



Hoogheemraadschap van  
Schieland en de Krimpenerwaard

# Nota Wegen



2018

# Nota wegen

Algemene beleidsuitgangspunten voor het wegenbeheer

## Colofon

Status	Definitief
D&H-besluitdatum	18-12-2018
Publicatiedatum en plaats publicatie	28-12-2018, Rotterdam
Datum inwerkingtreding	29-12-2018
Afdeling	Waterkeringen en Wegen
Taakveld	Wegen
Registratienummer	2018.06503
Fotografie / illustraties	HHSK

# Inhoudsopgave

Colofon  
Samenvatting  
Inleiding

**1**  
Areaalbeschrijving

**4**  
Zorg voor het netwerk

**2**  
Kader

**5**  
Zorg voor de wegen

**3**  
Trends en ontwikkelingen

**6**  
Zorg voor de omgeving

Overzichtskaart wegen

# Samenvatting

Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard zorgt voor droge voeten en schoon water en veilige wegen. We voeren deze taken uit in een gebied met hoge dijken en diepe veenpolders. De wegentaak wordt alleen uitgevoerd in de Krimpenerwaard en omvat alle wegen buiten de bebouwde kom met uitzondering van de provinciale wegen. Dit zijn een verscheidenheid aan verharde wegen, onverharde wegen en fietspaden. Onderdeel van de wegentaak is het beheer en onderhoud van bebording, wegbruggen, wegsloten en berm.

De Nota Wegen beschrijft waarvoor het hoogheemraadschap in het kader van de wegentaak verantwoordelijk is, het wettelijk kader, de (maatschappelijke) ontwikkelingen die van invloed zijn op verkeer en vervoer en de belangrijkste opgaven uit landelijke en regionale beleidsdocumenten waarmee we rekening moeten houden.

Zolang het hoogheemraadschap de wegentaak heeft, is hij een goed wegbeheerder. Hieronder verstaan we; wegen van een voldoende kwaliteitsniveau gerelateerd aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en berijdbaarheid en een hierop toegesneden organisatie. De rol en de invulling van deze taak door het hoogheemraadschap kan worden samengevat in een aantal beleidsuitgangspunten. Deze uitgangspunten geven de essentie weer hoe het hoogheemraadschap aan de zorg voor wegen invulling geeft.

## Het hoogheemraadschap zorgt voor het in stand houden van het huidige wegennetwerk.

We zijn partner voor het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit, geen initiatiefnemer.

De verkeersontwikkelingen op onze wegen volgen we om inzicht te krijgen in bereikbaarheid en veiligheid.

We adviseren binnen de ruimtelijke ordening op het effect van wijzigingen voor de bereikbaarheid.

## Het hoogheemraadschap zorgt voor een veilig wegennetwerk

We pakken onveilige situaties aan om ongevallen te voorkomen.

We vinden dat verkeersveiligheid voor weggebruikers prevaleert boven bereikbaarheid, berijdbaarheid, aanzien of comfort.

We verbinden ons aan de principes van Duurzaam Veilig en passen de richtlijnen van het CROW toe voor zover dit fysiek mogelijk is.

Voor de geleiding van het verkeer zorgen we door het doelmatig toepassen van bewegwijzering, markering, bebording en overige bebakening.

Bij incidenten en extreme situaties treden we daadkrachtig en doelgericht op en beperken zoveel mogelijk de impact op de omgeving.

## Het hoogheemraadschap zorgt voor berijdbaarheid door wegen en kunstwerken planmatig en risico gestuurd te beheren, volgens (wettelijke) regels en richtlijnen

We inspecteren planmatig de toestand van de verharding, bruggen en andere objecten.

We onderhouden wegen, zodat deze hun functie van veilig berijdbare verbinding blijven vervullen.

Wegen, wegbruggen en duikers worden gereconstrueerd, als deze niet meer door duurzaam verantwoord onderhoud in stand kunnen worden gehouden.

Werkzaamheden leggen we vast in (beheer)plannen en standaard werkwijzen.

De werkzaamheden prioriteren we op basis van gebruik en veiligheidsrisico.

We plannen werkzaamheden op basis van prioriteit, beschikbare capaciteit en financiële aspecten.

We streven naar een goede balans bij het nemen van maatregelen om de gewenste mate van veiligheid, bereikbaarheid en berijdbaarheid te bieden.

We gebruiken leidraden en technische rapporten die door de koepelorganisaties en kennisplatformen worden opgesteld.

Alle voor de wegzorg relevante gegevens leggen we vast in een beheerregister.

We streven niet actief naar het eigendom van wegen.



## Het hoogheemraadschap werkt nauw samen met partners in de uitvoering van de wegzorg

We werken samen om de kosten te verlagen en de verkeersveiligheid te verhogen.

Beleid en werkwijzen stemmen we af met medewegbeheerders en overheden om uniformiteit voor de omgeving te creëren en van elkaar te leren.

We werken mee aan innovaties vooral als deze tot doel hebben om de gevolgen van bodemdaling voor de wegconstructie tegen te gaan.

## Het hoogheemraadschap houdt rekening met de waarde van landschap, natuur en cultuurhistorie en staat medegebruik toe, mits de verkeersveiligheid en bereikbaarheid duurzaam gegarandeerd is

We beheren het aanwezige groen in haar wegbermen.

Binnen het wegenbeheer passen we de organisatie brede doelstellingen toe voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), duurzaamheid en hergebruik van materialen.

We wegen belangen expliciet af om tot de maatschappelijk meest optimale oplossing te komen.

Andere gebruiksfuncties faciliteren we in beginsel alleen als hogere aanleg- en beheerkosten voor rekening komen van de initiatiefnemer.

We werken mee aan deregulering door de regelgeving te vereenvoudigen, voor zover dit geen risico oplevert voor de verkeersveiligheid, berijdbaarheid en bereikbaarheid.

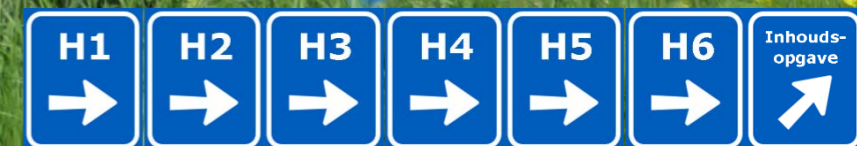
## Het hoogheemraadschap communiceert intensief, open, betrokken en zorgvuldig met de omgeving

We betrekken de omgeving tijdig bij het uitvoeren van werkzaamheden.

Communicatie zien we als onderdeel van de projectaanpak bij groot onderhoud en reconstructie.

De campagnes die landelijk of regionaal worden gecoördineerd ten behoeve van bewustwording en gedragsbeïnvloeding steunen we niet actief.

Bij het toezicht op zijn wegen en wegbermen steken we in op voorlichting en bewustwording van onveiligheid.



# Inleiding

Wegen vormen een belangrijke schakel in het functioneren van de samenleving. Een goed wegennet is van groot belang voor de economische en sociale leefbaarheid van een gebied. De verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van dit wegennet omvat de zorgplicht voor de instandhouding en bruikbaarheid ervan. Deze dragen bij aan een optimale ontsluiting van het gebied. Hieraan gekoppelde aspecten zijn verkeersveiligheid, bereikbaarheid, mobiliteit en de zorg voor milieu, landschap en recreatie. Het geheel van deze taken en verantwoordelijkheden is belegd bij de wegbeheerder.

In de Krimpenerwaard is de wegentaak onder andere belegd bij het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Wij voeren het beheer en onderhoud uit van de openbare wegen buiten de bebouwde kom, uitgezonderd provinciale wegen. Het betreft een verscheidenheid aan verharde wegen, onverharde wegen en fietspaden.

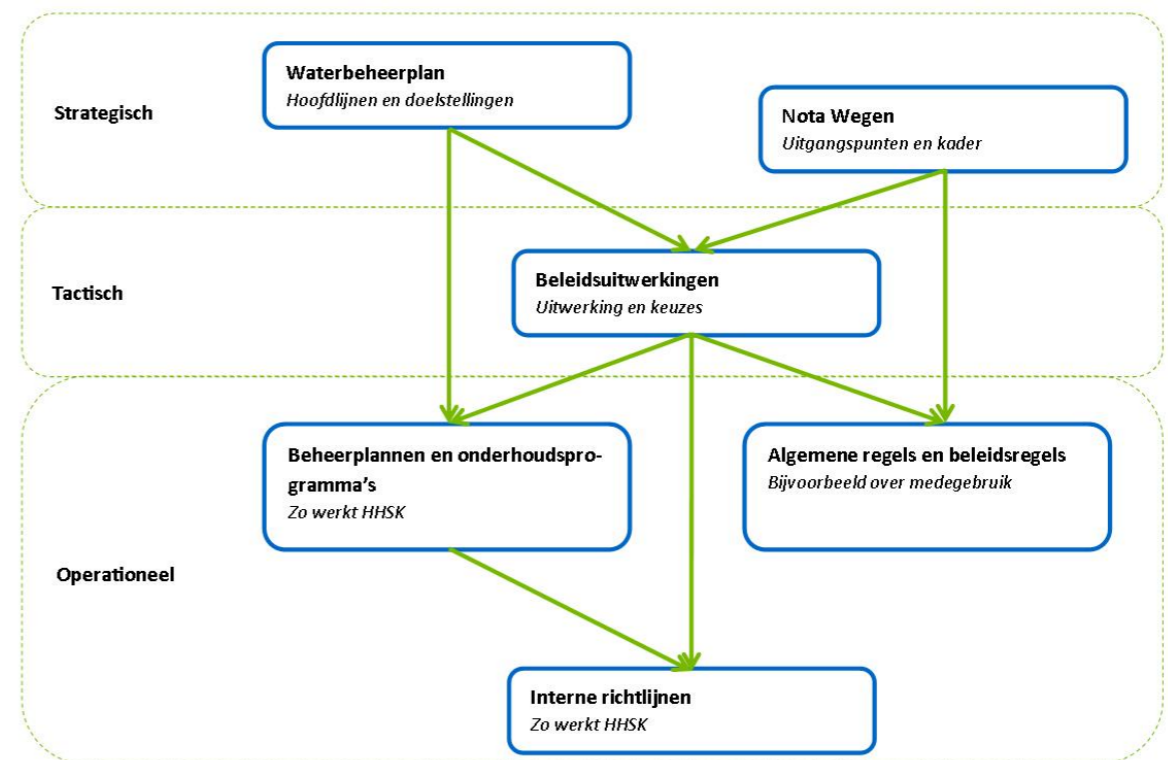
## Doel van de Nota Wegen

Het hoogheemraadschap wil inzicht geven in zijn handelen door middel van actuele beleidsdocumenten. Het doel van deze nota is daarom het overzichtelijk en gebundeld vastleggen van de beleidsuitgangspunten die wij hanteren voor inrichting, beheer en onderhoud van onze wegen. Tevens wordt de samenhang bevorderd met het beleid van onze andere primaire taken.

Met de Nota Wegen geven we uitleg aan onze omgeving over de gemaakte keuzes voor de wegentaak. Deze omgeving bestaat onder andere uit collega wegbeheerders, medeoverheden, burgers, bedrijven en weggebruikers. Met de Nota Wegen wordt eveneens invulling gegeven aan de verplichting voor wegbeheerders om het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit nader uit te werken op lokaal niveau. Deze nota is bedoeld voor medeoverheden, belangenorganisaties, burgers, bedrijven en weggebruikers die meer willen weten over de door ons gemaakte keuzes. Door een duidelijk visie vanuit het waterschap op onze positie en ambities kan het beleid van andere overheden hier op worden afgestemd. We geven inzicht hoe het

wegenbelang wordt afgedwongen ten opzichte van andere belangen. De nota legt geen kaders op aan derden, maar geeft aan hoe door ons wordt gehandeld ten opzichte van derden.

De ambities uit het waterbeheerplan 2016-2021 vormen de basis van deze nota en zijn verder uitgewerkt in de vorm van uitgangspunten. Daarmee vormen ze het kader voor de beleidskeuzes op operationeel niveau die worden uitgewerkt in onder andere onderhoudsplannen, algemene regels en beleidsregels. Hieronder staat weergegeven hoe deze documenten zich tot elkaar verhouden.



## Wegentaak en hoogheemraadschap

Van oorsprong waren de wegen in de Krimpenerwaard in beheer en onderhoud bij de zogeheten ambachten. Ze waren gelegen op de rivierdijken en de polderkades waarlangs de ontginning van het gebied plaatsvond. Na opheffing van de ambachten namen de polderbesturen en later het hoogheemraadschap deze taak over. Het verbeteren van bestaande wegen en aanleg van nieuwe verbindingen is in de loop der tijd door het hoogheemraadschap ter hand genomen. In 1993 is de verdeling van het wegenbeheer in Nederland herzien, met als doel de versnippering van het beheer te verminderen. Doelmatigheid was een belangrijk leidend principe. In dit proces is besloten het wegenbeheer in de Krimpenerwaard bij het hoogheemraadschap te laten. Het was niet doelmatig de taak over meerdere kleine gemeenten te verdelen. Deze historische lijn heeft uiteindelijk geleid tot het huidige, geïntegreerde beheer van dijken, wegen en watergangen door het hoogheemraadschap. Voor het wegbeheer in het deelgebied Schieland geldt een soortgelijke historie. Het verschil is, dat met de herziening van het wegbeheer in 1993, in dit deelgebied de taak is overgedragen aan de gemeenten.

## Overdracht

De bestuurlijke ambitie van het waterschap is de wegentaak over te dragen aan de gemeenten. Hiervoor worden stappen gezet. Met name het recent opgeleverde rapport van Karla Peijs, 'Waar een wil is, is een weg' (februari 2018) geeft richting aan het vervolgproces. Van de mogelijkheden en uitdagingen is een duidelijk beeld ontstaan. Op dit moment zijn over de overdracht van wegen in de Krimperwaard (nog) geen besluiten genomen. Zolang het hoogheemraadschap de wegentaak heeft, is hij een goede wegbeheerder. Hieronder wordt verstaan; wegen van een voldoende kwaliteitsniveau gerelateerd aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en berijdbaarheid en een hierop toegesneden organisatie. Onderdeel daarvan is het hebben van duidelijke beleidsuitgangspunten, zoals verwoord in deze nota. Het (opnieuw) vastleggen van de uitgangspunten doet niets toe of af aan onze wens om de wegentaak over te dragen.

## Financiering wegentaak

Het hoogheemraadschap financiert de exploitatiekosten van het wegenbeheer voor een kwart met geld uit het gemeentefonds, zoals in 1993 is vastgelegd in de Wet herverdeling wegenbeheer. Verder heft het hoogheemraadschap een aanvullende belasting (Wegenheffing) op de bedrijven en inwoners van de Krimpenerwaard.

## Procedure

De Nota Wegen is tot stand gekomen na een procedure waarbij interne en externe belanghebbenden betrokken zijn. Het ontwerp is vastgesteld door het college van dijkgraaf en hoogheemraden in zijn vergadering van d.d. 9-10-2018. Deze versie lag vanaf 13-10-2018 zes weken ter inzage.

Op 18-12-2018 is de nota ongewijzigd definitief vastgesteld door het college van dijkgraaf en hoogheemraden.

De Nota Wegen vervangt de eerder vastgestelde strategische beleidsdocumenten ten behoeve van het wegenbeheer en is geldig tot de vaststelling van een nieuwe versie.

## Leeswijzer

De Nota Wegen kent een zelfde opbouw als de nota's van de andere taakvelden. In hoofdstuk 2 staan het beheergebied en voor welke elementen het hoogheemraadschap verantwoordelijk is, beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft het wettelijk kader en de opgaven die volgen uit landelijk en regionaal beleid. In hoofdstuk 4 zijn de trends over en ontwikkelingen in verkeer en vervoer beschreven. In de hoofdstukken 5, 6 en 7 zijn de beleidsuitgangspunten van het hoogheemraadschap beschreven en toegelicht. Deze zijn geclusterd onder de thema's; zorg voor het netwerk, zorg voor de wegen en zorg voor de omgeving.

In [bijlage 1](#) is een overzichtskaart opgenomen van de wegen die het hoogheemraadschap in beheer heeft, Klik [hier](#) voor onze website met de meest actuele kaart.



# 1. Areaalbeschrijving





## 1.1. Gebiedsbeschrijving

Het hoogheemraadschap beheert in de Krimpenerwaard alle wegen buiten de bebouwde kom met uitzondering van de provinciale wegen. De Krimpenerwaard ligt aan de oostkant van het verstedelijkte gebied rond Rotterdam en ten zuiden van Gouda. De wegentaak bestaat uit het beheer en onderhoud van verharde wegen, onverharde wegen, fietspaden, wegbruggen, duikers, wegsloten en bermen inclusief de groenvoorziening, zoals bomen, struiken en hakhout.



De ondergrond in de Krimpenerwaard bestaat voornamelijk uit veen, met een smalle strook klei langs de Lek. Het landschap wordt gedomineerd door het karakteristieke slagenlandschap van smalle rechte percelen met tussenliggende watergangen. De percelen bestaan vooral uit grasland. De belangrijkste vorm van agrarische activiteit is het houden van melkvee. In de zuidwesthoek tot het midden van de Krimpenerwaard is een aantal recreatiegebieden gelegen die gedeeltelijk uit bos bestaan. Het gebied is volop in ontwikkeling, aan de noordrand wordt een natuurgebied gerealiseerd en de agrarische functie wordt in de zuidrand versterkt.

De smalle wegen en bermen in de Krimpenerwaard hebben een karakteristieke, cultuurhistorische oorsprong als basis van waaruit de ontginning van het gebied plaatsvond. Deze historie is terug te vinden in de tracés en in de aanwezigheid van karakteristieke bebouwing en lijnbeplantingen van knotwilgen en hakhout. De wegen vormen daardoor een scherpe lijn in het landschap met sterke contrasten in het ruimtelijke beeld. Deze landschappelijke-, cultuurhistorische- en natuurwaarden van de wegen en de directe omgeving bepalen de hoge recreatieve waarde van het gebied.

Het hoogheemraadschap heeft te maken met ruimtelijke beperkingen van zijn wegen. De wegen zijn smal en direct langs de weg bevinden zich bomen, watergangen, erfafscheidingen en woningen. Daarnaast beperkt de slechte draagkracht van de veenondergrond de mogelijkheden voor het verkeer of ontbreekt een fundering die berekend is op het huidige verkeersgebruik. Daar waar de wegen niet zijn voorzien van een deugdelijke fundering is de onderhoudsfrequentie hoog. Om schade aan de wegen door groot en zwaar verkeer tegen te gaan, is een gewichtsbepanking ingesteld. Dit geldt niet voor de dijkwegen direct langs de rivieren door hun ligging op oude stroomruggen van klei.

## 1.2. Beheerobjecten

### Wegen

In de Krimperwaard zijn de wegen in beheer bij de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Gouda, Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel en het hoogheemraadschap. Onze wegen zijn op basis van Duurzaam Veilig<sup>1</sup> in de volgende categorieën ingedeeld:

#### *Gebiedsontsluitingsweg (GOW)*

Deze wegen ontsluiten woonkernen en verbinden deze met de regionale stroomwegen. De wegen hebben twee gescheiden rijstroken en een parallelvoorziening voor fietsers.

#### *Erftoegangsweg type 1 (ETW-1)*

Dit type erftoegangswegen verbinden kernen met het achterliggende gebied en vormen een netwerk tussen de wegen van hogere orde. De belangrijkste functie is het ontsluiten van woningen en agrarische percelen en ze dragen bij aan de ontsluiting van een groter gebied.

#### *Erftoegangsweg type 2 (ETW-2)*

Deze wegen vormen de laatste schakel in het ontsluiten van woningen en agrarische percelen; de haarvaten van het systeem. Het zijn vaak doodlopende wegen waarvan alleen bestemmingsverkeer gebruikmaakt.

#### *Erftoegangsweg type 2 gesloten (ETW-2 gesloten)*

Deze gesloten verklaarde erftoegangswegen vormen de laatste schakel in de ontsluiting van agrarische percelen en zijn alleen toegankelijk voor landbouwverkeer en (brom)fietsers. Daarmee dragen ze bij aan de ontsluiting van het gebied voor recreanten.

#### *Fietspaden*

Vrij liggende verbindingen voor fietsers met een functie voor woonwerk en recreatiefverkeer. Ze ontsluiten woonkernen en vormen een netwerk voor recreanten om het landschap en natuurgebieden te beleven. Op aantal fietspaden is agrarisch verkeer toegestaan.

### *Onverharde / niet-gecategoriseerde wegen*

Overige niet verharde wegen die agrarische percelen ontsluiten voor landbouwverkeer of alleen voor voetgangers toegankelijk zijn. Deze wegen zijn meestal doodlopend.

Wegtype	Kilometers in beheer bij HHSK
Gebiedsontsluitingsweg	2
Erftoegangsweg type 1	51
Erftoegangsweg type 2	21
Erftoegangsweg type 2, gesloten	20
Fietspaden	36
Onverhard/niet gecategoriseerd	18
<b>Totaal</b>	<b>166</b>

Op de kaart in [bijlage 1](#) zijn de wegen weergegeven op basis van bovenstaande indeling. Voor meer informatie, een toelichting op de gemaakte keuzes en de belangrijkste kenmerken van de weginrichting wordt verwezen naar het categoriseringsplan.

### **Bruggen en duikers**

Volgens de wetgeving maken bruggen en duikers onlosmakelijk onderdeel uit van de weg. Deze kunstwerken zijn van belang voor het goed functioneren van het watersysteem en vormen de verbinding tussen of met hoofdwatgangen. Over het algemeen zijn het eenvoudige constructies van beton of hout, met een beperkte overspanning (circa 2 meter). Een deel van de bruggen is complexer en heeft een grote overspanning (>10 meter) of een bewegend brugdek. De duikers vormen verbindingen tussen overige watgangen onderling. Ze zijn gemaakt van beton of metaal en hebben een diameter tussen de 60 en 180 centimeter.

Een aantal kunstwerken heeft cultuurhistorische waarde of de status van monument, zoals de brug aan het begin van de Gouderakse Tiendweg. Een deel van de bruggen is gelegen in een vaar- of schaatsroute en heeft daarmee tevens een recreatieve functie.

<sup>1</sup> Duurzaam Veilig is een concept dat is ontwikkeld rond 1990, met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid. Beleid en maatregelen van wegbeheerders zijn hierop gebaseerd.



### **Bebakening**

Het verkeer wordt veilig over de wegen geleid door het aanbrengen van belijning en markering en het plaatsen van verkeersborden, geleiderail en reflectoren. Deze elementen zijn onderdeel van de weginrichting. De verkeersborden en verkeerstekens zijn benoemd in het RVV 1990, het plaatsen ervan is een bevoegdheid van de wegbeheerder.

Bewegwijzering maakt eveneens onderdeel uit van de weginrichting en is bedoeld om verkeer via de kortste route naar de plaats van bestemming te leiden. Langs onze wegen zijn diverse bewegwijzeringsmasten geplaatst. Het onderhoud hiervan is

ondergebracht bij de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd)<sup>2</sup>, met als doel volledig te worden ontzorgt als wegbeheerder op deze specifieke activiteit. Ten behoeve van de recreatie is er eveneens diverse bewegwijzering geplaatst waaronder knooppuntenroutes. Het beheer en onderhoud hiervan wordt uitgevoerd door Groenalliantie Midden-Holland.

### **Bermen en beplanting**

Bermen zijn onderdeel van de weg en vallen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, ongeacht het eigendom van de ondergrond. In de wetgeving is niet expliciet vastgelegd tot welke afstand van de weg deze verantwoordelijkheid zich uitstrekt. Het hoogheemraadschap beschouwt de strook grond langs de rijbaan tot de insteek van de wegsloot als berm, tenzij er een duidelijke grens is te onderscheiden (bijvoorbeeld een perceel afscheiding). De bermen bestaan uit een strook gras- en kruidenvegetatie direct langs de rijbaan die overgaat in het talud van de wegsloot. De berm- en oevervegetatie lopen in elkaar over. In de bermen is veel opgaande beplanting aanwezig, die bestaat uit rijen van Knotwilgen, kopstoven van Elzen of laanbeplanting van Populieren. Daarnaast komen grote alleenstaande bomen voor en stroken hakhout of struiken. Deze opgaande beplanting valt onder onze juridische verantwoordelijkheid voor zover dit een relatie heeft met verkeersveiligheid. De onderhoudsverplichting is echter belegd bij de eigenaar van de ondergrond.

### **Overige objecten**

Onderdeel van onze verantwoordelijkheid is het beheer en onderhoud van voorzieningen voor weggebruikers, zoals parkeerstroken, picknickbankjes en afvalbakken. Daarnaast bevinden zich objecten in de bermen, waarvan het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd door derden, op grond van afspraken of een functionele indeling. Voorbeelden zijn voorzieningen voor openbaar vervoer, openbare verlichting en bewegwijzering van wandel- en fietsroutes.

<sup>2</sup> De NBd is een alliantie van VNG, IPO, UvW en RWS. Bij de NBd zijn de wettelijke taken aangaande bewegwijzering ondergebracht (onderhouden databank bewegwijzering, regie op totstandkoming bewegwijzering en planvorming). Het is mogelijk om met een dienstverleningsovereenkomst ook niet wettelijke taken (onderhoud, vervanging en plaatsing van bewegwijzering) bij de NBd onder te brengen.



### 1.3. Verkeersgebruik

De hoofdfunctie van wegen is transport. Met een grote diversiteit aan transportmiddelen en redenen van transport wordt van de wegen gebruik gemaakt. Aan de transportmiddelen worden wettelijke beperkingen gesteld voor gewicht, afmetingen en snelheden. Voor diverse weggedeelten zijn verkeersbesluiten genomen die het gebruik van de weg reguleren, door categorieën verkeersgebruikers te weren of eisen te stellen aan het maximum gewicht. De karakteristieke dijken en beeldbepalende lintbebouwing bepalen mede de gebruiksmogelijkheden van wegen.



Door de lage woondichtheid van het gebied is de auto het belangrijkste vervoermiddel en wordt in ongeveer 90% van de verplaatsingen gebruikt. Daarnaast is de fiets belangrijk. Openbaar vervoer maakt een beperkt deel uit van het gebruikte vervoer. Dit is een gevolg van de beschikbare infrastructuur en de ligging van de kernen ten opzichte van grotere steden, werkgelegenheidsgebieden en voorzieningen. In een kwart van de gevallen is het vervoer gekoppeld aan woon-werk of zakelijke mobiliteit, een kwart van de weggebruikers gaat winkelen. Het overblijvende deel van de verplaatsingen heeft sociaal-recreatieve redenen.

In de Krimpenerwaard zijn landbouw en recreatie belangrijke functies. Dat is in het gebruik van de wegen terug te zien. Landbouwverkeer en fietsers zijn belangrijke groepen weggebruikers waarmee rekening moet worden gehouden bij de inrichting van wegen. Langs de dijkwegen bevinden zich verschillende bedrijventerreinen. Het vrachtverkeer op deze wegen is 10-15%.

### 1.4. Medegebruik van wegen

Wegen bevorderen de mobiliteit in het gebied en dragen in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het economisch potentieel. Zonder goede ontsluiting kun je niet wonen, werken en recreëren. Het netwerk van wegen wordt naast de mogelijkheid om te verplaatsen voor andere doelen gebruikt. Deze vormen van medegebruik zijn divers en komen naast elkaar voor. Hieronder staan een aantal voorbeelden van medegebruik.

#### ***Waterkeringen***

Een deel van de wegen ligt op een grond- of kleilichaam dat als doel heeft water te keren. Een weg wordt hierop toegestaan, zolang hierdoor de functie voor waterveiligheid niet in het geding komt.

#### ***Kabels en leidingen***

Via een netwerk van kabels en leidingen vindt het transport plaats van energie en nutsvoorzieningen voor onder andere elektra, gas, water en telecommunicatie. Op basis van de Telecommunicatiewet moeten kabels die onderdeel zijn van een openbaar telecommunicatienetwerk of een omroepnetwerk worden toegestaan. Een deel van deze infrastructuur is gelegen in of boven de weg(bermen) van het waterschap.



### **Recreatie**

Het wegennetwerk vormt voor de recreant een middel om de Krimpenerwaard te verkennen en te genieten van de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied heeft. Om deze beleving te vergroten zijn in onze bermen diverse objecten te vinden, zoals informatiepanelen, rustplekken en picknickbankjes.

### **Natuur**

De bermen langs wegen fungeren als ecologische verbindingzone en herbergen door een diversiteit aan standplaatsen (nat-droog, zon-schaduw) een verscheidenheid aan planten en dieren. De vegetatie in onze bermen is overwegend soortenarm en bestaat uit gebiedseigen soorten. Op enkele locaties worden in de bermen beschermde soorten dieren en planten gevonden.

### **Landschap en cultuurhistorie**

De wegen vormen lijnen in het landschap met scherpe contrasten in het ruimtelijk beeld. Hierdoor dragen ze bij aan de waarde van het landschap. Dit wordt versterkt door de oorsprong van de wegen bij de ontginning van het gebied. Deze cultuurhistorische aspecten zijn terug te vinden in de tracés, de aanwezigheid van karakteristieke bebouwing en beplanting. Daarnaast heeft een deel van de tiendwegen een karakteristieke verharding in de vorm van twee smalle stroken asfalt.



# 2. Kader



## 2.1. Algemeen

### **Zorgplicht**

Het hoogheemraadschap heeft als wegbeheerder een zorgplicht. Dit houdt in:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrije doorgang van het verkeer.



De zorgplicht omvat daarnaast het voorkomen of beperken van hinder en schade aan; het milieu, het karakter en de functie van objecten en gebieden en het bevorderen van een doelmatig en zuinig energiegebruik.

### **Beheer en eigendom**

Het hoogheemraadschap is beheerder van de wegen buiten de bebouwde kom met uitzondering van de provinciale wegen. Dit is vastgelegd in de Wegenlegger van de gemeente. Het hoogheemraadschap heeft niet overal het eigendom van de wegen. Dit is niet noodzakelijk, omdat de bevoegdheden van de wegbeheerders zijn vastgelegd in de Wegenverkeerswet en Wegenwet. Deze bevoegdheid strekt zich ook uit over de wegberm.

## 2.2. Wet- en regelgeving

### **Burgerlijk Wetboek**

Als wegbeheerder heeft het hoogheemraadschap de inspanningsverplichting ervoor te zorgen dat de wegen die onder zijn beheer vallen zodanig zijn ingericht en onderhouden dat deze geen gevaar opleveren voor de veiligheid van weggebruikers. Het hoogheemraadschap draagt een risicoaansprakelijkheid voor gebreken aan de weg. Dit betekent dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor schade als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. Het gaat dan om gebreken aan de (weg)uitrusting zelf.

Daarnaast heeft de wegbeheerder te maken met de zogenoemde 'schuldaansprakelijkheid'. Op de wegbeheerder rust een algemene zorgplicht voor een veilige en openbare ruimte. Dit houdt onder andere in dat er passende maatregelen moeten worden getroffen, zodra de wegbeheerder op de hoogte is van een gevaarlijke situatie, bijvoorbeeld door een controle of melding via het klantenloket.

### **Omgevingswet**

Het omgevingsrecht bestaat uit tientallen wetten en honderden regelingen voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Zij hebben allemaal hun eigen uitgangspunten, werkwijzen en eisen. De wetgeving is daardoor complex geworden. De overheid wil het wettelijk systeem 'eenvoudig beter' maken door het opstellen van de Omgevingswet. Deze wet integreert 26 wetten op het gebied van

de fysieke leefomgeving. Ten aanzien van wegen zijn dat onder andere de Wegenwet, Wet geluidhinder en de Wet herverdeling wegenbeheer.

Met de nieuwe Omgevingswet wil het kabinet; de verschillende plannen voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur beter op elkaar afstemmen, duurzame projecten stimuleren en gemeenten, provincies en waterschappen meer ruimte geven. Verder biedt de wet meer ruimte voor particuliere ideeën. Dit komt doordat er meer algemene regels gelden, in plaats van gedetailleerde vergunningen.

Met het vaststellen van de Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincie en gemeente een omgevingsvisie te maken, waarin zij rekening moeten houden met de verschillende belangen in een gebied. Daarnaast wordt er één loket voor burgers en bedrijven gevormd voor de aanvraag van vergunningen.

Het is nog niet bekend welke impact het opgaan van diverse wegenwetten in de Omgevingswet heeft op het wegbeheer. De laatste stand van zaken over de invoering van de omgevingswet is te vinden op [www.omgevingswetportaal.nl](http://www.omgevingswetportaal.nl).

### **Wegenwet**

De openbaarheid, het beheer en het onderhoud van wegen wordt geregeld in de Wegenwet. Deze wet beschrijft de onderhoudsplicht, de zorgplicht van de beheerder en de overdracht van het wegbeheer naar een andere overheid. Het onderhoud richt zich op de bruikbaarheid en de instandhouding van de wegen. Verder regelt de Wegenwet het opstellen en onderhouden van wegenleggers door gemeenten en het vaststellen van de bebouwde komgrenzen. De wegenwet gaat op in de omgevingswet.

### **Wegenverkeerswet**

De Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) verplicht de wegbeheerder om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden, de bereikbaarheid te waarborgen, milieuhinder en aantasting van het landschappelijk karakter te beperken of te voorkomen en het energiegebruik te beperken. De wegbeheerder is bevoegd om in dit kader aanvullende regels te stellen. Van belang zijn het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) en het besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

### **Wet herverdeling wegenbeheer**

Op basis van de Wet herverdeling wegenbeheer (Whw) uit 1993 is het hoogheemraadschap door het Rijk aangewezen als wegbeheerder conform de Wegenwet. Dit voor zover het de wegen betreft in de Krimpenerwaard, buiten de bebouwde kom. De Whw had als belangrijkste drijfveer het wegbeheer in Nederland doelmatiger te verdelen.





## **Geluid – SWUNG**

Geluidgevoelige objecten, zoals woonhuizen, moeten beter worden beschermd tegen de gevolgen van toenemend verkeersgeluid. Er wordt daarom gewerkt aan nieuwe geluidsregelgeving, onder de naam SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). De Wet Geluidhinder (Wgh) zal daarbij opgaan in de Omgevingswet. In de concept Aanvullingswet geluid staat dat het een taak is van de gemeente om de gezondheid te beschermen tegen de geluidsbelasting afkomstig van waterschapswegen met een verkeersbelasting van >1.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor deze wegen gaat een systematiek gelden die is gebaseerd op een basiskaart geluidsemissie. De kaart geeft de geluidsproductie weer van iedere weg. Voorgenomen ruimtelijke (bouw)plannen worden hier aan getoetst om te bepalen of de geluidsnorm wordt overschreden. Daarnaast moet de wegbeheerder vijfjaarlijks de feitelijke geluidsontwikkeling op deze wegen monitoren. Bij een toename van 1,5 dB ten opzichte van het vastgelegde geluidsnorm moeten geluid reducerende maatregelen worden genomen. Dit is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

Bij de aanleg van nieuwe wegen (geen fietspaden) en reconstructie van bestaande wegen moet de toename van de geluidsbelasting over een periode van tien jaar worden gezien. Deze verandering wordt bepaald door de huidige geluidsbelasting te vergelijken met de verwachte belasting over tien jaar. De autonome groei van het verkeer wordt hierbij toegerekend aan de wegreconstructie.

De Aanvullingswet geluid, waarin de verplichting tot monitoring van de geluidsbelasting is opgenomen, treedt naar verwachting per 2021 in werking.

## **CROW publicaties**

Voor een groot aantal aspecten van mobiliteit, weginrichting, verkeersveiligheid zijn door de CROW<sup>3</sup> publicaties opgesteld. Deze gelden als uitgangspunt voor het hoogheemraadschap. Hiervan wordt alleen gemotiveerd afgeweken. De publicaties zijn gedeeltelijk een nadere uitwerking van wet- en regelgeving, waarvan niet kan worden afgeweken.

<sup>3</sup> De CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) biedt technische en specialistische kennis aan in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen. Deze zogenaamde publicaties worden digitaal beschikbaar gesteld. Bij gerechtelijke procedures kunnen deze CROW-richtlijnen een rol spelen.



## **Code Milieu Verantwoord Wegbeheer**

De Code Milieu Verantwoord Wegbeheer (Code MVW) is door het hoogheemraadschap ondertekend. Dit is een plan van aanpak met een verantwoordelijkheid voor wegbeheerders om teerhoudend materiaal (TAG) definitief uit de keten te verwijderen en te borgen dat de minimum verwerkingsstandaard (hergebruik na thermische verwerking) wordt nageleefd. Deze verplichting geldt voor teerhoudende asfaltlagen die worden verwijderd bij werkzaamheden, maar geldt niet voor asfaltlagen die ongemoeid blijven.



## Natuurbeschermingswet (2017)

De Natuurbeschermingswet heeft de Flora- en faunawet in 2017 vervangen. Deze wet regelt de bescherming van dier- en plantensoorten en bundelt de bepalingen die voorheen in verschillende wetten waren opgenomen. In de wet is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat je geen handelingen mag uitvoeren of nalaten die nadelige gevolgen hebben voor soorten, en je verplicht bent maatregelen te nemen om de gevolgen te beperken. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren. Om werkzaamheden in gebieden met beschermde soorten correct te laten verlopen is een gedragscode of ontheffing noodzakelijk. Het hoogheemraadschap maakt gebruik van de gedragscode die voor de waterschappen is opgesteld.

### 2.3. Beleid en opgaven

Landelijk en regionaal zijn er diverse beleidsdocumenten opgesteld die betrekking hebben op mobiliteit en infrastructuur. De documenten vullen elkaar aan of concretiseren de gestelde opgaven. De directe invloed van dit beleid en de beoogde doelstellingen zijn voor het hoogheemraadschap verschillend. De belangrijkste beleidsdocumenten zijn:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Rijk, 2012);
- Door met Duurzaam Veilig (Rijk, 2012);
- Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (Rijk, 2018);
- Nota Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland (Provincie, 2014);
- Provinciaal Fietsplan 2016-2015 (Provincie, 2016);
- Regionaal Verkeer en Vervoerplan (Regio Midden-Holland, 2016).

Hieronder volgen de belangrijkste beleidsopgaven waar het hoogheemraadschap rekening mee moet houden. In de hoofdstukken 5, 6 en 7 is vastgelegd hoe het hoogheemraadschap hier invulling aan geeft.

### Verkeersveiligheid

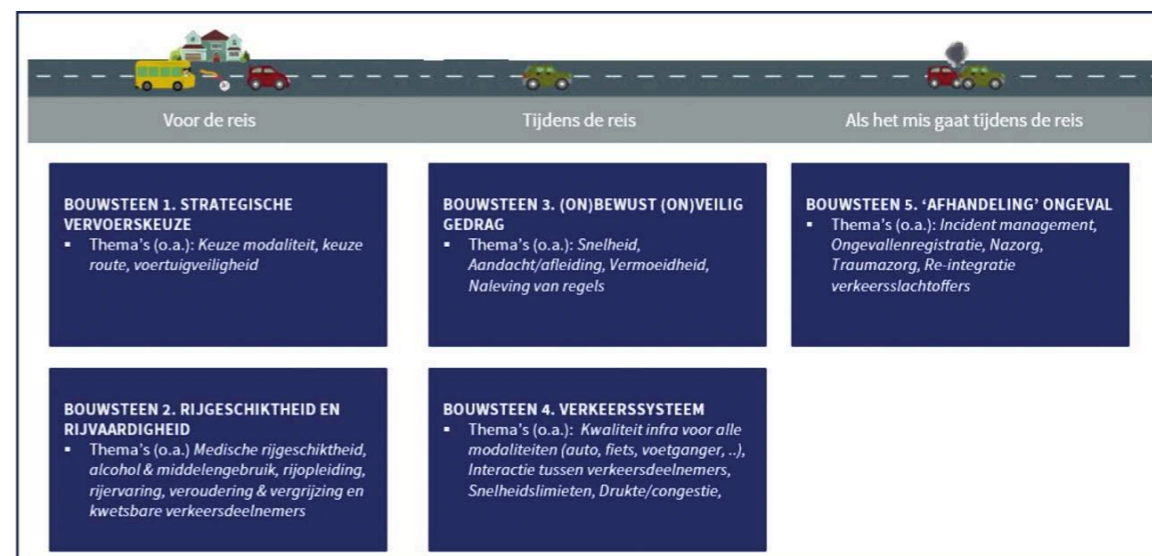
Er wordt gewerkt aan een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) waarin de gezamenlijke overheden de koers uitzetten voor 2030. De nieuwe doelstellingen worden bepaald en daarvoor wordt gezamenlijk de verantwoordelijkheid genomen. De contouren van het SPV 2030 zijn op dit moment duidelijk, maar moeten nog nader worden uitgewerkt.

De gezamenlijke visie is dat we toe moeten naar nul doden en gewonden in het verkeer, omdat het ethisch gezien onacceptabel is dat mensen hun leven verliezen of blijvend gehandicapt raken door verkeersongevallen. Weggebruikers hebben de verantwoordelijkheid zich veilig te gedragen en wegbeheerders moeten er voor zorgen dat het verkeerssysteem zo veilig mogelijk is ingericht. Overheden en maatschappelijke partners leveren een bijdrage aan het terugdringen van het aantal slachtoffers vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en door een goede onderlinge samenwerking.

Voor 2025 en 2030 wordt bepaald in welke mate het aantal slachtoffers moet zijn afgenomen, uitgedrukt in een maximaal aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in dat jaar. Het is geen harde doelstelling, maar wel een belangrijke indicator om effectiviteit van beleid en maatregelen te toetsen. Er wordt ook op regionaal niveau een ambitie bepaald.

In de komende jaren worden de risico's en aandachtsgebieden op rijksniveau en regionaal niveau vertaald naar concrete doelstellingen die zijn uitgedrukt in indicatoren. De indicatoren worden gebruikt om effectiviteit van beleid jaarlijks te meten en beoordelen.

Als structuur is er voor gekozen het Strategisch Plan vorm te geven rondom een aantal bouwstenen. Als wegbeheerder richt het hoogheemraadschap zich voornamelijk op een veilig verkeerssysteem (bouwsteen 4).



Duurzaam Veilig geldt als uitgangspunt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij staan vijf principes centraal:

- functionaliteit van wegen;
- homogeniteit in massa, snelheid en richting;
- herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van weggebruikers;
- vergevingsgezindheid van de omgeving (fysiek) en de weggebruikers onderling (sociaal);
- statusonderkenning<sup>4</sup> en inschatting van de taakbekwaamheid door de verkeersdeelnemer.

Er wordt extra aandacht besteed aan groepen kwetsbare verkeersdeelnemers en veroorzakers van verkeersonveilige situaties. Voor onze wegen zijn dat: (oudere) fietsers, bestuurders onder invloed en- snelheidsovertreders. Daarnaast vinden veel eenzijdige ongevallen plaats tegen obstakels (Bron: Verkeersveiligheidsmonitor 2013)

Gedragbeïnvloeding in de vorm van educatie en communicatie is een belangrijke pijler voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Verkeershandhaving is het laatste middel dat wordt ingezet. Als uitgangspunt geldt namelijk dat de infrastructuur zo is ingericht dat onveilig gedrag niet optreedt.

### **Mobiliteit**

Verbeteren van de bereikbaarheid, zodat een sterke regionale economie wordt gestimuleerd, groei van verkeer en vervoer mogelijk wordt gemaakt en de bereikbaarheid van deur tot deur meer betrouwbaar en voorspelbaar wordt.

Het hoofdwegennet en onderliggend wegennet worden als een samenhangend netwerk benaderd. De prioriteit ligt op de hoofdverbindingen. Er wordt echter voorkomen dat gebrek aan maatregelen leidt tot extra verkeersstromen op de plattelandswegen.

Inzetten op een goede lokale bereikbaarheid, bereikbaarheid van buiten, doorstroming op hoofdwegen en versterking van faciliteiten voor logistiek en transport, zonder in het hart van de regio de rust te verstoren.

<sup>4</sup> Statusonderkenning is weten wat je kunt: hoe goed vind je jezelf en hoe goed ben je in werkelijkheid.



Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd, waarbij decentrale overheden zorgen voor een netwerk van veilige routes. Hierbij wordt aandacht besteed aan woon-werkverkeer en recreatief fietsverkeer. Hoogste prioriteit heeft het creëren van verbindingen tussen stedelijke centra en OV-knooppunten. Daarnaast is er aandacht voor de aansluiting van de stad op recreatieve gebieden, het verbeteren van faciliteiten en het verbeteren van de communicatie om te sturen op het gedrag van (potentiële) fietsers.

### **Leefbaarheid**

De aandacht voor de leefomgeving moet worden verbeterd door:

- bevorderen van duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid;



- bevorderen van een positief vestigingsklimaat voor ondernemers;
- behouden van de leefbaarheid in kleinere kernen door het bewaken van het sociale en zelfvoorzienend karakter;
- behouden en waar mogelijk versterken van het groene en recreatieve karakter.

De ruimte en het publieke investeringskapitaal zijn schaars. Daarnaast is de maatschappelijke en economische vraag naar woon- en werkmilieus veranderd. Daarom wordt er voor gekozen al ingerichte gebieden beter te benutten of op te waarderen en pas daarna te kiezen voor stedelijke uitbreidingen of nieuwe natuur- en recreatiegebieden.

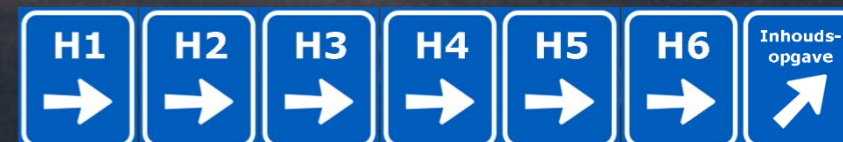
Het vergroten van de agglomeratiekracht vraagt om verbindingen en ruimtelijke kwaliteiten die de ontmoeting tussen mensen en de uitwisseling van goederen en informatie mogelijk maken. Daarom wordt ingezet op het uitbreiden van bestaande netwerken en het leggen van sociale en economische relaties voor meer onderlinge verbondenheid. Bestaande voorzieningen en gebieden dragen zo bij aan de ontwikkeling van het geheel. De fysieke infrastructuur en ruimtelijke inrichting moeten de verbondenheid ondersteunen.

Zorgdragen voor de ruimtelijke kwaliteit is belangrijk door het sterke contrast tussen een dynamische stedelijke omgeving en open polderlandschappen. Ruimtelijke kwaliteit is het resultaat van een goede ruimtelijke ordening: een evenwicht en samenspel van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarom niet alleen functioneel zijn, maar ook duurzaam houdbaar (of bewust tijdelijk) en in hun uiterlijke verschijning bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving. Ruimtelijke kwaliteit wordt gezien als onderwerp van een voortdurend maatschappelijk debat en gesprek.

#### **VERDER LEZEN?**

*Klik hier om de verwijzingen naar belangrijke achtergrondinformatie te vinden over:*

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid2030
- Duurzaamveiligwegverkeer
- De Omgevingswet
- Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
- Het Fietspadenplan



# 3. Trends en ontwikkelingen



Mobiliteit staat nooit op zichzelf en is een gevolg van menselijke activiteiten. Mensen wonen, werken en recreëren op verschillende locaties en gaan daarnaast op bezoek, doen boodschappen, laten pakketten bezorgen, et cetera. Dat leidt tot verplaatsingen. De motieven (waarom verplaatsen mensen zich), de manier waarop en het gebied waarbinnen mensen zich verplaatsen, is aan verandering onderhevig en afhankelijk van welvaart, technische mogelijkheden en ruimtelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen voor wegbeheerders benoemd die invloed hebben op de mobiliteit en de wijze waarop de wegentaak wordt uitgevoerd.



### 3.1. Samenleving

Belangrijke trends en ontwikkelingen in de samenleving die effect hebben op het wegbeheer zijn; bevolkingsgroei, vergrijzing, globalisering, veranderende rol van de overheid, aandacht voor duurzaamheid en milieu, individualisering, internetsamenleving, 'toegang tot' wordt belangrijker dan 'bezit van', schaalvergroting en accentverschuiving naar een diensteneconomie.

Voor het wegbeheer in de regio hebben deze trends en ontwikkelingen door onderstaande aspecten directe invloed:

- Ouderen stellen hogere eisen aan veiligheid en kwaliteit en hebben behoefte aan andere mobiliteitsdiensten, zoals vervoer op maat;
- Producten en diensten worden in de omgeving gezocht, hierdoor neemt het aantal korte ritten toe tot op de laagste orde wegen binnen het netwerk;
- Toenemende aandacht voor leefmilieu werkt door op het terrein van toe te passen materialen, inrichting en beheer;
- Een grotere ruimtelijke differentiatie in woonomgevingen, recreatieomgevingen, werkomgevingen en winkelgebieden heeft gevolgen voor de inrichting van het gebied, de eisen die hieraan worden gesteld en het aantal verplaatsingen;
- Thuiswerken en flexwerken nemen toe. Deze leiden tot andere vormen van verkeer en op andere tijdstippen.
- Bewoners en bedrijven ontplooiën eigen initiatieven, waardoor de invloed van de overheid afneemt.
- Werken wordt steeds meer ontmoeten, wat leidt tot grote behoefte aan ontmoetingsruimten in allerlei vormen rond goed bereikbare knooppunten.

Regionale samenwerking wordt de komende jaren belangrijker en intensiveert zich. Dit houdt verband met het feit dat verkeer gerelateerde problemen zich steeds meer regionaal manifesteren. Dit vraagt om gezamenlijke keuzes van de regionale wegbeheerders. De samenwerkingsvormen en gebiedsgerichte afspraken worden daarom in de toekomst steeds minder vrijblijvend.

### 3.2. Verkeer en vervoer

Ongeacht de economische scenario's die worden gehanteerd, laten de prognoses voor het personenverkeer in de regio Midden-Holland een toename zien in het gebruik van auto's. Het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd tussen grote woonkernen, maar is geen belangrijke pijler voor de ontsluiting van het landelijk gebied. Dit heeft te maken met de sturing op kostenefficiëntie en rendabiliteit van het openbaar vervoer.

De aslast en de breedte van transport- en landbouwvoertuigen neemt toe. Door de slappe ondergrond en de hoge grondwaterstanden ontstaan er knelpunten in de draagkracht van het wegennet en de bereikbaarheid van bedrijven. Op termijn gaat voor landbouwverkeer een kentekenplicht gelden en mogelijk wordt de maximum snelheid verhoogd naar 40 km/u. Door de kentekening van landbouwverkeer nemen de mogelijkheden toe voor handhaving wat effect zal hebben op de wijze van verkeersdeelname.

Het aantal fietsende recreanten in de Krimpenerwaard neemt toe door een groeiend aantal vrijetijdsvoorzieningen in het buitengebied en de groei van het aantal ouderen. Hierdoor worden er andere eisen gesteld aan de voorzieningen langs de wegen. Deze weggebruikers zijn niet altijd bekend met het gebied en het lokale (landbouw) verkeer. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid, informatieverstrekking en bewegwijzering.

Het fietsgebruik neemt toe door de toenemende aandacht voor gezondheid en leefstijl en de groei van het aantal ouderen. Door de opkomst van de elektrische fiets neemt het aantal verplaatsingen over langere afstand toe onder andere voor woon-werkverkeer. Zeker in het landelijk gebied geldt de fiets steeds meer als alternatief voor de auto. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit die verwacht wordt van het netwerk en de voorzieningen.

### 3.3. Technologie

Op het gebied van verkeersveiligheid heeft de techniek een grote vlucht genomen. Airbags, ABS en Elektronische Stabiliteitscontrole horen tot de standaarduitrusting van voertuigen. Hierdoor is het aantal ernstige verkeersslachtoffers afgenomen. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers blijft investeren in het verbeteren van de verkeersveiligheid nodig.

Autonavigatiesystemen zijn niet meer weg te denken en bieden op basis van actuele gegevens alternatieve routes aan. Dit betekent dat mensen sneller een route door ons beheergebied nemen, maar niet altijd de indeling van het wegennet volgen. De navigatiesystemen bieden de mogelijkheid om via geautomatiseerde (realtime) maatregelen de verkeersafwikkeling te reguleren, tijdens calamiteiten of wegwerkzaamheden.

Door de enorme toename van informatie die overal beschikbaar moet zijn, wordt van wegbeheerders verlangd om betrouwbare informatie te leveren over de wegen en het verkeer dat daar gebruik van maakt.



### 3.4. Ruimtelijke plannen

De maatschappelijke veranderingen brengen met zich mee dat er hogere en andere eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De op landbouw gerichte structuur van het platteland wordt verbreed, bijvoorbeeld door de aanleg van fietsroutenetwerken.

Voor de Krimpenerwaard is geen uitbreiding voorzien van het bestaande wegennetwerk voor het gemotoriseerd verkeer. Naar verwachting wordt het bestaande netwerk verbeterd door aanleg van betere parallelvoorzieningen en het verbeteren van de doorstroming op belangrijke routes. In de directe omgeving worden een aantal knelpunten in het netwerk aangepakt, waaronder de Algeracorridor en het verbreden van de A12/A20.

In de Krimpenerwaard staan geen grootschalige bouwprojecten gepland. In de directe omgeving is de ontwikkeling van woningen en glastuinbouw in Westergouwe en de Zuidplaspolder een belangrijke regionale opgave. Dit kan een aanzuigende werking hebben op het verkeer door en vanuit de Krimpenerwaard.

De aanleg van nieuwe natuur in de noordrand van het gebied en het versterken van de landbouw in de zuidrand heeft invloed op de verkeersbewegingen van het landbouwverkeer. Door herverkaveling neemt het aantal bewegingen af, door agrarisch natuurbeheer ontstaan er extra verkeersbewegingen van zuid naar noord. De opgestelde Strategische Visie Krimpenerwaard zal op termijn eveneens effect hebben op het verkeer. Aangezien de uitwerking hiervan nog in volle gang is, kunnen de gevolgen nog niet geduid worden.





# 4. Zorg voor het netwerk



### Het hoogheemraadschap zorgt voor het in stand houden van het huidige wegennetwerk.

- We zijn partner voor het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit, geen initiatiefnemer.
- De verkeersontwikkelingen op onze wegen volgen we om inzicht te krijgen in bereikbaarheid en veiligheid.
- We adviseren binnen de ruimtelijke ordening op het effect van wijzigingen voor de bereikbaarheid.

### Het hoogheemraadschap zorgt voor een veilig wegennetwerk

- We pakken onveilige situaties aan om ongevallen te voorkomen.
- We vinden dat verkeersveiligheid voor weggebruikers prevaleert boven bereikbaarheid, bereikbaarheid, aanzien of comfort.
- We verbinden ons aan de principes van Duurzaam Veilig en passen de richtlijnen van het CROW toe voor zover dit fysiek mogelijk is.
- Voor de geleiding van het verkeer zorgen we door het doelmatig toepassen van bewegwijzering, markering, bebording en overige bebakening.
- Bij incidenten en extreme situaties treden we daadkrachtig en doelgericht op en beperken zoveel mogelijk de impact op de omgeving.

## 4.1. Bereikbaarheid en mobiliteit

### *Verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit*

Het aanwijzen van routenetwerken, het optimaliseren van bestaande netwerken en ketenmobiliteit, is een gezamenlijke taak van alle wegbeheerders in de regio Midden-Holland, in het bijzonder van gemeenten en provincie. Het hoogheemraadschap werkt hieraan mee vanuit haar belangen als beheerder van de al aanwezige (fiets)infrastructuur. Dit geldt ook voor het aanleggen van ontbrekende schakels en voorzieningen. Het hoogheemraadschap is niet automatisch beheerder van nieuwe infrastructuur of daarmee samenhangende voorzieningen. Als beheer door ons het meest doelmatig is, worden hierover vooraf duidelijk afspraken gemaakt. We beperken ons tot het beheer en onderhoud van openbare wegen buiten de bebouwde kom.

We streven met partners naar gebruik en inrichting van vastgestelde regionale routenetwerken. Binnen het taakveld wegen staan we open voor meekoppelkansen die de bereikbaarheid en mobiliteit van de regio bevorderen, mits de financiering is gewaarborgd voor aanleg en onderhoud.

### *Openbaar vervoer*

De zorg voor een goed openbaar vervoer is onderdeel van het sociale voorzieningenaanbod en omvat onder andere de routing van buslijnen en frequentie van busritten. Het aanbod van sociale voorzieningen is primair onderdeel van de taken van provincie (concessiehouder) en gemeenten. Het hoogheemraadschap neemt hierover daarom geen standpunt in.

Het verzorgen van de halteplaats en aanvullende voorzieningen (abri, fietsenstalling, etc.) is in principe een taak van de wegbeheerder. Het hoogheemraadschap verzorgt alleen het beheer van halteplaatsen. We nemen geen initiatief voor de aanleg c.q. vernieuwing van halteplaatsen. Aanleg en onderhoud van de aanvullende voorzieningen zien we als onderdeel van het sociale voorzieningen aanbod waarvoor de gemeente verantwoordelijk is.

### *Monitoring van verkeersstromen*

We monitoren het gebruik van onze wegen regelmatig en voeren onderzoek uit naar de verkeers(on)veiligheid. Hierbij dienen verkeerstellingen als basis voor verkeersveiligheids- en infrastructurele maatregelen en voor beleid. De effecten van genomen maatregelen worden op grond van verkeerstellingen



gemonitord en geëvalueerd. We stellen onze telgegevens beschikbaar aan medeoverheden en werken met hen samen om op regionaal niveau zicht te krijgen op verkeer en daaraan gekoppelde thema's.

### **Toetsing van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen**

Bij de beoordeling van omgevings- en bestemmingsplannen en projecten worden de belangen van het wegbeheer ingebracht. We streven daarbij naar inbreng tijdens de voorfase van plannen en projecten. Het hoogheemraadschap wil sturing geven aan de ruimtelijke ordening door de gevolgen voor de weginrichting en het verkeersgebruik zichtbaar te maken bij de initiatiefnemer. Wij zijn daarom voorstander van het ontwikkelen van een ontsluitingstoets. De ontsluiting en verkeersveiligheid tijdens en na de realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen moet afdoende zijn geregeld. Wij gaan uit van het principe 'eerst bewegen dan bouwen'. Ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de bereikbaarheid vinden in principe alleen plaats in de directe nabijheid van het hoofdwegennet. Kosten voor aanpassingen van de infrastructuur worden verhaald op de initiatiefnemer in de vorm van planschade. Weggedeelten die door bouwactiviteiten het karakter krijgen dat ze binnen de bebouwde kom zijn gelegen, dragen we over aan de gemeente.

## **4.2. Verkeersveiligheid**

### **Voorkomen van ongevallen**

Het waterschap draagt bij aan een veilig wegennetwerk door black- en greyspots<sup>5</sup> aan te pakken op basis van een verkeersveiligheidsmonitor die om de drie tot vijf jaar wordt opgesteld. Subjectieve verkeersonveiligheid (op basis van gevoel) wordt geobjectiveerd (op basis van verkeersgegevens) om eventuele maatregelen te kunnen afwegen. De landelijke gebruikte ongevallendata is daarvoor een belangrijk hulpmiddel.

We streven naar minder doden en (ziekenhuis)gewonden en dragen ons deel bij aan het realiseren van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. Hierbij beseffen we dat ieder slachtoffer er een te veel is. In onze aanpak van verkeersonveiligheid hebben zwakke verkeersdeelnemers (fietsers) een hogere prioriteit.

<sup>5</sup> Een black-spot is een locatie of wegvak waar meerdere slachtoffer ongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen 3-5 jaar. Een greyspot is een locatie of wegvak waar regelmatig bijna ongevallen of ongevallen met uitsluitend materiele schade plaatsvinden.

We zorgen voor een directe aanpak van direct onveilige situaties door adequaat opvolging te geven aan meldingen en constatering, zodat ongevallen worden voorkomen.

Bij het afwegen van maatregelen en kosten krijgt verkeersveiligheid een hogere prioriteit dan bereikbaarheid van bestemmingen, bereikbaarheid en aanzien van de verharding of comfort voor de weggebruiker.



### **Duurzaam Veilig en weginrichting**

We hebben ons verbonden aan Duurzaam Veilig door ondertekening van het convenant Duurzaam Veilig. De hierbij geldende principes zijn uitgewerkt in CROW-richtlijnen en hanteren we als uitgangspunt voor de weginrichting. We wijken hiervan af als de fysieke



beperkingen van het gebied of tegengestelde belangen het in redelijkheid niet mogelijk maken. Waar de CROW-richtlijnen niet gevolgd kunnen worden maken we een afweging op grond van de vijf achterliggende principes van Duurzaam Veilig. Dit zijn in volgorde van toepasbaarheid voor het hoogheemraadschap en daarmee prioriteitsstelling:

1. herkenbaarheid van de vormgeving;
2. vergevingsgezindheid van de omgeving;
3. functionaliteit van de weg en een hiërarchische opbouw van het wegennet;
4. homogeniteit (gelijkwaardigheid) van massa, snelheid en richting;
5. statusonderkenning, vermogen om taakbekwaamheid in te schatten.

We hanteren de volgende algemene uitgangspunten voor de wegcategorisering en weginrichting:

- We streven naar uniformiteit van inrichting en gebruik op grond van de functie van de weg, met lokaal maatwerk als de situatie daar om vraagt;
- We stimuleren een vanzelfsprekend verkeersveilig gedrag van de weggebruikers;
- We stimuleren het gebruik van wegen conform het categoriseringsplan en ontmoedigen oneigenlijk gebruik van de wegen door sluipverkeer;
- We creëren veilige routes door beperkingen op te leggen aan categorieën weggebruikers op wegen zonder openbare bestemmingen of verbindingfunctie;
- We versterken op doorgaande routes de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers als dit noodzakelijk is en richten ons hierbij op de zwakste deelnemer (fietsers);
- We houden voor de bereikbaarheid rekening met woonkernen en grote bedrijventerreinen en met bijzondere weggebruikers zoals hulpdiensten en het openbaar vervoer.

We zijn terughoudend met het aanbrengen van fysieke verkeersmaatregelen, maar brengen deze aan waar dat noodzakelijk is. Hierbij maken we bij voorkeur gebruik van aanwezige elementen in de weg of het landschap ('natuurlijk sturen'<sup>6</sup>). We wegen hierbij

---

<sup>6</sup> 'Natuurlijk sturen' is de benaming voor de inzet van 'natuurlijke' maatregelen en gebiedseigen kenmerken om de beleving en het gedrag van de weggebruiker, en daarmee ook de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden. Hiervoor worden onder andere bomen, hagen en afwijkend gekleurde wegstroken toegepast.

het beoogde effect af tegen de impact op de omgeving ten aanzien van leefbaarheid.

Als de wegbreedte beperkt is, worden wisselplaatsen aangelegd, zodat de mogelijkheid ontstaat voor het verkeer om elkaar te passeren. We richten ons daarbij op de verkeersstromen die regelmatig van de route gebruik moeten maken en niet op het grootst mogelijk voertuig.



Bermen dragen bij aan de verkeersveiligheid en zijn van voldoende kwaliteit om voertuigen op te vangen als deze onverhoopt van de weg raken. Bermverharding wordt selectief toegepast langs smalle wegen en in krappe bochten. De bermverharding wordt zo vormgegeven dat het niet als wegverbreding kan worden gezien.



Wegbermen behoren vrij te zijn van obstakels, zoals hekken, paaltjes en betonblokken. Afhankelijk van het wegtype gelden obstakelvrije zones. Voor de bescherming van objecten dicht langs de rijbaan (bijvoorbeeld bebouwing en bruggen) is plaatsen van obstakels onder voorwaarden toegestaan. Fysieke belemmeringen in de berm zijn herkenbaar aangegeven.

### **Geleiden en sturen van verkeer**

Markering, verkeersborden en overige bebakening hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en de vindbaarheid van de bestemmingen. Het is daarom van belang dat deze in goede staat verkeren. Uit oogpunt van overzichtelijkheid en overtuigingskracht wordt terughoudend omgegaan met het plaatsen van verkeersborden en bebakening. Markering wordt toegepast als dit past bij de categorisering van de weg of om de verkeerssituaties te verduidelijken.



Bewegwijzering wordt ingezet om de bereikbaarheid van bestemmingen te vergroten en wordt alleen toegepast op erftoegangswegen type I. Wegen van lagere orde zijn niet bedoeld voor het ontsluiten van achterliggende bestemmingen.

Door het gebruik van de weg reguleren en categorieën verkeersgebruikers te weren of eisen te stellen aan het maximum gewicht, beïnvloeden we de verkeersveiligheid en beperken schade aan het wegdek. Hierdoor wordt voorkomen dat er grote investeringen met hoge kosten nodig zijn voor wegen. Een voorbeeld hiervan is de gewichtsbepanking van vijftien ton die geldt op onze polderwegen.

### **Openbare verlichting**

De zorg voor openbare verlichting is belegd bij de gemeente. Dit is onderdeel van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de Wet herverdeling wegen. Openbare verlichting wordt toegepast om de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid te verbeteren. Waar openbare verlichting noodzakelijk is voor verkeersveiligheid, verzoekt het hoogheemraadschap de gemeente hiervoor zorg te dragen. We zijn hierin terughoudend, omdat openbare verlichting een verstoring kan betekenen voor natuur en landschap.

### **Incidenten en calamiteiten**

Door een calamiteit of incident kan een weg voor bepaalde tijd afgesloten zijn voor (doorgaand) verkeer. Samen met omliggende wegbeheerders zorgen we voor alternatieve routes bij stremmingen en wegwerkzaamheden. Als er een gecoördineerde inzet nodig is van de capaciteit (personeel, materiaal, materieel) van het hoogheemraadschap wordt er gewerkt volgens een vastgestelde en geoefende crisisbeheersingsstructuur.

### **Gladheidsbestrijding**

Voornamelijk ijzel, sneeuw, regen en hagel in combinatie met vorst zijn oorzaken van gladheid. Bij de verwachting van gladheid begint het hoogheemraadschap met de preventieve bestrijding van gladheid in samenwerking met de gemeente Krimpenerwaard. Samenwerken is van belang om doorgaande wegen snel en volgens dezelfde uitgangspunten te strooien. Hierdoor is de wegsituatie ten aanzien van gladheid overal gelijk voor de weggebruikers. (Langdurige) gladheid kan leiden tot een beperkte berijdbaarheid van wegen. Transport van personen en goederen wordt hierdoor verstoord. Bij het bestrijden van gladheid heeft de wegbeheerder een



inspanningsverplichting en geen resultaatverplichting. Dit houdt in dat we ons inspannen om de gladheid te bestrijden, maar niet verplicht zijn gladheid in alle gevallen te voorkomen.

Doorgaande wegen, belangrijke fietsroutes en openbare wegen naar woningen en bedrijven worden gestrooid. De inzet van mens en materieel wordt afgestemd op de (verwachte) omstandigheden. Niet in alle gevallen kan gladheid worden voorkomen. De weggebruiker moet daarom altijd voorzichtig zijn en zijn rijgedrag aanpassen aan de omstandigheden.

Jaarlijks stellen we voorafgaand aan het strooiseizoen een strooikaart vast. Deze wordt samen met ons strooibeleid gecommuniceerd naar de omgeving.

Klik hieronder voor een video over de gladheidsbestrijding.



# 5. Zorg voor de wegen



### Het hoogheemraadschap zorgt voor bereikbaarheid door wegen en kunstwerken planmatig en risico gestuurd te beheren, volgens (wettelijke) regels en richtlijnen

- We inspecteren planmatig de toestand van de verharding, bruggen en andere objecten.
- We onderhouden wegen, zodat deze hun functie van veilig bereijdbare verbinding blijven vervullen.
- Wegen, wegbruggen en duikers worden gereconstrueerd, als deze niet meer door duurzaam verantwoord onderhoud in stand kunnen worden gehouden.
- Werkzaamheden leggen we vast in (beheer)plannen en standaard werkwijzen.
- De werkzaamheden prioriteren we op basis van gebruik en veiligheidsrisico.
- We plannen werkzaamheden op basis van prioriteit, beschikbare capaciteit en financiële aspecten.
- We streven naar een goede balans bij het nemen van maatregelen om de gewenste mate van veiligheid, bereikbaarheid en bereikbaarheid te bieden.
- We gebruiken leidraden en technische rapporten die door de koepelorganisaties en kennisplatformen worden opgesteld.
- Alle voor de wegzorg relevante gegevens leggen we vast in een beheerregister.
- We streven niet actief naar het eigendom van wegen.

### Het hoogheemraadschap werkt nauw samen met partners in de uitvoering van de wegzorg

- We werken samen om de kosten te verlagen en de verkeersveiligheid te verhogen.
- Beleid en werkwijzen stemmen we af met medewegbeheerders en overheden om uniformiteit voor de omgeving te creëren en van elkaar te leren.
- We werken mee aan innovaties vooral als deze tot doel hebben om de gevolgen van bodemdaling voor de wegconstructie tegen te gaan.

## 5.1. Bereikbaarheid en kwaliteit van wegen

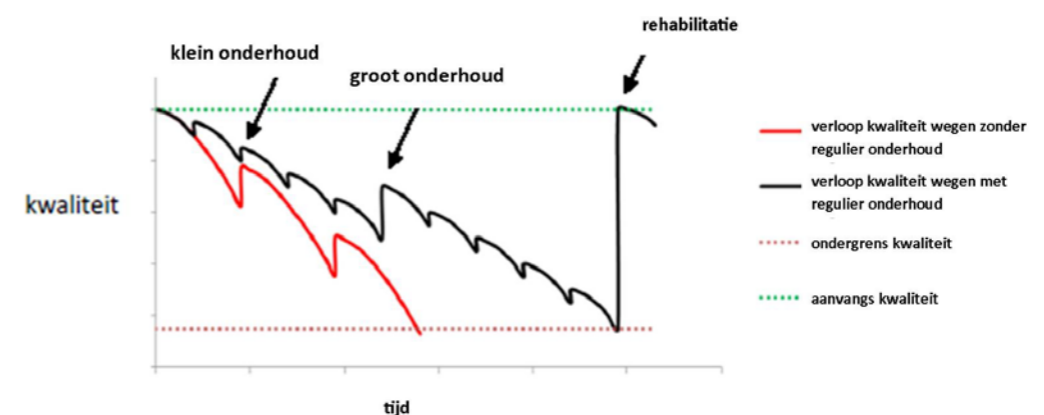
### Inspectie

Onze wegen en de daarbij horende objecten worden periodiek en structureel geïnspecteerd aan de hand van geldende normen en richtlijnen. We toetsen onze wegen op de volgende aspecten, in volgorde van belangrijkheid: veiligheid, bereikbaarheid, comfort en aanzien. Met de inspecties wordt de kwaliteit van de wegen en objecten in beeld gebracht. Voor de kwaliteit van de wegverharding zijn de eisen vanuit de verkeersveiligheid maatgevend. Het waterschap conformeert zich aan de CROW-methodiek, voor de te hanteren kwaliteitsnormen van wegverhardingen. De uitgangspunten en werkwijze voor de globale visuele inspectie en dagelijkse inspectie (schouw) zijn vastgelegd in het inspectieplan.

De inspectieresultaten worden vastgelegd in een beheerregister en als input gebruikt voor het dagelijks- en het planmatige beheer- en onderhoud. Dit geldt ook voor klantmeldingen die bij het hoogheemraadschap binnenkomen.

### Onderhoud en reconstructie

Om de kwaliteit van de weg en de verkeersveiligheid te waarborgen voeren we een onderhoud- en reconstructieprogramma uit. De keuze van de onderhoudsmaatregel is een technische beoordeling, waarbij factoren zoals gebruik, verkeersbelasting, omvang van de schade en draagkracht van de ondergrond een rol in spelen. Als vaststaat dat de restlevensduur van een constructie en de verlenging daarvan door klein onderhoud is beperkt, wordt overgegaan tot reconstructie of groot onderhoud. Een wegreconstructie wordt uitgevoerd als er sprake is van verregaand verlies aan kwaliteit of een gewijzigde functie van de weg.







### Vormen van weg onderhoud

#### Rehabilitatie (reconstructie)

Het hele wegvak wordt integraal opgepakt (inclusief bermen, kunstwerken en beschoeiing) en ingericht conform het categoriseringsplan. Doel is de weg opnieuw te laten voldoen aan de geldende normen en gewenste weginrichting op basis van het verwachte verkeersgebruik. Uitgangspunt bij het ontwerp is een technische levensduur van minimaal twintig jaar. Deze werkzaamheden worden bekostigd vanuit de investeringsplanning.

#### Groot onderhoud

Het vervangen of overlagen van (asfalt)deklagen over de gehele breedte van de rijbaan over een lengte van hooguit enkele wegvakken. Het doel is de levensduur verlengen en de rijbaan veilig berijdbaar houden. De weginrichting wordt gebaseerd op het categoriseringsplan. Groot onderhoud wordt vanuit de exploitatie bekostigd.

#### Klein onderhoud

Lokale maatregelen over een beperkte breedte en lengte van hooguit enkele wegvakken. Doel van het klein onderhoud is lokale, ernstige schade weg te nemen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Hieronder valt ook het herstellen van ernstige schades waarbij de verkeersveiligheid in het geding is, naar aanleiding van inspectieresultaten of meldingen van gebruikers. De werkzaamheden worden vanuit de exploitatie bekostigd.

### Kwaliteitsnorm van onderhoudsobjecten

#### Verharde wegen

Onze onderhoudsnorm voor de verharding en objecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld verkeersborden en belijning) is conform de CROW-normen minimaal 'B' (=basis, voldoende onderhouden).

Onderhoudsniveau	Relatie met wegbeheer
A+	Er is geen schade
A	Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden
B	De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar groot onderhoud
C	De richtlijn is overschreden: er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig
D	De richtlijn is meer dan een klasse overschreden: er is direct groot onderhoud nodig

#### Semiverharde en onverharde wegen

Er is geen systematiek voorhanden om de kwaliteit van semiverharde en onverharde wegen te beoordelen, daarom wordt uitgegaan van de functie van de weg. Jaarlijks vindt onderhoud plaats en indien nodig (bijvoorbeeld na klachten) vinden tussentijds herstelmaatregelen plaats.



### *Wegfundering*

Door de beperkte draagkracht van de ondergrond is een goede wegconstructie van groot belang. Er worden daarom hoge eisen gesteld aan draagkracht en zetting van de constructie. We streven naar evenwichtsconstructies en gebruiken daarvoor lichte ophoogmaterialen en asfalt- of funderingswapening.

### *Wegbruggen en duikers*

Kunstwerken, zoals wegbruggen en duikers dienen voldoende sterkte te bezitten om het verkeer te dragen. Daarnaast moet het kunstwerk goed aansluiten op de aanliggende wegverharding. Zichtbaarheid van overgangsconstructies, leuning en andere onderdelen van de kunstwerken spelen hierin een rol. Uitgangspunt bij het ontwerp voor de aanleg en vervanging van kunstwerken is de Eurocode voor bruggen. Het onderhoudsniveau van de constructieve delen (fundering en brugdek) heeft minimaal score 3 (redelijke conditie), conform conditiemeting NEN 2767. Bij een slechtere score van deze delen wordt het kunstwerk binnen vijf jaar aangepakt.

### *Overige objecten*

Overige objecten zijn onder andere beplanting, grasbekleding, recreatieve voorzieningen en parkeervoorzieningen. Deze objecten worden onderhouden conform CROW-norm 'C' (=laag, sober, achterstand in onderhoud), voor zover de (verkeers)veiligheid niet in gevaar komt.

### **Plannen en prioriteiten**

Het hoogheemraadschap werkt met meerjarenplannen om het onderhoud en verbeteringen planmatig uit te voeren. Door deze gestructureerde werkwijze weet de omgeving vroegtijdig wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd.

De projecten in de meerjarenplannen worden geprioriteerd op basis van de verkeersfunctie en het veiligheidsrisico. De technische staat van de weg speelt hierbij een belangrijke rol. We willen achterstallig onderhoud voorkomen en daarmee grootschaliger ingrijpen met hogere kosten. De verkeersfunctie is vastgelegd in het categoriseringsplan, waarbij functie in het netwerk, (gewenst) gebruik en wegbreedte zijn meegewogen. Als de verkeersveiligheid in het geding is, worden de aanwezige verkeersstromen nader afgewogen. Zwakke verkeersdeelnemers tellen hierbij zwaarder mee.



Of een werk wordt uitgevoerd, is afhankelijk van beschikbare capaciteit, logistieke mogelijkheden en financiële aspecten. Daarnaast worden overlast voor de omgeving en de voorkeursperiode uit het oogpunt van verkeersdoorstroming, recreatie en ecologie meegewogen.

We streven naar het doelmatig uitvoeren van werkzaamheden. Dit betekent dat het hoogheemraadschap zelf werkzaamheden uitvoert (of laat uitvoeren) als verkeer de belangrijkste functie is, zoals bij wegen en wegbruggen. Waar andere functies nadrukkelijk aanwezig zijn, wordt het onderhoud bij voorkeur belegd bij derden. Voorbeelden zijn recreatieve voorzieningen en bermen waar het bereiken van hogere natuurwaarden wordt nagestreefd.



### **Afwegen van verkeersaspecten**

Het hoogheemraadschap weegt bij de uitvoering van het wegbeheer veiligheid, bereikbaarheid en berijdbaarheid onderling af. We zoeken daarbij naar de juiste balans met een voor de maatschappij meest optimale keuze. De onderlinge balans verschilt per locatie en wegtype. In veel gevallen gaat de aandacht hoofdzakelijk naar één van de aspecten toe wat ten koste gaat van de andere. De wegindeling uit het categoriseringsplan vormt ons uitgangspunt. Indien relevant wordt een groter deel van het wegennetwerk in de afweging betrokken, waaronder de wegen van medeoverheden. In overleg met hen worden maatregelen en alternatieven ontwikkeld.

### **Toepassen landelijke richtlijnen**

We hanteren de CROW-richtlijnen als uitgangspunt voor weginrichting, beheer en onderhoud. We kijken hiervan af als de fysieke beperkingen van het gebied of tegengestelde belangen het in redelijkheid niet mogelijk maken. Waar de CROW-richtlijnen niet worden gevolgd, onderbouwen we onze keuze en leggen dit vast. Hierbij streven we naar uniformiteit en houden we rekening met kosten.

### **Informatiebeheer**

Vanwege de complexiteit van het wegenbeheer is het belangrijk dat onze beheergegevens eenvoudig toegankelijk zijn. De samenwerking met andere overheden en de betrokkenheid van de maatschappij vragen om het verhogen van de snelheid, beschikbaarheid en transparantie van (publieke) informatie. We sluiten bij dit onderwerp aan op de gestelde organisatiedoelen en lopende ontwikkelingen.

### **Eigendom**

Het eigendom van de ondergrond van wegen is niet noodzakelijk voor het uitvoeren van de wegentaak. Eigenaar zijn van de ondergrond kent wel een aantal voordelen, in het bijzonder bij wegbruggen. Voor bijvoorbeeld de aanpassing van het wegprofiel en de vervanging van de wegbrug is geen overleg nodig met de eigenaar. Tevens zijn de beheer- en onderhoudsverplichtingen duidelijk.

Eigendom van de ondergrond wordt niet actief geworven, tenzij er sprake is van nieuwe infrastructuur. Er vindt alleen verwerving plaats van de rijbaan en een beperkte bermstrook (afhankelijk van het wegtype). Aangeboden gronden worden zonder of tegen een zeer geringe vergoeding overgenomen.



## **5.2. Samenwerking**

### **Samen uitvoeren van taken**

We werken onder andere samen met gemeenten, Provincie Zuid-Holland, Zuid Hollands landschap en Staatsbosbeheer om de verkeersveiligheid te verbeteren, de kosten verminderen en de kwaliteit te verhogen.

We werken samen door deel te nemen aan landelijke en regionale overlegstructuren, waaronder de Commissie Wegenbeheer van de Unie van Waterschappen en het Overleg verkeer en vervoer van de



regio Midden-Holland. Hierbij vervullen wij geen voortrekkersrol, tenzij dit een voordeel oplevert voor de belangen van het hoogheemraadschap. Voorbeelden van samenwerking zijn; Onderzoek knelpunt groot en zwaar landbouw- en transportverkeer in Midden-Holland (2015), het Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland en het CROW-advies snelheidsverhoging landbouwverkeer (2016).

Bij de uitvoering van projecten, beheer- en onderhoudstaken werken we samen met gemeenten en provincie. We zoeken naar kansen, bijvoorbeeld in de vorm van de gezamenlijke inkoop van materiaal, het samenvoegen van projecten of het overnemen van taken. Voorbeelden zijn het maaien van bermen die doorlopen tot binnen de bebouwde kom en de gladheidsbestrijding op geïntegreerde routes.

#### ***Afstemmen van beleid en werkwijze***

We stemmen ons beleid en onze werkwijze regelmatig af met de wegbeherende waterschappen, gemeenten en provincie. Hierdoor bevorderen we een uniforme en herkenbare werkwijze. Dit levert ons tevens wederzijds begrip en bredere inzichten op.

Met de ons omringende wegbeheerders vindt proactief overleg plaats om onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden op elkaar af te stemmen. Dit geldt ook voor projecten van derden over bijvoorbeeld de gevolgen van (een tijdelijke) toename van de verkeersbelasting.

#### ***Toepassen van innovatieve technieken***

We stimuleren het toepassen en ontwikkelen van innovatieve oplossingen door kennisinstituten en het bedrijfsleven. We vervullen hierbij geen voortrekkersrol, maar bieden onze wegen aan als proeflocatie. We richten ons vooral op technische innovaties die de negatieve gevolgen van bodemdaling voor wegconstructies tegengaan.

Daarnaast besteden we structureel aandacht aan het zelf toepassen van veelbelovende innovatieve technieken bij het onderhoud en verkeersveilig inrichten van onze wegen.

Met lasermetingen kan eenvoudig een 3D-beeld van de weg gemaakt worden.  
Klik hier voor een video.



# 6. Zorg voor de omgeving



**Het hoogheemraadschap houdt rekening met de waarde van landschap, natuur en cultuurhistorie en staat medegebruik toe, mits de verkeersveiligheid en bereikbaarheid duurzaam gegarandeerd is**

- We beheren het aanwezige groen in haar wegbermen.
- Binnen het wegenbeheer passen we de organisatie brede doelstellingen toe voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), duurzaamheid en hergebruik van materialen.
- We wegen belangen expliciet af om tot de maatschappelijk meest optimale oplossing te komen.
- Andere gebruiksfuncties faciliteren we in beginsel alleen als hogere aanleg- en beheerkosten voor rekening komen van de initiatiefnemer.
- We werken mee aan deregulering door de regelgeving te vereenvoudigen, voor zover dit geen risico oplevert voor de verkeersveiligheid, berijdbaarheid en bereikbaarheid.

**Het hoogheemraadschap communiceert intensief, open, betrokken en zorgvuldig met de omgeving**

- We betrekken de omgeving tijdig bij het uitvoeren van werkzaamheden.
- Communicatie zien we als onderdeel van de projectaanpak bij groot onderhoud en reconstructie.
- De campagnes die landelijk of regionaal worden gecoördineerd ten behoeve van bewustwording en gedragsbeïnvloeding steunen we niet actief.
- Bij het toezicht op zijn wegen en wegbermen steken we in op voorlichting en bewustwording van onveiligheid.

## 6.1. Duurzaam medegebruik

### *Meewegen van ruimtelijke kwaliteit*

De weg is integraal onderdeel van het landschap, daarom is de zorg voor een goede inpassing belangrijk bij aanleg en onderhoud van wegen en kunstwerken. De langs onze wegen aanwezige waarden van landschap, natuur en cultuurhistorie (LNC-waarden) en andere ruimtelijke kwaliteiten houden we in stand. We richten ons niet actief op het verhogen van deze waarden, tenzij de meerkosten voor beheer en onderhoud te verwaarlozen zijn of gedekt worden door derden.

Bij ons werk passen we de kaders van de Natuurbeschermingswet toe en de daaraan gekoppelde Gedragscode flora en fauna voor de waterschappen. Dit betekent niet automatisch dat we onze werkzaamheden alleen uitvoeren in de eerste voorkeursperiode. De zorg voor verkeersveiligheid is een primair belang en gaat voor. Dit geldt ook voor mobiliteit, zij het in mindere mate. Bermen die daartoe geschikt zijn (voldoende breed, weinig verstoring) worden ecologisch beheerd om de aanwezige natuurwaarden te bevorderen.

Verkeersmaatregelen en voorzieningen, zoals verkeersdrempels, wegversmallingen en parkeerplaatsen kunnen verstoring werken op de leefbaarheid en het aanzien van een weg of gebied. We zijn daarom terughoudendheid met het aanbrengen ervan. In onze keuzes ten aanzien van locatie, vormgeving en materiaal, laten we de LNC-waarden meewegen. Dit geldt ook voor aspecten die de leefbaarheid beïnvloeden zoals geluid en trillingen.

Wegen, kunstwerken en andere objecten die een cultuurhistorische waarde bezitten verdienen speciale aandacht. Wanneer ze een actuele functie voor het wegbeheer hebben, worden ze in stand gehouden en bij renovatie in oude stijl hersteld. Als dit niet zo is worden deze objecten afgestoten.

### *Beheer van bermen, groen en voorzieningen*

We streven bij het onderhoud van onze bermen, groen en voorzieningen minimaal naar kwaliteitsniveau C (laag, sober, achterstand in onderhoud) volgens de kwaliteitscatalogus beheer openbare ruimte van het CROW. Waar het kwaliteitsniveau van invloed is op de verkeersveiligheid wordt minimaal kwaliteitsniveau B (standaard, voldoende) nagestreefd.

Bermen of delen daarvan worden regelmatig gemaaid om uitzicht en doorzicht te behouden en de verkeersveiligheid te waarborgen. Waar de verkeersveiligheid niet in het geding is houden we rekening met de aanwezige natuur en ecologische waarden van de berm. Door een



extensieve vorm van beheer en het achterwege laten van bestrijdingsmiddelen, worden deze waarden bevorderd.

De afwatering van de weg op de berm moet gewaarborgd worden, evenals de afwatering van de berm op zich. Om een veilige uitwijkmogelijkheid voor het verkeer te bieden voorkomen we vernatting van de berm door hier met onze materiaalkeuze rekening mee te houden.

Bepanting in wegbermen wordt regelmatig geïnspecteerd. Waar de bepanting in eigendom is van het hoogheemraadschap wordt deze door het uitvoeren van onderhoud in voldoende staat gehouden. Wanneer derden eigenaar zijn, worden zij actief aangesproken op de staat van onderhoud. Bij nieuwe en te vervangen bepanting wordt gekozen voor soorten die onderhoudsarm zijn (zogenaamd functioneel groen).



### **Duurzaamheid en milieu**

We streven naar een duurzaam wegbeheer in overeenstemming met de geldende regels en wetgeving. Dit komt tot uiting in het ontwerp, de wijze van inrichting, het ruimtegebruik, de keuze voor materialen, het energieverbruik en een milieu- en natuurvriendelijke werkwijze. We voorkomen problemen of lossen deze integraal op in plaats van ze te verplaatsen naar andere gebieden of af te wentelen op toekomstige generaties. We passen hierbij de organisatiebrede doelstellingen toe voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO).

Onderdeel van deze werkwijze is de Aanpak Duurzaam GWW, het samenwerkingsverband dat de ambitie van de Rijksoverheid ondersteunt om 100% duurzaam in te kopen. De Unie van Waterschappen participeert hierin en is medeondertekenaar van de Green Deal. Voor projecten met een investeringsvolume groter dan een half miljoen euro gebruiken we de omgevingswijzer die in dit kader is ontwikkeld. Het betreft een praktische werkwijze om duurzaamheid in GWW-projecten een plaats te geven en te koppelen aan de eigen organisatiedoelen. Door met deze aanpak te werken wordt er winst behaald op de drie P's; People, Planet en Profit.

We zoeken bij de uitvoering van onze werkzaamheden en projecten naar mogelijkheden om de CO2 uitstoot te verminderen. Toepassingen of werkwijzen die een bijdrage leveren aan het behalen van klimaatdoelstellingen zetten we daarom desgewenst in. Als wegbeheerder richten we ons niet op het verminderen van CO2-uitstoot of het stimuleren van schonere vormen van vervoer door weggebruikers.

Het waterschap streeft naar hergebruik van vrijkomende materialen, passend binnen de regelgeving van het Besluit Bodemkwaliteit. We beperken het gebruik van nieuwe materialen, storten van sloopmaterialen en het aantal (milieuvriendelijke) transportbewegingen. Voor de verwerking van teerhoudend asfalt conformeert het waterschap zich aan de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer. Voor de uitvoering van ons beheer baseren we ons zoveel mogelijk op de criteria die horen bij niveau zilver van de Barometer Duurzaam Terreinbeheer.



### **Faciliteren van andere gebruiksfuncties**

Waar mogelijk staan we medegebruik toe mits de verkeersveiligheid niet in het gevaar komt en het wegbeheer niet wordt belemmerd. Aan medegebruik worden specifieke eisen gesteld. Wensen van derden worden in projecten van het waterschap meegenomen als de meerkosten voor aanleg, beheer en onderhoud zijn gedekt door anderen.

#### *Kabels en leidingen*

Op basis van de Telecommunicatiewet moeten kabels die onderdeel zijn van een openbaar telecommunicatienetwerk of een omroepnetwerk worden gedoogd. Onze voorkeur gaat uit naar tracés naast de verharding. Aanleg van kabels en leidingen gebeurt onder onze voorwaarden met extra aandacht voor herstel van de berm en bermverharding. Het sleufherstel wordt uitgevoerd voor rekening van de vergunninghouder door een gespecialiseerde aannemer.

#### *Recreatief medegebruik*

Het aanleggen, beheren en onderhouden van recreatieve mogelijkheden behoort niet tot de kerntaken van het hoogheemraadschap. Recreatief medegebruik voorziet wel in een maatschappelijke behoefte en krijgt als zodanig steeds meer betekenis voor de Krimpenerwaard. Voor de recreant is naast veiligheid en toegankelijkheid de aanwezigheid van voorzieningen belangrijk. Het hoogheemraadschap biedt de mogelijkheid om de recreatieve waarde van het gebied te ontwikkelen langs onze wegen.

Bij het vervangen van wegbruggen wordt de aanwezige onderdoorgang niet verminderd als deze kruist met een vastgestelde schaats- of recreatieve vaarroute.

## **6.2. Juridisch instrumentarium**

### **Wegenverordening**

De Wegenverordening van Schieland en de Krimpenerwaard 2012 (hierna: Wegenverordening) dient ter bescherming van onze wegen en ter verzekering van het doelmatige en veilige gebruik van die wegen. De hierin opgenomen regels zijn een aanvulling op de bestaande landelijke regelgeving voor wegen. De regels in de Wegenverordening zijn op hoofdlijnen geformuleerd en bestaan uit een aantal verboden. Het is mogelijk om, onder voorwaarden, ontheffing te krijgen van de verbodsbepalingen van de wegenverordening. Vergunningen worden alleen verleend als activiteiten geen onevenredig nadelig effect hebben op het wegbelang.

Om de administratieve lasten te verminderen zijn voor zoveel mogelijk situaties algemene regels opgesteld. Voor het vergunningstelsel is gekozen indien het niet mogelijk is duidelijke of doelmatige standaardregels op te stellen.





### ***Naleving Wegenverordening***

Het hoogheemraadschap beschikt over formele bevoegdheden en instrumenten om handhavend op te treden wanneer regels uit de wegenverordening worden overtreden. Handhaving is geen doel op zich, maar onderdeel van een breder instrumentarium om te komen tot een veilig en leefbaar gebied. Onder handhaving wordt verstaan: het houden van toezicht en het waar nodig bestuurs- en/ of strafrechtelijk optreden tegen overtreders.



Overtreding van de regels wordt aangepakt op basis van een consistent handhavingsbeleid. In eerste instantie zoeken we in goed overleg naar een verantwoorde oplossing. Indien noodzakelijk kiezen we voor dwangmiddelen. De intensiteit van de handhaving wordt bepaald door de ernst van de overtreding. Ons handhavings- en sanctiebeleid zijn gebaseerd op de landelijke richtlijn. Van elkaar verschillende situaties kunnen aanleiding zijn om verschillend te handelen en maatwerk te leveren.

Bestuurs- en strafrecht worden gecombineerd. Verantwoordelijke voor de handhaving van de Wegenverordening (bestuursrecht) is het hoogheemraadschap. Het ministerie van Justitie is verantwoordelijk voor de handhaving van algemene rechtsprincipes (het strafrecht), waaronder verkeersovertredingen vallen (onder andere snelheid en te zware belading). Het ministerie van Justitie en het waterschap hebben gemeenschappelijke afspraken om de uitvoering bestuursrecht en strafrecht optimaal op elkaar af te stemmen en elkaar zo te laten versterken. Als wegbeheerder doen wij voorstellen op welke thema's en locaties gehandhaafd moet worden ter bevordering van de verkeersveiligheid.

### ***Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990***

Om de verkeersveiligheid c.q. de kwaliteit van wegen te borgen, is een deel van de wegen niet of beperkt toegankelijk voor (een deel van het) verkeer. Welke beperkingen gelden, is aangegeven door verkeersborden volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV1990). Door de beperkingen kunnen perceel eigenaren en gebruikers echter in hun (bedrijfsmatige) activiteiten worden beperkt. Om deze beperking te verminderen kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend aan direct belanghebbenden. Om iedere aanvraag gelijk te beoordelen, worden criteria gehanteerd die zijn vastgelegd in beleidsregels voor het berijden van gesloten verklaarde wegen en fietspaden en voor wegen met een vastgestelde gewichtsbepijking (vijftien ton). Met het verlenen van ontheffingen mag het reguliere weggebruik en wegbeheer niet in het gedrang komen. De gevolgen voor verkeersveiligheid, beheerbaarheid en bereikbaarheid worden daarom afgewogen.

Voor alle wegen met een gewichtsbepijking in de (gemeente) Krimpenerwaard vervult het hoogheemraadschap een één-loketfunctie door de ontheffingaanvragen ook namens de gemeente Krimpenerwaard en de provincie Zuid-Holland af te handelen. Hiermee werken we als overheden efficiënt en omgevingsgericht samen.



### **Verkeersborden en (tijdelijke) verkeersbesluiten**

Borden met een verbods- of gebodsbepaling worden geplaatst na het nemen van een verkeersbesluit. In het besluit wordt een nadere afweging opgenomen waarin het doel en beoogd effect van de maatregel zijn beschreven. Verkeersbesluiten worden in principe alleen genomen als het noodzakelijk is om de verkeersveiligheid c.q. de kwaliteit van de weg te borgen.

Naast structurele verkeersbesluiten kunnen ook tijdelijke verkeersbesluiten worden genomen. Deze worden genomen bij de uitvoering van werkzaamheden op of langs een weg met een tijdsduur van minder dan vier maanden. Aanvragen voor tijdelijke verkeersbesluiten worden door ons beoordeeld, waarbij aanvullende voorwaarden worden gesteld ten aanzien van veiligheid en omgevingsgerichtheid. Dit houdt in duidelijke en tijdige informatievoorziening, geen samenloop met andere wegafsluitingen, beperken van langdurige wegafsluitingen en effectieve omleidingen. We streven naar zo weinig mogelijk beperkingen voor fietsers en voetgangers. Als basis voor de te plaatsen verkeersborden en verdere bebakening geldt CROW-publicatie 96b.

### **Handhaving verkeersregels en verkeerstekens**

De controle op verkeersregels, verkeerstekens en ontheffingen die in dit kader zijn verleend wordt uitgevoerd door de politie. In een convenant tussen de politie en het hoogheemraadschap zijn afspraken vastgelegd over de politie-inzet. De politie bepaald, in het verkeersoverleg met ons en de gemeente, op welke locaties en thema's gehandhaafd wordt.

### **Wegenschouw**

Ieder jaar controleert het hoogheemraadschap zijn wegbermen of onderhoudsplichtigen van beplantingen het onderhoud voldoende hebben uitgevoerd. Deze controle vindt plaats in het kader van de verkeersveiligheid.



## **6.3. Communicatie met de omgeving**

### **Informatievoorziening**

Werkzaamheden van het hoogheemraadschap raken burgers en bedrijven direct in hun dagelijkse activiteiten. Bijvoorbeeld de aan- en afvoer van producten, stremming van de dagelijkse route naar werk of school en de bereikbaarheid van het bedrijf voor klanten. Onze informatievoorziening is daarom gericht op het creëren van draagvlak voor de maatregelen die worden uitgevoerd. We zorgen ervoor dat de omgeving tijdig is geïnformeerd over ons werk, zeker als er sprake is van wegafsluitingen.



### ***Participatie door burgers en bedrijven***

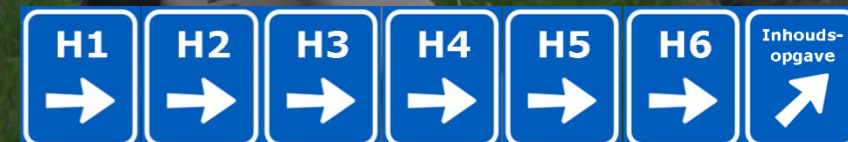
Bij de voorbereiding van onderhoudsprojecten en wegreconstructies wordt de omgeving betrokken. De wijze van participatie, betrokken partijen en de mate van invloed zijn per project verschillend. We maken onze keuze op grond van de impact op de omgeving en de verplichting die voor het hoogheemraadschap geldt om stakeholders te betrekken. Binnen onze bevoegdheden en mogelijkheden komen we tegemoet aan de wensen van burgers, bedrijven en andere overheden. We overwegen hierbij doelmatigheid, efficiëntie, aanleg- en onderhoudskosten.

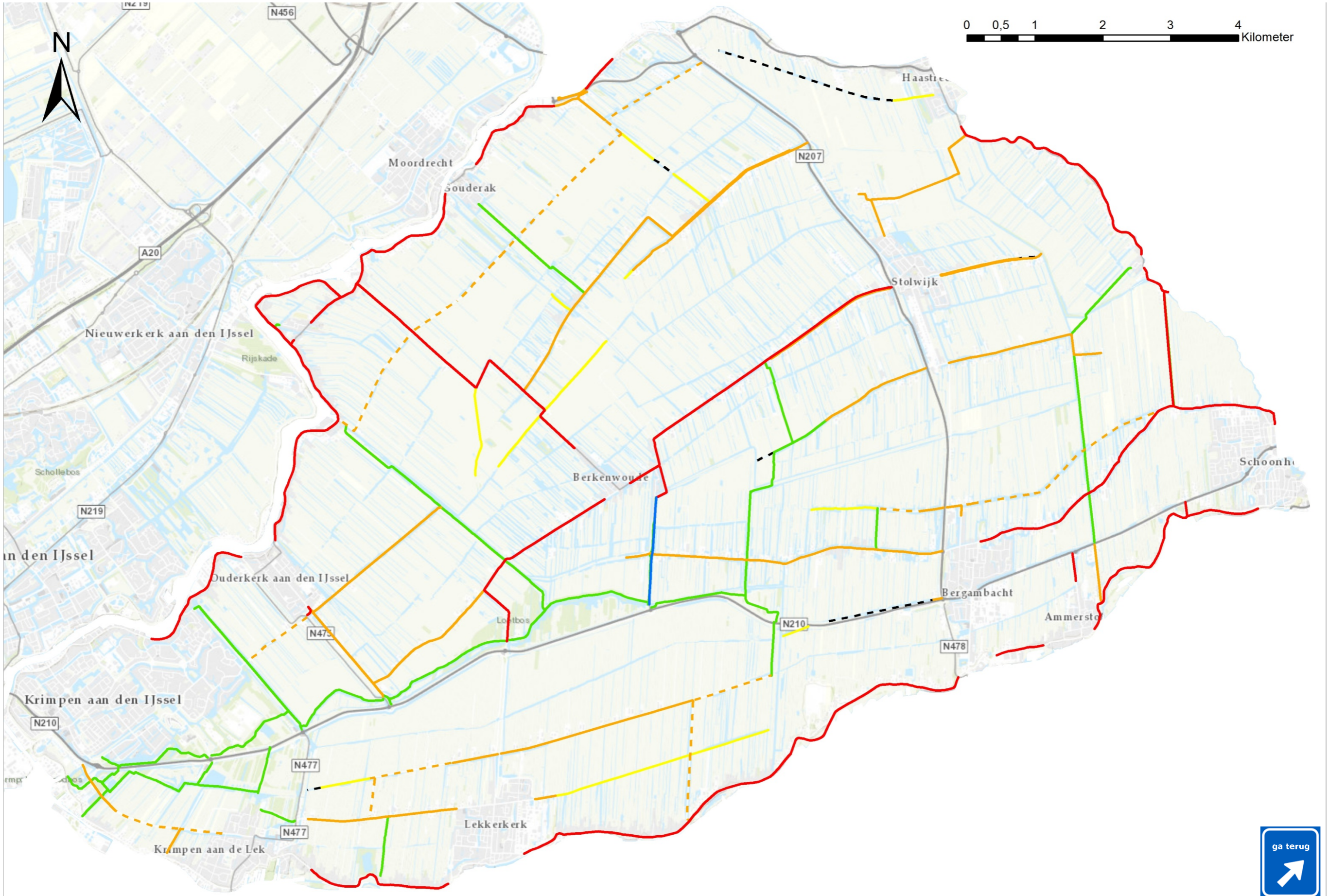
### ***Verbeteren verkeersveiligheid door gedragsbeïnvloeding***

Algemene voorlichting en communicatie in het kader van verkeersveiligheid en verkeersgedrag is primair een taak van gemeenten, provincie en politie. We verlenen medewerking aan activiteiten op dit vlak als dit wenselijk is vanuit het oogpunt van het hoogheemraadschap.

### ***Voorkomen van overtredingen***

Het hoogheemraadschap hanteert als uitgangspunt dat zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat overtredingen ontstaan. Dat willen we bereiken door voorlichting te geven over de wet- en regelgeving en burgers en bedrijven te informeren over de wegen, weginrichting en daarmee samenhangende publiekrechtelijke beperkingen.





0 0,5 1 2 3 4 Kilometer



- Gebiedsontsluitingsweg
- Erftoegangsweg type 1
- Erftoegangsweg type 2
- Erftoegangsweg type 2 gesloten

- Fietspad
- - Niet gecategoriseerd
- Onverhard

Status	DEFINITIEF
Versie	1.0
Get.	BK
Datum	09-2018

# Nota Wegen

## Overzichtskaart Wegen



Hoogheemraadschap van  
Schieland en de Krimpenerwaard

[WWW.HHSK.NL](http://WWW.HHSK.NL)

Hoofdkantoor  
Maasboulevard 123  
Postbus 4059  
3006 AB Rotterdam  
T. 010- 45 37 200

Steunpunt Zuidbroek  
Zuidbroekse Opweg 28  
2825 AB Berkenwoude