



Waterschap  
Rivierenland

# Duurzaam op weg

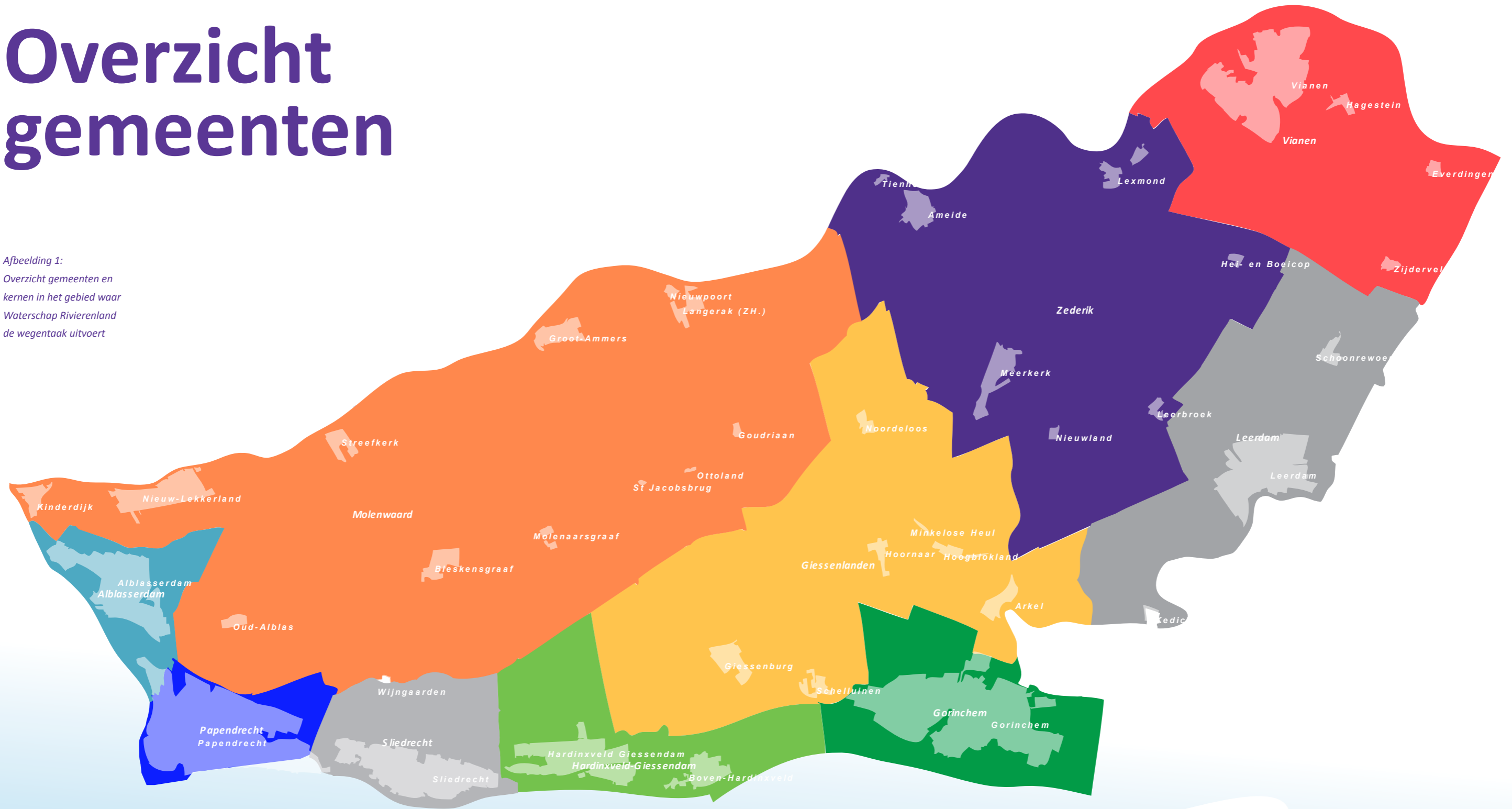
Wegenbeheerplan 2016-2021

*sterke dijken  
schoon water*



# Overzicht gemeenten en kernen in het gebied waar Waterschap Rivierenland de wegtaak uitvoert

Afbeelding 1:  
Overzicht gemeenten en kernen in het gebied waar Waterschap Rivierenland de wegtaak uitvoert



# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>5</b>	<b>5. Thema's</b>	<b>41</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>7</b>	Economische zaken en zwaar verkeer	
<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>	Verkeersveiligheid	
Waarom een wegenbeheerplan?		Berijdbaarheid / Inrichting / Comfort	
Wat is de functie van een wegenbeheerplan?		Langzaam verkeer	
Voor wie is het wegenbeheerplan bedoeld?		Natuur en landschap	
Wat staat er beschreven in het wegenbeheerplan?		Openbaar Vervoer	
Wat zijn de ambities voor de komende jaren 2016-2021?		<b>6. Instrumenten</b>	<b>49</b>
<b>2. Beschrijving</b>	<b>15</b>	Communicatie	
Beheersgebied en functie van de wegen		Beheerregister	
Kader en Regelgeving		Handhaving	
<b>3. Analyse</b>	<b>21</b>	Wegenverordening	
Verkeersveiligheid		Vergunningen	
Berijdbaarheid - Comfort		Wegenschouw	
Bereikbaarheid		Samenwerking	
<b>4. Strategische visie</b>	<b>35</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>53</b>
Doorgaan met!			
Duurzaamheid en innovatie			

# Voorwoord



*Goos den Hartog, Heemraad portefeuillehouder  
Wegen in het dagelijks bestuur van  
Waterschap Rivierenland*

*In een groot deel van het westen van Nederland doet zich de situatie voor dat het waterschap niet alleen de verantwoordelijkheid heeft voor de waterlopen, maar ook voor de plattelandswegen buiten de bebouwde kom. Dat is te verklaren uit het feit dat die wegen vaak over dijken of kades lopen die een waterkerende functie hebben. De laatste decennia heeft Waterschap Rivierenland er veel aan gedaan om die wegen duurzaam veiliger te maken. Met goede resultaten. Het aantal verkeersslachtoffers is beduidend afgenomen!*

*Om deze lijn door te kunnen zetten is een actualisatie van het wegenbeheerplan noodzakelijk. Meegaan met de hedendaagse ontwikkelingen, vooruitkijken en zoals dit beheerplan wordt gekenmerkt, **Koers houden, Kansen benutten.***

*Verkeersveiligheid is een belangrijk item voor Waterschap Rivierenland. Met dit wegenbeheerplan hebben we een middel in handen om samen te werken aan een nog grotere verkeersveiligheid, met tegelijkertijd de kans om te innoveren en samenwerking te versterken in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden.*

# Samenvatting

## **Wegenbeheerplan 2016-2021**

*Voor u ligt het nieuwe wegenbeheerplan Wegen voor de periode 2016 t/m 2021. Aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen, nieuwe en aangepaste wetgeving, is in het wegenbeheerplan invulling gegeven aan het wegenbeheerbeleid voor de periode vanaf 2016.*

### Drie pijlers

Dit wegenbeheerplan wordt gekenmerkt door drie pijlers.

1. De afgelopen jaren is een succesvol beleid uitgevoerd op het gebied van verkeersveiligheid, comfort en bereikbaarheid. Daarom willen we **Koers houden** in het huidige beleid. Niet stil staan bij het oude beleid, maar doorgaan op de ingeslagen weg met daarbij speciale aandacht voor de verkeersveiligheid. De succesfactoren extra benutten.
2. Daarnaast bieden **Duurzaamheid en Innovatie** steeds meer kansen, ook voor de wegentaak. Daarom wordt in algemene zin ingezet op dit onderwerp. Tevens wordt bij dit onderdeel gewerkt aan concrete projecten om ook daadwerkelijk Duurzaamheid en Innovatie handen en voeten te geven. Verzameling van data wordt bijvoorbeeld steeds belangrijker en bepalender.
3. de derde pijler is **samenwerken**. Het is goed om vooruit te kijken naar de samenwerking en afstemming in de regio. De huidige samenwerking in de regio is constructief maar wordt niet optimaal benut. De kennis en expertise van de verschillende wegbeheerders kan beter worden gedeeld. Daarnaast is het ook van groot belang de rol van het waterschap in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden helder te formuleren en de kansen te benutten.

### Minimale variant

In het beheerplan zijn bij de strategische visie vier varianten opgenomen met betrekking

tot verkeersveiligheid, onderhoud en duurzaamheid en innovatie. Hierbij is variant 3 de voorkeursvariant. Met deze (minimale) variant wordt gewerkt aan een goede verkeersveiligheid en blijft het onderhoudsniveau van de wegen op peil. Tevens biedt deze variant de mogelijkheid in te spelen op duurzaamheid en innovatie. Een hogere ambitie is in deze tijden financieel niet wenselijk. Een lagere ambitie zal betekenen dat ingeboet wordt op de kwaliteit van de wegen (kapitaalsvernietiging) en dat er is er geen ruimte is voor innovatie en duurzaamheid.

### Thema's

Er is voor gekozen om het wegenbeleid thematisch op te bouwen. Het wegenbeleid bestaat uit een basisdocument (dit **Wegen Beheerplan**) met daaraan gekoppeld op zichzelf staande deelnotities op één specifiek deelterrein of beheeraspect. Hierbij kan onder andere gedacht worden het Beheerplan Verhardingen Wegen, het Beleidsplan Kunstwerken en het Beheerplan Groen. Voor elk thema zijn doelen bepaald en maatregelen geformuleerd voor de komende jaren. Hierdoor is een geactualiseerd programma ontstaan waarbij invulling wordt gegeven aan de bovenstaande drie pijlers. De beschreven thema's zijn:

- Economische zaken / Zwaar verkeer
- Verkeersveiligheid
- Langzaam verkeer
- Natuur en landschap
- Openbaar vervoer
- Berijdbaarheid / Inrichting / Comfort



# Inleiding

*Het waterschap heeft ongeveer 600 km aan wegen in het beheer en onderhoud in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Aan de hand van diverse thema's is het **beheerplan wegen** opgesteld. Belangrijk punt is dat alle thema's ook speciale aandacht krijgen uit de hoek van innovatie en Duurzaamheid. Vandaag de dag is innovatie steeds meer van toepassing en onderwerp van gesprek. Vanwege het milieu en financiën is Duurzaamheid eveneens een centraal onderwerp in het beheerplan wegen. In dit hoofdstuk is beschreven waarom een beheerplan nodig is en wat er in het beheerplan staat beschreven.*

### Waarom een wegen beheerplan?

Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer zijn wegbeherende waterschappen niet gehouden aan het opstellen van verkeers- en vervoersplannen op basis van het nationale verkeers- en vervoersplan. Toch is het gebruikelijk dat ook wegbeherende waterschappen hun beleid op het gebied van verkeer en vervoer in plannen vastleggen. Daarnaast is in het bestuursakkoord 2015-2019 het volgende over de wegentaak opgenomen:

*“Het waterschap is verantwoordelijk voor de wegen in het buitengebied van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Verkeersveiligheid en het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers staan centraal. Bij gemeentelijke herindeling in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden zal worden verkend of de overdracht van het wegbeheer daarin een plaats kan krijgen.”*

Om deze verantwoordelijkheid vorm te geven is de visie hierop beschreven in dit wegenbeheerplan. Daarnaast is een beheerplan wenselijk omdat:

- het uitwerken van beleid in de zin van Nota Mobiliteit van het Rijk. In de Nota Mobiliteit is de uitwerking van beleid bij de lagere overheden gelegd. Provincies en Kaderwettgebieden (PKB) werken het beleid verder uit in PVVP's en RVVP's (Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen). Gemeenten kunnen gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP) opstellen. De Nota Mobiliteit is niet slechts een PKB, maar vooral een gezamenlijk product van alle overheden. Dus ook van en voor de wegbeherende waterschappen;
- het afstemmen van het wegenbeleid met dat van andere wegbeheerders door een heldere gemeenschappelijke visie vanuit het waterschap op onze positie en ambities;
- het bevorderen van samenhang in beleid voor wegen en aanpalende beleidsterreinen;
- het onderbouwen van aanvragen op diverse subsidieregelingen;
- het op een andere manier opzetten van het wegenbeleid;
- het huidige **wegenbeheerplan** bestrijkt de periode 2010 – 2015.

### Wat is de functie van een wegenbeheerplan?

Het wegenbeheerplan beoogt inzicht te geven in de wijze waarop het waterschap:

- invulling geeft aan het functioneel beheer van de wegen;
- de staat en functie van de wegen nu en in de toekomst wil waarborgen;
- het wegenbelang afweegt tegen andere belangen;
- op basis van dit beleid komt tot een afgewogen programma aan onderhouds- en verbeteringsmaatregelen.

### Voor wie is het wegen beheerplan bedoeld?

Het **wegenbeheerplan** geeft een beeld van het gehele terrein waarop de wegentaak zich afspeelt, vanuit de visie van Waterschap Rivierenland en is bedoeld voor derden die op enigerlei wijze belang hebben bij het wegbeheer van het waterschap. Omdat het wegenbeheerplan ook een uitvoeringskader is, is het wegenbeheerplan een richtinggevend document voor de medewerkers van het waterschap bij beleidsontwikkeling, planvorming, uitvoering en evaluatie

### Wat staat er beschreven in het wegenbeheerplan?

Het wegenbeheer kent veel deelreinen en het wordt bovendien beïnvloed door andere beleidsterreinen. Dit geheel laat een blijvende ontwikkeling of beweging zien; die dynamiek en het flexibel omgaan met maatschappelijke ontwikkelingen komen tot uiting in de vorm van dit beheerplan. Doorslaggevende ontwikkelingen op de verschillende deelreinen doen zich namelijk niet gelijktijdig voor. Daardoor kan het gebeuren dat op één terrein ingrijpende wijzigingen nodig zijn terwijl de uitgangspunten voor het wegbeheer niet vernieuwd hoeven worden. In de opzet van dit wegenbeheerplan kan het beleid voor een deelreinen als relatief zelfstandig deel behandeld worden, wijzigingen in één deelreinen kunnen snel en gericht verwerkt worden (bijvoorbeeld in een apart Beleidsplan Kunstwerken). Samen met het Beheerplan Wegen vormen de verschillende deelreinen op één specifiek deelreinen of beheeraspect het gehele Beleid Wegenbeheer.

Het wegenbeheerplan kent een looptijd van 2016 tot 2021. Na een procedure, waarbij is

voorzien in extern en intern overleg, zal het concept in ontwerp worden vastgesteld door het college van Dijkgraaf en Heemraden. Na een ter visie legging, waarbij zienswijzen kunnen worden ingebracht, zal het beheerplan in definitieve vorm worden vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het waterschap. De opbouw van het beheerplan is weergegeven in bijgaande figuur waarbij het beheerplan is opgebouwd in zes stappen.

### Wegenbeheerplan

In dit beleidsplan worden de beleidskaders omschreven en uitgewerkt tot beleidsdoelstellingen en strategieën. Zo zal bijvoorbeeld het gewenste kwaliteitsniveau worden aangegeven, de indeling in wegtypen en de prioriteiten voor de verschillende thema's.

Het wegenbeheerplan heeft tot doel om de wijze van beheren voor vast te leggen en de uit te voeren beheermaatregelen op korte en middellange termijn (1 -5 jaar). In dit beleidsplan wordt aangegeven wat de huidige en toekomstige functies van de wegen zijn. De functie en inrichting van de wegen zijn van invloed op de onderhoudsbehoefte en daarmee op het budget voor beheer. Daarom dient in een beheerplan ook te worden aangegeven, hoe herinrichtingen en aanpassingen, bijvoorbeeld in het kader van verkeersveiligheid, moeten worden gefinancierd.

Andere beleidskeuzes die in dit beheerplan zijn geformuleerd hebben onder andere betrekking op duurzaamheid, mobiliteit, milieu, verkeersveiligheid, organisatie en communicatie met burgers. Vooral duurzaamheid is een belangrijk aspect bij het vaststellen van het gewenste beleid.



### Wat zijn de ambities voor de komende jaren 2016-2021?

Het wegbeheer dient te worden omgevormd om in te kunnen spelen op de veranderingen die de komende jaren plaatsvinden. De Nota mobiliteit verplicht de wegbeheerder tot het implementeren van de essentiële onderdelen van beleid. Waterschap Rivierenland heeft

op basis van de bestaande taken en ontwikkelingen een aantal concrete ambities geformuleerd. De bedoeling van deze ambities is een helder toekomstbeeld te scheppen waar aan concrete doelstellingen zijn te koppelen. Deze zijn op de volgende pagina weergegeven.

Beleidsthema	Doelen	Maatregelen
Ruimte, economie en verkeer en vervoer	Het gebruik van de wegen overeenkomstig de categorisering passend binnen de regionale en sub regionale routenetwerken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Onderzoek naar toekomstbestendig en duurzaam wegen- en bermonderhoud in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (2016)</li> <li>-De <b>burgerkracht</b> verder en meer toepassen bij verkeersplannen (doorlopend)</li> <li>-RPV-Verkeer en vervoer overleggen meer en beter benutten in de regio (2016)</li> <li>-Nieuwe evaluatie van het 15-tonsbeleid (2017)</li> <li>-Onderzoek naar overheidsloket 2000, gemeente wordt aanspreekpunt (2019)</li> </ul>
Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers):	Het fietsverkeer stimuleren door het invullen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Over het algemeen kan gezegd worden dat de stimulering plaatsvindt op de volgende gebieden: netwerk; zowel ontbrekende schakels als kwaliteit van het netwerk wensen; zowel van de overheid als die van de burger overige; stimuleringsmaatregelen die de burger aanzet tot fietsgebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gedragsaanpak Haarweg (2015-2019);</li> <li>• Schoolfietsroute onderzoek + eventuele implementatie van maatregelen (2016).</li> <li>• Legt planmatig ontbrekende schakels aan (2015-2017)</li> <li>• F432-2 Ottoland – Brandwijkstraat; <ul style="list-style-type: none"> <li>• F431-01 Molenkade Groot Ammers (relatie met F432-2);</li> <li>• F544.00 Stad-land verbinding Sliedrecht Wijngaarden;</li> <li>• F428.01 Aanpassing bestaande noordelijke helling van brug over A15 Mathenasescheidkade;</li> <li>• F268-03 Kinderdijk Nieuw-Lekkerland en Nieuw-Lekkerland Groot-Amers wordt meegenomen in KIS project;</li> <li>• F430 Hollandse waterlinie (Diefdijk);</li> </ul> </li> </ul> <p>Toetst eigen infrastructurele plannen en die van anderen op doorsnijding van fiets- en wandelroutes</p>
Verkeersveiligheid	Op basis van de gesignaleerde knelpunten (invloed op verkeersveiligheid op het gebied van infrastructuur ongevallen, snelheid, sobere, weginrichting en doelgroepen) zijn de volgende drie doelstellingen geformuleerd: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimale verkeersveiligheid bij het verbinden en verblijven van verkeer;</li> <li>• Doorgaan en versterken van de verkeersveiligheid en vernieuwen van de infrastructuur daar waar het kan;</li> <li>• Aansluiten bij de landelijke doelstelling voor ongevallen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uitwerking verkeersveiligheidsplan, verkeersveiligheid 2.0 (Doorlopend).</li> <li>Uitvoeren maatregelen uit RVVP (Doorlopend).</li> <li>Houdt verkeersintensiteiten bij (Doorlopend).</li> <li>Uitvoeren van een schoolrouteonderzoek (wensen en gevaarlijke punten) (2015).</li> <li>RPV-verkeersveiligheidsoverleggen meer en beter benutten in de regio (2016).</li> <li>Meer onderzoek naar subjectieve verkeersonveiligheid. Levert een bijdrage ten aanzien van educatie en gedragsbeïnvloeding. Altijd samen met de gemeenten (2017).</li> </ul>

Beleidsthema	Doelen	Maatregelen
Natuur en landschap	Behoud en bevordering van duurzaamheid, milieu, aanzien en leefbaarheid (Landschap, Natuur en Cultuurhistorie). Door toepassen van zogenoemd functioneel groen voor de vergroting van de verkeersveiligheid en het vergroten van het areaal ecologisch bermbeheer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluatie ecologisch bermbeheer (2015);</li> <li>Uitvoering geven aan de beheersvisie groen (2016-2021);</li> <li>Toepassen GWW Duurzaam bouwen(Doorlopend);</li> <li>Opstellen factsheet Flora en Fauna(Doorlopend);</li> <li>Beeldenboek evalueren (2017).</li> </ul>
Toegankelijkheid openbaar vervoer (ov) en overstap op ov	Streeft naar verbeteren toegankelijkheid OV en een minimaal kwaliteitsniveau.	Gezamenlijke inventarisatie met vervoerder om alle haltes en behoeftes in beeld te brengen; Toegankelijke overstap van fiets naar openbaar vervoer; Afstemming van omleidingsroutes.
Berijdbaarheid, weginrichting en comfort	Zorgen voor een goede berijdbaarheid, weginrichting en comfort door: <ul style="list-style-type: none"> <li>Het handhaven van het vastgestelde kwaliteitsniveau van de wegverharding en</li> <li>Kunstwerken en hierbij voldoen aan landelijke wetgeving;</li> <li>Het efficiënt en effectief toepassen van markering, verkeersborden en bebakening en het zoveel mogelijk vrij houden van obstakels in wegbermen;</li> <li>Samenwerking in de regio bevorderen door elkaars sterke punten te benutten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afstemming hoe het waterschap en gemeenten kunnen samenwerken op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderhoud verlichtingsplan in het buitengebied.</li> <li>• Wachtdienst</li> <li>• Toezicht op kabels en leidingen</li> <li>• Aanbesteding en uitvoering markeringen</li> </ul> </li> <li>Verhardingen: Jaarlijkse evaluatie op kwaliteit. Hierdoor grip houden op de kwaliteit (kosten) van het beheer en onderhoud.</li> <li>Dwarsprofielen: Uitvoering van de profielen, past binnen het verkeersveiligheidsplan (ervaring op uitvoering en kosten)</li> <li>Obstakelvrije zones: Evaluatie schouw (2017)</li> <li>Markering, verkeersborden en bebakening: Inventariseren van wegmeubilair en bepalen nu-en noodzaak (2018)</li> <li>Kunstwerken: Evaluatie 2018</li> <li>Actualiseren van het beleid gladheidsbestrijding. Actueel beleid hebben voor de geluidsvraag, hiervoor is het volgende noodzakelijk (SWUNG –WGH) (2015-2016)</li> <li>Actueel tellingenbestand;</li> <li>In beeld brengen waar conflicten zitten wat betreft geluidshinder;</li> <li>Richtlijnen opstellen hoe om te gaan met geluidsvraagstukken bij wegconstructies.</li> </ul>
	Het uitvoeren van preventieve gladheidsbestrijding en een proactieve aanpak van de vervuiling van wegen; Het doel van gladheidsbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden.	

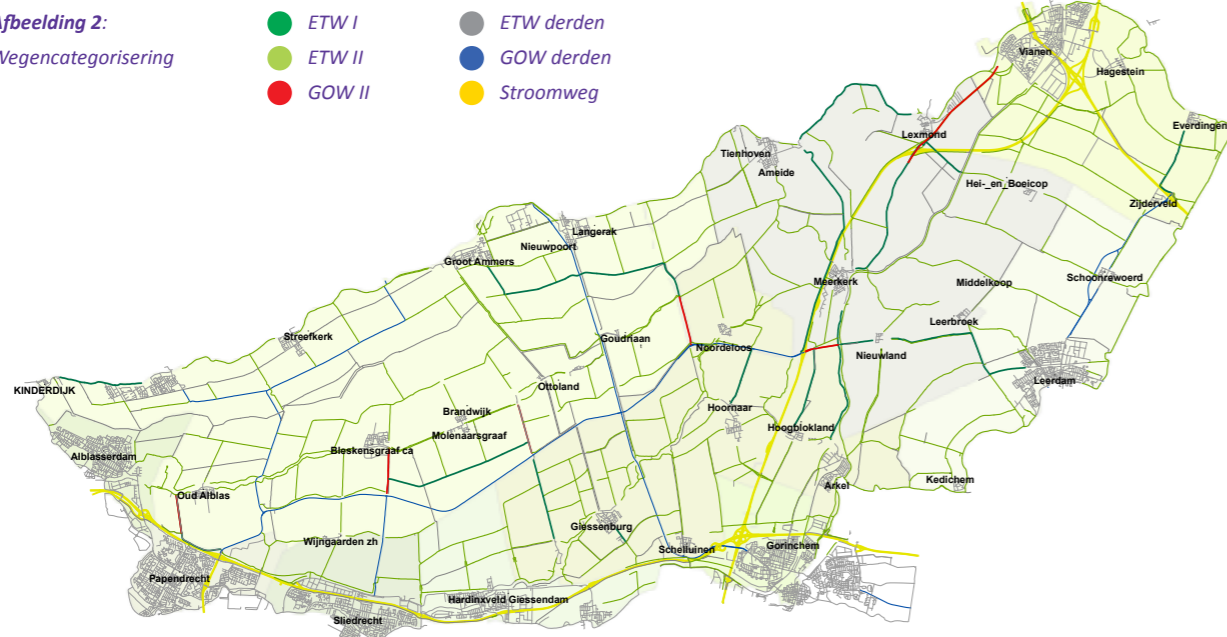
# Beschrijving

## ***Beheergebied en functie van de wegen***

*Waterschap Rivierenland is een groot gebied tussen de grote rivieren vanaf de Duitse grens tot aan Dordrecht. Het wegbeheer vindt plaats in een klein deel van het beheergebied, namelijk de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. In dit hoofdstuk wordt een algemene omschrijving gegeven van de wegentaak binnen het waterschap, wat het gebied kenmerkt en in welk gebied de wegentaak wordt uitgevoerd.*

*Binnen het gebied Alblasserwaard en Vijfheerenlanden zijn wegen in beheer bij het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten en het waterschap. Waterschap Rivierenland kent de volgende functionele wegindeling op basis van Duurzaam Veilig:*

Afbeelding 2:  
Wegencategorisering



Op deze pagina is de categoriseringstekening wegen gebied Alblasterwaard en Vijfheerenlanden weergegeven. Het waterschap beheert de volgende wegen:

### Gebiedsontsluitingswegen

Ontsluiten grote gebieden en woonkernen naar stroomwegen; zijn in het algemeen zwaar belast, waarbij de verharding normaliter breder is dan 6,5 meter.

### Erftoegangswegen type I

Ontsluiten relatief grote gebieden, woonkern of bedrijventerrein; zijn in het algemeen middelzwaar belast waarbij de verharding normaliter breder is dan 4,5 meter.

### Erftoegangswegen type II

Ontsluiten voornamelijk aanliggende percelen, toegankelijk voor alle verkeer/landbouwverkeer/bestemmingsverkeer; zijn in het algemeen licht belast. Deze wegen kennen als regel een verharding tot 4,5 m. Enkele wegen zijn semi-verhard/onverhard.

### Fietspaden

Overwegend verhard.

### Voetpaden

Naast de rijbanen en fietspaden heeft het waterschap ook ongeveer 100 km. onverharde paden in beheer en onderhoud.

De wegbermen en wegsloten maken ook onderdeel uit van de wegentaak. In totaal heeft Waterschap Rivierenland ruim 2,6 miljoen m<sup>2</sup> verhardingen in beheer en onderhoud. Een verdeling hiervan is opgenomen in bijlage 1.

### Wet- en regelgeving

- Waterschapswet
- Wegenwet
- Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW)
- Wegenverkeerswet 1994
- Burgerlijk Wetboek
- Besluit Bodemkwaliteit
- Arbeidsomstandighedenwet (Arbo)
- Flora- en Faunawet
- Bestemmingsplannen Wet Ruimtelijke Ordening

### Beleid hogere overheden en samenwerkingskaders Rijk

- Groene hart
- Nota Ruimte
- Nota Mobiliteit

### Provincie

- Streekplan Zuid-Holland Oost/Streekplan Zuid-Holland Zuid
- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan/Regionaal Verkeer- en Vervoerplan

### Regio (Alblasterwaard – Vijfheerenlanden)

De regio kent ook diverse samenwerkingsver-

banden en het waterschap werkt op diverse punten samen met de gemeenten.

- Regionaal Verkeer- en Vervoersplan
- Regionale Verkeer- en MilieuKaart
- Regionale Projectgroep Verkeer, met subgroepen:
  - o monitoring en maatregelen
  - o bestuurders
  - o schoolgaande jeugd

### Gemeenten

- Bestemmingsplannen
- Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplannen
- Samenwerkingskaders

### Ontwikkelingen

- Van uitvoerder naar regievoerder:
 

In het kader van de mobiliteit verandert de wegbeheerder van uitvoerder naar regievoerder. Het wegbeheer dient te worden omgevormd om in te kunnen spelen op de veranderingen die de komende jaren plaatsvinden. Regionale samenwerking is een voorwaarde voor het doen slagen van de ambities van de Nota Mobiliteit. Overleg met andere wegbeheerders om knelpunten op te lossen, zoals in netwerkanalyses, samen aan monitoring doen, en andere gezamenlijke verantwoordelijkheden op tal van punten. Ook innovatie is onontbeerlijk.

### Gebiedsgerichte samenwerking:

Regionale samenwerking wordt de komende jaren nog belangrijker. Dit houdt verband met het feit dat verkeersgerelateerde problemen zich in toenemende mate zowel regionaal als landelijk manifesteren. De reeds een aantal jaren geleden ingezette samenwerkingstrend zal intensiveren. Strategische keuzes rondom mobiliteit worden meer en meer genomen op provinciaal en regionaal niveau. Dit vraagt om meer gezamenlijke keuzes van de regionale wegbeheerders. Samenwerking krijgt ook gestalte via de gezamenlijke netwerkanalyses, waarbij onder andere de verkeersstromen op het wegennet worden geïdentificeerd. De netwerkanalyses zijn bedoeld om gezamenlijk een gebiedsgerichte probleemanalyse op te stellen. De samenwerkingsvormen en gebiedsgerichte afspraken zullen in de toekomst minder vrijblijvend zijn.

### Sterk toenemende aandacht voor het leefmilieu

Door de toenemende aandacht voor het

leefmilieu zullen ook in de richting van het waterschap wensen worden geuit op het terrein van de weginrichting (onder andere het gebruik van groen en van geluidarm asfalt).

### Duurzaamheid

Duurzaamheid speelt een belangrijke rol in het wegenbeleid en het wegbeheer. Hierbij kan vooral worden gedacht aan de 'Duurzaam Veilige' inrichting van wegen en de verwerking van materialen (teerhoudend asfalt). In 2008 heeft Waterschap Rivierenland de landelijk ontwikkelde Code Milieu Verantwoord Wegbeheer (Code MVW) overgenomen. Dit is een plan van aanpak met een bijzondere verantwoordelijkheid voor wegbeheerders om teerhoudend materiaal definitief uit de keten te verwijderen en naleving van de minimum verwerkingsstandaard voor TAG (thermische reinigen) te borgen.

### Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement dat zich onder andere richt op een zo efficiënt mogelijk benutting van de beschikbare capaciteit van de netwerken wordt steeds belangrijker. 'Kranen' in de netwerken waarmee de verkeersstromen beïnvloed kunnen worden zijn onder andere dynamisch verkeersmanagement en kilometerbeprijzing. Dynamisch verkeersmanagement is een verzamelnaam voor geautomatiseerde (real time) maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren. In verband met de eerder genoemde netwerkontwikkeling zal het waterschap ook hierin een rol gaan spelen (bijvoorbeeld ontsluiting Nieuwe Wolpherensedijk).

### Ruimtelijke ordening/wegentoets

Ruimtelijke ordening heeft steeds grotere gevolgen voor het verkeer en het wegennet. Verkeer zal mede bepalend worden voor de ruimtelijke invulling. Samenwerking en afstemming worden de toetsstenen. De wegentoets fungeert hierbij als instrument.

### Voor het waterschap relevante punten

Voor waterschap Rivierenland zijn thematisch vooral de volgende punten direct van toepassing en wordt het waterschap als verantwoordelijke of als medeverantwoordelijke genoemd:

- Samenhang tussen ruimte, economie verkeer en vervoer
- Ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur

tuur, behalve vanwege verkeersveiligheid en milieu, mogen er niet toe leiden dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de eigen beheergrenzen overschrijden, vindt overleg plaats met de andere infrastructuurbeheerders. Alle overheden beschrijven in hun beleid hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut en hoe zij op elkaar aansluiten. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het goederenvervoer. De gezamenlijke overheden zijn verantwoordelijk voor de totaliteit van de bereikbaarheid. Soepele overstap tussen OV en fiets of auto bevorderen; goede informatievoorziening op knooppunten, alsmede fiets- en parkeervoorzieningen.

- **Innovatie**

Bevorderen, vooral in de rol als wegbeheerder van innovatie en implementatie van technologie om veiligheid te verbeteren.

- **Langzaam Verkeer**

Stimuleren van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur door het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk.

- **Verkeersveiligheid**

Het nationale doel is in de periode tot 2020 een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het door de minister in september 2006 aangescherpte doel voor 2010 is:

- o Een afname van het aantal verkeersdoden met 30% ten opzichte van het gemiddelde van 2001 tot en met 2003;
- o Een afname van het aantal ziekenhuisgewonden met 8% ten opzichte van het gemiddelde van 2001 tot en met 2003.
- o Het aangescherpte doel voor 2020 is:
  - o Een afname van het aantal verkeersdoden met 46% ten opzichte van 2001 tot en met 2003;
  - o Een afname van het aantal ziekenhuisgewonden met 34% ten opzichte van 2001 tot en met 2003.

In de Nota Mobiliteit is aangegeven, dat deze doelstellingen naar evenredigheid doorwerken in de plannen van de wegbeheerders. Dit betekent voor het waterschap de realisering van met name fysieke maatregelen (onder andere inrichting van 60 km zones,

rotondes, fietspaden). Ook neemt het waterschap maatregelen gericht op onder andere vracht- en bestelverkeer. In de periode tot 2020 moeten bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken worden aangebracht op alle wegen. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving en handhavingsarrangementen.

Daarnaast speelt samenwerking en gedrag steeds meer een rol binnen verkeersveiligheid. Zo is gezamenlijk in de regio binnen een manifest afgesproken, "maak van de 0 een punt", dit is ook door de bestuurders uit de regio ondertekend. Gedrag krijgt steeds meer een plek binnen de verkeersveiligheid omdat 90% van de ongevallen te maken heeft met gedrag.

- **Natuur en Landschap**

Inzet om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen; gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt; streven naar behoud van panorama's vanaf infrastructuur op omgeving, verantwoordelijk voor de realisatie van de ecologische hoofdstructuur.

# Analyse

*In dit hoofdstuk wordt terug gekeken naar de afgelopen jaren. Diverse thema's worden geanalyseerd en bestaande beleidsbeheersplannen worden toegelicht. Zo is gekeken wat de afgelopen jaren is uitgevoerd, waarbij de verkeer- en vervoersthema's Verkeersveiligheid, Berijdbaarheid en Comfort zijn geanalyseerd. Tevens zijn de bestaande deel- beleidsplannen Groen en Kunstwerken toegelicht.*

### Terugblik Beheerplan 2010-2015

De afgelopen 5 jaar is ruim uitvoering gegeven aan het beheerplan. In het beheerplan 2010-2015 zijn per thema diverse maatregelen opgenomen. Hieruit blijkt dat 95% van de maatregelen is uitgevoerd. Onder andere het verkeersveiligheidsplan en fietsplan zijn opgeleverd. In de volgende hoofdstukken wordt nog verder ingegaan op deze aspecten. In de tabel wordt een overzicht gegeven van de uitgevoerde maatregelen.



Beleidsthema	Doelen	Maatregelen	Uitgevoerd
Ruimte, economie en verkeer en vervoer	Het gebruik van de wegen overeenkomstig de categorisering passend binnen de regionale en subregionale routenetwerken.	• Adviseert bij planvorming van derden	WSRL is betrokken geweest bij meer dan 50 projecten van derden
		• Heeft omvang en routekeuze van goederenvervoer en personenauto's in kaart gebracht	De routes zijn in beeld gebracht
		• Heeft plan voor routekeuze van goederenvervoer en personenauto's en evaluatie 15 tons beleid	Evaluatie heeft plaatsgevonden inclusief samenwerking met de gemeenten en uitgebreide handhavingsacties.
		• Stemt het gebruik van het eigen wegennet af op dat van andere wegbeheerders	Door middel van presentaties Categorieseringsplannen en RVVP
		• Voert mobiliteitstoets uit bij wijziging bestemmingsplannen, nieuwe bouwlocaties, bedrijventerreinen, enz.	Doorlopend proces
Innovatie	Meewerken aan technische innovatie op het gebied van mobiliteit, verkeersveiligheid en onderhoud van wegen.	• Meewerken aan pilots en deelnemen in landelijke werkgroepen	Deelgenomen aan diverse landelijke werkgroepen. (fietsberaad, CROW, CUR)
		• Digitaliseren van de verkeersveiligheidsinspecties	Is gedigitaliseerd en operationeel
Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers):	Het stimuleren van langzaam verkeer door de aanleg van ontbrekende schakels in wandel- en fietsroutenetwerken. Werken aan hoger kwaliteitsniveau en goede bewegwijzering voor fietsroutenetwerken. Het daar waar mogelijk aanleggen van fietsenstallingen bij bushaltes.	• Brengt utilitaire en recreatieve fietsroutes en wandelroutes in kaart	Tot uitvoering gebracht in het kader van het provinciaal fietspadenplan. De projecten waren 100% subsidiabel. In hoofdstuk 3 is weergegeven hoeveel fietspaden zijn aangelegd
		• Verbeterd 12 knelpunten uit schoolroute onderzoek	
		• Maakt plan voor eigen routenetwerk voor langzaam verkeer	
		• Legt planmatig ontbrekende schakels aan	
		• Legt fietspaden uit het provinciaal fietspadenplan aan	
		• Toetst eigen infrastructurele plannen en die van anderen op doorsnijding van fiets en wandelroutes	
Verkeersveiligheid	Op basis van de gesignaleerde knelpunten (invloed op verkeersveiligheid op het gebied van infrastructuur ongevallen, snelheid, sobere, weginrichting en doelgroepen) zijn de volgende drie doelstellingen geformuleerd:  • Optimale verkeersveiligheid bij het verbinden en verblijven van verkeer. • Doorgaan en versterken van de verkeersveiligheid en vernieuwen van de infrastructuur daar waar het kan; • Aansluiten bij de landelijke doelstelling voor ongevallen.	• Voert jaarlijkse monitoring uit van de verkeersveiligheid	Vanwege een dalende ongevallenregistratie is een jaarlijkse monitoring niet meer mogelijk. Grip houden op verkeersveiligheid heeft een plek gekregen in het verkeersveiligheidsplan
		• Voert structureel overleg met politie om planmatig handhavingacties uit te voeren	Doorlopend proces, projecten zijn: Haarweg, 15-tonswegen, motoren op de dijken
		• Houdt wegkenmerken en verkeersintensiteiten bij	Doorlopend proces
		• Levert bijdrage ten aanzien van educatie en gedragsbeïnvloeding	Diverse projecten waaronder gedragsaanpak Haarweg - Gorinchem
		• Voert structureel overleg met de regio om samen met regionale wegbeheerders de verkeersveiligheid te verbeteren. (RPV)	RPV is in 2014 regionaal vastgesteld
		• Pakt 12 knelpunten aan om de veiligheid op schoolgaande routes te verbeteren	Tot uitvoering gebracht in het kader van het provinciaal fietsplan
		• Pakt knelpunten aan op sober ingerichte 60 km zones (maatwerk naar aanleiding van klachten snelheid)	In het verkeersveiligheidsplan is invulling gegeven aan de inrichting van de wegen
		• Brengt bermversteving aan om eenzijdige verkeersongevallen terug te dringen	Op diverse locaties zijn grasbetontegels aangebracht (o.a. Parallelweg, Haarweg, de Heuvel).
		• Legt rotondes aan op provinciale wegen en waterschapswegen o Bazeldijk (wsrl) o Schelluinen in provinciale weg (sluit met één weg aan op rotonde)	Beide rotondes zijn aangelegd en zijn een verbetering voor de verkeersveiligheid

Beleidsthema	Doelen	Maatregelen	Uitgevoerd
Natuur en landschap	Behoud en bevordering van duurzaamheid, milieu, aanzien en leefbaarheid (Landschap, Natuur en Cultuurhistorie). Door toepassen van zogenoemd functioneel groen voor de vergroting van de verkeersveiligheid en het vergroten van het areaal ecologisch bermbeheer.	• Voert ecologisch bermbeheer uit op de daartoe geschikte bermen en breidt het areaal van 30 hectare ecologisch bermbeheer uit naar 60 hectare en onderzoekt haalbaarheid en consequenties van op termijn mogelijk verdere uitbreiding tot 175 hectare	Is uitgevoerd momenteel 60 ha ecologisch bermbeheer
		• Past zoveel mogelijk duurzame en milieuvriendelijke materialen toe	Uitvoering vindt plaats conform WSRL opgesteld Handboek landschappelijke weginrichting
		• Behoudt landschappelijke waarden door gebiedsgericht ontwerpen	Onder andere toegepast bij Abbekesdoel, Slingeland, Zouwendijk en diverse snelheidsremmers.
Toegankelijkheid openbaar vervoer (ov) en overstap op ov	Streeft naar verbeteren toegankelijkheid OV en een minimaal kwaliteitsniveau	• Brengt OV-haltes in kaart	Alle bushaltes zijn geïnventariseerd en terug te vinden op <a href="http://www.haltescan.nl">www.haltescan.nl</a>
		• Maakt plan voor parkeervoorzieningen bij OV-haltes	parkeervoorzieningen bushalte Lange Meent Everdingen
		• Maakt plan om openbaar vervoer toegankelijkheid te maken	Alle bushaltes zijn geupgraded naar minimaal inrichtingseis daarnaast zijn de knooppunthaltes toegankelijk gemaakt voor minder valide
		• Maakt plan om kwaliteitsniveau haltes op te waarderen	
		• Voert structureel overleg over toegankelijkheid OV-haltes met OV-autoriteit	Er vindt regelmatig overleg plaats met de lokale vervoerder Arriva
Berijdbaarheid, weginrichting en comfort	Zorgen voor een goede berijdbaarheid, weginrichting en comfort door:  Het handhaven van het vastgestelde kwaliteitsniveau van de wegverharding en  Kunstwerken en hierbij voldoen aan landelijke wetgeving;  Het efficiënt en effectief toepassen van markering, verkeersborden en bebakening en het zoveel mogelijk vrij houden van obstakels in wegbermen;  Het uitvoeren van preventieve gladheidbestrijding en een pro actieve aanpak van de vervuiling van wegen; Het doel van gladheidbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden.	• Inspecteert jaarlijks de wegverharding	Doorlopend proces. Jaarlijks vindt de inspectie plaats in de zomer
		• Vergelijkt onderhoudstoestand met het door het bestuur vastgestelde kwaliteitsniveau	Zie hoofdstuk drie voor een toelichting
		• Stelt budgetteringsvoorstellen en meerjarige onderhoudsstrategie op voor telkens een periode van 5 jaar	
		• Voert jaarlijks het gewoon en groot onderhoud (reconstructie) uit	Jaarlijks wordt aan ongeveer 20 km wegen onderhoud gepleegd. Zie hoofdstuk 3 onder asfalt
		• Handhaaft het vastgestelde kwaliteitsniveau van de kunstwerken	Zie kunstwerkenbeleid. Jaarlijks gemiddeld 1 kunstwerk vernieuwd.
		• Inspecteert in een cyclus van 4 jaar de bruggen en in een cyclus van 5 jaar de duikers	
		• Stelt meerjarenbegroting en onderhoudsplannen op voor de kunstwerken	
		• Evalueert en actualiseert het specifiek onderhoudsbeleid van kunstwerken	

## Verkeersveiligheid

Het waterschap heeft als taak het beheer en onderhoud van de wegen en zorg dragen voor de verkeersveiligheid. Met name op het gebied van infrastructuur heeft het waterschap hierin zijn verantwoordelijkheid. Elk ongeval is er één teveel. In 2012 waren er 3 dodelijke ongevallen plus 8 ziekenhuisongevallen. Daarom beschrijft dit verkeersveiligheidsplan hoe de komende jaren grip gehouden kan worden op de verkeersveiligheid. Uit cijfers blijkt dat de ongevallen dalen, echter heeft dit met de dalende registratie te maken. Uit onderzoek van Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat het aantal ongevallen juist is gestegen de afgelopen jaren. De cijfers van het waterschap liggen in werkelijkheid dus nog hoger. Deze stijging is aanleiding geweest het verkeersveiligheidsplan te actualiseren en om vernieuwde methoden toe te passen met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren op de waterschapswegen.



Op basis van analyses naar de invloed op verkeersveiligheid zijn de volgende doelstellingen geformuleerd in 2014:

- Optimale verkeersveiligheid bij verbindende en verblijvende wegen:
  - o Dit wil zeggen:
    - doorgaan met en versterken van de verkeersveiligheid alsmede vernieuwen van de infrastructuur daar waar het kan.
- Aansluiten bij de landelijke doelstelling voor ongevallen. Voor de wegen in beheer van het waterschap betekent deze doelstelling dat in 2020 maximaal 1,7 doden en 20,7 ziekenhuis-

gewonden mogen voorkomen. Momenteel geeft de trend aan dat dit haalbaar is, echter de werkelijkheid (dalende registratie) geeft aan dat actie nodig is.

## Verkeersveiligheid 2.0.

Om de doelstellingen te bereiken wordt in een vernieuwde aanpak de overstap gemaakt van reactief naar proactief beleid. Integraal inrichten van wegen op basis van nieuwe dwars- en lengteprofielen is daar onderdeel van.

### Maatregelen

Er wordt doorgedaan met de huidige succesvolle generieke maatregelen. Dit houdt in de kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen en de weg duurzaam veilig inrichten. Gezien de huidige trend rondom de ongevallen is het van belang het huidige beleid te versterken en te vernieuwen.

### Versterken en vernieuwen:

Door de inrichting van de weg op het gebied van verkeersveiligheid eerder te betrekken bij kleinschalig/regulier onderhoud en wegconstructies wordt de verkeersveiligheid versterkt. In de huidige situatie worden verkeersveiligheidsmaatregelen pas meegenomen bij onderhoudswerkzaamheden (reactief). Door op voorhand te weten hoe de weg ingericht dient te worden, hebben ingrijpendere maatregelen meer kans van slagen (proactief). Daarnaast biedt helderheid op de inrichting van wegen de kans om te vernieuwen. Nieuwe dwarsprofielen geven handvatten om de visie op verkeersveiligheid en het onderhoudsniveau te continueren en te verbeteren. Deze sluit aan op de beelden-catalogus die in 2010 is ontwikkeld, echter de nieuwe dwarsprofielen gaan een stap verder in de optimalisatie van de weginrichting.

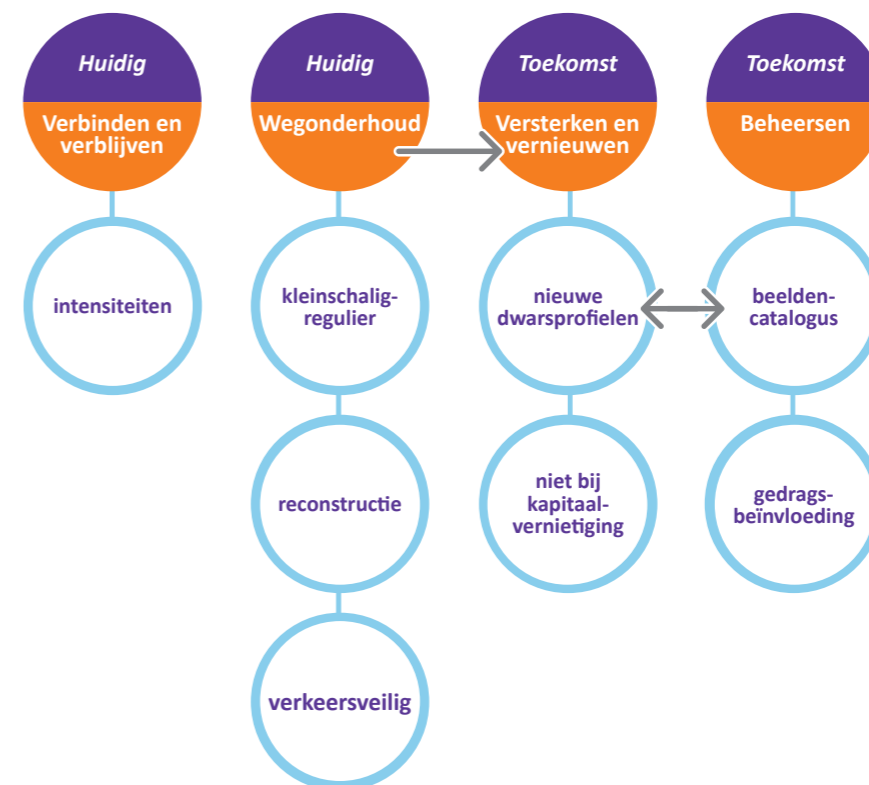
### Nieuwe Dwarsprofielen:

De intensiteiten op de waterschapswegen kunnen fors verschillen. Een wisselend verkeersbeeld vraagt om andere behoeften qua weginrichting en daarbij ook wensen voor een verschillende vormgeving van een bepaald type weg, ook als de snelheid overal 60 km/uur is. Daarom zijn voor elke type weg minimaal 2 nieuwe voorkeurs-dwars- en lengteprofielen opgesteld. Het dwarsprofiel geeft de opbouw van de weg en bijbehorende afmetingen weer. Het dwarsprofiel is de basis voor het veilig kunnen passeren van verkeersdeelnemers. Het lengteprofiel geeft de doorsnede van de weg

in lengterichting weer, waarbij de lengte van rechtstanden afgezet wordt tegen het veilig passeren en gebruik van de weg met gepaste snelheid.

Om van een reactief naar een proactief beleid te gaan moet de verkeersveilige inrichting meer leidend worden in de aanpak. In het figuur hieronder is hier dit schematisch weergegeven.

### Financiële consequenties



### Berijdbaarheid - Comfort

Afbeelding 3:  
Verkeersveiligheid 2.0  
schematisch weergegeven.

### Korte termijn (2014 - 2015)

De komende 2 jaar staat het budget voor wat betreft het wegonderhoud vast. 5-jaarlijks wordt gekeken naar het onderhoudsniveau en hieraan budget gekoppeld om het gewenste niveau vast te houden. Met name bij wegconstructies is het mogelijk de gewenste profielen door te kunnen voeren. Voor de komende 2 jaar past dit binnen het huidige budget.

### Middellange – lange termijn (2016 – 2024)

Waterschap Rivierenland kent als kerntaak voor de wegen het beheer en onderhouden en daarnaast zorgdragen voor de verkeersveiligheid. Nieuw beleid gericht op infrastructuur vraagt een nieuwe innovatieve aanpak. De gewenste weginrichting gaat verder dan de huidige (sobere) weginrichting. Het vraagt meer inzicht in de kwaliteit van de wegen op de lange termijn. Elk jaar worden de wegen geïn-

specteerd en om de vijf jaar worden de wegen gekwalificeerd door een kwaliteitsscore. Aan deze score wordt de financiering gekoppeld. Dit wil zeggen, welke investering is nodig voor het gewenste kwaliteitsniveau.

### Beheerplan asfalt

Door in een beheerplan asfalt helder beleid te formuleren wordt inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van beleidskeuzes op het benodigde budget. Indien de beleidskeuzes zijn vastgelegd, zal het beheerplan daarop gebaseerd zijn en zullen de daarin aangegeven budgetten minder onzekerheden bevatten. Een beheerplan geeft een overzicht van de uitgevoerde maatregelen en van de uit te voeren beheermaatregelen op korte en middellange termijn (1 - 5 jaar).

### Uitgevoerd:

Voor een toekomstvast beheer en onderhoud is het van belang in beeld te brengen wat de afgelopen 5 jaar is uitgevoerd. Naast het reguliere onderhoud zijn er ook diverse reconstructies uitgevoerd. De kwaliteit is eveneens van belang, uit de evaluatie blijkt dat de kwaliteit is afgenomen (bijlage 5). De tabellen hierboven

Reconstructies 2010-2015			Aanleg fietspaden 2010-2015		
Noordseweg	2,0km	€ 575.000	Damseweg	2,7 km	€ 1.500.000
Slingelandseweg	3,3km	€ 1500.000	Vlietskade	3,0 km	€ 1.075.000
Abbekesdoel	3,0km	€ 4.000.000	Zijkade	1,5 km	€ 777.000
Tiendweg	2,0km	€ 100.000	Tiendweg	2,4 km	€ 355.000
Elzenweg	2,0km	€ 52.000	Gorinchem-Hardinxveld	4,5 km	€ 700.000
Zouwendijk	4,0km	€ 1.700.000	Ameide-Lexmond	17 km	€ 900.000
Parallelweg (Meerkerk)	0,5km	€ 165.000	Rotonde Bazeldijk		€ 120.000
<b>Totaal</b>	<b>16,8km</b>	<b>€ 7.992.000</b>	<b>Totaal</b>	<b>31,1 km</b>	<b>€ 5.427.000</b>

	2010	2011	2012	2013	2014	Eindtotaal
Aanbrengen slijtlaag of deklaag	1,2	0,6	6,8	4,3	0,0	15,2
Gedeeltelijke reparatie + aanbrengen slijtlaag of deklaag	4,6	0,6	6,8	4,3	0,2	16,6
Gedeeltelijke reparatie	0,7	8,8	6,5	0,0	15,6	37,8
(kleinschalige) reconstructie	3,6	6,6	0,8	3,7	13,2	25,0
Verbeteren vlakheid (deklaag)	3,6	2,0	5,0	3,0	10,8	24,6
Aanbrengen 2 asfaltlagen	0,2	3,2	3,9	0,0	2,3	9,6
in kilometers	17,2	30,2	26,6	12,6	42,2	128,8

Tabel 4: Onderhoud  
2010 - 2014 in kilometers

laten zien wat de laatste jaren is uitgevoerd.

#### Vooruitkijken

Het hoofddoel van wegbeheer als managementsysteem is informatie te verstrekken op netwerk en projectniveau over het wegennet. Bij functioneel beheer en onderhoud wordt de nadruk gelegd op het netwerkniveau. Bij het nemen van beslissingen op projectniveau is het wegbeheersysteem slechts één van de bronnen waarop de beslissingen over onderhoud worden gebaseerd.

Naast de beleidskeuzes is nog een aantal praktische factoren van invloed op het beheerbudget, waarvan in het beheerplan impliciet wordt uitgegaan. Dit zijn onder andere:

- het omgaan met teerhoudend asfalt: in dit beheerplan wordt er van uitgegaan dat teerhoudend asfalt wordt afgevoerd naar een thermische verwerkingsinrichting met een door het bevoegd gezag verleende omgevingsvergunning;
- de toe te passen onderhoudsmaatregelen: in dit beheerplan wordt uitgegaan van de standaardmaatregelen van de wegbeheersystematiek;
- toe te laten verkeersbelastingen: in dit beheerplan wordt er van uitgegaan dat wegen niet zwaarder worden belast dan waarvoor ze zijn gedimensioneerd.

In 2010 is het budget voor de langere termijn berekend (periode na 2010) voor het onderhoud van de wegen. Dit lange termijn budget wordt het cyclusbudget genoemd en is gebaseerd op standaard cycli van onderhoudsmaatregelen opgesteld door het CROW. Dit zijn kosten om een verharding "eeuwigdurend" in goede staat te houden. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de levensduur van een verharding wordt afgesloten met een volledige reconstructie. In 2010 was hier een cyclusbudget benodigd van ca. € 4.650.000 per jaar. Uiteindelijk werd voor onderhoud en reconstructie gewerkt met € 3.405.000. Hierin waren de kosten voor afvoer teerhoudend asfalt en het onderhoud aan onverharde wegen en paden (ca. 100 km) niet inbegrepen. Ondanks dat het huidige budget lager was dan het hiervoor benodigde cyclusbudget, werd niet verwacht dat het huidige budget na 2010 tot dit niveau verhoogd hoeft te worden. Motivering hiervoor was in 2010:

- Geaccepteerd wordt dat een klein gedeelte van het wegennet een beoordeling zeer slecht krijgt, bijvoorbeeld landbouwweggetjes met een zeer lage verkeersintensiteit.
- Bij de vaststelling van de cyclusbudget wordt ervan uitgegaan dat een weg een eindige levensduur heeft. In de praktijk blijkt dat bij de lagere orde wegen geen volledige reconstructie noodzakelijk is aan het einde van de levensduur.
- De gehanteerde kostprijzen fluctueren als gevolg van de marktwerking.



- Uit de analyse blijkt dat het onderhoudsniveau de afgelopen vijf jaar niet is verslechterd ondanks dat destijds tussen de geprognosticeerde kosten en werkelijke budgetten ook een verschil zat.

In de huidige analyse van het wegennet in 2015 zien we dat de kwaliteit verslechterd is. Dit heeft de volgende redenen:

- Sinds 2012 is de BTW-afdracht gestegen van 19 naar 21 procent. Hierdoor kunnen we minder onderhoud uitvoeren;
- Hogere kosten om de verkeersveiligheid te continueren. Ingerepen zijn kostbaarder dan voorheen;
- Reconstructiekosten zijn hoger door milieuvriendelijkere maatregelen;
- Gemiddeld 16 strooiacties per jaar meer in 2014 t.o.v. 1990. Dit is van invloed op de kwaliteit van wegen. Met name de laatste 10 jaar hebben we enkele forse winters gehad. Zie bijlage 2 voor strooiacties;
- Tegenwoordig worden minder slijtlagen toegepast dan voorheen in verband met geluidwetgeving. Hierdoor is het noodzakelijk andere asfalttoepassingen te gebruiken die duurder zijn. (ter vergelijking 1m2 slijtlaag €1,- tegenover 1m2 asfalt €5,-)

#### Financiële consequenties

Om de kwaliteit (verkeersveiligheid en comfort) te continueren is het van belang het budget te verhogen. Door een evenwichtiger budget is het mogelijk meer wegen in het onderhoud mee te nemen. Hierdoor verslechtert het wegennet niet en voorkomen we kapitaalsvernietiging. In totaal is €250.000,- extra nodig als we de huidige systematiek blijven toepassen. Redenen hiervoor zijn:

- De raming om te komen tot een evenwichtig wegennet is hoger (€4.017.560,- t.o.v. € 3.918.500 in 2010 excl. BTW. Verschil €100.000,-);
- het huidige budget indexeren van 19% naar 21% btw afdracht (€50.000,-);
- reconstructies en onderhoud zijn duurder dan voorheen (€100.000,-). Onder andere door het verwijderen van teerhoudend materiaal en door het uitstellen van reconstructies (ivm plafond beschikbaar budget) het lopend onderhoud extra lasten met zich meebrengt.

Met dit extra budget verwachten we het wegennet op niveau te houden waarbij kapitaalvernietiging wordt voorkomen. Minder budget betekent uitstel van onderhoud en reconstructies wat in de toekomst extra kosten met zich

meebrengt. Daarnaast is het wenselijk i.p.v. 5-jaarlijks vinger aan de pols te houden dit elk jaar te doen. Doel is de kwaliteit van wegen jaarlijks in beeld te brengen en grip te houden op de kwaliteit en budget. In hoofdstuk vier (strategische visie) worden deze keuzes financieel nader toegelicht.

### Bereikbaarheid

Het gebied Alblasserwaard en Vijfheerenlanden kent een grote diversiteit van type wegen. Echter de waterschapswegen zijn over het algemeen terug te leiden naar 'polderwegen'. Het zijn vaak rustige wegen met lage intensiteiten en hebben geen bereikbaarheidsproblemen. Wegen bij het waterschap in beheer hebben enkele bereikbaarheidsproblemen. Deze zijn dicht gelegen bij de A15 en de A27. De aan-en afvoer van het verkeer leidt zo nu en dan tot files. De locaties die aandacht vragen zijn:

- Nieuwe Wolpherensedijk;
- Lakerveld.

### Wegwerkzaamhedenoverleg

De diversiteit aan wegen vraagt ook een goede afstemming in de regio. 4 keer per jaar komen wegbeheerders bijeen om de werkzaamheden van de komende jaren te bespreken en welke hinder dit met zich meebrengt. Vertrekpunt van de deelnemers van RegioRegie zijn de volgende

bereikbaarheidsprincipes:

- 1) Zet maximaal in op hinderbeperking.
- 2) Werk zoveel mogelijk op locatie- specifieke rustige momenten.
- 3) Waarborg aanrijdtijden nood- en hulpdiensten.
- 4) Informeer weggebruikers tijdig en duidelijk.
- 5) Heb extra aandacht voor 'oeververbindingen'.
- 6) Heb extra aandacht voor het inplannen van werkzaamheden in relatie tot evenementen (vice versa).

### Beleidsplan gladheidsbestrijding

De afgelopen vijf jaar zijn diverse beleidskeuzes vastgelegd en uitgevoerd t.b.v. de gladheidsbestrijding. Dit is van belang voor een goede bereikbaarheid:

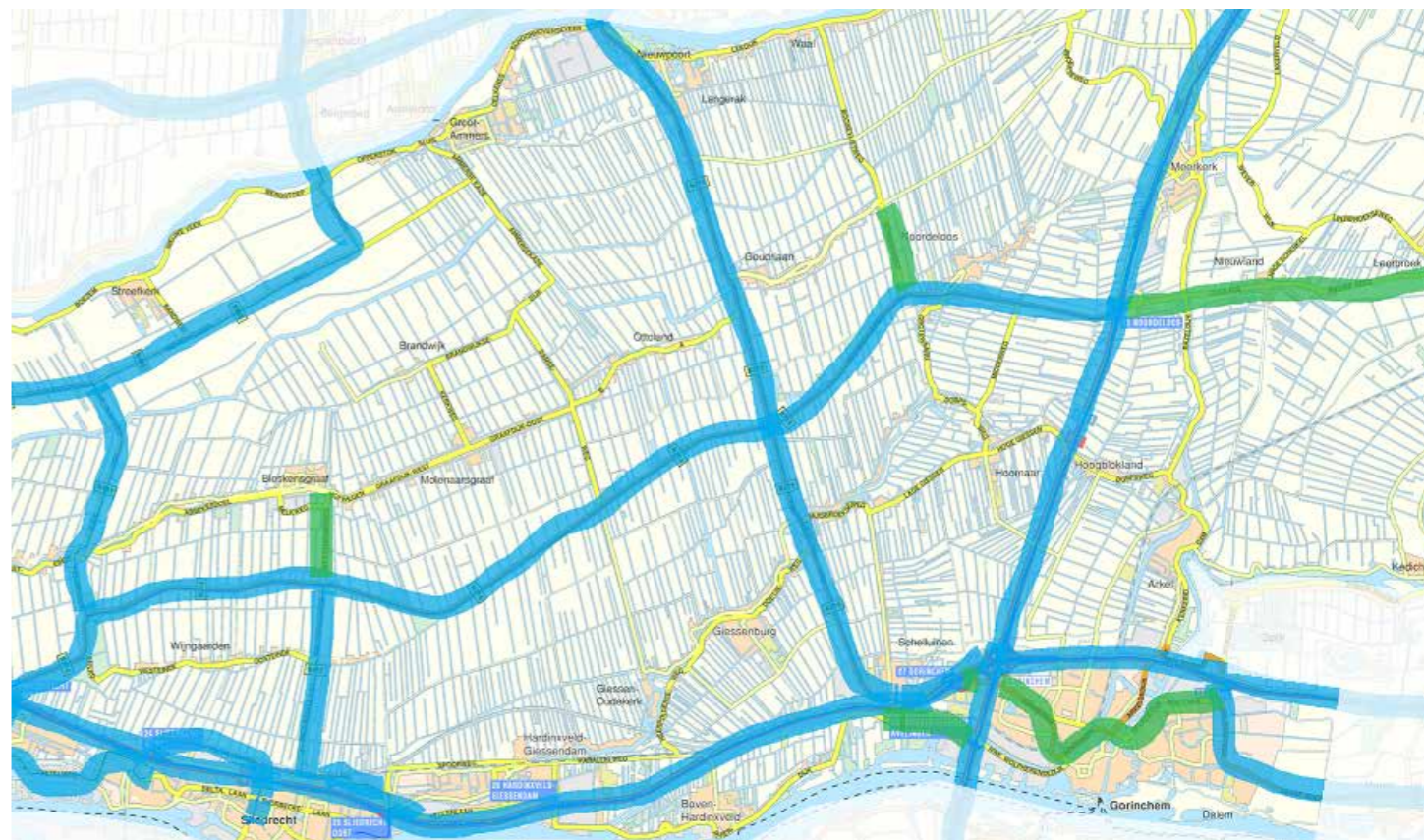
- de veiligheid van de weggebruikers staat voorop;
- gladheidpreventie gaat, waar noodzakelijk en indien mogelijk, boven curatieve gladheidsbestrijding;
- vanaf het winterseizoen 2011-2012 wordt de gladheidsbestrijding door het waterschap volledig uitbesteed, waarbij uit kostenoverwegingen het waterschap de benodigde zoutstrooiers beschikbaar stelt;
- met de provincie Zuid-Holland wordt een contract afgesloten voor de levering en opslag van strooizout;



- met de inliggende gemeenten die de gladheidsbestrijding uitvoeren op de waterschapswegen wordt een nieuwe financiële regeling afgesloten voor de periode 2010 t/m 2013.

### Regioregionetwerk

Om ook in de toekomst grip te houden op de bereikbaarheid is een regioregionetwerk opgesteld. Dit zijn de belangrijke verkeersaders in de regio. Als deze wegen worden afgesloten of er vindt een omleiding op plaats dan wordt dit gemeld in het systeem. Op deze manier wordt voorkomen dat meerdere wegen gelijktijdig worden afgesloten.



### Financiële consequenties

Door met regelmaat deze overleggen te organiseren worden veel bereikbaarheidsproblemen voorkomen en daarmee dus financieel nadelige consequentie. Het voortbestaan van dit overleg is van essentieel belang.

### Beheerplan kunstwerken

In het beleidsplan is de onderhoudstoestand van het kunstwerkenareaal geanalyseerd en zijn verschillende beheerscenario's op basis van kwaliteitsniveaus uitgewerkt. Uit de analyse van de inspectiegegevens blijkt dat de onderhoudstoestand van de kunstwerken gekwalificeerd wordt als gemiddeld.

Onder beheer passend binnen de missie en doelstellingen van het waterschap wordt het volgende verstaan: "voor het beheer van de kunstwerken wordt uitgegaan van een duurzaam onderhoud tegen zo laag mogelijke kosten en een zo laag mogelijke belasting van het milieu". Daarbij zorgt goed onderhoud ervoor dat de levensduur van het kunstwerk wordt verlengd. In bijlage 3 is een uitgebreide samenvatting opgenomen van dit beheerplan.

### Financiële consequenties

In de begroting voor onderhoud kunstwerken wegenbeheer is vanaf 2014 het totale budget voor onderhoud en bouw kunstwerken wegenbeheer conform het beleidsplan kunstwerken op de volgende manier te verdelen:

- Voor onderhoud kunstwerken is een jaarlijks onderhoudsbudget benodigd van € 335.000,-.
- Voor bouw kunstwerken is een jaarlijks budget benodigd van € 350.000,-.

In totaal is het benodigde budget onderhoud en bouw kunstwerken € 685.000,-.



### Beheerplan groen

In 2014 is de beheervisie geactualiseerd. De beheervisie heeft het afgelopen decennium goed gefunctioneerd, en er is daarom ook veel draagvlak voor het verder vervolgen van de koers die tien jaar geleden is ingeslagen. Wel heeft het waterschap geleerd van de ervaringen van de afgelopen tien jaar en er is daarom behoefte het beleid op een aantal punten bij te stellen en slagvaardiger te maken.

De beheervisie heeft een looptijd van 10 jaar en behelst de periode 2015-2025. Het vormt tevens de basis voor overleg met andere partijen, zoals het rijk, de provincie, gemeenten en de terrein beherende instanties en voor het op te stellen uitvoeringsplan.

De visie van het waterschap kan in één zin worden samengevat. De wegbeplanting moet duurzaam, veilig en streekeigen zijn.

De woorden duurzaam, veilig en streekeigen vormen de pijlers van deze visie. In bijlage 5 is dit nader toegelicht.

### Financiële consequenties

De beheervisie heeft op korte termijn geen financiële consequenties.

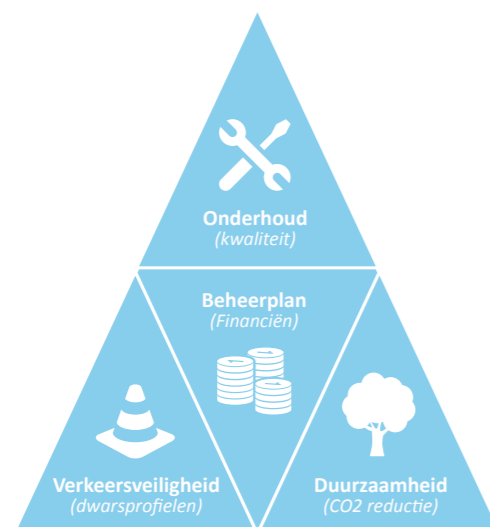
Op de lange termijn is de verwachting dat de onderhoudskosten zullen afnemen.

# Strategische visie

*De strategische visie verwoordt de visie van het waterschap op de langere termijn. Het wegbeheer dient de komende jaren te worden omgevormd om in te kunnen spelen op de veranderingen die de komende jaren plaatsvinden. De Nota mobiliteit verplicht de wegbeheerder tot het implementeren van de essentiële onderdelen van beleid. Centrale thema in de Nota mobiliteit is samenwerking. Wegbeheerders moeten omvormen van "onderhouders" van het eigen areaal naar beheerders van verkeersmobiliteit die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het bieden van betrouwbare reistijden van deur tot deur. Dit vraagt een andere houding, kennis en vaardigheden van de medewerkers.*

*Medewerkers zullen transformeren naar verkeers- en projectmanagers die de uitdagingen op het gebied van verkeersmobiliteit met de collega- wegbeheerders in goede banen zullen leiden.*

De strategische visie wordt gekenmerkt door drie pijlers. De afgelopen jaren is een succesvol beleid uitgevoerd op het gebied van verkeersveiligheid, comfort en bereikbaarheid. Daarom willen we **Koers houden**. Niet stil staan bij het oude beleid, maar doorgaan op de ingeslagen weg met daarbij speciale aandacht voor de verkeersveiligheid. De succesfactoren extra benutten. Daarnaast bieden **Duurzaamheid en Innovatie** steeds meer kansen, ook voor de wegentaak. Daarom wordt in algemene zin ingezet op dit onderwerp. Tevens wordt bij dit onderdeel gewerkt aan concrete projecten om ook daadwerkelijk Duurzaamheid en Innovatie handen en voeten te geven. Verzameling van data wordt bijvoorbeeld steeds belangrijker en bepalender. Tot slot is de derde pijler **samenwerken**. Het is goed om vooruit te kijken naar de samenwerking en afstemming in de regio. De huidige samenwerking in de regio is constructief maar wordt niet optimaal benut. De kennis en expertise van de verschillende wegbeheerders kan beter worden gedeeld. Daarnaast is het ook van groot belang de rol van het waterschap in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden helder te formuleren en de kansen te benutten, onder andere bij eventuele gemeentelijke herindelingen.



### Koers houden!

De afgelopen 5 jaar is ruim uitvoering gegeven aan het beheerplan. In hoofdstuk drie is dit uitgebreid beschreven met onder andere een terugkoppeling van de uitgevoerde maatregelen. De thema's zijn nog steeds actueel en aan de orde van de dag. Wel verschuiven de accenten. In het vorige beheerplan is extra aandacht besteed aan de fietsontwikkelingen en het verkeersveiligheidsplan. Daarnaast zijn

de weginspecties geprofessionaliseerd. In dit beheerplan gaan we door met deze thema's en zullen de accenten liggen op 'Duurzaamheid en Innovatie' en 'Samenwerking'.

### Duurzaamheid en innovatie

Waterschap Rivierenland besteedt veel aandacht aan duurzaamheid. Voortvloeiend uit de missie waarin staat dat het waterschap voortvarend werkt aan duurzaam waterbeheer, zijn er de afgelopen jaren tal van initiatieven ondernomen om duurzaam handelen concreet te maken. Om als waterschap, ook bij de wegentaak, bewust te zijn van dit onderwerp worden de komende jaren diverse projecten gestart. Deze zijn van invloed op de diverse thema's zoals deze hieronder zijn beschreven. Naast deze concrete actiepunten is het van belang telkens de vraag te stellen, hoe kunnen we met dit onderwerp duurzaam acteren en innoveren?

De komende jaren wordt concreet invulling gegeven aan een viertal actiepunten, te weten:

- Besparing CO2 uitstoot door toepassing van lage temperatuur asfalt.
- Verwijderen van teerhoudend asfalt uit de keten.
- Versmallen van het dwarsprofiel van bepaalde wegen.
- Data verzameling: 3D/scan.

### Besparing CO2-uitstoot door toepassing van lage temperatuur asfalt

In de wegenbouwbranche zijn en worden diverse producten ontwikkeld teneinde te kunnen voldoen aan de groeiende vraag naar duurzame producten. Met name op het gebied van asfaltproductie is een grote ontwikkeling te zien geweest. In Nederland worden met name de halfwarme asfaltmengsels op basis van schuimbitumen veel toegepast, mede vanwege de grote CO2-reductie die met deze mengsels is te bereiken. Met deze mengsels is inmiddels veel ervaring opgedaan en gesteld kan worden dat deze mengsels voor wat betreft onder- en tussenlagen volledig vergelijkbaar zijn met traditioneel heet asfalt. De kostprijs voor halfwarm asfalt is nagenoeg gelijk aan traditioneel asfalt. WSRL wil de komende jaren ervaring opdoen met dit type asfalt.

### Verwijderen van teerhoudend asfalt uit de keten

Tot ca. 1995 is, naast gewoon bitumen, ook teerbitumen gebruikt bij de productie van

asfalt. Teer en bitumen vertonen grote overeenkomsten maar hebben een verschillende herkomst. Bitumen wordt gewonnen uit aardolie, terwijl teer wordt verkregen uit steenkool of hout. Vanwege de hoge concentratie van polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) mag (kool)teer sinds 1995 niet meer in de wegenbouw worden toegepast.

Al enkele jaren ontplooit het Ministerie van VROM initiatieven om teer definitief uit de Nederlandse asfaltketen te verwijderen. Eén en ander in goede samenwerking met wegbeheerders. In juni 2008 ondertekenden de eerste wegbeheerders de Code Milieuverantwoord Wegbeheer, waaronder ook het waterschap Rivierenland. Daarmee committeerde WSRL zich aan de CROWrichtlijn 210 'Omgaan met vrijkomend asfalt - Aandacht voor de teerproblematiek'.

Bij het uitvoeren van groot onderhoud is het niet noodzakelijk om al het aanwezige teerhoudend asfalt in de constructie te verwijderen. Zolang teerhoudend asfalt niet wordt opgepakt of bewerkt (gefreest of opgebroken) kan het zonder problemen blijven liggen. Daarom wordt gezien de hoge kosten voor verwerking meestal een onderhoudsmaatregel gekozen waarbij alle, of in ieder geval zoveel mogelijk, teerhoudend asfalt gehandhaafd blijft. Bij reconstructies is vaak wel het geval dat het teer verwijderd moet worden. Ook bij het uitvoeren van Duurzamere (stevigere) maatregelen wordt het teer vaak verwijderd uit de 'keten'. WSRL streeft ernaar het laaghangend fruit te plukken als het gaat om het verwijderen van teer uit de keten.

### Versmallen van het dwarsprofiel van bepaalde wegen

De onderhoudskosten van een wegennet zijn onder andere afhankelijk van het totale oppervlak van het areaal. Door het areaal te verkleinen zal het benodigde onderhoudsbudget dalen. Verkleinen van het areaal kan door opbreken van verhardingen zonder functie. Een andere optie is om bestaande verhardingen te versmallen. Het versmallen van wegen kent meer effecten zoals:

- Verkeersveiligheid: smallere wegen hebben een snelheidsverlagend effect, hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid. Daarentegen kan op wegen met veel fietsverkeer het versmallen van de weg de verkeersveiligheid juist ook verlagen. Bij wegen met veel

landbouwverkeer wordt het passeren van dit verkeer lastiger. Bredere wegen of wegen met vrijliggende fietspaden kunnen zonder al te veel invloed op verkeersveiligheid worden versmald.

- Meer "sporend" verkeer: door smallere wegen zal het (vracht)verkeer meer in hetzelfde spoor rijden. Die sporen krijgen het zwaarder te verduren met mogelijk extra schade tot gevolg of extra dikke verharding aanbrengen.

Het is een verbetering van de verkeersveiligheid. De kosten zullen neutraal zijn in verband met extra verhardingsmaatregelen van de berm en/of passeerplaatsen.

### Data verzameling: 3D/scan

In de toekomst zal de verzameling van data steeds belangrijker worden. Veel meer gegevens worden opgeslagen en zijn bruikbaar voor analyses. Het waterschap hoeft hierbij niet voorop te lopen maar moet zich wel voorbereiden en oriënteren op dit gebied. In 2015 in het waterschap gestart met een pilot over 3D laserscannen (werken we samen met adviesbureau Advin). Hiermee is het mogelijk snel, veilig en nauwkeurig de bestaande infrastructuur in



kaart te brengen. Handmatige inspectie van verkeerssituaties is arbeidsintensief, onveilig(er) en geven vaak geen volledig beeld van de staat van onderhoud en verkeersveiligheid. Met behulp van 3D laserscannen worden wegkenmerken en het onderhoudsniveau van de weg snel zichtbaar.

Door de automatisering van het inmeten van de weg kan de daarbij ingewonnen data vergeleken worden met de ontwerpeisen van de weg. Wegkenmerken die voor

verkeersveiligheid en onderhoud van belang zijn, kunnen zo inzichtelijk gemaakt worden. Een innovatieve manier van inspectie en verkeersveiligheid in beeld brengen. WSRL bekijkt de komende jaren de kansen van deze manier van werken. Ook wordt gekeken naar andere beleidsthema's binnen het waterschap.

### Samenwerken

Projecten hebben een grotere kans van slagen bij een goede samenwerking. De afgelopen jaren heeft Waterschap Rivierenland een breed netwerk in de regio opgebouwd. De samenwerking tussen verschillende wegbeheerders is zeer goed en constructief. Diverse fietspaden zijn aangelegd en WSRL participeert mee bij projecten zoals de A27 en diverse provinciale projecten.

In 2014 is er een consultatieronde geweest met zes gemeenten in de Alblasterwaard-Vijfheerenlanden om de samenwerking met Waterschap Rivierenland te bespreken. Wat zijn de goede punten en waar is er nog verbetering te zien? Dit kan op verschillende manieren. Concrete kansen m.b.t. samenwerking welke ook tijdens de consultatieronde naar voren zijn gekomen worden hieronder en op de volgende pagina beschreven.

#### Van uitvoerder naar regievoerder

In het kader van de mobiliteit verandert de wegbeheerder van uitvoerder naar regievoerder. Het wegbeheer dient te worden omgevormd om in te kunnen spelen op de veranderingen die de komende jaren plaatsvinden. Regionale samenwerking is een voorwaarde voor het doen slagen van de ambities van de Nota Mobiliteit. Overleg met andere wegbeheerders om knelpunten op te lossen, zoals in netwerkanalyses; samen aan monitoring doen; en andere gezamenlijke verantwoordelijkheden op tal van punten. Ook innovatie is onontbeerlijk.

#### Gebiedsgerichte samenwerking

Regionale samenwerking wordt de komende jaren nog belangrijker. Dit houdt verband met het feit dat verkeersgerelateerde problemen zich in toenemende mate zowel regionaal als landelijk manifesteren. De reeds een aantal jaren geleden ingezette samenwerkingstrend zal intensiveren. Strategische keuzes rondom mobiliteit worden meer en meer genomen op provinciaal en regionaal niveau. Dit vraagt om meer gezamenlijke keuzes van de regionale wegbeheerders. Samenwerking krijgt ook

gestalte via de gezamenlijke netwerkanalyses, waarbij onder andere de verkeersstromen op het wegennet worden geïdentificeerd. De netwerkanalyses zijn bedoeld om gezamenlijk een gebiedsgerichte probleemanalyse op te stellen. De samenwerkingsvormen en gebiedsgerichte afspraken zullen in de toekomst minder vrijblijvend zijn.

#### Burgerkracht

Waterschap Rivierenland zet al jaren in op een goede participatie van inwoners bij het water- en wegbeheer in het rivierengebied. Het waterschap voert zijn taken uit ten behoeve van burgers, dus het is vanzelfsprekend dat zij er wat van mogen vinden. Het wordt ook gewaardeerd wanneer plannen en activiteiten vanuit inwoners worden geïnitieerd, omdat ze dan op vaak bij voorbaat op draagvlak kunnen rekenen.

Om die reden is het gewenst op een aansprekende wijze naar buiten te treden met dit onderwerp. Dat begint met het duidelijk framen van burgerparticipatie. Deze term is inmiddels niet meer zo aansprekend. Ze is al te vaak gebruikt en wordt door sommigen niet altijd met iets positiefs geassocieerd (participatie als zelfredzaamheid c.q. als bezuinigingsmaatregel). Het is gewenst op een verfrissende wijze over dit onderwerp te communiceren. In dit document wordt verder gesproken over burgerkracht in plaats van over burgerparticipatie.

#### Gemeentelijke herindeling

De komende jaren wordt de discussie wat betreft gemeentelijke herindelingen steeds vaker gevoerd. Waterschap Rivierenland heeft te maken met 10 gemeenten en 2 provincies. Welke effecten hebben gemeentelijke herindelingen voor het waterschap? Wat zijn consequenties met betrekking tot subsidies en regionale ontwikkelingen? Hoe kan WSRL zorg dragen voor een toekomstbestendig wegenonderhoud? Verschillende vragen die kansen bieden in de regio en zwaktes in beeld brengen.

#### Concrete kansen met betrekking tot samenwerking

- Verkeersplannen zijn zeer relevant voor burgers. Wegen en fietspaden bevinden zich niet alleen in de omgeving van burgers (zoals water en dijken), maar worden ook door hen gebruikt. Ze ervaren daardoor heel direct de voor- en nadelen van onze verkeersplannen, hebben daar een mening over en willen daar

bij betrokken worden. Op dit moment worden burgers goed betrokken bij onze verkeersplannen, maar er zijn mogelijkheden om de burgerparticipatie voor deze plannen verder te versterken.

- Afstemming hoe het waterschap en gemeenten kunnen samenwerken op het gebied van:
  - o Onderhoud verlichtingsplan in het buitengebied.
  - o Wachtdienst

- o Toezicht op kabels en leidingen

- o Aanbesteding en uitvoering markeringen

- 15 Ton: afstemming met landbouwverkeer i.c.m. LZV. Route keuzes + beleid vrachtwagenparkeren
- Overheidsloket 2000, gemeente wordt aanspreekpunt. Wellicht ook voor de waterschapswegen in Hardinxveld-Giessendam.
- RPV overleggen meer en beter benutten in de regio.

# Thema's

Elk thema wordt opgebouwd aan dezelfde zes punten, te weten:

## **1. Inleiding**

Beschrijving van het thema en de relatie met het wegbeheer.

- Economische zaken / Zwaar verkeer
- Verkeersveiligheid
- Langzaam verkeer
- Natuur en landschap
- Openbaar vervoer
- Berijdbaarheid / Inrichting / Comfort

## **2. Doel**

Wat willen we met dit thema bereiken de komende jaren?

## **3. Analyse**

In welke mate is het mogelijk dit doel te bereiken op basis van de huidige stand van zaken die zijn gesignaleerd in hoofdstuk 2 en 3

## **4. Aanpak**

Welke aanpak is nodig om het beoogde doel te bereiken? Hiermee wordt een link gelegd met hoofdstuk 4.

## **5. Maatregelen**

Welke concrete maatregelen zijn hiervoor nodig de komende jaren?

## **6. Instrumenten**

Daarnaast heeft het waterschap een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken goed uit te kunnen voeren. Deze instrumenten worden in hoofdstuk 7 verder uitgewerkt. Met betrekking tot het betreffende thema kunnen de volgende instrumenten van belang zijn:

- Communicatie
- Beheerregister
- Handhaving
- Wegenverordening
- Vergunningen

### Economische zaken en zwaar verkeer

Wegbeherende waterschappen leggen geen nieuwe wegen aan en zijn zelf niet verantwoordelijk voor de planning en aanleg van locaties voor bedrijven en woningen. Dit geldt ook voor Waterschap Rivierenland. Het waterschap ondervindt echter wel de gevolgen van plannen en projecten van anderen. In het algemeen wordt daarbij gebruik gemaakt van de daarvoor geldende inspraakprocedures om bezwaren kenbaar te maken tegen (wijzigingen van) bestemmingsplannen. Ook komt het voor dat het waterschap al in een eerder stadium betrokken wordt. De verkeersproductie van nieuwbouwlocaties en bedrijventerreinen heeft zodanige gevolgen voor de waterschapswegen, dat er behoefte bestaat om al in een vroeg stadium meer invloed uit te kunnen oefenen op de afwikkeling van bijvoorbeeld goederenvervoer via de waterschapswegen. Het is wel zinvol als het waterschap de kennis in huis heeft om die andere overheden op een zorgvuldige manier op hun verantwoordelijkheden aan te kunnen spreken.

#### Doel

Het gebruik van de wegen overeenkomstig de categorisering passend binnen de regionale en subregionale routenetwerken.

#### Analyse

Qua bestemmingsplannen gebeurt er niet zoveel (postzegel bestemmingsplannen) in het beheersgebied waar Waterschap Rivierenland de wegentaak heeft. Dit komt door de ligging in het Groene Hart, waardoor beperkingen liggen in uitbreiding stedelijk gebied (o.a. weergegeven in de woonvisie).

Waar wel invloeden zijn, zijn de stedelijke randgemeenten van Gorinchem tot Alblasersdam en verder de inliggende gemeenten Leerdam en Vianen. In het beheergebied zijn tal van transportbedrijven gevestigd die gesitueerd zijn langs wegen van het waterschap. Echter, niet alle waterschapswegen zijn geschikt voor het vrachtverkeer. Door de weinig draagkrachtige ondergrond hebben veel erfdoegangswegen een beperking ten aanzien van het totaalgewicht en aslasten. Voor bestemmingsverkeer wordt ontheffing verleend, zodat onder voorwaarden (aslasten), toch van deze wegen gebruik gemaakt mag worden. Door de beperking van 15 ton (totaalgewicht) kan het waterschap sturend

handelen ten aanzien van de routekeuze door het vrachtverkeer. Ook de bewegwijzering is een middel om het vrachtverkeer zo snel mogelijk naar de gebiedsontsluitingswegen te leiden.

Naast draagkracht van de wegen wordt ook de leefbaarheid van het gebied meegewogen in de keuze voor de 15 tons of vrachtverbod. Door middel van de aanleg van Schelluinenwest wordt al een aanvang gemaakt met het terugdringen van het vrachtverkeer in de regio Alblasserwaard / Vijfheerenlanden (A/V).

De gemeenten hebben de taak de routing van gevaarlijke stoffen binnen hun gemeente vast te stellen. Zodra de route is vastgesteld dient door de desbetreffende wegbeheerder de route te worden voorzien van bewegwijzering. Het waterschap zal voor de wegen die onder zijn beheer vallen de borden plaatsen en onderhouden. Voor transport van gevaarlijke stoffen op wegen die niet zijn opgenomen in de routing zal bij de gemeente een ontheffing aangevraagd moeten worden.

Dit is ook van toepassing op Lange en Zwaardere Voertuigen oftewel LZV's. Deze voertuigen worden gekenmerkt door het volgende:

- LZV's zijn vooral bedoeld voor grote goederenstromen van en naar bedrijventerreinen.
- LZV's zullen vrijwel uitsluitend worden toegelaten op het netwerk van autosnelwegen en de verbindingswegen van en naar kerngebieden (industrieterreinen, havens en overslaggebieden).
- Waar LZV's mogen maximaal 60 ton wegen.
- Er mag geen verslechtering optreden van de verkeersveiligheid.
- LZV's volgen de infrastructuur en niet andersom. Dat wil zeggen dat van de wegbeheerder niet wordt verlangd dat de weginfrastructuur wordt aangepast om LZV's te kunnen toelaten.

#### Aanpak

Bestemmingsplannen en ruimtelijke ontwikkelingen:

- Pro-actieve opstelling bij aanleg van nieuwbouwlocaties en bedrijventerreinen en het opvangen van de gevolgen;
- Het beheer en onderhoud van een waterschapsweg, dat grenst aan een groot (woningbouw)project, tijdelijk overdragen aan desbetreffende gemeente.

#### Zwaar verkeer

- Actief communiceren over het 15-tonsbeleid in de regio;
- Samenwerking met politie op het gebied van handhaving continueren;
- Bepalen waar wel of geen LZV's wenselijk zijn;
- Met gemeentes zoeken naar kansen m.b.t. het verplaatsen van grote transportbedrijven vanuit de kernen naar bedrijventerreinen.

#### Maatregelen

- Onderzoek naar toekomstbestendig en Duurzaam wegen- en bermonderhoud in de regio Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (2016);
- Verkeersplannen zijn zeer relevant voor burgers. Wegen en fietspaden bevinden zich niet alleen in de omgeving van burgers (zoals water en dijken), maar worden ook door hen gebruikt. Ze ervaren daardoor heel direct de voor- en nadelen van onze verkeersplannen, hebben daar een mening over en willen daar bij betrokken worden. Op dit moment worden burgers goed betrokken bij onze ver-

keersplannen, maar er zijn mogelijkheden om de burgerparticipatie voor deze plannen verder te versterken (doorlopend).

- Onderzoek naar overheidsloket 2000, gemeente wordt aanspreekpunt (2019).
- RPV-Verkeer en vervoer overleggen meer en beter benutten in de regio (2016).
- Nieuwe evaluatie van het 15-tonsbeleid (2017).

#### Instrumenten

Bij ongewenste ontwikkelingen kan gebruik worden gemaakt van daarvoor geldende inspraakprocedures om bezwaren kenbaar te maken tegen (wijzigingen van) bestemmingsplannen. Daarnaast heeft het waterschap een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken goed uit te kunnen voeren. Met betrekking tot deze subparagraaf zijn de volgende instrumenten van belang:

- Communicatie
- Wegenverordening
- Vergunningverlening



## Verkeersveiligheid

Waterschap Rivierenland heeft zijn wegen verkeersveilig ingericht conform de Duurzaam Veilig richtlijnen. De vernieuwde dwarsprofielen worden ook in de beheer en onderhoudsplanen meegenomen. De taakstelling in de Nota Mobiliteit is gericht op het permanent verbeteren van de verkeersveiligheid in de periode tot 2020 door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. WSRL heeft hiervoor ook de petitie ondertekend 'maak van de 0 een punt' waarbij alle wegbeheerders in de regio streven naar zo min mogelijk aantal ongevallen.

Subjectieve verkeersonveiligheid is vandaag de dag steeds meer onderwerp van discussie. Bewoners vinden de situatie onveilig. Ze rijden als gekken en straks vallen er nog doden zijn veel gehoorde kreten van bewoners. Waterschap Rivierenland lift hierbij altijd mee met gedragsacties vanuit de regio. Onlangs is een gedragsactie gestart met de gemeente Gorinchem omtrent de Haarweg. Samen met de politie vindt educatie plaats wat betref het gedrag van fietsers en motorvoertuigen.

Hoe moeten we met subjectieve verkeersonveiligheid omgaan, wat kan je doen om het gevoel van onveiligheid weg te halen bij bewoners? Willen we dit overigens? (inrichting en gedrag). En hoe kunnen we als waterschap innovatief omgaan met dit vraagstuk.

Dit wordt aan de hand van een literatuurstudie en een praktijkstudie in beeld gebracht. Met deze mix moet een goed beeld verkregen worden van de bestaande kennis op het gebied van subjectieve verkeersonveiligheid algemeen, maar deze ook specifiek hoe toe te passen op de bijzondere wegen van het waterschap.

### Doel

Op basis van de gesignaleerde knelpunten (invloed op verkeersveiligheid op het gebied van infrastructuur ongevallen, snelheid, sobere, weginrichting en doelgroepen) zijn de volgende drie doelstellingen geformuleerd:

- Optimale verkeersveiligheid bij het verbinden en verblijven van verkeer.
- Doorgaan en versterken van de verkeersveiligheid en vernieuwen van de infrastructuur daar waar het kan
- Aansluiten bij de landelijke doelstelling voor ongevallen.

### Analyse

Verkeersveiligheid blijft ook de komende jaren aandacht vragen. Elk ongeval is er één teveel. Daarom beschrijft dit verkeersveiligheidsplan hoe de komende jaren grip gehouden kan worden op de verkeersveiligheid en op welke manier dit wordt versterkt en vernieuwd. Uit cijfers blijkt dat de ongevallen dalen, echter de dalende registratie geeft voldoende aanleiding om vernieuwde methoden toe te passen op de waterschapswegen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de analyses is gekeken naar wat invloed heeft op verkeersveiligheid. Hieruit is gebleken dat dit te reduceren is naar zes punten, te weten:

- **Ongevallen** (infrastructuur)
- **Snelheid** (infrastructuur)
- **Sobere weginrichting** (infrastructuur)
- **Doelgroepen** (infrastructuur)
- **Klachten** (gedrag)
- **Gedragingen in het verkeer** (gedrag)

Het waterschap heeft als taak het beheer en onderhoud van de wegen en zorg dragen voor verkeersveiligheid. Met name op het gebied van infrastructuur heeft het waterschap hierin zijn verantwoordelijkheid.

### Aanpak

Een vernieuwd proces in 4 stappen. Hierin wordt een stap gemaakt van het huidige naar het toekomstige proces. Daarnaast wordt ingegaan op het integraal inrichten van wegen aan de hand van nieuwe dwars- en lengteprofielen. Binnen deze processen wordt overgestapt van reactief, naar proactief beleid.

Het waterschap kent wegen die verbinden en verblijven. In combinatie met de beeldencatalogus is geconcludeerd dat de weginrichting afhankelijk is van het gebruik van de weg. Een betere afstemming met de omgeving, type weg en intensiteiten moet daarom leiden tot een optimale weginrichting. Het wegonderhoud is in de huidige situatie leidend en de inrichting t.b.v. verkeersveiligheid is hierop volgend. Om van een reactief naar een proactief beleid te gaan moet de verkeersveilige inrichting meer leidend worden in het proces.

### Maatregelen

- Uitwerking verkeersveiligheidsplan, verkeersveiligheid 2.0 (Doorlopend).

- Uitvoeren maatregelen uit RVVP (Doorlopend).
- Houdt verkeersintensiteiten bij (Doorlopend).
- Uitvoeren van een schoolrouteonderzoek (wensen en gevaarlijke punten) (2015).
- RPV-verkeersveiligheidsoverleggen meer en beter benutten in de regio (2016).
- Meer onderzoek naar subjectieve verkeersonveiligheid. Levert een bijdrage ten aanzien van educatie en gedragsbeïnvloeding. Altijd samen met de gemeenten (2017).

### Instrumenten

- Vtel (houdt intensiteiten bij)
- ViaStat (registratie alle verkeersongevallen)

Daarnaast heeft het waterschap een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken goed uit te kunnen voeren. Met betrekking tot deze subparagraaf zijn de volgende instrumenten van belang:

- Communicatie
- Wegenverordening

- Beheerregister
- Handhaving
- Wegenschouw

### Berijdbaarheid / Inrichting / Comfort

Het waterschap streeft naar een goede kwaliteit van de wegen en kunstwerken die bij het in beheer en onderhoud heeft. Daarnaast worden de wegen zo ingericht dat die uitnodigen tot een vanzelfsprekend verkeersveilig gedrag van de weggebruiker (self explaining roads). De volgende onderwerpen hebben hierop betrekking:

- Verhardingen
- Dwarsprofielen
- markering
- wegmeubilair obstakelvrije zones
- kunstwerken
- Geluid (SWUNG –WGH)
- komgrensverleggingen

### Doel

Zorgen voor een goede berijdbaarheid, weginrichting en comfort door:



- Het handhaven van het vastgestelde kwaliteitsniveau van de wegverharding en kunstwerken en hierbij voldoen aan landelijke wetgeving;
- Het efficiënt en effectief toepassen van markering, verkeersborden en bebakening en het zoveel mogelijk vrij houden van obstakels in wegbermen;
- Het uitvoeren van preventieve gladheidsbestrijding en een pro actieve aanpak van de vervuiling van wegen. Het doel van glad-



#### Analyse

**Markering, verkeersborden en bebakening**  
 Markeringen worden toegepast als de functie van de weg hierom vraagt of om de verkeerssituaties te verduidelijken. Het in goede staat verkeren van markering is hiervoor van groot belang. Met het toepassen van markeringen wordt terughoudend omgegaan. Dit geldt ook voor het toepassen van verkeersborden. Verkeersborden worden toegepast om het verkeer te regelen, waarschuwen of informeren. Het plaatsen van verkeersborden gebeurt volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig en het Handboek Wegontwerp. Uit oogpunt van overzichtelijkheid en overtuigingskracht wordt terughoudend omgegaan met het plaatsen van bebakening. Het heeft de voorkeur de verkeersveiligheid te bevorderen door het toepassen van infrastructurele maatregelen en niet door verkeersborden. Bebakening wordt toegepast wanneer markering en bebakening de verkeersveiligheid niet voldoende kunnen waarborgen. Ook hier wordt terughoudend mee omgegaan. Voorbeelden van bebakening zijn bochtschilden, reflectorpalen en schrikhekken. Ook openbare verlichting wordt hiertoe gerekend

heidbestrijding is de zorg voor het zo normaal mogelijk functioneren van het openbare leven bij gladheid als gevolg van weersinvloeden. De gladheid wordt bestreden vanwege:

- o De veiligheid van de weggebruiker;
- o De doorstroming van het verkeer;
- o De bereikbaarheid van bestemmingen.

• Samenwerking in de regio bevorderen door elkaars sterke punten te benutten.

maar het beheer en onderhoud hiervan wordt uitgevoerd door de gemeenten in het beheergebied. Voor het plaatsen van openbare verlichting voor de verkeersveiligheid wordt door het waterschap overlegd met de gemeenten. De aanlegkosten zijn voor rekening van het waterschap. Indien openbare verlichting wordt aangelegd uit oogpunt van sociale veiligheid, dan komen de kosten van aanleg voor rekening van de gemeente. Wegbermen dienen in verband met onder andere een goede bruikbaarheid van de weg zo veel mogelijk vrij te zijn van obstakels. Afhankelijk van het wegtype gelden obstakelvrije zones. Daar waar sprake is van lintbebouwing wordt het plaatsen van obstakels voor objectbescherming onder voorwaarden toegestaan.

#### Verhardingen en dwarsprofielen

Bij het bepalen van onderhoudsbudgetten voor de wegverharding wordt als uitgangspunt uitgegaan van de landelijke CROW-richtlijnen. De CROW-richtlijnen zijn de onderkant van verantwoord wegbeheer. De beheer kwaliteit van het wegennet is in kaart gebracht. Deze wordt bepaald door visuele inspecties. In hoofdstuk

vier is de analyse in combinatie met de dwarsprofielen uitvoerig beschreven.

#### Kunstwerken

Om een beter beeld te krijgen van de jaarlijkse onderhoudskosten en de vervangingskosten zal de komende jaren het assetmanagement worden verbeterd. Het onderhoudbeheersysteem zal worden uitgebreid met gegevens over verwachte einde levensduur en kosten ten aanzien van het vast reguliere terugkerende onderhoud. In de financiën is met deze extra werkzaamheden rekening gehouden.

#### Strooibeleid

Het waterschap is verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering van de gladheidsbestrijding. De gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd op in totaal 540 km weg. De gladheidsbestrijding op wegen in beheer bij het waterschap wordt voor het grootste deel uitgevoerd door de inliggende gemeenten en enkele aannemers. Hierbij wordt gebruik gemaakt van geïntegreerde routes en gaat preventieve gladheidsbestrijding boven curatieve gladheidsbestrijding; Tijdens de jaarlijkse evaluatie komen de volgende onderwerpen aan bod:

- o Kosten berekening;
- o Samenwerking op het gebied van coördinatie;
- o Milieu bewust strooien.

#### Samenwerking

In 2014 is er een consultatieronde geweest bij zes gemeenten in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden om de samenwerking met Waterschap Rivierenland te bespreken. Wat zijn de goede punten en waar is er nog verbetering te zien. Dit kan op verschillende manieren. Ambtelijk is de intentie uitgesproken te komen tot concrete kansen m.b.t. samenwerking en hierbij elkaars kwaliteiten te benutten.

#### Aanpak

##### Methoden

Voor het bepalen van het kwaliteitsniveau van de wegverhardingen die het waterschap in beheer en onderhoud heeft, wordt het beheersysteem Obsurv gebruikt. Obsurv werkt volgens de regels van rationeel wegbeheer. Binnen Obsurv zijn diverse modules beschikbaar. Het waterschap beschikt over de modules wegen, borden en kunstwerken.

#### Onderhoud

Voor vrijwel alle objecten die Waterschap Rivierenland onderhoudt, is vooraf bepaald wat de meest geschikte onderhoudsfilosofie is in relatie tot een onderhoudstaak van het waterschap. Ten aanzien van onderhoudsbeleid van wegverhardingen wordt de onderhoudsfilosofie op basis van normen gehanteerd. De uitwerking hiervan staat beschreven in het specifieke onderhoudsbeleid verhardingen.

#### Inspecties

Het regelmatig uitvoeren van inspecties en/of onderhoud is onontbeerlijk. Er worden twee soorten inspecties uitgevoerd. Eén inspectie voor de onderhoudstoestand en een inspectie om te beoordelen of de markering, bebakening of bebakening in overeenstemming is met de functie van de weg. Bermen worden regelmatig gemonitord op verkeersonveilige situaties. Op basis hiervan kunnen adequate maatregelen worden getroffen.

#### Gladheidsbestrijding

Bij het opstellen van het beleidsplan gladheidsbestrijding is gebruik gemaakt van de Leidraad Gladheidsbestrijdingsplan, publicatie 236 van het kennisplatform CROW. Deze publicatie schept een duidelijk kader voor de bestrijding van gladheid en draagt tevens zorg voor een gemeenschappelijke visie tussen de verschillende wegbeheerders.



**Maatregelen**

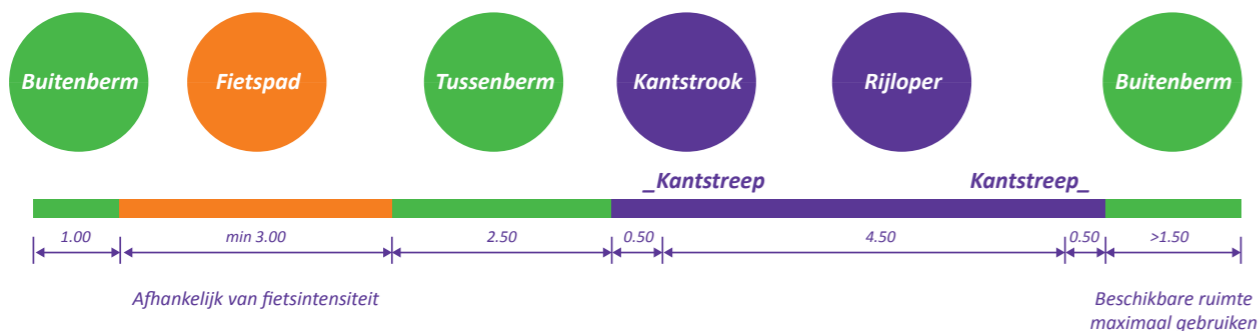
- afstemming hoe het waterschap en gemeenten kunnen samenwerken op het gebied van (2018):
  - o Onderhoud verlichtingsplan in het buitengebied.
  - o Wachtdienst
  - o Toezicht op kabels en leidingen
  - o Aanbesteding en uitvoering markeringen
- Verhardingen: Jaarlijkse monitoring op kwaliteit. Hierdoor grip houden op de kwaliteit (kosten) van het beheer en onderhoud in combinatie met inspecties (Doorlopend).
- Dwarsprofielen: Uitvoering van de profielen, past binnen het verkeersveiligheidsplan (ervaring op uitvoering en kosten) (Doorlopend);

- Actualiseren van het beleid gladheidsbestrijding (2015).
- Actueel beleid hebben voor de geluidsvraag, hiervoor is het volgende noodzakelijk (SWUNG – WGH)(2015-2016)
  - o Actueel tellingenbestand;
  - o In beeld brengen waar conflicten zitten wat betreft geluidshinder;
  - o Richtlijnen opstellen hoe om te gaan met geluidsvraagstukken bij wegconstructies.

**Instrumenten**

- Overheidsloket 2000, gemeente wordt dan aanspreekpunt;

Daarnaast heeft het waterschap een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken



**Opmerkingen:**

- Verblijven E (3.000 - 5.5.00 mvt / etmaal)
- ETW I (maximale breedte rijloper) met vrijwillige fietspad
- Maximaal profiel inclusief hoofd fietsroute
- Toe te passen op:
  - Rivier- of Waarddijk
  - Cope- of Graaflint

- obstakelvrije zones: Evaluatie nut en noodzaak obstakelschouw (2018)
- Markering, verkeersborden en bebakening: Inventariseren van wegmeubilair en bepalen nut en noodzaak (2018)
- Kunstwerken: Evaluatie 2018

- goed uit te kunnen voeren. Met betrekking tot deze subparagraaf zijn de volgende instrumenten van belang:
- Communicatie
  - Wegenverordening
  - Beheerregister



**Langzaam verkeer**

De afgelopen jaren is langzaam verkeer sterker onder de aandacht gekomen. Dit komt enerzijds voort uit zorgen over bereikbaarheid en leefbaarheid, maar ook zijn al geluiden te horen dat Nederland op fietsgebied achter begint te lopen. Ook de vergrijzing van Nederland geeft een toenemende behoefte om in de vrije tijd in de directe woonomgeving van goede wandel- en fietsvoorzieningen gebruik te kunnen maken. Het langzaam verkeer moet worden gestimuleerd. Langzaam verkeer heeft positieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid van voorzieningen en de gezondheid van mensen. De fiets vervult op een goedkope manier de mobiliteits- en recreatiebehoeften van mensen, ook van ouderen, kinderen en autolozers. Langzaam verkeer biedt mensen de mogelijkheid meer te bewegen. De fiets moet een aantrekkelijk alternatief worden voor korte autoritten. Natuur en recreatiegebieden moeten we bereikbaar houden voor langzaam verkeer. Langzaam verkeer is een schakel in de keten van deur tot deur. Belangrijk is om te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Het opgestelde fietsplan in 2013 biedt hiervoor diverse handvaten.

**Doel**

Het fietsverkeer stimuleren door het invullen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Over het algemeen kan gezegd worden dat de stimulering plaatsvindt op de volgende gebieden:

1. netwerk; zowel ontbrekende schakels als kwaliteit van het netwerk
2. wensen; zowel van de overheid als die van de burger
3. overige stimuleringsmaatregelen die de burger aanzetten tot fietsgebruik.

**Analyse Netwerk**

Waterschap Rivierenland streeft naar een goed en sluitend netwerk. Dit stimuleert het fietsgebruik. Uit de analyses komt naar voren dat er ontbrekende schakels in het netwerk zijn. Om het fietsnetwerk compleet te maken moet regionaal gestreefd worden naar:

- de continuïteit van bestaande fietsroutes;

- optimalisering van lange fietsroutes;
- realisatie van ontbrekende fietsverbindingen.

Het aanleggen van fietspaden is niet direct een kerntaak van het waterschap en wordt dan ook meegenomen binnen regionale projecten.

*Infrastructureel*

Een goede infrastructuur is cruciaal als het gaat om verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Door de infrastructuur optimaal vorm te geven kunnen (potentiële) ongevallen worden voorkomen. Daarnaast is de kwaliteit van de fietsvoorzieningen essentieel als het gaat om comfort. Maatregelen op het gebied van infrastructuur zijn:

- Verkeersonveilige situaties verbeteren en optimaliseren (vergevingsgezind);
- Het continueren van het onderhoud aan wegen;
- Voorzieningen treffen om ketenmobiliteit te stimuleren.

*Mensgerichte activiteiten*

Naast de netwerkvisie en infrastructuur zijn ook mensgerichte activiteiten van belang om het fietsgebruik te stimuleren. Door educatie en communicatie kan het aanzetten tot fietsen worden gestimuleerd. Mensgerichte activiteiten die ingezet kunnen worden in de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden zijn:

- Goed en dekkend fietsbebodningsnetwerk. Dit is kleinschalig meegenomen binnen het project Beneden-Merwederoort (BMR);
- Communicatie over de huidige fietsroutes in de Alblasserwaard – Vijfheerenlanden;
- Fietscursussen e.d. organiseren om fietsgebruik te stimuleren i.s.m. fietsersbond, VVN en op scholen.

De mensgerichte aanpak wordt door de regio opgepakt. Hierin wordt samengewerkt met verschillende gemeenten. Deze organiseren regelmatig cursussen en verzorgen de communicatie in kranten.

**Aanpak**

Uitvoering geven aan het fietsplan uit 2013 en eventueel uit het nog op te stellen provinciaal fietspadenplan 2016-2020. De reeds al geplande projecten blijven doorgang vinden. Uit het fietsplan komt de volgende aanpak naar voren:

- Verkeersveiligheid wordt gecombineerd met het comfort;
- Comfort wordt bepaald aan de hand van het onderhoud;
- Bereikbaarheidsknelpunten worden op korte en lange termijn bekeken;
- Voor wat betreft kleine aanpassingen t.b.v. de verkeersveiligheid wordt gebruik gemaakt van het verkeersveiligheidsbudget.;
- Projecten kunnen naar voren komen op de planning als hiervoor ruimte is binnen de BDU (Brede Doel Uitkering) van de regio.

#### Maatregelen

Actiepunten voor het komende jaar zijn:

- Gedragsaanpak Haarweg (2015-2019);
- Schoofietsroute onderzoek + eventuele implementatie van maatregelen (2016).
- Legt planmatig ontbrekende schakels aan (2015-2017)
- F432-2 Ottoland – Brandwijksewijk;
- F431-01 Molenkade Groot-Ammers (relatie met F432-2);
- F544.00 Stad-land verbinding Sliedrecht Wijngaarden;
- F428.01 Aanpassing bestaande noordelijke helling van brug over A15 Mathenasescheidkade;
- F268-03 Kinderdijk Nieuw-Lekkerland en Nieuw-Lekkerland Groot-Ammers wordt meegenomen in KIS project;
- F430 Hollandse waterlinie (Diefdijk);
- Toetst eigen infrastructurele plannen en die van anderen op doorsnijding van fiets en wandelroutes(Doorlopend).

#### Instrumenten

Met de provincie Zuid-Holland is een Samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Deze dient als basis voor het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen in verband met de subsidiëring vanuit de provincie.

Daarnaast heeft het waterschap een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken goed uit te kunnen voeren. Met betrekking tot deze subparagraaf zijn de volgende instrumenten van belang:

- Communicatie
- Wegenverordening
- Beheerregister

#### Natuur en landschap

Als het gaat om behoud van landschappelijke waarden laat het waterschap in de uitvoering van beheer en onderhoud mee wegen wat de waarde van cultuurhistorisch waardevolle objecten, zoals oude bruggen, is. De zorg voor natuur en landschap is echter niet een onderwerp dat tot de taak van het wegbeheer beperkt is, hoewel bijvoorbeeld de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ook met behulp van wegbermen vormgegeven kan worden. De zorg voor natuur en landschap is dan ook een zorg die niet noodzakelijk vanuit de taak als wegbeheerder in plannen vastgelegd dient te worden. Er is een aantal zaken waar het waterschap mee wordt geconfronteerd. De wens om in verband met verkeersveiligheid bomen te kappen botst mogelijk met de eisen die je aan het landschap stelt en botst vrijwel zeker met wat bewoners vinden. Het grootste probleem zit dan ook in de communicatie hierover. Ook de gevolgen van de gedragscode flora en fauna en ecologisch bermbeheer kunnen soms met verkeersveiligheid of kosteneffectief bermbeheer in conflict zijn. Verwijzing beheervisie groen.

#### Doel

Behoud en bevordering van duurzaamheid, milieu, aanzien en leefbaarheid (Landschap, Natuur en Cultuurhistorie) door toepassen van zogenoemd functioneel groen voor de vergroting van de verkeersveiligheid en het vergroten van het areaal ecologisch bermbeheer.

#### Analyse

Bij de aanleg of reconstructie van wegen, wordt naast kosten en technische overwegingen ook rekening gehouden met de duurzaamheid en de milieuvriendelijkheid van de te gebruiken materialen. Het beheer van de bermen is allereerst afgestemd op de verkeerstechnische en civieltechnische functie. Daarnaast is de natuur- en ecologische waarde van de bermen belangrijk. Aan deze waarden wordt tegemoet gekomen door extensiever beheer en het achterwege laten van bestrijdingsmiddelen.

Ook beplantingen in bermen bezitten natuur- en ecologische waarden. Zij vormen samen met de bermvegetatie groene en verbindende linten, de zogenaamde ecologische verbindingzones. Ook het opstellen van het jaarlijkse maaischema op basis van gewenste soorten en variatie in structuur van de vegetatie heeft een positieve invloed op de biodiversiteit. Mede

vanwege de gedragscode Flora- en faunawet en de Vogel- en Habitatrichtlijn is onderzocht op welke manier invulling wordt gegeven aan een ander bermbeheer. Het waterschap werkt mee aan initiatieven die leiden tot het aansluiten van ecologische verbindingzones of het verhogen van de kwaliteit ervan zoals het creëren van voorzieningen als faunapassages. De natuur- en ecologische waarde van bermen heeft een directe relatie met de aard en ligging ervan. Een deel van de bermen is door zijn breedte en de verkeersintensiteit op de weg ernaast minder geschikt voor ont-plooiing van natuur- en ecologische waarden.

Tegenwoordig wordt door het waterschap bij de aanleg van nieuwe beplantingen, naast de verkeerstechnische functie, ook rekening gehouden met de belevingswaarde van het beheergebied in de aankleding van het landschap. Uit cultuurhistorisch oogpunt worden oude landschapspatronen met inachtneming van Rijks en provinciaal beleid zoveel mogelijk in stand gehouden of hersteld. Zeker de polder- en dijkwegen hebben een landschappelijke en cultuurhistorische waarde.

#### Aanpak

Het waterschap streeft naar:

- de toepassing van duurzame en milieuvriendelijke materialen, in overeenstemming met de geldende regels en wetgeving (chemisch vrij onkruidbestrijding);
- evaluatie van ecologisch bermbeheer op de daartoe geschikte bermen 2016;
- het bevorderen van een natuurvriendelijke inrichting van bermen;
- het behouden en versterken van de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de wegen en de daarbij behorende voorzieningen.;

#### Maatregelen

- Evaluatie ecologisch bermbeheer (2015);
- Uitvoering geven aan de beheervisie groen (2016-2021);
- Toepassen GWW Duurzaam bouwen (Doorlopend);
- Opstellen factsheet Flora en Fauna (Doorlopend);
- Beeldenboek evalueren (2017).

#### Instrumenten

- Heeft protocollen voor de gedragscode flora

en fauna;

- Beheervisie wegbeplanting.

Het waterschap heeft een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken goed uit te kunnen voeren. Met betrekking tot deze subparagraaf zijn de volgende instrumenten van belang:

- Communicatie
- Wegenverordening
- Beheerregister
- Handhaving
- Wegenschouw



#### Openbaar Vervoer

Volwaardige participatie van mensen met een mobiliteitshandicap kan eerder worden bereikt wanneer het openbaar vervoer goed toegankelijk is. Het gaat hierbij naast het rijdend materieel ook om de weginfrastructuur. Verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is op essentiële onderdelen in de Nota Mobiliteit als streven voor 2015 opgenomen. Waterschap Rivierenland heeft OV-haltes in beheer en heeft dit doel nagevoeg bereikt. Het potentieel gebruik van deze haltes als overstappunt voor fietsers is niet zodanig dat hier planmatig op wordt ingezet. In de praktijk wordt hierin de regio gelaten aan de OV-autoriteiten en wordt dit

gekoppeld aan het toegankelijk maken van de OV-haltes en het regulier beheer en onderhoud. Voor het waterschap de uitdaging om meer sturing en grip te houden op overstap-punten.

#### Doel

Streeft naar verbeteren toegankelijkheid OV en een minimaal kwaliteitsniveau.

#### Analyse

In totaal heeft het waterschap ruim 200 bushaltes in beheer en onderhoud. Bijna alle haltes zijn dusdanig ingericht dat gewicht kan worden en er geen plassen met water ontstaan door regen. Het is op dit moment onduidelijk hoeveel haltes ingericht zijn voor minder validen en met wachthokjes. Tijdens gesprekken met de busmaatschappij is afgesproken in beeld te brengen waar dit het geval is en waar dit nog wenselijk is.

#### Aanpak

- Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer;
- Ketenmobiliteit mogelijk maken;
- Bereikbaarheid van busroutes.

#### Maatregelen

- Gezamenlijke inventarisatie met vervoerder om alle haltes en behoeftes in beeld te brengen;
- Toegankelijke overstap van fiets naar openbaar vervoer;
- Afstemming van omleidingsroutes.

#### Instrumenten

Het waterschap heeft een aantal instrumenten tot zijn beschikking om zijn taken goed uit te kunnen voeren. De volgende instrumenten van belang:

- Communicatie
- Wegenverordening
- Beheerregister



# Instrumenten

*Om onze taken goed uit te kunnen voeren beschikt het waterschap over een aantal communicatieve, financieel-economische en juridische instrumenten. Deze instrumenten ondersteunen de uitvoering en maken het mogelijk de doelen uit het Beheerplan wegen te realiseren. Bij de communicatieve instrumenten gaat het onder andere over de communicatie over het werk van het waterschap, maar ook over participatie van burgers en medeoverheden bij projecten en onderzoeken. De Wegenverordening, vergunningverlening en handhaving zijn voorbeelden van juridische instrumenten.*

*De zes instrumenten zijn:*

- Communicatie
- Beheerregister
- Handhaving
- Wegenverordening (keur)
- Vergunningen
- Wegenschouw

### Communicatie

Waterschap Rivierenland wil graag door zijn klanten als professioneel en klantgericht worden ervaren. De ambities professioneel en klantgericht geven niet alleen richting aan het reguliere werk van het waterschap, maar ook aan de wijze waarop er over die werkzaamheden gecommuniceerd wordt. Speerpunt is **burgerkracht**. Door meer samenwerking te zoeken met gemeenten (die staan dicht bij de burger) kan de kwaliteit worden verbeterd.

### Beheerregister

In het beheerregister wordt de feitelijke situatie weergegeven van de in beheer zijnde wegen. Het bestaat net als de legger (die door de gemeenten worden bijgehouden) uit tekeningen met onderhoudsgrenzen. In het beheerregister staat de informatie die nodig is voor het onderhoud en beheer van de wegen. Het beheerregister is een dynamisch document. De gegevens uit het beheerregister worden gebruikt om de inspecties te vertalen naar onderhoudsmaatregelen. Het **revisieprotocol wegen** moet hierbij invulling geven.

### Handhaving

Waterschap Rivierenland beschikt over formele bevoegdheden en instrumenten om handhavend op te treden. Handhaving is geen doel op zich, maar is een onderdeel van een breder instrumentarium om te komen tot een veilig en leefbaar rivierengebied. Onder handhaving wordt verstaan het houden van toezicht en het waar nodig bestuurs-en/of strafrechtelijk optreden tegen overtreders. Waterschap Rivierenland hanteert als uitgangspunt dat zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat overtredingen ontstaan. Dat doen we onder andere door voorlichting te geven over de toepasselijke wet- en regelgeving en burgers en bedrijven te informeren over de aanwezigheid van waterkeringen en watergangen en daarmee samenhangende publiekrechtelijke beperkingen.

Het waterschap houdt gedurende het gehele jaar, binnen het dagelijkse werk, toezicht op de door haar te behartigen belangen. Het doel hiervan is:

- eerstelijnstoezicht op keurovertredingen;
- opleveringsbegeleiding van werkzaamheden waarvoor ontheffing is verleend.

Bij het constateren van overtredingen die betrekking hebben op het eerstelijnstoezicht en de opleveringsbegeleiding spreken opzichters de veroorzaker hierop aan. Gebreken worden hersteld wanneer de technische kwaliteit van de weg daarom vraagt.

### Waterschapswet

De handhavingbevoegdheden die ontleend worden aan de Waterschapswet, de Algemene wet bestuursrecht en de Wegenverordening, omvatten:

- het houden van toezicht op de naleving van Algemene Regels en ontheffings- en vergunningvoorschriften;
- het opsporen van overtredingen van de verbodsbepalingen;
- het toepassen van bestuursrechtelijke sanctiemiddelen (bestuursdwang, dwangsom, intrekken vergunning).

### 15-tons handhavingsacties

De 15-tonswegen in het gebied zijn kwetsbaar van opbouw en moeten de leefbaarheid en verkeersveiligheid waarborgen op deze wegen. Gezamenlijk met de politie vinden jaarlijks handhavingsacties plaats.

### Wegenverordening (is geïntegreerd in de keur)

De Wegenverordening Waterschap Rivierenland dient ter bescherming van de bij Waterschap Rivierenland in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die wegen. Daarbij kunnen ook andere belangen aanvullend worden betrokken. Naast de bestaande landelijke regelgeving voor wegen, zoals opgenomen in de Wegenwet en de Wegenverkeerswet 1994, kunnen decentrale overheden aanvullend in verordeningen regels stellen voor hun wegennet. De regels die tot dusver gelden voor de wegen die in onderhoud zijn bij Waterschap Rivierenland, zijn opgenomen in de Wegenverordening Waterschap Rivierenland. De vergunningen die verleend worden op grond van deze verordening zien toe op werken, activiteiten, verichtingen, voorwerpen en stoffen op, aan, in, onder of boven de weg waarvoor niet kan worden volstaan met het geven van algemene normen. Per geval moet de toelaatbaarheid worden beoordeeld, mede aan de hand van het wegenbeheerplan.

### Vergunningen

Voor de gebruiker van de wegen moet duidelijk zijn wat wel en niet kan. Dit is geregeld in de Wegenwet en de Wegenverkeerswet 1994. Waterschap Rivierenland heeft ten aanzien van zijn wegennet op grond van de Wegenwet een zorgplicht. De zorgplicht wordt uitgevoerd op basis van wettelijke bevoegdheden. Deze bevoegdheden zijn verankerd in de Waterschapswet, de Wegenwet en de Wegenverkeerswet 1994. Het waterschap is bevoegd ter bescherming van de belangen zoals genoemd in artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 alsmede met betrekking tot de openbaarheid en het onderhoud van wegen aanvullende regels vast te stellen. Deze regels zijn opgenomen in de Wegenverordening. Het is mogelijk om, onder voorwaarden, ontheffing te krijgen van de verbodsbepalingen van de wegenverordening. De ontheffing wordt alleen verleend wanneer activiteiten geen nadelig effect hebben op het wegbelang. Naast de vergunningplicht bestaat de mogelijkheid tot het instellen van een ontheffing, een algemeen verbod en algemene regels. Dit zal gebeuren op basis van maatwerk. Voor bepaalde werken of activiteiten zullen de bovengenoemde mogelijkheden toepasbaar zijn.

### Wegenschouw

Ieder jaar controleert het waterschap of onderhoudsplichtigen van beplantingen en Wegbermen (obstakels) het onderhoud voldoende hebben uitgevoerd. Deze controle vindt plaats in het kader van de verkeersveiligheid. Het draaiboek voor de wegenschouw wordt hiervoor toegepast.

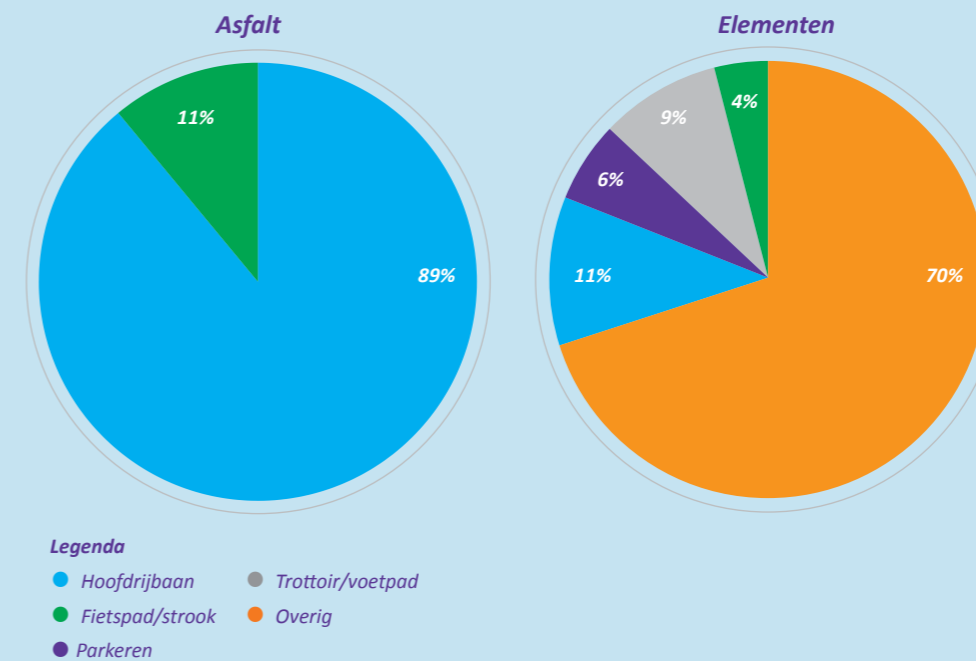


# Bijlagen

### Bijlage 1

Uit de database blijkt dat Waterschap Rivierenland totaal 2.657.800 m<sup>2</sup> verhardingen in beheer heeft. Hiervan is 2.579.400 m<sup>2</sup> asfaltverharding en 78.400 m<sup>2</sup> elementenverharding. Naast deze verhardingen is ook nog 600 m<sup>2</sup> beton- (vooral bushaltes en verkeersdruppels) en 113.900 m<sup>2</sup> halfverharding (voornamelijk

voet- en fietspaden) aanwezig. Het bestaande areaal is onder te verdelen in onderdeeltypen zoals hoofdrijbanen, fietspaden, voetpaden en trottoirs, parkeervakken en overige. Onder de categorie 'overige' vallen bijvoorbeeld in- en uitritten, bushaltes en rabatstroken



onderdeeltype	oppervlakte			lengte		
	% totaal areaal	m <sup>2</sup> totaal elementen	m <sup>2</sup> elementen	m <sup>2</sup> asfalt	m <sup>1</sup> elementen	m <sup>1</sup> asfalt
Hoofdrijbaan	86	2.296.800	9.000	2.287.800	2.500	509.500
Parkeren	1	14.900	7.000	7.900	1.000	1.600
Trottoir / voetpad	1	12.200	4.500	7.700	3.000	3.900
Fietspad/strook	10	278.100	3.100	275.000	1.400	104.800
Overig	2	55.800	54.800	1.000	129.900	300
<b>Totaal</b>	<b>100</b>	<b>2.657.800</b>	<b>78.400</b>	<b>2.579.400</b>	<b>137.800</b>	<b>620.100</b>

Het totale oppervlak bestaat voor 86% uit hoofdrijbanen. De totale lengte aan hoofdrijbanen in asfalt is ongeveer 510 km. De lengte van de hoofdrijbanen in elementen is ongeveer 3 km.

## **Bijlage 2: Wet- en regelgeving**

In dit hoofdstuk worden de wettelijke aandachtsgebieden besproken waarop het wegbeheer en -onderhoud wordt beïnvloed of waarop het wegbeheer zelf invloed uitoefent. Door in een vroeg stadium deze aandachtsvelden op elkaar af te stemmen wordt in de meeste gevallen voorkomen dat deze met elkaar in conflict komen. De wegbeheerder heeft te maken met diverse wet- en regelgeving, zowel op Europees als nationaal niveau. De belangrijkste wetten worden hieronder in het kort besproken.

### ***Waterschapswet***

Artikel 1 van de waterschapswet vormt de basis voor de wegentaak bij het waterschap. Dat wegenbeheer een overheidstaak is laat de vraag nog open of het ook een waterschapstaak is. Algemene overheden zijn immers op een breed terrein actief waardoor in principe integraal verkeers- en vervoersbeleid meer eenvoudig kan worden vormgegeven. Waterschappen hebben als democratisch gekozen functioneel bestuur een beperkt takenpakket. Een goede afstemming op een breed terrein met het algemeen bestuur is daarom een voortdurend aandachtspunt voor waterschappen. Dit geldt overigens ook voor andere waterschapstaken. Als functioneel bestuur hebben waterschappen specifieke kenmerken die een positief effect hebben op het uitoefenen van het wegenbeheer.

Door de fysieke en organisatorische relatie met waterschapstaken als waterkering en waterbeheersing en door hun gebiedsomvattende schaalgrootte wordt de wegzorgtaak door waterschappen op een doelmatige wijze uitgevoerd.

Waterschappen zijn gewend zaken gezamenlijk op een voortvarende en uniforme wijze aan te pakken. De implementatie van het concept Duurzaam Veilig op waterschapswegen getuigt hiervan.

Waterschappen hoeven hun wegentaak maar tegen een beperkt aantal taken af te zetten en kunnen daardoor zorgdragen voor een stabiel beleid. Dit leidt tot continue aandacht voor het onderliggend wegennet buiten de bebouwde kom dat voor een leefbaar platteland van vitaal belang is.

De wegentaak vergt een toenemende specialisatie en professionalisering. Als taakgerichte overheid met voldoende schaalgrootte zijn waterschappen uitstekend toegerust om aan deze eisen te voldoen.

Al met al kan wegenbeheer zowel door algemene als functionele overheden op een goede wijze worden uitgevoerd. De inzet en ambities waarmee er invulling wordt gegeven aan de wegentaak zijn uiteindelijk belangrijker dan kenmerken die behoren bij het bestuurlijke concept.

### ***Wegenwet***

Volgens art. 17 van de Wegenwet heeft het waterschap te zorgen dat de wegen welke het onderhoudt en die waarop het krachtens zijn inrichting of krachtens zijn reglement heeft toe te zien, in goede staat verkeren. Daarmee wordt de wegbeheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden.

### ***Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW)***

Op 1 januari 1993 is een grootschalige herverdeling van het wegbeheer doorgevoerd. In het kader van de Wet herverdeling wegenbeheer (Whw) zijn momenteel uitsluitend waterschappen in Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Holland wegbeheerder. Tegelijkertijd met de inwerkingtreding van de Whw is per 1 januari 1993 de financiering van het wegenbeheer herzien. Het budget van het Rijk op basis van de Wet uitkering wegen is overgeheveld naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Het aan het Gemeentefonds toegevoegde bedrag is bestemd voor zowel gemeente- als waterschapswegen. De gemeenten verstrekken op grond van de artikelen 22 en 24 van de Wet herverdeling wegenbeheer (WHW) een uitkering aan wegbeherende waterschappen. De hoogte van de uitkering is vastgelegd in het Besluit bijdrage vergoeding wegzorg (Stb.1994, 427). Jaarlijks wordt zij bijgesteld op basis van gegevens van het Centraal Planbureau.

### ***Wegenverkeerswet 1994***

In de Wegenverkeerswet wordt de wegbeheerder verplicht zorg te dragen voor de bereikbaarheid, berijdbaarheid en de verkeersveiligheid. Het waterschap is als wegbeheerder bevoegd om in dit kader aanvullende regels op te stellen.

De in de Wegenverkeerswet opgestelde regels dienen om:

- de verkeersveiligheid te verzekeren;
- de wegen berijdbaar te houden;
- de bereikbaarheid te waarborgen;

- milieuhinder te beperken of te voorkomen;
- aantasting van het landschappelijk karakter te voorkomen;
- het energieverbruik te beperken.

### **Burgerlijk Wetboek**

Op grond van de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen ‘risicoaansprakelijkheid’ is de wegbeheerder aansprakelijk voor schade als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. Ook heeft het waterschap te maken met de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen zogenoemde ‘schuldaansprakelijkheid’. Op het waterschap rust een algemene zorgplicht voor een veilige en openbare ruimte. Die zorgplicht houdt in elk geval in dat zodra het waterschap op de hoogte is van een gevaarlijke situatie, bijvoorbeeld door controle of melding, passende maatregelen getroffen moeten worden. Als het waterschap op de hoogte is van een gevaarlijke situatie en vervolgens willens en wetens stil blijft zitten kan in geval van schade een beroep op schuldaansprakelijk succesvol zijn.

### **Besluit Bodemkwaliteit**

Het Bouwstoffenbesluit is volledig vervangen door het Besluit bodemkwaliteit. Dit is gefaseerd uitgevoerd. Per 1 januari 2008 is het gedeelte voor de toepassingen op waterbodem (soms ‘natte toepassing’ genoemd) en per 1 juli 2008 is het overige gedeelte voor de toepassingen op landbodem (soms ‘droge toepassing’ genoemd) ingegaan.

Het doel van het Bouwstoffenbesluit blijft overeind. De nieuwe regels beschermen de bodem en het oppervlaktewater tegen verontreinigingen uit bouwstoffen. In het Besluit bodemkwaliteit zijn regels met betrekking tot kwaliteitsborging, bouwstoffen, grond, en baggerspecie vastgelegd. Dit besluit valt onder de Wet milieubeheer. Bij het verlagen van de wegbermen en het baggeren van wegsloten heeft het waterschap te maken met het Besluit bodemkwaliteit.

### **Arbeidsomstandighedenwet (Arbo)**

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid dient te zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid als milieu. Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak dat, vanuit de Arbo-gedachte inventarisatie moet plaatsvinden van projectrisico’s, dat bestekken moeten worden geanalyseerd en dat Veiligheids- en Gezondheidsplannen moeten worden opgesteld. Voor de buitendienstmedewerkers van het waterschap is beleid ten behoeve van persoonlijke beschermingsmiddelen opgezet. Zo zijn vrijwel alle medewerkers van de buitendienst in het bezit van het VCA-diploma. Elke 4 jaar vindt er een Risico Inventarisatie en Evaluatie plaats wat resulteert in een Arboplan voor 4 jaar. Bovendien is er betreffende dit punt periodiek overleg. In dit kader is ook de CROW-publicatie 96B ‘Veilig werken aan de weg’ van toepassing. Een veilige wegafzetting is een belangrijk onderdeel in het kader van persoonlijke Arbeidsomstandigheden maar uiteraard ook voor de weggebruiker.

### **Flora en Faunawet**

In het kader van deze wetgeving dient er, indien er mogelijke schade wordt toegebracht aan de natuur door bijvoorbeeld het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, een inventarisatie worden uitgevoerd naar beschermde dieren en planten. Deze handeling dient standaard te worden opgenomen in het bijbehorende werkproces van voorbereiding van onderhoudswerkzaamheden. Als gevolg daarvan ontstaan dus onderzoekskosten en mogelijke speciale voorzieningen in het werk om de natuur te beschermen c.q. te compenseren. Samenwerking met natuurbeschermende organisaties kan in dezen vele voordelen opleveren. Ook op het gebied van onderhoudswerkzaamheden aan bermen dient met betrekking tot de manier van uitvoering, conform een gedragcode te worden gewerkt.

### **Bestemmingsplannen Wet Ruimtelijke Ordening**

De aanleg van nieuwe wegen heeft een relatie met de voor het betreffende gebied geldende bestemmingsplan.

## **Beleid hogere overheden en samenwerkingskaders**

### **Europa**

#### **Vogel -en Habitatrichtlijn**

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin aangegeven wordt welke soorten en natuurgebieden (habitats) beschermd moeten worden door de lidstaten. De Vogelrichtlijn bevat een lijst van diverse zeldzame of bedreigde diersoorten. De Habitatrichtlijn stelt de bescherming van natuurlijke en half natuurlijke habitats centraal. Voor beide richtlijnen zijn speciale beschermingszones aangewezen. Bij o.a. projectontwikkeling nabij dit soort gebieden dient rekening te worden gehouden met de externe effecten en andere effecten van de bouw en gebruiksactiviteiten van de projectlocatie. De Vogel en Habitatrichtlijn zijn vertaald in de Natuurbeschermingswet en in de Flora en Faunawet.

### **Rijk**

#### **Groene hart**

De overheid wil het Groene Hart in de toekomst verder ontwikkelen als een gebied voor ‘rust, ruimte en groen’ en daarbij een goede balans bewaren met landbouw en veeteelt. De rijksoverheid, provincies, gemeenten, waterschappen en belangenorganisaties werken samen om dit doel te bereiken. Het ministerie van I&M heeft een regierol. Het ministerie geeft in documenten als de Nota Ruimte de toekomstige ontwikkelingsrichting voor het Groene Hart aan.

#### **Nota Ruimte**

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto ‘decentraal wat kan, centraal wat moet’ en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling. In de Nota wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

#### **Nota Mobiliteit**

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. In de Nota wordt het ruimtelijk beleid verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. De doelstelling van de Nota Mobiliteit is een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Deze doelstelling wordt vertaald in doelen voor bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Er wordt gestreefd naar vermindering van de nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. De doelen van de Nota Mobiliteit zijn thematisch geconcretiseerd in de zogenoemde Essentiële Onderdelen van Beleid (EOvB). Deze vormen de kern van de Nota Mobiliteit. Voor deze onderdelen geldt dat ze moeten worden uitgewerkt in beleid en plannen van de rijksoverheid en de decentrale overheden.

#### **Voor het waterschap relevante punten**

Voor waterschap Rivierenland zijn thematisch vooral de volgende punten direct van toepassing en wordt het waterschap als verantwoordelijke of als medeverantwoordelijke genoemd:

- *Samenhang tussen ruimte, economie verkeer en vervoer*

Ruimtelijke ingrepen op de eigen infrastructuur, behalve vanwege verkeersveiligheid en milieu, mogen er niet toe leiden dat de bereikbaarheid over de gehele reis verslechtert. Waar de consequenties de eigen beheergrenzen overschrijden, vindt overleg plaats met de andere infrastructuurbeheerders. Alle overheden beschrijven in hun beleid hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut en hoe zij op elkaar aansluiten. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het goederenvervoer. De gezamenlijke overheden zijn verantwoordelijk voor de totaliteit van de bereikbaarheid. Soepele overstap tussen OV en fiets of auto bevorderen; goede informatievoorziening op knooppunten, alsmede fiets- en parkeervoorzieningen.

- **Innovatie**

Bevorderen, vooral in de rol als wegbeheerder van innovatie en implementatie van technologie om veiligheid te verbeteren.

- **Langzaam Verkeer**

Stimuleren van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur door het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk.

- **Verkeersveiligheid**

Het nationale doel is in de periode tot 2020 een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Het door de minister in september 2006 aangescherpte doel voor 2010 is:

- Een afname van het aantal verkeersdoden met 30% ten opzichte van het gemiddelde van 2001 tot en met 2003;
- Een afname van het aantal ziekenhuisgewonden met 8% ten opzichte van het gemiddelde van 2001 tot en met 2003.

Het aangescherpte doel voor 2020 is:

- Een afname van het aantal verkeersdoden met 46% ten opzichte van 2001 tot en met 2003;
- Een afname van het aantal ziekenhuisgewonden met 34% ten opzichte van 2001 tot en met 2003.

In de Nota Mobiliteit is aangegeven, dat deze doelstellingen naar evenredigheid doorwerken in de plannen van de wegbeheerders. Dit betekent voor het waterschap de realisering van met name fysieke maatregelen (onder andere inrichting van 60 km zones, rotondes, fietspaden). Ook neemt het waterschap maatregelen gericht op onder andere vracht- en bestelverkeer. In de periode tot 2020 moeten bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken worden aangebracht op alle wegen. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving en handhavingsarrangementen.

- **Natuur en Landschap**

Inzet om aan de wettelijke en beleidsmatige randvoorwaarden op het gebied van natuur en landschap te voldoen; gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt; streven naar behoud van panorama's vanaf infrastructuur op omgeving, verantwoordelijk voor de realisatie van de ecologische hoofdstructuur.

## Provincie

### Streekplan Zuid-Holland Oost/Streekplan Zuid-Holland Zuid

Het verkeer en vervoerbeleid en de ruimtelijke ordening beïnvloeden elkaar wederzijds. De provincie streeft naar een zorgvuldige afstemming tussen beide beleidsvelden. Binnen het beheergebied van waterschap Rivierenland vigeren het streekplan Zuid-Holland Oost (2003) en het streekplan Zuid-Holland Zuid (2000). Het streekplan is het ruimtelijk kader voor het bestemmingsplan. Op grond van de nieuwe wet op de Ruimtelijke ordening, die op 1 juli 2008 in werking is getreden, worden structuurvisie en verordening de nieuwe provinciale kaders.

### Provinciaal Verkeer en Vervoerplan/Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Binnen het beheergebied van waterschap Rivierenland vigeert het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan. De nationale visie op mobiliteit, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, vindt zijn vertaalslag in deze Vervoerplannen. In deze plannen zijn onder andere de volgende projecten voor het waterschap relevant:

- Aanleg transportcentrum Schelluinen;
- Capaciteitsverruiming A15 tussen Papendrecht en Gorinchem
- Verkenning benuttingsmogelijkheden van de A27 en oplossen belangrijke flessenhals in deze snelweg de Merwedebrug bij Gorinchem.
- Ontwikkelen bedrijventerrein Gorinchem-Noord.
- Herinrichting/trajectbenadering provinciale wegen.

- Bevordering van de bereikbaarheid van de molens van Kinderdijk als toeristisch attractiepunt, door ruimte te bieden voor aanvullende vervoermiddelen (fiets en boot).

## Gemeenten

### Bestemmingsplannen

Een belangrijk instrument zijn de bestemmingsplannen. Deze zijn bindend voor wat betreft de functietoewijzing en bestemming (onder andere verkeersbestemming) in het stedelijk en landelijk gebied.

### Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplannen

Enkele in het waterschap gelegen gemeenten kennen ook een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Hierin zijn de hoofdlijnen voor het gemeentelijk verkeer en vervoerbeleid in samenhang met aanpalende beleidsterreinen vastgelegd.

### Samenwerkingskaders

Als landelijke samenwerkingskaders kunnen worden genoemd Duurzaam Veilig (eerste en tweede fase) en de Strategische Beleidsvisie 'Wegen naar 2010' (Unie van Waterschappen). Het waterschap heeft verder zitting in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Alblasserwaard/Vijfheerenlanden. En is agendalid voor de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Drechtsteden.

### Ontwikkelingen

#### Verdere groei van de mobiliteit

Ongeacht de scenario's die worden gehanteerd, laten de prognoses voor het personenverkeer tot 2020 een groei zien van rond 20%. Vooral de automobiliteit blijft tot 2020 toenemen. De mobiliteitstoename is verder in algemene zin grotendeels te verklaren door demografische, ruimtelijke, sociaaleconomische en sociaal culturele ontwikkelingen. Op demografische terrein is er bijvoorbeeld sprake van een toenemend rijbewijs- en autobezit door de 'grijze golf'.

### Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement dat zich onder andere richt op een zo efficiënt mogelijke benutting van de beschikbare capaciteit van de netwerken wordt steeds belangrijker. 'Kranen' in de netwerken waarmee de verkeersstromen beïnvloed kunnen worden zijn: onder anderen Dynamisch Verkeersmanagement en Kilometerbeprijzing. Dynamisch verkeersmanagement is een verzamelnaam voor geautomatiseerde (real time) maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren. In verband met de eerder genoemde netwerk-ontwikkeling zal het waterschap ook hierin een rol gaan spelen.

In 2012 wordt rekening rijden op de stroomwegen ingevoerd. Vanaf 2012 zal er een ander financieringssysteem gebaseerd op het gebruik van de wegen komen (adviescommissie Nouwen 2005). Kilometerbeprijzing op het bovenliggend wegennet zal gevolgen hebben voor het onderliggend wegennet. Deze gevolgen moeten nog in kaart worden gebracht.

### Ruimtelijke ordening/wegentoets

Ruimtelijke ordening heeft steeds grotere gevolgen voor het verkeer en het wegennet. Verkeer zal mede bepalend worden voor de ruimtelijke invulling. Samenwerking en afstemming worden de toetsstenen. De wegentoets fungeert hierbij als instrument.

### Bijlage 3: Beheerplan kunstwerken

In het beleidsplan is de onderhoudstoestand van het kunstwerken areaal geanalyseerd en zijn verschillende beheerscenario's op basis van kwaliteitsniveaus uitgewerkt. Uit de analyse van de inspectiegegevens blijkt dat de onderhoudstoestand van de kunstwerken gekwalificeerd wordt als gemiddeld.

Onder beheer passend binnen de missie en doelstellingen van het waterschap wordt het volgende verstaan: "voor het beheer van de kunstwerken wordt uitgegaan van een duurzaam onderhoud tegen zo laag mogelijke kosten en een zo laag mogelijke belasting van het milieu". Daarbij zorgt goed onderhoud ervoor dat de levensduur van het kunstwerk wordt verlengd.

Afgeleid uit de missie en doelstellingen van het waterschap zijn voor het onderhoud kunstwerken een viertal beleidsthema's gedefinieerd waaraan de beheerscenario's gespiegeld worden. Deze thema's zijn: veiligheid, functionaliteit, duurzaamheid en toonbaarheid (imago).

De ondergrens behorende bij een thema is als volgt gedefinieerd:

- Veiligheid; de kans op persoonlijk letsel voor mens en dier overschrijdt de (veelal in normen vastgelegde) grens van wat nog als aanvaardbaar wordt beschouwd.
- Functionaliteit (beschikbaarheid); aantastingfenomenen treden op die het niet meer mogelijk maken de functionaliteit te herstellen tot het niveau van nieuwbouw.
- Duurzaamheid; de functie welke het object op het gebied van gebruik en comfort dient te vervullen is in het geding.
- Toonbaarheid (imago); het aanzicht daalt beneden de grens van wat minimaal als wenselijk wordt beschouwd.

Om de afweging te kunnen maken tussen onderhoudsniveaus en kosten zijn een vijftal beheerscenario's benoemd. De beheerscenario's lopen uiteen van een zeer hoog onderhoudsniveau (niveau 1) tot een zeer laag onderhoudsniveau (niveau 5). Bij een zeer laag onderhoudsniveau wordt alleen nog maar calamiteitenonderhoud uitgevoerd. Het kunstwerk zal een korte levensduur hebben en zal snel een hoog bezwijkrisico hebben. Bij een zeer hoog onderhoudsniveau worden alle vastgestelde

onderhoudsfrequenties gehanteerd en zullen alle gebreken jaarlijks worden gerepareerd. Het kunstwerk verkeert in een uitstekende staat (nieuwstaat) en kent geen schadekenmerken. De onderhoudsniveaus zijn vastgelegd door middel van kwaliteitsbeelden behorende bij een bepaalde onderhoudstoestand.

Bestuurlijk is gekozen om beheerscenario 3 (gemiddeld) aan te houden. Bij dit scenario wordt aan de beleidsuitgangspunten behorende bij de thema's 1 tot en met 3 voldaan. Op de toonbaarheid wordt minder ingezet omdat het kunstwerken zijn die in het landelijke gebied gelegen zijn en veelal (duikers) niet in het zicht zijn gelegen.

Een probleem bij het huidige onderhoudspakket is dat het toekomstig onderhoud van de objecten niet bekend is. De geplande onderhoudsacties gaan niet verder dan een periode van 5 jaar. Het is dus zeer goed mogelijk dat er in de jaren na deze 5 jaar een piek is ten aanzien van onderhoud/vervanging. Ook is niet bekend wanneer en object het einde van de levensduur heeft bereikt.



Om in 2018 bij de evaluatie een beter beeld te krijgen van de jaarlijkse onderhoudskosten en de vervangingskosten zal de komende jaren het assetmanagement worden verbeterd. Het onderhoudbeheersysteem zal worden uitgebreid met gegevens over verwachte einde levensduur en kosten ten aanzien van het vast reguliere terugkerende onderhoud. In de financiën is met deze extra werkzaamheden rekening gehouden.

### Financiële consequenties

In de begroting voor onderhoud kunstwerken wegenbeheer is vanaf 2014 het totale budget voor onderhoud en bouw kunstwerken wegenbeheer conform het beleidsplan kunstwerken op de volgende manier te verdelen:

- Voor onderhoud kunstwerken is een jaarlijks onderhoudsbudget benodigd van € 335.000,-.
- Voor bouw kunstwerken is een jaarlijks budget benodigd van € 350.000,-.

In totaal is het benodigde budget onderhoud en bouw kunstwerken € 685.000,-.

### Bijlage 3: Beheerplan groen

De visie van het waterschap kan in één zin worden samengevat. De wegbeplanting moet duurzaam, veilig en streekeigen zijn. De woorden duurzaam, veilig en streekeigen vormen de pijlers van deze visie. Deze drie woorden zijn hieronder nader toegelicht.

#### Duurzaam

Met duurzaam wordt bedoeld dat de wegbeplanting functioneel, toekomstbestendig (o.a. voldoende conditie en groeiruimte) en tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten (zo laag mogelijke kosten) te beheren en onderhouden is. Om dit mogelijk te maken zijn de volgende principes van belang:

- Toepassen van doelmatig onderhoud, door alleen onderhoudsmaatregelen uit te voeren welke een directe relatie hebben met het bereiken van de gestelde doelen.
- Toepassen van planmatig beheer en onderhoud.
- Efficiënt onderhoud mogelijk maken door het streven naar ruimere plantafstanden, waardoor onderhoudskosten beperkt kunnen worden.
- Niet streven naar kwantiteit maar kwaliteit. Met ruimere plantafstanden dan nu het geval is zal een gezonder bomenbestand verkregen worden terwijl de beleving van het wegbeeld hetzelfde blijft. Beter kwaliteit zorgt tevens voor lagere onderhoudskosten.
- De juiste boom op de juiste plek. Dit betekent dat plantlocatie en soortkeuze afgestemd moet worden op de beschikbare groeiruimte en aanwezige grondslag (grondsoort en drooglegging), zodanig dat de maximale

omlooptijd (gemiddeld 50 jaar) zonder noemenswaardige problemen (conditie, veiligheid, overlast) bereikt kan worden.

- Aanplanten van streekeigen soorten die bewezen hebben, zonder al te veel problemen, goed te kunnen groeien in het gebied en op soortgelijke locaties.
- Streven naar meer diversiteit (sortiment) om kwetsbaarheid voor ziekten en plagen te verkleinen. Vrij vertaald streven naar meer balans.

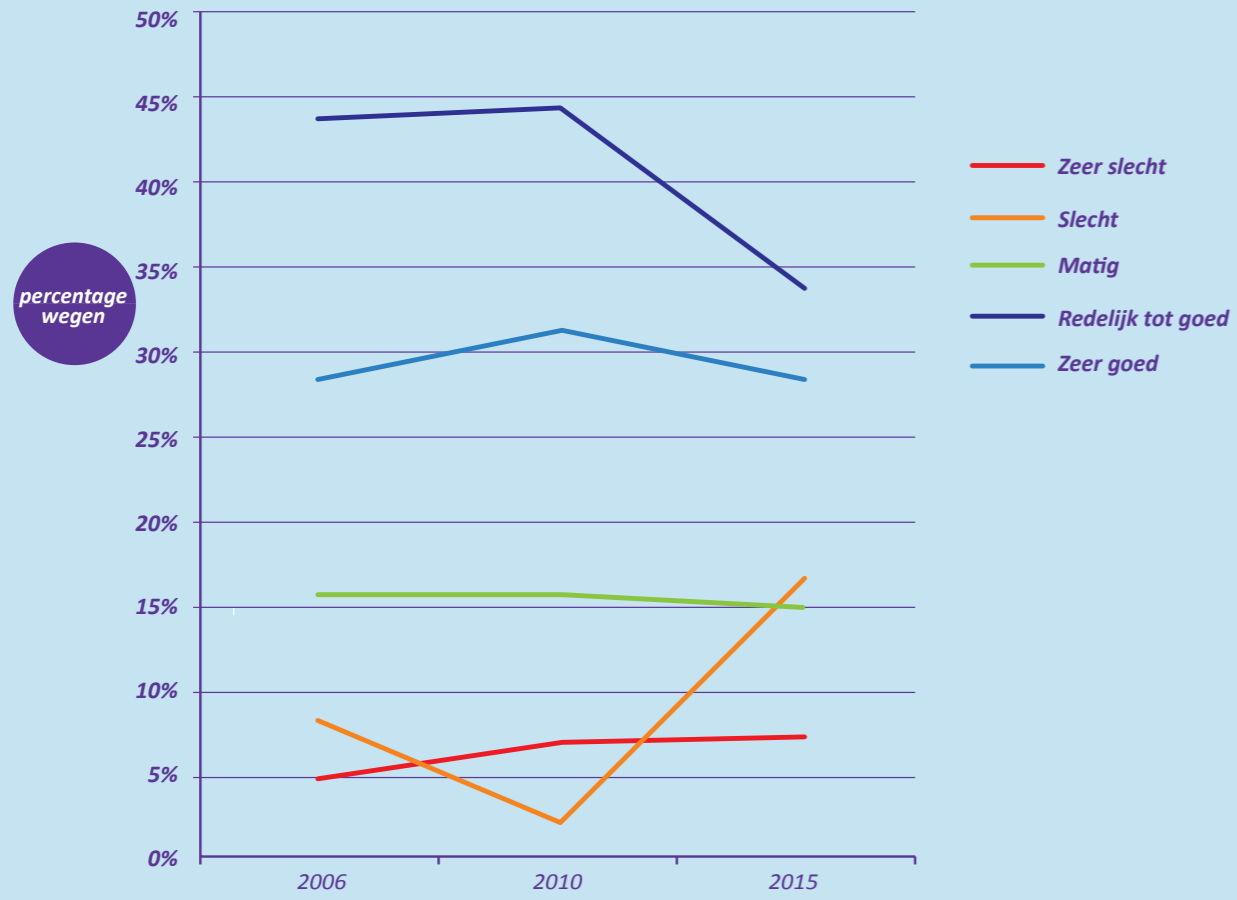
#### Streekeigen

Met streekeigen wordt bedoeld dat de wegbeplanting past binnen het landschap en de omgeving waarin ze staat. Dit betekent onder andere dat:

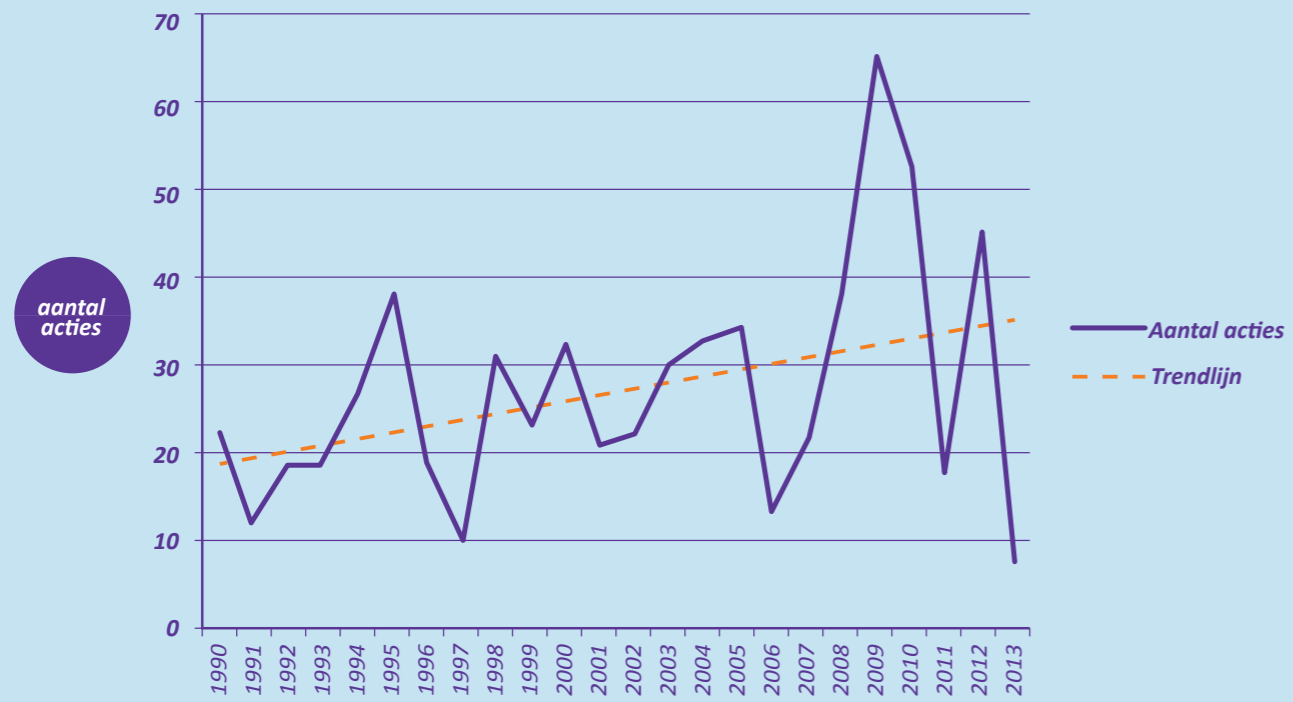
- De wegbeplanting moet inheems zijn en van nature (of cultuurhistorisch gezien) in het 'buitengebied' van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden voorkomen.
- De groenstructuur moet zorgen voor een harmonieuze inpassing van de wegen in het landschap.
- Het beplantingsbeeld de landschappelijke, natuurlijke en/of cultuurhistorische identiteit van het landschap ondersteunt of versterkt.
- De kenmerkende landschappelijke beplantingstypen zoals knotbomen, hakhout en hovelingen worden behouden en op de juiste locaties worden toegepast. Areaalbehoud is hierbij niet het streven, als bijvoorbeeld met minder knotbomen in een bomenrij hetzelfde beeld en beleving kan worden verkregen heeft dit vanwege duurzaamheid de voorkeur. Tenzij wetgeving (bijvoorbeeld bij beschermd dorpsgezicht Noordeloos) anders bepaald heeft.

Bijlage 5: Kwaliteit verhandingen

Kwaliteitsverloop verhandingen 2006-2015



Bijlage 6: Strooiacties



# Colofon

**Datum:** 8 september 2015

**Auteurs:** Ing. L.A. (Lennert) Onvlee  
Waterschap Rivierenland

**Ontwerp:** Blueberry media



Waterschap  
Rivierenland

## Waterschap Rivierenland

### Bezoekadres

De Blomboogerd 1  
4003 BX TIEL

### Postadres

Postbus 599  
4000 AN TIEL