



hoogheemraadschap  
**Hollands**  
**Noorderkwartier**

# **Nota Wegenbeheer**

Uitgangspunten voor beheer

Auteur  
L. van der Haagen

Registratienummer  
19.1044342

Datum  
23 september 2019

Status  
Concept

Afdeling  
Waterveiligheid & Wegen



## Inleiding

Het hoogheemraadschap heeft van oudsher in een deel van het werkgebied het wegenbeheer als neventaak. Het streven is de wegen in 2025 overgedragen te hebben aan de gemeenten.

Voorliggende nota beschrijft de uitgangspunten op hoofdlijnen voor het wegenbeheer totdat alle wegen zijn overgedragen.

Deze Nota Wegenbeheer biedt de kaders vanuit de gedachte dat de wegen op termijn niet meer onder onze verantwoordelijkheid vallen.

## Leidende principes

Het hoogheemraadschap beheert de wegen als goed huisvader en stelt verkeersveiligheid op de eerste plaats. Voor het wegenbeheer benoemen we drie leidende principes die ons helpen bij het maken van keuzes over het beheer. Het beheer is gericht op inrichting, onderhoud, verkeersbesluiten, vergunningverlening etc.

De leidende principes vormen de basis van waaruit we richting kiezen bij het wegenbeheer:

- HHNK richt zijn wegen zodanig in dat ze uitnodigen tot veilig gebruik.
- Samen met alle belanghebbenden.
- We leggen transparant verantwoording af over onze keuzes.

### *HHNK richt zijn wegen zodanig in dat ze uitnodigen tot veilig gebruik*

Verkeersveiligheid is het belangrijkste uitgangspunt. De veiligheid van verkeersdeelnemers op onze wegen staat voorop. Onder verkeersveilig verstaan we het voorkomen van de kans op een verkeersongeval, en indien er een ongeval plaatsvindt, de gevolgen er van zo beperkt mogelijk te houden.

Als wegbeheerder kunnen we de verkeersveiligheid niet volledig garanderen, veel hangt af van het gedrag van de verkeersdeelnemer zelf. Wel kunnen we door de weginrichting – verharding(en) en bermen – het gewenste verkeersgedrag bevorderen. Door bij het inrichten (en beheren van activiteiten en werken) van de weg verkeersveiligheid als belangrijkste criterium te gebruiken, dragen wij bij aan de verkeersveiligheid van de weggebruiker.

Bij het inrichten van de wegen volgen we de lijnen van de landelijke visie Duurzaam Veilig.

### *Samen met alle belanghebbenden*

Onze wegen maken onderdeel uit van een groter netwerk van wegen. Weggebruikers rijden van A naar B via wegen van verschillende wegbeheerders. Afstemming op netwerkniveau over functies van wegen, routesturendheid en mobiliteit vraagt om een goede samenwerking met de andere wegbeheerders.

Verkeersveiligheid is ook hier het belangrijkste uitgangspunt. Daar waar de verkeersveiligheid in het geding is, wordt zo snel mogelijk actie ondernomen. Dit in samenspraak met de (directe) omgeving en gezien vanuit het gehele wegennetwerk.

### *We leggen transparant verantwoording af over onze keuzes*

We nemen maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het is van belang dat we de keuzes die we maken voor de wegen die onder onze verantwoordelijkheid vallen, zodanig registreren dat de informatie toegankelijk én interpreteerbaar is. Dat betekent niet alleen dat we transparant zijn over de financiering van ons werk, maar ook over de inhoudelijke afwegingen die aan de basis van onze beheerkeuzes liggen. Het beheer en onderhoud van onze wegen doen we kosteneffectief en risicogestuurd.



Bij alle beslissingen die we nemen over de wegen en het verkeer, denken we na hoe die beslissing zich verhoudt tot de overdracht van de wegen. Daarnaast houden we rekening met de ontwikkelingen op het gebied van klimaat, technologie en maatschappij, en vertalen dit naar het wegenbeheer.

### **Gereedschappen**

Binnen de uitwerking van de leidende principes hanteren we de volgende 'tools':

- Werkwijze / denkstappen
- Conform landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig
- Aansluiting bij aanpak landelijk beleid verkeersveiligheid (SPV2030)

In de bijlage zijn deze 'gereedschappen' nader uitgewerkt.



## Bijlage

### **Werkwijze**

Een ieder die zich vanuit HHNK met het wegenbeheer bezighoudt, hanteert de leidende principes bij het kiezen van richting in het werk. Hiervoor doorlopen we onderstaande denkstappen:

1. *Verkenning*  
Zorg dat er een goed beeld is van de werkelijke situatie. Ga niet af op een enkelvoudige waarneming, maar neem maatregelen om zoveel mogelijk informatie in te winnen, vanuit verschillende invalshoeken. Zorg dat je niet te nauw kijkt, neem de omgeving mee. Benut alle beschikbare data, en verzamel eventueel aanvullende gegevens. Bepaal wat de gewenste situatie is.
2. *Analyse*  
Ga na wat er werkelijk aan de hand is. Kijk niet alleen naar gevolgen, maar zoek naar de oorzaak. Misschien ligt de oorzaak van het probleem niet op de dezelfde locatie als waar de gevolgen zich voordoen. Gebruik hiervoor alle expertise die nodig is, en beperk je niet tot het aanwenden van één gezichtspunt. Vergelijk de werkelijke situatie met de gewenste situatie.
3. *Alternatieven en keuze*  
Onderzoek alle mogelijke alternatieven. Richt je waar mogelijk op oplossingen bij de oorzaak, en niet op oplossingen van het gevolg. Zorg dat alle drie de leidende principes gevolgd zijn. Omschrijf en beargumenteer de keuze waarom voor dit alternatief wordt gekozen.
4. *Evaluatie*  
Zorg dat alle gegevens die zijn verzameld en geanalyseerd in de eerste drie stappen bruikbaar zijn voor toekomstige situaties. Evalueer het effect: heeft de maatregel geleid tot gewenst resultaat? Zorg dat leerpunten uit het verleden niet verloren gaan.

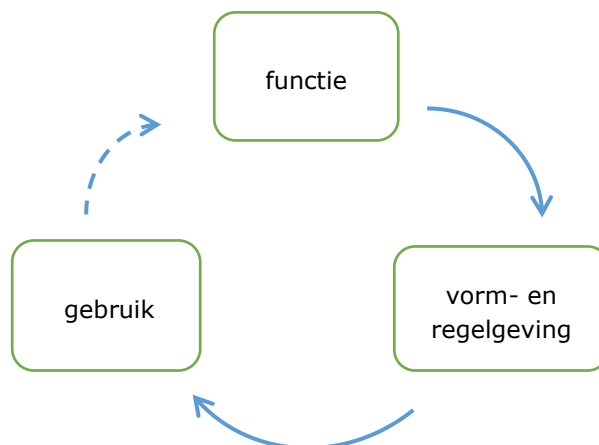


### **Duurzaam Veilig**

We hanteren de principes van de landelijke visie Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig gaat uit van de integrale benadering van het verkeerssysteem: mens, voertuig en weg. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan, en moeten bescherming bieden. De mens moet door educatie goed zijn voorbereid op de verkeerstaak. Duurzaam Veilig streeft naar verkeersveiligheidsmaatregelen die zo vroeg mogelijk ingrijpen in de keten 'systeemontwerp-verkeersgedrag'. Het zijn de hiaten in het verkeerssysteem die onveilig gedrag (fouten en overtredingen) in de hand werken en uiteindelijk tot ongevallen leiden.

Vanuit het systeemontwerp leveren aangewezen routes wegfuncties binnen het wegennetwerk op: stromen of uitwisselen. De functie, vertaalt naar een wegcategorie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg), is leidend voor de vormgeving (weginrichting) en regelgeving. Vorm- en regelgeving moeten leiden tot passend gebruik en gedrag.

Als het gebruik en/of het gedrag niet aansluit bij de bepaalde functie van de weg, wordt de wegfunctie – gezien vanuit het netwerk, gebiedsgericht, en samen met andere wegbeheerders – heroverwogen: moeten we verkeersstromen anders faciliteren?



Elke wegcategorie kent een eigen weginrichting, aansluitend bij de functie en faciliterend voor het bij die weg passend gebruik. Op basis van een actuele wegategorisering richten we de wegen in conform de landelijke richtlijnen Duurzaam Veilig. Door het volgen van de richtlijnen borgen we de verkeersveiligheid én een uniforme inrichting. De weggebruiker herkent welk gedrag er van hem wordt verwacht en wat hij van andere verkeersdeelnemers kan verwachten.

Indien omgevingsfactoren bepaalde afmetingen of voorzieningen van de verkeersveilige inrichting onmogelijk maken, passen we – ook conform de richtlijnen – compenserende maatregelen toe. Hiermee compenseren we de verkeersveiligheidsrisico's die we nemen door af te wijken van de gewenste inrichting. Van de keuzes die we hierin maken, leggen we de argumentatie daartoe vast.



### ***Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030***

Ook landelijk is beleid opgesteld over verkeersveiligheid. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is opgesteld op initiatief van het Rijk in samenwerking met verschillende partijen uit de regio. De Unie van Waterschappen is wel betrokken geweest bij het tot stand komen van de inhoud, maar is uiteindelijk geen ondertekenaar van het stuk. Dit omdat het streven is de wegenbeheertaak over te dragen aan de gemeenten.

Het SPV kent een regionale uitwerking. HHNK is aangehaakt bij de uitwerking in Noord-Holland Noord, via het provinciaal verkeer- en vervoerberaad (PVVB). Ook zijn we betrokken bij de uitwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

In het SPV ligt de nadruk op de samenwerking tussen partijen. Deze Nota Wegenbeheer sluit daarmee goed aan op het landelijk geformuleerde beleid.

Een ander belangrijk aspect uit het SPV is risicosturing. Overheden werken samen om proactief risico's in kaart te brengen en zetten vervolgens in op maatregelen om die risico's te verkleinen. Ook dit sluit aan bij de manier van werken die HHNK voorstaat.

Deze manier van werken maakt onderdeel uit van de vijf kernelementen uit het SPV:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

Vanuit HHNK zullen we ons zoveel mogelijk inspannen om de lijnen zoals uitgezet in het SPV te volgen en de samenwerking met andere partijen in de regio zo goed mogelijk in te richten om de verkeersveiligheid te bevorderen.