



Waterschap
Rivierenland

Beheerplan wegen 2023-2027

Waterschap Rivierenland

*sterke dijken
schoon water*



Inhoud

| | | |
|----------------|--|-----------|
| 1 | Een nieuw beheerplan wegen? | 2 |
| 1.1 | Aanleiding | 2 |
| 1.2 | Doel | 2 |
| 1.3 | Scope | 3 |
| 1.4 | Betrokken partijen | 3 |
| 1.5 | Leeswijzer | 4 |
| 2 | Wat beheren we? | 5 |
| 2.1 | Databeheer | 5 |
| 2.2 | Areaal | 5 |
| 2.3 | Gebiedskenmerken | 7 |
| 3 | Wat hebben we gedaan en bereikt? | 8 |
| 3.1 | Wegenbeheerplan 2016-2021 | 8 |
| 3.2 | Evaluatie speerpunten | 8 |
| 3.2.1 | Besparing CO2-uitstoot door toepassing van lage temperatuur asfalt | 8 |
| 3.2.2 | Verwijderen van teerhoudend asfalt uit de keten | 9 |
| 3.2.3 | Versmallen van het dwarsprofiel van bepaalde wegen | 9 |
| 3.2.4 | Data verzameling: 3D/scan | 9 |
| 3.3 | Evaluatie kwaliteit wegen | 10 |
| 3.4 | Leerpunten | 11 |
| 4 | Wat zijn de kaders en uitgangspunten? | 12 |
| 4.1 | Wettelijke kaders | 12 |
| 4.2 | Vigerend beleid en relaterende samenwerkingsverbanden | 13 |
| 5 | Wat is de strategische visie op wegbeheer? | 14 |
| 5.1 | Overkoepelende ambitie wegbeheer | 14 |
| 5.2 | Strategische visie per thema | 15 |
| 6 | Hoe pakken we dit aan? | 20 |
| 6.1 | Samenwerken als deskundige en omgevingsbewuste partner | 20 |
| 6.2 | Het waterschap als wegbeheerorganisatie | 20 |
| 6.3 | Verkeersmaatregelen in uitvoering | 20 |
| 6.4 | Integrale werkwijze | 21 |
| 6.5 | Ontwikkeling assetmanagement | 22 |
| Colofon | | 23 |

1 Een nieuw beheerplan wegen?

1.1 Aanleiding

De wegen in Waterschap Rivierenland zorgen letterlijk voor verbinding. Het goed onderhouden en beheren van de wegen is van wezenlijk belang voor de weggebruikers. Het waterschap beheert een groot areaal wegen in het buitengebied van Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. De wegbeheerder heeft een zorgplicht en is te allen tijde verantwoordelijk voor de kwaliteit (de onderhoudstoestand) van de verhardingen die het in beheer heeft. Het gebruik van de wegen moet veilig kunnen plaatsvinden en schades/ongevallen door gebreken aan de weg moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Waterschap Rivierenland beheert circa 3,1 miljoen vierkante meter verhardingen, gelegen in 7 verschillende gemeenten (Molenlanden, Vijfheerenlanden, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht, Papendrecht, Alblasserdam), binnen 2 verschillende provincies (Zuid-Holland en Utrecht). De afgelopen jaren is door Waterschap Rivierenland verkend of overdracht van deze wegen in één keer naar alle betreffende gemeenten mogelijk is. De gemeenten hebben uiteindelijk aangegeven dat dit niet haalbaar is waardoor eind 2021 door het Algemeen Bestuur is besloten de verkenning te stoppen. De afgelopen jaren is het wegbeheer uitgevoerd conform het *Wegenbeheerplan 2016-2021, Duurzaam op weg*. Nu in 2022 wordt een nieuw Beheerplan wegen opgesteld, waarin de koers, kaders en richting voor de komende jaren wordt bepaald.

Aanvullend is Waterschap Rivierenland bezig met (verdere) implementatie van assetmanagement voor de verschillende in beheer zijnde objecten. Voorliggend beheerplan geeft een eerste inzicht in de mogelijkheden, impact en meerwaarde hiervan voor wegbeheer binnen Waterschap Rivierenland.

Ter bestrijding van de kosten die zijn verbonden aan de behartiging ter zake van het wegenbeheer wordt onder de naam wegenheffing een directe belasting geheven. Tevens ontvangt het waterschap een bijdrage uit het gemeentefonds.

1.2 Doel

Het doel van dit plan is meerledig:

- Inzicht geven in de huidige situatie (arealen, kwaliteit, kenmerken, etc.);
- Een korte terugblik geven en analyse van de leerpunten uit de afgelopen periode;
- Beschrijven van de kaders en uitgangspunten gehanteerd in beheer (relevante wet- en regelgeving, ambitie en strategische richtingen/ontwikkelingen);
- Bepalen van de strategische visie op wegbeheer en bijdragen aan (maatschappelijke) thema's;
- Beschrijven van de aanpak en werkwijze van wegbeheer;

Bovenstaande lijst geeft aan dat dit beheerplan is opgesteld om op strategisch niveau richting te geven. Van hieruit kan invulling gegeven worden aan de concrete tactische en operationele uitwerking in het beheergebied van Waterschap Rivierenland (welke weg, op welk moment, welke maatregel, etc.).

1.3 Scope

Het Beheerplan Wegen vormt een verbindend element tussen verschillende aspecten van het wegenbeheer van Waterschap Rivierenland. Het slaat een brug tussen separate beleidsdocumenten voor onder andere gladheidsbestrijding, bermbeheer en kunstwerken, waarmee het integraliteit in de organisatie borgt en faciliteert voor de komende planperiode.

Het beheerplan gaat zowel in op de verkeerstechnische- als beheertechnische aspecten van het wegbeheer.

Voor de looptijd van dit beheerplan is gekozen voor 2023 t/m 2027. Het huidige beheerplan is met een jaar verlengd, omdat het proces omtrent overdracht van het wegenareaal naar de betrokken gemeenten pas aan het eind van 2021 duidelijkheid gegeven heeft. Er is gekozen om de planperiode aan te laten sluiten op die van het recent vastgestelde Waterbeheerprogramma 2022-2027. Hiermee zoekt de organisatie bewust de verbinding tussen weg- en waterbeheer en sorteert het voor op het maken van integraal beleid op maatschappelijke thema's en bestuurlijke ambities.

Dit Beheerplan Wegen omvat alle bij het waterschap in beheer zijnde:

- Asfaltverhardingen;
- Elementverhardingen (bv. klinker, tegels, straatstenen);
- Half- en onverharde wegen en paden;
- Wegbermen en bermverhardingen;
- Markeringen op verharding;
- Overig (direct aanpalend) wegmeubilair (bebording, paaltjes, verkeerszuilen e.d.);
- Civieltechnische kunstwerken bij/in wegen, deze zijn uitgewerkt in het *Beleidsplan Kunstwerken Waterschap Rivierenland (versie 2019)*.

Buiten de scope van dit beheerplan vallen:

- Verhardingen in beheer bij derden (zoals Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en particulieren);
- Openbare verlichting.

1.4 Betrokken partijen

Dit plan is door het projectteam opgesteld, daarnaast zijn de verschillende gemeenten en provincies gevraagd mee te denken en input te leveren bij de totstandkoming van dit plan.

Voor het uitwerken van de thematieken (hoofdstuk 5) zijn verschillende disciplines van het waterschap betrokken.

1.5 Leeswijzer

Dit beheerplan is opgebouwd rondom een aantal centrale vragen. Achtereenvolgens leest u:

| Nr. | Centrale vraag | Inhoud |
|-----|--|--|
| 2. | Wat beheren we? | Inzicht in de areaalomvang en belangrijkste kenmerken. |
| 3. | Wat hebben we gedaan en bereikt? | Een korte evaluatie van de afgelopen periode, inzicht in de bereikte kwaliteit en analyse van de leerpunten. |
| 4. | Wat zijn de kaders en uitgangspunten? | Een overzicht van de wettelijke kaders, beleidskaders vanuit andere overheden en de vigerende beleidsplannen van het waterschap en de rol van dit beheerplan daarin. |
| 5. | Wat is de strategische visie op wegbeheer? | De strategische visie is uitgewerkt per thema. Hoe geven we binnen de verschillende thematieken invulling aan wegbeheer? |
| 6. | Hoe pakken we dit aan? | Een beschrijving van de werkwijze en aanpak van wegbeheer binnen het waterschap en de ontwikkelingen richting assetmanagement |

2 Wat beheren we?

Dit hoofdstuk geeft inzicht in het beheerareaal en de belangrijkste kenmerken hiervan. Allereerst wordt ingegaan op het databeheer.

2.1 Databeheer

Goede en betrouwbare data zijn de basis voor het gehele beheerproces. De afgelopen jaren is het databeheer gegroeid en steeds verder uitgewerkt. Het Waterschap Rivierenland maakt voor het databeheer van de wegen gebruik van het beheersysteem Obsurv. Hierin worden de verschillende wegvakonderdelen en de belangrijkste kenmerken (bv. aanlegjaar) bijgehouden. Deze vaste basis wordt verder verrijkt met kwalitatieve informatie vanuit bijvoorbeeld de wegininspectie. Hierop worden plannings gerealiseerd voor uitvoering van het daadwerkelijke onderhoud.

Met de invoering van de Basiskaart Grootchalige Topografie (BGT) is landelijk een vlakdekkende kaart ontstaan. Het waterschap is als bronhouder verplicht de BGT actueel te houden en te gebruiken in de werkprocessen. De vlakken in de BGT zijn gekoppeld aan het beheersysteem, hiermee zijn ook grote stappen gezet in de actualiteit en betrouwbaarheid van de beheerdata. Gezien het belang van de beheerdata wordt geadviseerd ook de komende periode te investeren in een goed en bruikbaar beheerbestand (zogenaamd data op orde).

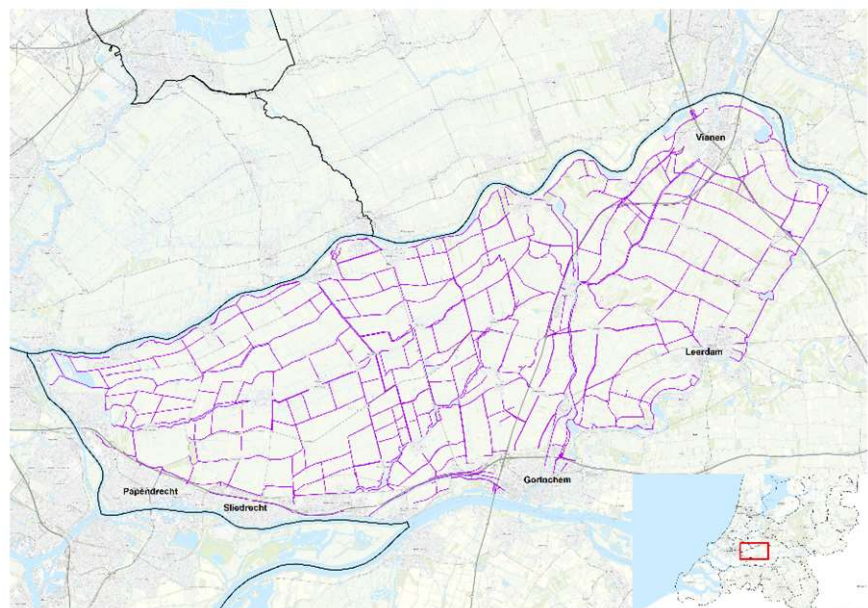
De afgelopen jaren heeft de focus met name gelegen op de registratie van de verhardingen. De overige objecten (zoals verkeersborden, paaltjes, hekjes) zijn beperkt in beeld. Bij het opstellen van dit beheerplan is een lijst met verschillende objecten in het beheergebied van het waterschap opgesteld. De komende jaren worden de hierop opgenomen objecten actueel, betrouwbaar en compleet in beeld gebracht, als basis voor het verdere (beheer)proces.

Onderstaande overzichten zijn gemaakt op basis van de arealen zoals vastgelegd in het wegbeheersysteem in juni 2022.

2.2 Areal

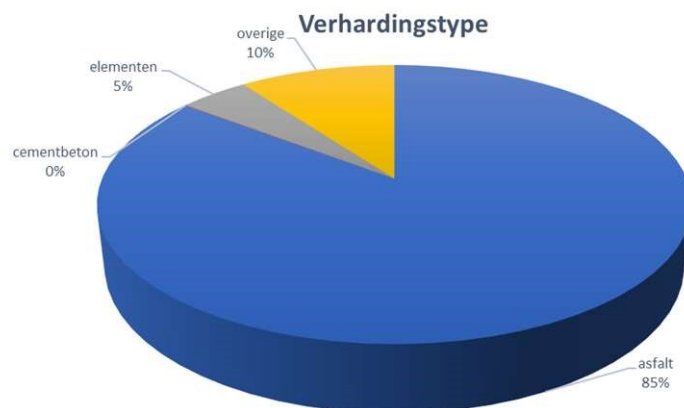
Het Waterschap Rivierenland voert het wegenbeheer uit in een specifiek gedeelte van het totale waterschapsgebied.

Globaal gezegd van Kinderdijk tot Fort Everdingen en van Vianen tot Gorinchem.



Binnen dit beheergebied is het waterschap verantwoordelijk voor de wegen in het buitengebied (exclusief rijks- en provinciale wegen). In totaal beheert het waterschap hiermee circa 600 kilometer verharde wegen, met een totaal oppervlak van circa 3,1 miljoen vierkante meter.

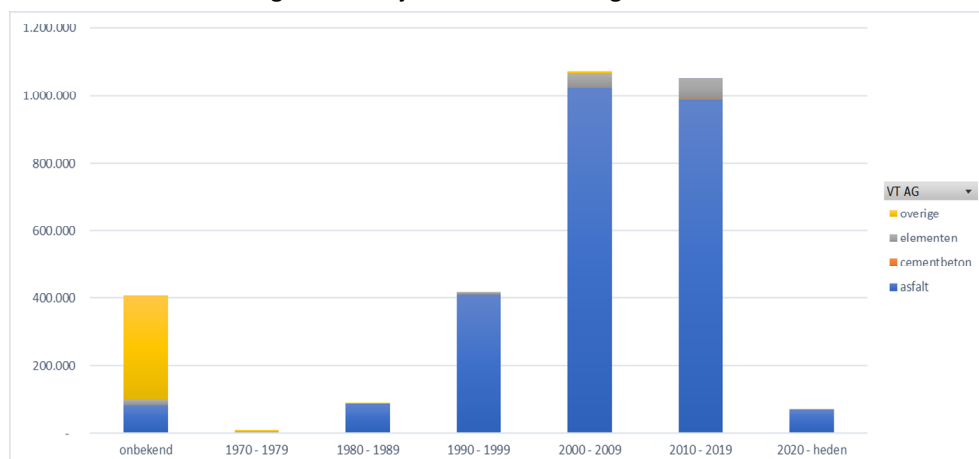
Het figuur laat zien dat circa 85% van het areaal gemaakt is van asfalt, 5% van elementen (tegels, klinkers, straatstenen, etc.) en 10% overig (halfverhardingen en zand). Betonwegen komen nauwelijks voor in het areaal.



In de tabel is een overzicht opgenomen van de verschillende wegtypes. Het grootste deel van het areaal (77%) is in gebruik als Erftoegangsweg (type I of II) en ingericht als 60 km/uur weg. Deze wegen zijn gelegen buiten de bebouwde kom. De wegen kenmerken zich door de relatief smalle verharding en de aanwezige kantmarkering (type I) of het volledig ontbreken van markering (type II). Deze wegen geleiden en verzamelen het verkeer naar de Gebiedsontsluitingswegen. De Gebiedsontsluitingswegen zijn breder en voorzien van een voorziening voor langzaam verkeer (parallelweg of fietspad). Deze wegen sluiten aan op de Stroomwegen. De categorisering is conform de Duurzaam Veilig principes.

| Functie | Oppervlakte m ² | Percentage |
|--|----------------------------|-------------|
| Brug auto | 93 | 0% |
| Brug fiets | 462 | 0% |
| Erftoegangsweg type I 60 km/u | 624.964 | 20% |
| Erftoegangsweg type II 60 km/u | 1.787.759 | 57% |
| Gebiedsontsluitingsweg type II 80 km/u | 87.407 | 3% |
| Niet-openbare weg/terrein | 242 | 0% |
| Onverharde weg op kade | 311.828 | 10% |
| Vrijliggend fietspad | 298.352 | 10% |
| Vrijliggend voetpad | 14.394 | 0% |
| Eindtotaal | 3.125.500 | 100% |

Om inzicht te verkrijgen in de ouderdom van het wegenareaal zijn in onderstaande grafiek de oppervlaktes verdeeld naar aanlegperiode. Hiervoor zijn tijdsvakken gebruikt van 10 jaar startend bij 1970.



Grote delen van het areaal zijn na 2000 (her)aangelegd. Hiermee beheert het waterschap een relatief jong areaal wegen. De aanlegjaren van de overige (onverharde/halfverharde) wegen worden niet geregistreerd en zijn daarom ingedeeld bij onbekend.

2.3 Gebiedskenmerken

Het wegenbeheerareaal van het waterschap kenmerkt zich door:

- Relatief smalle wegen in een polderlandschap;
- Waterrijk gebied met veel sloten (dicht) langs de weg;
- Veenweidegebied;
- Vormt verbinding tussen groot aantal relatief kleine kernen/buurtschappen;
- Toeristisch attractief gebied, in alle vormen van recreatie;
- Agrarisch actief gebied (hoofdzakelijk veeteelt, en fruitteelt in met name Vijfheerenlanden);
- Gelegen in 7 gemeenten en 2 provincies.

Deze kenmerken zijn uitgangspunt voor het totale wegbeheer in dit gebied.

3 Wat hebben we gedaan en bereikt?

3.1 Wegenbeheerplan 2016-2021

Het afgelopen *Wegenbeheerplan 2016-2021 Duurzaam op weg* is gekenmerkt door drie pijlers. Het stelde als doel koers te houden op basis van succesvol beleid in de beheerperiode daarvoor. Hierbij werd doorgegaan op de ingeslagen weg met extra aandacht voor het verhogen van verkeersveiligheid. Het vestigde aandacht op de mogelijkheden die duurzaamheid en innovatie bieden binnen het wegbeheer in algemene zin, zoals bijvoorbeeld verzameling van data. Daarnaast werd sterk ingezet op samenwerking en afstemming in de regio. De volgende thema's waren hierin leidend: Economische zaken/zwaar verkeer, verkeersveiligheid, langzaam verkeer, natuur en landschap, openbaar vervoer en bereikbaarheid/inrichting/comfort.

3.2 Evaluatie speerpunten

In samenspraak met interne- en externe betrokkenen is de strategie van de huidige planperiode geëvalueerd. Tijdens werksessies en telefonische interviews is opgehaald welke uitgangspunten uit dit plan doorgezet moeten worden, en waar aanvullende thematieken op basis van huidige problematieken of maatschappelijke ambities wenselijk zijn.

Belangrijke uitkomst uit de evaluatie was dat het vigerende Wegenbeheerplan soms erg operationeel was, de aanpak was tot op maatregel niveau uitgewerkt (bijvoorbeeld aanpak noordelijke helling van de brug over de A15 wordt benoemd). Juist op het punt van (bestuurlijke) kaders was de uitwerking minimaal (bv. ontbreken kwaliteitsambitie). In dit beheerplan wegen is ervoor gekozen juist in te zetten op een heldere strategische visie.

De uitgangspunten uit het afgelopen plan waren als volgt en worden per stuk kort toegelicht:

CO2 reductie

Teerhoudend asfalt

Dwarsprofilering

Dataverzameling

3.2.1 Besparing CO2-uitstoot door toepassing van lage temperatuur asfalt

Er zijn en worden diverse innoverende producten ontwikkeld om te kunnen voldoen aan de groeiende vraag naar duurzame producten. Met name op het gebied van asfaltproductie is een grote ontwikkeling te zien. Door Waterschap Rivierenland zijn met name de lage temperatuur asfaltmengsels op basis van schuimbitumen veel toegepast, vanwege de grote CO2-reductie die met deze mengsels is te bereiken. Met deze mengsels is inmiddels veel ervaring opgedaan en geconcludeerd dat deze mengsels voor wat betreft onder- en tussenlagen, volledig vergelijkbaar zijn met traditioneel heet asfalt. De kostprijs voor lage temperatuur asfalt is nagenoeg gelijk aan traditioneel asfalt. Het waterschap zal deze manier van asfalt verwerken blijven toepassen in de komende planperiode of indien beschikbaar inzetten op nieuwe duurzame(re) alternatieven.



3.2.2 Verwijderen van teerhoudend asfalt uit de keten

Tot ca. 1995 is naast regulier 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 wegebouw worden toegepast. Al enkele jaren ontplooit het Ministerie van VROM initiatieven om teer definitief uit de Nederlandse asfaltketen te verwijderen. In juni 2008 ondertekenden de eerste wegbeheerders de Code Milieuverantwoord Wegbeheer, waaronder ook Waterschap Rivierenland. Daarmee committeerde het waterschap zich aan de CROW-richtlijn 210 'Omgaan met vrijkomend asfalt - Aandacht voor de teerproblematiek'.

Bij gehele reconstructie van de weg wordt het teer altijd verwijderd. Bij onderhoud wordt beoordeeld of bewerkingen van de teerhoudende laag noodzakelijk is. Zo ja, dan wordt deze verwijderd uit de keten. Is de teerhoudende laag voldoende gebonden in één van de diepere onderlagen (en nog niet einde levensduur) dan wordt soms gekozen de laag in stand te houden.

3.2.3 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 dalen de benodigde onderhoudskosten. Verkleinen van het areaal kan door opbreken van verhardingen zonder functie of het versmallen van wegprofielen. Het versmallen van wegen kent meer effecten:

- Verkeersveiligheid: Smallere wegen hebben een snelheidsverlagend effect, hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid. Dit is echter afhankelijk van de verkeerssituatie, zo kan op wegen met veel fietsverkeer het versmallen van de weg de verkeersveiligheid juist 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. De toepassing van deze maatregel gebeurt bij Waterschap Rivierenland in lijn met de principes uit Duurzaam Veilig en Natuurlijk Sturen voor verschillende dwarsprofileringen;
- 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 een noodzaak in deze sporen aanvullende dikke verharding aan te brengen. Het levert wel een verbetering van de verkeersveiligheid op wanneer de voertuigen minder slingeren over de rijbaan, en de kosten zullen neutraal zijn in verband met extra verhardingsmaatregelen van de berm en/of passeerplaatsen.

3.2.4 Data verzameling: 3D/scan

De afgelopen planperiode is het inwinnen en toepassen van data in groeiende mate van belang geworden voor het plannen van wegbeheer. Meer gegevens worden opgeslagen en zijn bruikbaar voor analyses. In 2015 is het waterschap gestart met een pilot over 3D laserscannen. Hiermee werd het mogelijk snel, veilig en nauwkeurig de bestaande infrastructuur in kaart te brengen, waar handmatige inspecties van verkeerssituaties arbeidsintensief en (soms) onveilig zijn. Het beeld dat door het laserscannen geschetst wordt is daarbovenop in de regel vollediger en gedetailleerder. Het onderhoudsniveau en de wegkenmerken worden snel zichtbaar en de ingewonnen data kunnen direct vergeleken worden met de ingemeten ontwerpisen van het wegvakonderdeel. Van invloed zijnde wegkenmerken zijn zo inzichtelijk gemaakt.

Aan alle actiepunten is uitvoering gegeven. In de werksessies is bepaald dat de resultaten van voorgaande actiepunten positief en effectief zijn geweest, daarom wordt voorgesteld deze acties voort te zetten en onder te brengen in de maatschappelijke thema's waaraan het waterschap de komende periode zal werken. Komende planperiode zal Waterschap Rivierenland deze activiteiten voortzetten en proberen de data in groeiende mate toe te passen in het plannen en uitvoeren van

onderhoudswerkzaamheden. Voor dit Beheerplan Wegen 2023 – 2027 is bewust gekozen koers te houden op de bestaande actie- en uitgangspunten, maar een strategischere blik te ontwikkelen in het plan. Hiermee worden maatschappelijke opgaven concreet vertaald naar maatregelen en uitvoering in de openbare ruimte van het beheergebied van Waterschap Rivierenland.

3.3 Evaluatie kwaliteit wegen

De kwaliteit van de wegen wordt jaarlijks in beeld gebracht middels een globaal visuele wegininspectie (conform CROW richtlijnen). Aanvullend wordt op een aantal wegen nader verhardingsonderzoek gedaan. Het waterschap hanteert gemiddeld kwaliteitsniveau B conform de CROW, dit kwaliteitsniveau laat zich omschrijven als ‘heel en veilig’. Hierbij wordt een risicogestuurde aanpak gehanteerd, wegen met een hogere intensiteit hebben een hogere prioriteit dan minder belaste wegen (bv. doodlopende paden of toegangswegen die slechts beperkt agrarisch gebruikt worden). Daarnaast hebben de fietspaden prioriteit.

De wegininspecties worden ingelezen in het beheersysteem, hierin worden de schadebeelden met ernst en omvang per wegvakonderdeel geregistreerd. Deze schadecijfers worden vervolgens conform de CROW kwaliteitscatalogus omgerekend naar de vijf verschillende kwaliteitsniveaus (A+, A, B, C en D) voor wegbeheer. Onderstaand figuur geeft inzicht in de kwaliteit op basis van de wegininspectie uit oktober 2021.

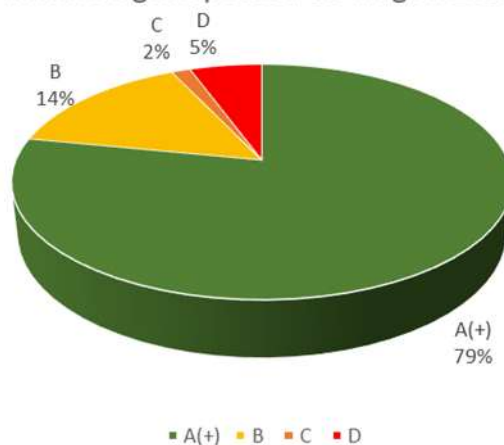
De CROW methodiek stelt als norm voor kwaliteitsniveau B dat minimaal 90% van het areaal moet voldoen aan kwaliteitsniveau B of hoger. In 2021 scoorde 93% van het areaal van het waterschap in kwaliteitsniveau B of hoger. De kwaliteitsambitie wordt daarmee behaald.

Ook de risicogestuurde aanpak is terug te zien in de kwaliteitscijfers vanuit de wegininspectie 2021. De drukker belaste wegen scoren tot 98% B of hoger, terwijl de lichter belaste wegen tot 92% B of hoger scoren. De fietspaden scoren met bijna 99% B of hoger, het hoogst in kwaliteit. Circa 14% van het wegenareaal scoort in kwaliteitsniveau B. Dit zijn wegen die binnen de normering scoren, maar niet geheel schadevrij meer zijn, en de komende jaren aandacht/onderhoud nodig gaan hebben.

Kwaliteitsniveaus wegbeheer
In Nederland wordt gebruik gemaakt van 5 kwaliteitsniveaus voor het (weg)beheer. Deze zijn volledig uitgewerkt in CROW publicaties. In het kort:

| CROW | Naam | Omschrijving | Schade |
|------|-----------|----------------|-------------------------|
| A+ | Zeer hoog | Nieuwstaat | Geen |
| A | Hoog | Goed | Enige |
| B | Basis | Heel en veilig | Waarschuwingsgrens |
| C | Laag | Sober/Matig | Richtlijn overschreden |
| D | Zeer Laag | Te slecht | Achterstallig onderhoud |

Kwaliteit geïnspecteerde wegen 2021



3.4 Leerpunten

De evaluatie laat zien dat de afgelopen periode koers is gehouden met het wegbeheer. Op verschillende speerpunten zijn succesvolle ontwikkelingen ingezet. De kwaliteit van de wegen voldoet aan de gestelde ambitie. Door afstemming van de verkeerstechnische maatregelen en het groot onderhoud op wegen, is de verkeersveiligheid vergroot. Waar mogelijk zijn maatregelen verschoven en geïntegreerd opgepakt. Er is geen reden de werkwijze uit de afgelopen periode grootschalig bij te sturen. De speerpunten worden meegenomen naar de komende periode en de werkwijze wordt voortgezet. Waterschap Rivierenland zal deze aanpak voor het verwijderen van teerhoudend asfalt uit de keten de komende planperiode handhaven en voortzetten. Meer hierover in hoofdstuk vijf.

Ook is de afgelopen jaren een ontwikkeling te zien waarbij de wegen een steeds integraler onderdeel uitmaken van de openbare ruimte. Het is gebleken dat (burger)participatie vroeg in het traject effectief is en een breder draagvlak creëert bij de uitvoering van projecten. Ook dit is onderdeel van één van de speerpunten van het nieuwe Beheerplan Wegen. Daarnaast komt er een groot aantal thema's en ontwikkelingen af op de fysieke leefomgeving en daarmee ook op wegbeheer. In dit Beheerplan is daarom gekozen de strategische visie in 6 thema's uit te werken. De uitgangspunten uit het huidige Wegenbeheerplan maken hier integraal onderdeel van uit.

4 Wat zijn de kaders en uitgangspunten?

Dit beheerplan dient als parapluplan over de reeds vastgestelde regels en kaders. In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens kort de wettelijke kaders omschreven. Daarna wordt ingegaan op de beleidskaders vanuit andere overheden en de reeds vastgestelde kaders en plannen vanuit het waterschap.

4.1 Wettelijke kaders

Het onderhouden van het wegenareaal wordt uitgevoerd vanwege de zorgplicht die het waterschap draagt, en de taakstelling die het waterschap heeft om wegen en wegbermen functioneel en veilig te houden. Het zorgvuldig in stand houden van het areaal komt toe aan de wegbeheerder en -eigenaar, waarmee het waterschap de taak van 'goed rentmeesterschap' krijgt. Deze zorgplicht vloeit voort uit de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 en het Nieuw Burgerlijk Wetboek. De relevante eisen en randvoorwaarden hiervoor zijn hieronder weergegeven.

- Wegenverkeerswet 1994. De wegenverkeerswet eist van wegbeherende partijen te streven naar maatregelen die zowel de veiligheid voor gebruikers als de functionaliteit van het wegenareaal en aanpalende objecten ten goede komt;
- Wegenverordening Waterschap Rivierenland. De verordening bevat maatregelen zoals bedoeld in de Wegenverkeerswet, waarmee het waterschap concrete invulling geeft aan deze juridische vereiste. Hierbij gaat het om goed en veilig gebruik van de wegen binnen het beheergebied, waarin bijvoorbeeld snoei- en doorrijhoogten van groen boven en langs wegen beschreven staan.
- Nieuw Burgerlijk Wetboek. Volgens het BW kan de wegbeherende partij aansprakelijk gesteld worden voor geleden schade door gebruikers, als gevolg van gebreken aan de weg en bijbehorende objecten. Hierdoor is een planmatige aanpak in onderhoud, het uitvoeren van preventieve werkzaamheden ter instandhouding, en regelmatige inspecties volgens landelijke richtlijnen en geaccepteerde methodieken geborgd;
- Gedragscode Flora- en Faunawet. De Unie van Waterschappen heeft een gedragscode opgesteld omtrent het onderhoud van wegbermen en groenstructuren in relatie tot de gevolgen hiervan voor flora en fauna. Bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden moet deze gedragscode toegepast worden.

Hiernaast zijn nog enkele wetten en regelgevingen van toepassing, te weten: Waterschapswet, Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW), Besluit Bodemkwaliteit, Bestemmingsplannen Wet Ruimtelijke Ordening. Ook de dit jaar van kracht wordende Omgevingswet zal hieraan toegevoegd worden.

Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer zijn wegbeherende waterschappen niet verplicht verkeers- en vervoersplannen op te stellen op basis van het nationaal vigerende plan. Wel hecht het waterschap belang aan het vastleggen van beleid op dit gebied door het bestuur, waarin het waterschap uitsprekt welke ambities het nastreeft met het wegenbeheer en hoe het zich als wegbeherende partij op wil stellen in relatie tot de gemeenten en provincies waarmee het grondgebied raakt. Hier wordt middels dit plan invulling aan gegeven.

4.2 Vigerend beleid en relaterende samenwerkingsverbanden

Naast de juridische kaders zoals kort beschreven in paragraaf 1, spelen er in het beheergebied van het waterschap nog vele regionale en lokale regelgevingen en documenten een rol. Dit Beheerplan Wegen omvat een deel van het vigerende beleid van het waterschap, dat onder dit parapluplan gevat kan worden. Daarnaast zoekt het de aansluiting bij beleid van landelijke, regionale- en lokale overheden en samenwerkingsverbanden. Onderstaand schema geeft een overzicht van vigerend beleid waarmee rekening gehouden kan of moet worden.

| Waterschap Rivierenland | Landelijk | Regionaal | Lokaal |
|---|---|---|---|
| Adviesnota ecologisch bermbeheer | Groene hart | Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan | Mobiliteitsvisies gemeenten |
| Beeldencatalogus plattelandswegen | Nota Ruimte | Regionaal Verkeer- en Vervoerplan | Bestemmingsplannen |
| Beheervisie wegbeplanting 2015-2025 | Nota Mobiliteit | Streekplan Zuid-Holland Oost/ Streekplan Zuid-Holland Zuid | Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplannen |
| Beleidsplan kunstwerken | Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022- 2025 (LAV) | Gebiedsanalyse Drechtsteden-Alblasserwaard | Samenwerkingskaders |
| Beleidsvisie ecologisch bermbeheer 2008-2020 | | Zuid-Holland toekomstbeeld fiets | Beheerplannen wegen gemeenten |
| Handboek weginrichting | | Zuid-Hollandse bereikbaarheidsaanpak | |
| Onderhoudsregime wegbermen | | Regionaal toekomstbeeld fiets provincie Utrecht – November 2021 | |
| Picknickvoorzieningen beleid (2013) | | Regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid | |
| SPV thema infra – risicoanalyse en uitvoeringsagenda Rivierenland | | | |
| Uitvoeringsplan gladheidbestrijding 2021-2022 | | | |
| VTA wegbeplanting | | | |
| Waterbeheerprogramma 2022-2027 | | | |

Bovenstaande tabel laat zien dat op de verschillende overheidslagen al veel beleid is opgesteld en vastgesteld. Vanuit bovenstaande kaders komt naar voren dat de komende periode focus ligt op:

- Uitbouw en verdere verbetering van verkeersveiligheid;
- Mobiliteitstransitie: slimmer en flexibeler reizen, inzet op fietsen en openbaar vervoer in de regio.

Het waterschap probeert zo goed mogelijk aan te sluiten bij deze beleidskaders en focusgebieden, echter met aandacht voor de eigen strategische visie en belangen.

5 Wat is de strategische visie op wegbeheer?

5.1 Overkoepelende ambitie wegbeheer

Voor het wegbeheer zijn de volgende strategische doelen van belang:

1. Het waterschap streeft naar een optimale verkeersveiligheid en een verkeersveilig gedrag. Er wordt gestreefd naar 0 verkeersslachtoffers in 2050 en een halvering in 2030 in aansluiting op de regionale slogan 'maak een punt van 0 verkeersslachtoffers';
2. Gebruik van de wegen in overeenstemming met de categorisering, passend binnen de regionale en subregionale routenetwerken en ruimtelijke ontwikkelingen.

De wegen in het gebied vormen daarnaast natuurlijk integraal onderdeel van de fysieke leefomgeving, waarin veel verschillende thema's spelen. De belangrijkste thema's (incl. veiligheid en bereikbaarheid) voor wegbeheer worden verder omschreven in deze strategische visie. Waterschap Rivierenland gaat het beheer de komende planperiode met inachtneming van de doelstellingen in de volgende 6 thema's uitvoeren:

Veiligheid en bereikbaarheid: Op basis van *risicogestuurd beheer* een juiste en *veilige inrichting* verzorgen voor alle modaliteiten, waarmee alle objecten en percelen *bereikbaar* blijven.



Gezondheid en leefbaarheid: Gezondheid in zowel *gebruik, gebruiker als omgeving* bevorderen waar mogelijk, in *participatie* met inwoners en in gesprek met belangenorganisaties *leefbaarheid* en maatschappelijke waarden in het oog houden.



Klimaat- en energieneutraliteit: In zowel *uitvoering* van werkzaamheden in eigen beheer als in *uitbesteding* aan derden streven naar neutraliteit in *uitstoot en energiegebruik*.



Circulariteit en duurzaamheid: Op basis van de levenscyclus van materialen duurzaam hergebruik stimuleren in eigen beheer en bij aannemende partijen.



Klimaatadaptatie: Inpassen van klimaat-adaptieve materialen en constructies waar mogelijk om gedurende *extreme weersomstandigheden* onveilige situaties en blijvende schadebeelden te *voorkomen*.



Biodiversiteit: Bevorderen van *soortendiversiteit* in het beheergebied door het inzetten van *ecologische streefbeelden* op basis van vegetatietypen, en het toepassen van verantwoord maaibeeld waar (veilig) mogelijk.



Het thema veiligheid en bereikbaarheid heeft binnen het waterschap te allen tijde prioriteit boven de andere thema's, waar strijdig wordt altijd voor veiligheid gekozen. Bij participatie initiatieven van belangenorganisaties of bewoners, bij het invoeren van ecologie bevorderende maatregelen, bij het aanpassen op klimatologische omstandigheden en alle andere thema gedreven ambities staan de juridische- en veiligheidskaders voorop ter toetsing.

5.2 Strategische visie per thema

Het waterschap wil met het Beheerplan Wegen bijdragen aan diverse maatschappelijke thema's. Zoals besproken verandert de rol van Waterschap Rivierenland binnen de openbare ruimte, waarin met de volgende 6 thema's de komende planperiode beleid en beheerpraktijk gekoppeld worden. Deze thema's zijn deels een voortzetting van speerpunten zoals deze in het afgelopen Beheerplan Wegen opgenomen zijn. Hierbij zijn nieuwe opgaven in het beheergebied toegevoegd en maatschappelijke wensen meegenomen. In de afbakening van de uitgangspunten en ambities is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het vigerende *Waterbeheerplan 2022-2027*, om integraal afstemming te creëren tussen de verschillende beheerobjecten van de organisatie.



Veiligheid en bereikbaarheid

Ambitie

- Gemiddeld CROW kwaliteitsniveau B 'heel en veilig';
- Risicogestuurd beheren (minder waar het kan, meer waar nodig);
- Voor alle modaliteiten (fiets, auto, ov, langzaam verkeer, landbouwverkeer, etc.) juiste inrichting verzorgen;
- Risicogestuurde weginrichting (proactief voorkomen van ongevallen o.b.v. wegkenmerken)
- Aansluiten bij de principes van Duurzaam veilig en Natuurlijk sturen;
- Alle objecten/percelen bereikbaar houden;
- Voortzetten huidige gladheidsbestrijding (we blijven dit regionaal oppakken met de andere wegbeheerders);
- Afstemming zoeken bij uitvoering van verschillende werkzaamheden op/aan dezelfde locatie (zowel intern binnen het waterschap als extern).

Invulling wegbeheer Veiligheid en bereikbaarheid

Waar het bereikbaar en veilig houden van het bestaande wegenareaal de belangrijkste taak is van het wegbeheer in de organisatie, zijn verschillende uitgangspunten van toepassing die hieraan relateren.

Daarnaast is voor het beheer in het beheergebied van Waterschap Rivierenland urgentie leidend voor de planning. Het waterschap werkt met een gemiddelde kwaliteitsambitie B, waarbinnen gekozen dient te worden welke wegvakonderdelen de hoogste prioritering hebben om aangepakt te worden. Gebruiksintensiteit is hierbij leidend om de risicofactoren in beeld te brengen. Op basis hiervan kiest het waterschap de projecten die als eerste uitgevoerd dienen te worden. Anticiperend wegbeheer helpt hierbij om de juiste aansturing te kunnen geven. Vooruitplannen op basis van recente areaalgegevens is hierbij van belang om proactief in plaats van reactief wegbeheer te kunnen voeren.

Het waterschap maakt gebruik van een risicogestuurde weginrichting. Hiervoor maakt het gebruik van de principes van Duurzaam Veilig en de Natuurlijk Sturen. Deze principes worden complementair aan elkaar ingezet.

Verschillende gemeenten waar het Waterschap Rivierenland wegen beheert, hebben de ambitie om, zowel bedrijventerreinen als woningbouw, uit te breiden. Deze ontwikkeling heeft impact op het omliggende wegennet en de wegenstructuur, specifiek als ook directe aansluiting op wegen van het waterschap wordt gerealiseerd. Deze impact is op sommige wegen in het beheerareaal van het waterschap minder wenselijk. Het waterschap wil meedenken in dergelijke opgaven en hanteert een 'ja, mits' principe (zie ook paragraaf 6.2)

Wanneer mogelijk worden verschillende projecten zoals dijkversterkingen en het versterken van kades, waarbij een raakvlak ontstaat met de weg, integraal aangepakt. Hierbij worden financiële voordelen gehaald en kan de overlast en tijdelijke onbereikbaarheid van gebieden zoveel mogelijk beperkt worden.



Klimaat- en energieneutraliteit

Ambitie

- Enkel noodzakelijke werkzaamheden uitvoeren;
- Toewerken naar neutraliteit in de operationele uitvoering;
- Innovaties en verduurzaming stimuleren in uitvoering, zoals CO₂-reductie d.m.v. lage temperatuur asfalt;
- Uitstoot over gehele levensduur in beeld brengen en in afwegingskader meenemen.

Invulling wegbeheer Klimaat en energieneutraliteit

Het waterschap stelt als doel klimaat- en energieneutraal te zijn in de uitvoering van haar werkzaamheden, zowel in eigen beheer als in uitbesteding aan derden. Hierbij wordt gestuurd op het enkel uitvoeren van noodzakelijke werkzaamheden om de uitstoot van broeikasgassen te beperken. In de operationele bedrijfsvoering wordt op verschillende gebieden toegewerkt naar neutraliteit. Eén voorbeeld hiervan is het toepassen van lage temperatuur asfalt zoals dit de afgelopen planperiode gedaan is en in dit beheerplan voortgezet zal worden. Deze CO₂-reductie is een goed voorbeeld van de manier waarop het waterschap innovaties en verduurzaming van productie en uitvoering stuurt naar neutraliteit.

Ook in de keuze voor de type verharding die toegepast wordt, bijvoorbeeld gebakken klinkers of asfaltverhardingen, denkt Waterschap Rivierenland na over klimaat- en energieneutraliteit. Dit wordt in relatie gedaan tot andere thema's als klimaatadaptatie en circulariteit om een bewust onderbouwde keuze te maken die over de gehele levensduur van het wegvakonderdeel een gunstigste voorwaarden biedt.

Niet alleen in de aanleg van de weg, maar ook in het daaropvolgende onderhoud wordt in contracten op voorhand goed gekeken naar mogelijkheden voor het faciliteren van klimaat- en energie neutrale aspecten bij de uitvraag aan derden.



Klimaatadaptatie

Ambitie

- Veilig omgaan met neerslagoverschotten en piekneerslag;
- Voorkomen van schadebeelden door droogte;
- Verminderen van hittestress veroorzaakt door wegen;
- Klimaatadaptatieve inrichting en verharding toepassen bij hervorming en renovatie.

Invulling wegbeheer Klimaatadaptatie

Waar klimaat- en energieneutraliteit zich primair richt op het voorkomen van uitstoot die het milieu beschadigt, wordt met het thema klimaatadaptatie specifiek ingezet op het aanpassen aan- en mitigeren van de effecten die nu al merkbaar zijn. Neerslagoverschotten en piekbuien waardoor wegen tijdelijk onbegaanbaar worden, of verzakkingen in veenweidegebieden door langdurige perioden van droogte die blijvende schadebeelden tot gevolg hebben. Het omgaan hiervan vergt vooruitzien en het toepassen van klimaatadaptatieve inrichtingen en verhardingssoorten.

Waterschap Rivierenland richt zich de komende planperiode op het evalueren van mogelijke risico's die het wegenareaal loopt door het veranderende klimaat (piekneerslag, droogte en hitte). Hierbij wordt gekeken naar bijvoorbeeld het toepassen van het juiste afschot in de weg, waardoor afstroom van hemelwater eenvoudig en veilig gestuurd wordt. Ook het toepassen van halfverharding of grasbeton bij verkeer of stopplaatsen in plaats van gesloten verharding kan een bijdrage leveren aan de snelle infiltratie van overtollig hemelwater. In de meer bebouwde gebieden wordt gekeken naar de verharding in relatie tot hittestress en oplossingsmogelijkheden hierin.

Droogte heeft veel impact op het wegareaal, zowel op de dijken die droogtescheuren kunnen vertonen als in de veenweidegebieden waar verzakkingen optreden. Het waterschap richt zich hier op monitoring om een beeld te kunnen schetsen van risicogebieden. Op basis hiervan zal in het assetmanagement, waarop Waterschap Rivierenland de komende planperiode inzet, gekozen kunnen worden voor passende uitvoering van projecten in risicogebieden.



Gezondheid en leefbaarheid

Ambitie

- Samenwerkingsverbanden met organisaties zoeken en burgerparticipatie faciliteren;
- Bijdragen aan zowel gezondheid van gebruikers als van het beheergebied in zichzelf waar mogelijk;
- Recreatief medegebruik van wegen stimuleren;
- Jaarlijks minimaal 1 fietsvriendelijk project uitvoeren;
- Zoveel mogelijk op natuurlijke manieren plaagsoorten bestrijden.

Invulling wegbeheer Gezondheid en leefbaarheid

Het waterschap stelt als doel bij te dragen aan de gezondheid van zowel het beheergebied zelf, als van de gebruikers en inwoners. Hierbij wordt gewerkt aan een prettige leefomgeving voor zowel mens als natuur. Het bijdragen aan de leefomgeving doet het waterschap niet individueel, maar in samenspraak met bewoners, overheden en organisaties. Het Waterschap staat open voor initiatieven vanuit de maatschappij die de leefbaarheid in het grondgebied kunnen verbeteren, of van (tijdelijke)

positieve invloed kunnen zijn op de flora- en fauna in het beheergebied. Het waterschap stelt zich hier welwillend op, maar toetst wel op voorhand de juridische voorwaarden en veiligheidsaspecten. Deze zijn voor het waterschap altijd leidend aangezien veiligheid en bereikbaarheid de voornaamste doelstellingen zijn boven aanvullende maatschappelijke thema's.

Naast participatietrajecten en (incidentele) activiteiten rond het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied, heeft het waterschap oog voor het recreatief medegebruik van het wegenareaal. Multimodaliteit en het faciliteren van gezonde vormen van beweging worden belangrijk bevonden en gestimuleerd.

Naast gezondheid van bewoners houdt het waterschap toezicht op plaagsoorten die zowel voor mens als natuur overlast kunnen veroorzaken. Gezondheidsrisico's van zowel de plaagsoort als de wijze van bestrijding (chemisch of natuurlijk) worden meegewogen in het beleid.

Onder gezondheid valt ook het beperken van geluidshinder van verkeer. In de nieuwe omgevingswet wordt ook de verantwoordelijkheid van geluidsniveaus en mogelijke geluidsoverlast/hinder voor omwonenden of gebruikers bij de wegbeherende partij neergelegd.



Circulariteit en duurzaamheid

Ambitie

- Uitbreiden van dataverzameling en monitoren d.m.v. 3D scans;
- Samenwerkingsverbanden zoeken bij bodemdalingsproblematiek;
- Circulariteit in projecten met derden en aannemende partijen faciliteren en stimuleren waar mogelijk;
- Schadelijke stoffen en materialen uit de keten verwijderen wanneer deze naar boven komen.

Invulling wegbeheer Circulariteit en duurzaamheid

Het waterschap geeft invulling aan duurzaamheid in het wegenareaal door met behulp van 3D-scanmethodiek een accuraat beeld te vormen van de beheerobjecten. Hiermee kunnen gegevens over de technische staat van zowel toplaag als constructie verzameld worden, wat een betrouwbare bron van informatie geeft om het risicogestuurd beheer invulling te geven. Door de juiste onderhoudswerkzaamheden tijdig uit te voeren op de juiste locaties kan het wegenareaal zorgvuldig en duurzaam in stand gehouden worden. Er wordt gekozen de levensduur van bestaande materialen en verhardingen zo lang mogelijk te gebruiken, eventueel middels het uitvoeren van levensduurverlengend onderhoud.

Wanneer rehabilitatie of vervanging nodig is, wordt rekening gehouden met circulariteit in de keten. Veel vrijgekomen materiaal bij vervanging wordt hergebruikt, mede vanwege hoge grondstofprijzen. Daarnaast faciliteert en stimuleert het waterschap dit door op voorhand met de aannemende partijen het gesprek hierover te voeren.

Ook het circulair gebruik van natuurlijke stoffen zoals maaisel zal binnen het waterschap komende planperiode onderzocht worden.



Biodiversiteit

Ambitie

- Ecologisch maaibeleid voeren waar veiligheid dit toelaat;
- Half- en onverharde wegen in stand houden i.v.m. verhoogde biodiversiteit op en rond deze wegen;
- Soortendiversiteit verhogen d.m.v. het toepassen van ecologische streefbeelden.

Invulling wegbeheer Biodiversiteit

Het waterschap heeft oog voor de natuurlijke omgeving in haar beheergebied. Naast de connectie tussen het groenbeheer en het Waterbeheerprogramma, is ook in relatie tot wegbeheer veel te ontwikkelen dat bijdraagt aan soortendiversiteit. Zo zijn ecologische streefbeelden ontwikkeld aan de hand waarvan het waterschap haar groenstructuren ontwikkelt en beheert. Bio-divers (maai)beheer wordt binnen de organisatie gerealiseerd en gecontinueerd. Aansluitend op het bestaande groenbeleid hecht Waterschap Rivierenland waarde aan het informeren en stimuleren van gebruikers en bewoners. Communicatie over bestaand en toekomstig beleid, participatie van regionale werkgroepen en de ecologische streefbeelden wordt waar mogelijk uitgebreid.

In relatie tot projecten van gemeenten en provincies in het beheergebied van Waterschap Rivierenland wil het waterschap vroeg aan tafel zitten om mee te denken, waarbij het zich behoudend maar welwillend opstelt. De beherende organisatie heeft de ambitie rekening te houden met gebiedskenmerken in de uitvoering van projecten en ziet kansen voor het beperken van de lokale problematieken omtrent dierlijke verkeersongelukken.

Half- en onverharde wegen worden in stand gehouden waar mogelijk in verband met de verhoogde biodiversiteit op en rond deze wegen. Voor de komende planperiode staat het evalueren van beleid over slootvuil en baggerrestanten op de planning. Deze blijven momenteel liggen in de bermstroken en op de oevers, maar het afvoeren hiervan kan de soortendiversiteit mogelijk ten goede komen.

6 Hoe pakken we dit aan?

6.1 Samenwerken als deskundige en omgevingsbewuste partner

Het wegenareaal dat het waterschap beheert is gelegen in 7 gemeenten en binnen 2 provincies. Daarnaast zien we een veranderende rol van de overheid, een nieuwe Omgevingswet, vele maatschappelijke opgaven, ingrijpende infrastructurele aanpassingen (N214, verbreding A27 en A15) en verschillende belangen. Het waterschap zoekt daarom actief de samenwerking op met andere overheden, gericht op een vloeiende samenwerking tussen de verschillende organisaties. Het wegenareaal van het waterschap zorgt zowel fysiek als ook organisatorische voor verbinding. Zoals in verschillende thematiek naar voren gekomen is, zoekt Waterschap Rivierenland waar mogelijk naar de samenwerking met andere partijen. Daarnaast worden zoveel mogelijk de maatregelen gecombineerd uitgevoerd. Dit is geborgd in de integrale werkwijze.

Het waterschap is deskundig op het gebied van wegbeheer. Waar nodig wordt kennis van de medewerkers aangevuld en gedeeld. Er wordt aansluiting gezocht bij landelijk opererende kennisinstituten zoals het CROW. Voor uitvoering van (specifieke) werkzaamheden wordt samenwerking gezocht met de markt (bv. voor wegininspecties en uitvoering). Er wordt voortdurend gezocht naar innovaties en vernieuwingen in het vakgebied die bijdragen aan de uitvoering van wegbeheer binnen het waterschap.

6.2 Het waterschap als wegbeheerorganisatie

Het waterschap vervult in het beheergebied de rol van wegbeheerder. Het waterschap ziet zichzelf hierin als beherende organisatie, die meedenkt bij areaalontwikkeling, maar hierin geen actieve initiator zal zijn. Het waterschap kijkt hierbij kritisch ('ja tenzij' principe) naar de effecten op:

- Toename verkeer op bestaande areaal;
- Toename (geluids)overlast;
- Verkeersveiligheid;
- Impact op indeling 15tons zones;
- Beschikbare (rest)capaciteit op de wegen;
- Functie van de weg in bestaande routes en structuren;
- Bijdragen en impact op thema's uit de strategische visie;
- Neutraal effect op het beschikbare budget wegbeheer.

6.3 Verkeersmaatregelen in uitvoering

Op basis van het actuele verkeersveiligheidsplan geven we invulling aan verbeteringen de komende jaren. Op basis van de risico-inschatting worden de verkeersmaatregelen buiten geprioriteerd en uitgevoerd. Hierbij proberen we deze maatregelen zoveel mogelijk te integreren in de integrale programmering. Jaarlijks voeren we een project uit rondom de kwetsbare verkeersdeelnemers. Een voorbeeld hiervan is de ambitie omtrent het thema Gezondheid en leefbaarheid, waarin het waterschap ten doel stelt jaarlijks een fietsvriendelijk project uit te voeren. Daarnaast valt ook te denken aan andere vormen van langzaam verkeer en wandelaars.

Ook neemt het waterschap deel in diverse regionale verkeersoverleggen om de ambities, knelpunten en verbetermaatregelen voor de komende periode af te stemmen.

De wegwerkzaamheden worden regionaal afgestemd en vastgelegd in de regionale applicatie. Er wordt meegedaan aan regionale actiecampagnes en er vindt afstemming plaats met de brancheorganisatie voor landbouwverkeer.

Een aantal wegen binnen het areaal hebben onvoldoende draagkracht (en/of breedte) voor zwaar vrachtverkeer. Daarnaast zorgt de combinatie van vrachtverkeer en fietsers vaak voor

verkeersonveilige situaties. Het waterschap controleert in samenwerking met de politie de naleving van de 15-tons wegen. Er wordt vanuit het waterschap invulling gegeven aan het verlenen van ontheffingen (conform eisen) voor deze wegen.

6.4 Integrale werkwijze

De werkwijze van wegbeheer is grotendeels cyclisch van aard. Voor de werkstappen wordt gebruik gemaakt van het Procesmodel Beheer. Middels dit Beheerplan wordt invulling gegeven aan 'Beleed maken', de Visie & Strategie is beschreven. Dit plan vormt daarmee het kader voor vervolg.

Jaarlijks voert het waterschap een globaal visuele inspectie (conform eisen CROW) uit op het gehele wegenareaal. Deze dient een dubbel doel, het vormt de basis voor 'Programmeren' en wordt gebruikt om de huidige kwaliteit te 'Monitoren & Analyseren' (zie ook paragraaf 3.3 en jaarlijkse 1^{ste} Bestuursrapportage Programma 5).

Met behulp van het beheersysteem wordt een CROW basisplanning gegenereerd. De voorstellen vanuit het beheersysteem worden buiten getoetst middels een maatregeltoets (is dit de juiste maatregel, op het juiste moment, met de juiste kosteninschatting, wat is de prioriteit?). Hierbij wordt eerst specifiek gekeken naar de technische staat van de wegen. De prioriteit wordt medebepaald op basis van een risicoafweging; de verkeersintensiteit, de ligging, gevaarsetting, kenmerken en functie worden hierbij afgewogen.

De planningslijst van wegen wordt integraal afgewogen ten behoeve van een integrale programmering. Hierbij wordt eerst binnen het waterschap gekeken waar de wegenprojecten aan kunnen sluiten op andere werkzaamheden/projecten van het waterschap (bv. dijkverzwaringen, verhoging waterkeringen, etc.). Ook wordt gekeken naar maatregelen of verbeteringen in het kader van verkeersveiligheid (risicogestuurd). Waar mogelijk wordt hierbij aansluiting gezocht bij subsidies en andere financieringsbronnen. Dit met als doel het maximaal haalbare te realiseren binnen de beschikbare budgetten.

De programmering wordt vervolgens voorbereid. Reguliere groot onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd op basis van raamcontracten. Reconstructies en grootschalige projecten worden op basis van aparte aanbestedingen in de markt gezet. Bij de contractvorming vormt de strategische visie van het waterschap mede uitgangspunt voor gunning (bv. duurzaamheid in afwegingskader raamcontract).

Bij uitvoering van ingrijpende werkzaamheden licht het waterschap proactief directe betrokkenen, bedrijven en belanghebbenden op voorhand in over het proces en de geplande ingrepen. In een vroeg stadium worden de betrokkenen meegenomen in het proces en wordt samen nagedacht over de invulling en uitvoering ervan.

Klein onderhoud wordt jaarrond op basis van meldingen en klachten ingevuld. Waar nodig worden kleinschalige onderhoudswerkzaamheden opgebost tot regulier groot onderhoud. In andere gevallen wordt de gevaarlijke situatie (tijdelijk) opgelost. Het waterschap werkt hiervoor samen met een



aannemer. Het onderhoud van de wegbermen wordt in samenwerking met de groenbeheerder ingevuld.

Na realisatie worden de werkzaamheden gecontroleerd en opgeleverd. De maatregelen worden vastgelegd en aangepast in het wegbeheersysteem. Daarmee is de beheercyclus rond en kan deze opnieuw worden opgestart.

6.5 *Ontwikkeling assetmanagement*

Het waterschap is in de breedte van de gehele organisatie bezig met het (verder) implementeren van assetmanagement. Vanuit wegbeheer wordt hier de komende periode op aangesloten. De komende beleidsperiode wordt de assetmanagement systematiek verder ontwikkeld en geïmplementeerd voor risicogestuurd wegbeheer. Het vertrekpunt bij wegbeheer is goed, de huidige werkwijze en organisatie is vakvolwassen en past in de lijn van assetmanagement.

Voor wegbeheer wordt de komende periode in ieder geval invulling gegeven aan:

- Data op orde: heldere, actuele en eenduidige registratie van objecten;
- Risicogestuurd beheer en onderhoud: uitbouw risicogestuurde werkwijze, met afweging van kosten, prestaties en risico's voor zowel beheertechnische als verkeertechnische maatregelen;
- Integraliteit: optimaliseren afstemming maatregelen/projecten, zowel intern binnen het waterschap met andere disciplines als extern met andere stakeholders (gemeente, provincies, maar ook waterleiding, kabels en leidingen, etc.).

Colofon

Uitgave:

Beheerplan wegen, 2023 – 2027
Waterschap Rivierenland

Status:

Definitief

Datum:

07 september 2022

Projectgroep:

A.M.E.W. (Tonnie) Roelofs – Waterschap Rivierenland
J.E.H. (Hans Ewoud) Bakker – Waterschap Rivierenland
ing. M.H.M. (Maarten) Clement – Waterschap Rivierenland
ir. S.A. (Stephan) van der Geest – Antea Group
C.C. (Cas) Goselink MSc. – Antea Group
R.P.D.M. (Ruud) van Hoek – Antea Group

Illustraties en figuren:

Antea Group

