

Wegenbeheerprogramma 2022-2027

Vastgesteld 9 februari 2022



waterschap
**Hollandse
Delta**



Inhoud

1.	Inleiding	4	5	Ambities, speerpunten en doelen	26
1.1	Doel en status van het Wegenbeheerprogramma	4	5.1	Inleiding	26
1.2	Totstandkoming van het Wegenbeheerprogramma	4	5.2	Ambities en lange-termijndoelen (2050)	26
1.3	Opzet, structuur en karakter van het Wegenbeheerprogramma	5	5.3	Speerpunten (2027)	27
1.4	Leeswijzer	5			
2	Onze wegen en fietspaden	7	6	Strategie en sturing	32
2.1	Ons beheergebied	7	6.1	Inleiding	32
2.2	Onze wegen	7	6.2	Mogelijke rollen van het waterschap	32
2.3	Onze fietsvoorzieningen	8	6.3	Hoe willen we werken?	33
2.4	Het gebruik van onze wegen en fietspaden	8	6.4	Het Wegenbeheerprogramma als sturingsinstrument	35
2.5	Assetmanagement	8			
3.	De context van het wegbeheer	11		Bijlagen	36
3.1	Inleiding	11		Bijlage 1 - Kaart wegennet WSHD	37
3.2	Trends en ontwikkelingen	11		Bijlage 2 – Kaart fietspaden WSHD	38
3.3	Externe kaders	13			
3.4	Interne kaders	16			
4	Toekomstbestendig wegbeheer	19			
4.1	Inleiding	19			
4.2	We beperken onze impact op klimaat en milieu	19			
4.3	We verbeteren de klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van ons gebied	22			
4.4	We “vergroenen” en versterken de biodiversiteit	23			

1. Inleiding



1. Inleiding

1.1 Doel en status van het Wegenbeheerprogramma

Doel van het Wegenbeheerprogramma

In het Wegenbeheerprogramma van waterschap Hollandse Delta beschrijven we de doelen die we tijdens de planperiode 2022-2027 willen bereiken voor onze taak als wegbeheerder. De doelen voor deze planperiode zijn afgeleid van onze ambities voor de langere termijn (2050).

Naast de ambities voor de lange termijn en de doelen die we in 2027 bereikt willen hebben, gaat het Wegenbeheerprogramma ook in op de strategie om te komen tot realisatie van de doelen. De doelen voor 2027 en de strategie vormen de basis voor de concreet uit te voeren maatregelen. De maatregelen zelf maken geen deel uit van dit programma, maar bepalen we elk jaar opnieuw in het kader van onze reguliere planning- en controlcyclus.

Voor ons bestuur is het Wegenbeheerprogramma een belangrijk middel om te kunnen sturen op de doelen die we willen bereiken. Voor de werkorganisatie biedt het programma het kader voor de uitwerking en uitvoering van de maatregelen en het beheer en onderhoud. En voor de buitenwereld maakt het Wegenbeheerprogramma inzichtelijk wat het waterschap wil bereiken en hoe we willen samenwerken met andere partijen.

Relatie met vigerende plannen

Dit programma voor de periode 2022-2027 is een actualisatie van het Wegenbeheerprogramma 2016-2021. Het oude plan vervalt op het moment dat het nieuwe programma in werking treedt. Voorts hebben we onze maatschappelijke opgaven uit Maat op Klimaat (vastgesteld januari 2019) en het Groenbeleidsplan (vastgesteld september 2021) zo veel mogelijk verwerkt in dit Wegenbeheerprogramma.

Juridische status

Dit Wegenbeheerprogramma is een beheerplan waarmee we voldoen aan onze zorgplicht uit de wegenverkeerswetgeving. Zo regelt de Wegenwet dat openbare wegen in goede staat verkeren en dat we wegen (inclusief bermen) goed moeten onderhouden. Wanneer er als gevolg van gebreken aan de weg schade ontstaat kan een wegbeheerder overeenkomstig de regels uit Boek 6 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk worden gesteld. Met het Wegenbeheerprogramma maken we duidelijk op welke manier we de zorg voor de wegen die bij ons waterschap in beheer zijn hebben georganiseerd.

1.2 Totstandkoming van het Wegenbeheerprogramma

Vorbereiding en participatie

Bij het voorbereiden van dit Wegenbeheerprogramma hebben we voor een belangrijk deel gebruik gemaakt van de basis die we in de aanloop naar het nieuwe Waterbeheerprogramma al gelegd hebben, zoals de eerder uitgevoerde Toekomstverkenning en de doorontwikkeling van de doelenstructuur met ambities en lange-termijndoelen voor 2050, speerpunten voor 2027 en de daarbij behorende succesfactoren, acties en prestatie-indicatoren.

Een aantal belangrijke inhoudelijke onderwerpen, zoals de vraag of we als waterschap sturend of volgend zouden moeten zijn in mobiliteitsontwikkelingen, is op 8 september 2021 door de Verenigde Vergadering besproken tijdens een beeldvormende bijeenkomst.

Omdat dit Wegenbeheerprogramma vooral een actualisatie van het vorige plan is, hebben we het participatieproces beperkt tot een ambtelijke consultatieronde onder onze mede-wegbeheerders: de gemeenten in ons gebied, de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Een aantal gemeenten heeft gereageerd, waarbij de nadruk vooral ligt op het als wegbeheerders gezamenlijk optrekken. Overigens zijn we zowel ambtelijk als bestuurlijk doorlopend met onze partners en stakeholders in gesprek, of het nu gaat over de realisatie van een netwerk van doorfietsroutes, het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen of het lokale en regionale mobiliteitsbeleid. Ook oefenen we via de Unie van Waterschappen invloed uit op landelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid.

1.3 Opzet, structuur en karakter van het Wegenbeheerprogramma

Overeenkomstig de wens van de Verenigde Vergadering blijft het Wegenbeheerprogramma een eigenstandig plan. Qua opbouw en abstractieniveau volgt dit programma wel de structuur van het Waterbeheerprogramma. Zo ontstaat een uniforme en consistente aanpak van de voor Hollandse Delta belangrijke strategische beleidskaders.

Net als bij het Waterbeheerprogramma laten we ook in dit Wegenbeheerprogramma het bestaande onderscheid tussen een statisch deel (alle doelen) en een dynamisch deel (alle maatregelen) los. In het geactualiseerde Wegenbeheerprogramma beperken we ons tot het formuleren van ambities, speerpunten en doelen, op dezelfde wijze als in het Waterbeheerprogramma:

- de ambitie en de bijbehorende lange-termijndoelen geven aan welke maatschappelijke effecten we op de lange termijn (2050) willen bereiken;
- de speerpunten brengen focus aan voor de komende zes jaar (2022-2027, de planperiode van het Wegenbeheerprogramma);
- het geheel van subdoelen (kritieke succesfactoren), acties en prestatie-indicatoren geeft aan hoe we de speerpunten zullen verwezenlijken en biedt handvatten om (bij) te kunnen sturen. Dit proberen we zo veel mogelijk kwantitatief ("SMART") uit te werken, maar als dat nog niet mogelijk of relevant is, volstaan we met een kwalitatieve beschrijving.

Bij elkaar vormt het geheel van speerpunten, subdoelen en acties de basis voor alle concreet uit te voeren maatregelen. Deze maatregelen staan niet in het Wegenbeheerprogramma, maar landen in de meerjarige investerings-, onderhouds- en beheerprogramma's (asset management plannen) en uiteindelijk ook in onze reguliere planning- en controlcyclus, waarbinnen de Programmabegroting een centrale rol vervult. Met het vaststellen van de Programmabegroting worden jaarlijks middelen beschikbaar gesteld om de maatregelen te kunnen uitvoeren.

Door deze aanpassingen is het karakter van dit Wegenbeheerprogramma duidelijker geworden: een strategisch beleidskader dat jaarlijks nadere uitwerking behoeft.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding geven we in hoofdstuk 2 een beschrijving van ons areaal wegen en fietspaden en onze taken, waarbij we ook ingaan op de manier waarop we onze assets beheren en onderhouden.

In hoofdstuk 3 beschrijven we de context waarbinnen dit Wegenbeheerprogramma is opgesteld. We beschrijven trends en ontwikkelingen, evenals zich ontwikkelende kaders van de landelijke overheid en de provincie. Ook de nieuwe beleidskaders van ons eigen waterschap komen hier aan de orde.

Hoofdstuk 4 gaat dieper in op het toekomstbestendig beheer van de waterschapswegen. Dit resulteert vervolgens in hoofdstuk 5 tot het benoemen van de ambities, doelen en speerpunten.

Tot slot bieden we in hoofdstuk 6 handvatten voor de uitvoering van dit Wegenbeheerprogramma.

2. Onze wegen en fietspaden



2 Onze wegen en fietspaden

2.1 Ons beheergebied

Ons beheergebied ligt in het zuiden van de provincie Zuid-Holland en bestaat volledig uit eilanden: Goeree-Overflakkee, Voorne-Putten, Rozenburg, Tiengemeten, de Hoeksche Waard, IJsselmonde en het Eiland van Dordrecht. Het gebied wordt begrensd door de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, de Noord, de Beneden Merwede, de Nieuwe Merwede, het Hollands Diep, het Krammer-Volkerak, de Grevelingen en de Noordzee.

We hebben niet in ons volledige beheergebied een wegbeherende taak. Zo beheren we geen wegen op het Eiland van Dordrecht, op Tiengemeten en in de Rotterdamse havengebieden. In de overige delen van ons beheergebied beheren we alle wegen buiten de bebouwde kom, behalve de rijks- en provinciale wegen en een enkele gemeenteweg. Het betreft bij elkaar ruim 1.250 km weg en circa 300 km fietspad. Hiermee is Hollandse Delta een van de grootste wegbeheerders in Zuid-Holland.

Kaarten en kengetallen

Kijk voor kaarten, kengetallen en andere (geografische) informatie op ons Opendata Portaal:
data-wshd.opendata.arcgis.com

2.2 Onze wegen

Onze wegen liggen allemaal buiten de bebouwde kom. Als vanwege de uitbreiding van een kern de bebouwde komgrens verschuift, wordt het bijbehorende stukje weg overgedragen aan de betreffende gemeente. Het overgrote deel van onze wegen zijn zogeheten erftoegangswegen: wegen die bedoeld zijn om verkeer uit te wisselen, zowel op wegvakken als op kruispunten. Daarnaast beheert Hollandse Delta 57 km gebiedsontsluitingsweg: wegen die primair als functie hebben om gebieden te ontsluiten.

CATEGORIE	TYPE	KENMERKEN	AANTAL KM WEGLENGTE
Gebiedsontsluitingsweg		Doorstroming verkeer op de wegvakken; uitwisseling op kruispunten	57
Erftoegangsweg	1	Beperkte verkeersfunctie voor ontsluiting van gebieden; kantmarkering	204
	2	Beperkte breedte; geen markering; ontsluiting percelen	881
	2	Beperkte breedte; geen markering; ontsluiting van percelen; onderdeel van fietsroute	109
Fietspad			338

Erftoegangswegen

Anders dan voor wegen binnen de bebouwde kom onderscheiden we buiten de bebouwde kom twee typen erftoegangswegen. De type 1 wegen zijn bedoeld voor de hogere verkeersintensiteiten. Deze wegen kennen een breedte van 4,50 – 6,20 meter en zijn voorzien van markering. We duiden erftoegangswegen type 1 ook wel aan als doorgaande plattelandswegen. Deze wegen ontsluiten relatief grote gebieden, woonkernen of bedrijventerreinen. Hollandse Delta beheert zo'n 200 km erftoegangsweg type 1.

Het grootste deel van ons wegennet bestaat uit erftoegangswegen type 2; bijna 1.000 km. Dit zijn de wegen waar percelen direct op ontsluiten: erven, weilanden, akkers, bedrijven en woningen. Dit betekent ook een grote diversiteit aan verkeersdeelnemers. Enorme landbouwvoertuigen gaan op deze wegen samen met recreatieve wandelaars. De intensiteiten op dit type erftoegangswegen zijn laag. De belangrijkste uiterlijke kenmerken zijn de beperkte breedte (tot 4,5 meter) en het ontbreken van markering. Ruim 100 km van onze erftoegangswegen type 2 maakt deel uit van een (school)fietsroute en onderscheiden we daarom als een aparte wegcategorie.

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen vormen de verbindende schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen (van provincie of Rijk). Ze ontsluiten grotere gebieden en woonkernen. Deze wegen zijn vooral bedoeld voor de doorstroming van het verkeer en kennen om die reden ook een zwaardere verkeersbelasting dan erftoegangswegen. We beheren als waterschap 57 km gebiedsontsluitingsweg.

2.3 Onze fietsvoorzieningen

Als Hollandse Delta beheren we 338 km fietspad. Dat zijn zowel de vrijliggende fietspaden langs (voornamelijk) gebiedsontsluitingswegen als zelfstandig liggende fietsverbindingen. Afhankelijk van de plek in het netwerk van fietspaden is het gebruik heel divers. Een belangrijk deel van onze fietspaden wordt gebruikt voor doelgericht verkeer: van huis naar school, werk, winkels of maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast maken recreatieve fietsers, wandelaars, joggers en skaters gebruik van onze fietsvoorzieningen. Fietspaden maken ook onderdeel uit van een ketenreis: met de fiets naar de openbaar vervoerhalte en dan met de bus verder naar de bestemming. Om die reden zorgen we er bijvoorbeeld voor dat bij OV-haltes stallingsvoorzieningen aanwezig zijn.

2.4 Het gebruik van onze wegen en fietspaden

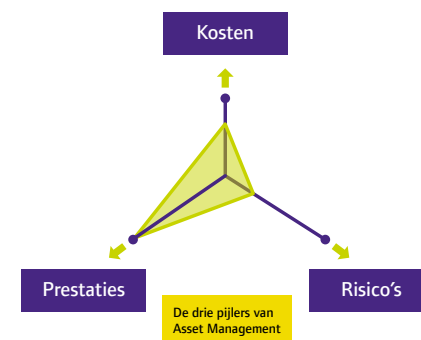
De belangrijkste functie van de waterschapswegen en fietspaden is dat ze verschillende locaties verbinden. Met een grote verscheidenheid aan vervoermiddelen maken verkeersdeelnemers gebruik van de paden en wegen om zich te verplaatsen of om goederen te transporteren. De paden en wegen leveren een bijdrage aan de bereikbaarheid van specifieke bestemmingen en zorgen voor de ontsluiting van kernen en grotere gebieden. De weginfrastructuur van Hollandse Delta vervult hiermee voor het zuidelijke deel van de provincie Zuid-Holland een belangrijke rol voor de economie en economische ontwikkelingen.

Een deel van ons wegennet ligt op dijken. Deze ligging bepaalt de gebruiksmogelijkheden van die wegen. Dat geldt ook voor wegen die langs lintbebouwing voeren. De vaak brede wegbermen maken het mogelijk om invulling te geven aan het waterschapsbeleid op het gebied van groen en biodiversiteit.

Een van de negatieve effecten van de mobiliteit op onze wegen vormt verkeersonveiligheid. Jaarlijks gebeuren er op de waterschapswegen gemiddeld 85 à 90 ongevallen waarbij doden en/of gewonden zijn te betreuren. Dit zijn ongevallen die in de registratie zijn opgenomen. Van deze ongevallen zijn er gemiddeld vier met dodelijke afloop en ruim 80 waarbij een of meer gewonden zijn gevallen. Bij bijna de helft van deze ongevallen is langzaam verkeer betrokken; voetgangers, fietsers en bromfietzers. Daarbij is in de loop van de jaren een lichte stijging waarneembaar.

2.5 Assetmanagement

Voor het beheren en onderhouden van onze wegen en fietspaden werken we bij Hollandse Delta risicogestuurd volgens de principes van assetmanagement. Simpel gezegd is assetmanagement het plannen en uitvoeren van werkzaamheden die ervoor zorgen dat de optimale balans van prestaties, risico's en kosten wordt bereikt en vastgehouden. Het doel van assetmanagement is om "in control" te zijn, oftewel om de risico's tegen acceptabele kosten op een aanvaardbaar niveau te houden. Om dat te bereiken voeren we allerlei activiteiten aan onze objecten (assets) uit, zodat we niet-acceptabele risico's zo veel mogelijk mitigeren. Denk hierbij aan onderhoudswerkzaamheden, renovaties, nieuwbouw- en vervangingsprojecten. Deze activiteiten kosten geld.



Figuur: de assetmanagement-driehoek

Zichtlijn

Assetmanagement beginnt bij het bestuur van het waterschap, als "eigenaar" van de assets und als behartiger van de verschiedenen belangen. Diese belangen werden vertaald naar beleidsdoelen, die op hun beurt weer vertaald worden naar maatregelen, die we uitvoeren. Die Verbindung zwischen diesen strategischen Zielen und den operationellen Maßnahmen heißt innerhalb des Assetmanagements die "Zichtlijn".

Die Zichtlijn macht deutlich, dass jedermann, der einen Beitrag zur Pflege der Assets leistet, sehen und verstehen muss, warum bestimmte Aktivitäten von ihm oder ihr verlangt werden.

Omdat we in dit Wegenbeheerprogramma onze strategische beleidsdoelen vastleggen, vormt dit programma het strategische vertrekpunt van de zichtlijn. De wijze waarop onze assets bijdragen aan het realiseren van deze doelen is verder uitgewerkt in ons Strategisch Asset Management Plan (SAMP) en vertalen we vervolgens door naar het assetmanagementplan (AMP) voor het programma wegen, met een onderverdeling naar een meerjarige investerings-, onderhouds- en beheeropgave.

Bedrijfswaarden

Een ander belangrijk begrip binnen assetmanagement zijn de bedrijfswaarden. Dit zijn waarden die een organisatie wil beschermen in de uitvoering van zijn werk. Het zijn waarden die ons identiteit verlenen, oftewel ons "morele kompas". Bedrijfswaarden zijn niet te verwarren met de ambities en doelen die we met dit Wegenbeheerprogramma willen bereiken.



Figuur: de basisset bedrijfswaarden van Hollandse Delta

Bedrijfswaarden zijn feitelijk de criteria die we in ieder geval in ogenschouw nemen bij het beoordelen van de mate waarin mogelijke gebeurtenissen een negatief effect kunnen hebben op de prestaties, oftewel van de risico's die we lopen. In een zogenaamde bedrijfswaardenmatrix maken we dit concreet en geven we aan in welke mate we ongewenste gebeurtenissen op de bedrijfswaarden tolereren. Ook gebruiken we de bedrijfswaarden voor het beoordelen en prioriteren van potentiële maatregelen (in de vorm van vernieuwen, onderhouden of bedienen) om risico's te beheersen. We doen dat onder meer bij het opstellen van onze jaarlijkse Programmabegroting.

Voor Hollandse Delta hebben we een basisset van vier bedrijfswaarden opgesteld (zie bovenstaande figuur). De komende jaren ontwikkelen we deze basisset stapsgewijs door en vullen we de set eventueel aan met nieuwe of aangepaste bedrijfswaarden.



Rotterdamseweg Ridderkerk

In 2020 hebben we een van onze drukste wegen, de Rotterdamseweg in Ridderkerk, helemaal opnieuw ingericht. Zo hebben we de weg duurzaam veilig gemaakt en verbeteren we de doorstroming. Zo zijn onder meer vijf nieuwe installaties geplaatst die de verkeerslichten op de kruisingen en de busbaan beter op elkaar kunnen afstemmen. Ook hebben we een verhoogde scheiding aangebracht tussen de busbaan en de rest van de weg. Door de werkzaamheden slim te plannen, hebben we de overlast voor inwoners weten te beperken.



3. De context van het wegbeheer



3. De context van het wegbeheer

3.1 Inleiding

Als waterschap Hollandse Delta zijn we niet alleen op de wereld. We voeren onze taken uit in een brede en continu veranderende maatschappelijke context, waarbinnen zich allerlei trends en ontwikkelingen voordoen die ook onze wegentaak op verschillende manieren raken. Daarnaast is er sprake van diverse kaders waarbinnen we dit plan moeten opstellen. Vaak zijn deze kaders vastgelegd in wet- en regelgeving, maar ook beleidsplannen van andere overheden zijn van belang voor de inhoud van dit Wegenbeheerprogramma.

3.2 Trends en ontwikkelingen

Toekomstverkenning WSHD

Ter voorbereiding van het opstellen van het Waterbeheerprogramma hebben we eind 2019 een toekomstverkenning uitgevoerd. De inhoud van deze verkenning (zie bijgevoegde infographic) is ook bruikbaar voor dit Wegenbeheerprogramma.

Toegepast op onze wegentaak zien we dat veranderende mobiliteitstrends er toe leiden dat er meer aandacht is voor fietsverplaatsingen over langere afstanden en dat het gebruik van elektrische fietsen en speed pedelecs toeneemt. Deze trend is zichtbaar door de realisatie van netwerken van doorfietsroutes. In 2020 vormde deze ontwikkeling de basis voor de afspraak tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de regio's om te komen tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

De effecten van de wereldwijde corona-epidemie laten zich nog moeilijk voorspellen. In hoeverre er ook op middellange termijn sprake zal zijn van meer thuiswerken en een grotere spreiding van verkeer over de werk- en weekenddagen is vooralsnog niet duidelijk.

Ook technische ontwikkelingen schrijden voort. Inmiddels is openbare verlichting voorzien van LED-lampen ingeburgerd, kunnen we als wegbeheerder online communiceren met onze verkeersregelinstallaties, is er straatmeubilair van gerecyclede materialen beschikbaar en zijn er experimenten gaande om bitumen te produceren uit de grondstoffen die resteren van het waterzuiveringsproces.

De trends, ontwikkelingen en toekomstbeelden voor het jaar 2050 zijn meegenomen bij het formuleren van de ambities en doelen voor de lange termijn. Deze behandelen we in de volgende hoofdstukken.

Trends & WSHD

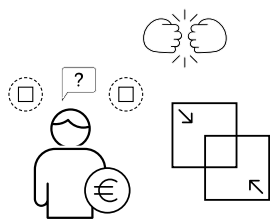
In aanloop naar dit Wegenprogramma hebben we eind 2019 een toekomstverkenning uitgevoerd. Hiernaast presenteren we de belangrijkste trends en ontwikkelingen die deze verkenning heeft opgeleverd.

Druk op de ruimte

Schaarste ruimte boven en onder de grond

Slim kiezen

Compact, meervoudig ruimtegebruik



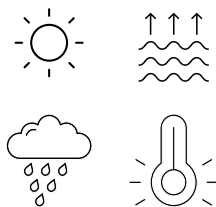
Extreem weer door klimaatverandering

Zeespiegelstijging

Koester het water

Waterkwaliteit

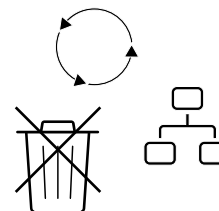
Einde maakbaarheid



Toenemende aandacht voor een circulaire economie

Denken in ketens

Afval bestaat niet meer

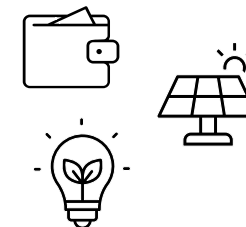


Toenemende aandacht voor een duurzame energievoorziening

Energie besparen

Energie opwekken

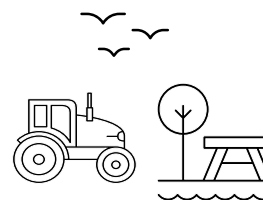
Energie terugwinnen



Opkomende stoffen en verlies aan biodiversiteit (en nieuwe vormen van landbouw)

Aanpak bij de bron

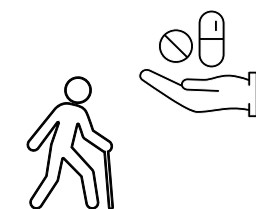
Groenbeheer



Geringe bevolkingsgroei en vergrijzing

Meer ouderen

Toename medicijngebruik

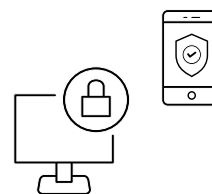


Toenemende digitalisering

Monitoren op afstand

Veiligheid?

Cybercrime

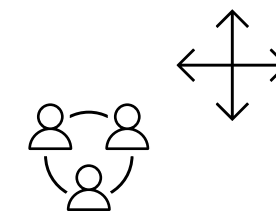


De samenleving wordt mondiger en meer in netwerken verbonden

Positie waterschap

Meer reacties

Burgerinitiatieven



3.3 Externe kaders

Bij de uitvoering van de wegentaak heeft Hollandse Delta te maken met Europese, nationale en regionale beleidskaders.

Europese afspraken op het gebied van mobiliteit, economie en duurzaamheid zijn vaak dermate abstract dat er geen sprake is van directe doorwerking in het Wegenbeheerprogramma.

Op nationaal niveau heeft het waterschap enerzijds te maken met wetgeving en anderzijds met plannen. Zo beschrijft de Wegenwet de openbaarheid van wegen en de zorgplicht die wegbeheerders hebben. De Wegenverkeerswet richt zich meer op de functie die wegen hebben voor de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en milieu. Als het gaat om de inrichting van wegen geeft het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) richtlijnen voor wegbeheerders.

Nationale plannen die direct van invloed zijn op het Wegenbeheerprogramma zijn bijvoorbeeld het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Andere plannen zoals de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de uitwerking van hoofdstuk 4 (Mobiliteit) uit het Klimaatakkoord vinden op meer indirecte wijze hun weg in het Wegenbeheerprogramma.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, met als ondertitel 'Veilig van deur tot deur'¹, heeft als ambitie nul verkeersslachtoffers: ieder verkeersslachtoffer is er één te veel.

Om dit te bereiken is een impuls nodig voor het verkeersveiligheidsbeleid als het gaat om structurele aandacht, een brede samenwerking en een proactief beleid.

Het SPV2030 zet in op vijf kernelementen:

- 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

Het verkeer verandert continu. De groep oudere inwoners neemt toe en zij blijven langer mobiel. Voertuigen veranderen. Zo is er een substantiële groei van het aantal elektrische fietsen. Digitale media beïnvloeden het dagelijks leven en innovaties leiden tot nieuwe verkeersveiligheidsvraagstukken.

¹*Veilig van deur tot deur, Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid. Het SPV is een gezamenlijke uitgaven van de ministeries van IenW en JenV, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.*



Figuur: SPV 2030

Het SPV 2030 heeft negen beleidsthema's geprioriteerd op basis van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's:

- Veilige infrastructuur
- Heterogeniteit in het verkeer
- Technologische ontwikkelingen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Onervaren verkeersdeelnemers
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders (systematisch)

De eerste drie beleidsthema's hebben een generiek karakter. Ze kijken vooral naar de risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig. Veilige infrastructuur en heterogeniteit in het verkeer zijn zeker ook thema's die bij ons als waterschap aan de orde zijn. Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers betreffen vooral ouderen en jongeren als risicogroepen en fietsen en lopen als vervoerwijzen. Vooral fietsen als modaliteit door jongeren, bijvoorbeeld op weg naar school of sportclub en door ouderen (recreatief) komen op de waterschapswegen voor.

De vier laatste onderwerpen zijn vooral gedragsthema's, bezien vanuit de individuele verkeersdeelnemer, die zich uiteraard ook op de wegen van Hollandse Delta voordoen.

Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030

Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid van de provincie Zuid-Holland² vormt de regionale uitwerking van het SPV 2030. Het Uitvoeringsprogramma rubriceert de negen beleidsthema's uit het SPV 2030 in drie aandachtsgebieden. Daaraan voegt de provincie een vierde aandachtsgebied toe: data. Als uitwerking van dit laatste aandachtsgebied heeft de provincie al een risicoprognose laten uitvoeren met als vraag waar in 2040 welke verkeersslachtoffers vallen. Fietsers op gemeentelijke 50 km per uur wegen in de grotere gemeenten zoals Dordrecht, Leiden en Gouda lopen het grootste risico. In de top-15 van hoogste ongevalsrisico's komen de waterschapswegen van Hollandse Delta³ niet voor.

²Provincie Zuid-Holland, *Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid provincie Zuid-Holland 2021 – 2030, Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland: maak een punt van nul verkeersslachtoffers, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 juni 2021.*

³Qua bestuurlijke organisatie zijn er twee verkeersveiligheidsregisseurs. Naast de provincie Zuid Holland is dit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De waterschapswegen op Goeree Overflakkee en in de Hoeksche Waard vallen onder regie van de provincie.

In het Uitvoeringsprogramma onderkent de provincie Zuid-Holland dat er op waterschapswegen lang niet altijd voldoende ruimte is om maatregelen conform de CROW-richtlijnen uit te voeren. Daar komt bij dat waterschapswegen vaak door polders en over (soms bochtige en smalle) dijken voeren, waardoor de kans op ongevallen groter is. Belangrijk voor de inrichting van wegen is dat functie en vormgeving met elkaar in evenwicht zijn. De snelheidslimiet van 60 km per uur is soms moeilijk afdwingbaar door drempels, versmallingen en rotonden.

Als regisseur wil de provincie Zuid-Holland stimuleren dat alle wegbeheerders een plan maken voor het duurzaam veilig inrichten van hun wegen. De provincie ontwikkelt ook een netwerk van doorfietsroutes.

Bij landbouwverkeer spelen tegenstrijdige belangen. Vanwege omvang, massa en snelheid gaat landbouwverkeer niet samen met fietsverkeer. Vanwege een vlotte doorstroming op provinciale wegen is landbouwverkeer op provinciale wegen ook niet altijd wenselijk. Om deze reden gaat de provincie een afwegingskader maken om handen en voeten te geven aan dit dilemma.

Dit afwegingskader is voor ons van belang vanwege de mogelijkheid dat er meer landbouwvoertuigen over waterschapswegen kunnen gaan rijden en over grotere afstanden.

In de meer mens- en gedragsgerelateerde veiligheidsthema's uit het SPV en het provinciale Uitvoeringsprogramma kunnen we in voorkomende gevallen participeren.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

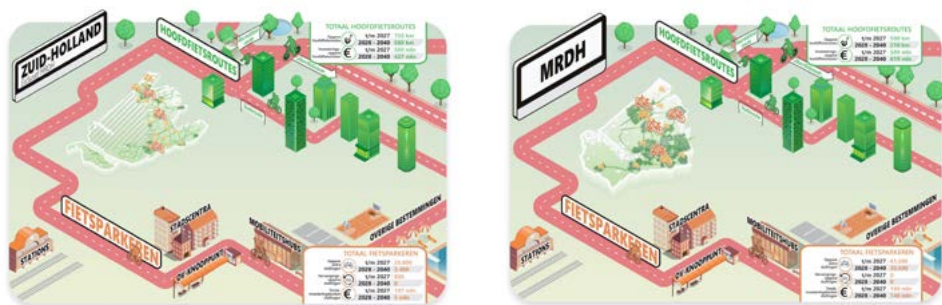
De fiets als volwaardige vervoerswijze en als alternatief voor openbaar vervoer en auto is het doel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het groeiende aantal fietsers veilig de ruimte bieden en meer mensen stimuleren om de fiets naar het werk te pakken vormen hierbij de kern.

De brief aan de Tweede Kamer over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets⁴ beschrijft drie centrale thema's:

- Vlot en veilig doorfietsen: de ambitie is om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes binnen en buiten de bebouwde kom waar vlot en veilig op doorgefietst kan worden.
- Moeiteloos en veilig de fiets kunnen stallen: om de fiets makkelijk onderdeel te laten zijn van de reis moeten op (OV-)knooppunten, in binnensteden en op plekken waar veel extra huizen worden gebouwd goede fietsvoorzieningen zijn.
- Benutten van potentie: dit betreft vooral flankerende maatregelen die inzetten op meer fietsers, fietsen over langere afstanden en langer blijven doorfietsen.

⁴Brief van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 8 maart 2021 over de hoofdlijnen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Voor Zuid-Holland en het MRDH-gebied zijn de opgaven in bijgaande factsheets verwoord⁵:



Figuur: Factsheets Nationaal Toekomstbeeld Fiets

De gezamenlijke overheidspartners gaan aan de slag om het Nationaal Toekomstbeeld Fiets te maken. Daarbij is afgesproken om regionale fietsnetwerkplannen op te stellen, waardoor het landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur wordt gerealiseerd.

⁵Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, Tour de Force, maart 2021

Samen verder fietsen 2016 – 2025 en uitvoeringsagenda

Het fietsbeleid van de provincie Zuid-Holland is in april 2016 door Provinciale Staten vastgelegd. Het Fietsplan ‘Samen verder fietsen’ 2016-2025⁶ en de Uitvoeringsagenda Fiets⁷ geven duidelijk aan: Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets. In het Fietsplan zijn drie doelen geformuleerd:

1. Vaker en verder fietsen: hierbij zet de provincie in op forenzen en doelgroepen die niet zo vaak gebruik maken van de fiets.
2. Veilig fietsen: het gaat hier uiteraard om alle fietsers. Daarbij is er extra aandacht voor fietsende ouderen en fietsende jongeren.
3. Innovatieve, energieneutrale fietspaden: de provincie wil fietsen nog duurzamer maken door in te zetten op CO2-reductie bij aanleg, beheer en onderhoud.

⁶Samen verder fietsen, Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016 -2025, februari 2016.

⁷Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen, Provincie Zuid-Holland, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016

Het utilitaire fietsnetwerk omvat de fietsroutes voor het zogeheten doelgericht gebruik naar school, naar werk, naar familie, naar winkels en maatschappelijke voorzieningen. Voor dit utilitaire fietspadennetwerk onderscheidt het Fietsplan een Hoofdnet met meer dan 500 fietsers per etmaal en een Plusnetwerk (> 1.500 fietsers per etmaal). In ons beheergebied liggen tal van dergelijke fietsroutes.



Kijk voor een overzicht van diverse fietsnetwerken op staatvan.zuid-holland.nl/portfolio_page/fietsnetwerk/

Nast het utilitaire fietspadennetwerk kent het Fietsplan ook een recreatief fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk bestaat uit twee onderdelen: het Lange-afstandfietsnetwerk en het Fietsknooppuntennetwerk. Dit laatste netwerk is fijnmaziger. De beide netwerken vullen elkaar aan. In een aantal gevallen vallen het utilitaire netwerk en het recreatieve fietsnetwerk samen. Veel van de fietspaden die we als waterschap in beheer hebben maken deel uit van dit recreatieve fietspadennetwerk.

3.4 Interne kaders

Ook door ons waterschap zelf vastgestelde bestuurs- en beleidsstukken zijn kaderstellend voor de inhoud van dit Wegenbeheerprogramma. In deze paragraaf geven we daar een beknopt overzicht van. Daarbij starten we met het rapport van de rekenkamercommissie over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het wegenbeheer. Daarna volgen kaderstellende onderwerpen, die vanuit een integrale benaderingswijze van de wegenbeheertaak kunnen worden gerealiseerd.

Rapport rekenkamercommissie: Wegbeheer of weg ermee?

De rekenkamercommissie waterschap Hollandse Delta heeft eind 2020 onderzoek gedaan naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de wegenbeheertaak van het waterschap⁸. Aanleiding voor het onderzoek door de rekenkamer vormde de behandeling van de wegenbeheertaak begin 2020 in de commissie Waterveiligheid, Wegen en Vergunningverlening van het waterschapsbestuur. Aan de hand van een zevental vragen heeft de rekenkamer de doelmatigheid en doeltreffendheid van de wegenbeheertaak onderzocht. Belangrijke onderwerpen betroffen de ontwikkeling in kwaliteit van de waterschapswegen, de geformuleerde doelstellingen en het bereiken ervan, de betekenis van de formatieve onderbezetting en de wijze waarop het bestuur over de wegenbeheertaak wordt geïnformeerd.

⁸Rekenkamercommissie waterschap Hollandse Delta, *Wegbeheer of weg ermee?*, versie voor ambtelijk wederhoor, 27 januari 2021

De voorlopige conclusies van de rekenkamercommissie zijn helder:

- Na een aanvankelijk substantiële terugval in de kwaliteit van de wegen (twee derde kreeg het predicaat matig tot zeer slecht) is na 2019 een langzaam herstel merkbaar. Daarbij moet ook worden aangetekend dat begin 2019 de doelstelling van maximaal 6 procent zeer slechte kwaliteit wegen gewijzigd is naar 15 procent zeer slechte wegen per gemeente.
- De instrumenten om de kwaliteit van wegen en wegmeubilair te monitoren verbeteren aanzienlijk.
- Van de twintig gestelde doelen constateert de rekenkamercommissie dat er zes aantoonbaar zijn gehaald. Dit betreffen vaak de operationele doelstellingen over bijvoorbeeld de categorisering van wegen en de inrichting van een weg hiermee in overeenstemming brengen.

- De rekenkamercommissie constateert dat het Wegenbeheerprogramma de kaders biedt voor veilig ingerichte wegen. Door het programma is er ook meer sturing op wegkwaliteit. Daarbij merkt de rekenkamercommissie tegelijkertijd op dat de verbetering van de wegkwaliteit vooral een gevolg is van de investeringsimpuls Huis op Orde uit 2019. Deze investeringsimpuls concentreert zich vooral op “asfalt” en niet op de organisatie.
- De rekenkamercommissie stelt dat de wegenbeheertaak vooral operationeel van karakter is. Strategiebepaling en evaluatie van het gevoerde beleid krijgen relatief weinig aandacht. Naar mening van de rekenkamercommissie ligt de focus van het wegenbeheer te veel op het in stand houden van het wegenareaal en te weinig op lange-termijndoelen en organisatorische verbeteringen.
- Het wegbeheer wordt nauwelijks beïnvloed door onderbezetting. Dit vanwege de externe inhuur. Hierdoor is er wel sprake van een beperkte institutionele kennisopbouw en implementatie van professioneel wegenbeheer.
- De rekenkamercommissie concludeert dat het bestuur slechts in beperkte mate wordt geïnformeerd over doelmatigheid en doeltreffendheid. Over een deel van de doelstellingen wordt niet gerapporteerd. Door het ontbreken van systematische evaluatie valt over de doelmatigheid nauwelijks iets te zeggen.

Maat op Klimaat

Op 31 januari 2019 heeft ons algemeen bestuur Maat op Klimaat vastgesteld. In dit document hebben we, met name gezien de enorme gevolgen van klimaatverandering die op ons af komen, een aantal maatschappelijke opgaven geformuleerd voor de lange termijn (2030/2050):

- we bereiden ons daadkrachtig en flexibel voor op het versneld veranderende klimaat;
- we voeren onze taken in 2030 volledig energieneutraal uit en we brengen in 2030 het gebruik van fossiele brandstoffen en de CO₂-uitstoot zoveel mogelijk terug;
- we handelen duurzaam en voeren onze taken in 2030 voor de helft circulair uit. In 2050 opereren we volledig circulair.

Op de opgaven uit Maat op Klimaat, die inmiddels ook een wettelijke en bestuurlijke basis kennen in de Klimaatwet en het Klimaatakkoord, komen we terug in hoofdstuk 4.

Bestuursprogramma 2019-2023

Na de waterschapsverkiezingen van maart 2019 is, onder het motto ‘Samen aan de slag’ een Bestuursprogramma opgesteld voor de periode tot aan de volgende verkiezingen in 2023. Dit programma is op 27 november 2019 door onze Verenigde Vergadering vastgesteld.

Het Bestuursprogramma bestaat uit vier onderdelen:

- Basis op orde, niet alleen gericht op het realiseren van de doelstellingen uit het (huidige) Water- en Wegenbeheerprogramma maar ook en vooral op het wegwerken van achterstanden in het onderhoud en het renoveren of vervangen van verouderde installaties.
- Externe samenwerking, bedoeld om de samenwerking met externe partijen te versterken, mede gelet op de in aantocht zijnde Omgevingswet.
- Interne samenwerking, over het samenspel tussen algemeen bestuur, dagelijks bestuur en ambtelijke organisatie.
- Bestuurlijke vernieuwing, onder meer gericht op een andere manier van vergaderen via de BOB-structuur (beeldvormend, oordeelsvormend, besluitvormend) en door het instellen van een Agendacommissie.

Groenbeleidsplan 2022-2027 – Buitengewoon Groen

Met als ondertitel ‘Groene kansen voor onze kerntaken’ biedt het Groenbeleidsplan de kaders voor Hollandse Delta om als groot-groene grond-bezitter in te spelen op klimatologische en maatschappelijke ontwikkelingen. De kern van het groenbeleid is het behouden van landschappelijke waarden en het versterken van de biodiversiteit. Daarnaast willen we de klimaatadaptieve en klimaatmitigerende waarde van groen vergroten.



Langs veel waterschapswegen bevinden zich groene bermen, waarin vaak ook bomen staan. Deze bermen vormen een groen lint en zijn daarmee ook bepalend voor het landschap. Die bermen bieden de uitgelezen kans om ecologische gebieden met elkaar te verbinden. Met het ecologisch beheer van de bermen vergroten we de biodiversiteit. We willen onze wegbermen zoveel mogelijk ecologisch beheren.

Het minimale percentage ecologisch beheer voor deze planperiode is 60%. In de planperiode wordt bekeken of het haalbaar is dit percentage verder te vergroten. Dit willen we bereiken door op een andere manier te maaien, waarbij we het maaisel afvoeren. Door fasering in het maaionderhoud zorgen we er voor dat er variatie in poldergebieden ontstaat.

Omgevingsvisie WSHD

Parallel aan het opstellen van dit Wegenbeheerprogramma werken we ook aan een omgevingsvisie. Deze visie bouwt voort op de Wateragenda uit 2019. Voor een waterschap wordt een omgevingsvisie onder de Omgevingswet geen verplichting, voor de provincie en gemeenten wel. Om te waarborgen dat onze belangen goed in de omgevingsvisies van provincie en gemeenten worden geborgd, vinden we het wel wenselijk om over een eigen omgevingsvisie te beschikken. Onze omgevingsvisie geeft dan ook weer hoe wij als waterschap onze belangen zien in relatie tot de inrichting van onze fysieke omgeving. De visie vormt daarmee een leidraad voor het maken van ruimtelijke keuzes, nu en in de toekomst. Ook zorgt de visie voor uniformiteit in ons handelen en kan deze als houvast dienen bij latere beleidsvorming. Het is de bedoeling dat we onze omgevingsvisie periodiek gaan actualiseren.

In het kader van de Omgevingsvisie werken we aan een aantal zogenaamde “leidende principes”. Deze principes geven de koers aan die we richting 2050, met een doorkijk naar 2100, willen varen en hangen dan ook samen met de ambities en doelen voor de lange termijn die we in onze Water- en Wegenbeheerprogramma’s hebben geformuleerd.

De leidende principes worden algemeen geldend voor ons hele beheergebied. We willen echter gebiedsspecifieke accenten aanbrengen voor de eilanden waaruit ons beheergebied bestaat. Die eilanden zijn immers niet allemaal gelijk. We stellen voor de deelgebieden zogenaamde “gebiedsperspectieven” op, die we gaan bespreken met onze partners in die verschillende deelgebieden. Net als de leidende principes worden ook de gebiedsperspectieven onderdeel van onze omgevingsvisie.

4. Toekomstbestendig wegbeheer



4 Toekomstbestendig wegbeheer

4.1 Inleiding

De uitdagingen van een (Hollandse) Delta

Onze planeet staat onder druk door de groeiende wereldbevolking en een toenemend welvaartsniveau. We hebben te maken met klimaatverandering, milieuvuiling, uitputting van schaarse grondstoffen en de bodem en achteruitgang van de biodiversiteit. Dit alles heeft gevolgen voor de leefbaarheid, de gezondheid van mens, plant en dier en de voedselzekerheid.

Ook als wegbeheerder ondervinden we bijna dagelijks de gevolgen van klimaatverandering. We hebben te maken met grotere weersextremen, heviger buien en perioden van ernstige droogte en aanhoudende warmte. Dit heeft effect op de kwaliteit van de wegverhardingen en – minder zichtbaar – op de fundering en de ondergrond waar de wegen hun stabiliteit aan ontleen. Ook zien we steeds meer exotische planten en dieren in ons gebied die de inheemse flora en fauna verdringen en het weg- en bermbeheer soms bemoeilijken.

Toekomstbestendig wegbeheer: voorkómen, aanpassen en vergroenen

De ontwikkelingen die op ons afkomen raken ons wegbeheer. We zullen dan ook onze bijdragen moeten leveren om verdere klimaatverandering tegen te gaan en ons tijdig aan te passen aan nieuwe omstandigheden. We zetten daarom in op de volgende sporen:

- We gaan klimaatverandering tegen door zelf minder energie uit fossiele bronnen te gebruiken en zo de uitstoot van broeikasgassen terug te brengen naar nul.
- We gaan circulair werken zodat ons handelen geen negatieve impact meer heeft op onze planeet.
- We gaan onze assets steeds duurzamer ontwerpen, aanleggen, beheren en onderhouden. Dit met het oog op (toekomstige) gevolgen voor klimaat, milieu en biodiversiteit.
- We passen de inrichting van ons gebied aan de consequenties die de klimaatverandering nu al heeft aan. Dat doen we op een “groene” manier, door zo veel mogelijk mee te bewegen met de natuur en zo ook de biodiversiteit te bevorderen.
- Samen met gemeenten, de landbouwsector en andere actoren werken we aan het herstel van de sponswerking van de bodem om water te bergen in natte perioden en te anticiperen op langdurige droge perioden. Dat betekent ook dat we anders omgaan met hemelwater.

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op bovengenoemde thema's en ambities, die allemaal zijn gericht op het **toekomstbestendig** maken van ons wegbeheer en daarmee van ons woon-, werk- en leefgebied.

4.2 We beperken onze impact op klimaat en milieu

Ons wegbeheer toekomstbestendig maken begint met het beperken van onze (negatieve) impact op klimaat en milieu. Hiermee willen we – door duurzaam te handelen – klimaatverandering, milieuvuiling en de toenemende schaarste aan grondstoffen zo veel mogelijk tegengaan. In deze paragraaf beschrijven we de kaders die hierop van toepassing zijn, welke doelen we willen bereiken en (op hoofdlijnen) wat we daarvoor gaan doen.

Kaders

Wereldwijd is er veel aandacht voor het tegengaan van klimaatverandering. Zo hebben de Verenigde Naties het klimaat in 2015 benoemd als één van de zeventien ‘Sustainable Development Goals’ voor het jaar 2030. Tijdens de VN-klimaatop van Parijs in 2015 is hierover een akkoord gesloten, waarbij landen hebben afgesproken om de opwarming van de aarde onder de twee graden te houden, en bij voorkeur zelfs onder de anderhalve graad. Hiervoor moeten we de uitstoot van broeikasgassen fors terugdringen door energie uit fossiele bronnen te vervangen door hernieuwbare energie en ons grondstoffengebruik terug te dringen.

Om deze doelen te halen streeft Nederland naar 49% reductie van de uitstoot van broeikasgassen in 2030, en uiteindelijk naar 95% reductie in 2050 (= klimaatneutraal). Beide doelstellingen worden afgezet tegen de uitstoot in het jaar 1990 en zijn vastgelegd in de Klimaatwet die in 2020 is ingegaan. Over deze doelstellingen is ook een Klimaatakkoord afgesloten, dat door meer dan honderd partijen – waaronder de Unie van Waterschappen – is ondertekend. In dit akkoord staan afspraken over de manier waarop we de 49% reductie in 2030 gaan bereiken. De belangrijkste, voor waterschappen relevante afspraken gaan over:

- de energiebesparingsopgave voor de waterschappen en onze bijdrage aan de Regionale Energie Strategieën;
- het streven naar een klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterbouw in 2030 (inclusief circulair uitvragen vanaf 2023 en circulair aanbesteden vanaf 2030);
- het gebruik van zero-emissie materieel en een normering op de CO₂-uitstoot van werkgerelateerd verkeer.

Naast de klimaatverandering zien we ook dat de beschikbaarheid van grondstoffen afneemt, terwijl de vraag juist groter wordt door de groeiende en meer welvarende wereldbevolking. Bovendien zijn we voor veel grondstoffen afhankelijk van het buitenland en hebben veel (fossiele) grondstoffen, zowel bij de winning als in het gebruik, een negatieve impact op het klimaat en het milieu. In Nederland zijn we daarom gestart met het programma “Nederland circulair in 2050”. Naast het zuiniger en efficiënter gebruiken van bestaande grondstoffen richt dit programma zich ook op het gebruik van nieuwe grondstoffen die duurzaam geproduceerd, hernieuwbaar (onuitputtelijk) en algemeen beschikbaar zijn. Denk bijvoorbeeld aan biomassa. Doelen voor circulariteit zijn om in 2030 50% minder primaire grondstoffen (mineralen, metalen en fossiel) te gebruiken en om in 2050 volledig circulair te zijn: een economie zonder afval, waarbij alles draait op herbruikbare grondstoffen. Deze doelstellingen zijn vastgelegd in het Grondstoffenakkoord uit 2017, waar ons waterschap

zich via de Unie van Waterschappen aan heeft verbonden.

Het Grondstoffenakkoord is landelijk uitgewerkt in een vijftal transitie-agenda’s. In de agenda voor de bouw staan doelstellingen die ook op waterschappen van toepassing zijn: publieke opdrachtgevers hebben met de bouwsector afgesproken dat in 2030 100% circulair wordt aanbesteed. Om dat te bereiken zal er vanaf 2023 100% circulair worden uitgevraagd. Met een jaarlijks inkoopvolume van ca. € 2 miljard kunnen waterschappen de markt sturen om minder of duurzamere materialen te gebruiken en meer in te zetten op hergebruik. Waterschappen dragen bij aan de ontwikkeling naar een circulaire economie door de juiste keuzes te maken bij planvorming, ontwerp en aanbesteding van bouw- en infraprojecten.

Doelen en acties op hoofdlijnen

In 2019 hebben we als Hollandse Delta met Maat op Klimaat al vastgesteld:

- dat we onze taken in 2030 volledig energieneutraal uitvoeren;
- dat we in 2030 zowel ons gebruik van fossiele brandstoffen als onze CO₂-uitstoot zo ver mogelijk hebben teruggebracht;
- dat we onze taken in 2030 voor de helft circulair uitvoeren;
- en dat we in 2050 een volledig circulair werkend waterschap zijn.

Hiermee werken we aan een klimaatneutraal WSHD in 2050. Dit betekent dat we bij de uitvoering van onze taken nagenoeg geen broeikasgasemissies meer zullen uitstoten.

Het realiseren van deze doelstellingen is een forse opgave die we voortvarend willen aanpakken. Gezien de levensduur van onze assets moeten we bij renovatie of nieuwbouw dan ook nu al circulaire en duurzame keuzes maken. Daarom werken we de komende planperiode aan de volgende activiteiten:

- We beperken onze CO₂-uitstoot door energie te besparen binnen al onze primaire processen en door mee te werken aan het opwekken van hernieuwbare energie op onze assets. Deze CO₂-neutraal opgewekte energie gebruiken we bijvoorbeeld voor onze straatverlichting, die uiteindelijk waar mogelijk voorzien zal zijn van LED-verlichting.
- We doen ervaring op met circulair ontwerpen, circulair beheer en onderhoud en circulair uitvragen en inkopen. Dat is meer dan bestaande processen optimaliseren en vraagt om andere samenwerkingspartners en financiële afwegingen, en om experimenteerimte, tijd en lef. We maken daarbij gebruik van bestaande ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld gerecycled of te recyclen straatmeubilair en verharding. We staan open voor innovatieve toepassingen, zeker als het om grondstoffen uit onze eigen zuiverings- en onderhoudsprocessen gaat.

- We borgen duurzaam werken binnen onze bestaande werkprocessen, zodat duurzaamheid een vanzelfsprekendheid wordt.
- Bij de uitvoering van onze taken werken we volgens de principes van de “Aanpak Duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw”. Dat helpt ons om duurzaamheid goed mee te nemen vanaf de allereerste planvorming tot aan het aanbesteden van (onderhouds) projecten. Daar hoort ook bij dat we, daar waar dat toegevoegde waarde heeft, DuboCalc gebruiken in EMVI- aanbestedingen, waarbij een zo laag mogelijke Milieu Kosten Indicator (MKI) een gunningscriterium kan zijn.

Deze doelstellingen en activiteiten nemen we over in dit Wegenbeheerprogramma en vertalen we zo veel mogelijk door in het volgende hoofdstuk over de ambities en speerpunten voor onze taak als wegbeheerder.



Duurzaam en circulair wegbeheer

Hergebruik van asfalt

Van bestaand asfalt ter plekke nieuw asfalt maken en direct toepassen; dat is de uitdaging waar wegbeheerders en wegenbouwers voor staan. Naar het opnieuw kunnen gebruiken van oud asfalt wordt al sinds het einde van de vorige eeuw onderzoek gedaan. Daarbij concentreert de opgave zich op de toepassing van bitumen. Asfalt bestaat uit een mengsel van zand, grind en vulstof. Bitumen ‘lijmt’ deze ingrediënten aan elkaar en zorgt voor de noodzakelijke flexibiliteit van asfalt. Door veroudering verliest het bitumen zijn bindende eigenschappen. Met nieuwe biobased toevoegingen is het mogelijk de chemische eigenschappen van bitumen te herstellen, zodat het vernieuwde asfalt weer aan de technische specificaties voldoet.

Alternatief voor bitumen

Bitumen is een aardolieproduct. Om de afhankelijkheid van fossiele stoffen te verminderen studeren we op bio-bitumen. In 2021 is een onderzoek gestart naar de vraag of reststromen uit rioolwaterzuiveringsinstallaties bruikbaar zijn voor de ontwikkeling van bio-bitumen.

4.3 We verbeteren de klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van ons gebied

Het toekomstbestendig maken van ons wegbeheer betekent niet alleen dat we klimaatverandering moeten tegengaan (klimaatmitigatie, zie vorige paragraaf) maar ook dat we ons zullen moeten aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering die we nu al ervaren. Dit noemen we klimaatadaptatie. Meer specifiek zijn de gevolgen die klimaatadaptatie heeft voor de ruimtelijke inrichting van ons gebied, oftewel ruimtelijke adaptatie.

Kaders

Om de aanpak van een klimaatbestendige en (water)robuuste inrichting van ons land te versnellen is in 2017, als onderdeel van het Deltaprogramma, het eerste Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) verschenen. Het DPRA bestaat uit vier inhoudelijke onderdelen – wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van een overstroming – en beschrijft zeven ambities:

1. Kwetsbaarheden in beeld brengen met behulp van een stresstest.
2. Via een risicodialoog komen tot een adaptatiestrategie.
3. Een uitvoeringsagenda met concrete maatregelen opstellen.
4. Klimaatadaptatieve maatregelen koppelen aan andere opgaven in de fysieke leefomgeving.
5. Klimaatadaptatie stimuleren en faciliteren.
6. Klimaatadaptatieve doelen reguleren en borgen.
7. Schade beperken bij calamiteiten (restrisico).

Doelen en acties op hoofdlijnen

Onze ambitie is dat inwoners en bedrijven veilig en met plezier en succes in ons gebied kunnen blijven wonen, ondernemen en recreëren, en dat we bijdragen aan het robuust en veerkrachtig maken van onze leefomgeving. Er komt meer ruimte voor water; niet alleen letterlijk maar ook bij de voorbereidingen van plannen voor de ruimtelijke inrichting. Met andere woorden: in 2050 is de Hollandse Delta klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.

Deze opgave hebben we in 2019 vastgelegd in Maat op Klimaat en de Routekaart Ruimtelijke Adaptatie. In Maat op Klimaat hebben we de opgave geformuleerd dat we ons daadkrachtig en flexibel voorbereiden op het versneld veranderende klimaat. Deze opgave hebben we verder uitgewerkt in de Routekaart Ruimtelijke Adaptatie die de volgende doelstellingen kent:

- we voldoen aan het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie door uitvoering te geven aan de daarin opgenomen ambities;
- we werken samen met overheidspartners en belanghebbenden;
- we bewegen naar de voorkant van ruimtelijke planprocessen.

Deze doelstellingen en activiteiten nemen we over in dit Wegenbeheerprogramma, in het besef dat de mogelijkheden om hier vanuit onze wegentaak een bijdrage aan te leveren relatief beperkt zijn. Te denken valt aan de rol die onze waterschapswegen kunnen spelen bij het evacueren van gebieden in het geval van een overstroming, en mogelijk kan ook de wijze waarop we onze wegen inrichten een bijdrage leveren aan het klimaatbestendig inrichten van ons beheergebied. Dit alles vergt eerst nog nader onderzoek.

4.4 We “vergroenen” en versterken de biodiversiteit

Onder invloed van klimaatverandering en milieuvuiling staat de biodiversiteit mondiaal onder druk. Dat merken we ook in Nederland: van alle inheemse plant- en diersoorten die we in 1900 in ons land hadden is een groot deel verdwenen, zo blijkt uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving. Naast klimaatverandering en milieuvuiling vormen ook niet-duurzame landbouw, ontbossing, infrastructuur, verstedelijking en energieproductie bedreigingen voor de natuur. In de maatschappij zien we dan ook een toenemende aandacht voor en waardering van groen. Bomenkap of andere aantastingen van natuur en landschap leiden dan ook niet zelden tot grote maatschappelijke verontwaardiging.

Toekomstbestendig weg- en bermbeheer wordt door deze ontwikkelingen in toenemende mate ook een ‘groener’ en meer op biodiversiteit gericht beheer. Daar gaan we in deze paragraaf dieper op in.

Kaders

Sinds 2017 is de Wet Natuurbescherming van kracht waarin enkele oudere wetten zoals de Flora- en Faunawet zijn samengevoegd. In de Wet Natuurbescherming wordt beschreven welke handelingen in relatie tot natuur zijn toegestaan. Een praktische uitwerking hiervan is de Gedragscode voor waterschappen, opgesteld door de Unie van Waterschappen, waarin voorschriften voor natuurvriendelijk werken zijn opgenomen.

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en de provincies hebben in 2019 de natuurambitie Nederland Natuurpositief opgesteld. Volgens deze nota moet de natuur niet alleen binnen natuurgebieden versterkt worden, maar ook in steden, op het platteland en in de grote wateren. Het natuurbeleid wordt ontwikkeld in samenhang met andere uitdagingen, zoals de ontwikkeling van kringlooplandbouw.

Op het gebied van de biodiversiteit werd al in 1992, in Rio de Janeiro, een mondiaal verdrag afgesloten. Met dit Biodiversiteitsverdrag van de Verenigde Naties verplichtten landen zich niet alleen de biodiversiteit in hun eigen land te beschermen maar ook maatregelen te nemen ter ondersteuning van de bescherming van de biodiversiteit in ontwikkelingslanden. Meer recent heeft een brede coalitie van overheden, bedrijven en andere (maatschappelijke) partijen zich verenigd om samen te werken aan het Deltaplan Biodiversiteitsherstel. In 2020 hebben, via de Unie, ook de waterschappen zich hierbij aangesloten.

Doelen en acties op hoofdlijnen

Ons zuidwestelijk Deltagebied is een blauw-groen kloppend hart, met de grote rivieren en de Deltawateren als ‘slagaders’ en het netwerk van dijken, kreken, wegen, wegbermen, landschapselementen, bossen en stedelijk groen als ‘aders en haarvaten’. Als waterschap zijn we eigenaar en beheerder van een groot deel van dit netwerk, dat de ruggengraat vormt voor de biodiversiteit en (de beleving van) het landschap.

Vanuit een gezamenlijk belang voor een veilige en leefbare delta voor mens, dier en plant willen we, samen met andere partijen, meer gaan meebewegen met de natuur. Om dat te bereiken streven we naar een vergroening van onze taken. In ons Groenbeleidsplan 2022 - 2027 (september 2021) hebben we dan ook aangegeven dat we het behouden van landschappelijke waarden en het vergroten van de biodiversiteit als een maatschappelijke en essentiële taak voor het waterschap zien.

Langs veel waterschapswegen bevinden zich groene bermen, waarin vaak ook bomen staan. Deze bermen vormen een groen lint en zijn daarmee ook bepalend voor het landschap. Die bermen bieden de uitgelezen kans om ecologische gebieden met elkaar te verbinden. Met het ecologisch beheer van de bermen vergroten we de biodiversiteit. We willen onze wegbermen zoveel mogelijk ecologisch beheren. Het minimale percentage ecologisch beheer voor deze planperiode is 60%. In de planperiode wordt bekeken of het haalbaar is dit percentage verder te vergroten. Dit willen we bereiken door op een andere manier te maaien, waarbij we het maaisel afvoeren. Door fasering in het maaionderhoud zorgen we er voor dat er variatie in poldergebieden ontstaat.

Ook deze doelen en activiteiten nemen we over in dit Wegenbeheerprogramma en geven we een plek in de ambities en speerpunten in het volgende hoofdstuk.

5. Ambities, speerpunten en doelen



Ambitie wegen 2050

We zorgen ervoor dat gebruikers ons netwerk van wegen en fietspaden veilig kunnen gebruiken. Dat doen we door de gewenste functie, het gebruik en de vormgeving op elkaar af te stemmen. Bovendien bieden we bereikbaarheid overeenkomstig de functie die onze wegen en fietspaden hebben binnen het totale infrastructuurnetwerk. Onderwerpen als duurzaamheid, circulariteit en biodiversiteit krijgen een volwaardige plek bij de manier waarop we onze wegentaak uitvoeren.

We voeren onze wegentaak op een duurzame wijze uit.

We hanteren duurzaamheid als leidend principe voor het beheer en onderhoud van het wegennet.

We richten wegen en fietspaden duurzaam veilig in, passend bij hun functie in het infrastructuurnetwerk.

Door onze wegen en fietspaden (duurzaam) veilig in te richten bevorderen we de verkeersveiligheid.

Met onze wegen en fietspaden dragen we bij aan de mobiliteit binnen ons beheergebied.

Met robuuste netwerken voor alle modaliteiten zorgen we voor een goede bereikbaarheid en dragen we bij aan de mobiliteitstransitie.

We differentiëren het onderhoudsniveau al naar gelang de functie van de weg of het fietspad binnen het infrastructuurnetwerk.

■ Lange-termijndoelen wegen 2050

□ Speerpunten wegen 2027

5 Ambities, speerpunten en doelen

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de kaders voor het wegenbeheer. Naast de lange termijn ambities beschrijven we in dit hoofdstuk van het Wegenbeheerprogramma de te bereiken doelen voor de planperiode tot 2027. Daarbij beperkt het programma zich niet alleen tot onderwerpen die aan de wegentaak zijn gekoppeld, zoals bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ook waterschapsbrede thema's zoals biodiversiteit, energietransitie en circulariteit behoren bij de wegenbeheertaak.

5.2 Ambities en lange-termijndoelen (2050)

Lange-termijn ambitie

Onze wegenbeheertaak richt zich op het veilig kunnen gebruiken van wegen en fietspaden overeenkomstig de functie die ze hebben in het gehele netwerk van infrastructuur, waarbij wordt gestreefd naar nul verkeersslachtoffers. In het verlengde daarvan concentreert de wegenbeheertaak zich op het in stand houden van die wegen en fietspaden.

De omgeving verandert. Dit Wegenbeheerprogramma biedt hiervoor de ruimte. De veranderende opvattingen over het functioneren van het mobiliteitssysteem vormen de belangrijkste aanleiding om het wegenareaal van ons waterschap meer te bezien als onderdeel van het totale infrastructuurnetwerk. Ook moeten we antwoord geven op de vraag hoe we binnen de reikwijdte van het programma omgaan met maatschappelijke opgaven op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Voor de lange termijn (2050) hebben we de volgende ambitie geformuleerd:



Ambitie wegen 2050

We zorgen ervoor dat gebruikers ons netwerk van wegen en fietspaden veilig kunnen gebruiken. Dat doen we door de gewenste functie, het gebruik en de vormgeving op elkaar af te stemmen. Bovendien bieden we bereikbaarheid overeenkomstig de functie die onze wegen en fietspaden hebben binnen het totale infrastructuurnetwerk. Onderwerpen als duurzaamheid, circulariteit en biodiversiteit krijgen een volwaardige plek bij de manier waarop we onze wegentaak uitvoeren.

Belangrijke aspecten bij deze ambitie betreffen:

- Veilig gebruik: dit betreft in eerste instantie een verkeersveilige vormgeving. Meer als randvoorwaarde zorgt ook het onderhoudsniveau er voor dat wegen en fietspaden veilig gebruikt kunnen worden.
- Bereikbaarheid: in principe zijn alle plekken binnen ons beheergebied bereikbaar. De mate waarin een locatie bereikbaar is kan echter verschillen per vervoerwijze. Ketenmobiliteit, het gebruik van verschillende vervoerwijzen voor verplaatsing, hoort nadrukkelijk bij de bereikbaarheidsopgave.
- Functie, gebruik en vormgeving van de wegen en fietspaden binnen het wegenareaal zijn op elkaar afgestemd. Daarbij zijn de gewenste functie en het daadwerkelijk gebruik bepalend voor de inrichting van wegen en fietspaden.
- Totale infrastructuurnetwerk: het door ons beheerde areaal aan wegen en fietspaden maakt onderdeel uit van een veel omvangrijker infrastructuurnetwerk in ons beheergebied. Afstemming met de andere wegbeheerders over de (gewenste) functie, gebruik en vormgeving van alle wegen vloeit hier logischerwijze uit voort.
- Mobiliteitstransitie: als waterschap vervullen we een actieve rol in de mobiliteitstransitie door bij wegen en fietspaden voorop te lopen bij de vernieuwde inrichting en vormgeving. Daarbij gaat het niet alleen om de weg of het pad alleen, maar juist om de verbinding.
- Maatschappelijke opgaven: met de uitvoering van de wegentaak werken we ook aan biodiversiteit, circulariteit en de energietransitie.

Lange-termijn doelen

Vanuit de breed geformuleerde ambitie is een aantal doelen voor de lange termijn af te leiden. Deze lange-termijndoelen vormen het fundament voor de doelen voor de planperiode 2022 – 2027.



Lange-termijn doelen

Lange-termijndoelen wegen 2050

1. Door onze wegen en fietspaden (duurzaam) veilig in te richten bevorderen we de verkeersveiligheid.
2. Met onze wegen en fietspaden dragen we bij aan de mobiliteit binnen ons beheergebied.
3. We voeren onze wegentaak op een duurzame wijze uit.

De lange termijndoelen betreffen een drietal thema's.

Door onze wegen en fietspaden (duurzaam) veilig in te richten bevorderen we de verkeersveiligheid

Een duurzaam veilig wegennet kenmerkt zich door een juiste balans en afstemming tussen functie, gebruik en vormgeving. Vertaald naar de lange termijn doelen betekent dit:

- We houden de categorisering van alle wegen en fietspaden actueel, in nauwe afstemming met de andere wegbeheerders in het beheergebied.
- We zorgen er voor dat alle wegen en fietspaden overeenkomstig de richtlijnen duurzaam veilig zijn ingericht.
- We zorgen er voor dat door de inrichting van wegen, fietspaden en de directe omgeving de ernst van eventuele ongevallen beperkt is.
- Vanuit onze wettelijke zorgplicht zorgen we er voor dat onze wegen in een goede staat verkeren, passend bij de functie die ze binnen het wegennet vervullen.

Met het areaal van wegen en fietspaden dragen we bij aan de mobiliteit in het beheergebied

Alle bestemmingen binnen ons beheergebied zijn bereikbaar. Daarbij staat duurzaam verplaatsen centraal. Als lange termijn doelen gelden:

- We zorgen, samen met de andere wegbeheerders, voor robuuste netwerken voor alle vervoerswijzen. Die netwerken zijn op elkaar afgestemd.
- We bevorderen ketenmobiliteit.

We voeren de wegentaak op een duurzame en groene manier uit:

De in 2019 vastgestelde beleidskaders op het gebied van duurzaamheid, energie en klimaat vormen de kaders waarbinnen we de wegentaak uitvoeren. Ook het in 2021 vastgestelde groenbeleid bevat voorwaarden waaronder we de wegentaak uitvoeren:

- We voeren onze wegenbeheertaak op een duurzame wijze uit.
- Met het uitvoeren van de wegenbeheertaak versterken we ook de biodiversiteit van de wegbermen.

Om duidelijk te maken waar we ons de komende jaren op gaan focussen hebben we, op basis van de ambitie en de daarbij behorende lange-termijndoelen, een aantal speerpunten voor de komende planperiode bepaald. Deze speerpunten lichten we in de volgende paragraaf toe.

5.3 Speerpunten (2027)

Voor de planperiode 2022 – 2027 zetten we de met het Wegenbeheerprogramma 2016 – 2021 ingeslagen weg voort; als wegbeheerder zorgen we voor een veilige bereikbaarheid. Daar horen de volgende speerpunten bij:

Speerpunten wegen 2027

1. We richten wegen en fietspaden duurzaam veilig in, passend bij hun functie in het infrastructuurnetwerk.
2. Met robuuste netwerken voor alle modaliteiten zorgen we voor een goede bereikbaarheid en dragen we bij aan de mobiliteitstransitie.
3. We differentiëren het onderhoudsniveau al naar gelang de functie van de weg of het fietspad binnen het infrastructuurnetwerk.
4. We hanteren duurzaamheid als leidend principe voor het beheer en onderhoud van het wegennet.



Speerpunten

✓ Speerpunt 1: We richten wegen en fietspaden duurzaam veilig in, passend bij hun functie in het infrastructuurnetwerk

Een wegennet dat aan weggebruikers duidelijkheid biedt als het gaat om aspecten zoals het eigen verkeersgedrag of welke verkeersdeelnemers zijn te verwachten vormt de kern van dit speerpunt. Het speerpunt hebben we uitgewerkt in twee subdoelen:

1. Verbeteren van de afstemming tussen de gewenste functie en de categorisering van het wegenareaal.
2. Vergroten van het areaal duurzaam veilig ingerichte wegen en fietspaden conform de wegcategorisering

1. Verbeteren van de afstemming tussen de gewenste functie en de categorisering van het wegenareaal

De vormgeving van wegen en fietspaden stemmen we af op de (gewenste) functie binnen het wegennet en het daaruit volgend gebruik. Deze afstemming van functie en gebruik begint met het categoriseren van wegen. De gedachte achter deze categorisering is dat verkeer zoveel als mogelijk van de hoogste en best passende wegcategorie gebruik maakt. Om deze reden werken we samen met andere wegbeheerders om te komen tot een categorisering van het gehele wegennet, onafhankelijk van de vraag wie van welke weg de wegbeheerder is. Dit is niet alleen bevorderlijk voor de verkeersveiligheid, maar zorgt er tevens voor dat de uitstoot van verbrandingsstoffen vermindert.

Tenminste iedere drie jaar zorgen we voor een geactualiseerd wegcategoriseringsplan. Bij de indeling in categorieën hebben we specifieke aandacht voor erftoegangswegen die onderdeel zijn van belangrijke fietsverbindingen en voor landbouwroutes.



Voorstel KPI:

- De actualiteit van de wegcategorisering

2. Vergroten van het areaal duurzaam veilig ingerichte wegen en fietspaden conform de wegcategorisering

De tweede stap om een duurzaam veilig wegennet te realiseren is dat we de waterschapswegen vormgeven en inrichten overeenkomstig de categorisering. Van de nog ruim 30 km duurzaam veilig in te richten weg zal daarom aan het einde van de planperiode circa tweederde deel daadwerkelijk zijn heringericht.

Tegelijkertijd benaderen we de verkeersveiligheid van ons wegennet ook vanuit een risicogestuurde aanpak overeenkomstig de voorgestane werkwijze uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Bij de realisatie van de duurzaam veilig weginrichting volgen we in beginsel de groot onderhoud cyclus. Daarmee geven we invulling aan het principe 'werk met werk maken'. De risicogestuurde benadering kan in voorkomende gevallen deze prioriteitstelling bijsturen. Met de huidige inzichten betekent dit dat in 2030 alle wegen van Hollandse Delta zijn ingericht volgens de geldende principes van duurzaam veilig.

Duurzaam Veilige weginrichting

Afhankelijk van de functie van weggedeelten binnen het wegennet is een onderscheid naar verschillende wegcategorieën. De vormgeving / inrichting van de wegen is afgestemd op de betreffende categorie. De categorisering van wegen is ingegeven vanuit verkeersveiligheid. De vijf principes van duurzaam veilig geven invulling aan de kern van de visie duurzaam veilig: een integrale benadering van het verkeerssysteem (mens – voertuig – weg) moet op de mens (als maat der dingen) zijn afgestemd. Hiermee moeten (ernstige) ongevallen worden voorkomen en als er dan toch een ongeval plaatsvindt moet de kans op ernstig letsel minimaal zijn. Deze benadering leidt tot een duidelijk te onderscheiden functie-indeling van wegen. Daar waar de stroomwegen de nadruk leggen op het afleggen van grotere afstanden, met relatief hoge rijsnelheden, zijn erftoegangswegen juist gericht op korte afstanden en lage rijsnelheden. Menging van verschillende verkeerssoorten is kenmerkend voor erftoegangswegen.

Verkeersveiligheids campagnes

Naast het bieden van een veilig ingerichte infrastructuur willen we ook bijdragen aan de veiligheid door middel van verkeersveiligheids campagnes. Momenteel kennen we drie jaarlijkse campagnes:

1. Een campagne in diverse media over 'Modder op de weg'
2. Een campagne met busreclame over 'Fietser laat je zien'
3. Een campagne, vooral op social media, rond vorst op de weg en gladheidbestrijding



We hebben de intentie om het aantal campagnes of acties uit te breiden gericht op onder andere snelheid, kwetsbare verkeersdeelnemers en grote voertuigen.

Mensgerichte maatregelen

Onder de pijlers van Duurzaam Veilig vallen ook voorlichting, educatie en handhaving; de zogenaamde 'mensgerichte maatregelen'. Bij voorlichting kan onder andere gedacht worden aan de bekende BOB-campagne, maar ook aan de meer recentere MONO-campagne, die betrekking heeft op het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer. Naast handhaving door de politie kunnen ook verkeerseducatie op basisscholen, fietscursussen voor ouderen en de inzet van Dynamische Snelheid Indicatoren (displays met 'smileys') tot de mensgerichte maatregelen gerekend worden.

Voorstel KPI:

- Het % duurzaam veilig ingerichte wegen en fietspaden overeenkomstig de bijbehorende categorisering

✓ Speerpunt 2: Met robuuste netwerken voor alle modaliteiten zorgen we voor een goede bereikbaarheid en dragen we bij aan de mobiliteitstransitie

Alle gebieden en bestemmingen zijn bereikbaar. De mate waarin een bestemming makkelijk en veilig bereikbaar is verschilt per vervoerwijze en per gebied. In essentie gaat het om een robuust functionerend systeem, waarbij gewenste functie en gebruik met elkaar in balans zijn. We werken dit speerpunt uit aan de hand van de volgende subdoelstelling:

1. Verbeteren van de verkeersprestatie van het wegenareaal.

1. Verbeteren van de verkeersprestatie van het wegenareaal.

Bij bereikbaarheid ligt de focus op het met elkaar in overeenstemming zijn van gewenste functie en gebruik van wegen en fietspaden. Als het gaat om onze bijdrage aan de mobiliteitstransitie hebben we ook aandacht voor de vormgeving en inrichting van wegen en fietspaden. Hieronder begrijpen we ook de mogelijkheid om op weg naar de bestemming

makkelijk op een andere vervoerswijze over te kunnen stappen. Een belangrijk instrument om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie vormt de differentiatie van het onderhoudsniveau van wegen en fietspaden. Dit werken we verder uit onder speerpunt 3.

Voorstel KPI:

- Het % wegen en fietspaden, waarvan de verkeersprestatie* per categorie weg overeen komt met de gewenste functie en gebruik

* Verkeersprestatie is de combinatie van intensiteit, rijsnelheid en de samenstelling van het verkeer

✓ Speerpunt 3: We differentiëren het onderhoudsniveau al naar gelang de functie van de weg of het fietspad binnen het infrastructuurnetwerk

De inzet vanuit onze wettelijke zorgplicht is het in goede staat houden van wegen en fietspaden. Tegelijkertijd zijn er keuzen te maken in de wijze waarop we met die goede staat omgaan. Ons bestuur heeft meegegeven dat we een actieve rol willen vervullen als het gaat om de mobiliteitstransitie. Om deze reden werken we dit speerpunt uit aan de hand van de volgende subdoelstelling:

1. Verbeteren van het onderhoudsniveau al naar gelang de functie van de weg binnen het infrastructuurnetwerk.

1. Verbeteren van het onderhoudsniveau al naar gelang de functie van de weg binnen het infrastructuurnetwerk.

Voor 2027 benaderen we de veilige bereikbaarheid vanuit een meer gedifferentieerd onderhoudsniveau, waarbij de (gewenste) functie en gebruik belangrijke indicatoren vormen. Zo vraagt de toename van het gebruik van elektrische fietsen voor zowel de dagelijkse als de recreatieve verplaatsingen om een andere benadering als het gaat om veiligheid en verplaatsingsafstanden. Dit werken we uit in het assetmanagementprogramma.

Voorstel KPI:

- Het % wegen en fietspaden dat voldoet aan het toebedeelde niveau van onderhoudskwaliteit

* Verkeersprestatie is de combinatie van intensiteit, rijsnelheid en de samenstelling van het verkeer

✓ **Speerpunt 4: We hanteren duurzaamheid als leidend principe voor het beheer en onderhoud van het wegenareaal**

Duurzaamheid binnen de wegenbeheertaak is veelomvattend. Dit varieert van het gebruik en de toepassing van circulaire materialen, het gebruik van groene energie voor de openbare verlichting en verkeerslichtenregelingen tot duurzaam aanbesteden. Deze algemene doelen reiken verder dan de planperiode 2022 – 2027. Dat heeft enerzijds te maken met de stappen op de horizon van energieneutraliteit en circulariteit en anderzijds met dat er op het gebied van wegen, straatmeubilair en wegbeheer nog veel ontwikkelingen zijn die de duurzaamheid verbeteren. Dit geldt in essentie ook voor de algemene ambities en doelen over biodiversiteit en ecologie. Ook deze ambities reiken verder dan alleen deze planperiode. Ze hebben een lange houdbaarheid. Het speerpunt duurzaamheid werken we verder uit in drie subdoelen:

1. Vergroten van de biodiversiteit en de ecologische functie van wegbermen.
2. Terugdringen CO₂-uitstoot bij beheer en onderhoud van wegen en fietspaden.
3. Vergroten van de circulariteit bij onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden.

1. Vergroten van de biodiversiteit en de ecologische functie van wegbermen

De ambities als het om het ‘vergroenen’ van ons areaal zijn verwoord in het Groenbeleidsplan 2022 – 2027, Buitengewoon Groen. Voor het onderdeel wegen en wegbermen zijn in dit plan de volgende twee maatregelen benoemd:

- Uitbreiden van ecologisch wegbermbeheer: door het afvoeren van het maaisel verschaalt de bodem. Het gevolg hiervan is dat er meer ruimte is voor een diversiteit aan plantensoorten.
- Pilots starten om het veiligheidsmaaien te verminderen: niet altijd lijkt het noodzakelijk om een brede strook langs fietspaden en wegen vanuit veiligheidsoverwegingen te maaien. Met meer maatwerk als het gaat om veiligheidsmaaien vergroten we de biodiversiteit in wegbermen.

De beeldvormende bijeenkomst van de Verenigde Vergadering op 8 september 2021 voegde hieraan nog een aspect toe: we zullen per situatie nagaan in hoeverre we door toepassing van groenelementen snelheidsremmende voorzieningen kunnen ondersteunen en de ernst van afloop van ongevallen kunnen verminderen.

Voorstel KPI:

- Het % ecologisch beheerde wegbermen

2. Terugdringen CO₂-uitstoot bij beheer en onderhoud van wegen en fietspaden

Het verminderen van de CO₂-uitstoot bij beheer en onderhoud van het wegenareaal is in ontwikkeling. Ook is er een ontwikkeling gaande naar het gebruik van zware vrachtwagens op elektriciteit, waterstof of biogas. We werken in de komende planperiode in ieder geval aan:

- De verdere toepassing van LED-verlichting bij de vervanging van openbare verlichting en verkeerslichten.
- Het gebruik van groene stroom voor openbare verlichting en verkeerslichten.
- Bij (nieuwe) aanbestedingen van onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden vormt de mate waarin dit duurzaam en energievriendelijk kan gebeuren een doorslaggevend criterium.

3. Vergroten van de circulariteit bij onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden

Als waterschap zijn we sinds 2008 lid van de groeiende groep wegbeheerders die de Code Milieuverantwoord Wegbeheer heeft ondertekend. De essentie van deze Code is dat het gebruik van teerhoudend asfaltgranulaat tot nul wordt gereduceerd. De technische innovaties om asfalt te kunnen hergebruiken bieden veel perspectief voor toekomstige onderhoudswerkzaamheden. In de periode tot 2027 werken we in ieder geval aan:

- Het innovatief toepassen van gerecycled en te recylen verharding.
- De toepassing van gerecyclede en/of te recylen materialen bij de vervanging en nieuw te plaatsen straatmeubilair (bermplankjes, geleiderail, bankjes, etc), ook als dit tot hogere investeringen leidt.

Gezien de snelheid waarmee de sector wegenbouw zich ontwikkelt op het gebied van duurzaamheid is een goede indicator nog niet te benoemen. Voor beide hiervoor genoemde subdoelen (CO₂-reductie en circulariteit) gaan we gebruik maken van de in ontwikkeling zijnde sectorbrede Klimaatmonitor.

Voorstel KPI:

- KPI dient nog bepaald te worden, in afstemming met de ontwikkeling van de sectorbrede Klimaatmonitor. Tot die tijd wordt jaarlijks gerapporteerd over concrete activiteiten/projecten binnen de wegentaak.

6. Strategie en sturing



6 Strategie en sturing

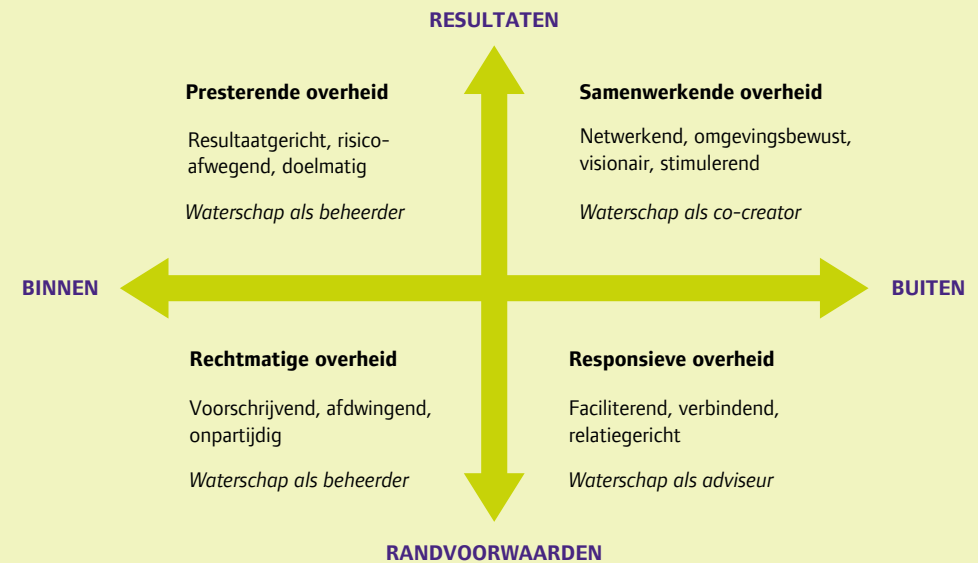
6.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn de ambities, doelen en speerpunten benoemd waar we met dit Wegenbeheerprogramma aan gaan werken. Daarbij hebben we op hoofdlijnen de belangrijkste acties beschreven voor de komende planperiode 2022-2027, maar daarmee stellen we geen gedetailleerde maatregelenprogramma's vast. De strategische inhoud van dit Wegenbeheerprogramma krijgen hun vertaling op tactisch en operationeel niveau. Hiermee kunnen we inspelen op de actualiteit. Niet alleen door opgaven om te zetten in concrete maatregelen, projecten en werkmethoden, maar ook door pilots uit te voeren of aanvullend beleid op te stellen. We kiezen nu dus bewust voor een flexibel plan dat kan inspelen op innovatie en actualiteit en dat volop ruimte geeft om samen met onze partners op te trekken bij mobiliteitsvraagstukken. Ook bij uitwerking van dit Wegenbeheerprogramma is volstrekt helder dat we het niet alleen kunnen. Verkeer houdt niet op bij de waterschapswegen. We beperken ons dan ook niet tot onze wegenbeheertaak. We proberen onze taken juist te verbinden aan de brede mobiliteitsvraagstukken, door goed samen te werken met andere wegbeheerders. Met andere woorden: we maken de omslag van "je gaat erover of niet" naar "ook jij draagt bij". We zijn actief volgend als het gaat om de fietsvoorzieningen en waterschapswegen. Dat doen we als een omgevingsbewust en gebiedsgericht waterschap, dat goed nadenkt over zijn eigen rol, positie en inzet in de maatschappij.

6.2 Mogelijke rollen van het waterschap

Zoals in hoofdstuk 3, over de context van het wegenbeheer, is toegelicht hebben we in de aanloop naar dit Wegenbeheerprogramma een toekomstverkenning uitgevoerd. In het laatste deel van die verkenning wordt ingegaan op een aantal perspectieven op onze rol, positie en inzet. Zowel voor dit programma, als voor het Waterbeheerprogramma en onze Omgevingsvisie hebben we ons door deze perspectieven, die ontleend zijn aan het beproefde model van de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB), laten inspireren voor de mogelijke rollen die we als waterschap kunnen innemen:

Linksonder in dit model staat het perspectief van de "rechtmatige overheid", die legitimiteit en rechtmatigheid centraal stelt en die werkt conform beleidsregels en protocollen.



In deze rol voeren we als waterschap wet- en regelgeving uit en nemen we bijvoorbeeld verkeersbesluiten.

Linksboven staat het perspectief van de "presterende overheid", die zich richt op het zo effectief en efficiënt mogelijk bereiken van vooraf afgesproken resultaten. Legitimiteit wordt daarbij ontleend aan de doelmatige manier van werken en het leveren van het resultaat. In deze rol voeren we vooral zelf maatregelen uit zoals het verkeersveilig maken van een kruispunt, de biodiversiteit van wegbermen vergroten of het renoveren van een fietspad.

Rechtsboven staat het perspectief van de "samenwerkende overheid" die concrete doelen bereikt door bewust en proactief samen te werken met anderen. De overheid zoekt hierbij naar partners met overlappende belangen en doelen. Denk bij deze rol bijvoorbeeld aan onze samenwerking met gemeentelijke wegbeheerders en de provincie als het gaat om ketenmobiliteit.

Tot slot staat rechtsonder het perspectief van de "responsieve overheid", die aansluit bij maatschappelijke initiatieven die passen bij de doelen van de overheid zelf. Als waterschap nemen we hier niet zelf het initiatief, maar zijn we faciliterend en adviserend. Vanuit deze rol stellen we bijvoorbeeld onze infrastructuur beschikbaar voor de opwekking van duurzame energie.

6.3 Hoe willen we werken?

Algemeen

Als waterschap Hollandse Delta werken we van oudsher als een sterk rechtmatige en presterende overheid, dus vooral aan de linkerkant van het kwadrant. Dat is ook passend bij een waterschap dat zich lange tijd vooral heeft gefocust op het zo efficiënt mogelijk uitvoeren van zijn eigen kerntaken. Voorbeelden daarvan zijn het “Huis op Orde”-traject, gericht op het weer kunnen voldoen aan wet- en regelgeving, op het realiseren van doelen uit vigerende plannen én op het versneld wegwerken van achterstallig onderhoud.

Ook de komende jaren blijven we nog vaak werken als rechtmatige en presterende overheid en dat is ook goed, want in deze kwadranten ligt nog steeds een groot deel van onze wegenbeheertaak. Toch is de afgelopen jaren het besef doorgedrongen dat we ook zullen moeten investeren in andere rollen. Zo zeggen we in Maat op Klimaat over de strategie om onze opgaven te verwezenlijken:

- “Het eerste doel voor de aanpak betreft een sterke relatie van het waterschap met zijn omgeving. Om de ambities waar te maken leggen wij mede door de komst van de Omgevingswet de nadruk op een goede externe samenwerking, op structurele en zorgvuldige participatie en op een optimale dienstverlening door de organisatie. Immers, samen met onze omgeving kunnen we veel meer bereiken dan alleen.”

In het Bestuursprogramma 2019-2023 hebben we dit verder uitgewerkt en merken we over (externe) samenwerking het volgende op:

- “Van reactief naar proactief; goede samenwerking is vaak een kwestie van vroegtijdige samenwerking. Door meer te investeren in samenwerking aan de voorkant van het proces, kan ‘gedoe’ aan de achterkant worden voorkomen.
- Van monoloog naar dialoog; samenwerken is géén eenrichtingsverkeer! Nadrukkelijk wordt ook aangegeven dat het waterschap zou moeten aansluiten bij onderwerpen en processen waar bij externe partijen ‘energie op zit’. Daarbij moet het waterschap voor externe partijen ook iets te bieden hebben.
- Maatwerk en netwerk; maak onderscheid in de verschillende typen ‘externen’ zoals de burger, de (nuts)bedrijven, de maatschappelijke organisaties en de mede-overheden.
- En besef daarbij dat samenwerking steeds meer projectmatig plaatsvindt, en vaker in steeds wisselende samenstelling van partijen. Met andere woorden: steeds meer (flexibele en creatieve) samenwerking in netwerken.

- SMART: benoem indicatoren die inzichtelijk maken wanneer er sprake is van een goede externe samenwerking, zoals de mate waarin Hollandse Delta vroegtijdig betrokken wordt bij grote (ruimtelijke) projecten van derden.”

Bij de uitwerking en uitvoering van dit Wegenbeheerprogramma gaan we door op deze inmiddels ingeslagen weg, waarbij we rolbewust handelen en integraal gebiedsgericht werken centraal stellen. Ook besteden we extra aandacht aan communicatie en samenspraak.

Rolbewust handelen

Rolbewust handelen betekent dat we ons telkens opnieuw moeten afvragen welke rol het beste past bij de doelen die we met dit Wegenbeheerprogramma willen bereiken. Daarbij hoeven we niet voor één enkele rol te kiezen. We kunnen ook vanuit verschillende rollen tegelijkertijd werken en rollen afwisselen. Denk bijvoorbeeld aan het bewaken van zorgplicht als wegbeheerder (rechtmatige overheid) terwijl we tegelijkertijd intensief met anderen samenwerken bij de aanpak en uitvoering van mobiliteitsbeleid (samenwerkende of responsieve overheid).

Integraal gebiedsgericht werken

We kunnen als waterschap onze doelen niet in ons eentje realiseren. Dat geldt overigens net zo goed voor andere partijen. Samenwerking tussen partijen is derhalve een noodzakelijke voorwaarde om tot resultaten te komen. De inhoud van dit Wegenbeheerprogramma is daarbij te beschouwen als de “inzet” van ons waterschap. Samen met andere wegbeheerders willen we komen tot één categoriseringsplan. De gemeente Hoekse Waard werkt aan de mobiliteitsopgaven uit hun programmaplan mobiliteit. Als wegbeheerder zijn we hierbij betrokken. Met andere partijen, zoals de gemeente Zwijndrecht werken we samen aan de realisatie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Naast deze concrete samenwerking met één of meerder partners nemen we deel aan verschillende overlegvormen binnen Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de provincie Zuid-Holland. Daarin denken we mee en geven we onze inbreng op het gebied van openbaar vervoer, verkeersveiligheid, fiets en de bredere aanpak bij de bereikbaarheid van de regio.

De ambities, speerpunten en doelen in dit programma hebben een generiek karakter. We bedoelen hiermee dat we (vooraf) geen prioriteiten of bepaalde accenten per regio of deelgebied binnen ons beheergebied hebben benoemd. Tegelijkertijd constateren we in hoofdstuk 2 dat ons beheergebied niet uniform is. De opgaven in het open, polderlandschap van Goeree-Overflakkee met een grofmazig wegennet en smalle landbouwweggetjes zijn echt anders dan de opgaven in de meer verstedelijkte omgeving van Rotterdam, en dat kan ook worden gezegd over de maatschappelijke context.

De doelen en opgaven uit dit programma zullen dan ook niet alleen nader uitgewerkt moeten worden in concrete maatregelen, maar vragen ook een gebiedsgerichte uitwerking, die aansluit bij de ambities en prioriteiten van de partijen in de verschillende deelgebieden. Een aanpak per eiland ligt hierbij sterk voor de hand.

Communicatie en samenspraak

Als waterschap hebben we communicatie en samenspraak met inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen hoog in het vaandel staan. We communiceren tijdig en regelmatig over het beheer van de wegen en fietspaden. We bevorderen de samenspraak met inwoners, belangengroepen, ondernemers en andere betrokkenen en we hechten aan participatie. Wanneer wegen vanwege (groot) onderhoud tijdelijk afgesloten moeten worden zullen we vroegtijdig in overleg treden met omwonenden en bedrijven. Samen kunnen we vervolgens afstemming plegen over de werkzaamheden. Partijen kunnen zich dan tijdig voorbereiden. Op deze wijze voorkomen we verrassingen en verminderen we de (periode van) van hinder.

Rolbewust en integraal gebiedsgericht werken, met aandacht voor communicatie en participatie, past goed binnen het proces van organisatieontwikkeling dat we als waterschap in 2019 hebben ingezet en dat nu verder vorm en inhoud krijgt in ons Strategisch Organisatieplan. Met dit traject ontwikkelen we ons naar een doortastende netwerkorganisatie, die omgevingsgericht en voortvarend handelt. We werken dit uit in vier pijlers, die allemaal van belang zijn voor de nadere uitwerking van het integraal gebiedsgericht werken:



Burger

We komen naar u toe, hebben altijd en tijdig een antwoord, zijn transparant en klantgericht.



Belanghebbenden

We kennen onze omgeving, kennen de belangen en zijn benieuwd naar hun bijdragen.



Overheden

We werken vanuit de één overheidgedachte, zelfbewust over onze eigen rol en positie.



Bestuur

Onze opdrachtgever, die richting geeft aan onze organisatie en met wie wij doorlopend in dialoog zijn.

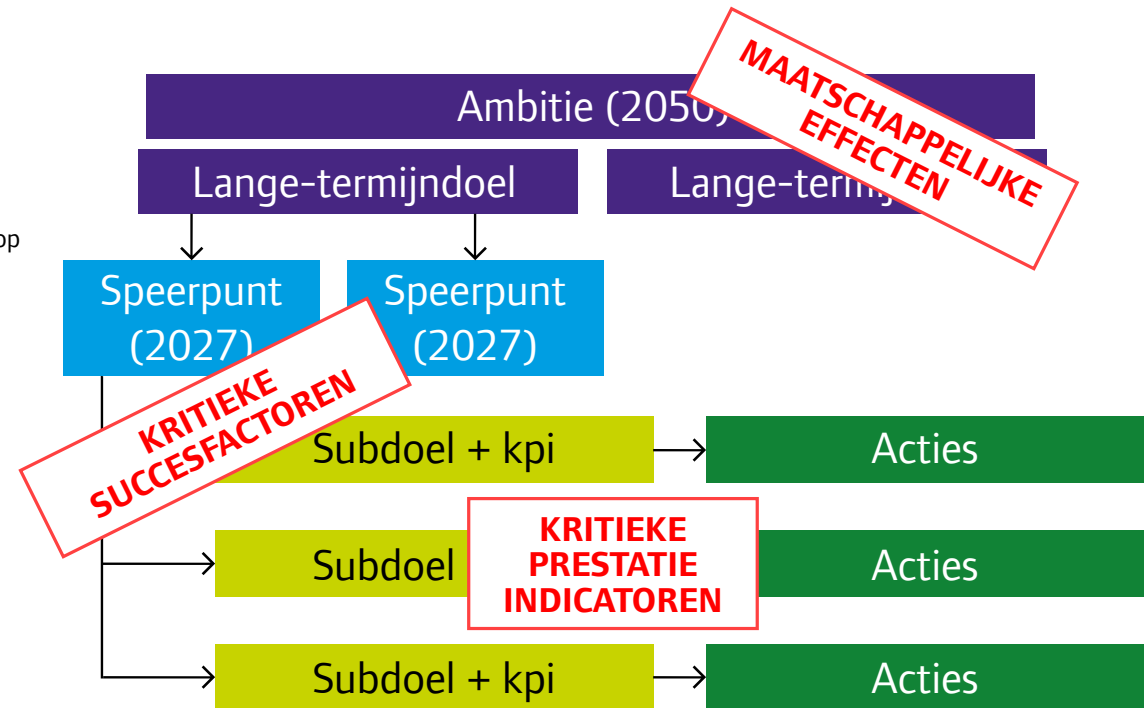
6.4 Het Wegenbeheerprogramma als sturingsinstrument

Voor Hollandse Delta vormt dit Wegenbeheerprogramma een belangrijk sturingsinstrument. De ambities en lange-termijndoelen uit dit programma zijn daarbij leidend. Deze lange-termijndoelen borduren voort op de vorige programma's en kunnen in principe ook weer overgenomen worden in een volgend beheerprogramma.

Voor focus op het bereiken van de lange-termijndoelen voor de komende zes jaar (2022-2027, de planperiode van dit Wegenbeheerprogramma), hebben we vier speerpunten benoemd. Voor ieder van die speerpunten hebben we de bijbehorende subdoelen beschreven. In termen van sturing zijn deze speerpunten en de bijbehorende subdoelen te beschouwen als de kritieke succesfactoren van het waterschap. Deze succesfactoren geven antwoord op de vraag waarin we de komende planperiode moeten "uitblinken", op weg naar het realiseren van onze lange-termijndoelen.

Wat er moet gebeuren om de subdoelen en speerpunten te verwezenlijken is in dit Wegenbeheerprogramma alleen richtinggevend en op hoofdlijnen met acties beschreven. Waar mogelijk beschrijven we deze acties kwantitatief. Bij vrijwel alle speerpunten en subdoelen hebben we kritieke prestatie-indicatoren (kpi's) geformuleerd, waarmee we periodiek over de voortgang rapporteren (via onze jaarlijkse rapportage Waterwerken) en op basis waarvan het bestuur kan bijsturen in de uitvoering van dit beheerprogramma.

Schematisch kunnen we dit als volgt weergeven:



Het geheel van speerpunten, subdoelen en acties is de komende jaren bepalend voor het werk van het waterschap. We maken dit van jaar tot jaar concreet met onze reguliere planning- en controlcyclus van Kaderbrief, Programmabegroting, Burap en Jaarrekening. Om die reden bevat dit programma geen financiële paragraaf.

Tussentijdse evaluatie doelen

In principe "staat" dit Wegenbeheerprogramma voor de komende zes jaar. Er kunnen echter redenen zijn om tussentijds onze doelen of ambities bij te stellen. Daarom kondigen we halverwege de looptijd van dit plan een tussentijdse evaluatie aan die zich met name richt op de vraag of de in het Wegenbeheerprogramma geformuleerde ambities, speerpunten en subdoelen aanpassing behoeven. Indien nodig volgt aansluitend op de evaluatie besluitvorming over het aanpassen van de doelen voor de tweede helft van de planperiode (2025 t/m 2027).

Bijlagen



