

Assetsheet Verkeersvoorzieningen

Afbakening

De assetsheet Verkeersvoorzieningen is gericht op de objecten die zijn aangebracht voor de (veilige) geleiding van het verkeer en het informeren van de weggebruiker.

Tot de verkeersvoorzieningen behoren de afsluitpalen, industrieverwijzingen, objectverwijzingen, fiets- en voetgangersverwijzingen, verkeersborden en dragers, straatnaamborden, komborden, schrikhekken, snelheidsdisplays en verkeerstellers.

Voor de abri's en reclameborden zijn onderhoudscontracten met verschillende partijen afgesloten. Al deze objecten vallen buiten de scope van deze assetsheet. De fietsenrekken en hekwerken zijn uitgewerkt in de assetsheet Meubilair en Overige. Informatie over de wegmarkering en snelheidsremmende maatregelen is opgenomen in de assetsheet Wegen en Verhardingen.

Areaal

- De gemeente Neder-Betuwe heeft een groot areaal aan objecten. De objecten zijn in oktober 2023 geïnventariseerd.
- De verkeersborden inclusief dragers worden gebruikt om het verkeer op de weg goed te regelen. Het totale aantal borden bedraagt op dit moment circa 4.000 stuks binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom zijn circa 1.600 stuks bebording.
- Hiernaast beheert de gemeente 88 bewegwijzeringsobjecten. Deze zijn het meest recentelijk in 2020 geïnspecteerd. Het beheer van de database hiervan verzorgt de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd).

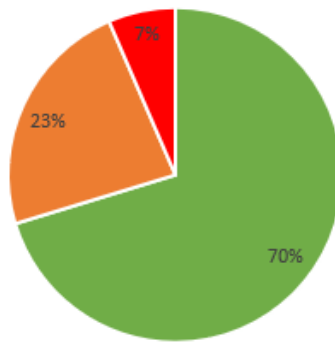
Leeftijdsopbouw

- De aanlegjaren van de verkeersvoorzieningen konden door de aanwezige vuurwerkbescherming meestal niet geregistreerd worden. Van 6% van het geïnventariseerde areaal is wel bekend wanneer dit is aangelegd. Hiervan zijn veruit de meesten aangelegd na 2010.

Kwaliteit

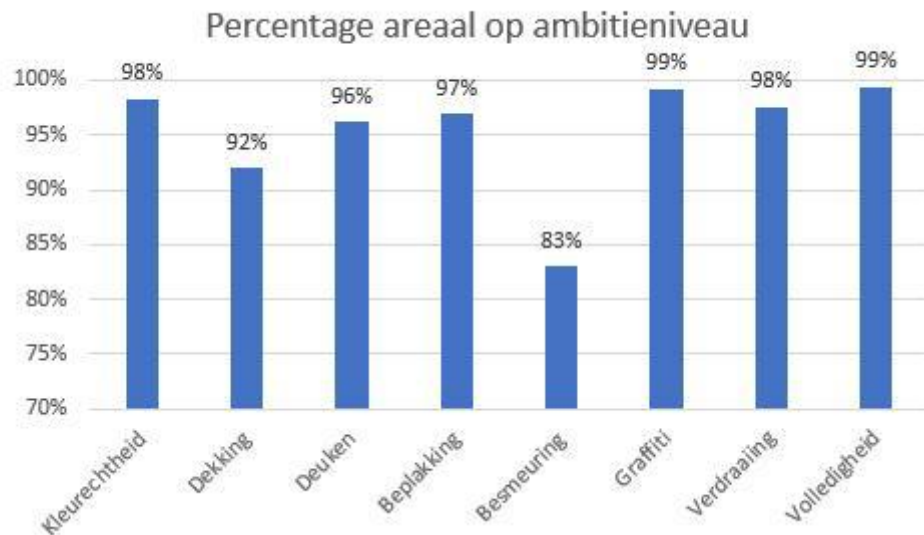
- De verkeersvoorzieningen dienen te voldoen aan de wettelijke en functionele eisen die eraan gesteld worden. De beeldkwaliteit van de verkeersvoorzieningen is vastgelegd op een Hoog (A) niveau in het centrum en een Basis (B) niveau in de rest van de gemeente.
- Om te kijken of hieraan voldaan wordt, is een inspectie uitgevoerd door een gecertificeerd inspectiebureau. In deze inspectie is het areaal conform de CROW-richtlijnen gekeurd op de criteria kleurechtheid, dekking, deuken, beplakking, besmeuring, graffiti, verdraaiing en de volledigheid.
- Volgens het inspectiebureau ligt de kwaliteit van het totale areaal op een redelijk niveau. De verkeersvoorzieningen zijn voor het grootste deel 'heel en schoon genoeg' en geschikt voor een veilige verkeersafwikkeling.
- De dashboard jaarrapportage van Avri laat zien dat de gemaakte (frequentie) afspraken zijn nagekomen. Voor 2022/2023 zijn de onderhouds- en vervangingswerkzaamheden uitgevoerd.

Uit de inspectiegegevens blijkt dat 30% van het areaal binnen de bebouwde kom niet voldoet aan het gestelde kwaliteitsambitieniveau en op minimaal één van de genoemde inspectiecriteria op een te laag kwaliteitsniveau ligt. Circa 7% van het areaal voldoet op 2 of meer inspectiecriteria niet aan het ambitieniveau. Zie ook de figuur onder.



■ Voldoet volledig ■ Voldoet niet op 1 criterium ■ Voldoet niet op 2 of meer criteria

Het inspectiecriterium waarop het vaakst het ambitieniveau niet behaald wordt, is 'besmeuring' met 83% van het areaal op of boven het ambitieniveau. Dit schadebeeld is relatief eenvoudig te herstellen. Ook 'dekking' wordt met 92% relatief minder behaald.



Beleving en waardering

- In 2023 zijn bij de gemeente 240 meldingen binnengekomen over wegen, verkeer en parkeren. 92 van deze ingediende meldingen gingen over bewegwijzering en (straatnaam)borden. De meeste meldingen hadden betrekking op schade en benodigd reinigen.

Kaders en ontwikkelingen

Hieronder is kort samengevat welke regelgeving en beleidsstukken van invloed zijn op het beheer en onderhoud van verkeersvoorzieningen.

Wettelijke kaders
het Burgerlijk wetboek deel 6 (m.b.t. veiligheid en zorgplicht)
de Wegenwet
de Wegenverkeerswet 1994 (met o.a. het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer)
de Gemeentewet en BBV
de Nederlandse norm 3381

Gemeentelijke kaders/richtlijnen
de Integrale visie openbare ruimte
het Handboek openbare ruimte
het Neder-Betuws verkeer en vervoerplan
de Algemene plaatselijke verordening voor Neder-Betuwe
de Integrale projecten

Beleidsdoelen en ambities

De verkeersvoorzieningen in de gemeente Neder-Betuwe dragen bij aan meerdere beleidsdoelen en ambities.

Bruikbaar: het object moet gebruiksvriendelijk, functioneel en herkenbaar voor de beoogde doelgroep zijn.

Uitstraling: het object moet er verzorgd uitzien in de juiste vormgeving en kleur.

Klimaatadaptatie en duurzaamheid : het object moet zoveel mogelijk vandalismebestendig zijn, bij voorkeur onderhoudsarm en zijn functie behouden.

Veiligheid en gezondheid: het object dient het verkeer te geleiden, waarschuwen, regelen of informeren.

Mobiliteit en bereikbaarheid: het object moet een veilige verkeersafwikkeling waarborgen en de keuzemogelijkheden voor het afleggen van een route vergroten.

De volgende beleidsuitgangspunten zijn van toepassing:

- De gemeente Neder-Betuwe sluit aan bij bestaande wet- en regelgeving en bepalingen/richtlijnen, zoals de CROW-richtlijnen en NEN-normen.
- De verkeersvoorzieningen worden onderhouden op kwaliteitsniveau Hoog (A) in het centrum en Basis (B) in de overige gebieden.
- De gemeente Neder-Betuwe werkt beleidsmatig (en op basis van concrete meldingen) aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het beleid is vastgesteld in het Neder-Betuws Verkeer en Vervoerplan 2018.
- Het aanbrengen van (een deel van) de verkeersvoorzieningen vindt plaats volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. In het Handboek Openbare Ruimte staan de eisen die de gemeente Neder-Betuwe onder meer hanteert bij de inrichting, maatvoering en materiaalkeuze.
- Bij het inrichten van de openbare ruimte wordt er rekening gehouden met kwetsbare en belangrijke weggebruikers zoals ouderen, kinderen, fietsers- en voetgangers, toeristen en mindervaliden.
- De verkeersvoorzieningen worden alleen toegepast op plaatsen waar de weggebruiker dat daadwerkelijk nodig heeft. Overtollig en niet functionele objecten worden zoveel mogelijk verwijderd.
- Bij nieuwbouw, renovatie en herinrichting van de openbare ruimte mag het plaatsen van objecten niet leiden tot hogere kosten voor straatreiniging of onkruidbeheersing, tenzij er belangen zijn die een hoger doel dienen. Er wordt gestreefd naar kosteneffectief beheer en onderhoud.
- De verkeersvoorzieningen hebben een eenduidig, uniform en herkenbaar materiaalgebruik. Dit voorkomt een wildgroei aan allerlei soorten toegepaste materialen.
- Bij de materiaalkeuze wordt rekening gehouden met het milieu. De gemeente Neder-Betuwe heeft aandacht voor het toepassen van milieuvriendelijk geproduceerde materialen en hergebruiksmogelijkheden.
- Graffiti en beplakking worden altijd verwijderd als deze aanstootgevend zijn of de objecten zodanig zijn beklad of beplakt dat ze niet meer aan de functionele eisen voldoen (zichtbaarheid, leesbaarheid, reflectie).
- De verkeersvoorzieningen die grote schade hebben of aan het eind van de levensduur zijn worden afhankelijk van de standplaats hersteld, vervangen of weggehaald.

Strategie

- Het onderhoud van verkeersvoorzieningen wordt (reactief) gepleegd op basis van klachten en schademeldingen en eigen waarneming. De werkzaamheden die hieruit volgen lopen uiteen van schoonmaken, schilderen, repareren tot het vervangen of verwijderen van de verschillende objecten.
- Voor verschillende onderdelen van de verkeersvoorzieningen zijn onderhoudscontracten met partijen afgesloten. De kosten voor reclameborden worden gedekt uit op de borden aangebrachte reclame. De abri's met reclame worden in ruil voor de reclame onderhouden. Indien dit niet volledig dekkend is of reclame niet mogelijk is, is het onderhoud van de abri's op kosten van de gemeente. Bewegwijzering wordt op kosten van de gemeente Neder-Betuwe onderhouden.

Vervanging

- De gemeente Neder-Betuwe doet geen vervangingen sec op basis van een geprognosticeerde technische levensduur.
- De aansturing van het vervangen van verkeersvoorzieningen gebeurt hoofdzakelijk op ad hoc basis.
Er wordt vervangen op basis van meldingen en waarnemingen. De beheerder of toezichthouder gaat na een melding ter plekke kijken om te bepalen of het object moet worden hersteld of vervangen.
- De verkeersvoorzieningen worden pas vervangen als deze beschadigd of defect zijn en de normale werking van het wegmeubilair verstoren.

Inspectie en monitoring

- Avri brengt als onderdeel van de dienstverleningsovereenkomst het aantal meldingen over bewegwijzering en (straatnaam)borden in beeld. De verkeersvoorzieningen worden niet apart geïnspecteerd.
- De intentie van de gemeente Neder-Betuwe is het areaal verkeersvoorzieningen en de kwaliteit daarvan goed in beeld te hebben. De gemeente heeft daarvoor in 2023 een inventarisatie en inspectie laten uitvoeren.

Uitbesteden en zelf doen

- Het onderhoud aan abri's en reclameborden valt onder de verantwoordelijkheid van externe partijen. Hiervoor zijn meerjarige onderhoudscontracten afgesloten.
- De bewegwijzering wordt in opdracht van de gemeente onderhouden in samenwerking met de NBd. Plannen voor bewegwijzering moeten op basis van wettelijke voorschriften goedgekeurd worden door de NBd.
- Het onderhoud aan alle overige verkeersvoorzieningen op basis van meldingen en waarnemingen wordt door Avri uitgevoerd. De gemeente Neder-Betuwe houdt toezicht op de uitvoering en regelt de vervangingen.

Financiën

Voor de planperiode 2023-2026 staan de volgende financiële middelen op de begroting:

- In de begroting is voor de uitvoering van het onderhoud aan verkeersvoorzieningen circa € 75.000 per jaar beschikbaar. Vanuit dit budget worden ook de onvoorziene kosten, vervangingen en onderhoudsovereenkomsten met externe partijen betaald.
- De fietsenrekken, hekwerken (assetsheet Meubilair en Overige) en wegmarkering (assetsheet Wegen en Verhardingen) worden gedekt vanuit andere begrotingsposten. Voor beide zijn separate budgetten beschikbaar.
- De investeringen vanuit het Neder-Betuws Verkeer en Vervoerplan staan los van deze assetsheet en zijn niet in de totale kosten meegenomen.

Financiën	2023	2024	2025	2026
Onderhoud openbare ruimte, bewegwijzering (NBd)	€ 11.960	€ 11.960	€ 11.960	€ 11.960
Onderhoud wegmeubilair/verkeer	€ 63.000	€ 63.000	€ 63.000	€ 63.000
Totaal	€ 74.960	€ 74.960	€ 74.960	€ 74.960

Risico's en aandachtspunten

1. Inspecties geven inzicht in de hoeveelheid areaal en de kwaliteit daarvan. Het is belangrijk om enerzijds goed te muteren en aan de andere kant regelmatig te inventariseren en te inspecteren om zo de administratie op orde te brengen en te houden.
2. Op dit moment wordt het onderhoud voornamelijk op een reactieve manier uitgevoerd. Dit moet meer proactief worden om zo de beheer- en onderhoudskosten van de verkeersvoorzieningen in de (nabije) toekomst beter in beeld te krijgen en een cyclische onderhoudsplanning op te zetten. De komende jaren wordt het beleid en beheer hiervoor verder afgestemd.
3. Uit onderzoek blijkt dat een automobilist slechts 10 tot 20% van de verkeersborden die hij/zij passeert, spontaan opmerkt. Ervaren/bekende bestuurders gaan bij voorkeur af op natuurlijke aanwijzingen op en om de weg, zonder daarbij veel behoefte te hebben aan borden. Toch zijn aanwijzingen noodzakelijk voor de verkeersveiligheid - dat geldt althans voor belangrijke verkeers-

regels zoals snelheidslimiet, open- of geslotenverklaring, rijrichting, plaats op de weg en voorrang. Deze regels zijn zo cruciaal voor het voorkómen van gevaarlijke situaties, dat er alles aan gedaan moet worden om de betreffende boodschap over te brengen aan alle weggebruikers (ervaren en onervaren) en onder alle omstandigheden (goed en slecht zicht).

4. Verkeersdeelnemers zijn eerder bereid het gewenste gedrag feitelijk te vertonen als de regels helder, uitvoerbaar en daardoor ook acceptabel zijn. Wegbeheerders hebben wel eens de neiging om verkeersproblemen op te lossen door middel van het plaatsen van verkeersborden. Dit heeft op veel plaatsen geleid tot een 'bordenwoud'. Niet alleen verliezen verkeerstekens dan aan overtuigingskracht, maar ook is de informatie via de verkeersborden zo groot, dat zij in veel gevallen niet meer wordt opgepakt. Het is dan veel beter om de infrastructuur aan te passen, waardoor het gewenste verkeersgedrag zo veel mogelijk feitelijk wordt bereikt.