

Wetstechnische informatie

Gegevens van de regeling

| | |
|---|---|
| Overheidsorganisatie | gemeente Heusden |
| Officiële naam regeling | Beleids- en beheerplan verkeers- en straatmeubilair 2004 t/m 2009 |
| Citeertitel | Beleids- en beheerplan verkeers- en straatmeubilair 2004 t/m 2009 |
| Besloten door | gemeenteraad |
| Deze versie is geldig tot (als de vervaldatum is vastgesteld) | |
| Onderwerp | Verkeer en vervoer |

Opmerkingen m.b.t. de regeling

Geen.

Grondslagen

Gemeentewet

Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)

Geen.

Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

| Datum inwerking-treding | Terug-werkende kracht | Betreft | Ontstaansbron: datum ondertekening; bron bekendmaking | Inwerkingtreding: datum ondertekening; bron bekendmaking | Voorstel gemeenteraad |
|-------------------------|-----------------------|-----------------|---|--|-----------------------|
| 27-5-2004 | | nieuwe regeling | 16-12-2003 De Heusdense Courant, 29-04-2004 | 16-12-2003 De Heusdense Courant, 29-04-2004 | - |

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|-----------|
| 1. INLEIDING | 1 |
| 2. DE FUNCTIES VAN VERKEERS- EN STRAATMEUBILAIR IN HET STRAATBEELD | 2 |
| 2.1 Doel verkeers- en straatmeubilair | 2 |
| 2.2 Verkeersveiligheid | 2 |
| 2.3 Leefbaarheid en/of ruimtelijke inrichting | 2 |
| 2.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden wegmeubilair | 2 |
| 3. OVERIGE BELEIDSASPECTEN | 3 |
| 3.1 Inleiding | 3 |
| 3.2 Openbaar groen | 3 |
| 3.2.1 Knelpunten | 3 |
| 3.3 Verkeer en vervoer | 4 |
| 3.3.1 Knelpunten | 4 |
| 3.4 Milieu | 5 |
| 3.4.1 Knelpunten | 5 |
| 3.5 Ruimtelijke ordening | 5 |
| 3.5.1 Knelpunten | 5 |
| 3.6 Wegen | 5 |
| 3.6.1. Knelpunten | 5 |
| 4. WET EN REGELGEVING, NORMEN/RICHTLIJNEN EN AANBEVELINGEN | 7 |
| 4.1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) | 7 |
| 4.2 Burgerlijk wetboek | 7 |
| 4.3 Wegenverkeerswet 1994 | 7 |
| 4.4 CROW publicatie 49, Leidraad sanering verkeerstekens | 7 |
| 4.5 CROW-publicatie 177 “Integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte” | 7 |
| 4.6 CROW-publicatie “Richtlijn beheer en onderhoud Verkeerstekens” | 7 |
| 4.7 Richtlijnen bewegwijzering niet-autosnelwegen | 7 |
| 4.8 Richtlijnen openbaar vervoer | 8 |
| 4.9 Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen | 8 |
| 4.10 Richtlijnen Politie Keurmerk Veilig Wonen (PKVW) | 8 |
| 4.11 NEN 1772 | 8 |
| 4.12 NEN 12899-1 | 8 |
| 5. KWALITEIT VAN VERKEERS- EN STRAATMEUBILAIR | 9 |
| 5.1 Verkeersborden (RVV) | 9 |
| 5.1.1. Kwaliteit volgens de richtlijnen en normen | 9 |
| 5.1.2. Inspectiegegevens gemeente Heusden | 10 |
| 5.2 Borden die informatie verschaffen aan de weggebruiker | 10 |
| 5.2.1. Kwaliteit volgens de richtlijnen en normen | 10 |
| 5.2.2. Inspectiegegevens gemeente Heusden | 12 |
| 5.3. Straatmeubilair | 13 |
| 5.3.1. Kwaliteit volgens richtlijnen en normen | 13 |
| 5.3.2. Kwaliteit gemeente Heusden | 13 |
| 5.4.1. Kwaliteit volgens normen en richtlijnen | 13 |
| 5.4.2. Inspectiegegevens gemeente Heusden | 14 |
| 5.5.1 Kwaliteit volgens normen en richtlijnen | 14 |
| 5.5.2. Kwaliteit gemeente Heusden | 15 |
| 6. NIEUW BELEID VERKEERS- EN STRAATMEUBILAIR | 16 |
| 6.1 Verkeersborden (RVV) | 16 |
| 6.2 Borden die geografische informatie verschaffen aan de weggebruiker | 17 |
| 6.2.1. Plattegrondkasten | 17 |
| 6.2.2 Straatnaamborden | 17 |
| 6.2.3 (object)bewegwijzering | 18 |
| 6.2.4 ANWB bewegwijzering | 20 |
| 6.2.5 Bewegwijzering recreatieve fietsroutes. | 20 |

| | |
|--|-----------|
| 6.2.6 Bewegwijzering op bedrijventerrein..... | 21 |
| 6.3 Straatmeubilair | 22 |
| 6.4 Abri's | 23 |
| 6.5 Bebakening | 23 |
| 6.5.1 Reflectorpalen..... | 23 |
| 6.5.2 Bochtschilden | 23 |
| 6.5.3 Rood-wit geblokte hekjes | 24 |
| 6.5.4 Verkeerszuil | 24 |
| 7. BEHEER EN ONDERHOUD WEGMEUBILAIR | 26 |
| 7.1 De gemeentelijke aansprakelijkheid en het onderhoudsniveau | 26 |
| 7.2 Systematisch beheer wegmeubilair | 26 |
| 7.3 Onderhoud wegmeubilair..... | 27 |
| 8. PLANNING | 24 |
| 9. FINANCIËN..... | 25 |
| 9.1 Huidige budget | 25 |
| 9.2 Toekomstverwachting, korte termijn (2004-2005) | 25 |
| 9.3 Toekomstverwachting, langere termijn (2006-2009) | 25 |
| 10. Communicatie..... | 27 |
| 11. Conclusie en aanbevelingen | 28 |

1. INLEIDING

Een van de vele verantwoordelijkheden van de gemeente is zorg te dragen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer. Veilig verkeer bij nacht zonder reflecterende bebording is moeilijk te realiseren. De juiste bestemming vinden zonder een goed bewegwijzeringsstelsel is voor bijv. hulpdiensten bijna onmogelijk. Kortom de gemeente dient zorg te dragen voor het goed en tijdig uitvoeren van onderhoud aan het wegmeubilair (containerbegrip voor verkeers- en straatmeubilair).

In dit document worden de hoofdpunten beschreven van het beleid en beheer rondom wegmeubilair.

Het wegmeubilair is in de gemeentebegroting van Heusden opgenomen onder de functie 210 "Wegen, straten en pleinen", onder de subcategorie 'overige voorzieningen'.

Onder wegmeubilair wordt het volgende verstaan:

- Verkeersborden ingevolge het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV-borden)
- Borden die geografische informatie verschaffen aan de weggebruikers:
 - Plattegrondkasten
 - (algemene) bewegwijzering:
 - verwijzing naar interlokale doelen (plaatsnamen)
 - verwijzing naar lokale doelen (centrum, wijken)
 - verwijzing naar objecten (lokale doelen, toeristische doelen)
 - verwijzing op industrieterrein/bedrijvenpark
 - ANWB-bewegwijzering
 - Straatnaamborden
- Straatmeubilair (bijv. vuilnisbakken, banken)
- Abri's
- Bebakening

De vesting Heusden is een speciaal onderdeel van de openbare ruimte binnen de gemeente. In 2005 wordt een beleidsplan openbare ruimte vesting Heusden opgesteld waarin alle onderdelen van die openbare ruimte worden benoemd. Er zullen per onderdeel, zoals wegen, verlichting, straatmeubilair, bebording, bewegwijzering enz. beleidsuitgangspunten worden geformuleerd en worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Voor deze uitgangspunten zullen ook de financiële consequenties worden aangegeven.



2. DE FUNCTIES VAN VERKEERS- EN STRAATMEUBILAIR IN HET STRAATBEELD

2.1 Doel verkeers- en straatmeubilair

Het doel van verkeers- en straatmeubilair in het algemeen is de verkeersafwikkeling te verbeteren, de weggebruiker beter te informeren en een positieve bijdrage te leveren aan de ruimtelijke inrichting, kortom zorgen voor een veilige en positieve leefomgeving.

2.2 Verkeersveiligheid

Onder verkeersveiligheid wordt een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer verstaan.

Een oplossing voor verkeersproblemen wordt te vaak gezocht in het plaatsen van verkeerstekens zoals verkeersborden en –tekens op het wegdek in plaats van het aanpassen van het wegontwerp. Hierdoor staat er momenteel een overvloed aan verkeerstekens langs, op en boven onze wegen. Door deze overvloed van regels en tekens is de invloed ervan op het gedrag van de weggebruiker afgenomen. De weggebruiker gelooft het wel en gaat min of meer zijn eigen gang, omdat het wegontwerp dit toelaat. Een selectief gebruik van regels en tekens kan er toe bijdragen dat essentiële regels serieus worden genomen en beter worden nageleefd.

E.e.a. dient dan in ieder geval aan de volgende eisen te voldoen:

- de tekens moeten een consistent geheel vormen;
- de tekens moeten bij de weggebruiker bekend zijn;
- de tekens moeten voldoen aan de drie doelstellingen van de verkeersordening (doorstroming, veiligheid en milieu);
- de tekens moeten handhaafbaar zijn.

2.3 Leefbaarheid en/of ruimtelijke inrichting

Leefbaarheid heeft betrekking op het bevorderen van de herkenbaarheid/sfeer of het benadrukken van het bijzondere karakter van de openbare ruimte.

Het bijzondere karakter van een plek kan met behulp van straatmeubilair tot uitdrukking worden gebracht. Hierbij kan gedacht worden aan het plaatsen van luxe banken en eigentijdse afvalbakken in centra, het aanbrengen van karakteristieke straatnaamborden in het vestingstadsje Heusden of het plaatsen van banken met een natuurlijke uitstraling langs fietsroutes in het buitengebied.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat het uit het oogpunt van beheer en onderhoud wenselijk is om te streven naar uniformiteit. Dit verhoogt de efficiëntie in het beheer en onderhoud en voorkomt een wildgroei aan allerlei soorten toegepaste materialen en producten.

2.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden wegmeubilair

Om een efficiënt en effectief beheer en onderhoud aan het wegmeubilair te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk de volgende randvoorwaarden te stellen.

- Om de rust in de openbare ruimte te waarborgen en de verkeersveiligheid en sociale veiligheid niet in het gedrang te brengen dient er zo weinig mogelijk meubilair te worden geplaatst;
- Bij het inrichten van de openbare ruimte rekening houden met kwetsbare en belangrijke groepen in de samenleving zoals, ouderen, mindervaliden, kinderen, toeristen, fietsers en voetgangers.

- Alleen natuurlijke en duurzame materialen toepassen. Hiermee wordt rekening gehouden met het groene karakter van de gemeente en het milieubewust omgaan met zowel de openbare ruimte als de toe te passen materialen.
- Aansluiten bij bestaande wet en regelgeving en bepalingen die een zekere mate van autoriteit hebben verworven, zoals de ANWB-bebording en NEN-normen.
- Herkenbare maar tevens bescheiden obstakels, de openbare ruimte moet immers vele doelen dienen.
- Streven naar zoveel mogelijk uniformiteit, zonder het karakter van de gemeente, kern of wijk te veranderen.
- Streven naar een kosteneffectief beheer en onderhoud. Plaatsing mag niet leiden tot extra kostenposten elders in de organisatie (bijv. onkruidbestrijding).

3. OVERIGE BELEIDSASPECTEN

3.1 Inleiding

Op dit moment wordt gewerkt aan het opzetten van een beleid voor het beheer van de openbare ruimte (BOR). Dit betekent dat bij iedere actie in de openbare ruimte, zowel bovengronds als ondergronds, alle disciplines betrokken dienen te zijn om te komen tot een aanvaardbaar product voor alle partijen. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat er gewerkt zal worden met een integraal beheerplan voor de openbare ruimte, waarbij de uitvoering van de werkzaamheden op elkaar zijn afgestemd.

Het wegbeleidsplan, het groenbeleidsplan, het GVVP en het GRP2 zijn reeds door de raad vastgesteld. Het ontbreekt echter nog aan de benodigde beleidsstukken om BOR te kunnen doorvoeren. Er zal een plan moeten worden opgesteld waarin het beheer en onderhoud van wegen, groen, openbare verlichting, riolering, wegmeubilair etc. op elkaar wordt afgestemd. Daarnaast zal ook nieuwe aanleg, renovatie en reconstructie van de bestaande openbare ruimte (groen en grijs), zowel boven als onder de grond, samen met het bovenstaande moeten worden gezien. Tevens is het noodzakelijk aan te geven welke invloeden al deze onderdelen binnen de openbare ruimte op elkaar hebben. Ook zal naar de personele capaciteit van de huidige organisatie moeten worden gekeken.

Uiteindelijk zal het beleid voor de openbare ruimte een plaats krijgen in zowel het beleid voor de ondergrondse als bovengrondse ruimte. Voor dit plan en toekomstige plannen betekent het dat zoveel mogelijk rekening gehouden moet worden met de volgende factoren:

- Afstemmen beleid overige voorzieningen op overig aanwezig of toekomstig beleid voor de openbare ruimte;
- De uitvoering van maatregelen afstemmen op overige uitvoeringsprogramma's voor de openbare ruimte.

3.2 Openbaar groen

Heusden is een gemeente die rijk is aan natuurlijk groen. Bij het inrichten en onderhouden van de openbare ruimte moet met de bestaande groenvoorziening rekening worden gehouden. Dit geldt zeker voor het plaatsen van zowel verkeer- als straatmeubilair in het groen. Met name de locatie van bijv. palen en banken is van belang om het beheer en onderhoud van groen niet te frustreren en hierdoor de onderhoudskosten te verhogen. Door een vroegtijdige afstemming kan worden voorkomen dat de beleidsuitgangspunten van wegmeubilair en de groenvoorziening met elkaar in conflict komen.

3.2.1 Knelpunten

De relatie tussen wegmeubilair en het groen is nader bekeken. Hieronder worden de bevindingen kort weergegeven:

- Door overhangende takken is de bebording niet of nauwelijks zichtbaar;

- Door het plaatsen van obstakels (straatmeubilair, bebording) wordt de onkruidbestrijding d.m.v. borstelen en branden moeilijker. Daarnaast kan de plaatsing van straatmeubilair in conflict staan met de ontwerprichtlijnen voor integrale toegankelijkheid;
- Er is sprake van sterk vervuilde bebording in de buurt van bomen;
- Door het plaatsen van obstakels in het plantsoen of in een groenstrook ondervindt men problemen bij cultuurtechnische onderhoudswerkzaamheden (bijv. maaien van gazon).



3.3 Verkeer en vervoer

Wegbeheerders proberen vaak verkeersproblemen op te lossen door gebruik te maken van verkeerstekens, zoals verkeersborden, tekens op het wegdek (markering) of verkeerslichten. Als gevolg daarvan staat er vandaag de dag langs en op de Nederlandse wegen een overvloed aan zulke verkeerstekens. Door het aantal aangebrachte verkeerstekens te verminderen wordt ernaar gestreefd dat de weggebruikers de overblijvende tekens weer serieuzer nemen.

3.3.1 Knelpunten

Hieronder worden de bevindingen kort weergegeven:

- Overvloed aan verkeerstekens, waardoor de betekenis verloren gaat;
- De aanwezigheid van vele obstakels levert problemen op voor de minder valide weggebruiker (in enkele gevallen versperren geleidehekken de toegang voor rolstoelgebruikers, voor slechtziende mensen zijn de obstakels slecht zichtbaar);
- Er zijn nog een aantal verkeersborden die niet voldoen aan het RVV 1990;
- De kwaliteit van diverse verkeersborden is onvoldoende (reflectieklasse, afbeelding);
- Borden met verschillende reflectieklassen komen naast elkaar voor, waardoor het ene bord 's nachts wel goed opvalt en het andere niet. Hierdoor kan het gebeuren dat een belangrijk bord in gemoffelde uitvoering niet opvalt en dat een onbelangrijk bord in reflectieklasse II wel opvalt;
- Geleidehekken en (afneembare) palen worden geplaatst om verkeersproblemen (parkeerproblemen) op te lossen. Als gevolg daarvan staat er een overvloed aan obstakels in de gemeente Heusden;
- Men vergeet de afneembare palen of klappalen bij onderhoudswerkzaamheden terug te plaatsen. De palen liggen vervolgens op de openbare weg en kunnen een verkeersonveilige situatie veroorzaken. Dit heeft in de meeste gevallen te maken met discipline van de persoon die de paal terug moet plaatsen.

3.4 Milieu

Het huidige beleid is erop gericht de hoeveelheid vrijkomende afvalstoffen met 10% te reduceren. Er dient dus bij zowel het ontwerp als bij het onderhouden van het wegmeubilair met dit beleidsvoornemen rekening te worden gehouden.

Bij de materiaalkeuze kan rekening worden gehouden met het milieu door:

- het toepassen van milieuvriendelijk geproduceerde materialen;
- de levensduur en de recyclingmogelijkheden te betrekken bij de keuze van materialen;

Bij het onderhouden wordt met bovenstaande rekening gehouden door:

- het toepassen van milieuvriendelijk geproduceerde materialen;
- reinigen van wegmeubilair met milieuvriendelijke middelen uitvoeren;
- de vrijkomende materialen zoveel mogelijk te hergebruiken.

Bovendien wordt in samenwerking met de afdeling milieu bekeken of door het plaatsen van extra afvalbakken het zwerfvuil enigszins beperkt kan worden.

3.4.1 Knelpunten

De relatie tussen wegmeubilair en milieu is nader bekeken.

Hieronder worden de bevindingen kort weergegeven:

- parkbank/palen zijn veelal uitgevoerd in hardhout dat niet voorzien is van het FSC-keurmerk.
- het verwijderen van graffiti gebeurt met milieuvriendelijke reinigingsmiddelen, waarbij wordt gekozen voor het minst milieuvriendelijke product.

3.5 Ruimtelijke ordening

Leefbaarheid heeft betrekking op het bevorderen van de herkenbaarheid/sfeer of het benadrukken van het bijzondere karakter van de openbare ruimte.

3.5.1 Knelpunten

De volgende knelpunten zijn er geconstateerd op het gebied van meubilair in relatie tot ruimtelijke ordening:

- er is geen / eenduidig onderscheid gemaakt in de verschillende ruimtelijke ordeningsfuncties, zoals daar zijn centra, parkgebieden, woonwijken enz. ;
- door het plaatsen van veel obstakels (borden, straatmeubilair enz.) wordt er een onrustig en onoverzichtelijk straatbeeld gecreëerd.

3.6 Wegen

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre bij de inrichting van wegen rekening wordt gehouden met het meubilair.

3.6.1. Knelpunten

In de relatie met wegen constateren we de volgende knelpunten:

- De vrije doorgangsbreedte van een looproute indien regelmatig wordt gepasseerd moet groter of gelijk zijn aan 1,5 m. Vaak is dit niet geval.
- Er wordt naar gestreefd om borden te bevestigen aan bestaande elementen (zoals bijv. lichtmasten). Dit om te voorkomen dat er een woud aan palen komt te staan. Voor het bevestigen van grote verkeersborden (80 x 80 cm) aan een lichtmast dient de lichtmast in een constructief sterkere vorm zijn uitgevoerd dan de reguliere lichtmast. Dit is op nagenoeg alle locaties niet het geval.
- Aangezien lichtmasten op sommige locaties vlak langs de rijbaan staan, worden de borden regelmatig aangereken. De obstakelvrije ruimte van 0.60 m tot de kant van de weg wordt in veel gevallen niet gehaald.

- Om parkeerproblemen e.d. tegen te gaan wordt niet gekozen voor een duurdere structurele (civieltechnische) oplossing. Vaak wordt in eerste instantie gekozen voor een goedkope oplossing in de vorm van het plaatsen van palen en bebording. Dit levert o.a. problemen op voor de minder valide mens. Tevens heeft de niet chemische onkruidbestrijding problemen met de bereikbaarheid van de verharding.



4. WET EN REGELGEVING, NORMEN/RICHTIJNEN EN AANBEVELINGEN

4.1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

De verkeersregels en –tekens zijn ondergebracht in het RVV 1990. De bepalingen met betrekking tot de toepassing van de verkeerstekens zijn neergelegd in een Besluit administratieve bepalingen wegverkeer (BABW) en nader uitgewerkt in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (Uv '91)

4.2 Burgerlijk wetboek

In het BW, dat van kracht is geworden op 1 januari 1992, wordt de aansprakelijkheid geregeld door schade als gevolg van een onrechtmatige daad. Ten opzichte van het Oude Burgerlijk Wetboek is de bewijslast omgedraaid. Indien de beheerder namelijk aansprakelijk wordt gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, dan dient de beheerder aan te tonen dat hij inspectie en onderhoud met optimale zorg uitvoert. Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid en een goede klachtenregistratie.

4.3 Wegenverkeerswet 1994

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot: het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het instandhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

4.4 CROW publicatie 49, Leidraad sanering verkeerstekens

Wegbeheerders proberen vaak verkeersproblemen op te lossen door gebruik te maken van verkeerstekens, zoals verkeersborden, tekens op het wegdek (markering) of verkeerslichten. Als gevolg daarvan staat er vandaag de dag langs en op de Nederlandse wegen een overvloed aan verkeerstekens. Door het aantal aangebrachte verkeerstekens te verminderen kan ernaar worden gestreefd dat de weggebruikers de overblijvende tekens weer serieuzer nemen. Deze gedachtegang is met name terug te vinden in de eindrapporten van twee overheidscommissies: de commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen (commissie Geelhoed) en de commissie kleine criminaliteit (commissie Roethof).

4.5 CROW-publicatie 177 “Integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte”

In deze handleiding is gesteld dat de openbare ruimte zo ingericht moet worden dat zo veel mogelijk mensen er zonder problemen gebruik van kunnen maken. Pas daarbij zo min mogelijk afzonderlijke voorzieningen voor speciale doelgroepen toe.

4.6 CROW-publicatie “Richtlijn beheer en onderhoud Verkeerstekens”

Men verwacht dat in het najaar van 2003 een richtlijn verschijnt waarin wordt aangegeven hoe en waarom moet worden overgegaan tot een systematisch beheer en onderhoud van verkeerstekens. De informatie die we uit de conceptrichtlijn hebben kunnen halen, is reeds verwerkt in dit beleids- en beheerplan.

4.7 Richtlijnen bewegwijzering niet-autosnelwegen

Deze richtlijnen zijn uitgegeven in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Een uniform bewegwijzeringsstelsel en een goede continuïteit in de geleiding van alle weggebruikers draagt in belangrijke mate bij tot een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Voor de uniformiteit is het wenselijk de bewegwijzering uit te voeren en te plaatsen conform de richtlijnen bewegwijzering niet-autosnelwegen. Daarnaast kan gewezen worden op actualisering in de richtlijnen vanuit het Handboek Wegontwerp van het CROW.

4.8 Richtlijnen openbaar vervoer

Op 1 januari 1996 is de provincie Noord-Brabant gestart met het project Heroriëntatie Openbaar Personenvervoer. Aanleiding hiervoor was dat de rijksoverheid haar openbaar vervoertaken aan de provincies overdroeg. Na grondige analyses van problemen en oorzaken en de ontwikkeling van visies en doelen zijn pijlers geformuleerd voor de vernieuwing van het openbaar vervoer. Voor elk van deze pijlers zijn concrete acties geformuleerd, die zijn vastgelegd in het activiteitenprogramma Personenvervoer van Morgen. Provinciale staten heeft dit programma op 5 februari 1999 vastgesteld. In de Leidraad Infrastructuur voor Openbaar vervoer worden o.a. kwaliteitseisen voor haltevoorzieningen geformuleerd.

4.9 Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen

Markeringen zijn op of in het wegdek aangebrachte tekens ter geleiding, waarschuwing en regeling van het verkeer. De zichtbaarheid van de markeringen op het wegdek is niet onder alle omstandigheden voldoende (weersomstandigheden, tegenlicht). Dankzij verticale elementen in het wegbeeld, zoals geleiderailconstructies, beplanting, lichtmasten e.d., is toch een beperkte oriëntatie mogelijk. Bij duisternis zijn deze verticale elementen echter nauwelijks zichtbaar. In zulke omstandigheden heeft de weggebruiker behoefte aan aanvullende (verticale) bebakening.

In deze richtlijnen vinden de wegbeheerders een handvat voor de inrichting van wegen. De richtlijnen sluiten nauw aan bij het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Voor de verkeersveiligheid is het essentieel dat de tekens op de weg eenvormig, duidelijk en niet voor tweemaal uitleg vatbaar zijn.

4.10 Richtlijnen Politie Keurmerk Veilig Wonen (PKVW)

Het Politie Keurmerk Veilig Wonen is de nieuwe meetlat voor veilig wonen. Het doel van het PKVW is enerzijds de kans op woninginbraak verminderen door een zorgvuldig ontwerp en beheer van de bebouwde omgeving. Anderzijds wil het PKVW bijdragen aan een verbetering van de sociale veiligheid in de directe woonomgeving en aan semi-openbare ruimten zoals brandgangen, parkeerterreinen en achterpaden. Het plaatsen van obstakels in de openbare ruimte, de keuze van materialen van die obstakels, vormgeving van woonwijken etc. vallen onder de term PKVW.

4.11 NEN 1772

De ministeriële werkgroep "Uniforme bewegwijzering binnen en buiten de bebouwde kom" heeft samen met de ANWB een norm voor straatnaamborden geformuleerd, de zogenaamde NEN 1772.

4.12 NEN 12899-1

Ter vervanging van NEN 3381. In deze NEN-norm worden eisen gesteld ten aanzien van de retroreflectie van borden en de maatvoering van RVV-borden.

5. KWALITEIT VAN VERKEERS- EN STRAATMEUBILAIR

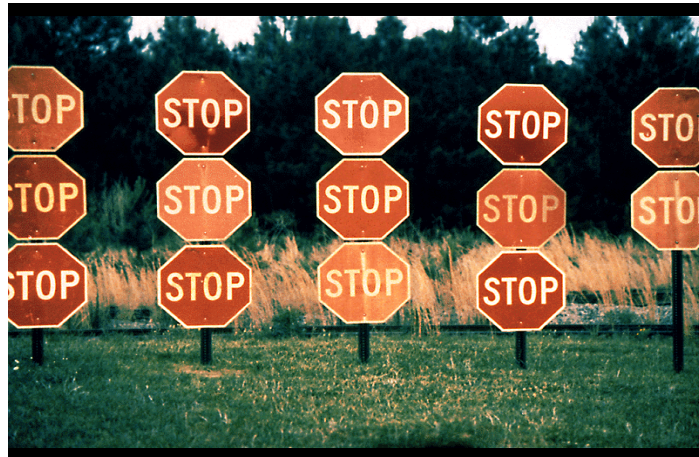
5.1 Verkeersborden (RVV)

5.1.1. Kwaliteit volgens de richtlijnen en normen

De kwaliteit van de RVV-borden kan worden vastgesteld door middel van visuele inspecties. Voor verkeersborden bestaat één belangrijk criterium: zichtbaarheid. Bij de beoordeling van de zichtbaarheid van verkeersborden moet in ieder geval gelet worden op:

- Reflectieklasse. Er wordt onderscheid gemaakt in gemoffeld, reflectieklasse I, reflectieklasse II of diamond grade (zie NEN 12899-1);
- Bordhoogte. Dit is vastgesteld in de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens;
- Afmeting. De afmeting van het verkeersbord wordt vastgesteld op de manier als omschreven in de norm NEN 12899-1;
- Locatie. Een verkeersbord kan ongunstig worden opgesteld ten opzichte van het aanstralen van de koplampen (bijv. achter een boom);
- Observatiehoek. Hoe groter de afstand tussen de ogen en de koplampen hoe minder retroreflectie wordt waargenomen;
- Helderheid. Hoe meer het straatbeeld verlicht is (omgevingsverlichting), hoe hoger de retroreflectie op het bord moet zijn om op te vallen.

ZICHTBAARHEID VAN RVV BORDEN IN VERSCHILLENDE REFLECTIEKLASSEN OVERDAG



ZICHTBAARHEID VAN RVV BORDEN IN VERSCHILLENDE REFLECTIEKLASSEN 'S NACHTS



In de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens is gesteld dat de RVV-borden uitgevoerd dienen te worden in retroreflecterend materiaal. De eigenschappen van het retroreflecterend materiaal komen minimaal overeen met klasse I volgens NEN 12899-1, met dien verstande dat borden B7 en D2 minimaal conform klasse II worden uitgevoerd. Borden G7 tot en met G10 alsmede G13 en G14, bord L3 en borden van hoofdstuk E (uitgezonderd parkeerbebording) behoeven niet retroreflecterend te zijn. Aanbevolen wordt echter om alle borden retroreflecterend uit te voeren om de zichtbaarheid bij duisternis te waarborgen.

In verband met de invoering van het RVV 1990 is bepaald dat verkeersborden moeten worden aangepast/vervangen conform het nieuwe RVV.

5.1.2. Inspectiegegevens gemeente Heusden

Uit visuele inspectie is gebleken dat er sprake is van achterstallig onderhoud:

- oude en nieuwe modellen RVV-borden (met gelijke betekenis) staan bij elkaar;
- gemoffelde en retroreflecterende borden komen naast of na elkaar voor, waardoor het ene bord 's nachts wel goed opvalt en het andere niet;
- een belangrijk bord in gemoffelde uitvoering is aanwezig nabij een minder belangrijk bord in retroreflecterende uitvoering.

5.2 Borden die informatie verschaffen aan de weggebruiker

5.2.1. Kwaliteit volgens de richtlijnen en normen

De kwaliteit van de bewegwijzering kan worden vastgesteld door middel van visuele inspecties.

De algemene eisen die aan bewegwijzering gesteld kunnen worden zijn:

- leesbaarheid (zowel lettergrootte als reflectieklasse);
- begrijpelijkheid;
- uniformiteit;
- continuïteit.

5.2.1.a. Straatnaamborden

In overleg met de ministeriële werkgroep "Uniforme bewegwijzering binnen en buiten de bebouwde kom" en met de ANWB is er een norm voor straatnaamborden tot stand gekomen, de zogenaamde NEN 1772. Hierin is het volgende bepaald:

Straatnaamborden moeten in combinatie van witte tekst op een blauwe achtergrond worden uitgevoerd in retroreflecterend materiaal klasse II. De straatnaam moet van een witte bies worden voorzien. Verklarende tekst dient buiten de witte bies geplaatst te worden. De verklarende tekst dient niet-retroreflecterend uitgevoerd te worden.

5.2.1.b. Objectbewegwijzering

Onder verwijzing naar de richtlijn bewegwijzering niet-autosnelwegen verdient het aanbeveling de geografische doelen (namen van bebouwde kommen, straatnamen) uit te voeren in wit op een blauwe achtergrond. Bewegwijzering naar wijken, lokale en toeristische doelen dient uitgevoerd te worden in zwart op een witte achtergrond. Om de leesbaarheid bij duisternis te waarborgen wordt aanbevolen de bewegwijzering in retroreflecterend materiaal uit te voeren.

5.2.1.c. ANWB bewegwijzering op doorgaande wegen

Onder verwijzing naar het aanduidingbeleid m.b.t. specifieke doelen worden de navolgende criteria voor het vermelden van een bedrijventerrein op de auto(snel)weg gehanteerd. Indien een industrieterrein/bedrijvenpark een minimumoppervlakte heeft van 100 ha wordt op de autosnelweg verwezen naar dit bedrijventerrein. Heeft een industrieterrein/bedrijvenpark een minimumoppervlakte van 50 ha, dan wordt het industrieterrein/bedrijvenpark vermeld op de autoweg en op de weg met een gesloten verklaring.

Tot opneming van een industrieterrein/bedrijvenpark in de bewegwijzering wordt overgegaan indien dit gewenst wordt geacht uit een oogpunt van verkeersgeleiding en –veiligheid.

Bij het buiten de bebouwde kom al of niet verwijzen naar industrieterreinen/bedrijvenparken worden de volgende criteria gehanteerd:

- het terrein/park wordt aangegeven, ongeacht de omvang en de mate waarin het verkeer aantrekt, als er sprake is van een speciaal daartoe aangelegde aansluiting of zijweg, die uitsluitend toegang tot dit terrein geeft.
- het aangeven van het terrein/park is afhankelijk van de omvang van het terrein/park. De mate waarin verkeer aangetrokken wordt, wordt daarbij eveneens in ogenschouw genomen.

5.2.2. Inspectiegegevens gemeente Heusden

Uit visuele inspectie blijkt dat de kwaliteit van de borden die informatie verschaffen aan de weggebruiker redelijk is.

5.2.2.a. Plattegrondkasten

In 2001 zijn er door de gehele gemeente nieuwe plattegrondkasten geplaatst. Het beheer en onderhoud hiervan is volledig uitbesteed aan Wegener Falkplan B.V. voor een periode van 10 jaar (2011). Elke 4 jaar actualiseert Wegener Falkplan B.V. op aanwijzen van de gemeente de plattegrond.

5.2.2.b. Straatnaamborden

In de gemeente Heusden wordt op dit moment gebruik gemaakt van 2 typen straatnaamborden, namelijk het vlaggend type en het type met omgezette rand. In de voormalige gemeente Drunen is gebruik gemaakt van het vlaggend type. In de voormalige gemeente Vlijmen en Heusden gebruikte men het type met omgezette rand. Ook de uitvoering van de straatnaamborden is verschillend, te weten met en zonder witte bies. Bovendien heeft de straatnamencommissie kenbaar gemaakt niet tevreden te zijn over de schrijfwijze van de straatnamen en de subschriften.



vlaggend systeem, kokerprofiel



omgezette randsysteem

5.2.2.c. Objectbewegwijzing

Uit de inventarisatiegegevens blijkt dat als voortvloeisel uit de samenvoeging van de voormalige gemeente Drunen, Heusden en Vlijmen geen uniformiteit is in de uitvoering van de objectbewegwijzing.

In de voormalige gemeente Heusden worden commerciële voorzieningen tegen betaling opgenomen in het objectbewegwijzeringssysteem. Terwijl commerciële instellingen in de voormalige gemeenten Drunen en Vlijmen alleen bewegwijzerd worden ingeval er sprake is van bewegwijzing op het bedrijventerrein waarop ze gevestigd zijn.

Alleen de bewegwijzing in de voormalige gemeente Drunen voldoet aan hetgeen gesteld is in de richtlijn 'bewegwijzing niet autosnelwegen'.

5.2.2.d. ANWB Bewegwijzering op doorgaande wegen

Uit inventarisatiegegevens blijkt dat de ANWB bewegwijzering is uitgevoerd conform hetgeen gesteld is in het aanduidingbeleid m.b.t. specifieke doelen.

Jaarlijks ontvangt de gemeente een meerjarenraming van de onderhoudskosten van de ANWB-bewegwijzering. Tevens worden de geplande werkzaamheden voor de komende 3 jaar aangegeven.

5.2.2.e. Bewegwijzering op industrieterrein/bedrijvenpark zelf

De kwaliteit van de bewegwijzering op het industrieterrein/bedrijvenpark zelf verschilt per bedrijventerrein. De bewegwijzering op bedrijvenpark Groenewoud is onlangs geactualiseerd. Ook de bewegwijzering op bedrijvenpark Meeuwaert is van goede kwaliteit. Voor de overige bedrijventerreinen/-parken geldt dat ieder bedrijf afzonderlijk ervoor zorgt dat het bedrijf bewegwijzerd wordt. Dit komt niet ten goede aan de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

5.3. Straatmeubilair

5.3.1. Kwaliteit volgens richtlijnen en normen

De kwaliteit van straatmeubilair kan worden vastgesteld door middel van visuele inspecties. De algemene eisen die aan straatmeubilair gesteld kunnen worden zijn:

- duurzame en slijtvaste materialen;
- vandalismebestendige materialen;
- gebruiksgemak (bijv. legen afvalbakken);
- milieu (FSC hardhout, gerecyclede materialen);
- veilig;
- beeldkwaliteit (schoon, juiste sfeer).

5.3.2. Kwaliteit gemeente Heusden

De kwaliteit van het straatmeubilair is redelijk.

Uit inventarisatiegegevens blijkt dat in de verschillende kernen:

- geen uniformiteit aanwezig is in de keuze van en het toepassen van straatmeubilair;
- het straatmeubilair niet altijd functioneel is toegepast;
- het kwaliteitsniveau binnen de verschillende kernen verschillend is (onderhoud en materiaalkeuze).

5.4 Abri's

5.4.1. Kwaliteit volgens normen en richtlijnen

De kwaliteit van de haltevoorziening wordt bepaald door ervaring en samenspraak met vervoerders en chauffeurs, bestaande telgegevens, haltebestanden en inventarisaties.

Kwaliteitseisen voor haltes verschillen per type halte. Te onderscheiden zijn:

Minimale halte

- kernen < 5.000 inwoners
- minder dan 10 instappers per dag
- uitrusting: haltepaal, verlichting, afvalbak, toegankelijk voor mensen met functiebeperking, schone en overzichtelijke omgeving

Halte

- kernen < 5.000 inwoners
- 10 – 50 instappers per dag
- uitrusting: haltepaal, verlichting, afvalbak, toegankelijk voor mensen met functiebeperking, schone en overzichtelijke omgeving
- fietsklemmen, overkapte wachtruimte, opstelruimte.

Centrumhalte

- kernen > 5.000 inwoners
- 50 – 400 instappers per dag
- uitrusting: haltepaal, verlichting, afvalbak, toegankelijk voor mensen met functiebeperking, schone en overzichtelijke omgeving
- fietsklemmen, overkapte wachtruimte, opstelruimte of zitmogelijkheden.

Busstation

- kernen > 20.000 inwoners
- > 400 instappers per dag
- uitrusting: haltepaal, verlichting, afvalbak, toegankelijk voor mensen met functiebeperking, schone en overzichtelijke omgeving
- fietsklemmen, overkapte wachtruimte, opstelruimte of zitmogelijkheden.
- Overdekte fietsenstalling

De afstand tussen twee haltes bedraagt ongeveer 800 meter op het verbindend net en 400 à 500 meter op het ontsluitend net. Ook de bereikbaarheid is van belang: veilig bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

5.4.2. Inspectiegegevens gemeente Heusden

In het kader van het project Personenvervoer van Morgen, actie 78a IVO, zijn de haltevoorzieningen voor de gemeenten in West-Brabant geïnteriseerd. Hieruit blijkt dat bij de meeste wegbeheerders de haltevoorzieningen redelijk voldoen aan de eisen in de Leidraad. Zodra de bevindingen in Regio West zijn geëvalueerd, wordt gestart met een inventarisatie van de haltevoorzieningen in de regio 's-Hertogenbosch. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zal de gemeente Heusden de haltevoorzieningen al dan niet aan moeten passen.

Het onderhoud van de haltevoorzieningen is uitbesteed aan Viacom Outdoor en de BBA met uitzondering van de haltes in Drunen. De “vandalisme bestendige”abri's (model dug-out) in Drunen zijn eigendom van de gemeente Heusden. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud aan dezeabri's.

Viacom Outdoor en de BBA zorgen ervoor dat voor een vast bedrag per jaar de vitrines ingeval van vernieling vervangen worden.

5.5 Bebakening

5.5.1 Kwaliteit volgens normen en richtlijnen

In de “Richtlijnen voor bebakening en markering van wegen” worden handvatten gegeven aan wegbeheerders bij het inrichten van wegen.

Het verkeer wordt middels de navolgende elementen geleid en geregeld:

- Verkeersborden;
- Borden die informatie verschaffen;
- Markeringen;
- Bebakening, zoals:
 - (achtergrond)beplanting (bomen,hagen etc);
 - reflectoren op kortere onderlinge afstanden;
 - bocht-reflectorpalen;
 - wegdekreflectoren;
 - waarschuwingshekken;
 - geleidehekken;
 - wit of zwart-wit geblokt geschilderde geleiderailconstructie;
 - bochtschilden, versmallingschilden;
 - wegverlichting;

- aarden wallen of houtwallen en dergelijke.

Middels visuele inspectie kan worden vastgesteld of er wegen en kruispunten zijn waar behoefte is aan aanvullende bebakening.

5.5.2. Kwaliteit gemeente Heusden

De kwaliteit van de bebakening is redelijk.

Uit inventarisatiegegevens blijkt dat in de verschillende kernen:

- geen uniformiteit is in de keuze van en het toepassen van bebakening;
- de toegepaste bebakening niet altijd overeenkomt met hetgeen gesteld is in de "Richtlijnen voor bebakening en markering van wegen";
- de bebakening verouderd is en hierdoor niet altijd goed zichtbaar is;
- de bebakening niet altijd functioneel is toegepast.

6. NIEUW BELEID VERKEERS- EN STRAATMEUBILAIR

6.1 Verkeersborden (RVV)

Het voorgestane beleid is erop gericht om alle elementen van het RVV 1990 te waarborgen, te weten:

- a. het terugdringen van het aantal verkeersborden en -tekens;
- b. vervangen van borden vanuit het RVV 1966;
- c. vervangen van afgeschreven borden (jaartal, reflectie, schade);
- d. In het RVV 1990 staat dat alle verkeersborden uitgevoerd dienen te worden in minimaal reflectieklasse I. Het voorgestane beleid is erop gericht om alle verkeersborden in reflectieklasse II uit te voeren. Borden B7 en D2 worden uitgevoerd in diamond grade (voor toelichting zie hieronder);
- e. jaarlijks reinigen van borden op gebiedsontsluitingswegen, centra en verblijfsgebieden (in deze volgorde).

Toelichting punt a:

In een aantal situaties is bebording mogelijk die niet per straat, maar per gebied of zone kan worde toegepast. Dit biedt zeker meer voordelen dan nadelen. Juridisch is de toepassing van zoneborden dikwijls meer sluitend. Daarnaast kan worden volstaan met minder borden om hetzelfde doel te bereiken.

Toelichting punt d:

De Grontmij nv heeft in opdracht van Rijkswaterstaat onderzoek verricht naar de gemiddelde kosten op langere termijn van het beheer en onderhoud van retroreflecterende borden en naar het verschil daarin tussen de kwaliteitsklassen I en II. Daarbij is door middel van literatuuronderzoek en interviews onder gemeentelijke wegbeheerders praktijkinformatie verzameld over:

- de aanschafprijzen van borden in beide klassen;
- de levensduur van borden in beide klassen, zonder en met voortijdige vervanging;
- de oorzaken en de mate van voortijdige vervanging;
- de kosten van vervanging voorzover gedragen door de wegbeheerder.

Dit onderzoek leverde de volgende conclusies op.

Aanschaf van nieuwe borden

Borden uitgevoerd in klasse II zijn in aanschaf gemiddeld 22 % duurder dan borden in klasse I. Dit relatieve prijsverschil is voor alle bordafmetingen en -vormen ongeveer gelijk. De meerkosten worden veroorzaakt door de toepassing van ander retroreflecterend materiaal bij klasse II.

Levensduur

De levensduur van de borden verschilt tussen de beide kwaliteitsklassen doordat klasse II langer zijn helderheid behoudt dan klasse I. In Duitse aanbevelingen over retroreflectie wordt de levensduur van borden in klasse I gesteld op 7 tot 8 jaar en die van borden in klasse II op 9 tot 11 jaar.

Voortijdige vervanging

De maximale levensduur wordt in de praktijk door veel borden niet bereikt. Als gevolg van vandalisme of aanrijding wordt 45% van de borden voortijdig vervangen; dat komt neer op een jaarlijkse vervanging van 6% van het totale bordenbestand.

Vergelijking jaarlijkse kosten

Indien nu voor de berekening van de gemiddelde jaarlijkse kosten van beheer en onderhoud wordt aangenomen dat klasse I-borden 7 jaar meegaan en klasse II-borden 10 jaar, blijkt dat de jaarlijkse kosten van klasse I-borden 6% hoger liggen dan die van klasse II-borden. Bij

deze berekening zijn de personeelskosten van de vervanging buiten beschouwing gelaten; dat betekent dat de totale kosten van klasse II-borden relatief nog gunstiger uitvallen, omdat ze minder frequent worden vervangen dan klasse I-borden. Uit oogpunt van beheerskosten op langere termijn bestaat dus in het algemeen een voorkeur voor borden uitgevoerd in klasse II.

6.2 Borden die geografische informatie verschaffen aan de weggebruiker

6.2.1. Plattegrondkasten

Voorgesteld wordt om de huidige werkwijze te hanteren. Wegener Falkplan B.V. zorgt ervoor dat tegen betaling van een vast bedrag iedere 4 jaar de gemeenteplattegrond wordt vernieuwd. Het onderhoud van de plattegrondkasten zit eveneens bij Wegener Falkplan B.V.

6.2.2 Straatnaamborden

Het voorgestane beleid is erop gericht om de straatnaamborden in alle kernen, met uitzondering van de vesting, uit te voeren conform NEN 1772. In afwijking van deze norm wordt voorgesteld de toevoeging van huisnummers te integreren in het straatnaambord en niet middels een los bord en om tevens de subschriften uit te voeren in retroreflecterend materiaal.



De redenen om over te gaan op het vlaggend systeem worden hieronder uitgelegd:

Voordelen vlaggend systeem:

- duidelijkheid;
- minder borden en flespalen nodig (goedkoper en rustiger straatbeeld);
- rijrichting wordt duidelijk aangegeven.

Nadelen vlaggend systeem:

- bord moet 60 cm uit de rijbaan worden geplaatst (hiervoor is niet altijd de ruimte). Echter e.e.a wordt ondervangen door het nog vast te stellen OV beleidsplan. Hierin wordt voorgesteld lichtmasten aan de achterzijde van het trottoir te plaatsen;
- Schadegevoeliger.

6.2.3 (object)bewegwijzering

Het voorgestane beleid is erop gericht om de bewegwijzering uit te voeren conform de richtlijn bewegwijzering niet-autosnelwegen.

Commerciële voorzieningen worden niet opgenomen in het bewegwijzeringsysteem. Het opnemen van winkels, bedrijven, cafés en horecavoorzieningen in het bewegwijzeringsysteem is door het plaatsen van actuele gemeenteplattegronden overbodig geworden. Immers, via de informatiepanelen op invalswegen en via straatnaamborden worden de bezoekers adequaat verwezen.



Om uniformiteit binnen de verschillende kernen te realiseren wordt voorgesteld het systeem en de uitvoering van de voormalige gemeente Drunen te implementeren in de overige kernen. Hieronder treft u een lijst aan van de te bewegwijzere objecten.

Voormalige gemeente Drunen

Algemeen

Gemeentehuis/Tourist I
Politiebureau
Postkantoor
Jacobushof
Mortuarium
RK begraafplaats
Algemene begraafplaats
Hunenhof
Stichting Woonveste
Milieustraat/gemeentewerf

Cultuur

De Voorste Venne
De Stulp
't Rad
RK H. Lambertus
Ned. Herv. Open Hof
Moskee
RK St Jan Evangelist

Sport/recreatie

RKDVC
Duinzicht/FC Drunen
De Schakel/Avanti
Den Donk/SC Elshout
Sporthal Onder de Bogen
Handboogvereniging Constantia
Sportzaal De Vennen
Sportzaal De Brug
Klinkaert
M.H.C.D.
D.A.K.
Achter de Bogen
Zwembad 't Run
Loonse- en Drunense Duinen

Voormalige gemeente Vlijmen

Algemeen

Gemeentehuis/Tourist I
Postkantoor
Gemeentewerf
Algemene begraafplaats
Crematorium De Maaslanden
Mortuarium
RK begraafplaats
RK begraafplaats
RK begraafplaats
RK begraafplaats
De Ark

Sport/recreatie

Sportpark Haarsteeg
Sportpark Nieuwkuijk
Sporthal/-zwembad Die Heygrave
Sportzaal/-park De Hoge Heide
V.M.H.C. (zit op de Hoge Heide)
Korfbal (zit zowel op De Hoge Heide als op sportpark Haarsteeg)
Wielerbaan De Heuvelen
IJsbaan De Oude Haven

Voormalige gemeente Heusden

Algemeen

Tourist i
Gemeentehuis
Gemeentewerf
St. Antonius
Heusdens Buro voor Toerisme

Sport/recreatie

sporthal Heusden
sporthal De Kubus
Tennisvereniging Heusden
V.V. Herptse Boys
S.V. Heusden

Cultuur

Herv. Gereformeerde Kerk
RK H Johannes Geboorte
RK H Lambertus
RK St Jan Geboorte
RK Goddelijke Voorzienigheid
Abdij Marienkroon
De Haarstek
De Korf
De Mand
Het Patronaat
Jongeren centrum Orca

Cultuur

Streekarchief
Het Gouverneurshuis
De Schakel
Ned. Herv. Kerk Heesbeen
Evangelisch-Lutherse Kerk
Gereformeerde Kerk
Ned. Herv. Kerk Heusden
RK Kerk Herpt
RK H. Lambertus
RK Kerk Heusden
Kasteelruïne
Museum
Stadshaven
Toilet

6.2.4 ANWB bewegwijzering

Voorgesteld wordt de huidige werkwijze te hanteren. De ANWB beheert en onderhoudt de bewegwijzering op kosten van de gemeente.



6.2.5 Bewegwijzering recreatieve fietsroutes.

Door de gemeente Heusden lopen diverse recreatieve fietsroutes. Deze maken onderdeel uit van een landelijk fietspadennetwerk. Die fietsroutes die daadwerkelijk over het grondgebied van Heusden lopen nemen we in dit beleidsplan in beschouwing.

Het beheer en onderhoud van de bewegwijzering langs deze fietsroutes zijn ondergebracht in een samenwerkingsverband tussen Heusden, de betrokken buurgemeenten en de belangenvereniging van deze recreatieve fietspaden. Binnen deze samenwerking zijn afspraken gemaakt over taken inzake onderhoud en inspectie van de bewegwijzering en is een verdeelsleutel voor de onderhoudskosten gemaakt. Vanuit het budget onderhoud bewegwijzering wordt jaarlijks een budget beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van kleine onderhoudswerkzaamheden aan de bebording.

6.2.6 Bewegwijzering op bedrijventerrein

De Gemeente Heusden is voornemens om op Bedrijvenpark het Hoog Parkmanagement te implementeren. De gemeente en bedrijven gezamenlijk zijn daarbij verantwoordelijk voor de beleidsbepaling. De parkmanagement-organisatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit beleid, leidend tot daadwerkelijk uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden in de openbare ruimte.

Op basis van jaarplannen worden daarbij tussen beide partijen afspraken gemaakt over de taken die uitgevoerd moeten worden, beschikbare budgetten, doelstellingen en dergelijke. Besloten is om afspraken te maken over een basispakket (beheer en onderhoud groen, verharding en verlichting, bewegwijzering en beveiliging).

Het Parkmanagement is erop gericht om optimaal gebruik te maken van de aangeboden diensten. Men denkt er zelfs over om de diensten niet te beperken tot alleen bedrijvenpark Het Hoog, maar tevens de overige bedrijventerreinen hierbij te betrekken. Dit geldt ook voor het aanbrengen van bewegwijzering op de verschillende bedrijvenparken. Toch willen wij hierbij een kanttekening plaatsen. Bedrijvenpark Vliedberg heeft bijv. een totaal andere structuur, samenstelling en omvang als bedrijvenpark Het Hoog. De kosten voor bewegwijzering op dit terrein kunnen dan ook onevenredig hoog worden, waardoor het wellicht niet interessant is om de bewegwijzering op eerdergenoemd bedrijvenpark gestalte te geven.

Desondanks stellen wij toch voor geen actie te ondernemen om de bewegwijzering op de verschillende bedrijvenparken aan te passen. Om het parkmanagement binnen de gehele gemeente gestalte te geven, is het noodzakelijk even pas op de plaats te maken. Uiteraard onderhouden en beheren we de bestaande bewegwijzering op bedrijvenpark Groenewoud en De Meeuwaert.



6.3 Straatmeubilair

Het voorgestane beleid is er op gericht om meer uniformiteit en meer herkenbaarheid aan te brengen. Ook wordt gestreefd naar het terugdringen van obstakels om zo een rustiger straatbeeld te creëren, de openbare ruimte toegankelijker te maken voor gehandicapten en om het chemievrij onkruid bestrijden te vergemakkelijken.

| Openbare ruimten | Leefbaarheid |
|--|--------------|
| <i>Buiten de bebouwde kom</i> | |
| - Stroomweg | |
| - Gebiedsontsluitingsweg | |
| - Verblijfsgebied | + |
| <i>Binnen de bebouwde kom</i> | |
| - Gebiedsontsluitingsweg | |
| - Verblijfsgebied | ++ |
| <i>Bedrijventerreinen</i> | |
| <i>Winkelcentra</i> | +++ |
| <i>Fiets- en wandelpaden</i> | |
| <i>Overige openbare ruimten</i> | +++ |

*de plusjes geven aan welk doel het straatmeubilair binnen een aandachtsgebied heeft, met daaraan gekoppeld de mate van belangrijkheid uitgedrukt in aantal plusjes.

Verblijfsgebied buiten de bebouwde kom:

- Er wordt geen tot nauwelijks straatmeubilair geplaatst.

Verblijfsgebied binnen de bebouwde kom, uitgezonderd winkelcentra:

- Straatmeubilair wordt spaarzaam toegepast, dus alleen op plaatsen waar dit kan worden gemotiveerd door verwacht gebruik;
- Kleine voorzieningen, zoals een brievenbus, een telefooncel, bushokje, zitbank en afvalbak worden zoveel mogelijk gecombineerd;
- Een zitbank staat minimaal 15 meter van een woning af zodat de directe overlast beperkt blijft als een bank als "hangplek" wordt gebruikt;
- De materialen zijn duurzaam, vandalisbestendig en goed te beheren;
- Sober straatmeubilair.

Winkelcentra en overige openbare ruimten (parkgebieden):

- Binnen een afstand van 200m wordt zitgelegenheid gecreëerd;
- Obstakels worden zoveel mogelijk buiten de looproute geplaatst;
- Obstakels in de looproute worden (visueel) gemarkeerd;

- Kleine voorzieningen, zoals een brievenbus, een telefooncel, bushokje, zitbank en afvalbak worden zoveel mogelijk gecombineerd;
- De materialen zijn duurzaam, vandalismebestendig en goed te beheren;
- Hoogwaardig straatmeubilair .

6.4 Abri's

Op 1 januari 1996 is de provincie Noord-Brabant gestart met het project Heroriëntatie Openbaar Personenvervoer. Aanleiding hiervoor was dat de rijksoverheid haar openbaar vervoertaken aan de provincies overdroeg. Na grondige analyses van problemen en oorzaken en de ontwikkeling van visies en doelen zijn pijlers geformuleerd voor de vernieuwing van het openbaar vervoer. Voor elk van deze pijlers zijn concrete acties geformuleerd, die zijn vastgelegd in het activiteitenprogramma Personenvervoer van Morgen. Provinciale staten heeft dit programma op 5 februari 1999 vastgesteld. Eén van de acties uit eerdergenoemd activiteitenprogramma is het inventariseren van infrastructurele knelpunten voor het openbaar vervoer.

In het kader van het project Personenvervoer van Morgen, actie 78a IVO, zijn de haltevoorzieningen voor de gemeenten in West-Brabant geïnventariseerd. Hieruit blijkt dat bij de meeste wegbeheerders de haltevoorzieningen redelijk voldoen aan de eisen in de Leidraad. Zodra de bevindingen in Regio West zijn geëvalueerd, wordt gestart met een inventarisatie van de haltevoorzieningen in regio 's-Hertogenbosch.

Wij stellen voor de bevindingen van het onderzoek af te wachten en eventuele aanbevelingen cq eisen op te volgen.

6.5 Bebakening

6.5.1 Reflectorpalen

In verblijfsgebieden gaat van de begroeiing, bebouwing e.d. veelal al een voldoende geleidende werking uit. In gebiedsontsluitingswegen moet van geval tot geval bekeken worden of plaatsing van reflectorpalen zinvol is in het kader van een bijdrage aan de verkeersveiligheid. Reflectorpalen kunnen meestal achterwege gelaten worden als de wegvakken voldoende verlicht zijn. Meestal kan de aanwezigheid van een bocht aanleiding geven tot het beperkt gebruik van reflectorpalen.



6.5.2 Bochtschilden

Alvorens over te gaan tot plaatsing van extra bebakening om onoverzichtelijke en misleidende bogen te accentueren moet men eerst bezien of niet beter structurele maatregelen genomen kunnen worden. Indien dit niet het geval is, kan door het plaatsen van verkeersborden (adviesnelheid of gevaarlijke bocht) en/of door het plaatsen van bochtschilden, de situatie verbeteren.

Op gebiedsontsluitingswegen (Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan) kan men kiezen tussen rood-witte hekjes of bochtschilden (enkele pijlfiguratie). In verblijfsgebieden (Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan) worden alleen rood-witte hekjes geplaatst. Bochtschilden en rood-witte hekjes dienen volledig retroreflecterend te worden uitgevoerd (klasse II).

6.5.3 Rood-wit geblokte hekjes

De waarneembaarheid van slecht zichtbare of onoverzichtelijke kruispunten en solitaire oversteekplaatsen kan verbeterd worden door naast bewegwijzering en bebording een aantal wit geverfde bempalen in de aansluitbogen te plaatsen en/of rood-wit geblokte hekjes in de berm, net voor de aansluitbogen te plaatsen of in de aansluithoeken. De toepassing van de rood-wit geblokte hekjes wordt geüniformeerd.



6.5.4 Verkeerszuil

In de uitvoeringsvoorschriften bij het RVV 1990 wordt voorgeschreven dat indien binnen de bebouwde kom de borden D2 en D3 worden geplaatst, in een verkeerseiland of middengeleider altijd een gele zuil moet worden aangebracht.



Daar waar behoefte bestaat een zuil te gebruiken als obstakelbebakening of als bebakening van zijgeleiders verdient het aanbeveling een zwart-wit geblokte retroreflecterende zuil worden toe te passen.



7. BEHEER EN ONDERHOUD WEGMEUBILAIR

7.1 De gemeentelijke aansprakelijkheid en het onderhoudsniveau

Artikel 6:174 BW bepaalt dat de bezitter van een gebrekkige opstal aansprakelijk is voor voor gevaar voor personen of zaken. De gemeente als wegbeheerder valt ook onder dit artikel: het overheidslichaam dat daarvoor verantwoordelijk is, kan aansprakelijk worden gesteld voor het niet voldoen aan de zorgplicht voor een goede staat van de openbare weg. Dat betekent dat een weg – die onder beheer is van een gemeente – moet voldoen aan de eisen die daar in de gegeven omstandigheden aan gesteld mogen worden. Als een weg niet aan die eisen voldoet, dan kan er gevaar dreigen. Als gevaar zich verwezenlijkt, is de gemeente aansprakelijk als dat gevaar is veroorzaakt doordat de openbare weg ter plaatse niet voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden mag stellen. De risicoaansprakelijkheid is pas aan de orde als er sprake is van een gebrek. Als wegbeheerder heeft de gemeente de verplichting om een weg goed te onderhouden (artikel 16 Wegenwet). De gemeentelijke zorgplicht gaat voor een groot deel over onderhoud, maar ook andere zaken zijn van belang. Vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State brengt met zich mee dat, indien eenmaal komt vast te staan dat een weg is aan te merken als een openbare weg in de zin van de Wegenwet, op burgemeester en wethouders op grond van artikel 16 van deze wet de zorgplicht rust dat de weg, voor zover binnen het gebied van de gemeente gelegen, in goede- dat wil zeggen toegankelijke- staat verkeert. De zorgplicht kan dus met zich meebrengen dat een wegbeheerder maatregelen neemt.

Deze maatregelen houden in dat:

- Waarschuwborden e.d. plaatsen;
- Dusdanig onderhoud plegen dat er recht wordt gedaan aan de gegeven omstandigheden, zeker als de gemeente kennis draagt van een potentieel gevaarlijke situatie;
- klachten worden hersteld en/of waarschuwingmaatregelen worden genomen;
- omleidingroutes instellen bij reconstructiewerkzaamheden;
- markeringstekens, obstakels en borden aanbrengen ter vermindering van gevaarlijke situaties;
- bermvrijhouden opdat het verkeer elkaar kan passeren.

De zorgplicht is dus in grote mate preventief van karakter. Er mogen geen gevaarlijke situaties ontstaan. Bovenstaande maatregelen moeten dan ook zijn ingebed in een systematiek waarin:

- de onderhoudswerkzaamheden structureel en programmatisch uitgevoerd worden;
- er een systeem is dat voorziet in regelmatige en grondige controles;
- inspecties en klachten worden geregistreerd.

7.2 Systematisch beheer wegmeubilair

Op dit moment wordt er minimaal aandacht geschonken aan beheer van de overige voorzieningen. Er is wel een inventarisatie uitgevoerd van de complete overige voorzieningen zodat bekend is wat er op dit moment aan straatmeubilair, bebording, abri's enz. aanwezig is in de gemeente.

Gezien de grote hoeveelheid wegmeubilair binnen de gemeente is het noodzakelijk over te gaan naar systematisch beheer. Systematisch beheer is noodzakelijk uit een oogpunt van aansprakelijkheid. Tevens draagt het bij aan kostenbeheersing en leidt het tot een efficiënte budgetplanning. Door systematisch beheer wordt ook blijvend de functionaliteit van verkeerstekens bewaakt. Dit is van groot belang bij reconstructies.

Tot slot biedt systematisch beheer de mogelijkheid tot het stellen van prioriteiten in uitvoering van onderhoudswerkzaamheden. Weliswaar moet uit het oogpunt van aansprakelijkheid altijd aan de minimale vereisten worden voldaan, het is echter wel mogelijk afhankelijk van wegtype of gebied te accepteren dat niet overal het hoogste niveau van onderhoud wordt gehaald.

We onderscheiden verschillende beheertypen:

1. Variant 1 (eigen beheer)

De hierboven genoemde inventarisatie dient als onderlegger voor de jaarlijkse onderhoudsplanning. Incidentele vervangingen (n.a.v. aanrijding, vernieling enz.) worden hierin niet verwerkt. Wel worden vervangingen, zoals een reconstructie e.d. gemuteerd. Uit een excel-bestand kan een globale planning worden gehaald van de jaarlijks te vervangen overige voorzieningen.

2. Variant 2 (eigen beheer)

De hierboven genoemde inventarisatie dient als onderlegger voor het nog aan te schaffen beheersysteem. Momenteel is er nog geen goed beheersysteem op de markt. Het beheer van de overige voorzieningen is geen gemeengoed in gemeenteland. De ons omringende gemeenten, zoals Loon op Zand, Waalwijk, Vught en 's-Hertogenbosch hebben geen beheersysteem. Een van de redenen voor het ontbreken van een beheersysteem is dat het actualiseren ervan zeer arbeidsintensief is. Uiteraard brengt het aanschaffen van een beheersysteem extra kosten met zich mee (capaciteit + aanschafkosten).

3. Variant 3 (uitbesteden)

Het is mogelijk om het beheer van het wegmeubilair uit te besteden. Ook hiervoor geldt dat hiermee in gemeenteland nog geen ervaringen zijn opgedaan.

7.3 Onderhoud wegmeubilair

We onderscheiden 3 soorten onderhoud, te weten:

1. *Preventief onderhoud*
Hieronder verstaan we o.a. het reinigen van de bebording en het straatmeubilair en het beitsen van de parkbanken.
2. *Curatief onderhoud*
Hieronder verstaan we het herstellen van schade als gevolg van vernieling en aanrijdingen.
3. *Correctief onderhoud*
Hieronder verstaan we o.a. het fasegewijs vervangen van verouderde producten enz.

De buitendienst gemeentewerken houdt zich momenteel veelal bezig met curatief onderhoud.

Voor het uitvoeren van onderhoud aan het wegmeubilair zijn verschillende varianten denkbaar:

1. Variant 1 (eigen beheer)

In dit geval dient de afdeling Buitendienst Gemeentewerken volledig inzetbaar te zijn voor de onderhoudswerkzaamheden, op jaarbasis 2150 uur. Het grote voordeel van het in eigen beheer uitvoeren van onderhoud is dat de organisatie snel kan inspelen op ontwikkelingen en veranderingen in de openbare ruimte. Tweede voordeel is dat de afdoeningstermijn van meldingen kort kan blijven, wat de klantvriendelijkheid verhoogd.

2. Variant 2 (uitbesteden).

Het is mogelijk om het onderhoud aan het wegmeubilair uit te besteden. Ook hiervoor geldt dat hiermee in gemeenteland nog geen ervaringen zijn opgedaan.

8. PLANNING

In het kort is weergegeven welke werkzaamheden de komende jaren moeten worden uitgevoerd om het de totaalkwaliteit van zowel het verkeersmeubilair als straatmeubilair op een redelijk niveau te krijgen, gerelateerd aan de bestaande redelijke kwaliteit van deze voorzieningen.

| <i>PLANNING</i> | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Meldingen | X | X | X | X | X | X | X |
| VERKEERSBORDEN | | | | | | | |
| Vervangen verkeersborden/straatnaamborden | 900 st | 600 st | 100 st | 100 st | 300 st | 300 st | 300 st |
| BORDEN DIE INFORMATIE VERSCHAFFEN AAN DE WEGGEBRUIKER | | | | | | | |
| Vervangen straatnaamborden | 90 st | 90 st | 350 st | 300 st | 300 st | 300 st | 300 st |
| Aanpassen bewegwijzering voorm. gem. Vlijmen | | 100 st | 100 st | | | | |
| Aanpassen bewegwijzering voorm. gem. Heusden | | | 100 st | 100 st | | | |
| Actualiseren gemeenteplattegrond | | € 1.600 | | | | € 1.600 | |
| ANWB-bewegwijzering | € 4.670 | € 5.182 | € 1.662 | € 17.980 | pm | pm | pm |
| STRAATMEUBILAIR | | | | | | | |
| Reinigen parkbanken | 200 st | 200 st | 200 st | 200 st | 200 st | 200 st | 200 st |
| Terugdringen obstakels | | | | | pm | pm | pm |
| ABRI'S | | | | | | | |
| Onderhoudscontract | € 9.000 | € 9.000 | € 9.000 | € 9.000 | € 9.000 | € 9.000 | € 9.000 |
| Aanpassen halteplaatsen nav onderzoek | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm |
| BEBAKENING | | | | | | | |
| Aanpassen/vervangen/toepassen bebakeningsmat. | | | | | pm | pm | pm |

9. FINANCIËN

9.1 Huidige budget

Het huidige budget 2003 voor het onderhouden van verkeers- en straatmeubilair is opgedeeld in 7 structurele onderdelen namelijk:

1. Kosten straatnaamborden € 7.321,-- (productnummer 60030501)
2. Straatnaamborden onderhoud € 3.659,-- (productnummer 62100303)
3. Verkeersborden onderhoud € 7.723,-- (productnummer 62100302)
4. Abri's onderhoud € 12.363,-- (productnummer 62100306)
5. Gemeenteplattegrond € 124,-- (productnummer 62110203)
6. Bewegwijzering (bebording en bebakening) € 38.979,-- (productnummer 62100304)
7. Straatmeubilair € 30.891,-- (productnummer 62100305)

Het totaal beschikbare budget is € 101.060,-- wat volledig wordt ingezet voor de aanschaf van diverse materialen. Er is tevens nog een budget van € 22.730,00 beschikbaar voor het overgaan naar het vlaggend systeem van straatnaamborden. Dit is als verplichting 2002 opgenomen in de begroting 2003.

In de voorjaarsnota 2003 en de begroting 2004 is een structurele verhoging van € 15.000,00 opgenomen voor het onderhoud aan het wegmeubilair. Hiermede kan de inhaalslag naar uniformiteit en éénduidigheid in toepassing van wegmeubilair worden uitgevoerd.

Voor het onderhouden van de bewegwijzering langs de regionale fietsroutes is een jaarlijks onderhoudsbudget beschikbaar gesteld van ca. € 2.000,00. Dit bedrag maakt onderdeel uit van het budget bewegwijzering (bebording en bebakening).

Vanuit de Buitendienst Gemeentewerken is in de begroting 2003 in totaal 2100 uur opgenomen voor het uitvoeren van de benodigde onderhoudswerkzaamheden. Deze uren komen ten laste van de algemene dienst. Dit blijkt niet voldoende te zijn om alle werkzaamheden, inclusief de achterstand weg te werken. Derhalve is in de begroting 2004 2150 uur opgenomen voor deze begrotingspost.

Vanuit de afdeling CCT is in de begroting 2004 in totaal 925 uur opgenomen voor het beheer van het wegmeubilair. Dit is voldoende om een effectief en efficiënt beheer te kunnen voeren en op korte termijn de achterstanden weg te werken.

9.2 Toekomstverwachting, korte termijn (2004-2005)

Gezien de huidige economische ontwikkelingen, die direct invloed hebben op de begroting van de gemeente Heusden, is het wenselijk zowel het beheer als het onderhoud vooralsnog te laten plaatsvinden door medewerkers van de gemeente Heusden. Met deze benodigde uren is namelijk al rekening gehouden in de begroting van 2004. De uren komen ten laste van de algemene dienst af en zijn niet gerelateerd aan de onderhoudsbudgetten.

Wordt in 2004 overgegaan tot uitbesteden van het beheer, het onderhoud of beiden dan zal er financiële dekking moeten worden gevonden voor het inhuren van 3075 uur externe capaciteit. De geraamde kosten hiervoor bedragen ca. € 160.000,00 exclusief BTW, onderverdeelt in 2150 uur onderhoud á € 39,25/uur en 925 uur beheer á € 80,00/uur.

9.3 Toekomstverwachting, langere termijn (2006-2009)

Gezien de personele capaciteit van de Buitendienst Gemeentewerken en een steeds uitgebreider takenpakket van deze afdeling, is de verwachting dat het eerder genoemde aantal benodigde uren voor het uitvoeren van het onderhoud niet ter beschikking kan worden gesteld zonder verschuiving van taken of afstoten van taken.

Tevens dient voor de langere termijn rekening te worden gehouden met het Organisatie Ontwikkelingstraject. Derhalve is het zinvol in 2005/2006 de totaalsituatie van het uitvoeren van zowel het beheer als het onderhoud van de openbare ruimte (wegen, riolering,

groenvoorzieningen, openbare verlichting en wegmeubilair) in een breed perspectief te bezien en dan keuzen aan de gemeenteraad voorleggen wat in eigen beheer kan c.q. moet worden uitgevoerd en wat door derden zal worden uitgevoerd.

10. Communicatie

Goede communicatie over de openbare ruimte en de daarin aanwezige elementen is van groot belang. Dat geldt niet alleen voor doelgroepen zoals Politie, 3VO, Gehandicaptenplatform en diverse andere belangengroeperingen, maar zeker ook voor de bewoners van de gemeente. Ambtenaren en bestuurders moeten allereerst het beleidsplan overige voorzieningen dragen en (mee)helpen uitvoeren. Zo moet er draagvlak komen voor het doen van technische investeringen om de beleidsdoelstellingen te halen. Richting bewoners moet communicatie worden ingezet om hen te informeren en hun betrokkenheid te verwezenlijken.

De relaties tussen de verschillende beleidsterreinen moeten niet alleen extern maar ook intern worden gecommuniceerd. Wegmeubilair heeft relaties met ruimtelijke inrichting, wegen, verkeer en vervoer, milieubeleid en openbaar groen. Derhalve zal het meubilair integraal onderdeel uit moeten maken van alle voorkomende werkzaamheden in de openbare ruimte.

Alle inwoners van de gemeente hebben te maken met zowel verkeer- als straatmeubilair en zullen dus op de hoogte gesteld moeten worden van het beleid. De algemene informatie kan via de plaatselijke pers en de gemeentelijke voorlichtingspagina naar buiten worden gebracht.



11. Conclusie en aanbevelingen

Beleidsmatige conclusie:

De op dit moment toegepaste beleidsuitgangspunten voor het aanleggen, beheren en onderhouden van het wegmeubilair zijn nog geënt op het beleid van de voormalige drie gemeenten. Dit is niet efficiënt, geeft geen uniformiteit en gaat ten koste van de veiligheid van de weggebruikers.

Aanbevelingen:

- Voor het complete verkeers- en straatmeubilair een gemiddelde kwaliteit te verkrijgen die voldoende is, behoudens de vesting en centra. Hier mag de kwaliteit hoger zijn dan in de rest van de gemeente.
- Alle verkeersborden uitvoeren in reflectieklasse II (m.u.v. D2 en B7 in diamond grade).
- Waar mogelijk verkeersborden zone-gewijs toepassen.
- De huidige werkwijze en afspraken met betrekking tot de gemeenteplattegrond continueren/handhaven.
- Alle straatnaamborden uitvoeren in reflectieklasse II, volgens het vlaggend systeem en volgens de richtlijnen van de straatnamencommissie.
- Alle objectbewegwijzering uitvoeren in reflectieklasse I, volgens de richtlijn bewegwijzering niet-autosnelwegen
- Alle namen van commerciële instellingen (zoals bedrijven, winkels) verwijderen uit de objectbewegwijzering en de totale objectbewegwijzering uniformeren en actualiseren.
- De huidige werkwijze en afspraken met betrekking tot de ANWB-bewegwijzering continueren/handhaven.
- Aansluiting zoeken bij het parkmanagement bedrijventerrein Het Hoog op het gebied van de bewegwijzering op het industrieterrein/bedrijvenpark. De bewegwijzering die wordt gekozen voor bedrijvenpark Het Hoog zal in de gehele gemeente geïmplementeerd worden
- Terughoudend omgaan met het plaatsen van obstakels en bestaande obstakels terugdringen.
- Aanbrengen van uniformiteit van straatmeubilair binnen de gehele gemeente (m.u.v. centra, parkgebieden en begraafplaatsen).
- De huidige werkwijze en afspraken met betrekking tot de halteplaatsen continueren/handhaven.
- De huidige afspraken betreffende beheer en onderhoud van de bewegwijzering langs recreatieve fietsroutes (gemeenteoverstijgend) respecteren. Dit zowel inzake taakverdeling als kostenverdeling met de buurgemeenten en de vertegenwoordigers van het recreatieve fietsroutenetwerk.
- Bebakening functioneel toepassen en uitvoeren in reflectieklasse II.

Conclusie beheer en onderhoud:

Momenteel is er een achterstand in het onderhoud en de vervanging van met name verkeersborden en straatnaamborden. Ook de bewegwijzering in de voormalige gemeenten Vlijmen en Heusden is aan vervanging toe. Het college van Heusden heeft in 2002 gekozen om de straatnaamborden conform het vlaggend systeem aan te brengen. De gemeenteraad heeft hiervoor structureel extra budget van € 7.321,00 beschikbaar gesteld en een éénmalige investering in 2002 opgenomen van

€ 22.730,00. Ook is er in de voorjaarsnota 2003 en begroting 2004 een structurele verhoging van het budget onderhoud straatmeubilair opgenomen van € 15.000,00.

Aanbevelingen:

- **Onderhoud plegen aan verkeersborden/straatnaamborden om zo de onderhoudsachterstand zo snel mogelijk weg te werken;**

- **De objectbewegwijzering in de voormalige gemeenten Heusden en Vlijmen in 2005 te vervangen en hiervoor in de voorjaarsnota 2004 de financiële consequenties in beeld brengen;**
- **Onderhoud voor de periode 2004-2005 laten uitvoeren door de Buitendienst Gemeentewerken;**
- **Beheer door de afdeling Civiele en Cultuurtechniek laten uitvoeren, ondersteund met een excel-bestand.**