



Beheerplan Verkeer

2020-2025

Beheerplan Verkeer 2020-2025

Gemeente Den Helder

3 april 2020

Auteurs

Gideon Kok (gemeente Den Helder)
Jakob de Vries (gemeente Den Helder)
Hugo Damen (Antea Group)
Ton Lesscher (Antea Group)

Gemeente Den Helder
Verkeerstorenweg 3
1786 PN DEN HELDER

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doelen en ambities	6
1.3	Wettelijke kaders	7
1.4	Bijdrage aan gemeentelijk beleid: Nieuw Perspectief	7
1.5	Leeswijzer	8
2	Objecten	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Verkeersborden	10
2.3	Verkeerspalen	12
2.4	Bewegwijzering	14
2.5	Straatnaamborden	17
2.6	Verkeersbelijning	19
2.7	Paaltjes	21
2.8	Abri's en mupi's	23
2.9	Fietsparkeervoorzieningen	24
2.10	Overige objecten	25
3	Speciaal beheer	26
3.1	Beheer klappaaltjes binnenstad	26
3.2	Overige specials	26
4	Organisatie	27
4.1	Opdrachtgever en opdrachtnemer	27
4.2	Bestekken & contracten	27
4.3	Jaaropdracht	27
4.4	Herstel (meldingen)	29
4.5	Relatie met andere disciplines	29
4.5.1	<i>Verkeer versus groen</i>	29
4.5.2	<i>Verkeer versus openbare verlichting en installaties</i>	29
4.5.3	<i>Verkeer versus asfalt / verhardingen</i>	29
4.5.4	<i>Verkeer versus afval</i>	29
4.5.5	<i>Verkeer versus overige disciplines</i>	29
4.6	Contactpersonen	30
5	Financiën	31
5.1	Waarden en budgetten	31
5.1.1	Verkeersborden	31
5.1.2	Verkeerspalen	32
5.1.3	Bewegwijzering	32
5.1.4	Straatnaamborden	33
5.1.5	Verkeersbelijning	34
5.1.6	Paaltjes	34

5.1.7	Abri's en mupi's	35
5.1.8	Fietsparkeervoorzieningen	35
5.2	Vervangingsopgave	36
6	Conclusie	37
6.1	Conclusie uit voorgaande hoofdstukken	37
6.2	Trends	37
6.3	Relatie met andere vakgebieden	37
6.4	Aanbevelingen	38
	Bijlage I Inspectie verkeersborden en –palen	39
	Bijlage II Areaal wandel-, fiets- en vaarnetwerk	41
	Bijlage III Beeldmeetlatten CROW	42

1 Inleiding

Elke dag hebben we met verkeer te maken, je fietst of loopt over straat of verplaatst je met de auto over de weg. De gemeente Den Helder hecht groot belang aan veilige, goede en comfortabele wegen. Een goede verkeersinfrastructuur is noodzakelijk om al het verkeer snel en veilig te laten doorstromen. In dit beheerplan komen alle objecten van verkeerstekens en straatmeubilair aan bod. Gedurende de looptijd van dit beheerplan zal het systematisch beheer van de verkeersinfrastructuur verder worden geoptimaliseerd.

1.1 Aanleiding

Het huidige beheerplan is verlopen. De gemeente heeft daarom behoefte aan een nieuw en actueel beheerplan. Binnen dit beheerplan wordt vastgesteld wat onze opgave en strategie is voor de komende 5 jaren op het gebied van verkeer en openbare ruimte is. Met dit plan voldoet de gemeente aan de provinciale verplichting(en) en beschikt het over een actueel kader voor onderhoud van kapitaalgoederen voor de verkeersinfrastructuur. Het beheerplan vertelt waarom we dingen doen zoals we ze doen en legt uit welke objecten we hebben, op welk niveau ze nu zijn en waar we naartoe willen.

1.2 Doelen en ambities

Het doel is dat wordt aangesloten bij 'Den Helder schoon, heel en veilig'.

De eisen die de gemeente Den Helder aan de openbare ruimte stelt zijn niet overal hetzelfde (zie figuur 1). Dit heeft effect op het uit te voeren beheer en onderhoud. In de structuurgebieden zijn verschillende onderhoudsniveaus vastgesteld:

- Centrumgebieden = niveau A
- Buitengebied = niveau C
- Overige gebieden (waaronder woonwijken) = niveau B

Buiten de onderhoudsniveaus draagt verkeersmeubilair bij aan de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid. Binnen de gehele gemeente Den Helder dienen de te beheren objecten aan deze maatstaven te voldoen.

Per te beheren object wordt aangegeven welke beeldmeetlatten voor het onderhoud van toepassing zijn.



Figuur 1: Kwaliteitsniveaus onderhoud per structurelement

1.3 Wettelijke kaders

Een aanzienlijke hoeveelheid landelijke en Europese wetten maken samen het wettelijk kader. Het betreft onder meer het Burgerlijk Wetboek en wetgeving op gebied van natuur, verkeer, water, bedrijfsvoering etc. Het spreekt voor zich dat deze wetgeving gehandhaafd dient te worden. Dat geldt ook voor de Keur en de bijbehorende Leggers van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

1.4 Bijdrage aan gemeentelijk beleid: Nieuw Perspectief

Waar mogelijk wordt door middel van beheermaatregelen een bijdrage geleverd aan de speerpunten van Nieuw Perspectief.

1. Klimaatbestendig en duurzaam

Binnen materialen van verkeersmeubilair is gebruik gemaakt van duurzame materialen. Materialen zijn van een lange levensduur.

2. Samenwerken aan de stad

Vanuit gezamenlijk belang / eigenaarschap en wederzijdse betrokkenheid is er samenwerking met bewoners / partners.

3. Differentiatie maakt 't verschil

Verkeersmeubilair heeft behoefte aan weinig differentiatie. Bewoners en bezoekers vragen om uniformiteit binnen verkeer, met name vanwege verkeersveiligheid, het verlagen van

beheerkosten en de bruikbaarheid ervan. De LIOR (Leidraad Openbare Ruimte) moet hier een belangrijke bijdrage in leveren.

4. Uitnodigend en bruikbaar

Verkeersmeubilair draagt bij aan de functionaliteit en bruikbaarheid van andere te beheren objecten in de gemeente Den Helder en is van invloed op het verwachte gedrag van bewoners en bezoekers. Waar mogelijk zullen we objecten saneren en de toegankelijkheid en beeldkwaliteit verbeteren.

5. Groenwaarden en –waardering

Minder verkeersmeubilair draagt bij aan een rustigere en betere beleving van de openbare ruimte.

Per beheerobject wordt aangegeven (zie hoofdstuk 2) met welke beheermaatregelen bijgedragen wordt aan:

- 1 Klimaatbestendig en duurzaam
- 2 Samenwerken aan de stad
- 3 Differentiatie maakt het verschil
- 4 Uitnodigend en bruikbaar
- 5 Groenwaarden en –waardering

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de te beheren verkeersobjecten beschreven, met enkele objecten met speciaal beheer binnen verkeer in hoofdstuk 3. De organisatie van het beheer van de verkeersobjecten staat in hoofdstuk 4. De benodigde financiële middelen voor het uitvoeren van het beheer zijn in hoofdstuk 5 uiteengezet. Hoofdstuk 6 sluit af met de conclusies en aanbevelingen.

2 Objecten

In dit hoofdstuk worden de te beheren verkeersobjecten beschreven. Beschreven wordt welke objecten aanwezig zijn, welke ambities gelden, de mogelijke scenario's voor de beheeraanpak, hoe de ambities worden bereikt, de levensduur van de verkeersobjecten en de mogelijke risico's.

2.1 Algemeen

Onder het verkeersmeubilair vallen diverse objecten.

- Verkeersborden
- Verkeerspalen
- Bewegwijzering
- Straatnaamborden
- Verkeersbelijning
- Paaltjes
- Abri's en Mupi's
- Fietsparkeervoorzieningen
- Overig (vangrails, hoogteaanduiding, stootbanden, A0-reclame)

In het onderstaande overzicht is een indicatie gegeven van de inspectie en het gepland grootschalig onderhoud van objecten.

Inspectie / grootschalig onderhoud objecten

2020	Utilitaire en recreatieve bewegwijzering
2021	Straatnaamborden & fietsparkeervoorzieningen
2022	Paaltjes
2023	Verkeersborden en –palen (gedeelte)
2024	Verkeersborden en –palen (gedeelte)

2.2 Verkeersborden

Verkeersborden (zie figuur 2) worden aangebracht om de verkeersveiligheid te vergroten door middel van een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Verkeersborden geven aanwijzingen aan verkeersdeelnemers over hoe we ons moeten gedragen op de weg.



Figuur 2: Verkeersborden rond het station

Wat is aanwezig?

Volgens de jaaropdracht 2020 zijn er in totaal 9.319 verkeersborden in de gemeente Den Helder. De jaaropdracht gebruikt het beheerprogramma GISIB als bron. Er zit echter een behoorlijke marge van onbetrouwbaarheid in het aantal objecten. In 2018 is er een inspectie van verkeersborden in Den Helder uitgevoerd. De bebouwde kom van Julianadorp is echter (nog) niet geïnspecteerd. Hierdoor kan het daadwerkelijk aantal objecten nog behoorlijk afwijken van wat nu in het beheersysteem is opgenomen.

In 2018 is er een inspectie van de verkeersborden en –palen in Den Helder (excl. Julianadorp) uitgevoerd. De kwaliteitsniveaus en de resultaten zijn in bijlage 1 bijgevoegd. In totaal voldoet 45% niet aan het gewenste beeld binnen de gemeente.

Wat willen we?

Verkeersborden dienen tenminste aan de wettelijke en functionele eisen te voldoen. De afwezigheid of slechte leesbaarheid van verkeerstekens kan leiden tot onveilige situaties en aansprakelijkheidsproblemen. Om dit te voorkomen geldt dat:

- Borden of onderborden niet mogen ontbreken
- Borden niet hinderlijk voor andere verkeersdeelnemers zijn geplaatst (aanrijgevoelig)

Voor verkeersborden geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C. Gezien de functionaliteit en impact van bebording op de verkeersveiligheid wordt op minimaal niveau B onderhouden. Ook aangezien zeer weinig borden in niveau C-gebieden staan.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Meubilair – Bord - Beplakking / graffiti

- Meubilair – Bord - Bevuiling
- Meubilair – Bord - Dekkingsgraad van coating / krassen
- Meubilair – Bord - Deuken en gaten
- Meubilair – Bord - Kleurechtheid
- Meubilair – Bord - Verdraaiing

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

Hoe bereik ik dat?

De na te steven ambities worden als volgt bereikt:

- Twee keer per jaar een algemene functionele inspectie
- Jaarlijks de verkeersborden reinigen en rechtzetten
- Nieuwe verkeersborden dienen te voldoen aan de hoogste reflectieklasse, juiste maatvoeringsklasse en zijn circulair qua materiaal
- Kleinschalige reparaties
- Bij constateren van ontbreken van verkeersborden of hinderlijke setting moet meteen de situatie worden aangepast
- Digitale verwerking van wijzigingen bij verkeersborden

Binnen de thema's van het Nieuw Perspectief draagt dit bij aan:

- Klimaatbestendig en duurzaam:
 - Duurzaam en circulair: Materialen van een lange levensduur en goede kwaliteit
 - Structureel onderhoud: Verlengt de levensduur
- Uitnodigend en bruikbaar:
 - Ontspullen: Waar mogelijk minder verkeersborden
 - Toegankelijkheid: Objecten hinderen de weggebruiker niet
 - Structureel onderhoud: Schoon, heel en veilig

Verwachte levensduur?

Verkeersborden hebben, bij goed en structureel beheer en onderhoud, een levensduur van 20 jaar.

Risico's?

De volgende risico's kunnen bij het beheer van verkeersborden optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Vandalisme op verkeersborden.
- Bij onvoldoende zichtbaarheid of ontbreken van verkeersborden kan er mogelijk niet op worden gehandhaafd.
- Afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte. Een slecht beheerde en / of onderhouden ruimte draagt niet bij aan een positieve waardering van de woon- en werkomgeving; het draagt niet bij aan het imago van de stad en doet afbreuk aan een gewenst investeringsmilieu.
- Verkeerd geplaatste verkeersborden zorgen voor onbegrip / verwarring bij weggebruikers.
- Ontwerp / herinrichting van straten draagt niet bij aan de herkenbaarheid voor weggebruikers.

2.3 Verkeerspalen

Verkeerspalen (zie figuur 3) betreffen de flespalen en beugels, waar andere objecten (verkeersborden, straatnaamborden, evt. bewegwijzering) op kunnen worden geplaatst. Verkeerspalen zorgen ervoor dat deze objecten op de juiste hoogte en afstand van de weg kunnen staan. Zodoende dragen ze bij aan de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid.



Figuur 3: Verkeerspalen

Wat is aanwezig?

Volgens de jaaropdracht 2020 zijn er in totaal 7.346 verkeerspalen in de gemeente Den Helder. De jaaropdracht gebruikt het beheerprogramma GISIB als bron. Er zit echter een behoorlijke marge van onbetrouwbaarheid in het aantal objecten. In 2018 is er een inspectie van verkeerspalen in Den Helder uitgevoerd. De bebouwde kom van Julianadorp is echter (nog) niet geïnspecteerd. Hierdoor kan het daadwerkelijk aantal objecten nog behoorlijk afwijken.

In 2018 is er een inspectie van de verkeersborden en –palen in Den Helder (excl. Julianadorp) uitgevoerd. De kwaliteitsniveaus en de resultaten zijn in bijlage I bijgevoegd. In totaal voldoet 32% niet aan het gewenste beeld binnen de gemeente.

Wat willen we?

Voor verkeerspalen geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C. Gezien de functionaliteit en impact van verkeerspalen op de verkeersveiligheid wordt op minimaal niveau B onderhouden. Ook aangezien zeer weinig palen in niveau C-gebieden staan.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Meubilair – Drager - Beplakking / graffiti
- Meubilair – Drager - Bevuiling
- Meubilair – Drager - Dekkingsgraad van coating / krassen
- Meubilair – Drager - Deuken en gaten
- Meubilair – Drager - Kleurechtheid
- Meubilair – Drager - Verdraaiing

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

Hoe bereik ik dat?

De na te steven ambities worden als volgt bereikt:

- Twee keer per jaar een algemene functionele inspectie
- Jaarlijks de verkeerspalen reinigen en rechtzetten
- Nieuwe verkeerspalen dienen te voldoen aan de juiste lengte en zijn circulair qua materiaal
- Kleinschalige reparaties
- Bij constateren van ontbreken van verkeerspalen of hinderlijke setting moet meteen de situatie worden aangepast
- Digitale verwerking van wijzigingen bij verkeerspalen

Binnen de thema's van het Nieuw Perspectief draagt dit bij aan:

- Klimaatbestendig en duurzaam:
 - Duurzaam en circulair: Materialen van een lange levensduur en goede kwaliteit
 - Structureel onderhoud: Verlengt de levensduur
- Uitnodigend en bruikbaar:
 - Ontspullen: Waar mogelijk minder verkeerspalen
 - Toegankelijkheid: Objecten hinderen de weggebruiker niet
 - Structureel onderhoud: Schoon, heel en veilig

Verwachte levensduur?

Verkeerspalen hebben, bij goed en structureel beheer en onderhoud, een levensduur van 30 tot 40 jaar.

Risico's?

De volgende risico's kunnen bij het beheer van verkeerspalen optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Vandalisme op verkeerspalen.
- Afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte. Een slecht beheerde en / of onderhouden ruimte draagt niet bij aan een positieve waardering van de woon- en werkomgeving; het draagt niet bij aan het imago van de stad en doet afbreuk aan een gewenst investeringsmilieu.
- Verkeerd geplaatste verkeerspalen zorgen voor onbegrip / verwarring bij weggebruikers.
- Ontwerp / herinrichting van straten draagt niet bij aan de herkenbaarheid voor weggebruikers.

2.4 Bewegwijzering

Binnen de gemeente Den Helder hebben we vele typen bewegwijzering (zie figuur 4) staan. Dit betreft onder andere utilitaire, industriële en toeristische bewegwijzering, maar bijvoorbeeld ook regionale recreatieve routenetwerken.

BEWEGWIJZERING	AUTO	FIETS	VOETGANGER	VAREN
PRIMAIR	Blauw-wit utilitair	Rood-wit utilitair	Paddenstoel	
SECUNDAIR	Industrieel; Bruine recr. / toer.		Verwijzingen binnenstad	
ROUTENETWERK	Parkeren, gevaarlijke stoffen Toeristisch Overstappunt	LF-netwerk; Fietsknooppunten	Wandelnetwerk	Sloepen netwerk



Figuur 4: Bewegwijzering in Den Helder

Wat is aanwezig?

Er zijn geen algemene cijfers van het aantal bewegwijzeringsobjecten aanwezig. Binnen ons beheersysteem GISIB en in de jaaropdracht 2020 zijn deze objecten niet meegenomen. Voor 2020 staat de inspectie van bewegwijzering op het programma, waarmee het areaal in beeld gebracht wordt.

Voor industriële bewegwijzering zijn er ongeveer 100 frames van de gemeente Den Helder aanwezig. Het aantal objecten binnen het wandel-, fiets- en vaarnetwerk staat op 1.185. In bijlage II staat een uiteenzetting van deze objecten.

Wat willen we?

Bewegwijzering dient een belangrijk doel ten behoeve van de bereikbaarheid van de gemeente. Ze worden toegepast als begeleiding voor veel gebruikers van de weg, het fietspad, het voetpad of zelfs het water. De afwezigheid of slechte leesbaarheid van bewegwijzering kan leiden tot extra verlies van tijd en / of kilometers, maar mogelijk ook tot een lagere waardering van de gemeente. Om dit te voorkomen geldt dat:

- Bewegwijzering niet mag ontbreken
- Bewegwijzering niet hinderlijk voor andere verkeersdeelnemers zijn geplaatst (aanrijgevoelig)

Voor bewegwijzering geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C. Gezien de functionaliteit en impact van bewegwijzering op de bereikbaarheid wordt op minimaal niveau B onderhouden. Ook aangezien er zeer weinig wegwijzers in de niveau C-gebieden staan.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Meubilair – Bord - Beplakking / graffiti
- Meubilair – Bord - Bevuiling
- Meubilair – Bord - Dekkingsgraad van coating / krassen
- Meubilair – Bord - Deuken en gaten
- Meubilair – Bord - Kleurechtheid
- Meubilair – Bord - Verdraaiing

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

Hoe bereik ik dat?

Gezien de vele typen bewegwijzering en daarmee ook de verschillen in beheer, is het lastig om een algemene beheerstrategie te bepalen. Voor de utilitaire bewegwijzering ligt de verantwoordelijkheid voor de digitale verwerking bij de NBD (Nationale Bewegwijzeringdienst). Het beheer en onderhoud ligt echter wel bij de gemeente. Bij de industriële bewegwijzering zit het beheer en onderhoud bij een externe partij. Er ligt echter geen contract voor de voorwaarden van het beheer en onderhoud. De verschillende regionale routenetwerken zitten qua beheer bij recreatieschap Noord-Holland. Voor deze partij zijn wel duidelijke voorwaarden vastgelegd. Over het algemeen is een consequente beheerstrategie zodoende moeilijk vast te stellen.

Voorwaarden voor intern of extern beheer zijn:

- Twee keer per jaar een algemene functionele inspectie
- Jaarlijks de bewegwijzering reinigen en rechtzetten
- Nieuwe bewegwijzering dient te voldoen aan de juiste maatvoering, inrichting en is circulair qua materiaal
- Kleinschalige reparaties
- Bij constateren van ontbreken van bewegwijzering of hinderlijke setting moet meteen de situatie worden aangepast
- Digitale verwerking van wijzigingen bij bewegwijzering

Binnen de thema's van het Nieuw Perspectief draagt dit bij aan:

- Klimaatbestendig en duurzaam:
 - Duurzaam en circulair: Materialen van een lange levensduur en goede kwaliteit
 - Structureel onderhoud: Verlengt de levensduur
- Samenwerken aan de stad:
 - Samen met bedrijven, inwoners en instellingen zorgen we voor een goed bereikbare gemeente
 - Samen met bedrijven, inwoners en instellingen zorgen we voor mooie routes binnen de gemeente voor de voetganger, fietser, automobilist of schipper

- Uitnodigend en bruikbaar:
 - Ontspullen: Waar mogelijk minder bewegwijzering
 - Toegankelijkheid: Objecten hinderen de weggebruiker niet
 - Structureel onderhoud: Schoon, heel en veilig
 - Goed onderhouden bewegwijzering draagt bij aan een aantrekkelijke gemeente en stimuleert mensen om de gemeente te voet, per fiets of boot te ontdekken

Verwachte levensduur?

Bewegwijzering bestaat niet uit één en hetzelfde object. Bewegwijzering kan bijvoorbeeld uit een mast met wegwijzers bestaan, maar ook uit routepaaltjes of een bewegwijzeringsbord. De levensduur van de verschillende objecten lopen uiteen. Over het algemeen geldt dat onderdelen van bewegwijzering, bij goed en structureel beheer en onderhoud, een levensduur van minimaal 20 jaar hebben.

Risico's?

De volgende risico's kunnen bij het beheer van bewegwijzering optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Vandalisme op bewegwijzering.
- Afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte. Een slecht beheerde en / of onderhouden ruimte draagt niet bij aan een positieve waardering van de woon- en werkomgeving; het draagt niet bij aan het imago van de stad en doet afbreuk aan een gewenst investeringsmilieu.
- Verkeerd geplaatste bewegwijzering zorgt voor onbegrip / verwarring bij weggebruikers.
- Veel verschillende soorten objecten draagt bij aan hoge kosten.

2.5 Straatnaamborden

Straatnaamborden (zie figuur 5) geven de naam van de desbetreffende straat aan. Dit gebeurt over het algemeen door een blauw straatnaambord te bevestigen aan een verkeerspaal en deze langs de weg te plaatsen. Straatnaamborden staan aan de uiteinden van een wegvak, zodat te allen tijden herkenbaar is met welke straatnaam een weg is aangeduid.



Figuur 5: Straatnaamborden

Wat is aanwezig?

Er zijn volgens de jaaropdracht 2020 in totaal 1.831 straatnaamborden aanwezig in de gemeente Den Helder. De jaaropdracht gebruikt het beheerprogramma GISIB als bron. Er ontbreken echter inspectiegegevens van het areaal. Gezien de observaties en meldingen is de verwachting dat een flink gedeelte van het areaal niet voldoet aan de gestelde eisen. Veel straatnaamborden hebben ook nog niet de juiste reflectieklasse. Binnen de komende vijf jaar zal een inventarisatie worden uitgevoerd, zodat de kwaliteit van het areaal bekend is.

Wat willen we?

Voor straatnaamborden geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Meubilair – Bord - Beplakking / graffiti
- Meubilair – Bord - Bevuiling
- Meubilair – Bord - Dekkingsgraad van coating / krassen
- Meubilair – Bord - Deuken en gaten
- Meubilair – Bord - Kleurechtheid
- Meubilair – Bord - Verdraaiing

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

Hoe bereik ik dat?

- Twee keer per jaar een algemene functionele inspectie
- Jaarlijks de straatnaamborden reinigen en rechtzetten
- Nieuwe straatnaamborden dienen te voldoen aan de juiste lengte en zijn circulair qua materiaal
- Kleinschalige reparaties
- Bij constateren van ontbreken van straatnaamborden of hinderlijke setting moet meteen de situatie worden aangepast
- Digitale verwerking van wijzigingen bij straatnaamborden

Binnen de thema's van het Nieuw Perspectief draagt dit bij aan:

- Klimaatbestendig en duurzaam:
 - Duurzaam en circulair: Materialen van een lange levensduur en goede kwaliteit
 - Structureel onderhoud: Verlengt de levensduur
- Uitnodigend en bruikbaar:
 - Ontspullen: Waar mogelijk minder straatnaamborden
 - Toegankelijkheid: Objecten hinderen de weggebruiker niet
 - Structureel onderhoud: Schoon, heel en veilig

Verwachte levensduur?

Straatnaamborden hebben, bij goed en structureel beheer en onderhoud, een levensduur van 20 jaar.

Risico's

De volgende risico's kunnen bij beheer van straatnaamborden optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Vandalisme op straatnaamborden.
- Bij onvoldoende zichtbaarheid of ontbreken van straatnaamborden kan de bereikbaarheid of herkenbaarheid van de straat verminderen.
- Afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte. Een slecht beheerde en / of onderhouden ruimte draagt niet bij aan een positieve waardering van de woon- en werkomgeving; het draagt niet bij aan het imago van de stad en doet afbreuk aan een gewenst investeringsmilieu.
- Verkeerd geplaatste straatnaamborden zorgen voor onbegrip / verwarring bij weggebruikers.

2.6 Verkeersbelijning

Verkeersbelijning (zie figuur 6) omvat alle belijning op de openbare weg. Er zijn verschillende soorten belijning en markeringen te vinden in de gemeente: Lijnmarkering, haaiantanden, oversteekblokken, zebrapaden en vlakmarkering. In de toekomst zullen we deze verdelen in lijnen, punten en vlakken.



Figuur 6: Verkeersbelijning

Wat is aanwezig?

Binnen de jaaropdracht 2020 verdelen we de hoeveelheid belijning in vijf groepen. De jaaropdracht gebruikt normaliter het beheerprogramma GISIB als bron, maar de hoeveelheid van belijning is nog niet opgenomen in ons beheerprogramma GISIB. Zodoende is er twijfel over de betrouwbaarheid van het areaal.

- Lijnmarkering: 177.166 meter
- Haaiantanden: 2.780 stuks
- Oversteekblokken: 1.290 stuks
- Zebrapaden: 2.000 m²
- Vlakmarkering: 1.000 m²

Het merendeel van de belijning wordt met behulp van thermoplast aangebracht op wegen. Dit wordt uitbesteed aan een externe partij en kan niet door de eigen dienst worden uitgevoerd.

Verf wordt alleen met hoge uitzondering op wegen geplaatst. Bij gehandicaptenparkeerplaatsen worden de kruisen wel met verf uitgevoerd, aangezien deze plaatsen vaak tijdelijk van aard zijn. Om de twee jaar wordt er een inspectie van de belijning uitgevoerd.

Wat willen we?

Voor verkeersbelijning geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Verharding - gesloten verharding - zichtbaarheid markering

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

De zichtbaarheid van markering is echter afhankelijk van het gebruik. Het slijtgehalte op vlakken of lijnen met dagelijks veel passerende voertuigen is veel hoger dan op minder drukbezochte bestemmingen. Voor deze locaties moeten we mogelijk kijken naar kwalitatief betere belijning.

Hoe bereik ik dat?

- Eens in de twee jaar wordt alle belijning geïnspecteerd
- Nieuwe verkeersbelijning dient te voldoen aan het juiste type markering
- Doe onderzoek naar kwalitatief hoogwaardige belijning op druk bereiden gedeelten
- Bij constateren van ontbreken van verkeersbelijning moet meteen de situatie worden aangepast
- Digitale verwerking van verkeersbelijning

Binnen de thema's van het Nieuw Perspectief draagt dit bij aan:

- Klimaatbestendig en duurzaam:
 - Duurzaam en circulair: Materialen van een lange levensduur en goede kwaliteit
- Uitnodigend en bruikbaar:
 - Ontspullen: Waar mogelijk minder belijning
 - Structureel onderhoud: Schoon, heel en veilig

Verwachte levensduur?

Verkeersbelijning heeft, bij gemiddeld gebruik, een levensduur van 10 jaar. Op locaties met veel verkeersbewegingen slijt de belijning sneller. Daar kan de belijning binnen 3 jaar niet meer voldoen.

Risico's?

De volgende risico's kunnen bij het beheer van verkeersbelijning optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Bij onvoldoende zichtbaarheid of ontbreken van verkeersbelijning kan de verkeersveiligheid of herkenbaarheid van de weg verminderen.
- Afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte.
- Onvoldoende zichtbaarheid of ontbreken van verkeersbelijning zorgt voor onbegrip / verwarring bij weggebruikers.

2.7 Paaltjes

Onder het wegmeubilairtype paaltjes (zie figuur 7) worden objecten verstaan die de toegang tot gebieden voor bepaalde weggebruikers blokkeren of die ter bescherming dienen bij bijvoorbeeld kruispunten of wegvakken. Paaltjes bestaan uit verschillende materialen en kleuren.



Figuur 7: Twee voorbeelden van paaltjes binnen Den Helder

Wat is aanwezig?

Er zijn volgens de jaaropdracht 2020 in totaal 6.515 paaltjes aanwezig in de gemeente Den Helder. De jaaropdracht gebruikt het beheerprogramma GISIB als bron.

In 2017 zijn alle paaltjes (excl. fietspaaltjes) geïnteriseerd. Binnen deze inventarisatieronde is ook onderhoud gepleegd, zodat het areaal aan de juiste kwaliteitseisen voldeed. In 2018 en 2019 zijn de paaltjes op fietspaden in beeld gebracht en aangepakt. Hierbij zijn vele paaltjes gesaneerd of vervangen door een vergevingsgezinde paal.

Wat willen we?

Voor paaltjes geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Meubilair – Geleide-element - Beplakking / graffiti
- Meubilair – Geleide-element - Bevuiling
- Meubilair – Geleide-element - Dekkingsgraad van coating / krassen
- Meubilair – Geleide-element - Deuken en gaten
- Meubilair – Geleide-element - Kleurechtheid
- Meubilair – Geleide-element - Verdraaiing

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

De komende jaren wordt, binnen groot onderhoud of projecten, bekeken of paaltjes kunnen worden gesaneerd. Tevens wordt er met behulp van de LIOR (Leidraad Openbare Ruimte) gericht keuzes worden gemaakt voor het type paaltjes die we in openbare ruimte willen toepassen.

Hoe bereik ik dat?

- Twee keer per jaar een algemene functionele inspectie
- Jaarlijks de paaltjes reinigen en rechtzetten
- Nieuwe paaltjes dienen te voldoen aan de juiste reflectie, lengte en zijn circulair qua materiaal
- Binnen de LIOR keuzes maken voor de type paaltjes die wij willen toestaan
- Kleinschalige reparaties

- Bij constateren van ontbreken van paaltjes of hinderlijke setting moet meteen de situatie worden aangepast
- Digitale verwerking van wijzigingen bij paaltjes

Binnen de thema's van het Nieuw Perspectief draagt dit bij aan:

- Klimaatbestendig en duurzaam:
 - Duurzaam en circulair: Materialen van een lange levensduur en goede kwaliteit
 - Structureel onderhoud: Verlengt de levensduur
- Uitnodigend en bruikbaar:
 - Ontspullen: Waar mogelijk minder paaltjes
 - Toegankelijkheid: Objecten hinderen de weggebruiker niet
 - Structureel onderhoud: Schoon, heel en veilig

Verwachte levensduur?

Verkeerspaaltjes hebben, bij goed en structureel beheer en onderhoud, een levensduur van 30 tot 40 jaar.

Risico's?

De volgende risico's kunnen bij beheer van paaltjes optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Vandalisme op paaltjes.
- Bij onvoldoende zichtbaarheid of ontbreken van paaltjes kan de bereikbaarheid, toegankelijkheid of herkenbaarheid van de straat verminderen.
- Afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte. Een slecht beheerde en / of onderhouden ruimte draagt niet bij aan een positieve waardering van de woon- en werkomgeving; het draagt niet bij aan het imago van de stad en doet afbreuk aan een gewenst investeringsmilieu.
- Verkeerd geplaatste paaltjes zorgen voor onbegrip / verwarring bij weggebruiker.
- Veel verschillende soorten objecten draagt bij aan hoge kosten of minder snel herstel.

2.8 Abri's en mupi's

Abri's (zie figuur 8) betreffen de wachthuisjes bij haltes van het openbaar vervoer, die ruimte bieden om te adverteren. Mupi's (zie figuur 8) zijn losstaande reclameborden, die verspreid door de hele gemeente staan, en waarin vaak een plattegrond van het gebied hangt.



Figuur 8: Mupi en Abri binnen Den Helder

Wat is aanwezig?

Recent is het aantal abri's en mupi's geteld. Op dit moment staan er 69 abri's en 36 mupi's in de gemeente Den Helder. Het beheer en onderhoud van deze objecten wordt uitbesteed aan derden, hier zijn geen inspectiegegevens van beschikbaar. In 2020 is er een nieuwe aanbesteding. De verwachting daarbij is dat het beheer en onderhoud, vanwege het toestaan van reclame-uitingen, zonder kosten kan worden uitgevoerd.

Wat willen we?

Voor abri's en mupi's geldt dat wordt onderhouden op niveau A. Hiermee wordt afgeweken van de afgesproken kwaliteitscriteria vanuit de raad. De volgende redenen voeren we hiervoor aan:

- Abri's en Mupi's zijn een uithangbord voor de gemeente.
- Abri's worden dagelijks gebruikt, door bewoners en bezoekers, op hoofdwegen, binnen de gemeente.
- Voor de exploitatie/aanbesteding is het eenvoudiger om met één beeldmeetlat te werken.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Objecten en wanden – graffiti, bekladding en wildplak
- Verharding – fijn zwerfafval
- Verharding – kauwgom
- Verharding – open verharding - elementenverharding – onkruid
- Vaste elementen (wanden, muren, plafonds, kolommen en ramen) – staat van onderhoud
- Verlichting – staat van onderhoud
- Verlichting – verlichtingsniveau en gelijkmatigheid

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

Verwachte levensduur?

Nieuwe abri's en mupi's gaan, bij goed beheer en onderhoud, 30 jaar mee.

Risico's

De volgende risico's kunnen bij beheer van abri's en mupi's optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen. Dit kan een nadelig effect hebben op de toegankelijkheid.
- Slecht onderhouden abri's en mupi's doen afbreuk aan kwaliteit van de openbare ruimte.
- Vandalisme op abri's en mupi's

2.9 Fietsparkeervoorzieningen

In de openbare ruimte zijn verschillende typen fietsparkeervoorzieningen (zie figuur 9) geplaatst. Denk aan een nietje of een tulp. Deze fietsparkeervoorzieningen worden meestal door de gemeente rond openbare gelegenheden geplaatst, zoals bij het station, winkels of culturele gelegenheden.



Figuur 9: Fietsparkeervoorziening 'Nietje'

Wat is aanwezig?

Er zijn volgens de jaaropdracht 2020 in totaal 1.841 fietsparkeervoorzieningen aanwezig in de gemeente Den Helder. De jaaropdracht gebruikt het beheerprogramma GISIB als bron. Er ontbreken echter inspectiegegevens van het areaal. Gezien de observaties en meldingen is de verwachting dat een flink gedeelte van het areaal niet voldoet aan de gestelde eisen.

In de komende vijf jaar zal een inventarisatie worden uitgevoerd, zodat de kwaliteit van het areaal bekend is.

Wat willen we?

Voor de fietsparkeervoorzieningen geldt dat wordt onderhouden op niveau B, voor centrumgebieden op niveau A en buitengebieden op niveau C. Voor dit type van verkeersmeubilair zijn geen goede beeldmeetlatten beschikbaar. De beeldmeetlat van geleide-elementen lijkt echter goed toepasbaar om deels ook hier te gebruiken.

De volgende beeldmeetlatten zijn van toepassing:

- Meubilair – Geleide-element - Beplakking / graffiti
- Meubilair – Geleide-element - Bevuiling
- Meubilair – Geleide-element - Dekkingsgraad van coating / krassen
- Meubilair – Geleide-element - Deuken en gaten

In bijlage III staan de beeldmeetlatten nader omschreven.

Omdat er op dit moment een groot aantal soorten fietsparkeervoorzieningen in de gemeente staan, is het lastig om beheer en onderhoud vast te stellen. Met behulp van de LIOR (Leidraad Openbare Ruimte) maken we keuzes voor een selectie van fietsparkeervoorzieningen.

Verwachte levensduur?

Afhankelijk van het type gaan de meeste fietsparkeervoorzieningen, bij goed beheer en onderhoud, 20 jaar mee.

Risico's

De volgende risico's kunnen bij beheer van fietsparkeervoorzieningen optreden:

- Achterstallig onderhoud; te lage kwaliteit vergt extra investeringen om het weer op het gewenste niveau te krijgen.
- Slecht onderhouden fietsparkeervoorzieningen doen afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte .
- Slecht onderhoud leidt ertoe dat de fietsparkeervoorzieningen verkeerd of niet worden gebruikt.
- Fout parkeren vermindert de toegankelijkheid / verkeersveiligheid.
- Veel verschillende soorten objecten dragen bij aan hoge kosten of minder snel herstel.

2.10 Overige objecten

De overige objecten binnen het verkeersmeubilair vertegenwoordigen een beperkte waarde. Qua ambities, strategie en budget zijn deze niet waardevol genoeg om volledig te benoemen.

Objecten betreffen:

- Hoogteportaal
- Vangrails
- Stootbanden
- Parkeerbeugels
- A0-reclameborden

3 Speciaal beheer

In dit hoofdstuk worden de objecten met speciaal beheer beschreven die er binnen verkeer zijn. Beschreven wordt welke uitzonderingen er zijn bij het beheren van verkeersobjecten.

3.1 Beheer klappaaltjes binnenstad

Tijdens de bevoorradingstijden worden verschillende paaltjes in de voetgangerszone van de binnenstad gesloten of geopend. Het beheer hiervan is aan een derde partij uitbesteed. Deze partij ontvangt een financiële vergoeding voor de uitgevoerde handelingen.

3.2 Overige specials

Binnen verkeer zijn er op dit moment geen andere objecten met speciaal beheer. Mogelijk wordt de schoolzone een object met speciaal beheer in een toekomstig beheerplan.

4 Organisatie

In dit hoofdstuk wordt de organisatie van beheer van de verkeersobjecten beschreven.

4.1 Opdrachtgever en opdrachtnemer

De beheerder Verkeer binnen Team Openbare Ruimte is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheerplan. Deze persoon:

- Vertaalt het beheerplan naar een opdracht richting de jaaropdracht van Team Wijkbeheer.
- Is verantwoordelijk voor het laten vaststellen en aanpassen van budgetten
- Initieert inspecties.
- Draagt zorg voor de voorbereiding (en evt. uitvoering) van groot onderhoud en vervangingsprojecten.
- Vervult een actieve (adviserende) rol binnen projecten van andere teams of derden.

Team Wijkbeheer is binnen de gemeente Den Helder meestal de opdrachtnemer en verzorgt het klein onderhoud, waartoe behoort:

- Het onderhoud met een repeterend en verzorgend karakter, waarvan de constructie of het object ongewijzigd blijft. Bijvoorbeeld het reinigen en rechtzetten.
- Kleinschalig onderhoud ingegeven vanuit (technische) veiligheid voor de omgeving, waarvan de constructie of opbouw nagenoeg ongewijzigd blijft. Bijvoorbeeld het plaatsen van een nieuw verkeersbord of verkeerspaal.

Groot onderhoud of een vervangingsopgave worden meestal door een externe partij uitgevoerd. Naar aanleiding van een inspectie wordt het achterstallig onderhoud weggewerkt.

4.2 Bestekken & contracten

Binnen verkeer is er geen sprake van bestekken. Wel zijn er een aantal contracten actief:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ▪ Nationale Bewegwijzeringsdienst | Digitaal beheer utilitaire bewegwijzering |
| ▪ Recreatieschap Noord-Holland | Beheer en onderhoud routenetwerken |
| ▪ HOB | Openen / sluiten paaltjes binnenstad |
| ▪ JCDeCaux | Abri's / mupi's (contract tot juli 2020) |
| ▪ Slot Reclame | Beheer industriële bewegwijzering |

4.3 Jaaropdracht

Binnen de jaaropdracht worden de uitvoeringstaken van Team Wijkbeheer vastgesteld. De ambities van de objecten uit hoofdstuk 2 gelden hierbij als kader. Onderstaande opdracht komt uit de jaaropdracht van 2020:

Kwaliteit: Beeldkwaliteit in centrumgebied A, overig B en in buitengebieden C, zoals vastgelegd in publicatie 380 van de CROW "Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018"

Beeldmeetlatten: Verharding-gesloten verharding: zichtbaarheid markering
Meubilair-bord: deuken en gaten, kleurechtheid, verdraaiing en volledig
Meubilair-drager: dekking van de coating / folie en krassen, deuken en gaten, kleurechtheid en scheefstand
Meubilair-paal: dekking van de coating / folie en krassen, deuken en gaten, kleurechtheid en scheefstand

Uitvoering specifiek

- Afhandelen klachten en meldingen
- Algemene visuele controle
- Schoonmaken borden
- Rechtzetten van palen
- Diverse kleine reparaties
- Plaatsen van borden t.g.v. verkeersbesluiten o.a. ipp's
- Directievoering en toezicht op onderhoudsbestekken
- Digitale verwerking

Rapportage

Planningsoverleg:

- Minimaal 2 maal per jaar
- Afstemming lopende reguliere werkzaamheden
- Tussen verantwoordelijken TOR en Wijkbeheer
- Bespreken voortgang en financiële effecten

Regulier overleg:

- Frequentie nader te bepalen maar minimaal 1 keer per maand
- Operationeel overleg betrokkenen
- Bespreken en maken actielijsten

Instructie / overleg:

- Digitaal bij eenvoudige meldingen
- Mondeling bij gecompliceerde en specialistische situaties

Communicatie:

- Continu
- Communicatie met college, bewoners en belanghebbenden door TOR

Uitvoering gerelateerde communicatie door Wijkbeheer

4.4 Herstel (meldingen)

Het klein onderhoud wordt door Team Wijkbeheer opgepakt, zie paragraaf 4.3. De meldingen buiten het klein onderhoud worden projectmatig opgepakt.

4.5 Relatie met andere disciplines

4.5.1 Verkeer versus groen

Verkeer en groen lijken vaak tegenhangers van elkaar te zijn. Verkeersmeubilair staat immers vaak in het groen. Door de groei van verkeersdeelnemers staat het groen onder druk.

Echter, groen kan ook een bijdrage leveren voor het verkeer. Groen wordt gebruikt om het zicht op een kruising te beperken. Hierdoor moet een verkeersdeelnemer zijn snelheid verlagen wat leidt tot een betere verkeersveiligheid. Groen kan ook dienen als afzetting en ter voorkoming van parkeren. Dit is vaak een wenselijker alternatief dan het plaatsen van paaltjes. Met groen is de scheiding tussen rij- en fietspaden ook te borgen, zodat beide type weggebruikers veilig hun doel bereiken. Tevens kan een groenstructuur in de vorm van bomen de weggebruiker helpen in het oriënteren waar hij of zij zich bevindt.

4.5.2 Verkeer versus openbare verlichting en installaties

Goede verlichting is essentieel voor de werking en zichtbaarheid van verkeersmeubilair. Verlichting kan een verkeerssituatie extra verduidelijken, bijvoorbeeld voor een oversteekpunt. Door goed zicht kunnen situaties goed worden ingeschat, waarmee er wellicht met minder verkeersmeubilair volstaan kan worden.

Verkeersregelinstallaties hebben een directe relatie met het verkeer. Ook beweegbare palen of slagbomen reguleren het verkeer. In veel utilitaire bewegwijzering worden de wegwijzers verlicht. In de toekomst kunnen we de keuze maken voor goede reflectie. Verlichting (en de kabels) zijn in dat geval niet meer nodig en beheerskosten worden verlaagd.

De ontwikkelingen en plaatsing van elektrische laadpalen maakt ook dat toekomstig verkeer duurzaam op weg kan.

4.5.3 Verkeer versus asfalt / verhardingen

Een goed ontwerp van asfalt of verhardingen is essentieel voor de ambities van verkeer. Het saneren van verkeersborden of paaltjes valt of staat met een goed wegontwerp. Ook draagt het bij aan de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid.

4.5.4 Verkeer versus afval

Zorg voor een goede bereikbaarheid van locaties van afvalbakken of ondergrondse containers.

4.5.5 Verkeer versus overige disciplines

Besteed aandacht aan het sociaal domein en het levensloopbestendig inrichten van de openbare ruimte, waarin verkeersmeubilair geen beperking vormt. Kijk uitvoerig naar de inrichting en het beheer van gehandicaptenparkeerplaatsen en handhaaf daarop. Een juiste inrichting geeft de juridische bevoegdheid om te kunnen handhaven en om vergunningen af te geven.

4.6 Contactpersonen

De volgende medewerkers van de gemeente Den Helder zijn betrokken bij het beheer en onderhoud van verkeer:

- Gideon Kok, beheerder Verkeer (Team Openbare Ruimte)
- Jacob de Vries, beheerder (Team Openbare Ruimte)

5 Financiën

Op basis van wat we in hoofdstuk 2, 3 en 4 hebben uitgewerkt gaan we in op de financiën. Enerzijds op de financiën van het dagelijks beheer, anderzijds geven we (een doorkijk) naar de vervangingsopgave die er ligt en op de gemeente Den Helder afkomt. In dit hoofdstuk worden de benodigde financiële middelen voor het uitvoeren van het beheer van de verkeersobjecten beschreven.

5.1 Waarden en budgetten

Vanwege het ontbreken van de inspecties bij objecten is het lastig om de financiën voor verkeer in beeld te brengen. Daarom is een kader vastgesteld:

Kader:

De inspectie van de verkeersborden geeft een goede indicatie van de huidige situatie. Ongeveer 45% voldoet niet meer aan de kwaliteitsnormen. Als ook alle aanbevelingen m.b.t. de techniek of functionaliteit worden meegenomen, is er bij meer dan 50% van de verkeersborden een actie vereist.

Voor de aankomende vijf jaar is een belangrijke doelstelling dat het areaal en de financiën van objecten duidelijk in beeld worden gebracht. Op basis van deze gegevens kan in het volgende beheerplan een betere beheerstrategie worden opgesteld.

Ondanks het ontbreken van veel informatie is per object de financiële situatie uiteengezet:

- Huidige waarde van objecten
- Binnen welke jaarlijkse budgetten het beheer en groot onderhoud wordt opgevangen
- Indicatie van het achterstallig onderhoud

5.1.1 Verkeersborden

Waarde objecten

Volgens de jaaropdracht zijn er 9.319 verkeersborden binnen de gemeente Den Helder. Niet elk verkeersbord heeft dezelfde waarde. Zo zit er een groot financieel verschil tussen een verkeersbord of onderbord. Gemiddeld zit de waarde van een verkeersbord tussen de € 70 en € 80. De waarde van alle verkeersborden komt op ongeveer € 700.000 uit.

Budgetten beheer

Het beheer en onderhoud van de verkeersborden worden in de budgetten “groot onderhoud verkeersmaatregelen” en regulier onderhoud verkeersmaatregelen” opgevangen. Hier vallen echter ook andere objecten (zoals flespalen en markering) onder.

In het budget “groot onderhoud verkeersmaatregelen” moeten de projectmatige kosten van beheer en onderhoud worden opgevangen. In deze post is een jaarbedrag van € 57.500,- beschikbaar. Dit betreffen de kosten naar aanleiding van de inspecties, waarbij objecten weer naar het juiste kwaliteitsniveau gebracht worden.

Voor het “regulier onderhoud verkeersmaatregelen” is een jaarbudget van € 8.800,- beschikbaar. In deze post zitten de onkosten voor de prestaties van de jaaropdracht. Het budget is waarschijnlijk onvoldoende om de prestaties vanuit de jaaropdracht te kunnen bekostigen. De komende jaren moet duidelijk worden hoeveel budget benodigd is.

Achterstallig onderhoud

In 2018 is er een inventarisatie van de verkeersborden uitgevoerd. Binnen deze inventarisatie is Julianadorp nog niet meegenomen. Uit deze inspectie bleek dat 45% niet aan de kwaliteitsnormen

voldeed en er een vervangingsopgave van € 315.000,- (45% van € 700.000) ligt. Met behulp van extra beschikbare middelen wordt het achterstallig onderhoud weggewerkt.

5.1.2 Verkeerspalen

Waarde objecten

Volgens de jaaropdracht zijn er 7.346 verkeerspalen binnen de gemeente Den Helder. Gemiddeld zit de waarde van een verkeerspaal (inclusief bevestiging) op ongeveer € 40. De waarde van alle verkeerspalen komt op ongeveer € 300.000 uit.

Budgetten beheer

Het beheer en onderhoud van de verkeerspalen worden in de budgetten “groot onderhoud verkeersmaatregelen” en regulier onderhoud verkeersmaatregelen” opgevangen. Hier vallen echter ook andere objecten onder.

In het budget “groot onderhoud verkeersmaatregelen” moeten de projectmatige kosten van beheer en onderhoud worden opgevangen. In deze post is een jaarbedrag van € 57.500,- beschikbaar. Dit betreffen de kosten naar aanleiding van de inspecties, waarbij objecten weer naar het juiste kwaliteitsniveau gebracht worden.

Voor het “regulier onderhoud verkeersmaatregelen” is een jaarbudget van € 8.800,- beschikbaar. In deze post zitten de onkosten voor de prestaties van de jaaropdracht. Het budget is waarschijnlijk onvoldoende om de prestaties vanuit de jaaropdracht te kunnen bekostigen. De komende jaren moet duidelijk worden hoeveel budget benodigd is.

Achterstallig onderhoud:

In 2018 is een inventarisatie van verkeerspalen uitgevoerd. Binnen deze inventarisatie is Julianadorp nog niet meegenomen. Uit deze inspectie bleek dat 32% niet aan de kwaliteitsnormen voldeed en er een vervangingsopgave van € 96.000,- (32% van € 300.000) ligt. Met behulp van extra beschikbare middelen wordt het achterstallig onderhoud weggewerkt.

5.1.3 Bewegwijzering

Waarde objecten

Onder bewegwijzering vallen diverse typen. Op dit moment is niet duidelijk hoeveel objecten en inspectiegegevens er zijn.

Onder utilitaire bewegwijzering vallen de objecten van de NBD, voorheen van de ANWB. Hiertoe behoren de blauw-witte wegwijzers voor het autoverkeer, de rood-witte bewegwijzering voor fietsers en de paddestoelen. Er zijn geen gegevens voor de waarde van deze objecten. Ook voor de toeristische, recreatieve en andere secundaire vormen van bewegwijzering ontbreken de waarden.

Binnen de industriële bewegwijzering is er wel een beeld van het aantal objecten. Zo zijn er 100 frames in beheer die samen een bedrag van € 200.000,- (€ 2.000 ps.) vertegenwoordigen.

De aantallen van de bewegwijzering ten behoeve van het wandel-, fiets- en vaarnetwerk zijn ook bekend. Omdat het plaatsen en beheer bij een andere partij ligt is niet duidelijk hoeveel kapitaal dit vertegenwoordigt.

Budgetten beheer

Voor de meeste vormen van bewegwijzering is geen budget vrijgemaakt. Mochten er kosten voor bewegwijzering worden gemaakt, dan worden deze meestal in “groot onderhoud verkeersmaatregelen” en “regulier onderhoud verkeersmaatregelen” opgevangen.

Voor het beheer van de bewegwijzering van wandel-, fiets- en vaarnetwerk is een apart budget “routenetwerken” vrijgemaakt. Hierin zit een jaarbudget van € 23.400,-.

Het onderhoud aan de frames van de industriële bewegwijzering ligt bij een externe partij.

Achterstallig onderhoud

Voor de meeste vormen van bewegwijzering is het onduidelijk wat de technische staat van de objecten is. In het algemeen kan wel worden aangenomen dat er veel achterstallig onderhoud is.

Voor de utilitaire bewegwijzering hebben we informatie van het NBD over het verwachte achterstallige onderhoud. Hiervoor wordt een bedrag van ongeveer € 200.000,- aangehouden. Ook voor de industriële bewegwijzering geldt dat de meeste objecten hun levensduur hebben bereikt. Hier is de verwachting dat er een vervangingswaarde van € 150.000 tot € 200.000 euro ligt. Bij de bewegwijzering van wandel-, fiets- en vaarnetwerk is geen achterstallig onderhoud. In 2019 is de achterstand aangepakt en weggewerkt. Bij veel andere vormen van bewegwijzering is het achterstallig onderhoud onbekend.

5.1.4 Straatnaamborden

Waarde objecten

Volgens de jaaropdracht zijn er 1.831 straatnaamborden binnen de gemeente Den Helder. Gemiddeld zit de waarde van een straatnaambord op ongeveer € 70. De waarde van alle straatnaamborden komt op ongeveer € 130.000 uit.

Budgetten beheer

Het beheer en onderhoud van de straatnaamborden worden in de budgetten “groot onderhoud straatmeubilair” en “klein onderhoud straatmeubilair” opgevangen. Hier vallen echter ook andere objecten onder.

In het budget “groot onderhoud straatmeubilair” moeten de projectmatige kosten van beheer en onderhoud worden opgevangen. In deze post is een jaarbedrag van € 107.900,- beschikbaar. Dit betreffen de kosten naar aanleiding van de inspecties, waarbij objecten weer naar het juiste kwaliteitsniveau gebracht worden.

Voor het “klein onderhoud straatmeubilair” staat een jaarbudget van € 53.600,-. In deze post zitten de onkosten voor de prestaties van de jaaropdracht. Het budget is mogelijk onvoldoende om de prestaties vanuit de jaaropdracht te kunnen bekostigen. De komende jaren moet duidelijk worden hoeveel budget benodigd is.

Achterstallig onderhoud

De precieze getallen van het achterstallig onderhoud ontbreken. Jaarlijks wordt er projectmatig wel een aantal straten uitgekozen, waarbij de objecten worden geschouwd en eventueel worden vervangen.

5.1.5 Verkeersbelijning

Waarde objecten

Binnen de jaaropdracht is de markering gesplitst in vijf delen. In de onderstaande tabel is een indicatie van de waarde van de belijning op basis van deze getallen weergegeven.

Lijnmarkering	177.166 meter	1,50 euro per meter	265.000 euro
Haaientanden	2.780 stuks	10,- euro per stuk	27.800 euro
Oversteekblokken	1.290 stuks	10,- euro per stuk	12.900 euro
Zebrapaden	2.000 m ²	40,- euro per m ²	80.000 euro
Vlakmarkering	1.000 m ²	40,- euro per m ²	40.000 euro

De waarde van alle markering komt op ongeveer € 426.000 uit.

Budgetten beheer

Het beheer en onderhoud van de belijning wordt in het budget “kosten verkeersbelijning” opgevangen. In dit budget is een jaarbedrag van € 49.800 beschikbaar.

Met een gemiddelde levensduur van 10 jaar moet er voldoende budget zijn om het beheer en onderhoud van belijning uit te voeren.

Achterstallig onderhoud

In 2018 is er een inspectie van verkeersbelijning uitgevoerd en is het achterstallig onderhoud weggewerkt. In 2020 wordt er opnieuw een inspectie uitgevoerd.

5.1.6 Paaltjes

Waarde objecten

Volgens de jaaropdracht zijn er 6.515 paaltjes binnen de gemeente Den Helder. Niet elk paaltje heeft dezelfde waarde. Zo zit er al een groot financieel verschil tussen een betonnen of vergevingsgezinde paal, waarbij de kosten uiteen kunnen lopen van € 20 tot € 200. Het grote verschil in kosten betekent dat er geen exact bedrag kan worden vastgesteld.

Budgetten beheer

Het beheer en onderhoud van de paaltjes worden in de budgetten “groot onderhoud straatmeubilair” en “klein onderhoud straatmeubilair” opgevangen. Hier vallen echter ook andere objecten onder.

In het budget “groot onderhoud straatmeubilair” moeten de projectmatige kosten van beheer en onderhoud worden opgevangen. In deze post is een jaarbedrag van € 107.900,- beschikbaar. Dit betreffen de kosten naar aanleiding van de inspecties, waarbij objecten weer naar het juiste kwaliteitsniveau gebracht worden.

Voor het “klein onderhoud straatmeubilair” staat een jaarbudget van € 53.600,-. In deze post zitten de onkosten voor de prestaties van de jaaropdracht. Het budget is mogelijk onvoldoende om de prestaties vanuit de jaaropdracht te kunnen bekostigen. De komende jaren moet duidelijk worden hoeveel budget benodigd is.

Achterstallig onderhoud

In 2018 en 2019 zijn de paaltjes in fietspaden aangepakt en zijn er veel vervangen. Voor de overige paaltjes is de staat van het onderhoud onduidelijk, maar de verwachting is dat veel van het meubilair niet meer aan de eisen voldoet.

5.1.7 Abri's en mupi's

Waarde objecten

Uit de laatste inspectie blijkt dat er 69 abri's en 36 mupi's in de gemeente Den Helder staan. De waarde is op dit moment niet in beeld.

Budgetten beheer

De abri's en mupi's zijn de afgelopen 30 jaar door een externe partij beheerd, onderhouden en vervangen. Er is een beperkt budget "bushaltes", waarin kleine onvoorziene werkzaamheden in kunnen worden opgevangen. Binnen dit budget is jaarlijks € 2.600 beschikbaar. In 2020 worden de abri's en mupi's opnieuw aanbesteed. De verwachting is dat de kosten van beheer en onderhoud met de verkoop van reclameruimte kan worden gedekt.

Achterstallig onderhoud

Recent is er een inspectie van de objecten uitgevoerd. Afgezien van kleine beschadigingen is er weinig achterstallig onderhoud. Binnen de lopende aanbesteding zal het achterstallig onderhoud worden weggewerkt.

5.1.8 Fietsparkeervoorzieningen

Waarde objecten

Uit de laatste inspectie blijkt dat er 1.841 fietsparkeervoorzieningen in de gemeente Den Helder aanwezig zijn. Niet elke fietsparkeervoorziening heeft dezelfde waarde. De kosten lopen uiteen tussen de € 20 tot € 300. Het grote verschil in kosten en het ontbreken van precieze gegevens betekent dat er geen exact bedrag kan worden vastgesteld.

Budgetten beheer

Het beheer en onderhoud van de fietsparkeervoorzieningen worden in de budgetten "groot onderhoud straatmeubilair" en "klein onderhoud straatmeubilair" opgevangen. Hier vallen echter ook andere objecten onder.

In het budget "groot onderhoud straatmeubilair" moeten de projectmatige kosten van beheer en onderhoud worden opgevangen. In deze post is een jaarbedrag van €107.900,- beschikbaar. Dit betreffen de kosten naar aanleiding van de inspecties, waarbij objecten weer naar het juiste kwaliteitsniveau gebracht worden.

Voor het "klein onderhoud straatmeubilair" staat een jaarbudget van € 53.600,-. In deze post zitten de onkosten voor de prestaties van de jaaropdracht. Het budget is mogelijk onvoldoende om de prestaties vanuit de jaaropdracht te kunnen bekostigen. De komende jaren moet duidelijk worden hoeveel budget benodigd is.

Achterstallig onderhoud

Het is onduidelijk of er achterstallig onderhoud is.

5.2 Vervangingsopgave

In het kader van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) mag vervanging van een verkeersobject gezien worden als investering. Het gaat dan om investeringen met een maatschappelijk nut. Deze investeringen hoeven niet meer per definitie vanuit de exploitatiebegroting te worden gefinancierd. Hiervoor mag een voorziening worden gemaakt voor een investering, die jaarlijks in delen (investeringsbedrag / afschrijvingstermijn + rente) wordt afgeschreven.

De waarde van de verkeersobjecten zijn in de paragraaf 5.1 opgenomen. Dit zijn de bedragen die als investering uitgevoerd mogen worden, nadat de keuze voor een vervanging door Team Openbare Ruimte is gemaakt. Conform de Nota Afschrijvings- en Rentebelid 2011 mag de investering in de hier genoemde afschrijvingstermijn worden afgeschreven.

De definitie van ‘vervangen’ volgens het BBV

Vervangen van object of samenhang van element(en) in de openbare ruimte, die in het beheer zijn van de gemeente en aan het einde van de levensduur. Met een kostprijs groter dan de door de gemeente gehanteerde grens voor activeren (Nota Afschrijvings- en Rentebelid 2011). De inrichting en het door de gemeenteraad vastgestelde kwaliteitsniveau verandert niet. Er is sprake van een nieuwe levensduur van het element, ook boekhoudkundig (zie Nota Afschrijvings- en Rentebelid 2011 voor de bepaling van de boekhoudkundige levensduur).

6 Conclusie

In dit hoofdstuk worden de conclusies beschreven ten aanzien van de inhoud van dit beheerplan voor het beheer van de verkeersobjecten.

6.1 Conclusie uit voorgaande hoofdstukken

Binnen verkeer zijn de objecten qua aantallen en waarde nog niet volledig in beeld. De kwaliteit van de objecten, inzicht in achterstanden en mogelijke vervangingen zijn ook nog niet goed in beeld. Het digitaal vastleggen van deze gegevens is ook nog niet volledig op orde. Een meerjareninzicht in de benodigde beheerkosten is daarmee nog niet geheel mogelijk.

Binnen verkeer is er een verscheidenheid aan objecten gebruikt waardoor de openbare ruimte is verrommeld. De LIOR (Leidraad Openbare Ruimte) helpt om keuzes te maken om het gebruik van materialen vast te leggen en om de kosten te beheersen.

De ambities uit het Nieuw Perspectief hangen nauw samen met het projectmatig werken en het strategisch kader uit Team Omgeving. Omdat het beleid niet regelmatig is vastgesteld en kaders ontbreken, is het voor beheer lastig om een strategie vast te stellen. Hierdoor zijn veel zaken zonder goed beleid geplaatst. Binnen de projecten wordt vaak afgeweken van de wenselijke en functionele inrichting. Vaak is beeldkwaliteit leidend, waardoor onnodig veel extra verkeersmeubilair nodig is om de functionaliteit duidelijk te maken. Denk aan belijning, paaltjes en bebording.

6.2 Trends

De volgende trends zijn waar de nemen:

- Toekomstige ontwikkelingen: Dit beheerplan geeft geen antwoord op de wereld van digitalisering. De autonome auto of navigatie met de mobiel heeft effect op het gebruik en de wenselijkheid van bewegwijzering of verkeersborden. Maar wat is het toekomstig beleid hierop in relatie tot andere vakgebieden en welke kansen voor sanering hangen hieraan vast? Hier wordt geen antwoord op gegeven
- Nieuwe vormen van fietsmobiliteit, zoals e-bikes en speedpedelecs. Hogere snelheden op het fietspad leidt tot een andere manier van bewegwijzering, alsook de profielinrichting van onze wegen en paden. Door de waarde van deze fietsen en de behoefte voor eventueel laden creëert ook een andere stallingsbehoefte.
- Elektrisch rijden. De komende jaren neemt elektrisch rijden een grote vlucht. De vraag naar laadpalen neemt toe. Hiervoor dient ruimte gemaakt te worden en betekent iets voor inrichting van parkeerplekken.
- Informatiesamenleving. Navigatie zorgt voor een andere rol van bewegwijzering. Van verwijzen naar bevestigen.
- Online bereikbaarheid. We gaan meer investeren in mobiele bereikbaarheid en mobielgebruik. Dit vraagt om krachtigere netwerken die een plek kunnen krijgen in bijvoorbeeld masten en palen.
- Deelfietsen/Deelauto's. We gaan meer van auto- en fietsbezit naar auto- en fietsgebruik.
- Van statisch naar dynamisch verwijzen. We willen realtime een alternatief of keuze als een weg is afgesloten e.d.

6.3 Relatie met andere vakgebieden

Verkeer is in grote mate afhankelijk van andere vakgebieden. Verlichting, wegen, groen en afval hebben allen een relatie met verkeer. Het integraal oplossen en ontwerpen dragen bij aan een betere openbare ruimte en het verwezenlijken van ambities. Beleidsmedewerkers van recreatie en toerisme (Team Omgeving) hebben belang bij goede bewegwijzering en recreatieve netwerken, maar ook met Sociaal Domein en Vergunningen zijn er genoeg raakvlakken.

6.4 Aanbevelingen

Binnen verkeer is er nog een grote inhaalslag te maken. Voor de komende jaren ligt de hoofdfocus op:

- Het in beeld brengen van objecten (aantal, waarde)
- Het inspecteren (kwaliteit -> achterstand onderhoud, vervangingsopgave)
- Digitaliseren van objecten
- De budgetbehoefte voor onderhoud en vervangingen gedetailleerd in beeld brengen
- Planevaluaties uitvoeren: Elk jaar wordt er een schouw van de objecten uitgevoerd. Naar aanleiding van de schouwresultaten worden de ambities en verwachtingen uit het beheerplan aangepast.
- Inspelen op onvoorziene omstandigheden.
- Risico's ten aanzien van klimaatverandering, storm etc. nader uitwerken.
- Inpassing van RGB (risico gestuurd beheer) en AM (assetmanagement).
- Werken aan beleid en visie op verkeer. Een strategisch kader ontbreekt op veel gebieden binnen verkeer. Denk aan een gemeentelijke verkeers- en vervoersvisie, bewegwijzeringvisie.
- LIOR doorontwikkelen: Hierin duidelijke voorwaarden scheppen voor verkeer bij projecten.
- Keuzes maken in objecten. Binnen bewegwijzering, paaltjes, fietsparkeren gebruiken we vele soorten. Beargumenteerd een keuze maken voor een aantal soorten die passen bij toekomstige ontwikkelingen.
- Experimenteren waar objecten wellicht niet meer nodig zijn en je afgaat op situationeel gedrag van verkeersgebruikers.

Pas na deze acties kan er een goede beheerstrategie worden ontwikkeld en kan gekeken worden naar de ambities van het Nieuw Perspectief, waaronder de kostenbeheersing van objecten, inzet van duurzame materialen en het ontspullen / saneren.

Bijlage I Inspectie verkeersborden en –palen

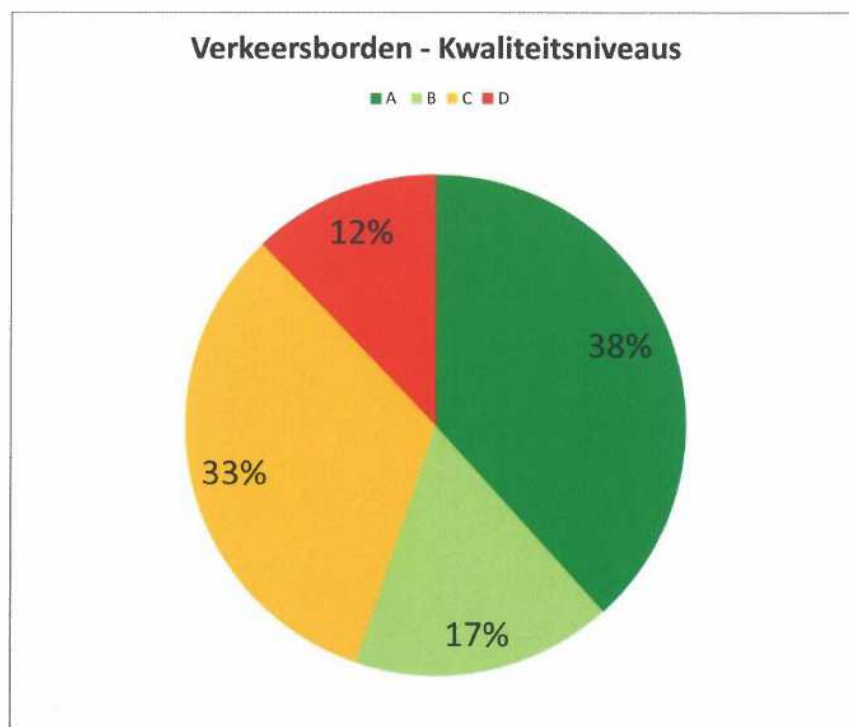
Kwaliteitsniveau	Omschrijving	Indicatie kwaliteit	Relatie met wegbeheer
A	Zeer hoog	Nagenoeg ongeschonden	Er is geen schade
B	Basis	Functioneel	De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen 5 jaar is groot onderhoud nodig
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	De richtlijn is overschreden: er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig
D	Zeer laag	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkheid of sociale onveiligheid	De richtlijn is meer dan één klasse overschreden: er is direct groot onderhoud nodig

Figuur 10: Toegepaste Kwaliteitsniveaus

Verkeersborden

Huidig Totaal: 7119 (exclusief bijplaatsen/advies)

Kwaliteitsniveau	Aantal
A	2726
B	1202
C	2322
D	867



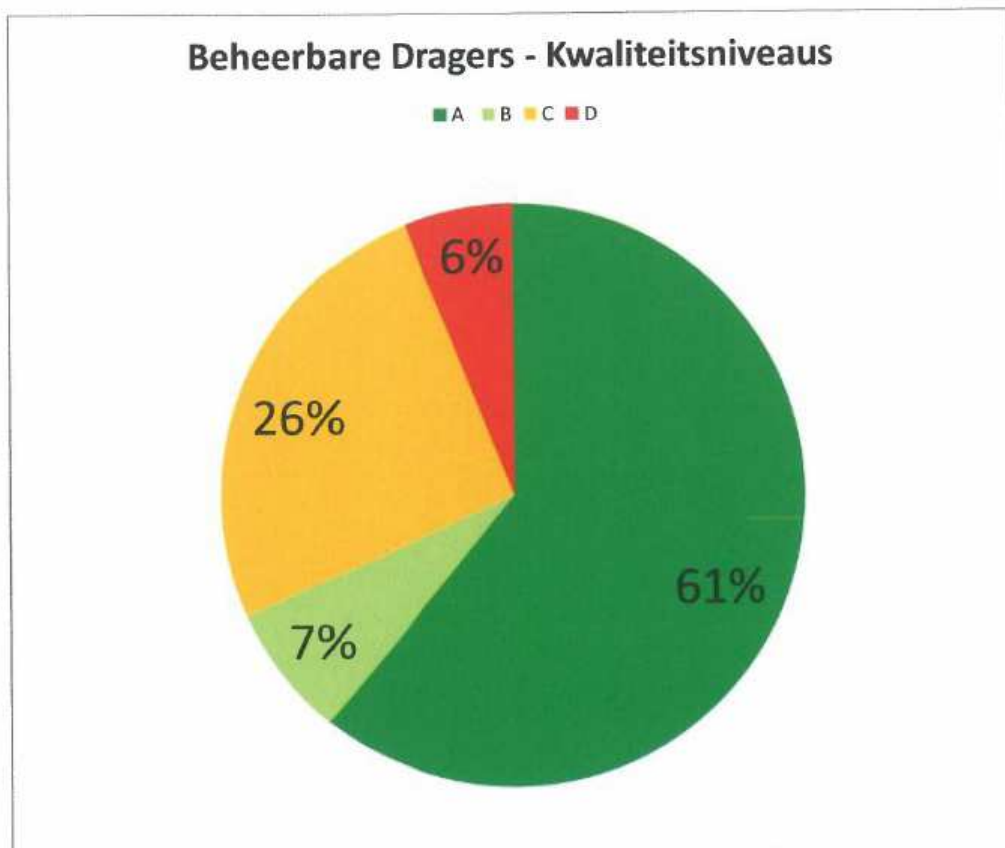
Figuur 11: Inventarisatie verkeersborden 2018 (excl. Julianadorp)

Beheerbare Dragers

Flespalen ed.- (exclusief Lichtmasten, VRI, ANWB, etc. en bijplaatsen/advies)

Huidig Totaal: 4087

Kwaliteitsniveau	Aantal
A	2477
B	307
C	1055
D	248



Figuur 12: Figuur 4: Inventarisatie verkeerspalen 2018 (excl. Julianadorp)

Bijlage II Areaal wandel-, fiets- en vaarnetwerk

		Den Helder
Versie 8 januari 2020	Eenheid	
Wandelnetwerk	km	71
Startpunten	st	7
Gedragsborden	st	-
Keuzepunten	st	44
Stickers (bij benadering)	st	850
Overstapjes (deels B&O NH-pad)	st	1
Bruggetjes	st	-
Pontjes	st	-
Fietsnetwerk	km	65
Knoopuntpanelen	st	4
trace bebording / Lf bebording	st	244
Vaarnetwerk	km	18
bebording	st	33
TOP Zuilen	st	1
Boerenlandpaden	km	-
Contracten	st	-
Telsensoren	st	1

Bijlage III Beeldmeetlatten CROW

Meubilair – bord - beplakking en graffiti

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 50.31.03

A+	A	B	C	D
				
Het bord is aan de voorzijde niet beplakt of beklad.	Het bord is aan de voorzijde beplakt met een enkele kleine sticker en is niet beklad.	Het bord is aan de voorzijde beplakt door grotere stickers of affiches of is beklad met een kleine tekening.	Een groot deel van het bord is aan de voorzijde beplakt door een affiche/affiches of is beklad met een tekening.	Een zeer groot deel van het bord is aan de voorzijde beplakt door een affiche/affiches en/of is beklad met een forse tekening.
mate van beplakking/graffiti	mate van beplakking/graffiti	mate van beplakking/graffiti	mate van beplakking/graffiti	mate van beplakking/graffiti
0% per bord	≤ 2% per bord	≤ 5% per bord	≤ 10% per bord	> 10% per bord
racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend ja

Meubilair – bord – bevuilding

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 50.33.03

A+	A	B	C	D
				
Het bord is aan de voorzijde niet bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	Het bord is aan de voorzijde weinig bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	Het bord is aan de voorzijde in beperkte mate bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	Het bord is aan de voorzijde redelijk erg bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	Het bord is aan de voorzijde erg bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.
mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding
0% per bord	≤ 5% per bord	≤ 10% per bord	≤ 20% per bord	> 20% per bord

Meubilair – bord - dekking van de coating/folie en krassen

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.82.22

A+	A	B	C	D
				
De dekking is zeer goed. Het bord is aan de voorzijde volledig en gelijkmatig door de coating/folie bedekt en is niet bekrast.	De dekking is goed. Het bord is aan de voorzijde volledig door de coating/folie bedekt. Op enkele plaatsen is de coating/folie dunner of bekrast.	De dekking is voldoende. Het bord is aan de voorzijde grotendeels door de coating/folie bedekt. Op enkele plaatsen is de coating/folie afwezig, in matige conditie of bekrast. Zeer lichte roestvorming komt voor.	De dekking is matig. Op grotere delen van het bord is aan de voorzijde de coating/folie afwezig, in een slechte conditie of bekrast. Roestvorming komt in enige mate voor.	De dekking is slecht. Op het gehele bord is aan de voorzijde de coating/folie afwezig, in een zeer slechte conditie of bekrast. Ernstige roestvorming komt voor.
dekkingsgraad 100% per bord	dekkingsgraad ≥ 98% per bord	dekkingsgraad ≥ 95% per bord	dekkingsgraad ≥ 80% per bord	dekkingsgraad < 80% per bord

Meubilair – bord - deuken en gaten

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.82.23

A+	A	B	C	D
				
Er zitten geen deuken en gaten in de voorzijde van het bord.	Er zitten weinig deuken en gaten in de voorzijde van het bord.	Er zitten in beperkte mate deuken en gaten in de voorzijde van het bord.	Er zitten redelijk veel deuken en gaten in de voorzijde van het bord.	Er zitten veel deuken en gaten in de voorzijde van het bord.
deuken + gaten 0% per bord	deuken + gaten ≤ 2% per bord	deuken + gaten ≤ 5% per bord	deuken + gaten ≤ 10% per bord	deuken + gaten > 10% per bord

Meubilair – bord - kleurechtheid

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.82.24

A+	A	B	C	D
				
Het bord is aan de voorzijde niet verkleurd.	Het bord is aan de voorzijde weinig verkleurd.	Het bord is aan de voorzijde in beperkte mate verkleurd.	Het bord is aan de voorzijde redelijk erg verkleurd.	Het bord is aan de voorzijde erg verkleurd.
verkleuring 0% per bord	verkleuring ≤ 10% per bord	verkleuring ≤ 20% per bord	verkleuring ≤ 50% per bord	verkleuring > 50% per bord

Meubilair – bord – verdraaiing

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 32.82.01

A+	A	B	C	D
Het bord staat niet verdraaid ten opzichte van de beoogde positie van de weggebruiker.	Het bord staat licht verdraaid ten opzichte van de beoogde positie van de weggebruiker, maar zo licht dat het nauwelijks opvalt.	Het bord is duidelijk waarneembaar verdraaid ten opzichte van de beoogde positie van de weggebruiker.	Het bord is fors verdraaid ten opzichte van de beoogde positie van de weggebruiker.	Het bord staat zodanig verdraaid ten opzichte van de beoogde positie van de weggebruiker dat de informatie niet meer leesbaar is.
verdraaiing 0 graden per bord	verdraaiing ≤ 3 graden per bord	verdraaiing ≤ 15 graden per bord	verdraaiing ≤ 30 graden per bord	verdraaiing > 30 graden per bord

Meubilair – bord - volledig

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.82.25

A+	A	B	C	D
Er ontbreken geen borden of onderborden.	Er ontbreken geen borden of onderborden.	Er ontbreken geen borden of onderborden.	Er ontbreken geen borden of onderborden.	Er ontbreken een of meer borden of onderborden
volledig ja	volledig ja	volledig ja	volledig ja	volledig nee





Meubilair-drager-beplakking en graffiti

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 50.31.07

A+	A	B	C	D
De drager is niet beplakt of beklad.	De drager is beplakt met een enkele kleine sticker en is niet beklad.	De drager is beplakt door grotere stickers of affiches of is beklad met een kleine tekening.	Een groot deel van de drager is beplakt door een affiche/affiches of is beklad met een tekening.	Een zeer groot deel van de drager is beplakt door een affiche/affiches of is beklad met een forse tekening.
mate van beplakking en graffiti 0% per drager	mate van beplakking en graffiti ≤ 2% per drager	mate van beplakking en graffiti ≤ 5% per drager	mate van beplakking en graffiti ≤ 10% per drager	mate van beplakking en graffiti > 10% per drager
racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend nee	racisme/aanstootgevend ja

Meubilair – drager – bevuilding

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 50.33.04

A+	A	B	C	D
				
De drager is niet bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De drager is weinig bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De drager is in beperkte mate bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De drager is redelijk erg bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De drager is erg bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.
mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding
0% per drager	≤ 5% per drager	≤ 10% per drager	≤ 20% per drager	> 20% per drager



Meubilair-drager-dekking van de coating/folie en krassen

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.83.22

A+	A	B	C	D
				
De dekking is zeer goed. De drager wordt volledig en gelijkmatig door de coating/folie bedekt en is niet bekrast.	De dekking is goed. De drager wordt volledig door de coating/folie bedekt. Op enkele plaatsen is de coating/folie dunner of bekrast.	De dekking is voldoende. De drager is grotendeels door de coating/folie bedekt. Op enkele plaatsen is de coating/folie afwezig, in een slechte conditie of bekrast. Zeer lichte roestvorming komt voor.	De dekking is matig. Op grotere delen van de drager is de coating/folie afwezig, in een slechte conditie of bekrast. Roestvorming komt in enige mate voor.	De dekking is slecht. Op de gehele drager is de coating/folie afwezig, in een zeer slechte conditie of bekrast. Ernstige roestvorming komt voor.
dekkingsgraad	dekkingsgraad	dekkingsgraad	dekkingsgraad	dekkingsgraad
100% per drager	≥ 98% per drager	≥ 95% per drager	≥ 80% per drager	< 80% per drager

Meubilair – drager - deuken en gaten

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.83.23

A+	A	B	C	D
				
Er zitten geen deuken en gaten in de drager.	Er zitten weinig deuken en gaten in de drager.	Er zitten in beperkte mate deuken en gaten in drager.	Er zitten redelijk veel deuken en gaten in de drager.	Er zitten veel deuken en gaten in de drager.
deuken + gaten	deuken + gaten	deuken + gaten	deuken + gaten	deuken + gaten
0% per drager	≤ 2% per drager	≤ 5% per drager	≤ 10% per drager	> 10% per drager

Meubilair – drager – kleurechtheid

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.83.24

A+	A	B	C	D
De drager is niet verkleurd.	De drager is weinig verkleurd.	De drager is in beperkte mate verkleurd.	De drager is redelijk erg verkleurd.	De drager is erg verkleurd.
verkleuring	verkleuring	verkleuring	verkleuring	verkleuring
0% per drager	≤ 10% per drager	≤ 20% per drager	≤ 50% per drager	> 50% per drager

Meubilair – drager - scheefstand

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.83.01

A+	A	B	C	D
De drager staat recht.	De drager staat licht scheef.	De drager staat duidelijk waarneembaar scheef.	De drager staat fors scheef.	De drager staat zo scheef dat dit gevaar oplevert en/of het functioneren hindert.
scheefstand	scheefstand	scheefstand	scheefstand	scheefstand
0 graden per drager	≤ 1 graad per drager	≤ 3 graden per drager	≤ 6 graden per drager	> 6 graden per drager






Meubilair - geleide-element (palen, hekken of rails) - beplakking en graffiti

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 50.31.08

A+	A	B	C	D
De paal, het hek of de rails is niet beplakt of beklad.	De paal, het hek of de rails is beplakt met een enkele kleine sticker en is niet beklad.	De paal, het hek of de rails is beplakt door grotere stickers of affiches of is beklad met een kleine tekening.	Een groot deel van de paal, het hek of de rails is beplakt door een affiche/affiches of is beklad met een tekening.	Een zeer groot deel van de paal, het hek of de rails is beplakt door een affiche/affiches of is beklad met een forse tekening.
mate van beplakking en graffiti	mate van beplakking en graffiti	mate van beplakking en graffiti	mate van beplakking en graffiti	mate van beplakking en graffiti
0% per geleide-element	≤ 2% per geleide-element	≤ 5% per geleide-element	≤ 10% per geleide-element	> 10% per geleide-element
racisme/aanstootgevend	racisme/aanstootgevend	racisme/aanstootgevend	racisme/aanstootgevend	racisme/aanstootgevend
nee	nee	nee	nee	ja

Meubilair - geleide-element (palen, hekken of rails) – bevuilding

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 50.33.05

A+	A	B	C	D
				
De paal, het hek of de rails is niet bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De paal, het hek of de rails is weinig bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De paal, het hek of de rails is in beperkte mate bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De paal, het hek of de rails is redelijk erg bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.	De paal, het hek of de rails is erg bevuild door (natuurlijke) aanslag of vloeibaar of kleverig afval.
mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding	mate van bevuilding
0% per geleide-element	≤ 5% per geleide-element	≤ 10% per geleide-element	≤ 20% per geleide-element	> 20% per geleide-element

Meubilair - geleide-element (palen, hekken of rails) - dekking van de coating/folie en krassen

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.86.22

A+	A	B	C	D
				
De dekking is zeer goed. De paal, het hek of de rails wordt volledig en gelijkmatig door de coating/folie bedekt en is niet bekrast.	De dekking is goed. De paal, het hek of de rails wordt volledig door de coating/folie bedekt. Op enkele plaatsen is de coating/folie dunner of bekrast.	De dekking is voldoende. De paal, het hek of de rails is grotendeels door de coating/folie bedekt. Op enkele plaatsen is de coating/folie afwezig, in matige conditie of bekrast. Zeer lichte roestvorming komt voor.	De dekking is matig. Op grotere delen van de paal, het hek of de rails is de coating/folie afwezig, in een slechte conditie of bekrast. Roestvorming komt in enige mate voor.	De dekking is slecht. Op de gehele paal, het gehele hek of de gehele rails is de coating/folie afwezig, in een zeer slechte conditie of bekrast. Ernstige roestvorming komt voor.
dekkingsgraad	dekkingsgraad	dekkingsgraad	dekkingsgraad	dekkingsgraad
100% per geleide-element	≥ 98% per geleide-element	≥ 95% per geleide-element	≥ 80% per geleide-element	< 80% per geleide-element

Meubilair - geleide-element (palen, hekken of rails) - deuken en gaten

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.86.23

A+	A	B	C	D
Er zitten geen deuken en gaten in de palen, hekken of rails.	Er zitten weinig deuken en gaten in de palen, hekken of rails.	Er zitten in beperkte mate deuken en gaten in de palen, hekken of rails.	Er zitten redelijk veel deuken en gaten in de palen, hekken of rails.	Er zitten veel deuken en gaten in de palen, hekken of rails.
deuken + gaten	deuken + gaten	deuken + gaten	deuken + gaten	deuken + gaten
0% per geleide-element	≤ 2% per geleide-element	≤ 5% per geleide-element	≤ 10% per geleide-element	> 10% per geleide-element

Meubilair - geleide-element (palen, hekken of rails) – kleurechtheid

Verrekenen op frequentie via RAW-hoofdcode 32.86.24

A+	A	B	C	D
De paal, het hek of de rails is niet verkleurd.	De paal, het hek of de rails is weinig verkleurd.	De paal, het hek of de rails is in beperkte mate verkleurd.	De paal, het hek of de rails is redelijk erg verkleurd.	De paal, het hek of de rails is erg verkleurd.
verkleuring	verkleuring	verkleuring	verkleuring	verkleuring
0% per geleide-element	≤ 10% per geleide-element	≤ 20% per geleide-element	≤ 50% per geleide-element	> 50% per geleide-element






Meubilair - geleide-element (palen, hekken of rails) – scheefstand

Verrekenen op beeld via RAW-hoofdcode 32.86.01

A+	A	B	C	D
De paal, het hek of de rails staat recht.	De paal, het hek of de rails staat licht scheef.	De paal, het hek of de rails staat duidelijk waarneembaar scheef.	De paal, het hek of de rails staat fors scheef.	De paal, het hek of de rails staat zo scheef dat dit gevaar oplevert en/of het functioneren hindert.
scheefstand palen, hekken en rails	scheefstand palen, hekken en rails	scheefstand palen, hekken en rails	scheefstand palen, hekken en rails	scheefstand palen, hekken en rails
0 graden per geleide-element	≤ 2 graden per geleide-element	≤ 4 graden per geleide-element	≤ 15 graden per geleide-element	> 15 graden per geleide-element

Verharding - gesloten verharding - zichtbaarheid markering





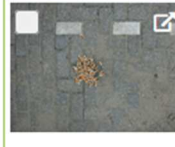
Verrekenen op beeld via RAW-hoofcode 32.81.01

A+	A	B	C	D
				
De markering reflecteert goed.	De markering reflecteert redelijk goed.	De markering reflecteert in beperkte mate.	De markering reflecteert weinig.	De markering reflecteert niet.
oppervlak dat niet voldoet aan NEN-EN 1436	oppervlak dat niet voldoet aan NEN-EN 1436	oppervlak dat niet voldoet aan NEN-EN 1436	oppervlak dat niet voldoet aan NEN-EN 1436	oppervlak dat niet voldoet aan NEN-EN 1436
0% per wegvak	≤ 5% per wegvak	≤ 20% per wegvak	≤ 30% per wegvak	> 30% per wegvak

Objecten en wanden – graffiti, bekladding en wildplak

A+	A	B	C	D
				
Er is geen graffiti, bekladding of wildplak.	Er zijn op enkele plekken kleine graffiti-tekeningen of tags of vormen van bekladding of wildplak zichtbaar.	Er zijn op enkele plekken grote graffiti-tekeningen of tags of vormen van bekladding of wildplak zichtbaar.	Een groot deel van de ruimte is beklad met graffiti-tekeningen, tags of wildplak.	Een zeer groot deel van de ruimte is beklad met graffiti-tekeningen, tags of wildplak.
mate van graffiti, bekladding of wildplak	mate van graffiti, bekladding of wildplak	mate van graffiti, bekladding of wildplak	mate van graffiti, bekladding of wildplak	mate van graffiti, bekladding of wildplak
0% per stuk of per 10 m ²	≤ 2% per stuk of per 10 m ²	≤ 5% per stuk of per 10 m ²	≤ 10% per stuk of per 10 m ²	> 10% per stuk of per 10 m ²
discriminerend/aanstootgevend nee	discriminerend/aanstootgevend nee	discriminerend/aanstootgevend nee	discriminerend/aanstootgevend nee	discriminerend/aanstootgevend ja


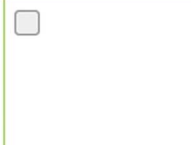



Verharding – fijn zwerfafval

A+	A	B	C	D
				
Er ligt geen fijn zwerfafval.	Er ligt weinig fijn zwerfafval.	Er ligt in beperkte mate fijn zwerfafval.	Er ligt redelijk veel fijn zwerfafval.	Er ligt veel fijn zwerfafval.
fijn zwerfafval (1-10 cm)	fijn zwerfafval (1-10 cm)	fijn zwerfafval (1-10 cm)	fijn zwerfafval (1-10 cm)	fijn zwerfafval (1-10 cm)
0 stuks per 1 m ²	≤ 3 stuks per 1 m ²	≤ 10 stuks per 1 m ²	≤ 25 stuks per 1 m ²	> 25 stuks per 1 m ²

Verharding – kauwgom

A+	A	B	C	D
				
Er zijn geen kauwgomresten aanwezig.	Er zijn weinig kauwgomresten aanwezig.	Er zijn in beperkte mate kauwgomresten aanwezig.	Er zijn redelijk veel kauwgomresten aanwezig.	Er zijn veel kauwgomresten aanwezig.
kauwgom op vloeren 0 stuks per 100m ²	kauwgom op vloeren ≤ 5 stuks per 100m ²	kauwgom op vloeren ≤ 10 stuks per 100m ²	kauwgom op vloeren ≤ 15 stuks per 100m ²	kauwgom op vloeren > 15 stuks per 100m ²
kauwgom op perron 0 stuks per 100m ²	kauwgom op perron < 25 stuks per 100m ²	kauwgom op perron ≤ 50 stuks per 100m ²	kauwgom op perron ≤ 100 stuks per 100m ²	kauwgom op perron > 100 stuks per 100m ²


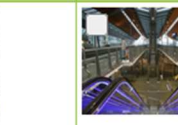

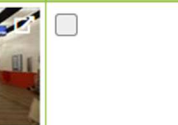
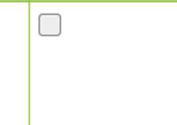
Verharding – open verharding - elementenverharding – onkruid

A+	A	B	C	D
				
Er is geen onkruid.	Er is weinig onkruid.	Er is in beperkte mate onkruid.	Er is redelijk veel onkruid.	Er is veel onkruid.
bedekking 0% per 100m ²	bedekking ≤ 2% per 100m ²	bedekking ≤ 4% per 100m ²	bedekking ≤ 8% per 100m ²	bedekking > 8% per 100m ²
aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm 0 stuks per 100m ²	aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm ≤ 10 stuks per 100m ²	aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm ≤ 20 stuks per 100m ²	aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm ≤ 30 stuks per 100m ²	aantal stuks onkruid hoger dan 20 cm > 30 stuks per 100m ²

Vaste elementen (wanden, muren, plafonds, kolommen en ramen) – staat van onderhoud

A+	A	B	C	D
				
De elementen hebben geen zichtbare beschadigingen	De elementen hebben weinig zichtbare beschadigingen	De elementen hebben in beperkte mate zichtbare beschadigingen	De elementen hebben redelijk veel zichtbare beschadigingen	De elementen hebben veel zichtbare beschadigingen
aantal beschadigingen 0 stuks per element	aantal beschadigingen ≤ 5 stuks per element	aantal beschadigingen ≤ 15 stuks per element	aantal beschadigingen > 15 stuks per element	aantal beschadigingen > 15 stuks per element
ernst van de beschadiging geen ernstige beschadiging	ernst van de beschadiging < 10 cm per beschadiging	ernst van de beschadiging < 20 cm per beschadiging	ernst van de beschadiging < 30 cm per beschadiging	ernst van de beschadiging ≥ 30 cm per beschadiging of gevaarlijke beschadigingen

Verlichting – Verlichtingsniveau en gelijkmatigheid

A+	A	B	C	D
				
Het domein is adequaat verlicht. De verlichting is zeer sfeervol en versterkt vorm, inrichting en sluit aan bij de identiteit van de locatie.	Het domein is adequaat verlicht.	Het domein is adequaat verlicht.	Het domein is amper adequaat verlicht.	Het domein is niet adequaat verlicht.
daglicht in binnenruimten binnenruimte is volledig verlicht met daglicht	daglicht in binnenruimten binnenruimte is grotendeels verlicht met daglicht	daglicht in binnenruimten binnenruimte is deels verlicht met daglicht	daglicht in binnenruimten binnenruimte is amper verlicht met daglicht	daglicht in binnenruimten binnenruimte niet verlicht met daglicht
verlichting in binnenruimten ≥ 80% is in de binnenruimten gelijkmatige verlicht	verlichting in binnenruimten > 70% is in de binnenruimten gelijkmatige verlicht	verlichting in binnenruimten > 70% is in de binnenruimten gelijkmatige verlicht	verlichting in binnenruimten ≤ 50% is in de binnenruimten gelijkmatig verlicht	verlichting in binnenruimten ≤ 30% is in de binnenruimten gelijkmatig verlicht
openbare verlichting in buitenruimte 0 onverlichte plekken	openbare verlichting in buitenruimte ≤ 3 onverlichte plekken in de buitenruimten	openbare verlichting in buitenruimte ≤ 6 onverlichte plekken in de buitenruimten	openbare verlichting in buitenruimte ≤ 9 onverlichte plekken in de buitenruimte	openbare verlichting in buitenruimte > 9 onverlichte plekken in de buitenruimten

Verlichting – staat van onderhoud

A+	A	B	C	D
				
De verlichting werkt en is zo verspreid dat de gehele ruimte verlicht wordt. De masten staan recht en zijn niet met deuken, krassen of gaten beschadigd. De verlichting en kleurverlichting dragen bij aan de sfeer en identiteit.	De verlichting werkt en is zo verspreid dat vrijwel de gehele ruimte verlicht wordt. De masten staan licht scheef en zijn licht met deuken, krassen of gaten beschadigd	De verlichting werkt en is zo verspreid dat het grootste deel van ruimte verlicht wordt. De masten staan duidelijk scheef en zijn in beperkte mate met deuken, krassen of gaten beschadigd.	De verlichting werkt maar is zo verspreid dat een groot deel van de ruimte niet verlicht wordt. De masten staan fors scheef en zijn aanzienlijk met deuken, krassen of gaten beschadigd	De verlichting werkt niet maar is zo verspreid dat het grootste deel van de ruimte niet verlicht wordt. De masten staan gevaarlijk scheef en zijn zwaar met deuken, krassen of gaten beschadigd.
Werking niet defect	werking niet defect	werking niet defect	werking niet defect	werking defect
beschadigingen (deuken en gaten) 0% per lichtmast	beschadigingen (deuken en gaten) ≤ 0,1% per lichtmast	beschadigingen (deuken en gaten) ≤ 1% per lichtmast	beschadigingen (deuken en gaten) ≤ 5% per lichtmast	beschadigingen (deuken en gaten) > 5% per lichtmast
scheefstand 0 graden per lichtmast	scheefstand ≤ 1 graad per lichtmast	scheefstand ≤ 3 graden per lichtmast	scheefstand ≤ 6 graden per lichtmast	scheefstand > 6 graden per lichtmast
sfeer en identiteit indirecte en directe verlichting en kleurverlichting draagt bij aan sfeer en identiteit	sfeer en comfort standaard en functionele verlichting	sfeer en comfort standaard en functionele verlichting	sfeer en comfort standaard en functionele verlichting	sfeer en comfort niet gelijkmatig of verlichtingssterkte te hoog/te laag

