

Nieuwegein



2023-308 Bijlage 4



Beheerplan weg- en straatmeubilair Gemeente Nieuwegein

Beheer en onderhoud 2024-2027

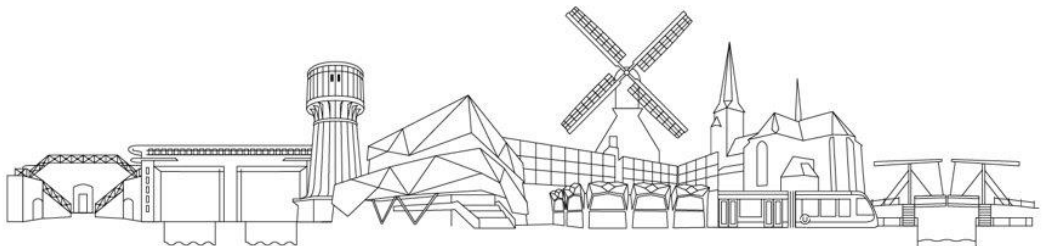
Bijlage 4 bij Nota Kapitaalgoederen 2024-2027

Raadsnummer

Datum 28 augustus 2023

Auteur Tom Veldhuizen

Versie Definitief



Inhoudsopgave

.....	1
1 Vooraf	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling	4
1.3 Scope	4
1.4 Leeswijzer	5
2 Huidige situatie	6
2.1 Areaal	6
2.1.1 Bebording	6
2.1.2 Bewegwijzering	6
2.1.3 Geleiderails	7
2.1.4 Diversen	7
2.2 Kwaliteit	8
2.3 Beheerorganisatie	8
2.4 Terugblik	9
2.4.1 Weg- en straatmeubilair	9
2.4.2 Bebording	9
2.4.3 Bewegwijzering	10
2.4.4 Vandalisme	10
3 Beheerkader	11
3.1 Wettelijk en beleidskader	11
3.2 Ambitie	11
3.3 Uitgangspunten	12
3.4 Beheerprocessen	13
3.4.1 Proces dagelijks onderhoud	13
3.4.2 Proces groot- en vervangingsonderhoud	14
4 Financiën	15
4.1 Benodigde budgetten	15
4.1.1 Dagelijks onderhoud	15
4.1.2 Vervangingsonderhoud	15
5 Monitoring	17
5.1 Uitwerking toekomstige KPI's	17
5.1.1 MOR meldingen	17
5.1.2 Vermindering weg- en straatmeubilair	17

5.2	Uitdagingen en knelpunten	17
5.3	Aanpak	17
6	Integrale afstemming	18
6.1	Afstemming andere beheerdomeinen	18
6.2	Afstemming andere afdelingen	18
6.3	Afstemming met externe partijen	18
7	Bijlagen	19
7.1	Planning & control cyclus.....	19

1 Vooraf

De openbare ruimte is onze woon-, werk- en leefomgeving en daarmee van groot belang voor inwoners, ondernemers en bezoekers van Nieuwegein. De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer van deze openbare ruimte. Het beheer en onderhoud van weg- en straatmeubilair maakt hier deel van uit.



1.1 Aanleiding

Het beheerplan weg- en straatmeubilair 2024-2027 vormt het belangrijkste kader voor het toekomstige beheer van het weg- en straatmeubilair areaal in de gemeente Nieuwegein. Met dit beheerplan geven we inzicht op hoofdlijnen over het beheer en onderhoud. Als uitgangspunt hierbij geldt beeldkwaliteitsniveau B, dit is door de raad vastgesteld, met uitzondering van het stadscentrum waarvoor niveau A geldt. Dit beheerplan, opgesteld op basis van de principes van assetmanagement, vormt een basis van de nota kapitaalgoederen 2024-2027.

Beheer en onderhoud zijn noodzakelijk voor het functioneren van de openbare ruimte. Als het weg- en straatmeubilair niet voldoende onderhouden is, kan dit als storend ervaren worden door de bewoners van Nieuwegein. Bijvoorbeeld wanneer verkeersborden op verkeerde plaatsen staan of niet goed meer zichtbaar zijn.



1.2 Doelstelling

Het doel van dit beheerplan is om voor het beheerdomein weg- en straatmeubilair de kwaliteitsambities van de gemeente inzichtelijk te maken en aan te geven welke beheer- en onderhoudsmaatregelen met bijbehorende budgetten nodig zijn om deze ambitie te realiseren.

Het beheerplan is hiermee een bestuurlijk instrument om de doelstellingen te kunnen toetsen, en daarnaast voor de beheerorganisatie en uitvoerende partijen een instrument om de beheerdoelen te verwezenlijken.



1.3 Scope

Hieronder een opsomming van wat er allemaal onder weg- en straatmeubilair valt:

1. Bebording
 - a. Straatnaamborden & verkeersborden
 - b. Bewegwijzering
2. Afvalbakken
3. Geleiderails
4. Diversen:
 - a. Palen & blokken
 - b. Fietsklemmen
 - c. Afvalbakken & hondenpoepbakken
 - d. Banken & picknicktafels
 - e. Hekwerken
 - f. Hekluchten
 - g. Bloembakken als verkeer remmende maatregel

Buiten de scope van dit beheerplan vallen de parkeerbewegwijzering (onderdeel van de parkeerexploitatie), laadpalen (in eigendom en beheer van een externe partij) en de wegmarkeringen (onderdeel van beheerplan wegen).



1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de huidige situatie, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Hoofdstuk 3 beschrijft het beheerkader en hoe we de komende periode ter werk gaan op het gebied van beheer en onderhoud van het weg- en straatmeubilair. Hoofdstuk 4 gaat in op de financiële aspecten en de budgetten die voor het beheer nodig zijn. In hoofdstuk 5 gaan we in op de monitoring en in hoofdstuk 6 gaan we in op de afstemming van de onderhoudswerkzaamheden met de onderhoudswerkzaamheden voor de andere beheerdomeinen.



Figuur 1 Weg- en straatmeubilair wat wordt gebruikt voor de afzetting voor het zoveel mogelijk autovrij houden van het Stadsplein.

2 Huidige situatie

Weg- en straatmeubilair is van groot belang voor iedereen in de samenleving. Het zorgt voor plezier, veiligheid en sfeer. Hoe zou een weg zijn zonder bewegwijzering, wegaanduiding of verkeersborden? En hoe zou een park er uit zien zonder een bank of een prullenbak? Het is van belang dat weg- en straatmeubilair in de openbare ruimte aanwezig is en dat dit onderhouden wordt. Hierna volgt per onderscheiden categorie een overzicht van het in Nieuwegein aanwezige weg- en straatmeubilair.



2.1 Areaal

2.1.1 Bebording

Bij bebording moet gedacht worden aan de verschillende soorten ge- en verbodsborden die langs de weg staan. Bebording worden onderverdeeld in borden, palen en beugels.

Type bebording	Hoeveelheid	Eenheid
Verkeersborden	10.897	Stuks
Straatnaamborden en overige tekens	6.914	Stuks
Totaal	17.811	Stuks
Palen	11.725	Stuks

Tabel 1 Omvang areaal bebording.

Van de genoemde aantallen zit ongeveer 50% aan een paal, ongeveer 25% aan een lichtmast of VRI-installatie (verkeerslichten) en de overige 25% zit aan andere objecten.

2.1.2 Bewegwijzering

Bewegwijzering is van groot belang om weggebruikers vlot en doeltreffend naar hun bestemming te geleiden en daarmee onveilig weggebruik of onveilig weggedrag te voorkomen. In dit beheerplan wordt onderscheid gemaakt tussen auto- en fietsbewegwijzeringen en voetgangersbewegwijzering. We maken onderscheid tussen verschillende soorten lichtwegwijzers, deze zijn meestal gekoppeld met de openbare verlichting. In 2023 is een groot deel vervangen door reflecterende borden die niet meer gekoppeld zijn aan de openbare verlichting. Dat is duurzamer en het bespaart energie. We hebben portalen, met verwijzingen naar meerdere richtingen, die meestal over de hoofdontsluitingswegen staan bijvoorbeeld op de Wijkerslootweg. Ook staat bewegwijzering in de berm. In Nieuwegein zijn ook voor de fietsers en voetgangers verschillende soorten bewegwijzering aanwezig.

Dragertype	Hoeveelheid	Eenheid
Bewegwijzering (voet, fiets en auto)		
- Portaalconstructie (Ronde, kom borden en enz.)	186	Stuks
- Portaalconstructie (Over hoofdwegen.)	26	Stuks
- Staalstellingen (Langs hoofdwegen.)	10	Stuks
- Wegwijzermast	100	Stuks
- Hoogte begrenzer	3	Stuks
- Fietswegwijzermast	160	Stuks
- Paddestoelen (Voor voetgangers)	26	Stuks

Tabel 2 Omvang areaal bewegwijzering.

2.1.3 Geleiderails

De geleiderails in de gemeente Nieuwegein staan langs de provinciale wegen en gebiedsontsluitingswegen.

Omschrijving object	Hoeveelheid	Eenheid
Geleiderail	3.998	Meter

Tabel 3 Omvang areaal geleiderails.



Figuur 2 Geleiderail waarbij aanrijdingschade zichtbaar is.

2.1.4 Diversen

De tabel met diversen bestaat uit alle overige objecten. De volgende objecten zijn van toepassing:

Naam object	Hoeveelheid	Eenheid
Palen en blokken	7.345	Stuks
Beweegbare palen (sleutelpalen)	281	Stuks
Fietsklemmen	2.895	Stuks
Afvalbakken (inclusief hondenpoepbakken)	1.150	Stuks
Banken en picknicktafels	1.095	Stuks
Hekken	2.889	Meter
Bloembakken	400	Stuks
Hekluchten	6	Stuks
Dranghekken(kaal)	295	Stuks
Dranghekken (reflectie)	90	Stuks

Tabel 4 Omvang overig weg- en straatmeubilair.

De aangegeven hoeveelheid bloembakken wordt over het algemeen onderhouden door de bewoners of wijknetwerken. We sluiten hiervoor een zelfbeheercontract af. Het beheer hiervan ligt niet bij de gemeente. De bloembakken in City vallen onder beheer en onderhoud van Wereldhave.



Figuur 3 Voorbeelden van bloembakken met verschillende functies.



2.2 **Kwaliteit**

Er zijn vier beeldkwaliteitsniveaus: A/A+, B, C en D. Beeldkwaliteit A(+) is het beste beeldkwaliteitsniveau, daarna loopt het beeldkwaliteitsniveau af tot niveau D. Voor elk beheerobject worden normen geformuleerd. Dit wordt geïnspecteerd volgens de CROW-normen. De gemeente heeft als beheerder van de openbare ruimte de plicht deze veilig en duurzaam in stand te houden (zorgplicht).

Alle Straatnaamborden zitten op niveau B. de overige bebording wordt cyclisch vervangen. Hierdoor hebben de borden over het algemeen een goede kwaliteit. Ook hier is team uitvoering actief bij het vervangen van de bebording. Palen, banken en overige weg- en straatmeubilair heeft ook beeldkwaliteit B maar heeft de komende jaren meer aandacht nodig dan de verkeersborden.

De kwaliteit van het areaal wordt bepaald door het buiten te inspecteren en te schouwen. Het kwaliteitsniveau wordt vastgesteld in de visuele inspectie. Eens per vijf jaar vindt er een inspectie/inventarisatie plaats. Hiermee wordt de grootte en de kwaliteit van het areaal bepaald. Op basis van de technische gesteldheid van het areaal wordt het onderhoud vastgesteld. Het kwaliteitsniveau van het areaal wat uit de inspectie komt geeft inzicht in de stand van zaken op het gebied van het weg- en straatmeubilair areaal.



2.3 **Beheerorganisatie**

De gemeentelijke beheerorganisatie is als volgt samengesteld:

De areaalbeheerder houdt zich bezig met de programmering van het beheer. Hieronder valt het eens per vier jaar opstellen van het beheerplan en het jaarlijks opstellen van een planning/uitvoeringsplan. De areaalbeheerder is budgethouder en verzorgt de contracten voor het beheer en onderhoud en de bestellingen. Ook zorgt hij voor het up-to-date blijven van het beheersysteem door om de vijf jaar een inspectie te laten uitvoeren van het gehele areaal. Het beheersysteem wordt vervolgens aangepast waardoor deze actueel blijft.

De uitvoerend beheerder coördinator buitendienst, die ervoor zorgt dat het dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd en dat meldingen worden behandeld. Het invullen van een wijzigingsformulier of het aanpassen van het beheersysteem waardoor het up-to-date blijft.

De uitvoerder dagelijks onderhoud (eigen dienst) is verantwoordelijk voor het plaatsen en onderhouden van het weg- en straatmeubilair.

De toezichthouder is onderdeel van de buitendienst/openbaar domein en houdt zich bezig met het toezicht houden op het uitvoeren van werkzaamheden.



2.4 Terugblik

2.4.1 Weg- en straatmeubilair

In de afgelopen periode is ingezet op eenheid in het weg- en straatmeubilair. Bijvoorbeeld wanneer palen niet meer voldoen worden ze vervangen door een duurzamere kunststof diamantkoppaal. Wanneer dit gebeurt wordt ook gekeken naar de minimale hoeveelheid die nodig is om de locatie leefbaar en veilig te houden. We willen zo min mogelijk overbodige weg- en straatmeubilair in de openbare ruimte. Dat is vaak moeilijk uit te leggen aan bewoners. Bewoners willen vaak fysieke maatregelen om een probleem op te lossen, ook op locaties waar het vooral gaat om ongewenst gedrag. Bij ontwerp van nieuwe wijken, groot onderhoud en projecten als Betere Buurten is het uitgangspunt dat de inrichting van de openbare ruimte zodanig moet zijn dat er zo min mogelijk paaltjes en hekjes nodig zijn.



Figuur 4 Wanneer de openbare ruimte zo wordt ingericht dat verkeer op plekken kan komen waar het niet hoort kan weg- en straatmeubilair een oplossing zijn.

2.4.2 Bebording

Verkeersborden vormen een belangrijke schakel in de verkeersveiligheid. Verkeersborden maken duidelijk wat er van een weggebruiker verwacht wordt in een verkeerssituatie. Het plaatsen van verkeersborden moet daarom alleen gedaan worden wanneer dit voor de verkeerssituatie noodzakelijk is. Te veel verkeersborden kunnen zelfs voor een onduidelijke situatie zorgen. Toch kunnen we er niet om heen dat gebruikers van de openbare ruimte een gevoel van onveiligheid hebben en vragen om een verkeersmaatregel in de vorm van een verkeersbord. Dergelijke verzoeken worden zoveel mogelijk afgehouden maar in enkele gevallen komen we de inwoners tegemoet.

Dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd door het team Uitvoering. Zij letten op de kwaliteit van de bebording. Wanneer blijkt dat er onderhoud gepleegd moet worden, dan wordt er een bord incidenteel vervangen of hersteld. Bij bebording is sprake van veel hergebruik van oudere borden die tijdens een vervangingsronde zijn overgebleven

en waarvan bleek dat deze voldoen aan de vereiste kwaliteit. De belangrijkste kwaliteitseis is de reflectie.

2.4.3 *Bewegwijzering*

Aan de bewegwijzering is in de vorige planperiode niet veel gewijzigd. Wel zijn we aan de slag gegaan met de planvorming voor de vervanging van bewegwijzering aan lichtmasten. We willen de verlichte bewegwijzeringsborden vervangen door reflecterende borden. Dat is duurzamer en het bespaart energie.

2.4.4 *Vandalisme*

Weg- en straatmeubilair is vandalismegevoelig. Regelmatig worden prullenbakken en verkeersborden vernield. Vooral rond de jaarwisseling is de schade door vandalisme aanzienlijk. De laatste tijd is de trend om de binnenbakken van afvalbakken weg te halen. Ook worden palen en andere voorwerpen om bescherming te bieden aan objecten in de openbare ruimte, bijvoorbeeld lichtmasten, regelmatig aangereden. Dit zorgt voor een rommelig straatbeeld. Dit is een ander soort vandalisme dan bij bijvoorbeeld prullenbakken en verkeersborden die tijdens het einde van het jaar regelmatig worden opgeblazen. Schade die aantoonbaar door een voertuig veroorzaakt zijn, minst van redelijk omvang, kunnen worden verhaald. Als de veroorzaker bekend is dan rechtstreeks en anders via het Waarborgfonds. Bij verhaal via het Waarborgfonds Motorverkeer geldt een eigen risico.



Figuur 5 Verwijderen van een aangereden vangrail.



Figuur 6 Nieuwe vangrail op locatie van in figuur 5 verwijderde vangrail.

3 Beheerkader

Weg- en straatmeubilair heeft een aantal belangrijke functies in de gemeente. Bij het beheer van het weg- en straatmeubilair hebben we te maken met wetten en regels, deels opgelegd door hogere overheden, deels omdat we als gemeente zelf beleid hebben geformuleerd.



3.1 Wettelijk en beleidskader

Landelijke normen

Beoordeling van objecten en maatregelbepaling gebeurt zo veel mogelijk aan de hand van algemeen geaccepteerde landelijke richtlijnen en normen. Voor de wegen zijn onder meer de CROW-(beeld)kwaliteitscatalogus en de visuele inspectiemethodiek van belang.

Wetgeving

Het wettelijk kader betreft een aanzienlijke hoeveelheid landelijke en Europese wetten, zoals het Burgerlijk Wetboek, wetgeving op het gebied van verkeer, natuur, water, bedrijfsvoering, etc. Voor verkeersborden is het Reglement Verkeersborden en Verkeers tekens 1990 (RVV1990) van toepassing. In de Wegenverkeerswet (WVW) staan de regels met betrekking tot de veiligheid op de weg, het in stand houden van de weg, de bruikbaarheid van de weg en het beschermen van de weggebruikers beschreven.

Bij het toepassen van weg- en straatmeubilair moet hier rekening mee worden gehouden. De technische eigenschappen van de borden staat genoemd in het Besluit Administratieve Bepalingen voor het Wegverkeer (BABW). Hierin wordt bepaald aan welke reflectieklasse een bord moet voldoen en hoe een bord geplaatst moet worden. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) staan de verschillende plaatselijke regels met betrekking tot de openbare ruimte beschreven. Hieruit kan het plaatsen van bebording komen om deze regels duidelijk te maken.

De gemeente heeft als beheerder van de openbare ruimte de plicht deze veilig en duurzaam in stand te houden (zorgplicht). Verder betreft het bewegwijzering van het hoofdwegennet een wettelijke verplichting. De Nationale Bewegwijzering Dienst (NBD) speelt hier specifiek voor bewegwijzering een grote rol in en bewaakt de uniformiteit door heel Nederland. Voor weg- en straatmeubilair geldt ook de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom 2021 (ASVV) van de CROW.



3.2 Ambitie

In vijf tot tien jaar zal het straatbeeld voor meubilair er als volgt uitzien: een rustig uniform straatbeeld met alleen meubilair dat iets toevoegt aan de openbare ruimte. Daarbij zal er voornamelijk gebruik gemaakt gaan worden van duurzame materialen en zal het areaal geheel op orde zijn.



Figuur 7 Zichtbaar uniform en rustig beeld van standaard weg- en straatmeubilair.

Het doel is om met een toekomstige inspectie meer richting te krijgen om beter te kunnen aanhaken bij projecten. Door de komende vier jaar te streven naar eenvoud, standaarden en duurzame producten zal het makkelijker worden om in de toekomst onderhoud uit te voeren. Met deze informatie kunnen ook de KPI's gemonitord worden.



3.3 Uitgangspunten

In de beheeraanpak van gemeente Nieuwegein hanteren we de volgende uitgangspunten:

- **Beheerrol gemeente:** De gemeente wil de focus leggen op het strategisch, tactisch en operationeel beheer. Hierbij wil het grip hebben op dienstverleners en het inbrengen van specifieke lokale kennis.
- **Integrale beschouwing:** Beoordeling van objecten en maatregelbepaling geschiedt zo veel mogelijk integraal. Dat wil zeggen dat er zowel afstemming tussen beheercategorieën plaatsvindt (bijvoorbeeld tussen weg- en rioleringswerkzaamheden) als afstemming met andere activiteiten (zowel van de gemeente als van derden) in de openbare ruimte.
- **Duurzaamheid:** Verkeersborden in Nederland worden over het algemeen van aluminium gemaakt en een groot deel bestaat zelfs uit gerecycled aluminium. Daarnaast gaan verkeersborden zo'n twintig jaar mee en hebben dus in vergelijking met andere goederen een lange technische en economische levensduur. Er zijn ook andere verkeersborden op de markt waarvan het bamboe verkeersbord het meest bekend is. De bamboe verkeersborden zijn vervaardigd uit gelamineerde bamboestroken. Deze gelamineerde borden zijn duurzaam, kraswerend en hebben weerstand tegen breuk of vervorming. Bamboe absorbeert grote hoeveelheden CO₂ en de eigenschappen zijn vergelijkbaar met die van hardhout.

Ook zijn er borden in de markt van bioplastics. Deze verkeersborden én verkeersbordpalen van Natural Plastics zijn vervaardigd uit granulaat dat gemaakt is van suikerriet dat minimaal 98% biobased is. Deze verkeersborden en verkeersbordpalen zijn wel biobased maar niet afbreekbaar. De chemische eigenschappen van het suikerriet zorgen ervoor dat het materiaal niet afbreekt. Mochten de bioplastic borden en palen niet meer bruikbaar zijn, dan kunnen ze tot granulaat worden gemalen. Dit granulaat is geschikt om opnieuw technische producten te vervaardigen. Dit maakt de borden 100% recyclebaar.

Bij duurzaam beheer hoort ook hergebruik. Als de technische staat en de kwaliteit van de reflectie nog goed zijn gaan we voor hergebruik. Bij vervanging kiezen we voor de meest duurzame optie. Het gebruiken van lichter materiaal zorgt er voor dat herstel met de hand kan plaatsvinden waardoor niet overal een kraan bij hoeft te komen.

- **Onderhoud:** Onderhoud wordt in principe uitgevoerd op het moment dat de kwaliteit van het object niet meer voldoet aan het kwaliteitsniveau. Dit is voor ieder shadebeeld anders, soms is het rechtzetten van een object genoeg en soms is er meer tijd nodig om het te herstellen.
- **Herinrichting:** Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte houden we rekening met kwetsbare en belangrijke groepen in de samenleving zoals ouderen, minder validen en kinderen. Bij de plaatsing van weg- en straatmeubilair is het uitgangspunt om obstakels niet in de vrije looproutes te plaatsen.

- **Sanering:** De komende beheerperiode gaan we verder met het saneren van overbodig weg- en straatmeubilair en gaan we terughoudend om met het plaatsen van nieuwe objecten.
We streven naar een zo uniform mogelijk areaal weg- en straatmeubilair (types, soorten, etc.). In het stadscentrum & Rijnhuizen worden over het algemeen luxere types weg- en straatmeubilair toegepast. We volgen de minimale eisen van duurzaam inkopen bij vervanging of renovatie van weg- en straatmeubilair. We maken hierbij gebruik van duurzame materialen. Ook wordt gebruik gemaakt van de nieuwe LIOR (Leidraad inrichting openbare ruimte).
- **P&C-cyclus:** We sluiten zo veel als mogelijk aan op de gemeentelijke planning en control cyclus (zie bijlage 7.1).
- **Participatie:** Daar waar dit toegevoegde waarde heeft betrekken wij inwoners bij de inrichting van hun omgeving waarbij we verschillende, op de situatie afgestemde vormen van participatie inzetten.
- **Levenscyclus denken:** Bij de beoordeling van de objecten en maatregelbepaling nemen we de gehele levenscyclus, van aanleg tot vervanging, in ogenschouw.



3.4 **Beheerprocessen**

Het dagelijks onderhoud is niet te plannen, groot onderhoud en vervangingsonderhoud daarentegen wel. Daarbij kent dagelijks onderhoud een relatief korte voorbereidingstijd en groot- en vervangingsonderhoud een relatief lange voorbereidingstijd.

Dagelijks onderhoud via meldingen openbare ruimte (MOR-meldingen):

- Via de website;
- Door wijkcoördinatoren en overige gemeentefunctionarissen;
- Klantcontactcentrum (KCC).

Groot onderhoud en vervangingsonderhoud ontstaan als gevolg van:

- Inspecties die eens in de vijf jaar plaatsvinden;
- Projecten (bijvoorbeeld: woningbouw en buurtgericht onderhoud.);
- Wegenprojecten waarbij weg- en straatmeubilair aanwezig is.

In de navolgende procesbeschrijving is daarom onderscheid gemaakt in deze twee categorieën van onderhoud.

3.4.1 *Proces dagelijks onderhoud*

Het proces verloopt als volgt:

- Alle meldingen komen binnen via het meldingssysteem MOR;
- De receptiemedewerker beoordeelt de melding en zet deze door naar behandelaar;
- Behandelaars voor klein onderhoud weg- en straatmeubilair zijn de beheerder en de buitendienst. Na beoordeling kan het vaak direct uitgevoerd worden;
- De MOR-melding wordt buiten beoordeelt;
- De beoordelaar van de melding geeft de meldingen/ werkzaamheden door aan de eigen dienst;
- Wanneer de werkzaamheden zijn afgerond verricht de toezichthouder een opleveringscontrole. Hierna kan de melding afgesloten worden.



Figuur 8 Beweegbare afsluiting gelegen op het Hooglandse jaagpad tijdens de aanleg. Na het kapot rijden van de vorige afsluiting. (Op basis van een melding)

3.4.2 Proces groot- en vervangingsonderhoud

Aanleiding: eigen bevindingen of de visuele inspectie eens in de vijf jaar.

- Eens per vijf jaar voert een extern adviesbureau een visuele inspectie van het weg- en straatmeubilair areaal uit;
- Het adviesbureau levert een eindrapport met daarin:
 - De visuele inspectieresultaten
 - Overzicht dagelijks onderhoud
 - Buurtgericht groot onderhoudsadvies voor komende vijf jaar;
- De kleine onderhoudsmaatregelen worden als pakket bij de eigen dienst ondergebracht.
- Gegevens zullen gebruikt worden voor het opstellen van een meerjaren-onderhoudsplan. Dit wijkgerichte onderhoud kan gezamenlijk uitgevoerd worden met het buurtgericht onderhoud elementenverharding van wegen.

4 Financiën

Om dit beheerplan succesvol uit te kunnen voeren is het belangrijk om een beeld te vormen van de voor het onderhoud benodigde financiële middelen. Dit wordt in dit hoofdstuk beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in dagelijks en groot- en vervangingsonderhoud.



4.1 Benodigde budgetten

4.1.1 Dagelijks onderhoud

Het dagelijkse onderhoud van het weg- en straatmeubilair zal gebeuren met onderstaande nummers. Dagelijks onderhoud kan gezien worden als het rechtzetten van palen en/of borden of het vervangen van kleine onderdelen aan het geheel. Zie hiervoor onderstaande tabel 5.

Dagelijks onderhoud	2024	2025	2026	2027
Verkeersborden	€ 23.500	€ 23.911	€ 24.330	€ 24.755
Straatmeubilair	€ 7.000	€ 7.123	€ 7.247	€ 7.374
Bewegwijzering	€ 10.000	€ 10.175	€ 10.353	€ 10.534
Contracten	€ 23.500	€ 23.911	€ 24.330	€ 24.755
Totaal dagelijks onderhoud	€ 64.000	€ 65.120	€ 66.260	€ 67.419

Tabel 5 Beschikbaar budget voor dagelijks onderhoud *Exclusief vandalisme

4.1.2 Vervangingsonderhoud

Zoals in dit beheerplan duidelijk wordt zal er de komende tijd gestuurd worden op buurtgericht onderhoud. Hiervoor zal voornamelijk gebruik gemaakt worden van onderstaande budgetten Zie hiervoor onderstaand tabel 6.

Vervangingsonderhoud	2024	2025	2026	2027
Verkeersborden	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000
Straatmeubilair	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000
Stelpost overig vervangen	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000
Bewegwijzering	€ 105.000	€ 105.000	€ 105.000	€ 105.000
VAT	€ 29.300	€ 29.300	€ 29.300	€ 29.300
Totaal vervanging	€ 334.300	€ 334.300	€ 334.300	€ 334.300

Tabel 6 Budget voor vervangingsonderhoud

Borden laadpalen en invalide parkeerplaatsen

Het plaatsen van de borden voor laadpalen en invalide parkeerplaatsen gebeurt door de eigen dienst. De eigen dienst schaft de borden aan en plaatst deze op de aangegeven locatie. De aankoop wordt op onderhoudsbudgetten geboekt omdat hiervoor op dit moment geen duidelijke structuur is.

Advies aanpassing budgetstructuur

De huidige budgetstructuur gaan we verdelen volgens onderstaande budget benamingen.

Nieuwe onderverdeling:

1. Verkeersborden (straatnaamborden en andere wegwijzers en verkeerstekens)
2. Straatmeubilair (palen, banken, afvalbakken, fietsklemmen en overige)
3. Bewegwijzering (Alle overige wegwijzers voor voetgangers fietsers en automobilisten, denk hierbij aan de borden op de Wijkerslootweg)

5 Monitoring

De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het weg- en straatmeubilair. In het beheer van de openbare ruimte werken wij kwaliteitsgericht. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt daarom gemonitord. Hierdoor wordt grip gehouden en bijgestuurd indien nodig. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier het beheer en onderhoud wordt gemonitord.



5.1 Uitwerking toekomstige KPI's

In het kader van assetmanagement is bepaald dat de gemeente Nieuwegein in haar beheer een start gaat maken met de introductie van kritische prestatie indicatoren om de prestatie van haar assets te beoordelen. In de aankomende periode wordt het hele areaal opnieuw geïnspecteerd alvorens we gaan werken met KPI's. Met deze kritische prestatie indicatoren, die een vertaling vormen van de strategische doelstellingen naar operationeel niveau kunnen we meten/monitoren in welke mate we aan bepaalde (strategische) doelen voldoen.

Er wordt van tevoren gedacht dat het mogelijk is om deze KPI's te monitoren maar in praktijk zal blijken of dit daadwerkelijk mogelijk is. Als blijkt dat zoiets niet mogelijk is zal er afgeweken worden en gekozen worden voor een andere onderzoeksrichting.

5.1.1 MOR meldingen

Door de nieuwe inventarisatie en het op te stellen uitvoeringsplan verwachten we dat het aantal MOR meldingen zal gaan afnemen. Hiervoor zullen we een nul status gaan bepalen en daarop gaan monitoren.

5.1.2 Vermindering weg- en straatmeubilair

Na iedere visuele inspectie vindt een controle plaats waarin zichtbaar is of er vermindering plaatsvindt. Door bij aanpassingen in de openbare ruimte een wijziging door te voeren in de beheersystemen is tussendoor te controleren. Hiervoor zal eerst een nul status bepaald moeten worden.



5.2 Uitdagingen en knelpunten

Als we deze zaken regelmatig monitoren zal duidelijk worden of we vooruitgang boeken in het beheer. Het zal lastig zijn om deze zaken goed en duidelijk te monitoren. Dit omdat er veel door de eigen dienst hersteld wordt. Als dit gebeurt wordt dit niet direct duidelijk. Dit kan betekenen dat geïnspecteerde gegevens niet meer kloppen. Als er elke vijf jaar geïnspecteerd wordt dan heb je dus een periode waarin je niets kan meten binnen de KPI's. Dit is een te lange periode en er zal gekeken moeten worden of dit ook op een andere manier mogelijk is. De buitendienst gebruik laten maken van de nodige middelen zoals bijvoorbeeld een tablet met toegang tot het beheersysteem zal een grote stap zijn. Hierin kunnen ze vervolgens zelf een mutatie aanbrengen (zo blijft de informatie realtime up-to-date). Een formulier van wijziging zou ook een oplossing kunnen zijn maar de eerste mogelijkheid is veel makkelijker in te voeren.



5.3 Aanpak

Om bovenstaande KPI's te kunnen gebruiken en bijhouden wordt meer van de organisatie gevraagd. Er zal bijgehouden moeten worden wat wordt aangepast en op basis waarvan de aanpassing plaatsvindt. Als dit wordt bijgehouden komen er vanzelf gegevens naar voren waaruit duidelijk wordt of er positieve verbetering is of niet.



6 Integrale afstemming

Integrale afstemming is voor het beheer en onderhoud van het weg- en straatmeubilair heel belangrijk. Goede afstemming zorgt voor duidelijke communicatie en zorgt er ook voor dat de bewoners minder overlast zullen ervaren binnen de gemeente Nieuwegein. Met de nodige afstemming zijn onze objecten beter te beheren. Dit wordt in dit hoofdstuk beschreven.

6.1 Afstemming andere beheerdomeinen

Voor het opstellen van dit beheerplan is afstemming geweest met verschillende andere beheerdisciplines. Denk hierbij aan grijs (wegbeheer), kunstwerken, groen, riolering en verkeer. Daarnaast vindt bij grootschalige onderhoudsprojecten altijd afstemming plaats over de toepassing van weg- en straatmeubilair.

6.2 Afstemming andere afdelingen

Voor het opstellen van het beheerplan is afstemming geweest met bijna alle overige beheer disciplines (denk hierbij aan spelen, verkeer, wegen en groen). Voor het opstellen van de Leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR) die nog niet definitief is ook samen met andere afdelingen gesproken om het up-to-date te krijgen.

6.3 Afstemming met externe partijen

Voor dit plan is afstemming geweest met externe partijen, waar nodig is om informatie, uitleg of gegevens gevraagd die nodig zijn voor een duidelijk plan. Er is gezamenlijk met de verkeerskundige rekening gehouden met de hulpdiensten. Denk hierbij aan bijvoorbeeld plaatsing van beweegbare palen of het maken van verkeersbesluiten.



Figuur 9 Verkeerd gebruik van straatmeubilair, niet goed zichtbaar.



Figuur 10 De situatie opgelost door goed gebruik van straatmeubilair.

7 Bijlagen



7.1 Planning & control cyclus

