



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 323 93 34
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
20 september 2016

Ons kenmerk
SB30/16.0008544

Contactpersoon
Wisse Remy

Onderwerp
Verkeersborden Less is more

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3293489

Geachte leden van de Raad,

Via deze weg willen wij u informeren over de stand van zaken van het verminderen van de verkeersborden in Nijmegen. Op 6 maart 2013 is door uw raad vastgesteld om de komende jaren 10% van het aantal verkeersborden in Nijmegen te verminderen. Dit middels het initiatiefvoorstel verkeersborden: Less is more, ingediend voor GroenLinks en D66.

In dit initiatiefvoorstel zijn vijf besluiten genomen:

1. De bel- en herstellijn uitbreiden met de functie dat burgers overbodige verkeersborden in Nijmegen kunnen aangeven.
2. Een intern meldpunt op te zetten voor toezicht en wijkbeheer.
3. Deze meldingen te verzamelen per stadsdeel om in regulier onderhoud op te nemen.
4. Deze verkeersborden, nadat door de wegbeheerder is vastgesteld dat ze overbodig zijn, na overleg met omwonenden (onder meer in de wijkshouw) te verwijderen.
Hiertoe worden de volgende regels gehanteerd:
 - I. Door de aanwezigheid van andere verkeersborden is dit bord niet nodig.
 - II. Door de infrastructuur is het bord niet nodig.
 - III. Door aanwezige markering is het bord niet nodig.
 - IV. Het verkeersbord is overbodig en puur informatief.
 - V. In deze specifieke situatie is het verkeersbord overbodig.
5. In het regulier onderhoud door de wegbeheerder dit bord te laten saneren.

In de afgelopen jaren blijkt het doorgaans lastig te zijn om voldoende verkeersborden te verwijderen in het regulier onderhoud. Om deze reden is nu een uitvoeringsstrategie opgesteld met specifieke plaatsingsregels passend in de huidige wetgeving en CROW richtlijnen. Deze regels moeten leiden tot een uniforme en sober ingerichte openbare ruimte wat betreft verkeersborden. Hierdoor wordt het weg beeld eenduidiger en is, zo blijkt uit onderzoek, 10% van het aantal verkeersborden overbodig.

In de komende twee jaar gaat afdeling Stadsbeheer systematisch de overbodige verkeersborden verwijderen aan de hand van de uitvoeringsstrategie. Hierbij wordt verwacht dat eind 2018 het saneringsproces is afgerond. Voor bewoners blijft de optie mogelijk dat zij zelf ook overbodige

Vervolgvel

1

verkeersborden kunnen melden via de Bel&Herstel app. Daarnaast worden burgers per wijk op de hoogte gesteld, wanneer in de wijk verkeersborden worden verwijderd. Dit gebeurt doormiddel van de wijkkrant, Facebook en de Brug. Verder wijzen wij op de website naar ons beleid om het aantal borden te verminderen en de mogelijkheden voor de inwoners om hier zelf een bijdrage aan te leveren.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

mr. drs. A.H. van Hout

Bijlage(n): 1. Initiatiefvoorstel verkeersborden Less is more

Verkeersborden: Less is more

Initiatiefvoorstel GroenLinks en D66



D66 Nijmegen



Voorstel aan de gemeenteraad van Nijmegen

De gemeenteraad van Nijmegen besluit:

1. De bel- en herstellijn uitbreiden met de functie dat burgers overbodige verkeersborden in Nijmegen kunnen aangeven.
2. Een intern meldpunt op te zetten voor toezicht en wijkbeheer.
3. Deze meldingen te verzamelen per stadsdeel om in regulier onderhoud op te nemen.
4. Deze verkeersborden, nadat door de wegbeheerder is vastgesteld dat ze overbodig zijn, na overleg met omwonenden (onder meer in de wijkschouw) te verwijderen. Hiertoe worden de volgende regels gehanteerd:
 - i. Door de aanwezigheid van andere verkeersborden is dit bord niet nodig, bijvoorbeeld een bord 'verboden te fietsen' langs een weg met een verplicht vrijliggend fietspad.
 - ii. Door de infrastructuur is het bord niet nodig.
 - iii. Door aanwezige markering is het bord niet nodig.
 - iv. Het verkeersbord is overbodig en puur informatief.
 - v. In deze specifieke situatie is het verkeersbord overbodig.
5. In het regulier onderhoud door de wegbeheerder dit bord te laten saneren.

Nijmegen, januari 2013

Pepijn Oomen, GroenLinks

Anne-Margreet van Putten, D66

Inleiding

Verkeerstekens en verkeersborden zijn erop gericht duidelijkheid te verschaffen over verkeerssituaties en de veiligheid van deelnemers aan het verkeer te waarborgen. Een overdaad aan verkeersborden (alsmede het onjuist plaatsen van verkeersborden) kan echter ook nadelen met zich meebrengen. In Nijmegen is het oerwoud van verkeersborden al geruime tijd niet meer onder de loep genomen. GroenLinks en D66 vinden het hoog tijd om opnieuw kritisch te kijken naar alle borden die al geplaatst zijn. Daarnaast pleiten we voor terughoudendheid bij nog te plaatsen borden, door het hanteren van de regels als geformuleerd in beslispunt 4 van het voorstel.

Er zijn drie argumenten voor een kritische houding ten aanzien van verkeersborden:

1. Veiligheid: Een wirwar aan borden kan de weggebruiker verwarren of te weinig tijd gunnen om ernaar te handelen en zodoende juist bijdragen aan de onveiligheid van het verkeer.¹
2. Esthetisch: Een overdaad aan verkeersborden veroorzaakt een straatbeeld dat rommelig aan doet.
3. Financieel: Zowel het plaatsen als onderhouden van verkeersborden kost geld.

Het eerste argument is geworteld in het initiatief 'Duurzaam Veilig Verkeer', dat verkeersveiligheid hoofdzakelijk probeert te verbeteren door middel van preventie in plaats van het achteraf nemen van maatregelen.

Het is goed om op te merken dat wij hier niet doelen op het concept van shared space. Dit principe wordt in een aantal gemeenten in Nederland toegepast en leidt tot het volledig weghalen van alle borden en andere verkeerstekens. Shared space heeft enkele nadelen, waaronder een slechtere toegankelijkheid voor mensen met een beperking, die in onze ogen niet opwegen tegen de voordelen.

Graag bedanken we de werkgroep Mobiliteit van GroenLinks voor de inhoudelijke ondersteuning bij dit initiatiefvoorstel. En we danken Jac Splinter voor de foto's.

Juridische achtergrond

Verkeersborden vormen tezamen met verkeerslichten en tekens op het wegdek de verkeerstekens. Indien deze verkeerstekens een gebod of verbod inhouden zijn de weggebruikers verplicht hieraan gevolg te geven. Verkeerstekens gaan namelijk altijd voor de algemene gedragsregels voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens (artikel 63 RVV). Voor verkeerstekens die een maximumsnelheid aanduiden, geldt een uitzondering (artikel 63a RVV). Verkeerslichten gaan overigens boven verkeerstekens (artikel 64 RVV) die de voorrang regelen.²

Verkeersregels en verkeersborden zijn opgenomen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). De RVV-borden gaan onder meer over snelheid, voorrang, rijrichting en parkeren. Daarnaast kennen we ook niet-RVV borden voor onder meer bewegwijzering en het verlenen van informatie.³ RVV-borden zijn vanwege de wettelijke grondslag moeilijker te verwijderen dan niet-RVV borden. Verder kennen we ook borden die hun basis vinden in gemeentelijke regelgeving. Dit betreft dan voornamelijk betaald parkeren.

Regels omtrent het verwijderen (of plaatsen) van één of meer verkeersborden zijn vastgelegd in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dat gebaseerd is op de Wegenverkeerswet (WvW). Verwijdering dient in veel gevallen te geschieden middels een

¹ Dit beeld wordt onderstreept door onderzoek van het CROW. (Een mooie illustratie van wat wij hier bedoelen is te vinden op <http://www.nijmegencentraal.nl/?p=2382>.) Bovendien lijkt bij overdaadig bordgebruik een zekere bordblindheid te ontstaan wat de aanwezigheid van de borden ten minste overbodig maakt.

² CROW-kennisnet: http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/t63_p0_m7_i3468.htm

³ Zie bijlage 2 voor een klein overzicht van de verschillende borden

verkeersbesluit, dat in het geval van verkeersborden binnen gemeentelijke grenzen genomen moet worden door burgemeester en wethouders (WvW, art. 18). Een dergelijk verkeersbesluit houdt onder meer in, dat particulieren beschikken over bezwaar- en beroepsmogelijkheden naar aanleiding van een plaatsing of verwijdering. Vanwege juridische consequenties zal een aantal van deze verkeersborden zeker niet verwijderd moeten worden. Een substantieel deel (10-20 procent) zal verwijderd kunnen worden: dit vergt evenwel maatwerk: bijvoorbeeld, is het bij het fietspad in bijlage 1 ook zonder één van de borden duidelijk genoeg aan de automobilist dat hij er niet mag rijden? Niet besluitplichtige borden kunnen zonder verkeersbesluit worden verwijderd en zijn ook juridisch minder aanvechtbaar.

Duurzaam Veilig

In 1997 heeft een aantal overheden (waaronder de VNG) het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig ondertekend, wat als doel heeft om verkeersongelukken en -slachtoffers te voorkomen door middel van een integrale visie op verkeer en verkeersveiligheid. De uitwerking van dit convenant heeft plaatsgevonden aan de hand van een vijftal basisprincipes. Onderdeel van die uitwerking is het verminderen van verkeersborden.

Het CROW (Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft de filosofie achter 'Duurzaam Veilig Verkeer' toegepast op het plaatsen van borden en zodoende voorschriften opgesteld omtrent het plaatsen van elk van de verkeersborden die Nederland kent. Deze voorschriften kunnen gebruikt worden om 'saneringsregels' op te stellen aan de hand waarvan borden als overbodig bestempeld kunnen worden.

Het CROW over het 'bordenwoud':

Het RVV 1990 gaat er vanuit dat de weggebruiker tot op zekere hoogte zelf in staat is te bepalen welk gedrag veilig is. De wegbeheerder heeft echter ook een eigen verantwoordelijkheid omtrent het wegontwerp en de toepassing van verkeerstekens. Desalniettemin is het wenselijk dat wegbeheerders streven naar een uniforme toepassing, plaatsing en uitvoering van verkeerstekens. Het betreft één van de pijlers van het concept 'Duurzaam Veilig Verkeer', namelijk: voorspelbaar verkeersgedrag.

Voorspelbaar verkeersgedrag

Voorspelbaar verkeersgedrag wil zeggen dat routekeuze en manoeuvres voor alle verkeersdeelnemers overal en altijd begrijpelijk en eenvoudig zijn. Dit is te verwezenlijken door rekening te houden met:

- Herkenbaarheid van verkeerssituaties.
- Bereidheid van verkeersdeelnemers om het gewenste gedrag ook feitelijk te vertonen.
- Eenvoud in de inrichting van de verkeerssituaties.

Verkeersdeelnemers zijn eerder bereid het gewenste gedrag feitelijk te vertonen als de regels helder, uitvoerbaar en daardoor ook acceptabel zijn. Het RVV 1990 omvat een aantal essentiële gedrageregels. Het plaatsen van verkeerstekens langs, op of boven onze wegen houdt een op de situatie toegespitste verdichting van gedrageregels in. Wanneer die dichtheid te groot is, gaat dit ten koste van de begrijpbaarheid, het voorspelbaar verkeersgedrag en daarmee ook de verkeersveiligheid. Bij het toepassen en plaatsen van verkeersborden is het dus belangrijk dat gestreefd wordt naar terughoudendheid en uniformiteit.

Wegbeheerders hebben wel eens de neiging om verkeersproblemen op te lossen door middel van het plaatsen van verkeersborden. Dit heeft op veel plaatsen geleid tot een 'bordenwoud'. Niet alleen verliezen verkeerstekens dan aan overtuigingskracht, maar ook is de informatie via de verkeersborden zo groot, dat zij in veel gevallen niet meer wordt opgepakt. Het is dan veel beter om de infrastructuur aan te passen, waardoor het

gewenste verkeersgedrag feitelijk wordt bereikt. Met name in verblijfsgebieden kunnen verkeersborden dan (volledig) achterwege worden gelaten.⁴

De gemeente Nijmegen heeft op het gebied van verkeersborden aan het begin van de jaren negentig voor het laatst een grote saneeractie gehouden. Sindsdien zijn er weer veel nieuwe borden bijgekomen. Dat saneeracties nuttig kunnen zijn, is de afgelopen jaren onder meer aangetoond door de gemeente Amstelveen. Daar zijn van de 11.000 in de gemeente geplaatste borden maar liefst 1.400 borden verwijderd.

Dichterbij huis heeft ook de gemeente Wijchen onlangs eenzelfde initiatief genomen. In Wijchen bleek dat 5 tot 10% van alle borden verwijderd kan worden. Bovendien worden borden meer geclusterd aan één paal dan voorheen. Wijchen heeft niet in één keer alle overtollige borden verwijderd; de gemeente hanteert een systeem waarin wijken beurtelings voor onderhoudswerkzaamheden in aanmerking komen. Het verwijderen van overtollige borden wordt in dit systeem ingepast. De saneeractie kan hierdoor prima ingepast worden in het reguliere werk.

Uitwerking

De kaders die zijn gebruikt door de gemeenten Amstelveen en Wijchen zijn aan handzame werkwijze die ook in andere gemeenten kan worden toegepast. Amstelveen en Wijchen hebben de “duurzaam veilig” filosofie uitgewerkt tot de volgende set van regels:

1. Door de aanwezigheid van andere verkeersborden is dit bord niet nodig. Bijvoorbeeld een bord 'verboden te fietsen' langs een weg met een verplicht vrijliggend fietspad.
2. Door de infrastructuur is het bord niet nodig.
3. Door aanwezige markering is het bord niet nodig.
4. Het verkeersbord is overbodig en puur informatief.
5. Het is aan de wegbeheerder om dit verkeersbord te saneren.
6. In deze situatie is het verkeersbord overbodig.
7. Extra aandacht (kruispunt of oversteek): bij enkele oversteken wordt extra aandacht gevraagd voor een bepaalde doelgroep die daar oversteekt, zoals wandelaars, fietsers of ruiters.
8. Het onderbord is niet nodig, het hoofdbord blijft wel gehandhaafd. Bijvoorbeeld 'brommen verboden'.

Aanvullend op deze spelregels is het effectief om aanwezige borden indien mogelijk te clusteren en aan al aanwezige palen te bevestigen. Het is van belang om op te merken dat een deel van de mogelijk te saneren borden wellicht op initiatief van (groepen/organisaties van) inwoners geplaatst zijn. Verwijdering van deze borden zal daarom mogelijk op weerstand stuiten. Het is daarom van belang om tijdig met omwonenden te overleggen over welke borden waarom gesaneerd zouden kunnen worden om zodoende voldoende draagvlak voor sanering te vormen, of om af te zien van sanering van bepaalde borden.

De verwijderde borden kunnen worden opgeslagen en zijn inzetbaar op nieuwe locaties of bij vervanging van bestaande borden.

Kosten

Het weghalen van bestaande verkeersborden kan worden opgenomen in het regulier onderhoudsprogramma van verkeersborden in Nijmegen. Het weghalen van borden hoeft dan ook geen extra kosten met zich mee te brengen en kan kostendekkend worden uitgevoerd. Bovendien leidt het weghalen van verkeersborden tot lagere onderhoudskosten op de lange termijn.

⁴ Zie http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/_t63_p0_m7_i3365.htm

Communicatie

Het melden van overvloedige borden door burgers kan plaatsvinden via de bel- en herstellijn. Daar hoeft geen speciaal telefoonnummer of aparte website voor worden opgezet: de meldingen kunnen zowel telefonisch gedaan worden als in de digitale baliefunctie van de bel- en herstellijn. Voor ambtenaren die veel op straat zijn (zoals Toezicht en wijkmanagers) en zelf overbodige verkeersborden signaleren kan er een interne meldprocedure worden gecreëerd.

Het doel van dit voorstel is om ergernissen in de stad m.b.t. het 'bordenwoud' te verminderen. Er zal echter sprake zijn van het verwijderen van borden in het reguliere wegonderhoud, een bord zal daardoor meestal niet direct na melding worden verwijderd. Zowel bij de melding van overbodige borden op internet als bij de telefonische melding, moet dus de melder worden medegedeeld dat het opruimen van het bord wordt meegenomen in het regulier onderhoud.

Gemeente en politie komen regelmatig bij elkaar voor het nemen van verkeersbesluiten. Het weghalen van borden gebeurt veelal ook via een verkeersbesluit. Een sanering van borden kan daarom in het reguliere overleg worden meegenomen en vervolgens in het onderhoud uitgevoerd.

Bijlage 1: Problematiek in beeld

(Foto's: Jac Splinter)



Kruising Kelfkensbos / Derde Walstraat



Kruising Groenewoudseweg / Campusbaan



Vonckstraat

Bijlage 2. Voorbeelden van borden

a. RVV-borden

Dit zijn borden als:



Snelheid



Voorrang



Geslotenverklaring



Rijrichting



Parkeren en stilstaan



Overige geboden



Verkeersregels



Bebouwde kom



Waarschuwing



Bewegwijzering



Info

Voor een totaal overzicht van al deze borden, zie

http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/t63_p0_m7_i3361.htm

b. Niet-RVV-borden

Dit zijn borden als:



Bebakening



Bewegwijzering



Overige informatieve borden

...en alle borden die de stad plaatst m.b.t. betaald parkeren

Verminderen Verkeersborden

Less is more

Deel 1: Adviesrapport



GEMEENTE



Verminderen verkeersborden

Less is more

G E M E E N T E



Nijmegen

Auteurs:

Ing. G.J. Hakman

Ing. W. Remij

Versie: definitief

Februari 2016, Nijmegen

Voortvloeiend vanuit het Initiatiefvoorstel: Verkeersborden “Less is More”

Samenvatting

Inleiding

Dit beleidsdocument bestaat uit twee delen en is opgesteld naar aanleiding van het initiatiefvoorstel: “*Less is more*” dat op 6 maart 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad. In dit voorstel is besloten dat de gemeente Nijmegen 10% van de verkeersborden moet saneren. Binnen de gemeentegrenzen staan rond de 17.000 verkeersborden, dit betekent dat ruim 1.700 borden verwijderd worden om het voorstel na te komen. In het voorstel worden drie argumenten genoemd die ervoor hebben gezorgd dat het voorstel is aangenomen.

1. **Veiligheid:** Een wirwar aan borden kan de weggebruiker verwarren of te weinig tijd gunnen om ernaar te handelen en zodoende juist bijdragen aan de onveiligheid van het verkeer.
2. **Esthetisch:** Een overdaad aan verkeersborden veroorzaakt een straatbeeld dat rommelig aan doet of schijnveiligheid opwekt.
3. **Financieel:** Zowel het plaatsen als onderhouden van verkeersborden kost geld.

Aanpak

Het is niet de bedoeling dat ‘zomaar lukraak’ verkeersborden worden gesaneerd. Vandaar dat dit beleidsdocument is opgesteld om de gemeentelijk kaders vast te stellen omtrent de aanpak voor het saneren van de verkeersborden. Gekozen is om het beleidsdocument op te splitsen in twee documenten. Deelrapport 1: bordensanering, bestaat uit de wet- en regelgeving en CROW-publicaties, de ervaringen van andere gemeenten en de daaruit volgende sanering- en plaatsingsregels. Tevens zijn de sanerings- en plaatsingsregels getoetst aan de hand van twee pilotwijken Malvert en Wolfskuil en is in samenwerking met de verkeersmedewerkers en verkeerscommissie opgesteld. Deelrapport 2: geeft per sanerings- en plaatsingsregel, de uitleg aan de hand van illustraties. Gekozen is om de sanering- en plaatsingsregels te illustreren zodat in latere stadia van het proces de sanering door iedere verkeersmedewerker op zichzelf staand gebruikt kan worden.

Wet- en regelgeving

Om verkeersborden op een correcte wijze te saneren zal er rekening gehouden worden met de landelijke wet- en regelgeving en CROW-publicaties. Landelijke zijn dit de Wegenverkeerswet 1994 (WvW), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW). Het RVV is het uitvoeringsbesluit waarin staat beschreven wanneer een verkeersbord geplaatst moet worden. Het WvW stelt dat bij het plaatsen of verwijderen van een groot aantal verkeersborden een verkeersbesluit genomen moet worden. Het BABW gaat hier verder op in. In het APV van de gemeente Nijmegen staat over het opstellen van een verkeersbesluit één regel beschreven dat stelt wanneer een verkeersbesluit is genomen, de burgemeester en wethouder geïnformeerd moeten worden.

Plaatsen en saneren verkeersborden

Het is van belang om eerst het beheersysteem up-to-date te hebben alvorens over te gaan tot saneren. Hierdoor kunnen verkeerssituaties beoordeeld worden zonder dat een medewerker het veld in hoeft te gaan. Ook zal per bord beoordeeld worden om welke reden deze is geplaatst. Een verkeersbord kan om drie redenen geplaatst zijn:

1. Juridisch (verplicht)
2. Emotioneel
3. Politiek

Tot op heden is niet aangegeven om welke reden het bord is geplaatst. Door dit in het vervolg te vermelden kunnen borden die om emotionele of politieke redenen zijn geplaatst anders beoordeeld worden. Als besloten wordt door de wegbeheerder of dit bord verwijderd wordt kan het emotionele of politieke aspect worden meegenomen. Het advies is om iedere vier jaar een inventarisatie uit te voeren om het bordenbestand up-to-date te houden. Bij voorkeur deze inventarisatie integraal oppakken met andere beheerdisciplines.

Om een uniform verkeersbordenbeleid in de gemeente Nijmegen uit te dragen dienen regels voor plaatsing en sanering vastgesteld te worden. Aan de hand van de bevindingen in de pilotwijken Malvert en Wolfskuil en overleg met verkeerskundige, politie en beleid zijn de sanerings- en plaatsingsregels vast gesteld. (Zie hoofdstuk 5 Tabel 3). Uniformiteit in het bordenbestand is van essentieel belang voor een goede herkenbaarheid van verkeersregels op straat.

Pilotwijken Malvert en Wolfskuil

De regels opgesteld in hoofdstuk 5 zijn onder andere tot stand gekomen en getoetst aan de hand van twee pilotwijken. Ieder verkeersbord in beide wijken is individueel beoordeeld aan de hand van deze regels. Per wijk kan ongeveer 22% van de verkeersborden gesaneerd worden, hier wordt dus ruimschoots de beoogde 10% gehaald. Deze 22% staat op dit moment niet vast omdat sommige borden voorgelegd worden aan bewoners. Daarnaast is samen met de wijkbeheerder gekozen om in de wijk Malvert geen intensief communicatietraject te doorlopen. In de Wolfskuil is met de wijkbeheerder afgesproken om een intensief communicatietraject te starten. Dit heeft als reden dat dit een betrokken wijk is. In het vervolg wordt samen met de wijkbeheerder bepaald hoe intensief het communicatietraject doorlopen moet worden.

Kwaliteitswaarborging

Het is van belang om te zorgen het beheersysteem up-to-date blijft en dat de magazijnuitgifte gestructureerd gebeurt. Er zal een medewerker aangesteld moeten worden die verantwoordelijk is voor het beheersysteem en die voor ongeveer 0.2 FTE bezig is met het bijhouden en controleren van het beheersysteem. Daarnaast zal bij bureau Wijk- en Stadservice een voorman voor de bordenploeg aangesteld worden. De voorman stuurt de bordenploeg aan, regelt de uitvoering en zorgt voor de kwaliteitswaarborging van het saneringsproces buiten. De voorman is ook verantwoordelijk voor de magazijn uitgifte van verkeersborden. Om het saneringsproces goed te laten verlopen zullen de kwaliteitsmedewerker en de bordenploeg samen overleggen.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	8
1.1.	Aanleiding	8
1.2.	Doel	9
1.3.	Leeswijzer	9
2.	Relevante wetten, richtlijnen en beleid	10
2.1.	Nationale wetgeving	10
2.2.	Gemeentelijke beleid	12
2.3.	Verkeersveiligheid en aansprakelijkheid.....	12
3.	Referentie gemeentes.....	13
3.1.	Gemeente Amersfoort	13
3.2.	Gemeente Wijchen.....	14
3.3.	Gemeente Brummen	15
3.4.	Gemeente Kampen.....	16
4.	Huidige situatie.....	17
4.1.	Saneringsproef.....	17
4.2.	Bordenbestand.....	17
4.3.	Plaatsing verkeersbord.....	17
5.	Tactiek en kwaliteitswaarborging	19
5.1.	Sanerings- en plaatsing regels	19
5.2.	Participatie, draagvlak en communicatie.....	21
5.3.	Strategie wijkserviceteams	23
5.4.	Kwaliteitswaarborging verkeersbordenbestand.....	23
6.	Bevindingen & aanbevelingen	25
	Bijlage 1: Bronnenlijst	27
	Bijlage 2: Communicatieplan verminderen verkeersborden	28

1. Inleiding

Binnen de Gemeente Nijmegen staat een te veel aan verkeersborden. Middels dit plan wil de Gemeente Nijmegen een basis creëren voor het saneren van teveel aan verkeersborden. In het dit hoofdstuk wordt de aanleiding, het doel en de methode van het saneren behandeld.

1.1. Aanleiding

De gemeenteraad heeft op 6 maart 2013 vastgesteld dat de Gemeente Nijmegen 10% van de verkeersborden moet saneren. In totaal bevinden 17.000 verkeersborden zich binnen de gemeentegrenzen, dit betekent dat ruim 1700 borden verwijderd worden om de het voorstel na te komen.

De uitgangspunten van het initiatiefvoorstel waren:

1. De bel- en herstellijn uitbreiden met de functie dat bewoners overbodige verkeersborden in Nijmegen kunnen aangeven.
2. Een intern meldpunt op te zetten voor toezicht en wijkbeheer.
3. Deze meldingen te verzamelen per stadsdeel om in regulier onderhoud op te nemen.
4. Deze verkeersborden, nadat door de wegbeheerder is vastgesteld dat ze overbodig zijn, na overleg met omwonenden (onder meer in de wijkshouw) te verwijderen. Hiertoe worden de volgende regels gehanteerd:
 - I. Door de aanwezigheid van andere verkeersborden is dit bord niet nodig, bijvoorbeeld een bord 'verboden te fietsen' langs een weg met een verplicht vrij liggend fietspad.
 - II. Door de infrastructuur is het bord niet nodig.
 - III. Door aanwezige markering is het bord niet nodig.
 - IV. Het verkeersbord is overbodig en puur informatief.
 - V. In deze specifieke situatie is het verkeersbord overbodig.
5. In het regulier onderhoud door de wegbeheerder dit bord te laten saneren.

De afgelopen twee jaar zijn mondjesmaat verkeersborden verwijderd die overbodig zijn. Dit is niet voldoende om de collegeafpraak na te komen. Hierom dient er een gedegen strategie te komen met tijdsplanning, om binnen twee jaar 10% van de verkeersborden te verwijderen.

Het is niet de bedoeling dat binnen de Gemeente Nijmegen 'zomaar lukraak' verkeersborden worden gesaneerd. Het is van belang dat er een controle in het proces van de verkeersbordensanering wordt ingesteld.

Er zijn drie argumenten voor een kritische houding ten aanzien van verkeersborden:

1. Veiligheid: Een wirwar aan borden kan de weggebruiker verwarren of te weinig tijd gunnen om ernaar te handelen en zodoende juist bijdragen aan de onveiligheid van het verkeer.
2. Esthetisch: Een overdaad aan verkeersborden veroorzaakt een straatbeeld dat rommelig aandoet of schijnveiligheid opwekt.
3. Financieel: Zowel het plaatsen als onderhouden van verkeersborden kost geld.



1.2. Doel

Het opstellen van een gedegen saneringsplan voor overbodige verkeersborden in de Gemeente Nijmegen om de collegeafpraak na te komen. Tevens wil de gemeente met dit plan een continuërend proces initiëren om gestuurd verkeersborden te saneren.

1.3. Leeswijzer

Om tot een gedegen bordensaneringsplan te komen is gekozen om twee documenten op te leveren:

1. Bordensanering
2. Saneringsvoorbeelden

Deelrapport 1: bordensanering bestaat uit de landelijke wet- en regelgeving, CROW-publicaties, de ervaringen van andere gemeenten en de daaruit volgende sanering- en plaatsingsregels. Tevens zijn de saneringsregel- en plaatsingsregels getoetst aan de hand van twee pilotwijken Malvert en Wolfskuil en zijn samen met de verkeersmedewerkers en verkeerscommissie goedgekeurd.

Deelrapport 2: geeft per sanering en plaatsingsregel de uitleg en illustraties. Gekozen is om de sanering- en plaatsingsregels te illustreren zodat in latere stadia van het proces de sanering door iedere verkeersmedewerker op zichzelf staand gebruikt kan worden.

2. Relevante wetten, richtlijnen en beleid

2.1. Nationale wetgeving

In Nederland is alle wetgeving die betrekking heeft op wegen en verkeer ondergebracht in de Wegenverkeerswet (WvW 1994). Uit deze wet de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), het Reglement Verkeer en Veiligheid (RVV 1990) en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) tot stand gekomen.

Wegenverkeerswet 1994 (WvW)

In de wegenverkeerswet (WvW) staat vastgelegd dat in Nederland niet te pas en te onpas verkeersborden en bewegwijzering geplaatst mogen worden. Voordat een verkeersbord geplaatst of verwijderd mag worden dient eerst een verkeersbesluit opgesteld te worden. De reden hiervan is dat het plaatsen of verwijderen invloed kan hebben op de verkeerssituatie. De regels voor het opstellen van een verkeersbesluit zijn vastgelegd in het BABW.

In artikel 14 van het WvW staat hierover het volgende:

“Bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) worden regels vastgesteld omtrent het toepassen van verkeerstekens en onderborden alsmede omtrent het treffen van maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer.”

In artikel 15 van het WvW staat:

“De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.”

Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV)

Het RVV 1990 is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ook wel het AMvB. In dit uitvoeringsbesluit zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden die in Nederland van toepassing zijn. Voor de algemene verkeersregels kan worden afgeweken door het aanbrengen van verkeerstekens. Verkeerstekens gaan boven voorraangsregels. Hieronder een kleine opsomming van wat er te vinden is in het RVV:

- Regels over het verlenen van voorrang
- Regels over stilstaan en parkeren
- Regels over verkeerstekens langs of op de weg
- Regels over maximum snelheden

In bijlage 1 van het RVV 1990 staan de verkeersborden. Deze borden zijn wettelijk vastgesteld. Dit betekent dat borden, die niet zijn opgenomen in het RVV, met de zelfde aanduiding niet geplaatst mogen worden (Rutten, 2010).



De verkeersborden zijn opgedeeld in categorieën, hieronder staan deze opgesomd:

- Serie A: Snelheid
- Serie B: Voorrang
- Serie C: Gesloten verklaring
- Serie D: Rijrichting
- Serie E: Parkeren en stilstaan
- Serie F: Overige geboden en verboden
- Serie G: Verkeersregels
- Serie H: Bebouwde kom
- Serie J: Waarschuwing
- Serie K: Bewegwijzering
- Serie L: Informatie

Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)

Het BABW is het Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer. In het besluit staat vastgelegd dat bij het plaatsen of verwijderen van verkeersborden behorende bij het RVV 1990 een verkeersbesluit opgesteld dient te worden, hoofdstuk 2, artikel 12 van het BABW. De burgemeester en de wethouders dienen dit besluit goed te keuren waarna het verkeersbesluit van kracht gaat.

De verkeersborden waar een verkeersbesluit over genomen moeten worden:

- De borden die zijn opgenomen in de series A tot en met G, uitgezonderd de borden C22 en E9.



Verkeersbord - C22



Verkeersbord - E9

- Voor de borden E4, E12 en E13 dient een verkeersbesluit opgesteld te worden als er onder het verkeersbord een onderbord hangt.



Verkeersbord – E4



Verkeersbord – E12



Verkeersbord – E13

In het BABW staat een viertal richtlijnen waar het onderbord bij de borden E4, E12 en E13 aan moet voldoen, deze staan hieronder opgesomd:

1. de voertuigcategorie of groep voertuigen waarvoor de parkeergelegenheid is bestemd;
2. de wijze waarop of het doel waarmee het parkeren dient te geschieden;
3. de dagen of uren waarop het parkeren is verboden of
4. de dagen of uren waarop een beperking is bedoeld voor de voertuigcategorie.

De uitzondering op het opstellen van een verkeersbesluit:

In artikel 16, BABW, staat dat er geen verkeersbesluit genomen behoeft te worden indien het betrokken verkeersteken wordt geplaatst of verwijderd ter nadere aanduiding dat een verkeersregel van toepassing is dan wel dat een ander verkeersteken dat een gebod of verbod is geplaatst.

Met het bovenstaande wordt bedoeld dat geen verkeersbesluit genomen wordt, wanneer in een bestaande situatie een teveel aan dezelfde verkeersborden is geplaatst en een enkeling hiervan wordt gesaneerd. Tot slot staat in Artikel 19, BABW, dat er geen verkeersbesluit genomen hoeft te worden, indien de betrokken maatregel ter ondersteuning is geplaatst van een verkeersregel of verkeersteken dat een gebod of verbod inhoud.

2.2. Gemeentelijke beleid

In het Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Nijmegen staat geen beleid omtrent het plaatsen en verwijderen van verkeersborden. Hierin staat wel vermeld dat bij het verwijderen van een verkeersbord de burgemeester en wethouder op de hoogte gesteld dient te worden. Dit kan middels de richtlijnen die in dit bordensaneringsplan staan beschreven.

Het initiatiefvoorstel van Groenlinks en D66: 'Verkeersborden: Less is more' dat in 2013 is goedgekeurd. In dit initiatiefvoorstel heeft de gemeenteraad vijf kernpunten besloten over het terugbrengen van de verkeersborden.

Bewegwijzering

De gemeente Nijmegen heeft na aanleiding van het saneren van verkeersborden een apart project opgestart om meer controle te krijgen op bewegwijzering. Met als doel het reguleren en verwijderen van (illegaal) geplaatste bewegwijzering van derden. Hierbij worden duidelijke richtlijnen opgesteld om meer grip en eenduidigheid op bewegwijzering te krijgen. Door de aandacht specifiek te leggen op bewegwijzering kan dit samen met het saneren van RVV-borden bijdrage aan een verbeterde beeldkwaliteit in de Openbare Ruimte.

Reclamebeleid

Naast bewegwijzering heeft de gemeente afgelopen jaar een beleid vastgesteld ten aanzien van illegale reclame in de Openbare Ruimte. Ook dit project/beleidsstuk draagt bij aan een verbeterde beeldkwaliteit in de Openbare Ruimte. Het reclamebeleid heeft voor het saneren van verkeersborden weinig tot geen invloed, echter draagt het wel bij aan een schone Openbare Ruimte.

2.3. Verkeersveiligheid en aansprakelijkheid

In Artikel 6:174 van het Burgerlijk wetboek staat dat de wegbeheer van de openbare weg, in dit geval binnen de gemeente grenzen, aansprakelijk gesteld kan worden voor de schade van weggebruikers die is ontstaan als gevolg van een gebrekkige toestand van de weg. Dit betekent dat het beheer op orde moet zijn en dat de verkeerssituatie met verkeersborden en verkeerstekens voldoende is aangegeven, zodat de bestuurder weet welk gedrag wordt verwacht. Hier geldt dat als een verkeersbord ontbreekt op een locatie waar deze wel worden verwacht en er gebeurt een verkeersongeval, de wegbeheerder aansprakelijk gesteld kan worden. Op het moment dat de wegbeheerder doorschiet in de opschoningsacties dit juridische gevolgen kan hebben. Te weinig verkeersborden en waarschuwingen kunnen onder omstandigheden onvoldoende blijken te zijn (de Korte, 2012). Dit standpunt wordt ook in ingenomen in het Handboek aansprakelijkheid beheer Openbare Ruimte van de CROW, juni 2003.

3. Referentie gemeentes

De gemeente Nijmegen is niet de eerste gemeente die bezig gaat met het opschonen van de verkeersborden. In de afgelopen jaren hebben diverse gemeenten het verkeersbordenbestand opgeschoond. Bij deze gemeenten zijn verschillende saneerregels en saneringsmogelijkheden onderzocht en bedacht. In dit plan zijn referenties gebruikt van de gemeente Amersfoort, gemeente Wijchen en de gemeente Brummen en worden hieronder stapsgewijs weergegeven. Echter blijkt dat er geen standaard format is opgesteld dat geldt voor iedere gemeentes. Iedere gemeente is hierom vrij om een eigen invulling aan te geven aan het opschonen van het bordenbestand. Dit is ook te zien in de verschillende aanpakken die zijn gehanteerd per gemeente.

3.1. Gemeente Amersfoort

Het saneringsplan van de gemeente Amersfoort is opgesteld, in 2011, in het kader van een afstudeeropdracht. Mede hierdoor heeft deze gemeente een uitgebreid plan waarin veel beleid en regelgeving uiteen is gezet.

Aanpak:

Het eerste deel van het plan richt zich op landelijke en regionale wet- en regelgeving met daarnaast een verdieping op het shared space concept, verkeersveiligheid en verkeersborden. Ook worden de categorieën verkeersborden verklaard met de juridische-, emotionele-, fysieke maatregelen en de mogelijke verkeersveiligheidsconsequenties als een bord gesaneerd wordt. In het laatste hoofdstuk wordt een afwegingskader geschetst aan de hand van beslisbomen per verkeersbord categorie.

In het tweede deel van het rapport wordt doormiddel van een praktijkvoorbeeld de effectiviteit van de beslisbomen getest. Dit is gedaan in de pilotwijk Kruiskamp. Als eerst is de wegstructuur van de wijk geanalyseerd en zijn de verkeersborden geïnventariseerd. Na de inventarisatie is doormiddel van de beslisboom gekeken welk verkeersbord gesaneerd wordt en of er een nieuw verkeersbord geplaatst moet worden. De resultaten van de sanering zijn gepresenteerd per bord-categorie met behulp van tabellen en praktijkvoorbeelden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het alleen verwijderen van verkeersborden en verwijderen van verkeersborden met aanpassingen in het wegontwerp.

Conclusies:

- De weggebruiker neemt lang niet alle borden tot zich als onnodige borden verwijderd worden zal dit ten goede komen aan de veiligheid. In belangrijke categorieën zoals voorrang is het advies om zo min mogelijk te verwijderen.
- Door vermindering van het aantal borden wordt het bouwkundig stadsbeeld verbeterd.
- Gemiddeld zal de gemeente Amersfoort op ieder bord €4,- per jaar besparen.
- Er is eerst een investering nodig om alle borden in de gemeente te inventariseren waarna er begonnen kan worden met de daadwerkelijke sanering.
- De sanering in Amersfoort heeft in 2011 plaats gevonden en tot nu toe zijn nog helemaal geen klachten van bewoners binnen gekomen over de verwijderde borden.

Aanbeveling:

Naast verkeersborden is het ook verstandig om andere borden langs de weg op te schonen zoals reclameborden, bewegwijzering en tijdelijke bebording. Dit leidt tot een rustige en nog overzichtelijke situatie.

3.2. Gemeente Wijchen

De gemeente Wijchen heeft in 2011 een bordensanering uitgevoerd. Hieronder is kort per categorie uitgeschreven welke keuzes zijn gemaakt in de gemeente:

Tabel 1: Saneringsregels Gemeente Wijchen.

A – Borden	Deze borden waar mogelijk zonaal toepassen,  en  . Binnen de zones met een snelheidslimiet wordt die niet meer herhaald.
B – Borden	Bord B06  wordt enkel rechts van de weg geplaatst en bij rotondes en kruisingen enkel vóór het fietspad. Dubbele bebording (links en rechts van de weg of zowel voor het fietspad en voor de rijbaan bij rotondes) wordt gesaneerd. Buiten de bebouwde kom bij wegen breder dan 5 meter en binnen de bebouwde kom bij twee of meer rijstroken in dezelfde richting wordt dit verkeersbord wél zowel links als rechts van de weg geplaatst. Buiten de bebouwde kom wordt hij tevens op de middengeleider geplaatst. Door de invoering 60 km/h in het buitengebied worden alle , ,  en  borden op die wegen gesaneerd.
C – Borden	Bord C14  en C15  worden gesaneerd indien die is geplaatst op een weg waarnaast een vrijliggend (brom) fietspad aanwezig is.
D – Borden	Kritisch bekijken of er geen overbodig zijn, verder geen sanering.
E – Borden	Instellen parkeerzone rondom centrum Wijchen saneert het parkeerverbodsbord  en voorkomt parkeren buiten de vakken. Aanbrengen van een gele streep saneert het stopverbodsbord  . Echter is dit geen 'mooie' oplossing.
F – Borden	Bord  en  bij wegversmallingen op 30 km/h en 60 km/h wegen niet toepassen. Indien die op 30 km/h of 60 km/h wegen aanwezig zijn, de borden saneren.
G – Borden	Indien de inrichting van een pad duidelijk maakt welk gebruik er van het pad wordt verwacht, de borden G07  en G11  saneren.
H – Borden	Noodzakelijk bebording, waarin geen sanering mogelijk is.
J – Borden	In elke situatie waar een  ,  of  bord is geplaatst wordt beoordeeld of dit een noodzakelijk bord is. Aan de hand van de beoordeling kan het bord al dan niet worden gesaneerd.
K – Borden	Controle op verrommeling door het overleg met ANWB, geen sanering.
L – Borden	Deze bebording is verplicht, dan wel informatief. Daardoor is het af te raden om deze bebording te saneren.

Het opnemen van verkeersborden clusteren in bestek wordt niet gedaan bij de gemeente Wijchen. Dit resulteert dat bij nieuwe projecten verkeersborden alsnog worden geplaatst voor een lichtmast of los van elkaar. De gemeente Wijchen heeft toeristische bewegwijzering niet meegenomen in het bordensaneringsplan en merkt nu dat de bewegwijzering begint te woekeren.

3.3. Gemeente Brummen

Net als gemeente Wijchen heeft ook gemeente Brummen saneerregels opgesteld. Deze zijn in de onderstaande tabel kort samengevat:

Tabel 2: beleidsregels gemeente Brummen

bord	beleidsregel
	Bij ingang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van maximum snelheidsborden;
	Bij uitgang bebouwde kom zoveel mogelijk zonaal toepassen van einde maximum snelheidsborden (A4/A5, zie figuur 4);
	Bord A1 met maximumsnelheid 50 km/uur wordt niet herhaald binnen de bebouwde kom;
	Zone 30 km/uur borden worden niet herhaald;
	Zone 60 km/uur borden worden niet herhaald;
	Adviesnelheden worden alleen toegepast wanneer er sprake is van een gevaarpunt of als de naderende bestuurders niet goed genoeg kunnen zien met welke snelheid ze het gevaarpunt veilig kunnen passeren.
	Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruisingen tussen verharde en onverharde wegen
	Voorrangsborden worden niet toegepast bij een zijweg/aansluiting met een uitritconstructie.
	Bord B1 en B6 worden niet dubbel toegepast, bijvoorbeeld zowel langs de rijbaan als langs het (vrijliggende fietspad). Een B06 bord langs het fietspad voldoet ook voor de rijbaan, indien het vrijliggende fietspad duidelijk onderdeel uitmaakt van deze weg.
	Voorrangsborden worden niet toegepast bij kruispunten van fietspaden onderling
	Daar waar mogelijk kunnen haaietanden op het wegdek volstaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kruisingen tussen wegen en fietspaden. Wel dient hierbij rekening gehouden te worden met consequenties bij sneeuw of een vervuild wegdek.
	Om bord B07 te kunnen saneren dient het zicht op de betreffende kruising te worden verbeterd
	Bord C01 wordt niet toegepast bij T-kruispunten waar de toepassing van bord C4, D4 of D5 mogelijk is.
	Bord C13, C14 of C15 wordt niet toegepast langs rijbanen met een vrijliggend fietspad waar bord G11 (verplicht fietspad) of G12a (verplicht fiets/bromfietspad) geplaatst is.
	Fysiek onmogelijk maken in te rijden door bepaalde categorieën verkeer, bijvoorbeeld door het plaatsen van paaltjes.
	Bord D1 wordt niet gebruikt als <u>voorwaarschuwingsbord</u> voor rotondes.
	Bord D2 en D3 worden niet toegepast op andere plaatsen dan aan het begin van een verkeersgeleider.
	Parkeer – en stopverboden worden niet toegepast op plaatsen waar het verbod om te parkeren of stil te staan (buiten de parkeervakken) al uit een andere regel volgt, bijvoorbeeld door aanwezigheid van bord E04.
	Parkeren kan op diverse locaties fysiek onmogelijk worden gemaakt door het plaatsen van paaltjes.
	Bord G11 en G12a worden niet toegepast op (rode) fietsstroken met fietssymbolen.
	Bord G07 wordt niet toegepast op voetpaden binnen een 30 km/h zone daar waar het onwaarschijnlijk is dat hier andere weggebruikers zullen komen.
	Borden J1, J20 en J25 worden alleen toegepast gedurende de periode dat het gevaar zich voordoet.
	Bord J21 wordt in het algemeen niet toegepast indien de plaats waar wordt overgestoken, ligt bij een kruising of splitsing van wegen.
	Bord J22 wordt niet toegepast bij voetgangersoversteekplaatsen. Hier hoort bord L2 (zie figuur 10, paragraaf 4.10).
	Bord J37 alleen toepassen in combinatie met onderbord waarop de aard van het gevaar wordt aangegeven. Dit bord wordt niet toegepast bij uitritten die voldoen aan de uitvoeringsrichtlijnen van CROW.
	Bord J38 wordt niet toegepast in 30 km/uur of 60 km/uur zones.

3.4. Gemeente Kampen

Het saneringsplan van de gemeente Kampen is opgesteld, in 2012, door een derdejaars student verkeersmanagement. In dit onderzoek staan de mogelijkheden en haalbaarheid omtrent de reductie van het aantal verkeersborden in de binnenstad van Kampen centraal. Hierin staan alle beleidsregels, de soorten bebording met saneringsmogelijkheden en kosten beschreven. Het plan is door de gemeente goedgekeurd en dient nu als leidraad voor het bijhouden van het bordenbestand.

Wat de gemeente Kampen anders heeft gedaan als de gemeente in de vorige paragrafen is het zoeken naar Quick Wins en deze uitgezet tegen de kosten. Quick Wins zijn verkeersborden die gesaneerd kunnen worden zonder dat hierover een nieuw verkeersbesluit opgesteld hoeft te worden. Het gaat hier veelal om dubbelgeplaatste borden en het plaatsen van een zone bord. Daarnaast heeft de gemeente Kampen nauw samengewerkt met de politie. De politie is constant op de hoogte gebracht van de saneringsmogelijkheden. De reden dat de politie zo nauw is betrokken is om toch in het centrum van Kampen te kunnen blijven handhaven en boetes uit te kunnen uitschrijven. De nauwe samenwerking heeft ertoe geleid dat beide partijen achter saneringsvoorstellen staan en dat er een gedragen besluit ligt.

Tot slot gaf de gemeente Kampen als tip om ook vooraf het saneren van de verkeersborden de verkeerskundige en de politie te informeren. Daarnaast was het de gemeente goed bevallen om doormiddel van Quick Wins te saneren.

4. Huidige situatie

In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie “hoe het nu is geregeld” met de verkeersborden in de gemeente Nijmegen beschreven. Daarnaast wordt beschreven om welke reden verkeersborden zijn geplaatst.

4.1. Saneringsproef

Om een voorbeeld te geven over hoe verkeersborden saneringsproces eruit ziet zijn de twee pilotwijken “Malvert en Wolfskuil” geïnterviewd en geanalyseerd. Vervolgens worden alle overbodige verkeersborden verwijderd aan de hand van de sanering en plaatsingsregels gesaneerd. Hierbij wordt als doel gesteld om het maximale aantal verkeersborden weg te halen (hoogste ambitie niveau) om te ondervinden waar men tegen aanloopt en wat de reacties van de bewoners zijn. De methodiek en resultaten van de pilotwijken zijn te vinden in bijlage 1. De reden dat deze twee wijken zijn gekozen heeft te maken met de indeling en wijkligging. Beide wijken verschillen per wegindeling en de ligging van de gebiedsontsluitingswegen van elkaar. Daarnaast vertegenwoordigen beide wijken een uniek beeld dat geldend is voor de stadsdelen Dukenburg en Nijmegen oud-west.

4.2. Bordenbestand

Het bureau kwaliteitsbeheer draagt zorg voor het beheer van de verkeersborden in het beheersysteem VIAVIEW. Dit bordenbestand is de afgelopen jaren niet bijgehouden en dus niet up-to-date. Alle verkeersborden zijn in voor het laatst in 2011 geïnterviewd. In de periode van 2011 tot en met nu is het bordenbestand onvoldoende bijgehouden. Hierdoor zullen de verkeersborden in het beheersysteem niet meer overeenkomen met de huidige situatie. Per 1 januari 2016 wil de kwaliteitsbeheerder Wegen & Bebording al zijn beheerobjecten overzetten naar een ander beheersysteem iASSET. De reden hiervoor is dat met beheersysteem iASSET objecten ook mobiel ingemeten en geïnspecteerd kunnen worden doormiddel van een smart Phone of tablet. Hierdoor is het makkelijker om mutaties in de Openbare Ruimte te verwerken en opdrachten uit te zetten.

Uit ervaringen van andere gemeentes en uit eigen waarnemingen blijkt dat het van belang is om een volledig bordenbestand te hebben. Alvorens de inventarisatie is uitgegaan dat het beheersysteem niet voldoende up-to-date is en dat er een nieuwe inventarisatie gedaan moet worden. Een volledig bordenbestand leidt ertoe dat er in het beheersysteem per wijk bekeken kan worden waar welke borden staat en welke volgens de saneringsvoorbeelden. De inventarisatie van de saneringsproef is uitgevoerd aan de hand van de Bel & Herstel app, omdat bij de gemeente Nijmegen geen up-to-date bordenbestand aanwezig is. Het document is dusdanig opgezet dat deze één op één te importeren is. In Bijlage 1 staan de resultaten van de inventarisatie. Het advies is om iedere vier jaar een inventarisatie uit te voeren om het bordenbestand up-to-date te houden. Bij voorkeur deze inventarisatie integraal oppakken met andere beheerdisciplines.

4.3. Plaatsing verkeersbord

Het plaatsen van een verkeersbord kan verschillende redenen hebben. Hier kan het gaan om borden die om juridische redenen zijn geplaatst, emotionele waarde hebben bij bewoners of een politieke lading heeft. Wanneer een bord gesaneerd wordt moeten deze aspecten beoordeeld worden.

Juridisch:

Dit zijn borden die zijn geplaatst omdat de wet dit voorschrijft. Dit betreft alle verplicht RVV-borden zoals beschreven in RVV 1990 en het BABW. De Politie zorgt voor de handhaving op de openbare wegen en doet dit aan de hand van verplicht geplaatste borden. Met het saneren van bebording dient rekening gehouden te worden met de boa's en politie zodat deze kunnen blijven handhaven.

Om goed te kunnen handhaven en meer duidelijkheid te krijgen in de verkeersregels is het belangrijk dat verkeersborden gemeente breed uniform geplaatst worden. Dit wil zeggen dat men uit gaat van de basisborden (van het RVV) en daarnaast geen extra borden plaatst. Daarnaast dat kruispunten, schoolzones en voetgangersoversteekplaatsen (VOP'S) zo uniform mogelijk uitgevoerd worden. Het is dus niet de bedoeling dat drukke VOP's wordt voorzien van een L02 bord met geel fluoresceerde omkadering en andere met een normaal L02 bord. Het is wel mogelijk dat dit bord op aandringen van de bewoners of politiek alsnog wordt geplaatst. Dit bord is dan geplaatst om emotionele redenen.

Emotioneel:

Het gaat bij emotioneel geplaatste borden om hoe de bewoners in de wijk het gedrag van de weggebruiker ervaart. Een gezin met twee kinderen kan bijvoorbeeld ervaren dat in een 30km/h zone vaak hard of asociaal gereden wordt. Ook kan het zijn dat brommers en scooters op een fietspad rijden dat door de weginrichting in sommige tot gevaarlijke situaties kan leiden. Door deze incidenten kunnen bewoners 'eisen' om nieuwe verkeersborden te plaatsen. Door de verkeersborden vaker te herhalen denkt de bewoner dat de politie en BOA beter kunnen handhaven. Juridisch gezien maakt dit geen verschil. Dit zijn over het algemeen verkeersborden die worden geplaatst in de buurt van scholen of speelterreinen van kinderen. Echter is het niet zichtbaar in het beheersysteem of via verkeersbesluiten of een verkeersbord om emotionele redenen is geplaatst.

Politiek:

In Nijmegen staan verkeersborden die door aandringen van de politiek zijn geplaatst. Dit worden in dit plan politiekgevoelige verkeersborden genoemd. Echter is het niet zichtbaar in het beheersysteem of via verkeersbesluiten of een verkeersbord een politiek gevoelige status heeft. Het kan voorkomen dat een aantal verkeersborden gesaneerd worden die volgens de saneringsmogelijkheden kunnen worden verwijderd, een politieke status hebben. Deze borden zullen dan teruggeplaatst worden of er moet een onderbouwing komen waarom het bord is verwijderd. Een goed voorbeeld van deze borden zijn de borden met fietsstraat dit zijn volgens de RVV geen officiële borden maar worden door geheel Nijmegen gebruikt om fietsers meer 'ruimte en voorrang' te geven op straten met rood asfalt.

Het is van belang om de wethouder te informeren over het saneringsproces, zodat zij op de hoogte is dat politiek geplaatste borden mogelijk worden gesaneerd. Dit heeft effect op hoe de wethouder in het vervolg tegen een plaatsing van borden aankijkt opgedragen door de politieke organisatie.

5. Tactiek en kwaliteitswaarborging

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van eenduidige sanerings- en plaatsingsregels gewaarborgd dat verkeersborden op de juiste manier worden geplaatst of gesaneerd. Daarnaast wordt de tactiek beschreven hoe de communicatie met bewoners wordt ingezet. De wijkservice dient uiteindelijk de overbodige borden te verwijderen. Het is van belang dat de mutaties in het beheersysteem worden verwerkt dit komt in de laatste paragraaf aanbod.

5.1. Sanerings- en plaatsing regels

Om in de toekomst een uniform verkeersbordenbeleid in de gemeente Nijmegen uit te dragen dienen regels voor plaatsing en sanering vastgesteld te worden. Aan de hand van de bevinden in de pilotwijken en overleg met verkeerskundige, politie en beleid is gekomen tot de regels die in Tabel 3 zijn weergegeven. Deze regels bieden een handvat om snel en accuraat verkeersborden te beoordelen in het veld of in het beheersysteem. De regels worden gemeente breed verspreid zodat iedereen die affiniteit met verkeersborden heeft hiervan op de hoogte is.

Tabel 3: sanerings- en plaatsingsregels verkeersborden

Categorie	Nr.	Bord	Regel	Verkeersbesluit
Maatwerk	1	*	Het saneren van verkeersborden is maatwerk! Voor ieder verkeersbord dient individueel te worden beoordeeld of sanering gepast is. In de eerste plaats passen we borden toe om de verkeerssituatie juridisch kloppend te maken (conform de Uitvoeringsvoorschriften BABW). Daarnaast kunnen borden geplaatst worden omdat er vanuit buurtbewoners of politiek om gevraagd wordt. Niet zozeer juridisch dus, maar meer vanwege "emotionele" redenen.	Nee
Reconstructie	2	*	Houd bij reconstructies van wegen rekening met mogelijke aanleg van inritconstructies (overgang 30 km/uur zone naar 50 km/uur). Dit maakt voorrangsborden (B06) overbodig. Let bij vormgeving inritconstructie op inrichtingsvereisten (art. 54 RVV, CROW 344, doorlopende bestrating trottoir, inritblokken, haaks e.d.)	Nee
Dubbel geplaatst	3	*	Indien een hetzelfde verkeersbord aan beide zijde van een rijbaan is geplaatst kan gesproken worden over een "dubbel geplaatst" bord. Eén verkeersbord volstaat in deze situatie.	Nee
Lichtmast	4	*	Als bord op flespaal is gemonteerd die voor een lichtmast staat, flespaal saneren en bord op lichtmast monteren.	Nee
Fluorescerende arcering	5		Verkeersborden met een geel fluorescerende arcering niet meer plaatsen. Geplaatste borden vervangen door het origineel volgens RVV. Geeft meer uniformiteit in de Openbare Ruimte.	Nee
A snelheid	6		Bord A01 zoveel mogelijk zonaal toepassen, binnen zones niet meer herhalen. Wel als weginrichting hier om vraagt omdat wegbeeld niet (geheel) in overeenstemming is met geldende maximum snelheid.	Nee
	7		Binnen- en buiten bebouwde kom A01zb en A02ze toepassen. Op erftoegangswegen gebruik maken van aaneengesloten 30- en 60km/uur zones volgens het principe van duurzaam veilig. De zone altijd sluitend maken, dit geldt ook voor (brom)fietspaden. (Uit oogpunt van attentiewaarde zo mogelijk kiezen voor beperkte grootte 30 km/uur zone.)	Ja
B voorrang	8		Bord B06 alleen rechts van de weg toepassen, dit geldt voor rotondes en kruispunten met minder dan twee rijstroken. Bij twee of meer rijstroken B06 ook links van de weg plaatsen. Buiten de bebouwde kom moet B06 ook links worden toegepast indien de weg breder is dan vijf meter. Binnen 30 km/uur zone alleen bij rotondes.	Ja

	9		Bord B06 niet toepassen bij kruispunten van (brom)fietspaden onderling, hier volstaat aanbrengen haaiantanden. Aandachtspunt: aanduiden voorrang snelfietsroutes.	Ja
	10		Wanneer weggebruiker bij afslaan naar rechts aanliggend (brom)fietspad van dezelfde weg kruist, bord B06 saneren. De weggebruiker op (brom)fietspad heeft in dit sowieso al voorrang.	Nee
	11	 	Bord B01 en B06 wordt niet dubbel toegepast, bijvoorbeeld voor zowel de rijbaan als voor het naastliggend fietspad. Het B06 bord voldoet voor een rijbaan, indien het vrijliggend fietspad duidelijk onderdeel uitmaakt van de weg. Dit is binnen 10m van hoofdrijbaan (crow publicatie 230).	Ja
	12		Bord B01 alleen plaatsen op een voorrangsweg als de bestuurder aan rechterzijde een weg kruist. Indien zich aan de linkerzijde een zijweg bevindt, hier geen B01 bord plaatsen. Een bestuurder die van rechts komt heeft in dit geval sowieso al voorrang.	Ja
	13	 	Bord B06 betekent: verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg. Als B06 geplaatst is, kan bord B02 op voorrangsweg gesaneerd worden.	Nee
C verboden	14	  	Borden C13, C14 en C15 saneren wanneer deze zijn geplaatst op een weg waar een vrijliggend (brom)fietspad naast ligt. Het vrijliggend fietspad moet worden aangeduid met een G11 of G12a bord.	Ja
D rijrichting	15	 	Bord D01 niet als waarschuwbord voor rotondes gebruiken. Bord J09 niet meer als waarschuwbord plaatsen, behalve bij een turborotonde met een verhoogde rijstrookscheiding of wanneer rotonde moeilijk herkenbaar is/niet in verwachtingspatroon past.	Ja
	16	 	Borden D02 en D03 met B22 zuil alleen toepassen aan het begin van een verkeersgeleider.	Ja
	17	 	Op de hoofdfiets- en snelfietsroutes zo min mogelijk verkeersgeleiders toepassen. Nieuwe fietspaaltjes plaatsen conform richtlijnen van het CROW. Bord D02 en D03 met B22 zuil alleen nog toepassen als het platform niet verwijderd kan worden.	Ja
E parkeren en stilstaan	18	 	Borden E01 en E02 (vanzelfsprekend) niet toepassen op plaatsen waar het verbod op parkeren of stilstaan al uit een andere regel volgt.	Ja
	19		In plaats van borden E01 en E02 kan gele markering op de stoepranden worden aangebracht. Hierdoor is over gehele lengte visueel duidelijker waar parkeerverbod geldt. Per geval beoordelen.	Ja
F overige geboden en verboden	20	 	Bord F05 en F06 bij een wegversmalling op 30 km/h wegen niet toepassen.	Ja
G verkeersregels	21		Borden G11 en G12a (vanzelfsprekend) niet toepassen op fietsstroken met een fietssymbool.	Ja
	22		Bord G07 niet toepassen op plaatsen waar fietsersluizen zijn geplaatst. Pas na beoordeling van de reden van plaatsing kan het bord gesaneerd worden.	Ja
H bebouwde kom	23		Noodzakelijke bebording, geen sanering mogelijk. Echter wel onder het bebouwde kom bord, bord E201zb (parkeren grote voertuigen) plaatsen. Bij einde kom bord E201ze plaatsen.	Ja
J waarschuwing	24		J-borden zo minimaal mogelijk toepassen bij erftoegangswegen (30km/h en 60km/h). Toepassing alleen als verkeerssituatie moeilijk herkenbaar is. Bij toepassing via onderbordje reden waarschuwing aangeven.	Nee
	25		J-borden worden vaak om "emotionele" of politieke redenen geplaatst. Per situatie beoordelen wat de reden is van het geplaatste waarschuwbord en of sanering gepast is. Borden J10 tot en met	Nee



			J15 altijd plaatsen als waarschuwbord.	
	26		Bord J22 in 30km/h zones niet toepassen bij een voetgangersoversteekplaats. Hier hoort een L02 bord te staan. Op 50km/h wegbord J22 alleen toepassen als voetgangersoversteekplaats extra attentie vraagt.	Nee
K bewegwijzering	27		Controleren op verrommeling, wordt een apart project voor op gestart. Meer informatie: afdelingshoofd Stadsbeheer.	
L informatie	28		Alleen het bord L02 op een voetgangersoversteekplaats is voldoende. Als er al een zweepmast met een L02 is geplaatst, hoeft voor de voetgangersoversteekplaats geen L02 geplaatst te worden.	Nee
	29		Borden L06 en L07 zijn louter informatief. Deze borden alleen plaatsen als de rijstrook van rijrichting verandert, zonder dat de bestuurder op voorhand moet voorsorteren.	Nee

5.2. Participatie, draagvlak en communicatie

Het is van belang om samen met bewoners de emotionele of politieke geplaatste verkeersborden te bespreken op de saneringsmogelijkheden. Deze kunnen voorgedragen worden in een wijkraad of tijdens een bewonersbijeenkomst. Indien dit niet wordt gedaan bestaat de kans dat in een actieve wijk bezwaar wordt gemaakt op de verwijderde borden. Het voorleggen en bespreken van de emotioneel en politiek gevoelige borden zorgt tevens voor draagvlak. De aard van het bord zal per situatie beoordeeld worden en dit wordt vervolgens verwerkt in het beheersysteem. Hierdoor is het voor de verkeerskundige zichtbaar welke borden om emotionele of politieke redenen zijn geplaatst. Juridische onjuist geplaatste borden kunnen zonder overleg met de wijkraad gesaneerd worden. Deze zijn vaak dubbel geplaatst of in strijd met de wet. Daarnaast is het van belang om de verkeerscommissie op de hoogte te stellen van de te saneren verkeersborden. Indien zich een situatie voordoet, waardoor de kans bestaat dat de verkeerspolitie of boa niet kan handhaven. Dit kan tijdens de verkeersbijeenkomst besproken worden. Dit zorgt voor een afname van spanning en resulteert tot een gedragen sanering.

Om bewoners te betrekken in het verkeersbordensaneringsproces zal op de website van de gemeente website en in de wijkbladen aangekondigd worden dat de gemeente Nijmegen gaat saneren. Bewoner kunnen via de Bel en Herstel App aangeven welke verkeersborden volgens hen overbodig zijn. Of een verkeersbord daadwerkelijk gesaneerd wordt beoordeeld door de verkeerskundige (zie bijlage 2)

5.3. Uitkomsten pilotwijken Malvert en Wolfskuil

Overzicht Borden Malvert

In totaal zijn er in de wijk Malvert 278 verkeersborden geïnventariseerd. In tabel 4 staat een overzicht van het aantal verkeersborden per categorie. Wat opvalt is dat de wijk veel categorie B: Voorrang borden aanwezig zijn. Vervolgens is ieder verkeersbord individueel beoordeeld aan de hand van de sanering- en plaatsingsregels.

Tabel 4: Totaal aantal verkeersborden Malvert

Categorie	Beginsituatie	Quick wins	Monteren lichtmast	Eindsituatie
A	28	4	5	24
B	85	27	6	58
C	47	5	1	42
D	20	2	0	18
E	37	3	4	34
G	35	9	5	26
J	12	8	0	4
L	6	3	0	3
Overig	8	2	0	6
Totaal	278	63	21	215
Procent	100%	23%	8%	77%

In totaal kan 23% van de verkeersborden in de Malvert gesaneerd worden. Samen met de wijkbeheerder is gekozen om geen communicatietraject te starten om te ervaren of er ophef ontstaat bij bewoners. In deze wijk gaat dus 23% gesaneerd worden.

Overzicht Borden Wolfskuil

In totaal zijn er in de wijk Malvert 459 verkeersborden geïnventariseerd. In tabel 5 staat een overzicht van het aantal verkeersborden per categorie. Wat opvalt is dat in wolfskuil veel Categorie C: Geslotenverklaring verkeersborden staan.

Tabel 5: Totaal aantal verkeersborden Wolfskuil

Categorie	Beginsituatie	Quick wins	Monteren lichtmast	Eindsituatie
A	63	6	6	57
B	50	18	3	32
C	80	4	20	76
D	37	5	0	32
E	33	6	1	27
G	46	18	5	28
J	8	5	0	3
L	24	7	4	17
Onderbord	95	18	0	77
Overig	25	13	1	12
Totaal	461	100	40	361
Procent	100%	22%	9%	78%

In totaal kan 22% van de verkeersborden in de Malvert gesaneerd worden. Er is samen met de wijkbeheerder gekozen om een intensief communicatietraject te starten in de Wolfskuil. Het kan om deze reden zijn dat het percentage verkeersborden lager uitvalt.

In de gesprekken met de wijkraad en de wijkagent zijn drie hot spots vastgesteld. Gezamenlijk is besloten dat deze drie hotspots een ander communicatie traject ingaat. Samen met de wijkbeheerder en de communicatieadviseur van de gemeente zal bepaald worden welk traject ingezet gaat worden. Echter zal per wijk door de wijkbeheerder bepaald worden wat de strategie is voor het informeren van het verwijderen van de bebording naar bewoners.

5.4. Strategie wijkserviceteams

Er wordt een instructie opzetten voor wijkserviceteams zodat deze overbodige verkeersborden kunnen herkennen. Deze instructie zal in de vorm van een plan van aanpak naar de wijkservice opgestuurd worden. In dit plan wordt deze niet behandeld, dit met als rede dat op het moment van schrijven het nieuwe beheersysteem nog niet geïmplementeerd is. De wijkserviceteams zullen alleen niet de bevoegdheid krijgen om zelfstandig te inventariseren en meteen te verwijderen. Hiervoor zal eerst een kwaliteitsbeheerder verkeer moeten goedkeuren of het bord daadwerkelijk overbodig is aan de hand van de saneringsregels. Dit om een controle in te bouwen zodat men niet de verkeerde borden saneert, waardoor de situatie onoverzichtelijker wordt.

Inventarisatie strategie

Het voorstel is om eerst een 0-meting uit te voeren voor een volledig overzicht van het bordenbestand. Dit zal net als de inventarisatie van de twee pilotwijken Malvert en Wolfskuil wijkgericht gebeuren. Dit omdat na de inventarisatie direct gesaneerd kan worden, na beoordeling van het bord. De inventarisatie zal gebeuren doormiddel van de iASSET app. Dankzij deze app kan de wijkservice medewerker of extern bureau meteen muteren in het beheersysteem.

Sanering en verplaatsing strategie

Zodra de verkeersborden zijn geïnventariseerd en de te saneren borden zijn bepaald. Worden de verkeerborden wijkgericht verwijderd. In het beheersysteem kan worden aangegeven welke borden gesaneerd, vervangen of gereinigd moeten worden. Dit wordt vervolgens naar de wijkservice doorgezet.

5.5. Kwaliteitswaarborging verkeersbordenbestand

Om na het goedkeuren van het adviesrapport het saneringsproces gestructureerd uit te voeren is het van belang dat één medewerker van kwaliteitsbeheer hiervoor verantwoordelijk is. Deze medewerker werkt voor ongeveer 0.2 FTE en zet deze uren in op het aansturen van het saneringsproces en is regelt het plaatsen van nieuwe verkeersborden. Ook is de medewerker verantwoordelijk voor het controleren en bijhouden van het beheersysteem. Om te zorgen dat bij ziekte of verlof van deze medewerker het saneringsproces niet stil ligt zal er een 'tijdelijke' vervanger aangewezen moeten worden. Dit is van te voren al bekend.

Naast het vaststellen van een medewerker bij kwaliteitsbeheer is het voor wijkservice ook van belang dat een voorman voor de bordenploeg wordt aangesteld. De voorman stuurt de bordenploeg aan, regelt de uitvoering en zorgt voor de kwaliteitswaarborging. Voor het correct ophangen van de borden is het nodig dat deze medewerker kennis heeft van de regels uit de RVV, BABW, CROW en kan dit document gebruiken als leidraad. De voorman wordt aangestuurd door de kwaliteitsbeheerder verkeersborden.

Naast het correct plaatsen is registratie van uitgaande en inkomende borden in het magazijn ook van groot belang. Om deze reden zal alleen de bordenploeg verkeersborden uit het magazijn mogen pakken. Hierbij is de voorman verantwoordelijk voor een correcte registratie. De borden die ingekocht worden, zullen door de magazijn medewerker worden geregistreerd.

Voor dat het saneringsproces begint zal een PSU met alle actoren van stadsbeheer noodzakelijk zijn. Hierin kan kort worden besproken hoe tijdens de uitvoering van de sanering te werk gegaan wordt. Tijdens de PSU worden alle verantwoordelijkheden en taken vastgelegd. Om het saneringsproces goed te laten verlopen zullen de kwaliteitsmedewerker en de bordenploeg regelmatig overleggen.

6. Bevindingen & aanbevelingen

In het onderstaande stuk worden bevindingen en aanbevelingen nogmaals kort toegelicht.

Bordenbestand

Up-to-date bordenbestand: Om een goed saneringsplan te maken is het van belang om eerst het bordenbestand up-to-date te maken, zodat daarna inzichtelijk is welke verkeersborden overbodig zijn.

Plaatsing verkeersbord: Bepaal per verkeersbord om welke reden deze is geplaatst: juridisch, politiek, emotioneel of uit extra veiligheid/schijn veiligheid. Dit moet in het beheersysteem iASSET vermeld worden, zodat bij een volgende sanering de reden van plaatsing wordt meegenomen.

Uitgifte magazijn: Maak concrete afspraken voor uitgifte bij het magazijn van vaste en tijdelijke verkeersborden. Deze gegevens kunnen dan gemuteerd worden in het beheersysteem.

Gestructureerde inventarisatie: Het advies is om iedere vier jaar een inventarisatie uit te voeren om het bordenbestand up-to-date te houden. Bij voorkeur deze inventarisatie integraal oppakken met andere beheerdisciplines.

Uniformiteit

Basisbebording: Dit wil zeggen dat alleen de juridisch verplichte bebording geplaatst. Indien een verkeersbord om emotionele of politieke redenen is geplaatst kan hiervoor een uitzondering gemaakt worden.

Schoolzones: Het opstellen van een bordenbeleid omtrent de uniformiteit van schoolzones zal helpen verwildering van verkeersborden in deze zones tegen te gaan. Daarnaast zal het de uitstraling van deze zones ten goede komen.

Kruispunten gebiedsontsluitingswegen: De verkeersborden op de kruispunten van de Apelterenweg in Dukenburg kent geen uniformiteit in de verkeersborden. Dit is enkel een klein gedeelte van Nijmegen. Het is van belang om per type kruispunt een standaard te ontwikkelen voor de plaatsing van verkeersborden.

Communicatie en draagvlak creëren

Communicatie intern en extern: Om een goed gedragen saneringsplan te maken is het belangrijk om gemeente breed een gedragen saneringsplan op te stellen. Dit voorkomt verwarring over de sanerings- en plaatsingsregels en creëert intern draagvlak. Om de saneringsregels extern te communiceren zullen deze opgenomen moeten worden in het HIOR.

Communicatie naar bewoners: Het is van belang om de bewoners te informeren over de stappen die de gemeente neemt om het bordenbestand op te schonen. Vervolgens kan samen met de bewoner beoordeeld worden welke emotioneel gevoelige verkeersborden gesaneerd mogen worden. Over juridisch onjuist geplaatste bebording kan niet gediscussieerd worden.

Hotspots voorleggen bewoners: Per wijk zijn zones aan te wijzen van type verkeersborden waarbij het saneren gevoelig kan liggen bij bewoners. Samen met de wijkbeheerder zal bepaald worden welk communicatietraject ingezet zal worden. Het is aan te raden om in “mondige” wijken samen met de wijkraad deze hot spots vast te leggen.



Politiek: Om ook politiek draagvlak te creëren is het essentieel om de wethouder te informeren van nut en noodzaak van een eenduidig borden beleid. Dit dient ook overdragen te worden aan de volgende wethouder Openbare Ruimte.

Kwaliteitswaarborging

Procesafspraken: Om in de toekomst het bordenbestand op orde te houden dienen afspraken gemaakt te worden met de kwaliteitsbeheerder verkeer en bureau Wijk- en Stadservice over het muteren van het beheersysteem.

Bordenploeg: Aanstellen van een voorman die verantwoordelijkheid draagt voor de magazijn uitgifte en die de bordenploeg aanstuurt. Zodat de geplaatste borden in het beheersysteem verwerkt kunnen worden.

Bronnenlijst

CROW. (2015). Opgeroepen op 2015, van Publicaties: www.crow.nl

de Korte, R. (2012). *Paper minder verkeersborden gemeente Alphen aan den Rijn*. Opgeroepen op mei 18, 21, van verkeerskunde: <http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2012/10/Paper137-Minder-verkeersborden.pdf>

Drs. H.M.F. Bruls. (2014). *Algemene Plaatselijke Verordening voor de Gemeente Nijmegen (APV)*. Nijmegen: Gemeente Nijmegen.

Maij-Weggen, J. (1990, juli 26). *Besluit administratieve bepaling inzake het wegverkeer*. Opgeroepen op april 2015, van Wet- en regelgeving: http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/geldigheidsdatum_21-05-2015

Maij-Weggen, J. (1990, juli 26). *Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990*. Opgeroepen op april 2015, van Wet- en regelgeving: http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/volledig/geldigheidsdatum_21-05-2015#Opschrift

Maij-Weggen, J., & Hirsch Ballin, E. (1994, april 21). *Wegenverkeerswet*. Opgeroepen op april 2015, van Wet- en regelgeving: http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/volledig/geldigheidsdatum_21-05-2015#Opschrift

Rutten, M. (2010). *Saneringregels voor de sanering van verkeersborden*. Wijchen: Gemeente Wijchen.

Bijlage 1: Inventarisatie en resultaten wijken Malvert en Wolfskuil

Methodiek inventarisatie

De verschillende fases die hieronder staan beschreven gelden voor beide wijken en er zijn geen afwijkende technieken gebruikt. Echter is er uitgegaan van een niet up-to-date beheersysteem en is er een nieuwe inventarisatie gemaakt. De wegbeheerder gaat in 2016 over op een nieuw beheersysteem.

Fase 1: Voorbereiding

De voorbereiding is het document saneringsvoorstel waarin het juridisch kader en de daarbij opgestelde saneringsvoorbeelden staan beschreven. In het saneringsvoorstel zijn de geldende wetten en regels uiteen gezet. Aan de hand van de wetten en regels zijn veel voorkomende situaties geschetst en wordt er gekeken naar de saneringsmogelijkheden.

Fase 2: Inventarisatie

In deze fase is uitgegaan van een niet up-to-date beheersysteem en zijn alle verkeersborden in de twee wijken opnieuw geïnventariseerd met de Bel&Herstel app. Tijdens het inventariseren is afgeweken van de vaste kaders van de wijk en zijn de kruispunten die grenzen aan de gebiedsontsluitingswegen en omliggende wijken ook meegenomen. Van elk verkeersbord is een foto gemaakt en zijn de juiste coördinaten gehangen en verwerkt in een Excel-tabel. Fase 2 zal echter in de toekomst veranderen en er zal gewerkt worden vanuit het beheersysteem iAsset.

Fase 3: Verwerking

Nadat de verkeersborden zijn geïnventariseerd zijn de foto's en coördinaten uit de Bel&Herstel app gelezen en op een digitale kaart weergegeven. Onder de kaart is hangt een Excel-tabel die inzicht geeft in het type bord en categorie.

Fase 4: Saneringsmogelijkheden per verkeersbord

Hier is per bord gekeken of het voldoet aan de wettelijke eisen en of het bord doormiddel van de sanering- en plaatsingsregels verwijderd kan worden. Ieder verkeersbord is individueel beoordeeld. Vervolgens is er per categorie een tabel gemaakt dat overzichtelijk weergeeft welke borden in de wijk staan en welk aantal gesaneerd kan worden.

Fase 5: Advies en kosten

Tot slot zijn de resultaten in één tabel gepresenteerd en worden gebruikt bij het aanvullen en complementeren van de saneringsvoorstellen. De saneringsvoorstellen zijn hierdoor in de praktijk getoetst en het percentage te saneren verkeersborden is vastgesteld. De laatste stap is de onderhoudskosten te koppelen aan verkeersborden. Hierop kan in het vervolg de kostenraming gebaseerd worden.

Bijlage 2: Communicatieplan verminderen verkeersborden

In deze bijlage wordt kort een communicatiestrategie geschetst om inwoners op een goede manier vooraf te informeren over het saneren van verkeersborden in de gemeente Nijmegen.

Doelgroep

Wie moeten er geïnformeerd worden:

- Wethouder
- Inwoners van Nijmegen
- Wijkplatform

Doelstelling

Vanuit het collegebesluit: "Less is More" uit 2013 moet tenminste 10% van de verkeersborden in Nijmegen vermindert worden.

Middelen/Media

Met welke middelen worden de doelgroepen bereikt:

- Persbericht (foto met de wethouder)
- Bericht website Nijmegen
- Weekkrant de brug Nijmegen
- Facebook algemeen
- Facebook (per wijk)
- Wijkbladen (per wijk)
- Twitter
- Wijkplatform (per wijk)/informatiebijeenkomsten
- Bel & Herstel APP

Boodschap: Wat moet er per doelgroep gecommuniceerd worden

Wethouder: *Persbericht, één op één gesprekken*

De wethouder moet geïnformeerd worden over de hoeveelheid gesaneerde verkeersborden en de haalbaarheid van de uitvoering van de sanering. Daarnaast zal zij het eerste officiële verkeersbord saneren om de sanering 'officieel' van start te laten gaan.

Bewoner van Nijmegen: *Bericht op de Website, Facebook (algemeen) en in de weekkrant de Brug*

De inwoners van Nijmegen moeten op de hoogte worden gesteld dat de gemeente bezig is met het uitvoeren van een bordensaneringsplan. De kans bestaat dus dat binnenkort borden per wijk worden gesaneerd, dit zal op tijd in de wijkplatformen gemeld worden.

Wijkplatform: *Facebook (per wijk), wijkbladen (per wijk), twitter, informatiebijeenkomsten*

De inwoners worden geïnformeerd dat de gemeente het bordenbestand gaat opschonen en wanneer de opschoning in de wijk van start gaat. Emotioneel gevoelige borden worden tijdens het informatiebijeenkomst van de desbetreffende wijk besproken. Onder emotionele borden worden voornamelijk categorie J - waarschuwborden bedoeld. Over dubbel geplaatste of juridisch onjuiste borden valt niet te discussiëren. Per wijkplatform wordt hetzelfde artikel gepubliceerd. Het is aan de wijkbeheerder om te beoordelen of in een bepaalde wijk een informatiebijeenkomst wordt georganiseerd.

Communicatieboodschap per middel

Persbericht krant en weekkrant de Brug Nijmegen:

- Raadsbesluit (reden uitvoering), doelstelling en te behalen winst voor OR.
- Foto van de wethouder OR die het eerste verkeersbord saneert.

- Inventarisatie Malvert en Wolfskuil klaar, rest van Nijmegen volgt (2015/2016).
- Saneringspercentage noemen Malvert $\pm 25\%$ en Wolfskuil $\pm 20\%$.
- Vermelden wanneer de sanering start in (Malvert en Wolfskuil).

Website gemeente Nijmegen en Facebook Algemeen.:

- Raadsbesluit (reden uitvoering), doelstelling en te behalen winst voor OR.
- Inventarisatie Malvert en Wolfskuil uitgevoerd, rest van Nijmegen volgt (2015/2016)
- Vermelden wanneer de sanering start en welke wijken als eerste aan de beurt zijn (Malvert en wolfskuil)
- Tijdschema van de sanering per wijk toevoegen
- Dubbel geplaatsten borden en juridisch onjuiste borden worden verwijderd. Emotionele verkeersborden worden in overleg weggehaald.
- Oproep dat de burgers kunnen ook zelf een melding kan maken van een overbodig verkeersbord via de B&H app.

Facebook per wijk en Wijkbladen:

- Kort reden saneren, doelstelling en te behalen winst voor OR.
- Start sanering in de wijk
- Wanneer emotioneel gevoelige verkeersborden worden besproken op informatiebijeenkomst. Wijkbeheerder beoordeeld of dit nodig is.
- Oproep dat de burgers kunnen ook zelf een melding kan maken van een overbodig verkeersbord via de B&H app.

Twitter:

- Start van de algemene sanering
- Start per wijk een bericht posten

Plaatsingsregels verkeersborden

Categorie	Nr.	Bord	Regel	Verkeersbesluit
Maatwerk	1	*	Het saneren van verkeersborden is maatwerk! Voor ieder verkeersbord dient individueel te worden beoordeeld of sanering gepast is. In de eerste plaats passen we borden toe om de verkeerssituatie juridisch kloppend te maken (conform de Uitvoeringsvoorschriften BABW). Daarnaast kunnen borden geplaatst worden omdat daar vanuit buurtbewoners of politiek om gevraagd wordt.	
Reconstructie	2	*	Houd bij reconstructies van wegen rekening met mogelijke aanleg van inritconstructies (overgang 30 km/uur zone naar 50 km/uur). Dit maakt voorrangsborden (B06) overbodig. Let bij vormgeving inritconstructie op inrichtingsvereisten (art. 54 RVV, CROW 344, doorlopende bestrating trottoir, inritblokken, haaks e.d.)	Nee
Lichtmast	3	*	Als bord op flespaal is gemonteerd die voor een lichtmast staat, flespaal saneren en bord op lichtmast monteren.	Nee
Fluorescerende arcering	4		Verkeersborden met een geel fluorescerende arcering niet meer plaatsen. Geplaatste borden vervangen door het origineel volgens RVV. Geeft meer uniformiteit in de openbare ruimte.	Nee
A snelheid	5		Bord A01 zoveel mogelijk zonaal toepassen, binnen zones niet meer herhalen. Wél als weginrichting hier om vraagt omdat wegbeeld niet (geheel) in overeenstemming is met geldende maximum snelheid.	Nee
	6		Binnen- en buiten bebouwde kom A01zb en A02ze toepassen. Op erftoegangswegen gebruik maken van aaneengesloten 30- en 60km/uur zones volgens het principe van duurzaam veilig. De zone altijd sluitend maken, dit geldt ook voor (brom)fietspaden. (Uit oogpunt van attentiewaarde zo mogelijk kiezen voor beperkte grootte 30 km/uur zone.)	Ja
B voorrang	7		Bord B06 alleen rechts van de weg toepassen, dit geldt voor rotondes en kruispunten met minder dan twee rijstroken. Bij twee of meer rijstroken B06 ook links van de weg plaatsen. Buiten de bebouwde kom moet B06 ook links worden toegepast indien de weg breder is dan vijf meter. Binnen 30 km/uur zone alleen bij rotondes.	Ja
	8		Bord B06 niet toepassen bij kruispunten van (brom)fietspaden onderling, hier volstaat aanbrengen haaiantanden. Aandachtspunt: aanduiden voorrang snelfietsroutes.	Ja
	9		Wanneer weggebruiker bij afslaan naar rechts aanliggend (brom)fietspad van dezelfde weg kruist, bord B06 saneren. De weggebruiker op (brom)fietspad heeft in dit sowieso al voorrang.	Nee
	10		Bord B01 en B06 wordt niet dubbel toegepast, bijvoorbeeld voor zowel de rijbaan als voor het naastliggend fietspad. Het B06 bord voldoet voor een rijbaan, indien het vrijliggende fietspad duidelijk onderdeel uitmaakt van de weg. Dit is binnen 10m van hoofdrijbaan (crow publicatie 230).	Ja
	11		Bord B01 alleen plaatsen op een voorrangsweg als de bestuurder aan rechterzijde een weg kruist. Indien zich aan de linkerzijde een zijweg bevindt, hier geen B01 bord plaatsen. Een bestuurder die van rechts komt heeft in dit geval sowieso al voorrang.	Ja
	12		Bord B06 betekent: verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg. Als B06 geplaatst is, kan bord B02 op voorrangsweg gesaneerd worden.	Nee

C verboden	13		Borden C13, C14 en C15 saneren wanneer deze zijn geplaatst op een weg waar een vrijliggend (brom)fietspad naast ligt. Het vrijliggend fietspad moet worden aangeduid met een G11 of G12a bord.	Ja
D rijrichting	14		Bord D01 niet als waarschuwbord voor rotondes gebruiken. Bord J09 niet meer als waarschuwbord plaatsen, behalve bij een turborotonde met een verhoogde rijstrookscheiding of wanneer rotonde moeilijk herkenbaar is/niet in verwachtingspatroon past.	Ja
	15		Borden D02 en D03 met B22 zuil alleen toepassen aan het begin van een verkeersgeleider.	Ja
	16		Op de hoofdfiets- en snelfietsroutes zo min mogelijk verkeersgeleiders toepassen. Nieuwe fietspaaltjes plaatsen conform richtlijnen van het CROW. Bord D02 en D03 met B22 zuil alleen nog toepassen als het platform niet verwijderd kan worden.	Ja
E parkeren en stilstaan	17		Borden E01 en E02 (vanzelfsprekend) niet toepassen op plaatsen waar het verbod op parkeren of stilstaan al uit een andere regel volgt.	Ja
	18		In plaats van borden E01 en E02 kan gele markering op de stoepranden worden aangebracht. Hierdoor is over gehele lengte visueel duidelijker waar parkeerverbod geldt. Per geval beoordelen.	Ja
F overige geboden en verboden	19		Bord F05 en F06 bij een wegversmalling op 30 km/h wegen niet toepassen.	Ja
G verkeersregels	20		Borden G11 en G12a (vanzelfsprekend) niet toepassen op fietsstroken met een fietssymbool.	Ja
	21		Bord G07 niet toepassen op plaatsen waar fietssluisen zijn geplaatst. Pas na beoordeling van de reden van plaatsing kan het bord gesaneerd worden.	Ja
H bebouwde kom	22		Noodzakelijke bebording, geen sanering mogelijk. Echter wel onder het bebouwde kom bord, bord E201zb (parkeren grote voertuigen) plaatsen. Bij einde kom bord E201ze plaatsen.	Ja
J waarschuwing	23		J-borden zo minimaal mogelijk toepassen bij erftoegangswegen (30km/h en 60km/h). Toepassing alleen als verkeerssituatie moeilijk herkenbaar is. Bij toepassing via onderbordje reden waarschuwing aangeven.	Nee
	24		J-borden worden vaak om "emotionele" of politieke redenen geplaatst. Per situatie beoordelen wat de reden is van het geplaatste waarschuwbord en of sanering gepast is. Borden J10 tot en met J15 altijd plaatsen als waarschuwbord.	Nee
	25		Bord J22 in 30km/h zones niet toepassen bij een voetgangersoversteekplaats. Hier hoort een L02 bord te staan. Op 50km/h wegbord J22 alleen toepassen als voetgangersoversteekplaats extra attentie vraagt.	Nee
K bewegwijzering	26		Controleren op verrommeling, wordt een apart project voor op gestart. Meer informatie: afdelingshoofd Stadsbeheer.	
L informatie	27		Alleen het bord L02 op een voetgangersoversteekplaats is voldoende. Als er al een zweepmast met een L02 is geplaatst, hoeft voor de voetgangersoversteekplaats geen L02 geplaatst te worden.	Nee
	28		Borden L06 en L07 zijn louter informatief. Deze borden alleen plaatsen als de rijstrook van rijrichting verandert, zonder dat de bestuurder op voorhand moet voorsorteren.	Nee