



Uitvoeringsstrategie Bewegwijzering 2021-2025

Meerjarig beheerplan voor het in stand houden van de bewegwijzering

Uitvoeringsstrategie Bewegwijzering 2021-2025

Meerjarig beheerplan voor het in stand houden van de bewegwijzering

Datum 15 maart 2021

Auteur Afdeling Infrastructuur en Vastgoed

Versienummer 1.0

Inhoudsopgave

Samenvatting management en bestuur	5
1. Inleiding	7
2. Scope	10
2.1. Scope van de Uitvoeringsstrategie	10
2.2. Overzicht van het areaal	11
2.3. Raakvlakken met andere kapitaalgoederen	12
2.4. Ontwikkelingen	13
3. Kader	14
3.1. Inleiding	14
3.2. Wet- en regelgeving	14
3.2.1. Wetgeving	14
3.2.2. Normen	16
3.2.3. Richtlijnen	16
3.3. Provinciaal Beleidskader	17
3.3.1. Collegeprogramma 'samen verschil maken' (2019-2023)	17
3.3.2. Mobiliteitsvisie 2028	18
3.3.3. Beleid objectbewegwijzering	19
3.3.4. Natuurvisie	19
3.3.5. Provinciaal Inkoopbeleid 2018	19
3.3.6. Duurzaamheidsbeleid	19
3.3.7. Overige (interne) regelgeving en plannen	20
3.4. Uitvoeringskader	21
3.4.1. Prestaties-Kosten-Risico's	21
3.4.2. Levensduurbenadering	22
3.5. Ontwikkelingen	22
4. Beheerstrategie	24
4.1. Inleiding	24
4.2. Samenwerking Nederlandse Bewegwijzeringdienst (NBd)	24
4.3. Onderhoudsstrategie	24
4.3.1. Onderhoudsniveau	24
4.3.2. Onderhoudsregime	26
4.3.3. Ontwikkelingen	32
4.4. Vervangingsstrategie	32
4.5. Inkoop- en aanbestedingsstrategie	33
4.5.1. Aanbesteding	33
4.5.2. Ontwikkelingen	34
4.6. Informatiebeheer-en Monitoringsstrategie	34
4.6.1. Informatiebeheer	34
4.6.2. Monitoring	35
4.6.3. Ontwikkelingen	35
4.7. Planningsstrategie en dekkingsmethode	35
4.7.1. Dekkingsmethode	36
4.7.2. Ontwikkelingen	37

5. Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud	38
5.1. Meerjarenprogramma	38
5.2. Toelichting op de meerjarenplanning	38
5.3. Ontwikkelingen	39
Bijlage 1 Wettelijk kader	40
Bijlage 2 ERI-TOETS	42
Bijlage 3 Planningsstrategie	43
Bijlage 4 Meerjarig onderhoudsprogramma	45
Colofon	46

Samenvatting management en bestuur

Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland en Uitvoeringsstrategie

De Provincie Zeeland dient er voor te zorgen dat de (vaar)weginfrastructuur die zij in beheer heeft in goede staat van onderhoud verkeert. Om daar op een goede wijze invulling aan te geven hebben Provinciale Staten in maart 2018 het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld (het Beheerkader). In het Beheerkader zijn de algemene uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de prestaties waaraan de provinciale (vaar)weginfrastructuur dient te voldoen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de maatregelen die op grond van de wet- en regelgeving en op grond van goed rentmeesterschap uitgevoerd moeten worden (basis), en maatregelen die voortkomen uit ambities/wensen die zijn opgenomen in de beleidsplannen en/of waarover expliciet een besluit is genomen (beleid).

Uitvoeringsstrategie Bewegwijzering

Om te zorgen dat de (vaar)weginfrastructuur voldoet aan de prestatie-eisen die er aan zijn gesteld moeten periodiek onderhoudsmaatregelen worden getroffen. Op welke manier de Provincie daar invulling aan geeft staat beschreven in de Uitvoeringsstrategieën die voor de verschillende infrastructurele kapitaalgoederen zijn opgesteld. De Uitvoeringsstrategie heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar (2021-2025). Onderwerpen die aan bod komen zijn onder andere de geldende wet- en regelgeving, de beheerstrategie met aandacht voor het onderhoudsniveau en –regime, de manier waarop wordt omgegaan met inkoop en aanbesteding en het meerjarige onderhoudsprogramma met aandacht voor de financiële verwerking.

Het onderhoudsniveau waaraan de Bewegwijzering moet voldoen wordt conform het Beheerkader gekwalificeerd als sober maar doelmatig. In de praktijk betekent dit dat moet worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en de beginselen van goed rentmeesterschap. Concreet houdt dat in dat de Provincie enkel Bewegwijzering plaatst als dat op grond van regelgeving nodig is en/of wanneer de staat van onderhoud niet meer voldoet aan de uitgangspunten van (verkeers)veiligheid.

Bewegwijzering wordt geplaatst om het langzaam- en snelverkeer op een vlotte en veilige manier hun bestemming te kunnen laten vinden. In Nederland is de Nederlandse Bewegwijzeringsdienst (NBd) verantwoordelijk voor de planvorming en het databeheer van alle bewegwijzering die tot het utilitaire systeem behoort. Op die manier ontstaat een uniform bewegwijzeringsstelsel met een continue plaatsaanduiding.

Areaal Bewegwijzering (peildatum februari 2021)

De Provincie is verantwoordelijk voor ruim 7.000 aanduidingen van bestemmingen. Die zijn bevestigd aan zo'n 1.300 palen, portalen en stellingen die over zich naast of boven de weg bevinden.

Onderhoudsniveau

Het overgrote deel van het areaal voldoet aan het gestelde niveau. Het deel dat niet voldoet wordt aange-merkt als werkvoorraad. Dit is het deel van het areaal waaraan op grond van de uitkomsten van periodieke inspecties jaarlijks onderhoud wordt uitgevoerd. De omvang hiervan is iets hoger dan de landelijk aanvaarde norm van 5%. Daarnaast is voor een deel van het areaal sprake van uitgesteld onderhoud. Beide zijn het gevolg van de dekkingssystematiek die voorheen voor de Bewegwijzering werd gehanteerd. Overigens heeft dit niet tot (verkeers)onveilige situaties geleid. Om te voorkomen dat dit wel gebeurt wordt het uitgesteld onderhoud binnen de looptijd van deze Uitvoeringsstrategie weggewerkt (2021-2025).

Op grond van een integrale afweging worden de uit te voeren onderhoudsmaatregelen opgenomen in een meerjarenplanning. Bij het plannen van de maatregelen wordt op dit moment nog geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende locaties waar de Bewegwijzering staat en het tracé waarvan dit deel uitmaakt. Het meerjarig onderhoudsprogramma heeft een looptijd van tien jaar en wordt ieder jaar geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de Provincie gevolgd.

Meerjarige onderhoudsplanning 2022-2031

Het uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen wordt in beginsel gebaseerd op de theoretische levensduur van de (onderdelen van de) Bewegwijzering. Het feitelijke moment van uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen wordt gebaseerd op de uitkomsten van de toestandsinspecties die periodiek uitgevoerd worden. Daarnaast vindt er een integrale afweging plaats met de maatregelen die voor de andere infrastructurele kapitaalgoederen moeten worden uitgevoerd en de nieuwbouwprojecten die op grond van de Investeringsagenda Wegen uitgevoerd worden.

De onderhoudsmaatregelen aan de Bewegwijzering worden op basis van het Besluit Begrotingen en Verantwoording verdeeld in twee categorieën:

- Dagelijks/klein onderhoud inclusief incidenteel onderhoud als gevolg van schade (exploitatiebudget).
- Groot onderhoud (reserve groot onderhoud infra).

Benodigde financiële middelen 2022-2031

Om het meerjarig onderhoudsprogramma 2022-2031 aan de Bewegwijzering uit te kunnen voeren is op grond van de uitgevoerde inspecties een bedrag benodigd van totaal € 2.023.221. Dit is onder te verdelen in € 460.000 voor dagelijks/klein onderhoud en € 1.563.221 voor groot onderhoud.

1. Inleiding

Relatie Uitvoeringsstrategie - Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland

In maart 2018 heeft Provinciale Staten het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld. Daarin staat beschreven op welke manier de Provincie invulling geeft aan assetmanagement. Het Beheerkader is van toepassing op alle kapitaalgoederen en bevat de algemene uitgangspunten met betrekking tot het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur waar de Provincie verantwoordelijk voor is.

De nadere uitwerking van deze uitgangspunten voor de afzonderlijke kapitaalgoederen vindt plaats in de zogeheten Uitvoeringsstrategieën. Dit document bevat de Uitvoeringsstrategie voor de Bewegwijzering waar de Provincie verantwoordelijk voor is.

Doel van de Uitvoeringsstrategie

In deze Uitvoeringsstrategie staat beschreven op welke manier het bestaande areaal van de Bewegwijzering in stand wordt gehouden. De Uitvoeringsstrategie geeft een onderbouwing van de kosten van het meerjarige beheer- en onderhoudsprogramma dat hiervoor is opgesteld. Uitgangspunten daarbij zijn o.a. de samenstelling en leeftijd van het areaal, de theoretische levensduur van de verschillende onderdelen en de gekozen methode van onderhoud. Aan de hand van de te verwachten kosten wordt de meerjarenbegroting opgesteld. Deze heeft een doorkijk van 10 jaar. Dat maakt het mogelijk om de aan de verschillende kapitaalgoederen uit te voeren maatregelen op elkaar af te stemmen zodat de provinciale infrastructuur integraal en op een efficiënte manier kan worden uitgevoerd.

De Uitvoeringsstrategie heeft enkel betrekking op de maatregelen met bijbehorende kosten voor het in stand houden van het bestaande areaal van de auto- en fietsbewegwijzering (exclusief objectbewegwijzering en vaste omleidingsroutes). Hieronder vallen dus expliciet niet de kosten van het realiseren van nieuwe infrastructuur (Investeringsagenda Wegen) en de bedrijfsvoeringskosten (loonkosten, materieel etc.)

Plaats in de organisatie

De uitvoering van het Beheerkader is ondergebracht bij de afdeling Infrastructuur & Vastgoed. De teams Programmeren en Plannen & Voorbereiden zijn samen verantwoordelijk voor het opstellen van de Uitvoeringsstrategieën. De themabeheerder Openbare Verlichting en Bewegwijzering is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Uitvoeringsstrategie van de Bewegwijzering.

Meer informatie over de organisatie rondom het opstellen en uitvoeren van de Uitvoeringsstrategieën is te vinden in het afdelingsjaarplan van de afdeling Infrastructuur & Vastgoed. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd.

Processtappen van assetmanagement

Voor de uitvoering van het Beheerkader wordt aansluiting gezocht bij de 6 processtappen van assetmanagement. Deze stappen vormen samen een cyclisch proces, de 'assetmanagementroos'. Het opstellen en vaststellen van het Beheerkader gebeurt in de stap 'beleid en strategie'. De vertaling van het Beheerkader naar de Uitvoeringsstrategieën vindt plaats in de stap 'beheren en programmeren'.



Figuur 1: de assetmanagementroos

Basis versus beleid

In het Beheerkader is onderscheid gemaakt tussen de maatregelen die op grond van de wet- en regelgeving en op grond van goed rentmeesterschap uitgevoerd moeten worden en maatregelen die voortkomen uit ambities/wensen die zijn opgenomen in de beleidsplannen. De eerste categorie wordt de basis genoemd en bevat de maatregelen die uitgevoerd móeten worden om de kapitaalgoederen aan het minimale niveau te laten voldoen. De tweede categorie noemen we beleid. Deze maatregelen leveren in beginsel geen bijdrage aan het primaire doel en gebruik van de (vaar)weginfrastructuur. Zij geven invulling aan een ambitie op het gebied van doorstroming, milieu en/of leefbaarheid die verder gaat dan wat op grond van wet- en regelgeving noodzakelijk is. Het betreft in dat geval maatregelen waarvoor PS expliciet een besluit heeft genomen en de voor de uitvoering van die maatregel benodigde financiële middelen beschikbaar heeft gesteld.

Ten aanzien van het in stand houden van de Bewegwijzing is alleen sprake van maatregelen die behoren tot de basis. Alle maatregelen die worden getroffen komen voort uit de wet- en regelgeving en de op het kapitaalgoed betrekking hebbende normen en richtlijnen. PS heeft met betrekking tot Bewegwijzing geen besluit genomen over maatregelen uit het oogpunt van de verschillende beleidsdoelstellingen.

Ook in gevallen waar PS niet expliciet een besluit heeft genomen kan er sprake zijn van een relatie tussen (het in stand houden van) de Provinciale infrastructuur en de andere beleidsvelden. Deze relatie is terug te vinden in de Line of Sight (bijlage 1 van het Beheerkader). Bij het bepalen van de te nemen maatregelen dient er rekening gehouden te worden met deze relaties. Ten aanzien van de Bewegwijzing ligt hier met name een relatie met de beleidsvelden gericht op (regionale) mobiliteit en economie.

Looptijd van de Uitvoeringsstrategie

Bij de Najaarsnota 2018 is een onderhoudsreserve ingesteld om de kosten van het groot onderhoud aan kapitaalgoederen te dekken. Om het groot onderhoud daarin op te nemen, dient er een beheerplan voor het specifieke kapitaalgoed vastgesteld te zijn dat maximaal vijf jaar oud is. De Uitvoeringsstrategieën die met betrekking tot het Beheerkader worden opgesteld zijn voor wat betreft inhoud gelijk aan het bedoelde beheerplan. Dat betekent dat ook deze Uitvoeringsstrategie iedere vijf jaar volledig wordt geactualiseerd.

De Uitvoeringsstrategie bevat een meerjarige beheer- en onderhoudsplanning (bijlage 4). Die heeft een tijdhorizon van tien jaar en wordt in tegenstelling tot de overige onderdelen van de Uitvoeringsstrategie jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de provinciale begroting gevolgd. Eventuele budgettaire gevolgen van de actualisatie worden daardoor voorgelegd in de voorjaars- en najaarsnota waarop ook de definitieve versie van de meerjarige onderhoudsplanning wordt vastgesteld. In hoofdstuk 5 wordt beschreven wat dit specifiek voor de Bewegwijzering betekent.

In beginsel wordt de Uitvoeringsstrategie één keer in de vijf jaar vastgesteld. Er kunnen echter redenen zijn om naast de meerjarige onderhoudsplanning ook andere onderdelen van de Uitvoeringsstrategie aan te passen. Bijvoorbeeld als gevolg van belangrijke wijzigingen in de scope of wanneer bepaalde wet- en regelgeving wordt aangepast die aanzienlijke impact heeft. Wanneer dat soort zaken aan de orde zijn worden ook de gevolgen hiervan voorgelegd in de voor- en/of najaarsnota. Er wordt dan niet gewacht op de volledige actualisatie van het document.

Leeswijzer

Dit document is verder als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 wordt de scope van de Uitvoeringsstrategie van de Bewegwijzering beschreven. Aangegeven wordt wat wel en niet tot de scope van de Bewegwijzering behoort en hoe het areaal ervan is samengesteld. Hoofdstuk 3 bevat het kader waarbinnen de Uitvoeringsstrategie wordt uitgevoerd. Dit zijn onder andere de wet- en regelgeving en de Provinciale beleidsplannen. Dit betreft de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Beheerstrategie die in hoofdstuk 4 wordt beschreven. Onderwerpen die bij de Beheerstrategie aan bod komen zijn onder andere de onderhoudsstrategie, het inkoop- en aanbestedingsbeleid en de planning- en dekkingsstrategie. Hoofdstuk 5 bevat tenslotte het meerjarenprogramma voor het in stand houden van de Bewegwijzering inclusief de voor de uitvoering daarvan benodigde financiële middelen.

2. Scope

Deze Uitvoeringsstrategie heeft betrekking op de Bewegwijzering die de Provincie in beheer heeft. In dit hoofdstuk wordt de scope van de Uitvoeringsstrategie van dit kapitaalgoed omschreven. Hieronder volgt eerst de beschrijving van de scope. Daarna volgt in paragraaf 2.2 het overzicht van het areaal. Tenslotte wordt in de paragrafen 2.3 en 2.4 ook nog kort ingegaan op het overzicht van het areaal, de relatie met andere kapitaalgoederen zoals dat op grond van de scope is bepaald en de ontwikkelingen m.b.t. de Bewegwijzering.

Inzicht in de scope van het areaal van de Bewegwijzering is van belang omdat dit de basis vormt voor het bepalen van de meerjarige beheer- en onderhoudsplanning inclusief vervangingsprogramma en de voor de uitvoering daarvan benodigde financiële middelen.

2.1. Scope van de Uitvoeringsstrategie

Onder Bewegwijzering wordt verstaan alle routeinformatie die langs of boven de provinciale weginfrastructuur is aangebracht om het wegverkeer te verwijzen naar de juiste bestemming.

Hieronder vallen:

- Blauwe bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer
- Rode bewegwijzering voor (brom)fietsverkeer

Tot de Bewegwijzering behoren de volgende onderdelen:

- Mast (inclusief aansluitvoorziening in geval van lichtwegwijzer)
- Portaal
- Stelling
- Vlag met verwijzing
- Lichtpunt (enkel bij lichtwegwijzers)

De volgende Bewegwijzering valt beleidsmatig wel onder de Bewegwijzering maar de plaatsing en instandhouding ervan (inclusief de daarvoor benodigde middelen) valt buiten de scope van deze Uitvoeringsstrategie:

- Objectbewegwijzering: De Provincie bepaalt aan de hand van het beleid of het verzoek om objectbewegwijzering wordt gehonoreerd. De bewegwijzering die na positief besluit wordt geplaatst is eigendom van de aanvrager. Deze is ook verantwoordelijk voor het in goede staat houden van de bewegwijzering. De kosten die dit met zich meebrengt zijn voor rekening van de eigenaar.

De volgende typen/onderdelen vallen wel onder de Bewegwijzering maar vallen buiten de scope van deze Uitvoeringsstrategie:

- Uitwijkroutes (U-borden): Vastgestelde alternatieve routes in geval van omleidingen. Deze vallen onder het thema Dienstverlening. Er is wel een nauwe relatie want waar mogelijk zijn de borden bevestigd aan de 'normale' bewegwijzering.
- Stroomkosten: deze vallen onder de Bedrijfsvoeringskosten

De volgende typen/onderdelen vallen niet onder de Bewegwijzering en vallen buiten de scope van deze Uitvoeringsstrategie:

- Routering gevaarlijke stoffen: Betreft voorgeschreven routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Is gebaseerd op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Bij een aantal borden is dit geïntegreerd in de bewegwijzering. Als een wegwijzer met de aanduiding wordt vervangen dan zal de route los op een RVV-bord worden aangeduid.
- Fietsknooppunten: Vastgestelde toeristische fietsroutes door Zeeland. Het Routebureau Zeeland beheert deze routes (routebureau@zeeland.com).
- Recreatieve wielren- en ATB routes: Deze zijn hoofdzakelijk in particulier beheer.
- Voedingskasten: Deze vallen onder het thema Openbare Verlichting.

2.2. Overzicht van het areaal

Zoals hiervoor beschreven volgt het areaal uit de scope van de Uitvoeringsstrategie. Het overzicht van het areaal is als volgt:

Onderdelen		Aantal	bijzonderheden
Masten		890	Combimasten met Openbare verlichting zijn hierin ook meegenomen. De masten vallen in dat geval onder het thema Bewegwijzering. De verlichtingsarmaturen onder het thema Openbare Verlichting. Combimasten met VRI zijn niet meegenomen. Die vallen volledig onder het thema Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen.
Portalen		29	
Staalstellingen		386	
Borden	Blauw	921	Enkel auto
Vlaggen	<ul style="list-style-type: none"> • Verlicht (conventioneel) • Verlicht (led) • Niet verlicht 	<ul style="list-style-type: none"> • 3580 • 346 • 417 	Enkel blauw Enkel blauw Enkel blauw
Fietsarmen	Rood (brom-fietsverkeer)	1968	
	Fietsborden	83	

Tabel 1: areaal Bewegwijzering, februari 2021

De areaalgegevens van de bewegwijzering van het snel- en fietsverkeer zijn opgenomen in de database van de Nationale Bewegwijzering (NBd). Die instantie dient op grond van een dienstverleningsovereenkomst het areaal van de bewegwijzering actueel te houden (zie ook paragraaf 4.2). Deze database bevat technische en administratieve gegevens van de Bewegwijzering als ook theoretische informatie over de staat van onderhoud. Dat is tot op heden gebaseerd op de theoretische levensduur. Het is wenselijk dit aan te passen. De database bevat geen informatie over de objectbewegwijzering. Deze bewegwijzering is in particulier bezit en zit voornamelijk bij Revis Verkeertechniek B.V. (zie ook paragraaf 3.3).

Vanuit de database van de NBd is er géén koppeling met het informatiebeheersysteem iAsset. Dat levert tot op heden geen problemen op in de uitvoering. De Provincie heeft op grond van de hiervoor genoemde overeenkomst te allen tijde toegang tot de database van de NBd. Op die manier is inzicht in het areaal geborgd.

De ambitie is om op termijn wel de onderhoudsgeschiedenis van de Bewegwijzering in iAsset op te nemen of daarmee een koppeling te maken. Aan de hand van de gegevens van de NBd ontstaat inzicht in het

vervangen van de bewegwijzering. Deze is gebaseerd op de theoretische levensduur. Op die manier wordt het makkelijker om zelf ook een goede meerjarenplanning voor het onderhoud en vervanging op te maken.

2.3. Raakvlakken met andere kapitaalgoederen

Een van de uitgangspunten van het Beheerkader is dat gestreefd wordt naar integraliteit. Op die manier is het mogelijk om het beschikbare budget voor het in stand houden van de provinciale infrastructuur zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dat geldt ook voor Bewegwijzering. Dit kapitaalgoed heeft een nauwe relatie met de Kapitaalgoederen:

- Thema Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen m.b.t. combinatie met Verkeersregelininstallatie.
- Thema Openbare Verlichting m.b.t. de combinatie licht-wegwijzers. Deze zijn gekoppeld aan het netwerk van het netwerkbedrijf of het eigen netwerk van de Provincie.
- Thema Dienstverlening m.b.t. de uitwijkroutes. De borden van de uitwijkroutes zijn vaak bevestigd aan bestaande bewegwijzeringsborden.

Het streven is om de uitvoering van het meerjarige onderhoudsprogramma voor Bewegwijzering af te stemmen op de programma's van de kapitaalgoederen waarmee een raakvlak bestaat. Daarnaast vindt er puur uit het oogpunt van efficiency (combineren van werkzaamheden) ook periodiek afstemming plaats met het Kapitaalgoed Verhardingen. Bij de uitvoering van het Beheerkader is sprake is van een integrale afweging tussen de verschillende kapitaalgoederen. Daardoor kan het voorkomen dat een maatregel niet wordt uitgevoerd op het voor Bewegwijzering optimale moment. De Provincie is daarbij mede afhankelijk van de NBd die verantwoordelijk is voor het (tijdig) opstellen van de jaarlijkse vervangingsplanning (op grond van de theoretische levensduur).

De uitvoering van de onderhoudsmaatregelen van een aantal onderdelen van de Bewegwijzering is ondergebracht bij (een) ander(e) kapitaalgoed(eren). Voor de Bewegwijzering is dat als volgt:

#	Onderdeel Bewegwijzering	Ondergebracht bij:	Verklaring
1	Vlaggen lichtwegwijzers	Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen	Gaat om het uitvoeren van de NEN3140 keuringen. Betreft het enige onderdeel waar sprake is van elektriciteit.

Tabel 2: Onderdeel Bewegwijzering uitgevoerd door ander Kapitaalgoed, februari 2021

2.4. Ontwikkelingen

De scope van het areaal van Bewegwijzering is relatief statisch. Deze kan als gevolg van in- en externe ontwikkelingen in de loop van de tijd echter wel wijzigen. Met betrekking tot Bewegwijzering gaat het om de volgende ontwikkelingen:

- Regeling N-wegen: Op grond van een landelijke subsidieregeling worden in de periode 2020-2023 verschillende masten verplaatst naar buiten de obstakelvrije ruimte en/of vervangen door een staalstelling. Daarmee wordt invulling gegeven aan de ambitie om de bermen van N-wegen veiliger in te richten.
- Versneld vervangen van conventionele verlichting in lichtwegwijzers door led: Uit het oogpunt van verkeersveiligheid, duurzaamheid en om financieel-economische redenen is het gewenst om de conventionele TL-lampen te vervangen door ledlampen. Deze hebben een veel lager energieverbruik (ca. 75% minder) alsmede een verwachte langere levensduur waardoor lampen minder vaak gewisseld moeten worden. Dat betekent minder hinder voor de weggebruiker en dus een positief effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming. De verwachting is dat beschikbaarheid van conventionele verlichting (lampen, voorschakelapparatuur) zal afnemen omdat de vraag daalt. De kosten daarentegen nemen dan juist toe.

3. Kader

3.1. Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de scope en het areaal van de Bewegwijzering beschreven. Er zijn nog een aantal andere zaken die van invloed zijn op de Beheerstrategie zoals die in hoofdstuk 4 aan bod komt. Dit zijn de vigerende wet- en regelgeving, het Provinciaal beleidskader en de uitgangspunten en randvoorwaarden die concreet betrekking hebben op de maatregelen die worden uitgevoerd om de Provinciale infrastructuur in stand te houden. In dit hoofdstuk wordt daar nader op ingegaan.

3.2. Wet- en regelgeving

Bij het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur is de Provincie gebonden aan vigerende wet- en regelgeving en van toepassing zijnde richtlijnen en aanbevelingen. Bijlage 1 bevat een overzicht van de algemene wetgeving. In deze paragraaf wordt de wet- en regelgeving behandeld die specifiek betrekking heeft op Bewegwijzering. Daarbij wordt steeds aangegeven op welke manier de betreffende regelgeving een rol speelt bij het in stand houden van Bewegwijzering.

In hoofdstuk 1 is de relatie basis versus beleid beschreven. Algemeen uitgangspunt is dat op grond van het Beheerkader bij het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur te allen tijde moet worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en goed rentmeesterschap. Daar mag niet van worden afgeweken.

3.2.1. Wetgeving

In deze paragraaf wordt de wetten beschreven die specifiek van toepassing zijn op de Bewegwijzering.

- *Burgerlijk wetboek*
Op de (vaar)wegbeheerder rust de verplichting er voor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen of zaken niet in gevaar brengt. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in risicoaansprakelijkheid (gebreken aan de (vaar)weg, ofwel de technische staat ervan) en schuldaansprakelijkheid (gebreken op en rondom de (vaar)weg, ofwel de dienstverlening er omheen). Als iemand de beheerder aansprakelijk stelt voor schade die men lijdt als gevolg van gebreken aan de Bewegwijzering, dan moet de beheerder aantonen dat hij de inspectie en het onderhoud van de Bewegwijzering met optimale zorg uitvoert. De beheerder moet dus kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen. Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij een preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel beheer.
- *Wegenwet*
De Provincie dient er in haar rol van wegbeheerder voor te zorgen dat de wegen die zij beheert in goede staat van onderhoud verkeren. Onder de definitie van wegen worden in dit verband ook het wegmeubilair waaronder de Bewegwijzering verstaan. In de Wegenverordening Zeeland 2010 (gewijzigd 2012) wordt de Bewegwijzering niet met name genoemd maar wordt geacht onder de noemer 'andere daartoe behorende voorzieningen' te vallen. Op grond van artikel 15 moeten alle overheden zorgen dat 'de binnen haar gebied liggende openbare wegen in goede staat verkeren'. De Wegenwet geeft niet aan wat de (minimale) kwaliteitseisen daarvoor zijn. Daar geven de verschillende Uitvoeringsstrategieën antwoord op.
- *Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)*

De wegenverkeerswet heeft betrekking op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van alle daartoe behorende zaken. Op grond van artikel 2 is de wegbeheerder verplicht om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden en de bereikbaarheid te waarborgen. Ten aanzien van de Bewegwijzering gaat het om het opmaken van plannen, het houden van de landelijke regie hierover en de zorg voor de data hiervan. In Nederland is deze taak ondergebracht bij de NBd (zie ook paragraaf 4.2).

- *Arbeidsomstandighedenwet (ARBO)*

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moeten we voldoen aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiel bouwplaatsen". Voor de beheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bij werken in uitvoering" van toepassing. De beheerder van de Bewegwijzering moet ARBO-verantwoorde keuzes maken in de ontwerpen.

- *Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd 2016)*

Bij het aanbesteden van opdrachten voor het uitvoeren van maatregelen aan de (vaar)weginfrastructuur dient de Provincie te voldoen aan de aanbestedingswet 2012. Met deze wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De wet bevat regels voor aanbestedingen onder en boven de Europese drempelbedragen. Een aantal bepalingen uit de aanbestedingswet zijn nader uitgewerkt. Dit zijn onder andere de Gids Proportionaliteit en het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW 2016). De ARW 2016 beschrijft de procedures voor het aanbesteden van opdrachten voor werken. De aanbestedingswet 2012 heeft een relatie met het Provinciaal inkoopbeleid 2016. De relatie met de Bewegwijzering is marginaal. Dit komt doordat de Provincie een dienstverleningsovereenkomst heeft gesloten met de NBd. In die rol is de NBd verantwoordelijk voor inkoop en aanbesteding van het leveren en plaatsen van de bewegwijzering. Uiteraard is men daarbij gehouden aan de vigerende wet- en regelgeving. Zie verder ook paragraaf 3.3.5 en 4.2.

- *Wet natuurbescherming (natura-2000 gebieden)*

De Wet Natuurbescherming beschermt de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De Provincie is ten aanzien hiervan sinds 2017 het bevoegd gezag. In die hoedanigheid is de Provincie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen en ontheffingen. De Wet Natuurbescherming bevat ook de regelgeving en voorschriften die voorheen in de Flora en Faunawet en de Boswet waren opgenomen. Die zijn vooral van belang bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan bermen en bomen. In het kader van deze wet wordt er o.a. in vliegroutes van vleermuizen speciale verlichting geplaatst met waar nodig ook andere masthoogten. In sommige gevallen zal er sprake zijn van gecombineerde lichtmasten-bewegwijzering.

De Wet Natuurbescherming beschermt ook de gebieden die zijn aangewezen als Natura-2000 gebied. Dit betreft een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. In die gebieden worden geen lichtwegwijzers geplaatst maar worden de vlaggen voorzien van retroreflecterend materiaal in plaats van conventionele- of ledlampen.

- *Wet Milieubeheer*

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die kunnen vrijkomen bij de aanleg en het onderhoud van de infrastructurele kapitaalgoederen, mogen we niet zonder beschermende maatregelen in het milieu brengen. We maken echter uitzondering

voor secundaire grondstoffen die worden toegepast in de GWW-sector. Deze materialen mogen wel gebruikt worden als ze worden toegepast overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het afvoeren van materialen en het conserveren van masten. Dat wordt overigens uit oogpunt van milieu en kostenbesparing uitgefaseerd. Nieuw te plaatsen masten zijn thermisch verzinkt waardoor conserveren/schilderen niet meer nodig is.

- *Wet bodembescherming*

Bij het uitvoeren van maatregelen om de Bewegwijzering in stand te houden dient voorkomen te worden dat er verontreiniging ontstaat. De Wet bodembescherming bevat bepalingen ter regulering van handelingen die een bedreiging vormen voor de bodem en het grondwater. Dit speelt een rol op het moment dat er op een bepaalde locatie masten/portalen/stellingen moeten worden vervangen, nieuw worden geplaatst of verplaatst.

- *Omgevingswet (Met ingang van 2021 van kracht)*

Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen. Concreet betekent dit dat 26 bestaande wetten voor onder meer bouwen, milieu, ruimtelijke ordening en natuur worden samengevoegd. Op die manier kunnen de verschillende plannen beter op elkaar worden afgestemd. Decentrale overheden krijgen meer ruimte om het omgevingsbeleid af te stemmen op hun eigen behoeften en doelstellingen. Ook worden duurzame projecten gestimuleerd. De nieuwe omgevingswet gaat in op 1 januari 2022. Op grond van de Omgevingswet moeten de gezamenlijke overheden een met elkaar afgestemde Omgevingsvisie opstellen. De invloed van deze nieuwe wet op de Bewegwijzering lijkt vooralsnog zeer klein.

3.2.2. Normen

Naast de hiervoor genoemde wetten zijn op de lichtwegwijzers de volgende NEN-normen van toepassing:

- NEN1010: Elektrische installaties voor laagspanning – Nederlandse implementatie van de HD-IEC 60364 reeks (bevat een aantal veiligheidsbepalingen voor laagspanningsinstallaties).
- NEN3140: Bedrijfsvoering van elektrische installaties – Laagspanning. Hierin wordt beschreven hoe werkzaamheden nabij, aan of met elektrische laagspanningsobjecten veilig uitgevoerd worden.
- NEN-EN-50110-1: Bedrijfsvoering van elektrische installaties – Deel 1: Algemene eisen. Deze Europese norm beschrijft de inspectie van elektrische installaties en de instructie en aanwijzing van betrokken personen.

3.2.3. Richtlijnen

Naast de genoemde wetten en normen zijn er ook nog richtlijnen die van toepassing zijn op het in stand houden van de Bewegwijzering. De belangrijkste staan hieronder:

- *CROW-richtlijnen*

De richtlijnen van het CROW bevatten praktisch toepasbare kennis die gebaseerd is op (wetenschappelijk) onderzoek en ervaring uit de praktijk. Bij het opstellen van de richtlijnen zijn experts uit verschillende disciplines betrokken. De CROW-richtlijnen zijn niet wettelijk bindend. In de praktijk worden deze echter vaak wel gevolgd. Met betrekking tot het plaatsen van de bewegwijzering is de volgende richtlijn van belang:

- Publicatie 322: Richtlijn bewegwijzering 2014. Bevat de eisen en richtlijnen waaraan de bewegwijzering op de autosnelwegen, niet-autosnelwegen en fiets- en voetpaden dient te voldoen. Daarnaast bevat de richtlijn ook voorschriften voor het plaatsen van objectbewegwijzering (zie ook paragraaf 3.3.3.). Het gaat daarbij om uniformiteit (in soortgelijke situaties op

dezelfde manier verwijzen), continuïteit (als een bestemming eenmaal is opgenomen blijft dit zo tot het doel is bereikt), leesbaarheid (lettertype, -kleur en -grootte) en begrijpelijkheid (genoemde bestemmingen moeten algemeen bekend zijn).

Daarnaast zijn ook de volgende CROW-richtlijnen van belang:

- Handboek wegontwerp 2013
- Publicatie 96a en 96b: werk in uitvoering.
- Publicatie 202: Handboek veilige inrichting van berm (niet autosnelwegen buiten de bebouwde kom).
- Publicatie 706: Handboek bermbeveiligingsvoorzieningen. Dit document gaat in op het verwaarden, plaatsen en beheren van permanente en tijdelijke afschermingsvoorzieningen.
- Publicatie 400: Werken in en met verontreinigde bodem. Deze richtlijn presenteert een systematiek voor het bepalen van veiligheids- en gezondheidsrisico's en de bijbehorende beschermende maatregelen.

Voor meer informatie over de CROW-richtlijnen en een overzicht van de beschikbare publicaties wordt verwezen naar www.crow.nl.

3.3. Provinciaal Beleidskader

Naast de wet- en regelgeving zijn er ook Provinciale beleidsplannen die bepalingen bevatten waarmee bij het treffen van maatregelen aan de infrastructuur rekening moet worden gehouden. De belangrijkste zijn:

3.3.1. Collegeprogramma 'samen verschil maken' (2019-2023)

Het nieuwe college heeft in het collegeprogramma vijf strategische opgaven benoemd waar de komende periode samen met andere betrokken partijen aan wordt gewerkt. Twee daarvan, de *Energietransitie* en de *Ruimtelijke kwaliteit van Zeeland*, hebben ook een relatie met de Bewegwijzering. In geval van de energietransitie gaat het om het besparen van energie en het verminderen van de CO₂-uitstoot (zie ook paragraaf 3.3.6). Voor wat betreft het behouden van de ruimtelijke kwaliteit gaat het onder meer over het toestaan van activiteiten die van invloed zijn op de omgeving en welke mate dit invloed heeft op onder meer het milieu, het landschap en de economie. Het effect van Bewegwijzering op de omgeving is daarbij marginaal.

Naast de genoemde strategische opgaven zijn er ook een aantal uitvoeringsprogramma's. Één daarvan betreft *Regionale bereikbaarheid*. In dat kader wordt de komende jaren gewerkt aan het in stand houden en verbeteren van de provinciale (vaar)weginfrastructuur. Dat wordt onder meer gedaan om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren om op die manier het woon- en vestigingsklimaat van Zeeland aantrekkelijker te maken. De Bewegwijzering levert hieraan een positieve bijdrage.

Ook ten aanzien van het uitvoeringsprogramma *Klimaat en Energie* is er een bescheiden rol weggelegd voor de Bewegwijzering. Het gaat daarbij met name om het vervangen van conventionele verlichting door ledverlichting bij de lichtwegwijzers waarmee energie bespaard wordt en daarmee de CO₂-footprint van de Provincie verlaagt. Daarnaast levert de Bewegwijzering indirect en niet specifiek ook nog een bijdrage aan de uitvoeringsprogramma's *Fysieke Leefomgeving*, *Regionale Economie en Landelijk gebied*, *Landbouw en Natuur*. Denk daarbij aan het op een juist manier aangeven van verschillende bestemmingen. Meerwaarde zit hem dan met name in het verwijzen van andere bestemmingen dan steden en dorpen zoals recreatiegebieden, musea, politiebureau etc.

3.3.2. Mobiliteitsvisie 2028

De Mobiliteitsvisie is het belangrijkste beleidsplan met betrekking tot het in stand houden van de infrastructuur. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijnvisie voor de verbetering van de kwaliteit op het gebied van de mobiliteit. Daarbij zijn vier hoofddoelen benoemd:

- 1) **Betrouwbaarheid:** Het mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat de gekozen bestemming tijdig kan worden bereikt of dat goederen op het juiste moment aankomen.
- 2) **Bereikbaarheid:** Het overbruggen van afstanden moet geen belemmering zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.
- 3) **Snelheid:** Voor functionele verplaatsingen mag de reistijd niet te lang zijn.
- 4) **Veiligheid:** Het is niet acceptabel als er onnodig gewonden en dodelijke verkeersslachtoffers vallen.

Deze hoofddoelen zijn in het Mobiliteitsplan Zeeland 2016-2019 verder uitgewerkt in vier actielijnen: sterke netwerken op het vlak van de wegeninfrastructuur en het Openbaar Vervoer, specifieke maatregelen gericht op het economische vestigingsklimaat voor bedrijven, het versterken van de recreatief-toeristische mobiliteit met nadruk op het beleven van Zeeland en acties gericht op de rol van mobiliteit ter verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid.

Met betrekking tot het in stand houden van Bewegwijzing wordt op de volgende manier invulling gegeven aan de genoemde hoofddoelen:

- **Betrouwbaarheid (doorstroming):**
Er wordt veel waarde gehecht aan de doorstroming van het (vaar)wegverkeer. Het beleid is erop gericht om hinder zoveel als mogelijk te voorkomen. In dit verband wordt Bewegwijzing geplaatst om het verkeer via een logische en snelle route naar de gewenste bestemming te geleiden.
- **Vestigingsklimaat:**
Op het moment dat de verschillende bedrijventerreinen snel en vlot bereikbaar zijn via routes met zo min mogelijk hindernissen (bebouwde kom, smalle en/of bochtige wegen) dan kan dat voor bepaalde bedrijven en/of bedrijfstakken een meerwaarde zijn om zich in Zeeland te vestigen.
- **Recreatieve mobiliteit:**
Recreatieverkeer is tweeledig. Enerzijds zijn dat de verkeersbewegingen van en naar de recreatieverblijven (hotels, campings etc.) en anderzijds het verkeer van en naar attracties (strand, musea, jaarmarkten etc.) Deze verschillende bestemmingen vragen in sommige gevallen om een eigen bewegwijzing. Deze (object)bewegwijzing dient duidelijk en eenduidig te zijn.
- **Leefbaarheid:**
Het op een juiste wijze inrichten van de bewegwijzing kan de leefbaarheid vergroten. Bewegwijzing kan zodanig geplaatst worden dat doorgaand verkeer niet door de dorps- of stadskern komt. Hier is sprake van een relatie met het punt Vestigingsklimaat.

Er wordt gewerkt aan een opvolger van het Mobiliteitsplan 2016-2019. Mede als gevolg van de komst van de Omgevingsvisie en een aantal aparte uitvoeringsprogramma's zoals Duurzame Mobiliteit en Energietransitie zal de inhoud en strekking van het nieuwe plan anders zijn. Het nieuwe Mobiliteitsplan zal voornamelijk gericht zijn op de infrastructuur en netwerken voor o.a. goederenvervoer, landbouwverkeer en fietsers. Het is nog niet bekend wanneer dit plan bestuurlijk vastgesteld wordt.

3.3.3. Beleid objectbewegwijzering

CROW richtlijn Bewegwijzering 2014 (zie paragraaf 3.2.3) bevat ook richtlijnen voor de objectbewegwijzering. Deze zijn vertaald naar een beleidsregel die onderdeel is van de Omgevingsverordening.

De objectbewegwijzering is in eigendom bij de aanvrager. De gegevens over de objectbewegwijzering zijn voornamelijk verzameld in de database van Revis.

3.3.4. Natuurvisie

In 2017 heeft de Provincie de Natuurvisie 2017-2020 vastgesteld. Dit beleidsplan schetst op hoofdlijnen op welke manier de Provincie invulling geeft aan haar verantwoordelijkheid op gebied van beschermen, ontwikkelen, beheren, herstellen en verbreden van natuur en landschap.

In de beleidsnota Natuurwetgeving (2018) wordt de visie nader uitgewerkt. Zo wordt in het hoofdstuk Gebiedsbescherming aandacht besteed aan de kwaliteit duisternis. In de Omgevingsverordening wijst de provincie (delen van bepaalde) Natura2000 gebieden aan waar duisternis een specifieke waarde voor natuur is. Het grootste deel van deze gebieden ligt echter buitendijks. Een klein deel ligt binnendijks waarvan weer een klein deel raakvlak heeft met de provinciale infrastructuur. De relatie met de bewegwijzering is marginaal. Het betreft enkel de lichtwegwijzers. Waar dit aan de orde is worden de vlaggen voorzien van retroreflecterend materiaal in plaats van ledverlichting (zie ook paragraaf 3.2.1)

3.3.5. Provinciaal Inkoopbeleid 2018

In 2018 heeft de Provincie het Inkoopbeleid 2018 vastgesteld. Dit beleidsplan betreft een actualisatie van het Inkoopbeleidsplan 2016 en bevat een nadere uitwerking en specificering van de Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd) en is gericht op de opdrachten die de Provincie Zeeland in het kader van de uitoefening van haar taken verstrekt.

Onderdelen uit dit beleidsplan die een raakvlak hebben met het in stand houden van de Bewegwijzering:

- Stimuleren van het Zeeuwse midden- en kleinbedrijf (MKB).
- Stimuleren van toepassen van biobased- en circulaire materialen en methoden.

Met betrekking tot de Bewegwijzering kan hier slechts beperkt invulling aan worden gegeven. Op grond van een dienstverleningsovereenkomst is de NBd verantwoordelijk voor de levering en plaatsing van de Bewegwijzering (zie paragraaf 4.2 wordt dit verder uitgewerkt).

3.3.6. Duurzaamheidsbeleid

De Provincie Zeeland heeft met betrekking tot het aspect duurzaamheid geen vastgesteld beleidsplan. Wel dient de Provincie te voldoen aan de verschillende akkoorden die op dit punt zijn gesloten.

In 2015 is het Klimaatakkoord van Parijs gesloten. Dit is verder uitgewerkt in het Nationaal Klimaatakkoord dat eind 2019 is ondertekend. Op grond van dat akkoord dient de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% te zijn afgenomen ten opzichte van 1990 en moet Nederland in 2050 volledig energie- en CO₂-neutraal te zijn. Daarnaast hebben de verschillende Zeeuwse overheden samen met marktpartijen en kennisinstututen de Regionale Energiestrategie (RES) opgesteld. De doelstelling hiervan is ambitieuzer dan die van het nationale Klimaatakkoord. Namelijk, dat er in 2040 in Zeeland geen CO₂ én fijnstof meer wordt uitgestoten. Daarnaast zijn er landelijk doelstellingen met betrekking tot circulariteit. Een daarvan luidt dat in 2023 alle overheidsaanbestedingen 100% circulair worden uitgevraagd. De landelijke doelstellingen worden onderdeel van de Roadmap Circulaire Economie die de Provincie Zeeland opstelt.

De NBd heeft de bevoegdheid om binnen de geldende regelgeving op grond van hun eigen beleid opdrachten in de markt te zetten. De NBd heeft aangegeven de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid te volgen en waar mogelijk ook toe te passen.

Specifiek in relatie tot de infrastructuur heeft de Provincie de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. De doelstelling hiervan luidt dat duurzaamheid in 2020 integraal onderdeel is van alle GWW projecten die worden uitgevoerd. Deze Green Deal eindigt in 2020. De deelnemende partijen hebben aangegeven de samenwerking voort te willen zetten. Dat geldt ook voor Zeeland. Het overleg hierover loopt.

Bij het bepalen van de maatregelen die bijdragen aan het in stand houden van de Bewegwijzering dient invulling te worden gegeven aan de hiervoor genoemde doelstellingen. Dat gebeurt op de volgende manier:

- Minder gebruik materialen en grondstoffen:
 - Cradle2Cradle: Masten kunnen theoretisch zonder verlies van kwaliteit volledig gerecycled worden waardoor er sprake is van 100% hergebruik van het materiaal. In de praktijk wordt dit nog niet heel veel toegepast.
 - Hergebruik van bestaande materialen (masten, vlaggen etc.): Bij het uitvoeren van nieuwbouw- en renovatieprojecten wordt bekeken of het mogelijk is bestaande Bewegwijzering te hergebruiken.
 - Uitvoeren van stabiliteitsmetingen: Op het moment dat de theoretische levensduur van de masten en portalen wordt bereikt worden er zogeheten stabiliteitsmetingen uitgevoerd om te bepalen of de mast of portaal daadwerkelijk het einde van de levensduur is bereikt. Na goedkeuring volgt een garantietermijn van 6 jaar voor de masten en 5 jaar voor portalen. Daarnaast wordt een verwachte restlevensduur afgegeven.
- Verlagen energieverbruik/CO2-uitstoot:
 - Toepassen Ledverlichting: Ledverlichting is vele malen energiezuiniger dan de conventionele tl-verlichting die in de lichtwegwijzers zit. Dit levert een besparing op van 70-75%. Om die reden wordt de tl-verlichting versneld vervangen door led.
 - Toepassen van lichtwegwijzers op wind- en/of zonne-energie: In gebieden waar geen elektriciteitskabel in de directe omgeving aanwezig is worden lichtwegwijzers op zonne-energie toegepast. Technisch is dit al mogelijk. De kosten zijn op dit moment echter nog erg hoog en wegen niet op tegen het voordeel van energiebesparing en CO2-reductie. Een alternatief is dan het toepassen van retroreflecterende wegwijzers.

3.3.7. Overige (interne) regelgeving en plannen

Naast de hiervoor genoemde beleidsplannen is er ook nog andere (interne) regelgeving van toepassing. Concreet gaat het om het volgende:

- Handboek Veiligheid Laagspanningsinstallaties (2015):
- Handboek Calamiteiten Beheer en Onderhoud (2015):

De genoemde handboeken zijn te vinden op: <J:\InfBeh\INFRABEHEER ALGEMEEN\Handboeken & Beheerdocumenten raadplegen\HANDBOEKEN\Handboeken en Beheerdocumenten>

3.4. Uitvoeringskader

In de vorige paragrafen zijn het juridisch- en het beleidskader met betrekking tot het in stand houden van Bewegwijzering beschreven. Daarnaast zijn er ook nog een aantal andere randvoorwaarden en uitgangspunten waar rekening mee moet worden gehouden. Deze komen in deze paragraaf aan bod.

3.4.1. Prestaties-Kosten-Risico's

In het Beheerkader is aangegeven dat in het kader van assetmanagement gezocht wordt naar de voor de verschillende kapitaalgoederen optimale verhouding tussen de prestaties, kosten en risico's. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op deze punten.

Prestaties

Onder prestaties wordt in dit verband verstaan de wijze waarop en mate waarin de Bewegwijzering zijn functie vervult. Vertrekpunt daarbij is dat met het in stand houden van de Bewegwijzering minimaal wordt voldaan aan de basis, dus aan de wet- en regelgeving zoals hiervoor genoemd in de paragrafen 3.2 en 3.3. Met betrekking tot de Bewegwijzering wordt daar als volgt invulling aan gegeven:

- Bewegwijzering voldoet aan de plannen die NBd conform de geldende richtlijnen opstelt.
- Behoudend omgaan met het plaatsen van objectbewegwijzering.
- Reflecterende bewegwijzering in natuurgebieden/natura 2000

Er is géén sprake van differentiatie bij het plaatsen van Bewegwijzering. Alle Bewegwijzering wordt geplaatst conform de CROW Richtlijnen en het aanvullend beleid m.b.t. de objectbewegwijzering. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende provinciale wegen. Daarmee zou het uniforme en continue karakter van de bewegwijzering teniet worden gedaan en dat is niet wenselijk.

Kosten

De kosten betreffen de financiële middelen die nodig zijn om Bewegwijzering gedurende de levensduur in staat te stellen om de prestaties te leveren die er op grond van het Beheerkader van verwacht worden. In dat kader moet worden voldaan aan 'goed rentmeesterschap'. Dat wil zeggen dat er verantwoord moet worden omgegaan met de beschikbare financiële middelen. Ook dit is onderdeel van de basis. Met betrekking tot het in stand houden van Bewegwijzering betekent dit:

- Uitvoeren van maatregelen op grond van uitkomsten van inspecties: Maatregelen worden enkel uitgevoerd als blijkt dat dit ook echt noodzakelijk is. Daarbij wordt tevens bepaald welke maatregelen op basis van de uitkomsten van de inspecties moeten worden uitgevoerd.
- Integraal plannen van maatregelen: Het uitvoeren van maatregelen aan de Bewegwijzering wordt afgestemd op de maatregelen die uitgevoerd moeten worden om de kapitaalgoederen in stand te houden waar een relatie mee is. Op die manier kunnen maatregelen gecombineerd en daarmee efficiënter worden uitgevoerd. Denk daarbij aan kosten van verkeersmaatregelen.
- Gezamenlijk aanbesteden van uitvoeren van maatregelen en leveren van materiaal: De Provincie heeft een dienstverleningsovereenkomst met de NBb (zie paragraaf 4.2). Die verzorgt voor de Provincies o.a. het leveren en plaatsen van de Bewegwijzering. Hiervoor heeft men verdeeld over het land regionaal een aantal contracten op de markt gezet. Door de omvang van deze contracten zou er theoretisch gezien financieel voordeel behaald kunnen worden.

- Energiezuinige ledlampen in lichtwegwijzers: Het gebruik van duurzamere verlichting in lichtwegwijzers betekent een besparing van tot wel 70-75% op de energiekosten.
- Hergebruik van materialen en/of bestaande materialen (masten, vlaggen etc.): Op het moment dat op een bepaalde plaats Bewegwijzering moet worden geplaatst wordt eerst gekeken of het mogelijk is om bestaande Bewegwijzering te hergebruiken.

Risico's

In het Beheerkader zijn de risico's met betrekking tot het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur reeds benoemd. Ten aanzien van Bewegwijzering gaat het concreet om de volgende:

- Verkeersveiligheid (juridisch): Op het moment dat de staat van onderhoud van de Bewegwijzering dermate slecht is dat deze door omwaaien of afbreken schade toebrengt aan het verkeer kan de Provincie daar als wegbeheerder voor aansprakelijk gesteld worden.

Het voorkomen en/of beheersen van deze risico's gebeurt door er voor te zorgen dat:

- Te allen tijde wordt voldoen aan wet- en regelgeving (basis) (paragraaf 3.3)
- De Bewegwijzering in goede staat van onderhoud verkeert (hoofdstuk 4)

3.4.2. Levensduurbenadering

Bij het bepalen van maatregelen die in het kader van het Beheerkader worden uitgevoerd om het kapitaalgoed in stand te houden wordt niet alleen gekeken naar de kosten van de maatregel zelf. Er wordt gezocht naar de optimale balans tussen de kosten gedurende de gehele (rest)levensduur van het (onderdeel) van het kapitaalgoed en de te bereiken doelstellingen. Aandachtspunten daarbij zijn o.a. het zoeken naar en bepalen van afstemming met het in stand houden van andere kapitaalgoederen, het bepalen en uitvoeren van die maatregelen die nodig zijn om de Bewegwijzering op een juiste manier in stand te houden en het uitvoeren van 'goed rentmeesterschap'.

Met betrekking tot Bewegwijzering wordt daar op de volgende manier invulling aan gegeven:

- Uitvoeren van visuele inspecties: Periodiek worden de staat van onderhoud van de masten en portalen visueel beoordeeld.
- Uitvoeren stabiliteitsmetingen: metingen die worden uitgevoerd om vast te stellen of de masten nog voldoen aan de eisen van veiligheid. Deze metingen worden uitgevoerd bij masten en portalen die de theoretische levensduur hebben bereikt.
- Hergebruik en/of recyclen van bestaande masten en portalen: Masten die vrijkomen bij een renovatieproject worden waar mogelijk hergebruikt op een andere locatie.

3.5. Ontwikkelingen

De inhoud van het kader is niet statisch. Dat kan gevolgen hebben voor de Bewegwijzering. Ten aanzien hiervan worden de komende jaren de volgende veranderingen verwacht:

- *Omgevingsvisie*: Het opstellen van een Omgevingsvisie is een verplichting die voortkomt uit de Omgevingswet die, zoals het er nu uitziet, in 2022 in werking treedt. De Omgevingsvisie bevat het toekomstbeeld voor de fysieke leefomgeving van Zeeland. Het beschrijft op hoofdlijnen de samenhang tussen de voorgenomen ontwikkelingen op het gebied van ruimte, water, milieu, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. Het is daarmee een integraal document.
- *CO2-footprint*: De Provincie heeft in 2017 opdracht gegeven om de CO2-footprint van de provinciale infrastructuur vast te stellen. Het streven is om dit periodiek te actualiseren. Het genoemde rapport bevat naast de berekening van de footprint ook een aantal aanbevelingen om de footprint te verlagen.

De komende periode wordt gebruikt om deze aanbevelingen uit te werken en te prioriteren. Bezien wordt op welke manier de Bewegwijzering daaraan een bijdrage kan leveren (recyclen materialen, toepassen materialen met lagere CO₂-uitstoot, levensduurverlengend onderhoud i.p.v. vervangen etc. Daarbij wordt waar mogelijk en van toepassing aansluiting gezocht bij de uitwerking van de RES.

4. Beheerstrategie

4.1. Inleiding

De Uitvoeringsstrategie bevat de nadere uitwerking van het Beheerkader. In de vorige hoofdstukken zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het in stand houden van de Bewegwijzering benoemd. Dit hoofdstuk beschrijft op welke manier de Bewegwijzering concreet in stand wordt gehouden. Een en ander leidt uiteindelijk tot de meerjarige beheer- en onderhoudsplanning (als onderdeel van deze Uitvoeringsstrategie) voor de Bewegwijzering. Zie verder hoofdstuk 5.

De onderwerpen die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn de inkoop- en aanbestedingsstrategie, de onderhouds- en vervangingsstrategie, de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de informatievoorziening en monitoring van de uitgevoerde maatregelen en de plannings- en dekkingsstrategie. Wanneer er bij de verschillende strategieën sprake is van concrete ontwikkelingen dan worden die ook kort aangestipt.

4.2. Samenwerking Nederlandse Bewegwijzeringsdienst (NBd)

In 2010 heeft de minister in samenspraak met de koepelorganisaties van de Nederlandse wegbeheerders besloten om de NBd op te richten. De vorming hiervan is per 1 januari 2015 een feit. Vanaf dat moment is de NBd wettelijk verantwoordelijk voor uniforme bewegwijzering, met een continue plaatsaanduiding, langs alle wegen in Nederland. De Wegenverkeerswet is daarop aangepast. Wegbeheerders zijn sindsdien verplicht hun utilitaire bewegwijzeringsplannen (verwijzingen naar geografische bestemmingen en behoren tot het regionale en/of landelijke systeem van verwijzingen: voor het autoverkeer de blauwe borden met witte letters en voor het fietsverkeer de witte borden met rode letters) voor alle openbare wegvakken in hun beheersgebied te laten voorbereiden en vaststellen door de NBd. Daarnaast zorgt de NBd voor het beheer en onderhoud van de database waarin alle bestaande of nieuw te plaatsen borden zijn opgenomen en wordt bijgehouden of een bord aan vervanging toe is. Hiermee is de planvorming en het databeheer van alle bewegwijzering in Nederland in één hand.

Naast de verplichte taken verzorgt de NBd op verzoek van de afzonderlijke wegbeheerders ook de uitvoering van de opgemaakte bewegwijzeringsplannen (inkoop materialen en plaatsing) en het beheer en (meerjarig) onderhoud van de bewegwijzering. Zeeland heeft hier ook voor gekozen. Hiervoor is met de NBd een dienstverleningsovereenkomst afgesloten.

4.3. Onderhoudsstrategie

Om er voor te zorgen dat Bewegwijzering in goede staat van onderhoud verkeert moeten maatregelen worden getroffen. In deze paragraaf staat beschreven op welke manier deze worden bepaald en uitgevoerd.

4.3.1. Onderhoudsniveau

Het onderhoudsniveau waaraan de provinciale (vaar)weginfrastructuur moet voldoen wordt gekwalificeerd als sober maar doelmatig. Dat geldt ook voor Bewegwijzering. Het niveau dient te voldoen aan de eisen die daaraan op grond van wet- en regelgeving en normen en richtlijnen worden gesteld. Tevens dient er verantwoord te worden omgegaan met de beschikbare financiële middelen. Op grond van de periodiek uit te voeren inspecties (visueel en stabiliteitsmetingen) blijkt jaarlijks welk deel van het areaal aan het gewenste niveau voldoet en welk deel niet. Uitgangspunt daarbij is de theoretische levensduur van de verschillende onderdelen van de Bewegwijzering (zie tabel 3) Bij het bepalen van de benodigde vervanging

en/of onderhoudsmaatregel worden uiteraard ook andere factoren bekeken zoals leeftijd/werking van de verlichting ingeval van een lichtwegwijzer of de openbare verlichting in geval van een combinatiemast.

Het deel van het areaal dat niet voldoet is onder te verdelen in twee categorieën. Dat zijn de categorieën *werkvoorraad en uitgesteld onderhoud*.

Werkvoorraad

Landelijk is het algemeen geaccepteerd dat maximaal 5% van het areaal niet aan het gewenste onderhoudsniveau voldoet. Dat deel wordt aangemerkt als werkvoorraad. De maatregelen die getroffen moeten worden om te zorgen dat die onderdelen van het areaal aan het gewenste niveau voldoen zijn onderdeel van de onderhoudsplanning voor de korte- en lange termijn.

Uitgesteld onderhoud

Als onderhoudsmaatregelen die op grond van de uitkomsten van inspecties niet binnen de geadviseerde periode worden ingepland en uitgevoerd is sprake van uitgesteld onderhoud. Het is in beginsel niet gewenst dat er sprake is van uitgesteld onderhoud. Er kunnen echter argumenten zijn die er voor pleiten om in bepaalde gevallen toch uitgesteld onderhoud te accepteren.

Van het deel van de Bewegwijzering dat niet aan het gewenste niveau voldoet wordt een deel aangemerkt als uitgesteld onderhoud. De oorzaken van het ontstaan van het uitgesteld onderhoud zijn:

- Onvoldoende budget beschikbaar om alle noodzakelijke maatregelen tijdig uit te voeren;
- De betreffende Bewegwijzering is onderdeel van een wegvak of kruising dat binnen afzienbare tijd gereconstrueerd wordt of waarop vanuit andere thema's werkzaamheden uitgevoerd moeten worden.
- Vertraging bij de NBd m.b.t. het inplannen en uitvoeren van de benodigde onderhouds- en vervangingsmaatregelen.

Het is gewenst om geconstateerd uitgesteld onderhoud op een zo kort mogelijke termijn uit te voeren. Bij het inplannen van de maatregelen wordt rekening gehouden met een aantal factoren:

- Integrale afstemming met onderhoudsmaatregelen van andere kapitaalgoederen (te behalen efficiency).
- Ernst van het uitgesteld onderhoud (op grond van de resultaten van de uitgevoerde inspecties) in combinatie met de risico's hiervan voor de (verkeers)veiligheid.
- Beschikbaarheid van de voor de uit te voeren maatregelen benodigde financiële middelen.

Jaarlijks wordt bij het actualiseren van de meerjarige onderhoudsplanning gekeken welk deel van het uitgesteld onderhoud kan worden weggewerkt. Daarbij wordt uiteraard gekeken naar noodzaak en mogelijkheid tot combineren met andere werkzaamheden. In de meerjarenplanning (bijlage 4) is opgenomen dat het uitgesteld onderhoud in de jaren 2021 – 2025 wordt weggewerkt. Daarbij wordt gezocht naar een zo efficiënt mogelijke invulling door werkzaamheden in combinatie met andere maatregelen uit te voeren of gebiedsgericht aan te pakken.

Staat van onderhoud onbekend

Dit is m.b.t. het kapitaalgoed Bewegwijzering niet aan de orde. De staat van onderhoud van het areaal is bekend. De buitendienst inspecteert het areaal periodiek. Er is hierbij wel sprake van een aandachtspunt. Dat betreft het actueel houden van de database door de NBd. Als na het uitvoeren van onderhoud en/of

vervanging de database hierop niet wordt aangepast dan kan dit op termijn wel leiden tot minder inzicht in het areaal en de staat van onderhoud daarvan.

4.3.2. Onderhoudsregime

Theoretische levensduur.

Met betrekking tot het onderhoudsregime wordt met betrekking tot het groot onderhoud als uitgangspunt de theoretische levensduur (van de verschillende onderdelen) van Bewegwijzering genomen. Deze is gebaseerd op verschillende gronden.

Voor Bewegwijzering geeft dat het volgende beeld:

Bewegwijzering				
	Onderdeel	Theoretische levensduur	Uitgangspunt	Opmerkingen
1	Masten	<ul style="list-style-type: none"> • 30 jaar (voorzien van lak of poedercoating of thermisch verzinkt) • 40 jaar (thermisch verzinkt + 1 laklaag of poedercoating) • 50 jaar (thermisch verzinkt + 2 lagen poedercoating) 	Ervaring/opgave leverancier.	Bij aluminium masten is het wenselijk deze na 25 jaar al onder een inspectie te laten vallen (=stabiliteitsmeting). Als stabiliteitsmeting positief is dan wordt zekerheidsgarantie van 6 jaar afgegeven met te verwachten restlevensduur (afhankelijk van de leeftijd van de mast).
2	Portalen	<ul style="list-style-type: none"> • 30 jaar (voorzien van lak of poedercoating of thermisch verzinkt) • 40 jaar (thermisch verzinkt + 1 laklaag of poedercoating) • 50 jaar (thermisch verzinkt + 2 lagen poedercoating) 	Ervaring/opgave leverancier.	Bij aluminium masten is het wenselijk deze na 25 jaar al onder een inspectie te laten vallen (=stabiliteitsmeting). Als stabiliteitsmeting positief is dan wordt zekerheidsgarantie van 5 jaar afgegeven met te verwachten restlevensduur (afhankelijk van de leeftijd van het portaal).
3	Stellages	<ul style="list-style-type: none"> • 32 jaar (staal) 	Ervaring/opgave leverancier.	In de praktijk worden de stellingen regelmatig halverwege al vervangen op het moment dat het bord dat er op gemonteerd is wordt vervangen omdat afmetingen van de borden dan wijzigen.

4	Plaatdelen stellingen	<ul style="list-style-type: none"> • 16 jaar 	Ervaring/opgave leverancier.	Levensduur wordt bepaald door de levensduur van de retroreflecterende folie die op de borden is aangebracht.
5	Wegwijzers	<ul style="list-style-type: none"> • HWW Groot (rond) <ul style="list-style-type: none"> ○ Frames: 40 jaar ○ Tekstplaat: 20 jaar • HWW Klein (rond) <ul style="list-style-type: none"> ○ Arm: 20 jaar • HWW fiets/voetganger <ul style="list-style-type: none"> ○ Arm: 15 jaar 	Ervaring/opgave leverancier	Zowel utilitaire- (blauw en rood) als objectbewegwijzering (bruin). Objectbewegwijzering is niet in beheer en eigendom bij Provincie. Het areaal bevat ook nog een aantal oude types wegwijzers. Deze zijn nagenoeg allemaal uitgefaseerd. De komende jaren zullen de laatste worden vervangen.
6	Lichtwegwijzers	<ul style="list-style-type: none"> • Groot (rond) <ul style="list-style-type: none"> ○ Frames: 34 jaar ○ Tekstplaat: 17 jaar ○ Verlichtingsunit: 6 jaar 	Ervaring/opgave leverancier.	Zowel utilitaire- (blauw en rood) als objectbewegwijzering (bruin). Objectbewegwijzering is niet in beheer bij Provincie. Conventionele verlichting (TL) wordt versneld uitgefaseerd. Bij het vervangen van ledverlichting is de vervanging van de uithanger leidend.

Tabel 3: Theoretische levensduur Bewegwijzering, februari 2021

Kritieke onderdelen

Bij de Bewegwijzering is er geen sprake van kritieke onderdelen. Er wordt bij het in stand houden van de Bewegwijzering geen onderscheid gemaakt in tracés. Zie ook paragraaf 3.4.1 van deze Uitvoeringsstrategie.

Onderhoudsstrategie

Voor het onderhoud aan de Bewegwijzering worden de volgende strategieën gehanteerd.

- Storingsafhankelijk onderhoud: Onderhoud pas uitvoeren nadat onderdelen defect zijn of wanneer er storing optreedt. Dat is het geval bij de verlichting in lichtwegwijzers. Als de huidige tl-verlichting kapot is wordt deze vervangen door led. Op dat moment worden gelijk alle tl-lampen in de betreffende lichtwegwijzers vervangen.
- Toestandsafhankelijk onderhoud: Uitvoeren van onderhoud op grond van uitgevoerde inspecties. De uitkomsten van de inspecties worden vergeleken met vooraf vastgestelde criteria waaraan de onderdelen van de Bewegwijzering moet voldoen. Dat is het o.a. het geval bij de NEN-inspecties en stabiliteitsmetingen.

Ten aanzien van de verschillende onderdelen van Bewegwijzering is sprake van verschillende theoretische (ontwerp)levensduren. De (groot) onderhoudscycli zijn gebaseerd op de theoretische (ontwerp)levensduur en/of de door de leverancier en/of aannemer geadviseerde onderhoudstermijnen. Vervolgens wordt op grond van de uitkomsten van de uitgevoerde inspecties (zie hieronder) het feitelijke jaar van onderhoud bepaald als ook de maatregelen die concreet moeten worden uitgevoerd.

Omdat er sprake is van verschillende (ontwerp)levensduren dienen de (groot) onderhoudscycli van de onderdelen van Bewegwijzering op elkaar afgestemd te worden. Daar wordt op de volgende manier invulling aan gegeven:

- Ledverlichting: Er wordt gekeken naar de levensduur van het frame. Daar wordt een keuze gemaakt deze wel of niet te vervangen. Tekstplaten worden wel vervangen bij het ombouwen van conventioneel naar led.

Inspecties

In het kader van de onderhoudsstrategie worden er periodiek inspecties uitgevoerd. Dat gebeurt deels door medewerkers van de afdeling Infrastructuur en Vastgoed en deels door daarin gespecialiseerde externe partijen. De frequentie waarin de inspecties worden uitgevoerd is afhankelijk van de aard van (het onderdeel van) de Bewegwijzering.

Met betrekking tot Bewegwijzering is sprake van de volgende inspecties:

#	Soort	Frequentie	Uitvoerende	Opmerkingen
1	NEN 3140	1x/5jaar	Extern	Enkel lichtwegwijzers.
2	Stabiliteitsmetingen	<ul style="list-style-type: none"> • Masten: 1x/6 jaar • Portalen: 1x/5 jaar 	Extern	Start pas na bereik van theoretische levensduur Eventueel kan ook een visuele inspectie aanleiding zijn voor stabiliteitsmeting.

				Bij aluminium masten na 25 jaar stabiliteitsmetingen. Reden hiervoor is dat er nog geen ervaringscijfers zijn over daadwerkelijke technische levensduur.
3	Reguliere schouwronde	Minimaal 3 x per week	Buitendienst	
4	Controle openbare verlichting	Jaarlijks in 1 ^e kwartaal	Buitendienst	Controle van de verlichting in de lichtwegwijzers en de staat van de bewegwijzering in het algemeen. .

Tabel 4: overzicht inspecties Bewegwijzering, februari 2021.

De uitkomsten van de inspecties vormen mede de input voor het bepalen van de onderhouds- en vervangingsmaatregelen.

Storingsdienst

Er is geen sprake van een storingsdienst voor de Bewegwijzering. In geval van storing en calamiteiten aan de lichtwegwijzers wordt de onderhoudsaannemer van de Openbare Verlichting ingeschakeld. In andere gevallen wordt per geval en afhankelijk van de aard en locatie een lokale aannemer ingeschakeld.

Soorten onderhoud

Bij de uitvoering van het onderhoud van Bewegwijzering wordt onderscheid gemaakt in twee soorten onderhoud. Bij de nadere invulling daarvan is aansluiting gezocht bij de definities uit het BBV.

De verschillende soorten onderhoud zijn:

- Dagelijks en klein onderhoud:
 - Preventieve maatregelen en dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om het kapitaalgoed in goed werkende en veilige staat te houden tegen een van te voren vastgesteld kwaliteitsniveau (definitie BBV). Het betreft planbare technische onderhoudsmaatregelen met een frequentie ≥ 1 x/jaar.
 - Niet-planbare onderhoudsmaatregelen (storingen en schade). Het is op voorhand niet aan te geven met welke frequentie deze maatregelen moeten worden uitgevoerd.
 - Kosten van deelname aan samenwerkingsverbanden, abonnementskosten etc.

Ten aanzien van de planbare onderhoudsmaatregelen gaat het concreet om:

Onderdeel	Frequentie /jaar	Aard van de maatregel	Opmerkingen	
1	Dienstverleningsovereenkomst NBd	1x/jaar	Voorbereiden en laten uitvoeren van onderhouds- en vervangingsmaatregelen.	Gebaseerd op een vast tarief per object.
2	Storingen	Variabel	Opheffen van storingen. Aard van maatregelen is variabel.	Heeft alleen betrekking op de lichtwegwijzers. Uitgevoerd door onderhoudsaannemer Openbare Verlichting. Ingeval van kabelstoring en/of defecte zekering lost die het op.

Tabel 5: dagelijks/klein onderhoud Bewegwijzering, februari 2021

- Groot onderhoud:
 - Uitvoeren van correctieve maatregelen als gevolg van slijtage na een langere periode van gebruik om een het kapitaalgoed in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. Groot onderhoud dient zich in de regel aan, is daarom vaak gepland, is veelal ingrijpend van aard en betreft een groot of belangrijk deel van het kapitaalgoed. Het betreft planbare technische onderhoudsmaatregelen met een frequentie < 1x/jaar.
 - Periodiek uitvoeren van inspecties.
 - Vervangen van (onderdelen) van de Bewegwijzering.

Concreet gaat het daarbij om:

Onderdeel	Frequentie /jaar	Aard van de maatregel	Opmerkingen	
1	Inspectie Lichtwegwijzers	1x/5jaar	Uitvoeren inspectie	Inspectie conform norm. Visuele inspecties vinden doorlopend plaats. NEN-inspecties op basis van het 'E-bestek'.
2	Herstelwerkzaamheden Bewegwijzering	Variabel	Diverse	Uitvoeren maatregelen o.g.v. uitkomst inspecties.
3	Stabiliteitsmetingen masten en portalen	Masten: 1x/6 jaar	Uitvoeren metingen	Meting wordt uitgevoerd op moment dat

		Portalen: 1x/5 jaar		theoretische levensduur is bereikt. Of bij twijfel na een visuele inspectie. In het buitengebied kan de levensduur van de mast korter zijn a.g.v. zeewind.
4	Vervangen masten, portalen en stellingen	<ul style="list-style-type: none"> • Masten: 1x/30-50 jaar (afhankelijk van manier van bewerken) • Portalen: 1x/X jaar • Stellingen: 1x/32 jaar (vaak eerder in combinatie met bord). Z Zie ook tabel 3. 	Vervangen	Als n.a.v. stabiliteitsmeting blijkt dat mast niet meer voldoet wordt deze vervangen. Op grond van metingen dient ca. 10% van de gemeten masten te worden vervangen.
5	Vervangen Uithangers	1x/12-40jaar (afhankelijk van type frame en bord). Zie ook tabel 3.	Vervangen	Op grond van uitkomsten inspecties
6	Vervangen lampen lichtwegwijzers	<ul style="list-style-type: none"> • TL: 4 jaar/17.000 branduren • LED: 20 jaar/50.000 branduren 	Vervangen van lampen	<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen lampen gebeurt o.g.v. technische levensduur. • TL-lampen worden versneld uitgefaseerd. • Ledlampen worden vervangen op het moment dat de armatuur wordt vervangen.

7	Conserveren masten	1x/7 jaar		Wordt uitgefaseerd. Geschilderde masten worden vervangen door thermisch verzinkte masten.
---	--------------------	-----------	--	---

Tabel 6: groot onderhoud Bewegwijzering, februari 2021

Uitgesteld onderhoud is in beginsel geen aparte onderhoudscategorie. Dit kan voorkomen binnen beide hiervoor genoemde categorieën.

4.3.3. Ontwikkelingen

In het kader van de onderhoudsstrategie zijn ten aanzien van Bewegwijzering de volgende ontwikkelingen van belang:

- Uitfaseren TL lampen bij lichtwegwijzers: dit type lampen worden vervangen door ledlampen. Deze lampen hebben een langere levensduur en zijn energiezuiniger.
- Uitfaseren geschilderde masten en portalen: Een deel van het areaal is geschilderd. Dat is nadelig voor het milieu, brengt hogere onderhoudskosten met zich mee en betekent hinder voor de weggebruiker. Bij het vervangen van geschilderde masten komen daar thermisch verzinkte masten voor in de plaats.
- Differentiatie van onderhoudsregime: Op dit moment wordt er, m.u.v. waar dit al op grond van regelgeving gebeurt, geen onderscheid gemaakt tussen de Bewegwijzering op de verschillende wegen. De komende periode zal bekeken worden of het nodig en/of wenselijk is om dat wel te doen. Daarbij kan worden gekeken naar belangrijkheid van en/of doorstroming op bepaalde onderdelen van het provinciaal wegennet.

4.4. Vervangingsstrategie

Deze Uitvoeringsstrategie is gericht op het in stand houden van Bewegwijzering. Er komt echter een moment dat het uitvoeren van onderhoud niet meer toereikend is om het Kapitaalgoed op het gewenste niveau te laten presteren. In dat geval dient het kapitaalgoed (of onderdelen daarvan) te worden vervangen. De gronden waarop bepaald wordt wanneer deze vervanging plaatsvindt en de vorm waarin kunnen per (onderdeel van het) kapitaalgoed verschillen. Het bepalen van het feitelijke moment van vervanging gebeurt op grond van een integrale afweging waarbij ook het onderhouds- en vervangingsvraagstuk van andere kapitaalgoederen wordt betrokken. Hier is een directe koppeling naar de in paragraaf 4.3.2 genoemde levensduren en momenten van vervanging.

Op het moment dat (een onderdeel van) de Bewegwijzering wordt vervangen dient de keuze gemaakt te worden om het betreffende (onderdeel van het) kapitaalgoed te vervangen door precies hetzelfde of dat er bij het vervangen rekening wordt gehouden met wat er op dat moment van het betreffende (onderdeel van het) kapitaalgoed wordt gevraagd. In het laatste geval is sprake van 'waarde toevoegen'. In beginsel wordt uitgegaan van het laatste. De omgeving waarin de infrastructuur zich bevindt is immers constant in beweging waardoor ook de functie van de Bewegwijzering aan wijziging onderhevig is.

4.5. Inkoop- en aanbestedingsstrategie

Het Inkoopbeleid Provincie Zeeland vormt de basis voor het verlenen van opdrachten voor maatregelen die gericht zijn op het in stand houden van Bewegwijzering. Daarnaast is er sprake van een dienstverleningsovereenkomst tussen de Provincie en de NBd. Het overgrote deel van de onderhouds- en vervangingsmaatregelen gebeurt door of onder verantwoordelijkheid van de NBd. Die heeft hiervoor contracten afgesloten met verschillende opdrachtnemers. Daarbij is men gehouden aan de vigerende aanbestedingsregelgeving. De Provincie is hierin geen partij.

4.5.1. Aanbesteding

Concreet wordt voor Bewegwijzering op de volgende manier invulling gegeven aan de inkoop en opdrachtverlening:

#	Onderdeel	Aanbestedingsvorm	Opmerkingen
2	Inspecties	Visueel: intern NEN: via E-bestek	Visuele inspecties door buitendienst. NEN-inspecties zijn opgenomen in het E-bestek.
3	Uitvoeren van onderhoud a.g.v. uitkomst inspecties.	Via NBd	NBd contracteert op grond van Dienstverleningsovereenkomst een aannemer.
4	Stabiliteitsmetingen	Extern via Rei-Lux	
5	Planmatig vervangen van onderdelen a.g.v. uitkomsten inspecties/metingen.	Via NBd	NBd contracteert op grond van Dienstverleningsovereenkomst een aannemer.
6	Ad hoc vervangen van onderdelen a.g.v. schade of storing	Via NBd	NBd contracteert op grond van Dienstverleningsovereenkomst een aannemer.
7	Civiele projecten met bewegwijzering	Via NBd	NBd contracteert op grond van Dienstverleningsovereenkomst een aannemer.
8	Opstellen bewegwijzeringsplannen	Via NBd	Wettelijke taak
9	Muteren database	Via NBd	Wettelijke taak

4.5.2. Ontwikkelingen

Met betrekking tot de manier waarop het inkoop- en aanbestedingsproces met betrekking tot deze Uitvoeringsstrategie wordt ingevuld zijn er de volgende ontwikkelingen:

- Naast de Uitvoeringsstrategieën die per kapitaalgoed worden opgemaakt zal er ook een overkoepelende Uitvoeringsstrategie voor opdrachtverlening worden opgesteld. De invloed hiervan op de Bewegwijzering zal vanwege de Dienstverleningsovereenkomst met de NBd en de wettelijke taak die deze partij m.b.t. daartoe heeft beperkt zijn. Het streven is om deze Uitvoeringsstrategie gedurende de looptijd van deze Uitvoeringsstrategie op te maken en vast te laten stellen.

4.6. Informatiebeheer-en Monitoringsstrategie

Het is belangrijk dat er voldoende kennis beschikbaar is van de kwantitatieve en kwalitatieve staat van het areaal. Op die manier kunnen namelijk op de juiste gronden prioriteiten worden gesteld met betrekking tot het moment dat er aan de verschillende onderdelen van het areaal onderhoudsmaatregelen moeten worden getroffen.

De informatie over Bewegwijzering dient voor een ieder die voor de uitvoering van de werkzaamheden over deze informatie dient te beschikken beschikbaar en benaderbaar te zijn.

De Uitvoeringsstrategie 'Informatiebeheer en monitoring' vormt de basis voor de manier waarop het informatiebeheer en monitoring met betrekking tot het in stand houden van Bewegwijzering is geregeld.

In de volgende paragraaf wordt beschreven op welke manier daar voor Bewegwijzering invulling aan wordt gegeven. Daarna wordt ingegaan op de manier waarop de geplande en uitgevoerde onderhoudsmaatregelen worden gemonitord.

4.6.1. Informatiebeheer

Het areaal van de Bewegwijzering is opgenomen in de database van de NBd. Op het moment dat er wijzigingen worden aangebracht als gevolg van o.a. nieuwbouwprojecten of het vervangen van bestaande Bewegwijzering dan wordt dit direct verwerkt in de betreffende database. Dit is een wettelijke taak van de NBd. Op die manier zijn de gegevens over het areaal in principe altijd actueel. Er bestaat op dit moment (nog) geen koppeling met het eigen informatiebeheersysteem iAsset. Het ontbreken daarvan levert geen problemen op. Het tijdig aanpassen van de database door de NBd a.g.v. wijzigingen in het areaal is een continu aandachtspunt.

Het aanpassen van de gegevens gebeurt aan de hand van een standaard format dat de aannemer die de werkzaamheden uitvoert dient in te vullen en overleggen. Dit loopt op grond van de Dienstverleningsovereenkomst via de NBd.

Nadere informatie volgt op het moment dat de Uitvoeringsstrategie voor Informatiebeheer en monitoring is opgesteld.

4.6.2. Monitoring

Op dit moment vindt er afgezien van de eerder in paragraaf 4.3.2 genoemde periodieke inspecties geen monitoring plaats.

Mogelijk dat de inhoud van deze paragraaf wijzigt op het moment dat de Uitvoeringsstrategie voor Informatiebeheer en monitoring is opgesteld.

4.6.3. Ontwikkelingen

Met betrekking tot de manier waarop de informatiebeheer- en monitoringsstrategie in het kader van deze Uitvoeringsstrategie wordt ingevuld zijn er de volgende ontwikkelingen:

- Naast de Uitvoeringsstrategieën die per kapitaalgoed worden opgemaakt zal er ook een overkoepelende Uitvoeringsstrategie voor informatiebeheer en monitoring worden opgesteld. Deze zal ook van invloed zijn op de informatiebeheer- en monitoringsstrategie van Bewegwijzering.

4.7. *Planningsstrategie en dekkingsmethode*

De meerjarige beheer- en onderhoudsplanning uit de Uitvoeringsstrategie heeft een tijdhorizon van 10 jaar. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de provinciale begroting gevolgd. Dat betekent dat bij de behandeling van de voorjaarsnota reeds het concept van de beheer- en onderhoudsplanning, inclusief de inschatting van de daarvoor benodigde financiële middelen voor het jaar daarop, gereed is.

Op het moment dat sprake is van concrete feitelijke cijfers worden die gehanteerd. Dat is bijvoorbeeld het geval als er gegevens beschikbaar zijn van recent uitgevoerde inspecties of wanneer uit te voeren maatregelen reeds concreet zijn beschreven in bestekken en daarvoor (besteks)ramingen zijn gemaakt.

Veel inspecties worden pas uitgevoerd nadat de voorjaarsnota is vastgesteld. De periode tussen de voorjaars- en najaarsnota wordt dan ook gebruikt om de onderhoudsplanning verder te concretiseren. Bij de voorbereiding van de behandeling van de najaarsnota moet er duidelijkheid zijn over de onderhoudsmaatregelen die het daaropvolgende jaar uitgevoerd moeten worden als ook over de daarvoor benodigde financiële middelen. In de praktijk zal er enkel voor de eerste planningsjaren sprake zijn van concrete cijfers. Naarmate een jaar van uitvoering zich verder in de tijd bevindt dan zal de begroting voornamelijk gebaseerd zijn op theoretische cijfers gebaseerd op normkosten.

De voorschriften met betrekking tot het opmaken van de provinciale (meerjaren)begroting en verantwoording via de jaarstukken zijn opgenomen in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) van het ministerie van BZK, de notitie materiele vaste activa van de commissie BBV en nader ingevuld voor onze provincie in de financiële verordening van de Provincie Zeeland. Daarnaast is ook de ERI-toets van belang. Dit stroomschema geeft aan of een bepaalde maatregel valt onder klein onderhoud, groot onderhoud of vervanging/reconstructie. Zie ook hieronder in paragraaf 4.7.1 en bijlage 2 voor meer informatie.

In bijlage 3 is aangegeven wat de planning voor Bewegwijzering betekent. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de Provincie gevolgd.

4.7.1. Dekkingsmethode

De in paragraaf 3.5.3 benoemde soorten onderhoud hebben ieder hun eigen dekkingssystematiek. Voor Bewegwijzering gaat het concreet om de volgende:

- *Exploitatiebudget (dagelijks/klein onderhoud)*

Hieronder vallen:

- Beheer, onderhoud database NBd.
- De Kosten die te maken hebben met het oplossen van storingen, schades en/of calamiteiten.
- Kosten voor het schoonmaken van de bewegwijzering
- De kosten die samenhangen met het gebruik van onderhoudspakketten, abonnementen etc.

De genoemde kosten komen ten laste van de exploitatiebudgetten in het jaar dat de kosten ook daadwerkelijk worden gemaakt. De exploitatiebudgetten worden periodiek geactualiseerd. Dat gebeurt aan de hand van de wijzigingen van het areaal en de toe te passen indexering die organisatiebreed wordt toegepast.

- *Reserve groot onderhoud (groot onderhoud)*

Op grond van de financiële verordening van de Provincie Zeeland hebben PS in november 2018 bij het vaststellen van de begroting en najaarsnota een reserve groot onderhoud infrastructuur ingesteld. Deze heeft een planperiode van minimaal 10 jaar.

Concreet gaat het om de volgende maatregelen:

- Inspectie lichtwegwijzers
- Herstelwerkzaamheden Bewegwijzering
- Conserveren masten en portalen
- Vervangen masten/portalen/stellages en vlaggen

De hoogte van de reserve wordt jaarlijks aangepast aan de hand van het geactualiseerde meerjarenprogramma. Dit meerjarenprogramma bepaalt tevens de jaarlijkse toevoeging (dotatie) aan de reserve.

- *Investeringskrediet (investering/reconstructie/renovatie/levensduurverlengende investering)*

Voor maatregelen die vallen onder de categorie investering/reconstructie dient per geval apart een investeringskrediet te worden aangevraagd.

De zogenoemde activeringsgrens voor Bewegwijzering wordt analoog aan die van de andere kapitaalgoederen (m.u.v. VRI's) op € 250.000 gelegd. De afschrijvingstermijn is 30 jaar. Dat houdt in dat investeringen onder deze grens niet geactiveerd worden, maar binnen de onderhoudsreserve (groot onderhoud) verwerkt worden. Voor Bewegwijzering is er geen sprake van vervangingsinvesteringen die de activeringsgrens overschrijden, waardoor er voor de komende 10 jaar vooralsnog geen investeringskredieten aangevraagd worden.

De dekking van de uit te voeren onderhoudsmaatregelen wordt jaarlijks voorafgaand aan het vaststellen van de geactualiseerde Uitvoeringsstrategie afgestemd met de afdeling Financiën.

ERI-toets

Om te bepalen onder welke financieringsmethodiek een onderhoudsmaatregel valt is de ERI-toets opgesteld. Als de vragen in dit stroomschema worden beantwoord volgt daaruit de dekkingssystematiek. De ERI-toets is als bijlage 2 bij deze Uitvoeringsstrategie gevoegd.

4.7.2. Ontwikkelingen

Ten aanzien van de plannings- en dekkingstrategie zijn er met betrekking tot Bewegwijzering de volgende ontwikkelingen:

- De trend van de aantrekkende markt zet door. Dat heeft zijn weerslag op de tarieven die de verschillende opdrachtnemers aanbieden voor het uitvoeren van werkzaamheden. Deze stijgen nog steeds. Dat geldt ook voor de prijzen van materialen (staal en aluminium).
- Het aantal marktpartijen dat zich bezighoudt met onderhoud en vervanging van Bewegwijzering neemt steeds verder af. Dat kan op termijn nadelige gevolgen hebben voor tariefstelling en tijdig uitvoeren van de onderhouds- en vervangingsplanning. .

Op dit moment zijn de effecten van de genoemde ontwikkelingen a.g.v. de raamcontracten waar de NBd mee werkt nog niet heel groot.

5. Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud

5.1. Meerjarenprogramma

Op grond van het Beheerkader en de gekozen Beheerstrategie (hoofdstuk 4) is een meerjarenprogramma opgemaakt met betrekking tot de uit te voeren onderhoudsmaatregelen aan het areaal van Bewegwijzering zoals dat in hoofdstuk 2 is beschreven. Het meerjarenprogramma heeft een looptijd van tien jaar.

Bijlage 4 bevat het meerjarenprogramma van de geplande onderhouds- en vervangingsmaatregelen met de daarvoor benodigde (geschatte) financiële middelen voor de periode 2022-2031.

5.2. Toelichting op de meerjarenplanning

De meerjarenplanning wordt jaarlijks geactualiseerd. Dan vindt opnieuw de check plaats of de opgenomen maatregelen moeten worden bijgesteld. Zowel voor wat betreft de aard van de maatregelen als het geplande jaar van uitvoering. Daarbij vindt afstemming plaats met de werkzaamheden op andere kapitaalgoederen. Tevens worden op dat moment de voor de uit te voeren maatregelen opgenomen benodigde budgetten tegen het licht gehouden en waar nodig geactualiseerd

Ten aanzien van de cijfers zoals die hiervoor in de meerjarenplanning zijn opgenomen geldt het volgende:

- Onder de genoemde bedragen vallen:
 - De kosten van de maatregel (inclusief de toekomstige kosten van dagelijks en/of groot onderhoud).
 - De kosten van inhuur van personeel als dat voor een specifiek (deel van een) project nodig is (opmaak contractdocumenten, projectleider, toezicht etc.).
 - Kosten van NBd.
 - Kosten van inspecties gericht op het inventariseren van de staat van onderhoud.
 - Administratieve lasten (bijvoorbeeld m.b.t. het verkrijgen van vergunningen en ontheffingen als die benodigd zijn voor het uitvoeren van maatregelen).
- Tot de bedragen horen niet:
 - Loonkosten van Provinciale medewerkers.
 - Bedrijfsvoeringskosten zoals telefoonkosten, licenties, dienstreizen, opleidingen etc.
 - Kosten van onderzoeken en advisering waar deze verder gaan dan inspecties.
- De genoemde bedragen zijn excl. BTW. De Provincie kan op grond van het BTW-compensatiefonds de aan de opdrachtnemers betaalde BTW compenseren. Op die manier werkt de BTW niet kostenverhogend.
- De in de meerjarenplanning opgenomen bedragen zijn gebaseerd op zowel normkosten, ervaringscijfers van gelijksoortige eerder uitgevoerde onderhoudsmaatregelen als op grond van (extern) opgemaakte kostenramingen. De bestekraming en de uiteindelijke werkelijke kosten zullen daarvan afwijken omdat die bepaald worden door de markt (vraag en aanbod) op dat moment.
- De bedragen bevatten géén percentage voor 'onvoorzien'. Op grond van de financiële spelregels voor het inrichten van een reserve is dat niet toegestaan. Op het moment dat voor de uit te voeren maatregelen een bestekraming moet worden opgemaakt dan wordt deze wel opgenomen. Op dat moment kan het zo zijn dat de bestekraming daardoor hoger uitvalt dan het beschikbare budget zoals opgenomen in de meerjarenplanning. De hoogte van de post onvoorzien wordt definitief vastgesteld op het moment van opdrachtverlening. Uitgangspunt daarbij is dat de hoogte van de post onvoorzien 10% van de aanneemsom van de maatregel bedraagt. Dekking van de post onvoorzien is niet opgenomen

in de reserve groot onderhoud. Hiervoor is een apart budget beschikbaar. Ingeval van een investeringskrediet wordt wel 10% voor onvoorzien opgenomen.

- De in de meerjarenplanning opgenomen bedragen worden ieder jaar bij het actualiseren van de meerjarenplanning bijgesteld aan de hand van het op dat moment geldende prijsniveau. Daarbij wordt gebruik gemaakt van:
 - Afspraken over aanpassing van tarieven zoals opgenomen in de verschillende contracten en/of interne spelregels.
 - Kennis van de markttarieven o.g.v. algemeen beschikbare indexcijfers en/of ervaringscijfers van uitgevoerde vergelijkbare werkzaamheden.

5.3. Ontwikkelingen

Op dit moment is de corona-crisis nog zeer actueel. Veel ondernemingen ervaren hier de negatieve gevolgen van. Ook de opdrachtnemers in de infrastructuur. Het is nog niet duidelijk hoe lang deze situatie voortduurt en wat de consequenties op de lange termijn zullen zijn in de zin van hogere tarieven als gevolg van te nemen maatregelen in de bedrijfsvoering, leveringsproblemen van materialen en capaciteitsgebrek om maatregelen voor te bereiden en uit te voeren. Feit is dat ook de komende jaren onderhouds- en vervangingsmaatregelen genomen moeten worden om de bewegwijzering in stand te houden. Met de NBd zal vinger aan de pols worden gehouden.

Bijlage 1 Wettelijk kader

Bij het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur is de Provincie gehouden aan vigerende wet- en regelgeving, vastgesteld beleid en de van toepassing zijnde normen en richtlijnen. Een aantal van deze zaken is van toepassing op het gehele Provinciaal areaal terwijl andere slechts betrekking hebben op enkele of slechts één kapitaalgoed. Deze bijlage bevat de wetgeving die op alle kapitaalgoederen van toepassing is. In paragraaf 3.2 van de verschillende Uitvoeringsstrategieën komt de wet- en regelgeving aan bod die specifiek betrekking heeft op het betreffende kapitaalgoed.

Wet- en regelgeving

Burgerlijk wetboek

In het Burgerlijk wetboek (BW) wordt de verhouding geregeld tussen burgers onderling en tussen burgers en de overheid waarbij de overheid en de burger een gelijkwaardige positie innemen. Van de onderwerpen die in het BW worden behandeld hebben er slechts een aantal betrekking op de rol van de Provincie als (vaar)wegbeheerder. De belangrijkste daarbij zijn de boeken 5 (zakelijke rechten) en 6 (verbintenissenrecht algemeen). Met betrekking tot boek 5 is het recht van eigendom van de onroerende zaken zoals de wegen en de bomen die in de berm staan het belangrijkste zakelijk recht. Op dat punt is ook sprake van een relatie met de Wegenwet. Ten aanzien van boek 6 rust op de (vaar)wegbeheerder de verplichting er voor te zorgen dat de toestand van de (vaar)weg veiligheid van personen of zaken niet in gevaar brengt. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in risicoaansprakelijkheid (gebreken aan de (vaar)weg, ofwel de technische staat ervan) en schuldaansprakelijkheid (gebreken op en rondom de (vaar)weg, ofwel de dienstverlening er omheen).

Wegenwet

De wegenwet heeft betrekking op wegen die bestempeld zijn als openbaar en daarmee voor een ieder toegankelijk. In beginsel geldt dit voor alle wegen die de Provincie in beheer heeft. De belangrijkste bepalingen uit de Wegenwet die een relatie hebben met het Beheerkader betreffen de artikelen die gaan over de onderhoudsplicht. De wegbeheerder is verplicht om er voor te zorgen dat een weg waarvoor hij verantwoordelijk is in goede staat van onderhoud verkeert. Er is sprake van een relatie tot de Wegenverkeerswet 1994 en de Wegenverordening Zeeland 2010.

Bouwbesluit

Een bouwwerk mag geen gevaar opleveren voor bewoners, gebruikers en omgeving. Daarom heeft de overheid in het Bouwbesluit 2012 voorschriften voor veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu vastgelegd. Een bouwwerk moet altijd voldoen aan die voorschriften. Met het uitvoeren van de instandhoudingsmaatregelen dient daar rekening mee te worden gehouden.

Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)

De wegenverkeerswet heeft betrekking op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten. De wegenverkeerswet vormt de basis voor de regelgeving van het wegverkeer in Nederland. Een aantal hoofdlijnen is nader uitgewerkt in een aantal 'Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB)'. Één daarvan is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) waarin alle verkeersregels en verkeerstekens zijn opgenomen die in Nederland van toepassing zijn. Een andere AMvB is het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Wegenverordening Zeeland 2010 (gewijzigd in 2012)

De Provinciale wegen vervullen een functie in het vervoersnetwerk in Zeeland. Om deze functie goed uit te kunnen oefenen hebben ze een bepaalde inrichting en moeten ze op een dusdanige wijze worden onderhouden dat deze functie in stand blijft. Vanuit dat oogpunt is het voor derden niet zondermeer toegestaan om wijzigingen aan te brengen aan de inrichting. In de Wegenverordening staan voorschriften over wat wel en niet mag rondom de provinciale wegen. Voor sommige zaken zoals het aanbrengen van een dam of het leggen van kabels en leidingen is het mogelijk een ontheffing aan te vragen.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en de waterkeringen. Ook bevat de wet enkele bijzondere zorgplichten en regels voor de aanleg en beheer van waterstaatswerken. De wet is onder meer gericht op het voorkomen en beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. De Waterwet bevat de wettelijke basis voor onder andere het regionaal waterplan dat de Provincie opstelt. De Waterwet heeft daarnaast tot doel om de samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening te verbeteren.

Waterverordening

De Provincie Zeeland heeft de regels uit de Waterwet nader uitgewerkt in de Waterverordening Provincie Zeeland. De verordening heeft betrekking op het beheer van de watersystemen, waterkeringen, oppervlaktewater en grondwaterlichamen. Het waterschap Scheldestromen voert de meeste beheertaken uit. Daarnaast geeft de Waterverordening invulling aan het waterbeleid zoals dat is neergelegd in het Omgevingsplan Zeeland. De verordening bevat ook regels met betrekking tot het gebruik van het Kanaal door Walcheren voor bijvoorbeeld het plaatsen van borden en constructies of het leggen van kabels en leidingen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan ontheffing worden aangevraagd.

Wet Natuurbescherming

De Wet Natuurbescherming beschermt de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De Provincie is ten aanzien hiervan sinds 2017 het bevoegd gezag. In die hoedanigheid is de Provincie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen en ontheffingen. De Wet Natuurbescherming bevat ook de regelgeving en voorschriften die voorheen in de Flora en Faunawet en de Boswet waren opgenomen. Die zijn vooral van belang bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan bermen en bomen.

Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd 2016)

Bij aanbesteden van opdrachten voor het uitvoeren van maatregelen aan de (vaar)weginfrastructuur dient de Provincie te voldoen aan de aanbestedingswet 2012. Met deze wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De wet bevat regels voor aanbestedingen onder en boven de Europese drempelbedragen. Een aantal bepalingen uit de aanbestedingswet zijn nader uitgewerkt. Dit zijn onder andere de Gids Proportionaliteit en het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW 2016). De ARW 2016 beschrijft de procedures voor het aanbesteden van opdrachten voor werken. De aanbestedingswet 2012 heeft een relatie met het Provinciaal inkoopbeleid 2016.

Bijlage 2

ERI-TOETS



Bijlage 3 Planningsstrategie

Onderwerp		Termijn	Actiehouder	Toelichting
Voorjaarsnota				
Actualiseren meerjarenplanning		November/ december	Themabeheerder	Korte termijn: Inspecties worden uitgevoerd zoals beschreven in paragraaf 4.2.2 Lange termijn: theoretisch
Maken globale kostenraming		November/ december	Themabeheerder	Het betreft een eerste inschatting van de kosten op grond van normkosten/eenheidsprijzen voor de verschillende maatregelen. Op het moment dat de maatregelen worden aanbesteed wordt er een bestekraming gemaakt.
Integrale afstemming	Kapitaalgoederen: <ul style="list-style-type: none"> • Openbare Verlichting • Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen • Dienstverlening • Verharding 	December/ januari	Thema Infra in samenwerking met Team Programmeren	Interne afstemming met de themabeheerders van de verschillende kapitaalgoederen.
	Investeringsagenda	December/ januari	Team Programmeren	Afstemming met ambtelijk opdrachtnemer Investeringsagenda Wegen.
	Afstemming Financiën	December/ januari	Team Programmeren	In beeld brengen van de gevolgen voor de budgetten van de verschillende soorten onderhoud.
Concept meerjarige onderhoudsplanning (10 jaar) gereed (inclusief globale kostenraming)		Streven uiterlijk 15 februari	Team Programmeren	Datum is afgeleid van de deadline die de afdeling Financiën heeft gesteld in het kader van de planning en controlcyclus. Als die deadline wijzigt kan dat betekenen dat ook de deadlines zoals hier genoemd moeten worden aangepast

Onderwerp		Termijn	Actiehouder	Toelichting
Najaarsnota				
Actualiseren meerjarenplanning		April/mei	Themabeheerder	Korte termijn: Inspecties worden uitgevoerd zoals beschreven in paragraaf 4.2.2 Lange termijn: theoretisch
Maken globale kostenraming		April/ mei	Themabeheerder	Het betreft een tweede inschatting van de kosten op grond van normkosten/eenheidsprijzen voor de verschillende maatregelen. Op het moment dat de maatregelen worden aanbesteed wordt er een bestekraming gemaakt.
Integrale afstemming	Kapitaalgoederen: <ul style="list-style-type: none"> • Openbare Verlichting • Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen • Dienstverlening • Verharding 	Juni/juli	Thema Infra in samenwerking met Team Programmeren	Interne afstemming met de themabeheerders van de verschillende kapitaalgoederen.
	Investeringsagenda	Juni/juli	Team Programmeren	Afstemming met ambtelijk opdrachtnemer Investeringsagenda Wegen.
	Afstemming Financiën	Juni/juli	Team programmeren	In beeld brengen van de gevolgen voor de budgetten van de verschillende soorten onderhoud.
Definitieve meerjarige onderhoudsplanning (10 jaar) gereed (inclusief globale kostenraming)		Streven uiterlijk 1 augustus	Team programmeren	Datum is afgeleid van de deadline die de afdeling Financiën heeft gesteld in het kader van de planning en controlcyclus. Als die deadline wijzigt kan dat betekenen dat ook de deadlines zoals hier genoemd moeten worden aangepast

Bijlage 4 Meerjarig onderhoudsprogramma

Klein onderhoud										
<i>Bedragen in €</i>	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Beheerkosten NBd	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Storingen/onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000

Tabel A: Meerjarenprogramma klein onderhoud Bewegwijzering 2022-2031 (exploitatie)

Groot onderhoud										
<i>Bedragen in €</i>	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Onderhoud (schilderwerk)	11.162	19.172	11.403	11.867	13.290	8.886	2.775	7.563	21.059	10.715
Vervanging (inclusief uitgesteld onderhoud).	234.721	226.711	234.480	234.016	138.180	69.959	102.270	51.165	67.927	85.900
Totaal	245.883	245.883	245.883	245.883	151.470	78.845	105.045	58.728	88.986	96.615

Tabel B: Meerjarenprogramma groot onderhoud Bewegwijzering 2022-2031 (reserve groot onderhoud)

Colofon

Tekst

Provincie Zeeland

Beeld

Beeldbank Laat Zeeland Zien

www.zeeland.nl