



Verkeersbordenreductie voor een veilige en fraaie openbare ruimte

Ruimte in Nederland wordt steeds schaarser. Tegelijkertijd stapelen functies zich hier steeds meer op. Elke functie legt zijn eigen claim op de ruimte. Verkeer is hierin geen onbelangrijke. We kunnen het wegennet zelfs zien als autonome 'verkeersruimte', het domein van de verkeerskundige. Om het op de weg gewenste gedrag uit te lokken of af te dwingen wordt zij aangekleed met verkeersvoorzieningen (drempels, plateaus, inritten), markering (strepen, haaiantanden, blokken, zebra's) en verkeersborden.

Mobycon is van mening dat deze weginrichting zo helder en overzichtelijk mogelijk moet zijn. Hierbij moet niet alleen naar de weg

gekeken worden, maar ook naar zijn omgeving. De weg maakt immers deel uit van de openbare ruimte. Opvallend genoeg resulteert dit bij ons vaak in heel eenvoudige wegprofielen, ontdaan van alle toeters en bellen. Basisgedragsregels regelen hier de verkeersafwikkeling. In veel gevallen zijn verkeersborden hierbij overbodig, of slechts marginaal noodzakelijk.

Helaas zien we in de praktijk nog genoeg voorbeelden van te veel borden langs de wegen. De boodschappen zijn niet meer duidelijk en overzichtelijk voor de weggebruiker.

Van verkeersruimte naar openbare ruimte



Een leesbare en verkeersveilige weg

'Bordenwoud' is een veel gehoorde term in de media. En wellicht zijn we te ver doorgeschoten in het verduidelijken van allerlei verkeerssituaties. Zijn de borden daadwerkelijk voor de weggebruiker noodzakelijk? Is de inrichting en bebording juridisch wel correct? Of staan er misschien toch enkele borden die overbodig zijn?

Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat een automobilist slechts 10 tot 20% van de verkeersborden opmerkt bij het spontaan passeren. Daarnaast is het zelfs zo dat een teveel aan verkeersborden een afnemende verkeersveiligheid met zich meebrengt. Gebruikers kunnen de 'echt' belangrijke verkeersborden niet meer onderscheiden van de minder belangrijke. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het goed bijhouden van het bordenassortiment dus erg belangrijk.

Kruisingen of rotondes met twintig tot dertig verkeersborden zijn geen uitzondering meer. De vraag is of de gebruiker dit alles nog wel opmerkt. Een rekensom leert ons dat bij een rijsnelheid van 30 kilometer per uur een automobilist in 2 à 3 seconden langs een kruising rijdt. Wanneer we er vanuit gaan dat 10 van de 30 borden voor de automobilist van toepassing zijn bij de kruising, betekent dit dat gemiddeld 3 borden per seconde verwerkt moeten worden door de automobilist. Geen eenvoudige opgave!

Er zijn, naast verkeersveiligheid, meer voordelen om niet overal een overmaat aan verkeersborden te plaatsen:

- **Aanschaf-, beheer- en onderhoudskosten**
Verkeersborden dienen goed onderhouden te worden. De aanschaf en het plaatsen van een bord kost gemiddeld € 200,-. Daarnaast moet een bord gemiddeld een keer per tien jaar vervangen worden. Dit komt neer op € 20,- per jaar. Dit lijkt weinig maar voor heel het dorp, stad of gemeente telt het echter aardig door.
- **Kwaliteit van de openbare ruimte**
Minder verkeersborden leiden tot meer zicht op de omgeving en komt daardoor ten goede aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Bovendien gaat het behoudend omgaan met het plaatsen van verkeersborden in veel gevallen goed samen met het zodanig herinrichten dat gebruikers met de 'basisgedragsregels' goed uitkomen. In de meest verregaande variant past hier zelfs een 'shared space' ingerichte ruimte bij, waarbij de vormgeving van de openbare ruimte sterk bepalend is voor het verkeersgedrag. U ziet het; er valt veel te winnen met een zelfstandig leesbare weg. Het aanpakken van het bordenwoud, mogelijk in verschillende gradaties, kan veel in uw gemeente opleveren.

Bordenarm, bordenluw, bordenvrij

Een bordenreductie kan op verschillende manieren. Als eerste is er de keuze in de gebiedsgrootte en fasering in tijd. Wilt u direct heel de kern doen, of eerst starten met een wijk. Juist de hoofdwegen, of die nog even uitstellen? Daarnaast kunt u verschillende keuzes maken in het type bordenreductie. Wilt u een kleine opschoning van de meest overbodige borden? Of gebruikt u de op stapel staande rioolwerkzaamheden voor als aanleiding voor een volledige inrichting van het wegvak. Om het probleem in goede banen te leiden, werkt Mobycon met de volgende drie stappen:

1. Bordenluw; het 'opschonen' van het bordenwoud.



Hierbij ligt de nadruk op het inventariseren en evalueren van de verkeersborden op het wegennet. Tijdens de evaluatie stelt Mobycon vragen zoals 'is dit bord overbodig of in strijd met de voorschriften, is het bord te vereenvoudigen? Staat het bord op de juiste, meest logische, plaats? Hierbij is het van belang te

beseffen dat de verkeerswet in veel situaties borden voorschrijft, waarvan het nut voor de gebruiker kleiner lijkt dan het nut voor de verzekeraar.

2. Bordenarm; het 'aanpassen' van de weginrichting



Naast vereenvoudigingen in het bordenwoud is het ook mogelijk om de ruimtelijke situatie met kleine ingrepen aan te passen. Mobycon bekijkt hier of het mogelijk is om borden te vervangen door markering of een infrastructuurle maatregel. Te denken valt aan het plaatsen van fietssymbolen op fietsstroken om

parkeren of stilstaan langs de weg te voorkomen. Of het aanpassen van een inritconstructie zodat een aparte voorrangregeling overbodig wordt.

3. Bordenvrij; het 'herinrichten' van de openbare ruimte



In veel gevallen is het moeilijk om een juridisch sluitende weginrichting te krijgen zonder de weg ook grondiger aan te passen. Bij grotere ingrepen is het vaak noodzakelijk om alle redenen waarom borden geplaatst zijn weg te nemen. Bij dit soort grotere reconstructies maakt Mobycon zich sterk voor een integrale

ontwerpogave van de weg én zijn omgeving. Wanneer deze goed op elkaar afgestemd zijn blijken verkeersborden overbodig; de verkeersafwikkeling wordt onder invloed van sociale interactie en basisverkeersregels georganiseerd. Een stap in de richting van echte bordenvrije 'shared space'.

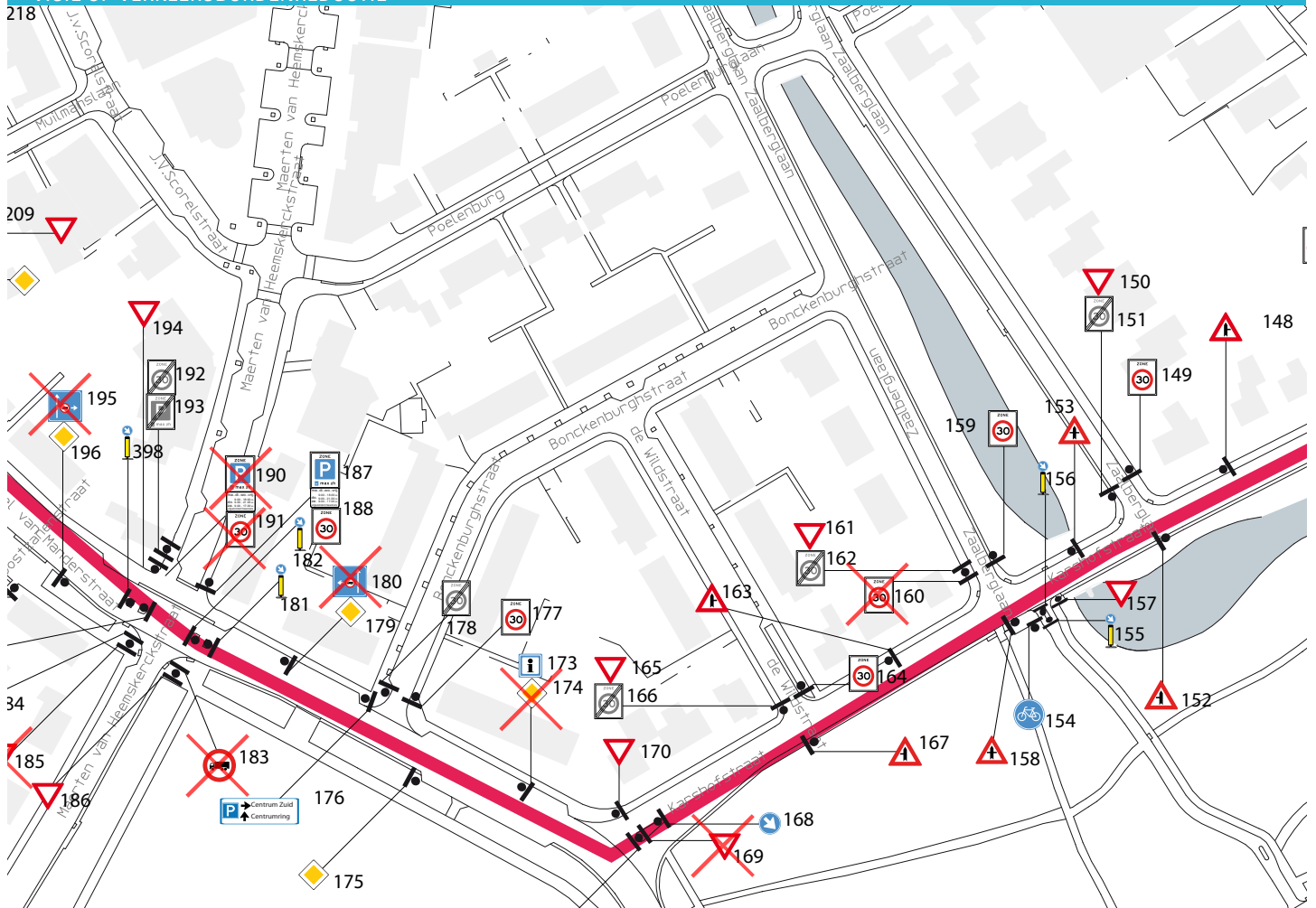


Service = een volledig pakket aanbieden

Welk type bordenreductie u ook kiest; u zult in het werkveld altijd te maken krijgen met verschillende disciplines. Naast de verkeerskundige noodzaak is er de ruimtelijke context. Daarnaast moeten veel oplossingen ook juridisch sluitend zijn. Om u hierin zo goed mogelijk van dienst te zijn, werken binnen Mobycon verkeerskundigen direct samen met stedenbouwkundigen en (verkeers)juristen.



VISIE OP VERKEERSBORDENREDUCTIE



Een vaak onderschat onderdeel van een bordensanering is de afhandeling van de verkeersbesluiten. Bij het plaatsen van verkeersborden worden in veel gevallen verkeersbesluiten opgesteld. Bij het weghalen of vervangen van deze borden zal hiervoor opnieuw een verkeersbesluit genomen moeten worden. Voor herinrichtingen en nieuwbouwsituaties is het belangrijk om in de bestekfase al na te denken over inrichting en bebording. Een goed uitgangspunt hierbij is zo min mogelijk borden te gebruiken. Door dit vast te leggen in een bebordingsplan en dit bij het bestek te voegen wordt voorkomen dat uiteindelijk te veel borden worden geplaatst. Ook bij grotere bordenreducties zijn bebordingplannen belangrijk.

Wanneer u dit verlangt kunnen wij ook uw verkeersbesluiten en bebordingsplannen opstellen. Voor de bebordingsplannen kunnen we ook aansluiten op uw bestaande database met verkeersborden of zelfs een nieuwe database voor u opstellen.

Dit biedt ons de mogelijkheid u een totaalpakket aan te bieden, van inventarisatie en advisering tot juridische afhandeling. Hiermee bespaart u tijd, kosten en u heeft één helder aanspreekpunt.

Neem voor meer informatie over onze verkeersbordenaanpak contact op met Dick van Veen (d.vanveen@mobycon.nl) of Remko van der Borcht (r.vanderborcht@mobycon.nl) via 015 - 214 78 99

U blijft in beweging met Mobycon

Delft
t (015) 214 78 99

Zwolle
t (038) 422 57 80

Rosmalen
t (073) 523 10 65

Amsterdam
t (020) 758 21 30

info@mobycon.nl
www.mobycon.nl