\

gemeente **Roermond**

Beheerplan Verkeer 2023 – 2032



Gemeente Roermond
Postbus 900
6040 AX Roermond

Verantwoording

Titel	:	Beheerplan Verkeer
	:	Gemeente Roermond
Datum	:	December 2022
Auteur(s)	:	Gemeente Roermond

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

1 Inleiding 6
1.1 Aanleiding en doelstellingen 6
1.2 Leeswijzer 6

2 Areaal 7
2.1 Omvang areaal 7
2.2 Verloop areaal sinds 2017 8

3 Specifiek beleid en regelgeving 10
3.1 *Wegenwet* 10
3.2 Wegenverkeerswet 10
3.3 Wet Geluidhinder 10
3.4 CROW 10

4 Kwaliteit 11
4.1 Visuele kwaliteit 11
4.2 Technische kwaliteit 11
4.3 Inspectie- en controleschema areaal, inclusief onderbouwing hoe het nu is 11

5 Huidige toestand areaal 13
5.1 Huidige technische kwaliteit 13
5.2 Huidige visuele kwaliteit 14
5.3 Inzicht risico's (areaal, ondergrenzen en anderszins) 14
5.4 Inzicht regulering gebruik areaal. Toepassen regels hoe, wat, wie met toelichting. 14
5.5 Inzicht ontwikkelingen in en rondom beheer 14
5.6 Inzicht aanpassingen in beheer 14
5.7 Raakvlakken met overige beheerders (ProRail, waterschappen, provincie, Rijkswaterstaat) 15
5.8 Huidige budgetten 15

6 Onderhoudsscenario's 16
6.1 Reguliere onderhoudskosten 16
6.2 Achterstand in onderhoud 16
6.3 Vervangingen/Renovaties 16
6.4 Conclusie (kosten verschillende scenario's naast elkaar weergegeven) 16
6.5 Technische onderhoudskwaliteit 17
6.5.1 Regulier onderhoud 17
6.5.2 Investeringen 17
6.5.2.1 Planning technische onderhoudskwaliteit 17
6.6 Visuele kwaliteit 17

7 Organisatie beheer 18
7.1 Wat in eigen beheer? 18
7.2 Wat is weggezet in contracten? 18
7.3 Keuzes in areaalbeheergegevens: Wat hoe bij te houden en waarom? 18
7.4 Gewenste wijzigingen in onderzoeks- en voortgangsprogramma beheergroep 20
7.5 Aanbevelingen 20
7.6 De beheergroep Verkeer 20
7.6.1 Planmatig versus operationeel beheer 20
7.6.2 Gegevensbeheer 20
7.6.3 Beheerorganisatie 21

7.7 Gewenste werkprocessen 22
7.7.1 Planmatige beheertaken 22
7.7.2 Operationele beheertaken 22
7.8 Eigen dienst 22
7.9 Contracten 22
7.10 Grote onderhoudsprojecten 22

8 Verschillen met voorgaand beheerplan 23

Samenvatting

Het areaal van verkeer bestaat uit:

- Objecten
    - Statische objecten
    - Technische objecten
- Verkeerssysteem
- Parkeersysteem

Het areaal van verkeer wordt dan ook niet sec per object bekeken, maar ook in een breder perspectief, namelijk het verkeer- en parkeersysteem. Dit heeft ermee te maken dat een verkeersobject onderdeel is van een gehele situatie. De aantallen objecten in het areaal zijn daarmee ook van ondergeschikt belang aan het systeem.

Het areaal heeft zich sinds 2017 uitgebreid door vernieuwde wetgeving en systemen, meer aandacht op specifieke beleidsvelden als langzaam verkeer en verkeersveiligheid, het verbeteren van bestaande situaties door kleine ingrepen, de herinrichting van de N280 en gebiedsontwikkeling.

De visuele- en technische kwaliteit hangen bij verkeersvoorzieningen nauw samen. Immers als de visuele kwaliteit van een verkeersbord onvoldoende is, is de functionele en technische kwaliteit dat meestal ook. In onderhoud- en inspectieschema's wordt onderscheid gemaakt tussen statische en technische verkeersvoorzieningen. Technische voorzieningen worden veelal op structurele wijze onderhouden en gecontroleerd. Voor statische voorzieningen blijkt dat lastig, al wordt eraan gewerkt met behulp van de hedendaagse digitalisering om daar ook structuur in aan te brengen.

De huidige staat van het areaal is op het vlak van technische verkeersvoorzieningen bijna volledig actueel. Actualisering vindt plaats tijdens grootschalige projecten en vervangingen (einde levensduur oude systeem). De huidige staat van het statische verkeersareaal is minder inzichtelijk omdat dit lastig te beheren objecten zijn. Wel wordt ieder jaar op basis van een wijkgerichte aanpak, klachten en meldingen en wensen statische voorzieningen vernieuwd.

Wat betreft het onderhoudsscenario is uitgegaan van Basiskwaliteit zoals besloten door de raad in juni 2017. Basiskwaliteit betekent voor verkeer een sober, maar verantwoord beheer. Hierdoor moet prioritering gesteld worden aan voorzieningen die onderhoud behoeven. Voor de lange termijn is een planning opgesteld voor vervangingen en renovaties van verkeersvoorzieningen.

De werkzaamheden van verkeer en parkeren worden deels weggezet in contracten, wat ontzorgt. Anderzijds blijft een deel van de taken in eigen beheer. Per voorziening of onderwerp zijn keuzes gemaakt in de wijze van onderhoud en actualisatie en of deze werkzaamheden intern of extern belegd worden. Dit proces speelt momenteel ook, mede door inzichten en ontwikkelingen in het vakgebied die van invloed zijn op het beheer.

Om gedegen beheer toe te kunnen passen, is het belangrijk om planmatig te kunnen werken. Een goed beheersbaar- en onderhoudbaar beleid dient daaraan ten grondslag te liggen. Op basis daarvan kan een werkbare, lange termijnplanning opgesteld worden. De beheerders coördineren de werkzaamheden die volgen uit de planning en sturen de medewerkers aan.

De totale vervangingswaarde van alle verkeersvoorzieningen in beheer van de gemeente bedraagt ongeveer €10.244.766,55(verkeer) + €1.500.000,00 (parkeren, excl. parkeergarages).

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstellingen

Voor u ligt het beheerplan Verkeer 2018 – 2026 voor de gemeente Roermond, geactualiseerd in 2022. Dit beheerplan maakt onderdeel uit van de beheerplannenreeks voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Voor begrippen, definities en overige zaken geldend voor alle beheergroepen wordt verwezen naar het algemene deel uit deze reeks (deel 1).

De beheergroep parkeren is integraal verbonden met de beheergroep verkeer en maakt daarom onderdeel uit van het beheerplan Verkeer.

In onderstaande tabel is de opbouw van de reeks weergegeven. Groen gearceerd is de locatie van het beheerplan wegen weergegeven.

Tabel 3: Locatie beheerplan in reeks

Beheerplannenreeks	Titel
Deel 1	Algemeen
Deel 2	Verhardingen
Deel 3	Kunstwerken
Deel 4	Riolering
Deel 5	Havens & Waterpartijen
Deel 6	Verkeer
Deel 7	Groen & Bomen
Deel 8	Bos & Natuur
Deel 9	Reiniging
Deel 10	Verlichting
Deel 11	Inrichtingselementen
Deel 12	Spelen
Deel 13	Begraafplaatsen
Deel 14	Sportlocaties
Deel 15	Kunstobjecten
Deel 16	Ondergronds

De beheerplannen zijn een gedetailleerde uitwerking per beheergroep vanuit de opgestelde kaders in de Kadernota Beheer.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 omschrijft het areaal, waarna de wet- en regelgeving specifiek voor de beheergroep wordt omschreven in hoofdstuk 3. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op de normering van de kwaliteit en beschrijft hoofdstuk 5 de huidige situatie. In hoofdstuk 6 wordt aandacht geschonken aan de opgestelde onderhoudsscenario's. Hoofdstuk 7 gaat in op de organisatie van de beheergroep. Als laatste worden in hoofdstuk 8 de verschillen met het voorgaand beheerplannen in kaart gebracht.

2 Areaal

2.1 Omvang areaal

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de omvang van het beheerde areaal per 1-1-2022 waarbij gebruik is gemaakt van gegevens uit de BGT (=Basisregistratie Grootschalige Topografie) aangevuld met individuele gegevenslijsten.

Areaal Verkeer bestaat uit:

- Objecten
  - Statische objecten
  - Technische objecten
- Verkeerssysteem
- Parkeersysteem

Omschrijving	**Aantallen**
Technische objecten Verkeer	
Verkeerscentrale	1
PRIS	16 locaties en 5 DRIP's
Verkeertellers	8, waarvan 4 vaste telpunten en 4 mobiele telpunten
VRI	23
VOP-masten	3
Camera's	9
Bollards	13
Snelheidsdisplay's	8
Statische objecten Verkeer	
Komborden	102
Bewegwijzering	556
Straatnaamborden	1057
(houten) vangrail	528
Verkeersborden	8316
Lengtemarkering [m]	45165
Oppervlakmarkering [m2]	9033
Overig meubilair/palen	1293
Fietsbeugels	8720
Algemene beheerskosten Verkeer	
Verkeersmaatregelen drukke dagen	€26.784
Verkeereducatie en acties verkeersveiligheid	€35.693
Klachtenafhandeling verkeer	€142.107
Verkeersonderzoeken	€45.838
Onderhoud Verkeerstechnische Installaties	€472.519
Onderhoud wegmarkeringen	€97.607
Onderhoud statische verkeersobjecten	€105.119
Parkeervoorzieningen	

Parkeervergunningssysteem	1
Parkeerautomaten	96
Verwijsborden parkeerautomaten	206
Monitoringsysteem parkeerexploitatie	1
Slagboominstallatie	3
Parkeergarages	2
Parkeerterreinen	5

Het aantal verkeersborden is gebaseerd op een aanname van gemiddeld 1,5 bord per verkeerspaal. De hoeveelheden wegmarkeringen zijn gebaseerd op het aantal km geasfalteerde weg op basis van een gemiddelde van 150m markering op 1000m weg. Precieze hoeveelheden zijn onbekend gezien de variatie in vormgeving en de hoeveelheid mutaties. De exacte aantallen zijn niet van doorslaggevend belang in het verkeersbeheer. Immers wordt het verkeerssysteem en de daarbij horende verkeerssituaties in zijn geheel beheert.

Het areaal van verkeer wordt ieder jaar groter door oplevering van projecten en ontwikkelingen. Daarnaast vinden binnen het areaal ook verschillende wijzigingen plaats om situaties te verbeteren. Bij uitbreiding van het areaal nemen ieder jaar de kosten voor beheer en onderhoud, maar uiteindelijk ook personele inzet, toe.

Wat betreft het areaal van verkeer is geen onderscheid in beheer van het areaal van structuurgebieden. Verkeersvoorzieningen zijn functioneel en technisch van aard, waardoor dit onderscheid niet gemaakt kan worden.

2.2 Verloop areaal sinds 2017

Bollards
In 2015 en 2017 zijn diverse beweegbare palen (bollards) vervangen. Bij deze vervanging is voor een moderner systeem gekozen om de administratieve kosten omlaag te brengen. Daarnaast was het opslaan van gegevens voor de juridische aansprakelijkheid een vereiste. Hierdoor zijn alle nieuwe bollards aangesloten op een centraal logsysteem en hebben de camera's een automatische kentekenherkeningssysteem. Deze aanpassingen brengen wel met zich mee dat de kosten voor aanschaf en beheer zijn toegenomen. Oude bollards die vervangen worden, worden uitgerust met eenzelfde systeem.

Parkeerverwijssysteem
In 2017 heeft de gemeente Roermond een geheel nieuw parkeerverwijssysteem gekregen. Zo zijn er tekstdisplays gekomen waarop de gemeente actief automobilisten een bepaalde richting op kan sturen of bepaalde boodschappen kan aangeven. Daarnaast is uitgegaan van een parkeerring rond het centrum. Doordat steeds meer informatie ook via het internet wordt omsloten heeft Qpark besloten geen bijdrage meer te doen aan het parkeerverwijssysteem. Deze inkomsten zijn in 2017 komen te vervallen.

GVVP
In 2017 is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan vastgesteld. In het GVVP wordt er meer aandacht besteed aan de langzame verkeersdeelnemers, zoals de fietser en de voetganger. Binnen het GVVP is geen uitvoeringsprogramma opgenomen, maar wordt uitgegaan van separate deelplannen. Dit leidt tot uitbreiding en/of aanpassing van het verkeersareaal. Het GVVP had een scope van vier jaar, vanaf oktober 2017. Deze periode is inmiddels verstreken.

Verkeersmonitoring / Verkeerslichten / Verkeerscentrale
Met de komst van de Singelring, evenementen en drukke dagen op het Designer Outlet Center is de behoefte aan sturing van het verkeer alleen maar groter geworden. Op diverse plaatsen zijn verkeerscamera's aangebracht om het verkeer in de gaten te houden. Ook zijn diverse verkeerslichten aangesloten op de verkeerscentrale. Het aansluiten van verkeerslichten op een internet verbinding naar

de verkeerscentrale is noodzakelijk om verkeersmanagement te kunnen toepassen in de stad en wordt ook steeds meer verplicht gesteld om de gegevens en prestaties van de verkeerslichten centraal op te slaan.

Bebording en markering
Bij de gemeente komen dagelijks vragen binnen om verkeerssituaties te verbeteren. Ook intern worden er regelmatig vragen gesteld vanuit de raad, college of andere afdelingen om verkeerssituaties aan te passen. Waar we de verkeersveiligheid, doorstroming of duidelijkheid kunnen verbeteren worden regelmatig aanpassingen gedaan aan het verkeersareaal. Hierdoor is het verkeersareaal de laatste jaren groter geworden doordat extra markering is geplaatst op wegen waar voorheen geen markering was of extra borden geplaatst om verkeerssituaties te verduidelijken. Door het toepassen van belijning of andere bebording zijn verkeerssituaties veiliger gemaakt. Dit heeft wel als consequentie dat het verkeersareaal is uitgebreid.

Parkeerautomaten
In 2019 hebben alle bestaande parkeerautomaten een grote upgrade gekregen waarbij onder andere contactloos betalen is geïmplementeerd en parkeren op basis van het kenteken (ticketloos). Daarnaast is het betaald parkeren in 2021 uitgebreid met twee wijken waardoor er 23 nieuwe parkeerautomaten zijn aangeschaft. In 2021 zijn alle resterende parkeermeters (Pommetjes) buiten gebruik genomen en vervangen door reserve-parkeerautomaten.

Parkeervergunningensysteem
In 2018 zijn alle parkeervergunningen gedigitaliseerd, hiervoor wordt gebruik gemaakt van een systeem van een externe leverancier inclusief digitaal parkeerloket en bezoekers app.

Verkeersveiligheidsplan
In 2020 is Verkeersveiligheidplan vastgesteld door de Raad. In dit plan is een prioritering opgesteld voor de aanpak van de meest onveilige verkeerssituaties in de gemeente, op basis van objectieve gegevens (ongevalleninformatie) en subjectieve gegevens (enquêteresultaten). In het Verkeersveiligheidplan is een uitvoeringsprogramma opgenomen. Acties die hieruit volgen hebben uitbreiding of wijziging van het areaal tot gevolg.

Herinrichting N280
In 2020 is de herinrichting van de N280 voltooid. Met de herinrichting van de N280 zijn de beheergrenzen tussen Provincie en gemeente ook opnieuw bepaald. Met het bepalen van de nieuwe beheergrenzen zijn een aantal borden en displays in beheer gekomen bij de gemeente, waardoor het areaal is uitgebreid.

Gebiedsontwikkeling
Areaaluitbreiding vindt jaarlijks plaats door verschillende projecten die worden opgeleverd door gebiedsontwikkeling en woningbouw.

iVRI's
Bij vervanging van verkeerslichten (VRI's: verkeersregelinstallatie) worden zogenaamde "i-VRI ready" verkeersinstallaties geplaatst. De "i" staat voor intelligent en betekent dat de verkeerslichten indien gewenst aan de Cloud gekoppeld kunnen worden. Hiermee kunnen kleine voordelen worden behaald in verkeersdoorstroming. Dit vergt echter een behoorlijke investering in arbeidskracht en specifieke kennis en dus ook uitbreiding van het areaal, hoewel niet in fysieke zin van het woord. Vanwege de benodigde investeringen wordt momenteel geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

3 Specifiek beleid en regelgeving

3.1 Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat “de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren”. Zonder aansprakelijkheid te scheppen, doet deze wet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als goed rentmeester. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden.

3.2 Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet is de basis van de regelgeving van het verkeer in Nederland. De wet streeft ernaar om de wegbeheerder maatregelen te laten treffen om de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen te waarborgen. De wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker, maar schrijft geen maatregelen voor. Het gaat hierbij vooral om functioneel beheer.

3.2.1 RVV

In het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens staan de voorschriften omschreven waar eenieder zich aan moet houden. Als wegbeheerder moeten deze regels dan ook ten alle tijden worden opgevolgd. Het RVV is voor de gemeente de basis voor het wel of niet uitvoeren van verkeersacties.

3.2.2. BABW

BABW staat voor Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer. Dit besluit is gebaseerd op de Wegenverkeerswet en geeft nadere instructies over de plaatsing en verwijdering van verkeerstekens. Als wegbeheerder dienen wij te handelen conform BABW.

3.3 Wet Geluidhinder

De Wet geluidhinder is ervoor om mens en natuur te beschermen tegen geluidhinder. De wet stelt eisen aan nieuwe wegen en zorgt ervoor dat in bestaande situaties, waarin een wijziging van een weg plaatsvindt, het geluid niet verder toeneemt. Deze eisen gelden niet in 30 km/h gebieden. Autonome groei van het verkeer heeft geen invloed op de Wet geluidhinder.

3.4 CROW

Het CROW is een kennisplatform voor verkeer, vervoer en infrastructuur dat landelijk door alle overheidsinstellingen wordt gebruikt. Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor technische inrichtingseisen ten aanzien van (tijdelijke) verkeersmaatregelen en verkeersvoorzieningen. Deze richtlijnen worden ook door gemeente Roermond overgenomen, waarbij ze verder uitgediept zijn naar een Roermondse standaard in de vorm van de Technische Inrichtingseisen Roermond. Dit document is in 2020 geactualiseerd.

4 Kwaliteit

4.1 Visuele kwaliteit

Visuele kwaliteit voor verkeersmeubilair geldt met name voor bebording, markering, masten, verkeerslichten, en displays. Bebording, masten en verkeerslichten kunnen beplakt, verdraaid en bevuild zijn, maar ook schade hebben of ontbreken. Markering kan bevuild zijn, ontbreken of weggesleten zijn. Het uitgangspunt is het kwaliteitsniveau van het vastgestelde onderhoudsscenario. .

4.2 Technische kwaliteit

De technische en dus functionele kwaliteit hangt bij verkeer in veel gevallen samen met de visuele kwaliteit. Zo zullen de statische verkeersvoorzieningen, zoals bebording en wegmarkeringen duidelijk zichtbaar moeten zijn om ook functie aan te geven. Dit geldt ook voor technische verkeerinstallaties, al speelt hierbij ook mee dat de techniek in de installatie van belang is voor het functioneren van de voorziening. Er zijn verschillende soorten verkeerstechnische installaties:

- Verkeersregelinstallaties (VRI's). Het is belangrijk dat verkeersregelinstallaties betrouwbaar en goed functioneren om voor een veilige verkeersdoorstroming te zorgen. Er wordt dan ook preventief onderhoud aan deze installaties uitgevoerd. Daarnaast is een contract afgesloten met een aannemer in geval van storingen of calamiteiten.
- Bollards: de toegangssystemen tot het voetgangersgebied in de binnenstad van Roermond. Ook aan deze systemen wordt preventief onderhoud uitgevoerd en is een contract afgesloten in geval van storingen calamiteiten.
- DRIP en PRIS systeem: op deze systemen kunnen teksten of tekens worden geplaatst en weggebruikers worden geïnformeerd.
- Verkeerscamera's: ook de verkeerscamera's zijn geen kritisch systeem. Er wordt dan ook geen preventief onderhoud uitgevoerd.
- Parkeerautomaten: storingen aan parkeerautomaten worden zo snel mogelijk opgepakt om de downtime zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast wordt er periodiek onderhoud uitgevoerd.

4.3 Inspectie- en controleschema areaal, inclusief onderbouwing hoe het nu is

Technische verkeersinstallaties

Verkeersvoorziening	Inspectie- en controleschema	Onderbouwing
Verkeerslichten	Ieder kwartaal, preventief en correctief (in overleg), maandelijkse rapportage storingen en calamiteitendienst	Regelmatig onderhoud en calamiteitendienst is belangrijk vanwege de functie van de verkeersvoorziening
Bollards	1x per jaar preventief en calamiteitendienst	Regelmatig onderhoud en calamiteitendienst is belangrijk vanwege de functie van de verkeersvoorziening
DRIP[1] en PRIS systeem	2x per jaar een SLA-rapport	Er is een SLA (service level agreement) afgesloten, waarbij de werking wordt gecontroleerd.
Verkeerscamera's	Niet regulier	Niet kritisch, worden meegenomen in onderhoudsplanning VRI's voor schoonmaak

[1] Dynamisch routite informatie paneel en Parkeerroute informatiesysteem

Parkeerautomaten	1x per maand	

Statische verkeersvoorzieningen

Verkeersvoorziening	**Inspectie- en controleschema**	**Onderbouwing**
Bebording	Niet regulier	Medewerker verkeer pakt dit per wijk op naast klachten en meldingen*
Wegmarkering	2x per jaar	Luchtfoto's, buitendienst, klachten en meldingen**
Fietsbeugels	Niet regulier	Weinig slijtage, op basis van klachten meldingen
Overig meubilair/paaltjes	Niet regulier	Weinig slijtage, op basis van klachten en meldingen

* In 2021 is begonnen met het wijkgericht opnemen van de aanwezige verkeerbebording. Hierbij wordt beoordeeld of de visuele en technische kwaliteit van de bebording nog in orde is en of deze bebording nog past bij de verkeerkundige situatie, het verkeerssysteem. De voortgang van deze opnamecylus is op dit moment nog afhankelijk van de werkvoorraad en beschikbaarheid in tijd van eigen medewerkers. Wel wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is om deze werkzaamheden uit te besteden. Gepland staat de opnamecyclus halverwege 2024 af te ronden en deze eens in de vijf jaar te herhalen. In de tussenliggende jaren vindt bewaking plaats via klachten en meldingen.
** In het kader van een nieuw raamcontract voor wegmarkeringen wordt onderzocht in hoeverre een externe partij het areaal en de kwaliteit van het areaal inzichtelijk kan maken.

Achterstallig onderhoud

Voor de technische verkeersvoorzieningen is er geen achterstallig onderhoud. Wat betreft de statische verkeersvoorzieningen is het nog niet mogelijk om hier een uitspraak over te doen omdat de kwaliteit van de voorzieningen onvoldoende inzichtelijk is.

5 Huidige toestand areaal

5.1 Huidige technische kwaliteit

Verkeerssysteem
Eerder is de technische kwaliteit van de statische en technische verkeersvoorzieningen omschreven. Deze voorzieningen dragen stuk voor stuk bij aan een totaal verkeerssysteem of verkeerssituatie. Bij locaties die aandacht vergen wordt in de regel dan ook niet alleen gekeken naar dat ene bord, of dat ene verkeerslicht, maar naar de gehele verkeerssituatie.

Technische installaties
Met de reconstructie van de Singelring zijn veel verkeerslichten de laatste jaren vervangen. Ook is met deze reconstructie een nieuwe verkeerscentrale aangeschaft en is een verkeerscamera monitoringssysteem aangelegd. Buiten de Singelring zijn een aantal verkeerslichten vervangen, of aan vervanging toe.

De bollards krijgen bij vervanging van een oud systeem, kentekenherkenning zodat het aantal administratieve handelingen ingekort wordt. Dit alles heeft als resultaat dat het technische onderhoudsniveau weer grotendeels op orde is. Verder zijn de verkeersregelautomaten die vanaf 2017 vervangen of nieuw zijn aangebracht aangesloten op de verkeerscentrale. Dit is een softwarematig programma waarmee de verkeerstechnische installaties aangestuurd kunnen worden. Hiermee kan verkeersmanagement toegepast worden tijdens evenementen, werkzaamheden, topdruktedagen of calamiteiten. Dit heeft voordelen voor doorstroming en (verkeers-)veiligheid.

Bij de vervanging van verkeerslichten worden dan ook zogenaamde iVRI-ready verkeerslichten geplaatst. Dit zijn verkeerslichten die indien gewenst aangesloten kunnen worden op de Cloud, waardoor meer en beter gestuurd kan worden op de verkeersstromen. Momenteel wordt van deze functionaliteit geen gebruik gemaakt vanwege de benodigde extra personele capaciteit en kennis. Om de verkeerslichten goed te laten functioneren, wanneer zij zijn aangesloten op de Cloud vergt dit namelijk behoorlijk extra onderhoud in de softwarematige zijde van de verkeerslichten.

Met de reconstructie van de Singelring zijn ook displays geplaatst langs de belangrijkste inprikkers van Roermond, de zogenaamde PRIS (parkeerroute informatie systeem) en DRIP (dynamisch route informatie paneel) systemen. Op deze displays kan informatie worden getoond over wegwerkzaamheden, evenementen of ingezet worden ten behoeve van een omleiding of calamiteit. Deze displays kunnen behoorlijke toegevoegde waarde hebben, waarmee verkeer op een moderne wijze geïnformeerd kan worden.

De vervangen verkeerslichten, camera’s en DRIPS/PRIS-systemen zijn allen aangesloten op de verkeerscentrale. Dit is het softwarematige programma, waarmee het mogelijk is om de voorgenoemde systemen aan te sturen. Ook worden via dit programma storingen en prestaties uitgelezen van de systemen. Dit is dus het sluitstuk in het moderne verkeersmanagement en tevens het bedienpaneel voor de verkeerskundigen van de gemeente.

De parkeerautomaten hebben in 2019 een grote upgrade gekregen waarmee de levensduur nog tot minimaal 2025 gegarandeerd is. 23 parkeerautomaten zijn aangeschaft in 2021.

Bewegwijzering / bebording en markering
Bewegwijzering is met de komst van de A73 (2009) geheel vervangen in en rond Roermond op hoofdwegen. Hierdoor heeft de gemeente een vrij actueel en goed bewegwijzeringssysteem op de hoofdstructuur. Wijken en buurten worden op basis van klachten en meldingen, maar ook systematisch onderzocht op vervanging en verbetering van bebording. Zo zijn in 2021 verschillende buurten in

Swalmen, Asenray en Boukoul geïnventariseerd en geactualiseerd. Hiermee komt achterstand in onderhoud in beeld. Daarnaast wordt ook fietsbewegwijzering geactualiseerd. Hierdoor zullen de kosten voor bebording de komende jaren hoger uitvallen. De huidige staat van de bebording is hiermee een mix van oud en nieuw, waarbij gestreefd wordt naar het zo actueel mogelijk houden van de bebording.

Wegmarkeringen of belijningen worden ieder jaar geïnventariseerd en op verschillende momenten vernieuwd, verwijderd of aangebracht. De wegmarkeringen zijn net als bebording lastig te inventariseren. Wegmarkeringen slijten door rijdend verkeer en weersomstandigheden. Afhankelijk van het materiaal en de omstandigheden gebeurt dat niet overal even snel. Daarnaast wordt het areaal ieder jaar groter door oplevering van projecten en ontwikkelingen en zijn er wensen ten aanzien van het nieuw aanbrengen van markeringen.

5.2 Huidige visuele kwaliteit

De huidige visuele kwaliteit is conform het vastgestelde onderhoudsniveau. .

5.3 Inzicht risico’s (areaal, ondergrenzen en anderszins)

De bebording en wegmarkeringen zijn lastig te beheren verkeersvoorzieningen. Dit komt door de vele mutaties en het ontbreken van een gedegen beheerssysteem. Daarnaast is het niet inzichtelijk of borden wel of niet voldoen aan het reflectieniveau en of markeringen aan de gewenste kwaliteit voldoen.

5.4 Inzicht regulering gebruik areaal. Toepassen regels hoe, wat, wie met toelichting.

Regulering van het gebruik van het areaal wordt gedaan middels de handvaten zoals beschreven in hoofdstuk 3.

5.5 Inzicht ontwikkelingen in en rondom beheer

Beheer en onderhoud voor verkeersvoorzieningen wordt naar verwachting steeds beter inzichtelijk door digitalisering. Er zijn verschillende programma’s op de markt, waarbij bijvoorbeeld ieder jaar de staat van bebording en wegmarkering in beeld gebracht kan worden. De aanschaf van een dergelijk programma is kostbaar. Anderzijds kan het ontzorgen voor medewerkers. Daarnaast speelt op het gebied van verkeerslichten de ontwikkeling van de zogenaamde iVRI (intelligente verkeersregelinstallatie). Deze verkeerslichten kunnen aangesloten worden op de Cloud, waardoor verkeer nog beter afgewikkeld en gestuurd kan worden. Deze ontwikkeling vergt echter kennis en inzet van personeel om dit systeem actueel en goed functionerend te houden. Verder is een trend te zien dat ook de vervoersmiddelen steeds slimmer worden. Zo kunnen (vracht)auto’s verkeersborden en markeringen herkennen mits de bebording of markering aan bepaalde voorwaarden voldoet. Ook zijn er bijvoorbeeld apps op de markt voor fietsers die kunnen communiceren met verkeerslichten. Zo zijn er nog een aantal voorbeelden van communicatie tussen weggebruiker en het wegkantsysteem. Dit maakt beheer beter inzichtelijk omdat meer informatie beschikbaar komt en dit ook gecommuniceerd wordt van- en naar de weggebruiker. Anderzijds maakt deze trend beheer intensiever omdat het actueel houden van de informatie meer inzet en kennis vergt.

5.6 Inzicht aanpassingen in beheer

Door de organisatieontwikkelingen zijn er verschillende inzichten gekomen in aanpassingen in het beheer. Zo zal de nadruk meer komen op het beheer en onderhoud van het verkeerssysteem en signaleren van situaties die voor verbetering vatbaar zijn of aan vervanging toe zijn. Het aspect beheer en onderhoud zal grotendeels gelijk blijven, echter wat betreft het signaleren van verkeerssituaties zal meer de nadruk komen te liggen op het verzamelen van data. Denk hierbij aan verkeerstellingen, snelheden, ongevallen, intensiteiten, et cetera. Op basis van deze data kan richting worden gegeven aan beleid op het gebied van verkeer.

5.7 Raakvlakken met overige beheerders (ProRail, waterschappen, provincie, Rijkswaterstaat)

Verkeer heeft verschillende raakvlakken met andere beheerders, denk hierbij aan Rijkswegen, Provinciale wegen, spoorwegen- en spoorwegovergangen. Gemeentelijke wegen sluiten vaak aan op één van de wegen van de andere beheerders. Met name bij Provinciale wegen betreft dit ook kruisingen met verkeerslichten. Voor deze locaties is een overeenkomst opgesteld met betrekking tot beheer en onderhoud.

5.8 Huidige budgetten

Het huidig voorhanden budget voor regulier onderhoud is opgenomen in de begroting.
Binnen dit budget zijn de volgende werkzaamheden opgenomen:

- Verkeersmonitoring- en onderzoek
- Verkeerseducatie en bijbehorende acties
- Onderhoud verkeerstechnische installaties
- Onderhoud wegmarkeringen
- Onderhoud statische verkeersobjecten (bebording, bewegwijzering, overige)
- Klachtenafhandeling verkeerssituaties
- Verkeersmaatregelen drukke dagen
- Onderhoud parkeervoorzieningen

De vastgelegde investeringen (vervangingen) zijn opgenomen in een investeringsplanning. Deze bedragen zijn terug te vinden in de kadernota.

6 Onderhoudsscenario's

In de kadernota zijn twee onderhoudsscenario's omschreven die binnen de gemeente Roermond zijn gedefinieerd, namelijk Basiskwaliteit en Nul-kwaliteit. Voor de beheergroep Verkeer is uitgegaan van het onderhoudsscenario Nul-kwaliteit zoals door de raad besloten in 2018.

6.1 Reguliere onderhoudskosten

De regulier onderhoudskosten zijn op het huidige niveau toereikend voor beheer & onderhoud, maar onvoldoende om achterstallige werkzaamheden bij te werken.

6.2 Achterstand in onderhoud

Door regelmatige personele onderbezetting en prioritering van werkzaamheden, is er momenteel achterstand in onderhoud op het gebied van bebording, bewegwijzering en markering. Daarnaast is niet geheel bekend of de technische voorzieningen in optimale vorm functioneren omdat dit sinds realisatie niet in alle gevallen onderzocht wordt. Dit komt voornamelijk door tijdsgebrek, maar ook door kosten die hiermee gemoeid zijn. Om het achterstand in onderhoud op het gebied van bebording, bewegwijzering en markering bij te werken, vinden nieuwe aanbestedingen plaats voor raamcontracten. In deze raamcontracten wordt inspectie als uitvoering uitgevraagd, waardoor het eigen personeel deels ontlast wordt. Dit geeft meer ruimte om de achterstand in te halen.

6.3 Vervangingen/Renovaties

Voor vervangingen en renovaties is een lange termijnplan opgesteld. In dit plan worden alle verkeersvoorzieningen benoemd, inclusief afschrijving. Wanneer systemen tegen het einde van hun levensduur komen wordt dat gesignaleerd en worden acties ingesteld voor vervanging van het betreffende materiaal.

6.4 Conclusie (kosten verschillende scenario's naast elkaar weergegeven)

Onderhoudsscenario	*Baten*	*Risico's*	*Kosten*
Basiskwaliteit	Monitoring en verbetering van doorstroming en verkeersveiligheid op basis van klachten, meldingen en bestaand e onderzoeken. Het kwaliteitsniveau voor de verkeersvoorzieningen verschilt over de gehele gemeente, maar voldoet aan de minimale acceptabele kwaliteit. Frequentie van onderhoud- en inspectie op basis van prioritering verkeersvoorzieningen. Kleine verkeersmaatregelen worden geprioriteerd en verwerkt op een planning.	Vanwege het sober beheer moet prioritering aangebracht worden. De lagere prioriteiten hebben daardoor eerder kans op risico's van het niet voldoen aan de technische en visuele kwaliteiten.	Gemiddeld
Nul-kwaliteit	Monitoring en verbetering van doorstroming en verkeersveiligheid op basis van bestaande onderzoeken. Alleen klachten en meldingen verhelpen die uiterste nood vereisen. Kleine verkeersmaatregelen worden niet uitgevoerd.	Hoge risico's, met daarbij kans op uiteindelijk hogere kosten vanwege het ontbreken van preventief beheer en onderhoud. Onderhoudsscenario op korte termijn verantwoord, op lange termijn niet.	Op korte termijn lager, maar op lange termijn hoger

6.5 Technische onderhoudskwaliteit

6.5.1 Regulier onderhoud

De technische onderhoudskwaliteit wordt behouden of verbeter aan de hand van het onderhoud – en inspectieschema zoals beschreven in hoofdstuk 3.

6.5.2 Investeringen

Om goed beheer- en onderhoud mogelijk te maken voor de technische kwaliteit, worden investeringen gedaan bij vervangingen en tevens wordt bij projecten bekeken of werkzaamheden gecombineerd kunnen worden. Hierbij is het mogelijk dat vervangingen naar voren- of naar achteren geschoven worden. Verder worden investeringen gedaan bij verwijdering of nieuwe aanleg, echter valt dit buiten het reguliere beheer- en onderhoud.

6.5.2.1 Planning technische onderhoudskwaliteit

De planning van de technische onderhoudskwaliteit wordt grotendeels bepaald door enerzijds de technische levensduur van een voorziening of object. Anderzijds kan deze planning gewijzigd worden als in praktijk blijkt dat de technische levensduur langer of korter is, of dat door ontwikkelingen een onwenselijke situatie is ontstaan. De technische levensduur van verkeersvoorzieningen en objecten varieert, maar heeft een gemiddelde levensduur van 10 tot 15 jaar. Ten aanzien van de planning wordt dit tijdsbestek dan ook aangehouden.

6.6 Visuele kwaliteit

Zoals eerder aangegeven in dit beheerplan, hangt de visuele kwaliteit en technische kwaliteit bij verkeer vaak samen met elkaar vanwege de functie. Voor de visuele kwaliteit wordt dan ook de planning van de technische kwaliteit als leidraad gehanteerd. De visuele kwaliteit wordt regelmatig in kaart gebracht door de inspectie- en onderhoudsrondes. Mocht tijdens een van deze rondes blijken dat de visuele kwaliteit niet op niveau is, zal met maatwerk worden gezocht naar een oplossing.

7 Organisatie beheer

7.1 Wat in eigen beheer?

- Toetsingen die onder verantwoordelijkheid vallen van de wegbeheerder (tijdelijke verkeersmaatregelen, bebordingsplannen, regelingen van verkeerslichten etc.)
- Functioneel beheer van het verkeerssysteem
- Inventarisatie, begeleiding en actualiseren bebording
- Inventarisatie, begeleiding en actualiseren wegmarkeringen
- Beheer en onderhoud parkeerautomaten
- Functioneel beheer parkeervergunningensysteem
- Beheer parkeerexploitatie
- Behandeling van klachten, meldingen en (aan)vragen
- Advisering

7.2 Wat is weggezet in contracten?

- (Preventief) technisch onderhoud verkeerslichten
- Aanbrengen, verwijderen of vernieuwen van wegmarkeringen
- Kleinere civieltechnische aanpassingen aan de infrastructuur
- (preventief) onderhoud parkeerverwijssystemen en dynamische route informatie panelen
- Dataverzameling en onderhoud verkeerstellers
- Softwarematige snelheidsmetingen
- Verkeerseducatiesysteem
- Technisch beheer parkeervergunningensysteem
- Operationeel beheer parkeergarages

7.3 Keuzes in areaalbeheergegevens: Wat hoe bij te houden en waarom?

Onderwerp	Hoe bij te houden	Waarom?
Technische objecten Verkeer		
Verkeerscentrale	Softwarematig programma. Wordt bijgehouden aan de hand van overeenkomst met aanbieder	N.v.t.
PRIS	Worden aangemeld en aangesloten op verkeerscentrale. Onderhoud in contract.	Betreffen slechts enkele systemen die op afstand bestuurd moeten kunnen worden.
Verkeertellers	Eigen inventarisatie	Aankoop of huur gemeente
VRI	Worden aangemeld en aangesloten op verkeerscentrale. Onderhoud in contract.	Betreffen beperkt aantal systemen die op afstand bestuurd moeten kunnen worden.
VOP-masten	Eigen inventarisatie	Wordt geschaard onder bebording
Camera's	Worden aangemeld en aangesloten op verkeerscentrale. Onderhoud in contract.	Betreffen beperkt aantal systemen die op afstand bestuurd moeten kunnen worden.
Bollards	Worden aangemeld en	Betreffen beperkt aantal

	aangesloten op softwarematig beheerssysteem. Onderhoud in contract.	systemen die op afstand bestuurd moeten kunnen worden.
Snelheidsdisplay's	Eigen inventarisatie	Aankoop of huur gemeente
Statische objecten Verkeer		
Komborden	Wordt niet actief bijgehouden	Frequent wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Bewegwijzering	Deels in bewegwijzeringsplannen, deels niet bijgehouden	Veel wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Straatnaamborden	Wordt niet actief bijgehouden	Slijt nauwelijks, bij klacht of melding eventueel vervangen
(houten) vangrail	Wordt niet actief bijgehouden	Slijt nauwelijks, bij klacht of melding eventueel vervangen
Verkeersborden	Wordt niet actief bijgehouden	Frequent wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Lengtemarkering [m]	Wordt niet actief bijgehouden	Frequent wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Oppervlakmarkering [m2]	Wordt niet actief bijgehouden	Frequent wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Overig meubilair/palen	Wordt niet actief bijgehouden	Frequent wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Fietsbeugels	Wordt niet actief bijgehouden	Frequent wijzigingen, nog geen goed beheersysteem
Parkeervoorzieningen		
Parkeervergunningssysteem	Softwarematig programma. Wordt bijgehouden aan de hand van overeenkomst met aanbieder	N.v.t.
Parkeerautomaten	Aangesloten op softwareprogramma, onderhoud in eigen beheer	N.v.t
Verwijsborden parkeerautomaten	Eigen inventarisatie	Slijt nauwelijks, bij klacht of melding eventueel vervangen
Monitoringsysteem parkeerexploitatie	Softwarematig programma. Wordt bijgehouden aan de hand van overeenkomst met aanbieder	N.v.t.
Slagboominstallatie	Eigen inventarisatie	Aankoop gemeente
Parkeergarages	Ieder jaar wordt nieuw MJOP opgesteld door gebouwenbeheer	Vervangingen en onderhoud vindt plaats op basis van MJOP of actuele gebreken
Parkeerterreinen	Onderhoud op basis van inspectie of vervangingstermijn	

7.4 Gewenste wijzigingen in onderzoeks- en voortgangsprogramma beheergroep

Er zijn een aantal gewenste wijzigingen t.a.v. beheer voor verkeer. Met name bebording, overige verkeersvoorzieningen zoals fietsbeugels en wegmarkeringen zijn nu namelijk lastig inzichtelijk. De wens bestaat dan ook om voor deze drie voorzieningen een beheerssysteem in te voeren.

7.5 Aanbevelingen

Aanbeveling is om meer informatie met betrekking tot verkeer beschikbaar te stellen aan te burger. Dit is mogelijk door een “dashboard” te publiceren met daarop bijvoorbeeld: klachten en meldingen per straat, gereden snelheid per straat, etc. Hierdoor kan naar verwachting een groot deel van de klachten en meldingen voorkomen worden wat personeel tijd bespaart en ingezet kan worden op andere taken. Momenteel ontbreekt de capaciteit voor deze werkzaamheden.

Een andere aanbeveling is om een ‘handboek’ op te stellen, waarin beleid vertaald wordt naar uitvoering ten aanzien van (her)inrichtingen. Het ontbreekt namelijk aan uitvoeringsbeleid. Het Verkeersveiligheidsplan voorziet wel in een uitvoeringsprogramma, maar niet zo zeer in algemene beleidsuitgangspunten voor uitvoering van een (her)inrichting. Uitvoeringsbeleid helpt beheer omdat hiermee diverse klachten en meldingen op voorhand meegenomen kunnen worden bij ontwerpen voor (her)inrichtingen. Hierdoor kost advisering minder tijd en na realisatie minder inzet op klachten en meldingen.

7.6 De beheergroep Verkeer

De beheergroep Verkeer houdt zich met diverse taken bezig. Deze taken zijn onder te verdelen in planmatig beheer en operationeel beheer. Tussen de planmatige en operationele beheertaken vindt voortdurend uitwisseling plaats om nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk te kunnen afstemmen op het uiteindelijke operationele beheer en onderhoud. In onderstaande sub paragrafen zijn beide beheertaken nader toegelicht.

7.6.1 Planmatig versus operationeel beheer

Om het beheer bij verkeer beter te laten functioneren, moet er een duidelijk onderscheid gemaakt worden in operationeel en planmatig beheer. Op dit moment is nagenoeg alleen operationeel beheer (korte termijn) aan de orde. Planmatig beheer wordt onvoldoende uitgevoerd. Door meer planmatig beheer toe te passen ontstaat zicht op het beheerproces op de lange termijn. Daarmee krijgt verkeer een betere grip op de situatie. Zo kunnen bepaalde maatregelen worden samengevoegd om efficiënter te kunnen werken. Daarnaast kan bij klachten ook worden verwezen naar deze planning op de lange termijn. Bij goed planmatig beheer zal naar verwachting het operationeel beheer ook minder kunnen worden.

Voor goed planmatig beheer is het noodzakelijk om beleidsuitgangspunten, (aangemelde) projecten en klachten en meldingen te bundelen en te combineren waar mogelijk. Tevens dient het bestaande areaal zowel in kwantiteit als kwaliteit inzichtelijk te zijn. Zodoende kan een gedegen lange termijn planning wordt opgesteld. Deze planning is geen vastgesteld document, maar kan in beperkte mate wijzigen wanneer zich kansen voor doen zoals subsidiemogelijkheden.

7.6.2 Gegevensbeheer

Binnen de groep verkeer wordt niet gebruik gemaakt van een standaard beheerssysteem. Voor het functioneren van de VRI’s, parkeerverwijssystemen en de bollards wordt gebruik gemaakt van een uitvoeringstool. Dit is een internetapplicatie waarop de beheerders kunnen inloggen om de werking van de systemen te controleren en instellingen, aansturingen e.d. kunnen aanpassen.

Sommige onderdelen van het areaal worden bijgehouden middels een Excel bestand. Dit gaat voornamelijk om de kosten intensieve, technische objecten, zoals de verkeersregelinstallaties.

Bij verkeer wordt data opgehaald waar nu weinig mee wordt gedaan. Dit betreft bijvoorbeeld data met betrekking tot verkeersongevallen, roodrijders, verkeerstellingen e.d. Deze gegevens zijn noodzakelijk voor het goed functioneren en bijstellen van het verkeerssysteem.

7.6.3 Beheerorganisatie

Het personeelsbestand voor verkeer en parkeren is als volgt ingedeeld:

Tabel 5: Formatie beheergroep verkeer en parkeren per januari 2022

Functie	FTE	Taken
Beheerder verkeer	1,9	– Areaalgegevens en voorzieningen op orde houden – Beheer & onderhoudsplanning opstellen – Provinciale-, regio-, SO plannen omzetten naar gemeentelijke beheersplannen – Verkeersmanagement – Aansturen verkeersmedewerkers – Coördinatie technisch beheer – Beantwoording vragen college / raad
Medewerker Verkeer	1,5	– Dagelijks beheer – Advisering en toetsing tijdelijke verkeersmaatregelen (evenementen, werkzaamheden, projecten) – Overleg over diverse kleine verkeersmaatregelen – Uitvoering kleine verkeersmaatregelen – Klachten / meldingen afhandeling
Medewerker Verkeer	1 (Inhuur Westrom)	– Afgifte Ontheffingen RVV – Ondersteuning klachtafhandeling – Uitvoeren kleine veldonderzoeken – Dagelijks beheer toegangssysteem binnenstad
Parkeercoördinator	1	– Beheer parkeerexploitatie – Coördinatie beheer parkeergarages, straatparkeren en parkeervergunningen – Opstellen uitvoeringsbeleidsstukken parkeren – Advisering – Aansturen parkeermedewerkers – Beantwoording vragen college / raad
Medewerker Parkeren	1,5	– Beheer parkeervergunningen – Beheer parkeervergunningensysteem – Regulering gehandicapten parkeerplaatsen – Specialistische ondersteuning aan medewerkers parkeerbalie – Klachten / verzoeken afhandeling – Bezwaar- en beroepsprocedures
Medewerker Parkeerbeheer	1	– Technisch beheer en onderhoud parkeerautomaten – Administratieve ondersteuning parkeren

Theoretisch moet dit voldoende zijn voor het uitvoeren van de taken. Door de krappe arbeidsmarkt, doorstroom van personeel en het specialistische werk is het echter lastig om een stabiel en constant team neer te zetten. Hierdoor zijn er achterstallige werkzaamheden. Daarnaast is de afgelopen jaren veel tijd gestoken in klachtenafhandeling. Hierdoor zijn andere taken, zoals planmatig beheer en onderhoud in het gedrang gekomen hoewel sommige beheer verkeersvoorzieningen zijn weggezet in contracten waardoor het team ontzorgt wordt.

7.7 Gewenste werkprocessen

7.7.1 Planmatige beheertaken

Aan de hand van- en in samenwerking met het beleidscluster en het projectencluster een uitvoerings- en beheersplanning opstellen voor de lange termijn. Deze lange termijn planning op hoofdlijnen vasthouden, zodat uitwerking en uitvoering plaats kan vinden, ook op tactisch en operationeel niveau. De beleidsrichtingen moeten beheersbaar- en onderhoudbaar blijven. Bij de keuze van een beleidsrichting zal ook herzien moeten worden welke kosten daarmee gemoeid zijn. Structureel overleg met het beleidscluster om de lange termijnplanning te herzien en eventueel te actualiseren.

7.7.2 Operationele beheertaken

De operationele beheertaken worden gecoördineerd door de beheerders Verkeer/Parkeercoördinator en binnen het team verdeeld. De medewerkers verzorgen het dagelijkse beheer en onderhoud en de beheerders overzien de langere termijn.

Bij parkeren omvatten de operationele beheertaken daarnaast ook dienstverlening met betrekking tot parkeerproducten (bijv. vergunningen en ontheffingen).

7.8 Eigen dienst

Daarnaast voert ook de buitendienst een aantal taken uit binnen verkeer. Dit is in onderstaande opsommingen weergegeven.

- Kleinschalige reparaties
- Wegmarkeringen (kleinschalig)
- Onderhoud en plaatsing bebording
- Onderhoud en plaatsing straatmeubilair
- Calamiteiten
- Plaatsen en uitlezen snelheidsindicatiemeters (SIM)

Verder neemt Stadstoezicht een aantal taken op zich. Zij beheren de bewaakte fietsenstallingen en voeren handhaving uit.

7.9 Contracten

Zie 3.2

7.10 Grote onderhoudsprojecten

Grote onderhoudsprojecten dienen tijdig te worden gesignaleerd. Vaak is verkeer hiertoe niet de initiator, maar wilt wel graag meeliften met andere werkzaamheden om een inrichting verkeersveiliger te maken naar de actuele standaarden. Het team verkeer en parkeren van Beheer Openbare Ruimte heeft dan een adviserende rol in dat project.

8 Verschillen met voorgaand beheerplan

Er is geen voorgaand beheerplan en verschillen kunnen dus niet worden benoemd.