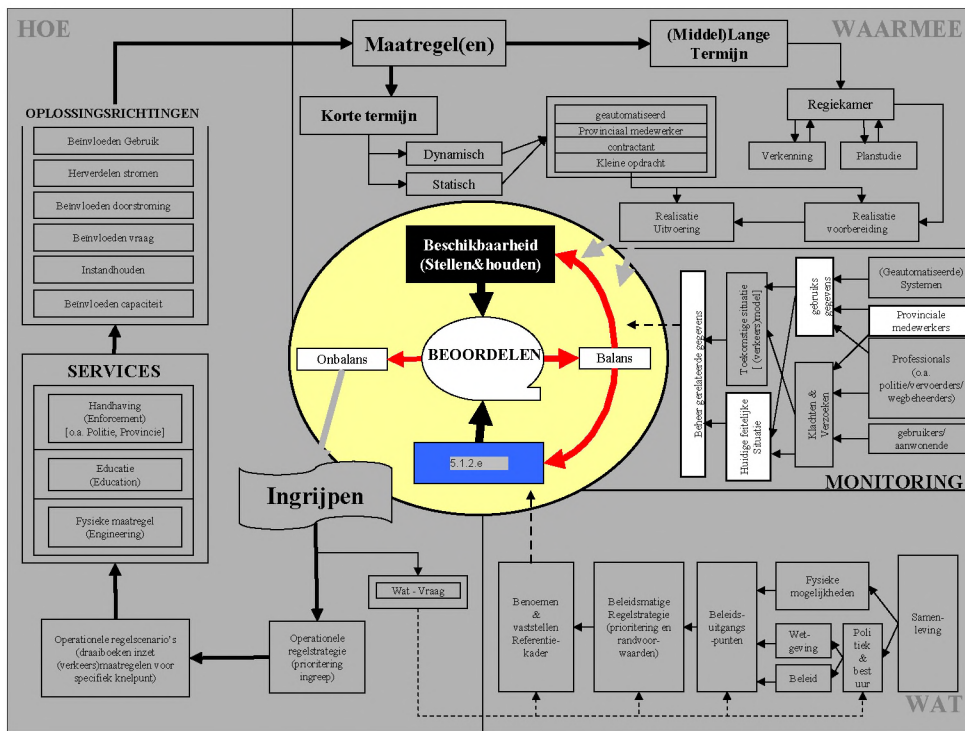


# WERKPROCES INSPECTIE

door inspecteurs Verkeerbeheer  
op de provinciale wegen



## Inhoudsopgave

- Doel procesbeschrijving
- Organisatie
- Taken in hoofdlijnen
- Vraaggerichte inspectie: jaar- & weekplanningen
- Aandachtspunten schouw
- Werkinstructie inspecteurs VB
- Vastlegging inspectiegegevens
- Adviezen voor tijdelijke situatie
- Toekomstbeeld: nader uit te werken zaken

## DOEL PROCESBESCHRIJVING

In 1<sup>e</sup> instantie is het uniformeringsproces inspectie opgestart t.b.v. de 3 regiobureaus. In de notitie 'werkwijze inspectie' zijn de hoofdlijnen t.a.v. deze werkzaamheden uitgezet.

Na de organisatorische veranderingen van 2007/2008 zullen alle inspecteurs in bureau 'Verkeersbeheer' gaan werken. Deze notitie is bedoeld om de hoofdlijnen verder uit te werken tot op het niveau van een werkinstructie en daarmee de start binnen het nieuwe bureau te vergemakkelijken.

Het doel van deze procesbeschrijving is om:

- de inspectietaken van de inspecteurs VB duidelijk af te bakenen (wat wel/wat niet) binnen het totale monitoringsveld
- een uniforme werkinstructie vast te leggen t.b.v. bureau Verkeersbeheer
- een visie te geven op toekomstige ontwikkelingen van inspectie

Naast inspectietaken hebben inspecteurs VB ook taken bij calamiteitenmanagement (gladheidbestrijding, Incident Management), afstemming met andere wegbeheerders en bijkomende taken, zoals steunpuntbeheer. Deze werkzaamheden zijn niet in dit stuk meegenomen. Alleen zaken die rechtstreeks voortkomen uit de inspectie, zoals 'vastlegging inspectiegegevens', 'uitvoeren kleine urgente werkzaamheden' en 'aansturing van de werkploeg' zijn beschreven.

## ORGANISATIE

### Wettelijke taak

De Provincie Noord-Brabant heeft de wettelijke taak om +/- 570 km. wegen te beheren. Vanuit deze zorgplicht moet de verantwoordelijke directie Economie & Mobiliteit voldoende zijn uitgerust op 4 hoofdprocessen:

1. bereikbaar zijn en slagvaardig omgaan met meldingen betreffende deze wegen
2. inspecteren/schouwen van de wegen incl. registratie
3. afhandelen van claims
4. planmatig uitvoeren van onderhoud incl. gegevensbeheer

Naast de wettelijke zorgplicht heeft de Provincie zich via verschillende beleidsnota's (zoals PVVP & netwerkanalyse Brabantstad) tot doel gesteld om de weggebruiker veilig, vlot & betrouwbaar van A naar B te brengen, met inachtneming van de leefbaarheid van aanwonenden.

- ORGANIGRAM E&M -

### Taakverdeling binnen E&M

Binnen de directie E&M is bureau Verkeersbeheer verantwoordelijk voor het operationeel beheer van de provinciale wegen in Noord-Brabant: hoofdprocessen 1,2 & 3. Zij is het 1<sup>e</sup> aanspreekpunt, 'de ogen, oren en handen op de weg' en handelt klachten & verzoeken af. Dit bureau is vooral gericht op het verkeer/gebruik van de weg. De primaire verantwoordelijkheid voor het technisch inspecteren en planmatig uitvoeren van onderhoud ligt bij bureau 'Uitvoering wegen'. Onderhoudstechnische aspecten die een direct (of op de hele korte termijn) probleem vormen voor het verkeer dienen wel onder regie van bureau Verkeersbeheer (als calamiteit) te worden opgepakt.

Vanuit haar verantwoordelijkheid is de kerntaak van bureau Verkeerbeheer: "het faciliteren van het gebruik (GEBRUIK) van de provinciale wegen en het beschikbaar stellen & houden (BESCHIKBAARHEID) op operationeel niveau"

Om deze kerntaak waar te maken is een pro-actieve werkwijze vereist. Alleen door een goed & actueel beeld te hebben van de BALANS tussen 'het gebruik van de weg' en 'de beschikbaar gestelde weg' kan hieraan worden voldaan. Het werkproces MONITORING is cruciaal om deze informatie te verkrijgen.

- ORGANIGRAM BUREAU VERKEERSBEHEER -

### Bureau Verkeersbeheer

Binnen het bureau zijn ... medewerkers aangesteld als fulltime Inspecteurs Verkeersbeheer. Aansturing van deze inspecteurs vindt plaats door ...

Nauwe samenwerking is vereist met de medewerkers VB, juridisch medewerker en verkeerskundigen. Zaken die buiten door de inspecteurs worden geconstateerd, moeten door andere functionarissen verder worden opgepakt.

## TAKEN IN HOOFDLIJNEN

### Monitoringsbehoefte

De totale monitoringsbehoefte binnen directie E&M vanuit wetgeving & vigerend beleid, is in samenspraak met cluster Memo in beeld gebracht voor de aspecten 'veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid & instandhouding' .

Monitoring is op te delen in 4 gebieden:

- monitoring o.b.v. geautomatiseerde systemen
- monitoring door inspecteurs verkeersbeheer
- monitoring door overige professionals
- bevindingen van gebruikers & aanwonenden

De inspecteurs Verkeersbeheer hebben een grote rol in het verkrijgen van informatie over het gebruik en de toestand van provinciale wegen, daar waar dit niet door systemen of derden kan gebeuren. (zie bijlage 'Monitoring gebruik & beschikbaarheid' )

Voorbeelden hiervan zijn:

Vanuit beleid

- het monitoren van rijnsnelheden op wegvakken waar geen meetpunten beschikbaar zijn
- wachtrijlengtes bij VRI' s
- verkeersgedrag: sluiproutes, aanwezigheid landbouwverkeer & gedrag fietsers
- mogelijk onveilige situaties: ongevallen, remsporen, glas in de berm
- aanhoren klachten t.a.v. leefbaarheid & verkeersveiligheid
- opvallende lokaties kadavers

Vanuit wettelijke beheertaak:

- aanwezigheid van voorwerpen op het wegdek
- snel optredende gebreken aan het wegdek met duidelijke gevaarstelling, waarnemen plasvorming
- functioneren OVL/VRI (systemen nog niet operationeel)
- aanwezigheid van bebording & andere verkeersvoorzieningen

Daarnaast heeft hebben inspecteurs een duidelijke meerwaarde in het aanspreekbaar zijn en inspelen op verzoeken van weggebruikers, evenals het actief benaderen van weggebruikers.

### Soorten inspectie

Inspecteurs VB voeren gedurende het jaar verschillende inspectietaken uit:

- schouwen: in beeld brengen van verkeerssituaties & -gedrag en gebreken aan & op de weg, zonder voorafgaande specifieke opdracht
- functionele inspectie: in beeld brengen van het functioneren van specifieke wegonderdelen, bijv. het functioneren van openbare verlichting
- inspectie klachten & verzoeken: uiteenlopende informatie verzamelen o.b.v. een concrete opdracht
- verkeersmonitoring: informatie verzamelen over een specifieke verkeerssituatie o.b.v. een concreet omschreven opdracht

Ten behoeve van planmatig werken en gerichte tijdsinzet moet voor de inzet van inspecteurs gewerkt worden met jaar- en weekplanningen.

## VRAAGGERICHTE INSPECTIE: JAAR- & WEEKPLANNINGEN

### Algemeen

Provinciale wegen verschillen o.a. qua verkeersintensiteiten, kwetsbaarheid van de verbinding, onderhoudstoestand, historie, politieke gevoeligheid en omgevingsfactoren.

Daarnaast spelen gedurende het jaar verschillende factoren een rol: jaargetijden met temperatuurs-, neerslag- & duisternisverschillen, seizoensgebonden werkzaamheden, de uitvoering van werken, omleidingsroutes derden, evenementen etc.

De inspectiewerkzaamheden van inspecteurs moeten hierop inspelen. Basisprincipe is daarbij: “daar zijn, waar je het meest nodig bent.” T.b.v. dit basisprincipe moet worden gewerkt met jaar- en weekplanningen.

### Proces

In de jaarplanning worden keuzes gemaakt t.a.v.:

- schouwfrequentie, per weg per periode (minimaal 1x per week)
- schouw met 1 of 2 inspecteurs, per weg per periode
- globaal tijdstip schouw per weg per periode
- roulatie inspecteurs (factoren: verbreding gebiedskennis, collegiale toets & toegestane verliesuren)
- hoeveelheid & periodes functionele inspectie
- monitoringsbehoefte Memo voor het betreffende jaar

In de weekplanning wordt opgenomen:

- nader uitwerking van de jaarplanning voor een specifieke periode
- inspelen op zaken uit voorgaande weken & klimaat
- schouw en functionele inspectie gecombineerd met inspectie klachten & verzoeken en verkeersmonitoring
- variatie in tijdstippen schouw
- concreet vastgelegd welke inspecteurs op welke lokaties inspectietaken uitvoeren

Bijzondere gebeurtenissen zoals storm of extreme neerslag zorgen ervoor dat de betreffende wegen direct geschouwd moeten worden. Hierdoor wordt dan afgeweken van de weekplanning. Calamiteiten kunnen hetzelfde effect hebben op de weekplanning.

### Criteria schouw

De mate waarin wegen worden geschouwd is primair afhankelijk van de risico's die bestaan t.a.v. veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Bij wegen met een groter risico moet met een hogere frequentie up-to-date informatie worden verkregen.

Binnen de provinciale infrastructuur is t.a.v. functie & verkeersintensiteit een indeling te maken in 3 soorten van wegen:

1. stroomwegen
2. gebiedsontsluitingswegen
3. erftoegangswegen

Wegen met hogere verkeersintensiteiten vertegenwoordigen een groter belang binnen de totale mobiliteitsbehoefte. Vanuit dit grotere belang komt de noodzaak om frequenter een beeld te krijgen van het verkeersgedrag en de toestand van deze wegen.

Eveneens belangrijk voor de mate waarin informatie over het gebruik en de toestand van de weg verkregen moet worden, zijn andere factoren:

- kwetsbaarheid van de verbinding: de mate waarin de functie van de weg in balans is met de dimensionering/ontwerp van de weg  
*(de risico's die hieruit voortkomen, wegen zwaar bij de bepaling van de schouwfrequentie)*
- onderhoudstoestand van de weg: bij een goede technische staat van een weg is de kans geringer dat functiebehoud/veiligheid van de weg plotseling in het geding komt
- politieke/historische gevoeligheid: gevoeligheden t.a.v. doorstroming, veiligheid of leefbaarheid kunnen het noodzakelijk maken om hier extra alert op te zijn (aanwezig te zijn), om escalatie te voorkomen

Per weg moet o.b.v. deze criteria een schouwplanning worden opgesteld, die over het jaar kan variëren a.g.v. evenementen, werken in uitvoering, klimaatinvloeden en overige zaken.

Specifieke periodes binnen een jaar kunnen belangrijk zijn t.a.v. de functionele inspectie. Wanneer de dagen weer korter worden in het najaar en het spitsverkeer gebruik maakt van de openbare verlichting is het bijvoorbeeld van belang om deze wegonderdelen goed gecontroleerd te hebben.

Specifieke dagen en tijdstippen van schouwen zijn belangrijk om de best mogelijke informatie te verkrijgen en om direct noodzakelijke vervolgacties (INGRIJPEN) uit te zetten. In het weekend worden bijvoorbeeld veel activiteiten ontplooid (vandalisme) die voor verkeersonveiligheid kunnen zorgen.

#### Functionele inspecties.

Betreft controle op de beschikbaarheid van de weg- & voorzieningen, maar is geen controle op het onderhoud en de levensduur van wegonderdelen.

- Avondinspectie, 2x per jaar, met 2 inspecteurs controle op werking VRI's/OVL/ANWB/wegmeubilair en markering.
- Kruisingen, rotondes en aansluitingen, frequentie afhankelijk van gevaarzetting (jaarplanning), controle op werking van VRI's, OVL, bebording en overige wegmeubilair.

#### Instructie

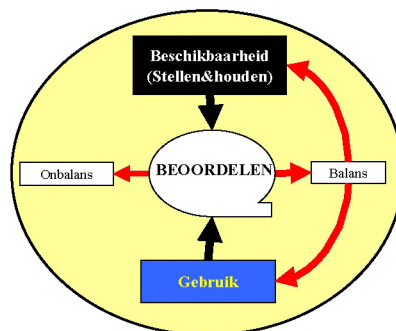
- Opstellen 'jaarplan inspectie' onder verantwoording van de ...: goedkeuring door DT in november van het voorafgaande jaar
- Vaststellen weekplanning (incl. evaluatie voorgaande week) door 'operationeel medewerker inspectie': voor aanvang van de inspectieweek

## AANDACHTSPUNTEN SCHOUW

### Focus

Tijdens de schouw moet vooral ‘verkeersgebonden’ worden gekeken en gedacht. De primaire aandacht moet uitgaan naar veiligheid en doorstroming. De weg is het middel hiertoe, waarbij directe gebreken/tekortkomingen natuurlijk aandacht vragen.

De focus moet zijn: “let op verkeersbewegingen!; zijn er ontwerptechnische zaken die het verkeer hinderen?; zijn er tekortkomingen aan weg en toebehoren die ongewenst zijn?”



### Concrete aandachtspunten

Bij het gebruik dient gelet te worden op:

- bijzonder / afwijkend verkeersgedrag
- afwijkende hoeveelheid verkeer
- afwijkende snelheden
- mate van doorstroming/wachtrij
- situaties aan de weg of berm (o.a. remsporen, bermsporen & glas) die het gevolg zijn van bijzonder verkeersgedrag
- kadavers op de weg: zit er een patroon in de aantreflokaties?

Voor wat betreft de beschikbaarheid zijn dat in ieder geval de volgende zaken:

- werk in uitvoering
- (tijdelijke) verkeersmaatregelen
- staat van verkeersborden
- staat van bewegwijzering
- staat van bebakening
- staat van markering
- vervuiling van wegdek (zowel rijbaan als fietspad, maar ook P-plaatsen, op- en afritten tankstations, bushaltes, etc.)
- stroefheid van het wegdek t.g.v. weersomstandigheden (aquaplaning, ijsvorming)

- vlakheid van het wegdek (gaten, kuilen, voegovergangen, etc.)
- toestand van de bermen (sporen, spoelgaten, vervuiling, steenslag, grind, gedenktekens, verzakkingen, hagen, etc.)
- toestand wegmeubilair (reflectorpaaltjes, afzetpalen, lantaarnpalen, vri-masten, geleiderail, dvm-voorzieningen, etc.)
- toestand van de bomen (loshangende takken, dode bomen, zwammen, etc.)
- oprijzicht op/bij aansluitingen
- putslampen bij pompen en vri's
- verkeersafleidende zaken (spandoeken, reclameborden, zoeklichten, graffiti, etc.)

Bovenstaande punten verdienen uiteraard allen aandacht maar bij een schouw vooral indien het hinderlijk is. Primair geldt dat elke (hinderlijke) afwijking geregistreerd zal moeten worden. Ook als er (nog) geen directe actie nodig is, en (uiteraard) ook als het probleem snel verholpen is.

Bij het constaateren van een probleem zal bij een hoge gevaarstelling in eerste instantie afgewogen moeten worden:

- kan de inspecteur het "probleem" zelf eenvoudig verhelpen? -> actie uitvoeren
- kan de inspecteur het "probleem" niet zelf verhelpen? -> melding doorgeven d.m.v. een nauwkeurige beschrijving van de situatie

### Beoordeling/vervolgtermijnen

Het beoordelen van de ernst van situaties met absolute waarden is niet goed mogelijk. Het betreft vaak niet direct meetbare zaken met verschillende relevante factoren. Beoordelen van gebruik is hierbij nog lastiger dan het scoren van beschikbaarheidsaspecten.

Wel kan er een score toegekend worden. Die score varieert dan van 1 tot 5. Een score van 1 staat dan voor: er is wel iets aan de hand waar naar verder gekeken moet worden maar het verkeer heeft er geen last van. Een score van 5 staat voor: er moet nu zo snel als maar mogelijk is iets gebeuren want het verkeer heeft er heel veel last van. Om een indicatie te geven kan gedacht worden aan de volgende relatie tussen constatering en gewenste reactietermijn:

Score 1: reactietermijn van 3 maanden of langer

Score 2: reactietermijn van maximaal 3 maanden

Score 3: reactietermijn van maximaal 3 weken

Score 4: reactietermijn van 3 tot 24 uur

Score 5: een reactietermijn van maximal 3 uur.

Calamiteiten: er dient direct actie te worden ondernomen!

Eenduidige beoordelingscriteria voor verkeerssituaties en 'toestand van de weg' zijn erg moeilijk te bepalen.

### Instructie

Binnen bureau Verkeersbeheer moet voldoende aandacht zijn voor een vergelijkbaar beeld bij het scoren van ongewenste situaties. Bruikbare methoden hierbij zijn:

- periodieke besprekingen (1x 2 maanden) beleggen, waarbij de beelden met elkaar worden gedeeld en bediscussieerd, los van de periodieke besprekingen van lopende zaken
- roulatie in de 2-mans inspectie, zodat alle collega's elkaars denkbeelden en aanpak goed leren kennen
- rouleren en laten bespreken van documenten, die betrekking hebben op de schouw bijv. CROW richtlijn t.a.v. beeldbestekken

Werkproces Inspectie

## WERKINSTRUCTIE INSPECTEURS VERKEERSBEHEER

### Start werkzaamheden & pauzes

- de werkdag vangt aan wanneer rechtstreeks richting een wegvak wordt gereden t.b.v. inspectietaken of wanneer men aankomt bij een provinciaal steunpunt of kantoor t.b.v. een vorm van werkoverleg
- pauzeren bij een stopplaats (10 minuten) na 2 uur continue inspectietaken of bij concentratieverlies
- lunchen op een steunpunt of provinciaal kantoor (te rijden routes hierop afstemmen)
- de standaard werkdag eindigt ...

### Benodigheden

- de benodigheden t.b.v. de inspectietaken zijn opgenomen in een lijst van de werkgroep bedrijfswagens, hieronder volgt een korte opsomming:
  - Inspectieauto met laadbak en veiligheidsvoorzieningen
  - Laptop of logboek en een fotocamera voor de vastlegging van gegevens.
  - Gereedschappen en hulpmiddelen, zie bijgaande inventarislijst.
  - Signaalkleding
  - Mobiele telefoon
  - Calamiteitenmap
  - Inspectieschema en- lijsten, overzichten van lopende vergunningen en ontheffingen, werken in uitvoering en openstaande schades en gebreken.
  - Schadestickers

### Wijze van uitvoering schouwtaken

- Bij aanvang: datum, aanvangstijd en wegnummer vastleggen.
- Omdat de snelheid bij het rijdend inspecteren/schouwen afwijkend is van het reguliere verkeer moet tijdens de inspectie/schouw ten alle tijden het ATA-scherm worden gebruikt
- Met een gemiddelde snelheid van 25 km/uur op het fietspad of de parallelweg met het verkeer mee rijden, Indien niet mogelijk op de hoofdrijbaan met het verkeer meerijden
- Stapvoets rijden (5 km/uur) bij kruisingen en aansluitingen, stoppen bij VRI's.
- Stoppen op wisselende lokaties om een goed beeld te krijgen van de verkeersafwikkeling en verkeersstromen ter plaatse
- Stoppen bij een probleem (voor verkeer hinderlijke afwijking) en noteren.
- Stoppen bij schades en een NODR registratie opmaken
- Stoppen bij activiteiten van derden (vergunningswerken, ontheffingen, onderhoudswerken, projecten) en op veiligheid controleren.
- Indien van toepassing de ingestelde omleidingroutes controleren.
- Na eerste controle van activiteiten van derden alleen nog stoppen indien er aanleiding voor is.
- Stoppen voor onderzoek klachten en verzoeken, eventueel informatie inwinnen bij derden.
- Stoppen voor signaal van weggebruiker of aanwonende en klacht, verzoek of opmerking noteren.
- Stoppen bij afwijkingen buiten de beheersgrens, indien van invloed op het verkeer op de provinciale weg.
- Opvallende gedragingen van de weggebruikers noteren en oorzaak trachten te achterhalen.
- Tijdens de schouw inkomende telefonische vragen en verzoeken behandelen.
- Indien inkomende telefoontjes niet meteen zijn af te handelen dan na de schouw verder afhandelen.
- Na het verlaten van de weg de eindtijd noteren.

**Houding t.o.v. weggebruikers & aanwonenden**

- zorg voor aanspreekbaarheid voor weggebruiker en aanwonenden
- benader weggebruikers actief om informatie over verkeersgedrag te verkrijgen

**Wijze van uitvoering 'Functionele inspecties'**

*Opmerking: betreft controle op de beschikbaarheid van de weg & verkeersvoorzieningen, maar is geen controle op het onderhoud en de levensduur van wegonderdelen.*

- Avondinspectie, 2x per jaar, met 2 inspecteurs controle op werking VRI's/OVL/ANWB/wegmeubilair en markering.
- Inspectie vóór openstelling weg (na onderhoud/reconstructie), incidenteel, op hinderlijke afwijkingen.
- Kruisingen, rotondes en aansluitingen, frequentie afhankelijk van gevaarstelling (jaarplanning), controle op werking van VRI's, OVL, bebording en overige wegmeubilair.

**Wijze van uitvoering 'Onderzoeken klachten & verzoeken'**

.....  
 .....

**Wijze van uitvoering 'Verkeersmonitoring'**

.....  
 .....

**Instructie voor calamiteiten / eigen werkzaamheden**

- Bij calamiteitenacties a.g.v. eigen constatering, de veiligheid waarborgen en (indien nodig) de benodigde partijen (aannemers, contractanten, TB of werkploeg) inschakelen
- De calamiteit zelf afhandelen; bij uitloop na werktijd de gebonden collega inschakelen.
- Een eenvoudig te verhelpen afwijking zelf uitvoeren mits de gevaarstelling hoog is (voorwerp op de weg en richten van RVV-borden).
- Bij het oprapen van een voorwerp op de weg zwaai(flits-)lampen gebruiken ter beveiliging.
- Indien de inspectieauto recht op de weg is gepositioneerd, voorwielen naar de bermzijde draaien.
- Indien zelf oplossen niet mogelijk is en bij hoge gevaarstelling de veiligheid waarborgen en verder afhandelen als calamiteit.
- Indien zelf oplossen niet mogelijk is en gevaarstelling minder hoog (score toekennen) dan noteren voor de werkploeg of het onderhoudsbestek.

**Aansturing van de werkploeg.**

- Aanleveren benodigde herstelwerkzaamheden incl. planning, door inspecteur VB aan 'aanstuurder werkploeg' via vastlegging inspectiegegevens in geautomatiseerd systeem.
- Begeleiding van de werkzaamheden (mits nodig) door een inspecteur van VB.
- Controle op de werkzaamheden door alle inspecteurs van VB + melding aan ...

**Wijze van uitvoering van functionele inspecties.**

*Opmerking: betreft controle op de beschikbaarheid van de weg maar is geen controle op het onderhoud en de levensduur van wegonderdelen.*

- Avondinspectie, 2x per jaar, met 2 inspecteurs controle op werking VRI' s/OVL/ANWB/wegmeubilair en markering.
- Inspectie vóór openstelling weg (na onderhoud/reconstructie), incidenteel, op hinderlijke afwijkingen.
- Kruisingen, rotondes en aansluitingen, frequentie afhankelijk van gevaarstelling (jaarplanning), controle op werking van VRI' s, OVL, bebording en overige wegmeubilair.

## VASTLEGGING INSPECTIEGEGEVENS

Van groot belang is het dat alle inspectiegegevens worden vastgelegd t.b.v. vervolgacties, mogelijke schadeclaims en de eigen bedrijfsvoering. Dit betreft alle verschillende inspectietaken: schouwen, functionele inspectie, onderzoeken klachten & verzoeken en verkeersmonitoring.

De inspectiegegevens worden onderverdeeld in scores 1 t/m 5. Deze geautomatiseerde inspectiegegevens moeten worden uitgelezen door een functionaris die verantwoordelijk is voor de betreffende vervolgacties. De 'operationeel medewerker inspectie' behoort alle gegevens uit te lezen en de voortgang in hoofdlijnen te bewaken.

Scores 1: reactietermijn van 3 maanden of langer

Uit te lezen door: verkeerskundige & themabeheerder

Mogelijke vervolgacties: inbrengen in dashboard/regiekamer; losse opdracht bij situatie van beperkte omvang

Scores 2: reactietermijn van maximaal 3 maanden

Uit te lezen door: verkeerskundige, themabeheerder & dir.UAV

Mogelijke vervolgacties: inbrengen in dashboard/regiekamer; losse opdracht bij situatie van beperkte omvang, uitvoering via het onderhoudsbestek

Categorie 3: reactietermijn van maximaal 3 weken

Uit te lezen door: verkeerskundige, themabeheerder, directie UAV & aanstuurder werkploeg

Mogelijke vervolgacties: losse opdracht bij situatie van beperkte omvang; uitvoering via onderhoudsbestek of door werkploeg

Categorie 4: reactietermijn van 3 tot 24 uur

Uit te lezen door: verkeerskundige, directie UAV en aanstuurder werkploeg

Mogelijke vervolgacties: uitvoering via onderhoudsbestek of door werkploeg

Categorie 5: een reactietermijn van maximal 3 uur.

Uit te lezen door: aanstuurder werkploeg

Mogelijke vervolgacties: uitvoering door inspecteur of werkploeg

Calamiteitenacties moeten ook worden vastgelegd.

Gezien de grote hoeveelheid van invoer die hieruit voortkomt, is een gebruiksvriendelijk (vergaand geautomatiseerd) systeem noodzakelijk om tijd te besparen. Dit systeem moet daarom beschikken over gps, een realtime database van inspectiegegevens en tracking & tracing.

Wensbeeld: "Een inspecteur moet direct kunnen zien of de ongewenste situatie al eerder is gemeld. Hij moet daarbij ook kunnen beschikken over vergunningen en overige WIS-gegevens. Bij de invoer op een handheld-computer moet dit met een minimale tijdsinspanning kunnen. Alle algemene informatie (datum, tijdstip, lokatie & weer) moet automatisch ingevoerd worden, waarbij de inspecteur slechts de specifieke situatie hoeft te omschrijven."

Totdat nieuwe hard- en software beschikbaar is, verdient het aanbeveling om gebruik te maken van het operationele programma Argis.

## ADVIEZEN VOOR HUIDIGE WERKPROCES

- Argis binnen bureau Verkeersbeheer gaan gebruiken totdat project 'workflow inspectie' is afgerond
- Opstellen 'jaarplanning inspectie' in het nieuwe bureau Verkeersbeheer
- Werken met weekplanningen.

## TOEKOMSTBEELD: NADER UIT TE WERKEN

- Hard- & software t.b.v. 'workflow inspectie' aanschaffen/ontwikkelen.

Systemen kunnen op termijn onderstaande werkzaamheden van inspecteurs overnemen:

- Storingsmeldsysteem VRI' s operationeel maken en in gebruik nemen.
- Kwaliteitscentrale VRI' s operationeel maken en in gebruik nemen
- Geautomatiseerde inspectie/controle van OV.

**BIJLAGE 'MONITORING GEBRUIK & BESCHIKBAARHEID'**

zie bijgevoegde excell-sheet

## Werkproces Inspectie

Beschikbaarheid en gebruik provinciale wegen					
Vlot en betrouwbaar			Automatisch	Databewerking	Inspectie
<b>wegvakken (*)</b>	norm	bron			
maximum snelheid 60 km / uur	> 50	BBB	x		wegvakken zonder meetpunten
maximum snelheid 80 km / uur	> 60/ 40	BBB	x		wegvakken zonder meetpunten
maximum snelheid 100 km / uur	> 66	BBB	x		wegvakken zonder meetpunten
snelheid spits/ snelheid dal	> 0,5	NoMo	x		wegvakken zonder meetpunten
<b>Kruispunten met VRI</b>					
totale verlijstijd	< 30 sec	n.v.t	x		berekening
wachtrij lengte	< 150 m	n.v.t			inspectie
dubbele stops	< 1,5	CROW	x		
roodlichtrijders	< 10%	n.v.t	x		
prioritering o.v	ingrepen	n.v.t	x		
<b>Kruispunten zonder detectie</b>					
Verzadigingsgraad	< 1,33	Harders' CROW	0		berekenen
Oversteekbaarheid / wachttijd	p.m	CROW/ Nota bebouwde kommen	0		berekenen
(*) Opmerking : In eerste instantie op wegvakken. Gaat om gemiddelde snelheid in ochtendspits. Later toevoegen reistijden deur-deur naar een toplocaties en andere tijdsperiodes.					
<b>Verkeersveiligheid</b>					
			Automatisch	Databewerking	Inspectie
blackspots kruispunten	> 6 in 3 jaar			x	
blackspots wegvakken	> 6 in 3 jaar			x	
Aantal hardrijders (> max snelheid)	< 15 %	CROW	x		
Aantal bumperkevers	< 2,0 sec	Informatieve weg	x		
Afstanden (te zwaar beladen)	> 1500 ?		x		
Gladheid (GMS geleiding)	combinatie van condensatie, neerslag en weersverwachting		x		
Obstakelvrije zone		CROW			
wegtype 1					x
wegtype 2					x
EHK	% toegepast				x
Subjektieve onveiligheid (remporen, glas in berm, landbouwvoertuigen en fietsers)		DHV cursus			x
<b>Beschikbaarheid systemen</b>					
VRI gedooft door storing	geel knipperen	> 0	x		
OVL spanning voltage lamp	lamp kapot	< 80 %	x		
Pompen			x		
Bewegwijzering			x		
<b>Beschikbaarheid / onderhoudskwaliteit</b>					
			Automatisch	Databewerking	Inspectie
<b>Verharding</b>					
vlakheid	mm	CROW		x	
scheuren	%	CROW		x	
stroefheid	m / sec <sup>2</sup>	CROW		x	
<b>Markering</b>					
dag- nachtzichtbaarheid	meetmethode NEN-EN 1436	RAW		x	
Openbare verlichting ME3A	< 1 cd/ m <sup>2</sup>	NPR norm		x	
Verlichtingssterkte					
Bebording		CROW-normen			
zichthoek					x
reflectie, aanwezigheid, grootte					x
schadebeeld	inspectieformulier				
Geluidsvoorzieningen	aanwezigheid	> norm			x
Groen					
VTA waarde				x	x
zichthoek kruispunten				x	x
Water op wegdek	aanwezigheid				x
Gebruik van de weg (tijd in minuten)	95%	geen		x	
<b>Leefbaarheid</b>					
			Automatisch	Databewerking	Inspectie
Geluid, Lucht	< 65 dB(A)	PVVP		x	
CO2		wet		x	
< 40 µgram/ m <sup>3</sup> per jaar		wet		x	
< 35 dagen per jaar overschrijding		wet		x	
PM10	grenswaarde	wet		x	SBR richtlijn
Trillingen		wet		x	
Externe veiligheid					
plaatsgebonden risico	p.m				
groepsrisico	p.m				
Suipverkeer (aantal meldingen)	0			x	x
Ontsnippering : aantal dieren op de weg	0				x
Gevaar op schade door binnenrijden ?					
Klachten en verzoeken	0				x