



Rijkswaterstaat  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## **Leidraad Regelscenario's**

### **Colofon**

Uitgegeven door	LCOVK – Werkgroep Regelscenario
Datum	Oktober 2016
Status	Definitief
Versienummer	7.1
A.P.K.	2 jaarlijks of indien nodig



## Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel leidraad	4
1.3	Leeswijzer	5
1.4	Versiebeheer en borging	6
2	Bijzonderheden per type regelscenario	7
2.1	Werk in uitvoering (WIU)	7
2.2	Eenmalige evenementen	18
2.3	Reguliere knelpunten	26
2.4	Omleidingsroutes (incidenten)	32
2.5	Reguliere evenementen	39
3.	Format van een regelscenario	47
3.1	Aanleiding	47
3.2	Opbouw en algemene eisen	48
3.3	Eisen per onderdeel	49
3.4	Kleurgebruik	53
3.5	Standaard elementen	54
3.6	Dummy regelscenario's	55
3.7	Dummy omleidingsroutes.nl	68
4	Checklists	69
4.1	Checklist regelscenario's	65
4.2	Checklist acties	71
5	Overige documentatie	76
5.1	Aanleiding	76
5.2	Documentatie	76

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Het operationeel verkeersmanagement van Rijkswaterstaat en provinciale - en gemeentelijke wegbeheerders worden gecoördineerd vanuit regionale verkeersmanagementcentrales (RVMC) en het landelijke Verkeerscentrum Nederland (VCNL). Zij geven gezamenlijk vorm aan 'publieksgericht betrouwbaar en vlot operationeel verkeersmanagement'.

De verkeerscentrales gebruiken daarbij zogenaamde regelscenario's. Het werkboek Regelscenario's (Rijkswaterstaat, juli 2006) definieert een regelscenario als een 'van tevoren opgesteld draaiboek waarin is vastgelegd hoe te handelen bij een gegeven verkeerssituatie en welk doel daarbij moet worden nagestreefd'. De vorm is een schakelschema waarin precies staat aangegeven welke maatregelen op welk moment moeten worden ingezet dan wel beëindigd.

Vanwege de toename van het aantal regelscenario's die qua indeling en opmaak sterk varieerden, is er een leidraad opgesteld om de regelscenario's te uniformeren. Vanaf begin 2010 wordt deze leidraad gebruikt. Deze leidraad is geëvalueerd en de leerpunten hiervan zijn in deze leidraad verwerkt.

Wat is nieuw?:

- Elk regelscenario begint met een omgevingstoets waarmee meteen duidelijk is wie betrokken moet worden.
- Naast werk in uitvoeringsregelscenario's is de leidraad ook van toepassing voor evenementen, reguliere situaties en omleidingen. Voor elke type regelscenario gelden dezelfde acht uniforme ontwikkelstappen.
- De leidraad is aangepast aan de nieuwe organisatie en afspraken tussen VWM, Regio en Project.
- Naast de inhoud zijn ook het proces en randvoorwaarden beschreven om te komen tot een regelscenario.

## 1.2 Doel leidraad

De doelgroep van dit document is primair het team operationeel verkeerskundigen van de verkeerscentrales en RTT's.

### Doel van de Leidraad

1. Het beschrijven van het proces dat doorlopen moet worden om tot een regelscenario te komen.
2. Het vastleggen van de indeling, vereiste en optionele onderdelen van een regelscenario. (=format)
3. Naslagwerk: alle benodigde kennis van regelscenario's is beschreven

Deze leidraad dient te worden gebruikt voor regelscenario's m.b.t. werk in uitvoeringsprojecten, evenementen, reguliere spitsen, calamiteiten (omleidingsroutes) en regionale samenwerking die vanuit een verkeerscentrale wordt aangestuurd.

Door de uniforme indeling en opmaak kunnen betrokkenen sneller de gewenste informatie vinden en zijn (beheergebied overschrijdende) regelscenario's eenvoudiger uit te voeren. De eisen in deze leidraad hebben betrekking op het document dat gebruikt wordt door de bedienzalen van alle betrokken verkeerscentrales (Rijkswaterstaat en eventueel andere wegbeheerders). De informatiebehoefte van de wegverkeersleiders (WVL's) is bepalend geweest bij het opstellen van deze leidraad. Andere bij de uitvoering van een regelscenario betrokken partijen, zoals weginspecteurs, hulpdiensten en andere wegbeheerders of verkeerscentrales, kunnen ook gebruik maken van dat regelscenario.

Naast de inhoud van een regelscenario wordt ook het proces om tot de regelscenario's te komen beschreven. Hierdoor is het voor alle betrokkenen duidelijk wat er moet gebeuren en wie dat wanneer doet.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 behandelt per type regelscenario wanneer een regelscenario opgesteld moet worden en geeft een toelichting op regelscenario's. Deze toelichting is vooral relevant voor partijen die hier voor het eerst mee te maken krijgen. Het beschrijft de processtappen die bij het opstellen van een regelscenario gevolgd dienen te worden.

Hoofdstuk 3 is het format van een regelscenario. Dit beschrijft de eisen die gesteld worden aan de opbouw (indeling/opmaak) en vulling van een regelscenario en vormt daarmee het inhoudelijke onderdeel van het document.

Hoofdstuk 4 bevat de checklists; de toetscriteria voor het regelscenario en een checklist met alle te nemen acties.

In hoofdstuk 5 worden alle overige documenten genoemd die directe relatie hebben met deze leidraad.

## 1.4 Versiebeheer en borging

De initiële versie van deze leidraad is opgesteld door een werkgroep waarin alle verkeerscentrales waren vertegenwoordigd. Deze leidraad is op 15 januari 2010 door de Advies Groep Hoofden Operationeel Verkeersmanagement (AGHOV) vastgesteld. Zij heeft het beheer van deze leidraad belegd bij het Landelijk Coördinatoren Operationeel Verkeerskundigen Overleg (LCOVK). Vanuit het LCOVK is de werkgroep Regelscenario's verantwoordelijk voor de inhoud van het proces.

De meest recente versie wordt gepubliceerd op de VKA-site voor Operationeel Verkeersmanagement en is op te vragen bij VCNL / OTW.

Wijzigingsverzoeken op de inhoud van de Leidraad Regelscenario's kunnen worden ingediend bij het LCOVK.

Versie	Status	Datum	Omschrijving
1.0	Definitief	18-12-2009	Voorstel aan werkgroep
2.0	Definitief	15-01-2010	Voorstel aan AGHOV
3.1	Definitief	01-04-2010	Definitief na werkgroep en AGHOV
4.1	Definitief	01-05-2010	Algemene leidraad definitief na werkgroep
5.1	Definitief	01-05-2011	Aandachtspunten evaluatie deze leidraad verwerkt in vernieuwde definitieve leidraad
6.0	Definitief	22-11-2011	Goedkeuring in LCOVK
7.0	Definitief	10-06-2016	Goedkeuring in LCOVK

## 2. Bijzonderheden per type regelscenario

### 2.1 Werk in uitvoering (WIU)

Wegwerkzaamheden zijn nodig voor aanleg en beheer en onderhoud. Dergelijke wegwerkzaamheden kunnen leiden tot verkeershinder. Indien veel verkeershinder wordt verwacht en waar regelruimte is, wordt een regelscenario opgesteld. Een regelscenario wordt in overleg met het projectteam en regionale partners opgesteld onder verantwoordelijkheid van de verkeerscentrale. In een regelscenario worden (dynamische) verkeersmanagementmaatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn voor het goed geleiden van het verkeer op het beschikbare netwerk rond de wegwerkzaamheden. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven onder welke voorwaarden een dynamische omleidingsroute wordt in- of uitgeschakeld. Een regelscenario (dynamisch verkeersmanagement) dient aanvullend aan te sluiten op het statische deel (vaste bebording). Beide onderdelen vormen uiteindelijk een pakket met de noodzakelijke maatregelen om het verkeer rond de wegwerkzaamheden te geleiden en de verkeershinder te beperken.

### Regionale toets (omgeving) – stap 1

Regelscenario's hebben vrijwel altijd een wegbeheerder overstijgend karakter. In deze stap wordt bepaald welke andere partijen betrokken moeten worden bij een regelscenario. Denk daarbij aan (andere) wegbeheerders, regionale partners, Regio RWS. In het land zijn er verschillende RTT's en RVT's. De meeste teams hanteren de volgende criteria:

1. is er sprake van een wegbeheerders overstijgend effect en
2. maak je gebruik van andermans DVM-spullen?

Deze criteria geven aan of een RT(V)T betrokken dient te worden bij het ontwikkelen van een regelscenario. Op deze manier wordt geborgd dat er aan de regionale wensen/eisen wordt voldaan.

Als laatste kan het zijn dat een regelscenario een bovenregionale impact heeft. In dat geval dienen andere verkeerscentrales waarop de maatregelen betrekking hebben ook betrokken te worden. De Regio waar de bijzonderheden plaatsvinden, heeft de lead in de ontwikkeling van het regelscenario.

## Kaders, uitgangspunten en afspraken – stap 2

### Relatie met vigerende documenten:

- Er dient gewerkt te worden volgens de 'Werkwijzer Minder Hinder'. Hierin staat dat bij werken met hindercategorie A, B of C een regelscenario nodig is (bij C werken is dit soms niet nodig, dit moet per werk bepaald en schriftelijk onderbouwd worden).

### Hinder-categoriematrix

De mate van vertraging (hinderklasse) en het aantal gehinderden bepaalt de hindercategorie

Hinder klasse	Gehinderden Vertraging	<1000	<10.000	<100.000	< 1M	> 1M
0						
1	Enkele minuten	E	E	D	C	B/C
2	<10 minuten	D	D	C	C	B
3	10-30 minuten	C	C	B	A	A
4	>30 minuten	B/C	B	B	A	A

Categorie A: majeure werken, alles uit de kast, incl. mobiliteitsmanagement

Categorie B: Grote werken, geen landelijke uitstraling

Categorie C: Middelgrote werken met een regionale uitstraling

Categorie D: Kleine werken en afzettingen, Persbericht uitzenden

Categorie E: Kleine afzettingen: alleen info ter plaatse

- Deze 'Leidraad Regelscenario's' is in lijn met de meest recente versie van het 'Handboek Verkeerscentrales' opgesteld.
- Naast deze generieke documenten zijn ook de SLOT-aanvraag (incl knelpuntenanalyse), bebordingsplan, faseringsplan en het verkeersmanagementplan elementaire input voor een regelscenario
  - de SLOT-aanvraag moet opgesteld worden door de opdrachtnemer en ingediend worden door de omgevingsmanager. De check van de beschikbaarheid van de routes in SPIN gebeurt door Regio RWS, en het beoordelen/goedkeuren van de SLOT-aanvraag door het Minder Hinder Team.

### Strategisch kader

- Bestuurlijke kaders en voorkeuren zijn veelal uitgewerkt in een regionale regelstrategie. Deze dient gebruikt te worden bij het opstellen van een regelscenario. Daarnaast zijn er aanvullende afspraken mogelijk over het wel/niet inzetten van bepaalde wegen.
- Het afstemmen en vaststellen van doelstelling, ambitie en regelprincipes gebeurt in overleg met andere stakeholders (gemeentelijk wegbeheerder, project, organisatie, hulpdiensten etc.).
- Wanneer dient een regelscenario ingezet te worden en wanneer juist niet? Voorwaarde voor de ontwikkeling van een regelscenario is dat knelpunten op het gebied van veiligheid of doorstroming oplosbaar zijn of verzacht kunnen worden

met DVM-instrumentarium. Het gaat dus om een set variabele maatregelen. Zijn de maatregelen alleen statisch, dan is een regelscenario niet nodig.

### *Capaciteit en Financiering (wordt geregeld door transitie)*

- In een vroeg stadium (jaar voor start hinder) vindt de intake projecten met de projectorganisatie plaats i.s.m. de transitie manager. Op basis van de lange termijn verkeersverwachting wordt een inschatting gemaakt van de benodigde OVK-capaciteit (voor zo ver dit op dit moment al in te schatten is). De RWS regio wordt nauw betrokken bij deze afspraken.
- De Regio's en het project zijn verantwoordelijk voor het reserveren van budget voor OVK-capaciteit en de benodigde tijdelijke DVM die nodig zijn voor het regelscenario.
- VWM en de Regio's zijn verantwoordelijk voor het inkoopproces. Bundel zoveel mogelijk inhuurvragen in één contract.
- De verkeerscentrale wordt betrokken bij het inkoopproces van de aanvullende capaciteit (opstellen profiel, werkzaamheden specificeren, selectiecommissie).

### *Verantwoordelijkheid en capaciteit*

- Team OVK is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, implementatie, uitvoering en evaluatie van alle regelscenario's, mits er door het project capaciteit is geregeld.
- Team OVK kan daarbij worden versterkt door externe operationeel verkeerskundigen.
- VWM (de MOA (medewerker operationele advisering, een speciale OVD-er,) is verantwoordelijk voor het leveren van voldoende capaciteit bij weginspecteurs, WVL's en officieren van dienst. Deze capaciteit dient aangevraagd te worden bij VWM (planbureau).

### *Specifiek voor WIU-scenario's*

- Met het project worden eenduidige schriftelijke afspraken gemaakt over de samenwerking tussen project, OVK en aannemer. Het gaat hier onder andere over de tijdige aanlevering van de bebordingstekeningen, faseringen en andere relevante gegevens voor regelscenario's.
- Bepaal of een doorstromingsteam nodig is bij de uitvoering. Een doorstromingsteam bestaat uit vertegenwoordigers van het project, de wegbeheerder en de verkeerscentrale, eventueel aangevuld met een vertegenwoordiger van de aannemer.

## Termijnen

- In dit document is vastgelegd wanneer een regelscenario gereed moet zijn. Per type regelscenario worden verschillende afstemtermijnen gehanteerd (vetgedrukt in onderstaande tabel).

Termijnen	A	B	C
SLOT-aanvraag:			
- Indienen	29	15	8
- Goedgekeurd; communicatietermijn	26	13	6
Verkeersmaatregelenplan (VMP): 1 <sup>e</sup> concept	18	11	8
Bebordingsplan	12	11	8
Workshop/omgevingsoverleg	10	10	6
Regelscenario (RS): 1 <sup>e</sup> concept			
VMP: 2 <sup>e</sup> concept	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>
Evt 2 <sup>e</sup> workshop/omgevingsoverleg			
VMP: definitief	6	6	4
RS: 2 <sup>e</sup> concept	<b>6</b>	<b>6</b>	-
RS: definitief	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
SPIN	12 wd	12 wd	12 wd
Evalueren	Binnen 5 werkdagen		

- Indien een regelscenario gereed is, dient deze ook geïmplementeerd te worden. De duur van de implementatie is afhankelijk van het type regelscenario.

## Opstellen – stap 3

Hieronder zijn de twee fases in het opstellen van een regelscenario beschreven:

- Opstellen regelprincipe
- Opstellen concept regelscenario

### Fase 1: Opstellen regelprincipe

- Het beoordelen van het verkeersmanagementplan (met onderbouwing of een regelscenario opgesteld moet worden, welke partijen betrokken zijn en op welke termijn een regelscenario moet worden ontwikkeld).
- Het hanteren van het uitgangspunt op basis waarvan een regelscenario opgesteld gaat worden. Dit kan zijn bijv. de uitvoeringswijze of een bebordingsplan.
- Gegevens verzamelen. Wat is er nodig voor het opstellen van een regelscenario:
  - Verkeersgegevens (door project)
  - Logging van eerdere werkzaamheden (door OVK)
  - Verzamelen vergelijkbare regelscenario('s) en bijbehorende evaluatie('s) uit het verleden (door OVK)
  - Interview met WVL en evt. andere betrokkenen (zie checklist regionale toets)
  - Regelstrategie (door OVK)
  - Evenementenkalender (medewerker veiligheid en bereikbaarheid)

- Overzicht DVM-areaal met locatie (door OVK)
- Tekststrategie DRIPs, incl. tool om teksten voor te bereiden (door OVK)
- Verkeerskundige data (door regio VWM)
- Van de verzamelde gegevens wordt door het project een analyse gemaakt van de te verwachten knelpunten, de zgn knelpuntenanalyse; het verschil tussen de verwachte en beoogde situatie.
- De resultaten van de analyse worden gebruikt voor het bepalen van de in te zetten maatregelen om de doorstroming dan wel de veiligheid volgens de doelstelling te maximaliseren.
- Het organiseren van een workshop met de betrokken partijen door het project (omgevingsmanager). Of een workshop noodzakelijk is, is afhankelijk van de aard en de grootte van de verwachte verkeershinder.

### Deelnemers aan de eventuele workshop:

- Project (omgevingsmanager)
- Regio RWS (medewerker verkeer)
- Verkeerscentrale(s) (OVK)
- VCNL (OVK)
- Aannemer (omgevingsmanager) en/of
- Decentrale wegbeheerders (provincie en gemeente)
- Hulpdiensten

### Voor de workshop dient men de volgende informatie voorhanden te hebben:

- Een toelichting op de planning en uitvoering van de wegwerkzaamheden
- Wat er speelt in de omgeving (WIU, evenementen, overig)
- De knelpunten, met waar mogelijk een cijfermatige onderbouwing
- De omleidingsroutes (welke, wanneer en waarom)

### Hierbij noodzakelijk is:

- Een toelichting van de werkzaamheden en de *verwachte verkeerssituatie* tijdens de werkzaamheden
- De *ambitie*: de gewenste verkeersafwikkeling tijdens de werkzaamheden, rekening houdend met de reguliere verkeerssituatie op het traject, de regelstrategie en de kosten die gemoeid zijn met evt. maatregelen
- De *omleidingsroutes*: hoe loopt/lopen de basisomleiding(en) en aanvullende omleidingsroute('s)?
- De *knelpunten en risico's*: op de omleidingsroute en overig in het netwerk
- De *maatregelen*: de beheersmaatregelen en randvoorwaarden nodig voor de inzet
- Het benoemen van *benodigde mensen, middelen en monitoring*

### Het resultaat van de workshop(s) is een verslag (binnen een week) met daarin concreet vastgelegd:

- Waar kies je voor
- De motivatie waarom je daarvoor kiest
- De gemaakte afspraken

- Heel belangrijk is dat de bovenstaande gegevens tijdig beschikbaar zijn. Maak afspraken met Project en Regio over het tijdig aanleveren (zie tabel op pagina 10). De aanlevertermijn van deze fase hangt samen met het type regelscenario/doel.

### Resultaat:

- Vastgelegde afspraken met alle stakeholders over knelpunten en oplossingsrichtingen.
- Vastgelegde afspraken over de inzet van mens en middelen.
- Afspraken over de tijdige aanlevering van gegevens en projectinformatie.

### Fase 2: Opstellen concept regelscenario

- Er wordt gewerkt met één generiek format regelscenario. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verplichte en facultatieve onderdelen.
- Breidt het regelprincipe uit met de verschillende schakelingen (zowel op de kaart als in de schakeling). Op basis van de gemaakte afspraken in de workshop('s) wordt per knelpunt of combinatie van gelijktijdig optredende knelpunten (knelpuntencluster) een schakeling opgesteld. Deze wordt uitgewerkt in een schakelschema, waarin wordt vastgelegd op welk moment (d.m.v. triggers) welke acties worden uitgevoerd. In deze schakelingen worden de acties van alle betrokken partijen genoemd, dus ook die van bijv. weginspecteurs, aannemers en verkeersregelaars.
- Daarnaast wordt op de pagina met de kaart aangegeven welke teksten, volgens de tekststrategie en bebording van de ANWB, op de (berm)DRIPs en/of tekstkarren geplaatst moet worden.
- Bij werkzaamheden is de eerste schakeling een vooraankondiging. Maximaal een week van tevoren wordt aangegeven dat er gewerkt gaat worden. In deze schakeling wordt, indien noodzakelijk, ook het go/no-go-deel geplaatst voor het geval de uitvoering van het regelscenario niet doorgaat. Dit komt voornamelijk voor bij weersgevoelige werkzaamheden. Deze kunnen worden afgelast.
- Aan het einde van het regelscenario kan er een schakeling worden opgenomen voor als de werkzaamheden eerder klaar zijn.
- Leg het concept regelscenario voor aan betrokken partijen (deelnemers workshop), en team verkeersgeleiding (WVL) voor feedback.
- Betrek relevante partijen (aangrenzende Regio(s), VCNL, regionale partners) die uit de regionale toets naar voren kwamen zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd.
- Betrek de feitelijke wegbeheerder, zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd, bij maatregelen, ook als ze niet direct een rol hebben in het regelscenario, maar wel omdat 'hun wegennet' gebruikt wordt.
- Toets of het regelscenario in conflict is met andere regelscenario's en los het conflict op.
- Check de beschikbaarheid, kwaliteit en status van DVM-instrumentarium.
- Maak de doelstellingen in de schakelingen eenvoudig en smart door vragen die met "ja"/"nee" beantwoord kunnen worden.

Bovenstaande stappen vormen een iteratief proces. Tijdens de conceptfase kunnen één of meerdere stappen herhaald worden. Wanneer er geen restpunten meer zijn, gaat het eindconcept door naar de goedkeuring.

**Resultaat:**

- Een volwaardig en door omgeving en gebruikers gedragen eindconcept regelscenario dat geschikt is voor goedkeuring.

## Goedkeuren – stap 4

- Elk regelscenario moet worden goedgekeurd door het hoofd Verkeerscentrale. Het hoofd is uiteindelijk verantwoordelijk voor de inzet van WV's.
- Indien, buiten RWS, regionale partners/wegbeheerders betrokken zijn bij het regelscenario, dienen zij ook het regelscenario goed te keuren. Het is wenselijk deze goedkeuring via een mandaat neer te leggen bij de voorzitter van het RTT/RVT.
- Als het regelscenario ondertekend is, krijgt het regelscenario de status 'goedgekeurd' en kan vervolgens worden geïmplementeerd.

### Resultaat:

- Goedgekeurd regelscenario dat geïmplementeerd kan worden.

### Wijzigingen

Bij wijzigingen is de aard van de wijziging(en) bepalend. Zie de tabel in hst 3.3: Eisen per onderdeel. Afhankelijk van de impact van de wijziging wordt het versienummer met het bijbehorende niveau verhoogd en is er een nieuwe handtekening nodig.

## Implementeren – stap 5

Nadat een regelscenario is goedgekeurd, kan deze geïmplementeerd worden.

De volgende implementatiestappen worden onderscheiden:

- Aanleveren van lijst met defecte DVM aan de omgevingsmanager
- Configuratie in systemen van RWS verkeerscentrale(s) zoals CDMS, CVMS, MTM, NMS, VRI's, Boss Online, CHARM etc.
- Aansturing op configuratie in systemen van regiopartners zoals VRI's, DRIP-inzet, NMS, etc.
- Ondertekend regelscenario beschikbaar stellen voor WV
- Informeren van andere betrokkenen bij de operatie: De opsteller van het regelscenario stuurt het ondertekende regelscenario rond aan deze betrokkenen
- Plaatsen van het regelscenario in de digitale agenda

### Specifiek voor WIU-scenario's

- Instrueren van WV: Bij langdurige faseringen (langer dan een weekend) met grote invloed op doorstroming of incidentmanagement wordt het tijdstip van implementatie naar voren gehaald, waarbij borging van kennis m.b.t. schakelingen van het regelscenario en afwijkende afspraken (MTM, incidentmeldingen etc.) noodzakelijk is.
- Indien besloten is om te werken met een doorstromingsteam moet de inzet hiervan geregeld worden.

**Resultaat:**

- Team WVl en andere operationeel betrokkenen zijn geïnformeerd over het regelscenario en zijn vanaf nu in staat om het regelscenario in te zetten.
- Systemen zijn voorbereid.

## Uitvoeren – stap 6

- (C)WVl is verantwoordelijk voor de inzet van het regelscenario.
- De inzet en het effect van ingezette maatregelen in het regelscenario worden gelogd door WVl. Vooral van belang is het vermelden van eventuele vertragingen/filelengtes.

*Specifiek voor WIU-scenario's*

- Op basis van de taaklast bij WVl kan gekozen worden om één WVl specifiek voor één of meerdere regelscenario's in te zetten.
- Indien afgesproken, inzetten van het doorstromingsteam.

**Resultaat:**

- Een ingezet regelscenario.
- Een logging met bijzonderheden.

## Evalueren – stap 7

- Ieder regelscenario wordt geëvalueerd. Hier kan van worden afgeweken als het verwachte resultaat niet opweegt tegen de benodigde tijd (en kosten) van de evaluatie zelf.
- Een evaluatie is kwalitatief en kwantitatief van aard. Tijdens de evaluatie wordt gekeken naar verkeerskundige (hinder) en procesmatige (inzet en werking) zaken.
- De resultaten van de evaluaties worden besproken in het (R)KCO en/of RT(V)T. In het overleg wordt besloten welke acties genomen moeten worden o.b.v. de resultaten.
- De resultaten van de evaluaties worden teruggekoppeld naar alle relevante partijen.
- Bij een uitgebreide evaluatie wordt de LVMB-methodiek gehanteerd.

*Specifiek voor WIU-scenario's*

- Alleen het regelscenario en de hinder worden geëvalueerd door OVK.
- Daarnaast kan het project ook terugkoppeling geven over communicatie, voortgang en andere zaken. Dit is echter geen verantwoordelijkheid voor OVK.

**Resultaat:**

- Een geëvalueerd regelscenario waarbij verbeterpunten, inzet en resultaten inzichtelijk zijn gemaakt voor alle betrokkenen.

## Beheren – stap 8

OVK zorgt voor het beheer van regelscenario's. Het regelscenario wordt georganiseerd bewaard op een netwerkschijf zodat het eenvoudig is terug te vinden. Dit houdt in dat een eventuele opvolger/vervanger het regelscenario, het proces en de documenten goed kan terugvinden. Denk bij documenten aan:

- E-mails met belangrijke afspraken
- Bewerkbare bestanden (VISIO, PowerPoint etc.)
- Berekeningen (kosten, verkeerscijfers, knelpunten etc.)
- Evt. wijzigingen
- Loggings
- (Eind)evaluatie

### *Specifiek voor WIU-scenario's*

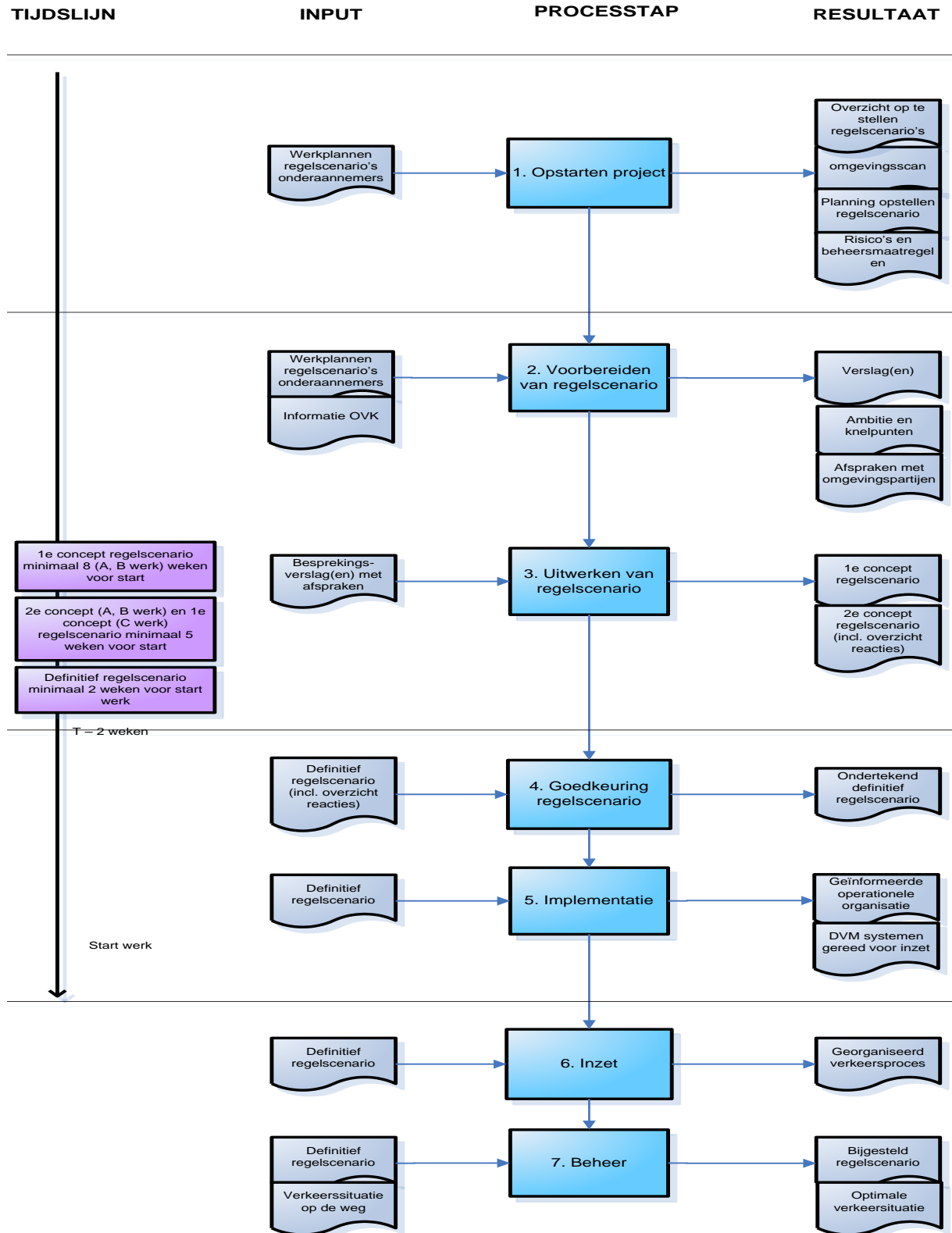
- Voor de eenmalige regelscenario's geldt dat na evaluatie en opslag, het beheer is afgerond, maar dat dit nog minimaal 3 jaar bewaard wordt. In de toekomst kan het voorkomen dat er weer gewerkt gaat worden aan een deel van het wegennet waar al een regelscenario voor gemaakt is. Hergebruik!

### *Resultaat:*

- Proces, producten en resultaten zijn navolgbaar en traceerbaar voor eventuele opvolgers zonder dat contact met oorspronkelijke opsteller nodig is.

## Samenvatting

In het onderstaande schema is weergegeven welke stappen doorlopen worden bij het voorbereiden, opstellen, implementeren en beheren van regelscenario's. In de regionale uitwerking kan dit schema aangevuld zijn met de bijbehorende taken.



## 2.2 Eenmalige evenementen

Regelmatig komt het voor dat er een evenement is met unieke kenmerken dat zich onderscheidt van reguliere/terugkerende evenementen. Denk hierbij aan bezoek van de Koning, Elfstedentocht, troonswisseling, internationaal topoverleg (NSS), of een sportevenement zoals Olympische spelen, EK/WK, Giro d' Italia etc. Dit soort evenementen trekt veel verkeer aan en/of stelt bepaalde (veiligheid)eisen aan de verkeersstromen. Daarnaast is er een gereede kans op imagoschade, maar biedt het ook een goede kans voor interne - en externe profilering. Om het extra verkeer in goede banen te leiden en/of de veiligheid te kunnen garanderen moet een regelscenario worden ontwikkeld. Gezien het unieke karakter van dit soort evenementen vereist dat maatwerk i.t.t. de reguliere evenementen.

### Regionale toets (omgeving) – stap 1

Regelscenario's hebben vrijwel altijd een wegbeheerder overstijgend karakter. In deze stap wordt bepaald welke andere partijen betrokken moeten worden bij een regelscenario. Denk daarbij aan (andere) wegbeheerders, regionale partners, Regio RWS. In het land zijn er verschillende RTT's en RVT's. De meeste teams hanteren de volgende criteria:

1. is er sprake van een wegbeheerders overstijgend effect en
2. maak je gebruik van andermans DVM-spullen?

Deze criteria geven aan of een RT(V)T betrokken dient te worden bij het ontwikkelen van een regelscenario. Op deze manier wordt geborgd dat er aan de regionale wensen/eisen wordt voldaan.

Als laatste kan het zijn dat een regelscenario een bovenregionale impact heeft. In dat geval dienen andere verkeerscentrales waarop de maatregelen betrekking hebben ook betrokken te worden. De Regio waar de bijzonderheden plaatsvinden, heeft de lead in de ontwikkeling van het regelscenario.

### Kaders, uitgangspunten en afspraken – stap 2

#### *Strategisch kader*

- Bestuurlijke kaders en voorkeuren zijn veelal uitgewerkt in een regionale regelstrategie. Deze dient gebruikt te worden bij het opstellen van een regelscenario. Daarnaast zijn er aanvullende afspraken mogelijk over het wel/niet inzetten van bepaalde wegen.
- Het afstemmen en vaststellen van doelstelling, ambitie en regelprincipes gebeurt in overleg met andere stakeholders (gemeentelijk wegbeheerder, project, organisatie, hulpdiensten etc.).
- Wanneer dient een regelscenario ingezet te worden en wanneer juist niet? Voorwaarde voor de ontwikkeling van een regelscenario is dat knelpunten op het gebied van veiligheid of doorstroming oplosbaar zijn of verzacht kunnen worden

met DVM-instrumentarium. Het gaat dus om een set variabele maatregelen. Zijn de maatregelen alleen statisch, dan is een regelscenario niet nodig.

### *Verantwoordelijkheid en capaciteit*

- Team OVK is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, implementatie, uitvoering en evaluatie van de regelscenario's.
- Team OVK kan daarbij worden versterkt door externe operationeel verkeerskundigen.
- VWM (de MOA (medewerker operationele advisering, een speciale OVD-er,) is verantwoordelijk voor het leveren van voldoende capaciteit bij weginspecteurs, WVL's en officieren van dienst. Deze capaciteit dient aangevraagd te worden bij VWM.

### *Specifiek voor eenmalige evenementenscenario's*

- Een belangrijk punt bij eenmalige evenementen is om de verdeling van de kosten inzichtelijk te maken. Het valt vaak buiten de scope van de organisator en betreft meerdere wegbeheerders waardoor niet duidelijk één veroorzaker is aan te wijzen. Tip: Verricht geen werkzaamheden vóór de kostenverdeling helder is.
- Per evenement wordt bekeken hoe de organisatie van het regelscenario opgezet wordt.
- Indien de coördinatie landelijk is, wordt de extra capaciteit OVK ook landelijk georganiseerd.
- Met het evenement worden eenduidige afspraken gemaakt over de samenwerking tussen het evenement en OVK. Het gaat hier onder andere over de tijdige aanlevering van relevante gegevens voor regelscenario's.
- Afhankelijk van de impact kan er een crisisteam worden ingericht.
- Bepaal of een doorstromingsteam nodig is bij de uitvoering. Het doorstromingsteam kan de meldkamers ondersteunen en informatie van het crisisteam te filteren.

Een doorstromingsteam bestaat uit vertegenwoordigers van het evenement, de wegbeheerder(s) en de verkeerscentrale. Met inzet vanuit de verkeerscentrale wordt terughoudend omgegaan in doorstromingsteams.

- Eenmalige evenementen hebben vaak een grotere regionale impact dan reguliere evenementen of knelpunten. Het tijdig betrekken van regionale partners (binnen de regio en andere VC's) is hier dan ook belangrijk.
- In het Landelijk Operationeel Kader Evenementen (LOKE) is een stappenplan opgenomen dat hiervoor gebruikt kan worden.
- Bij grote (regio-overstijgende) evenementen heeft VCNL de coördinatie, hierdoor is er voor de organisatie één aanspreekpunt. VCNL voert dan ook de toets uit of een regelscenario nodig is.

## Termijnen

- In dit document is vastgelegd wanneer een regelscenario gereed moet zijn. Per type regelscenario worden verschillende afstemtermijnen gehanteerd:

	Eerste concept	Tweede concept	Definitief
Enmalig evenement	8 wk	6 wk	2 wk

- Indien een regelscenario gereed is, dient deze ook geïmplementeerd te worden. De duur van de implementatie is afhankelijk van het type regelscenario.

## Opstellen – stap 3

Hieronder zijn de twee fases in het opstellen van een regelscenario beschreven:

- Opstellen regelprincipe
- Opstellen concept regelscenario

### Fase 1: Opstellen regelprincipe

- Het hanteren van het uitgangspunt op basis waarvan het regelscenario opgesteld gaat worden. Dit kan zijn bijv. de uitvoeringswijze of een bebordingsplan.
- Gegevens verzamelen. Wat is er nodig voor het opstellen van een regelscenario:
  - Verkeersgegevens (door project)
  - Logging van eerdere evenementen (door OVK)
  - Verzamelen vergelijkbare regelscenario('s) en bijbehorende evaluatie('s) uit het verleden (door OVK)
  - Interview met WVL en evt. andere betrokkenen (zie regionale toets)
  - Regelstrategie (door OVK)
  - Evenementenkalender (medewerker veiligheid en bereikbaarheid)
  - Overzicht DVM-areaal met locatie (door OVK)
  - Tekststrategie DRIPs, incl. tool om teksten voor te bereiden (door OVK)
  - Verkeerskundige data (door regio VWM)
  - Inschatting aantal bezoekers
- Van de verzamelde gegevens wordt een analyse gemaakt van de te verwachten knelpunten, de zgn knelpuntenanalyse; het verschil tussen de verwachte en beoogde situatie.
- De resultaten van de analyse worden gebruikt voor het bepalen van in te zetten maatregelen om de doorstroming dan wel de veiligheid volgens de doelstelling te maximaliseren.
- Het organiseren van een workshop met de betrokken partijen. Of een workshop noodzakelijk is is afhankelijk van de aard en de grootte van de verwachte verkeershinder.

### Deelnemers aan de eventuele workshop:

- Evenement (omgevingsmanager)
- Regio RWS (medewerker verkeer)
- Verkeerscentrale(`s) (OVK)
- VCNL (OVK)
- Aannemer (omgevingsmanager) en/of
- Decentrale wegbeheerders (provincie en gemeente)
- Hulpdiensten

### Voor de workshop dient men de volgende informatie voorhanden te hebben:

- Een toelichting op de planning en uitvoering van het evenement
- Wat er speelt in de omgeving (WIU, evenementen, overig)
- De knelpunten, met waar mogelijk een cijfermatige onderbouwing
- De omleidingsroutes (welke, wanneer en waarom)

### Hierbij noodzakelijk is:

- Een toelichting van het evenement en de *verwachte verkeerssituatie* tijdens het evenement
- De *ambitie*: de gewenste verkeersafwikkeling tijdens het evenement, rekening houdend met de reguliere verkeerssituatie op het traject, de regelstrategie en de kosten die gemoed zijn met evt. maatregelen
- De *omleidingsroutes*: hoe loopt/lopen de basisomleiding(en) en aanvullende omleidingsroute(`s)?
- De *knelpunten en risico's*: op de omleidingsroute en overig in het netwerk
- De *maatregelen*: de beheersmaatregelen en randvoorwaarden nodig voor de inzet
- Het benoemen van *benodigde mensen, middelen en monitoring*

### Het resultaat van de workshop(s) is een verslag (binnen een week) met daarin concreet vastgelegd:

- Waar kies je voor
  - De motivatie waarom je daarvoor kiest
  - De gemaakte afspraken
- Heel belangrijk is dat de bovenstaande gegevens tijdig beschikbaar zijn. Maak afspraken met Evenement en Regio over het tijdig aanleveren. De aanlevertermijn van deze fase hangt samen met het type regelscenario/doel.

### *Specifiek voor eenmalige evenementenscenario's*

- Bij eenmalige evenementen spelen de volgende zaken een aanvullende rol bij het opstellen van het regelscenario:
  - Parkeergelegenheden. Dit kunnen ook tijdelijke (P+R) locaties zijn.
  - In- en uitstroomtijden.
  - Hoeveelheid bezoekers per modaliteit.
  - Herkomst van de bezoekers.

Deze zaken zijn de input voor het inschatten van de impact op het verkeer en de knelpunten die mogelijk gaan ontstaan. De evenementorganisatie moet helpen bij het aanleveren van bovenstaande punten.

#### *Resultaat:*

- Vastgelegde afspraken met alle stakeholders over knelpunten en oplossingsrichtingen.
- Vastgelegde afspraken over de inzet van mens en middelen.
- Afspraken over de tijdige aanlevering van gegevens en evenementinformatie.

## Fase 2: Opstellen concept regelscenario

- Er wordt gewerkt met één generiek format regelscenario. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verplichte en facultatieve onderdelen.
- Breidt het regelprincipe uit met de verschillende schakelingen (zowel op kaart als in schakeling). Op basis van de gemaakte afspraken in de workshop(s): Per knelpunt of combinatie van gelijktijdig optredende knelpunten (knelpuntencluster) wordt een schakeling opgesteld. Deze wordt uitgewerkt in een schakelschema, waarin wordt vastgelegd op welk moment (d.m.v. triggers) welke acties worden uitgevoerd. Deze schakelingen vormen de basis voor de uitwerking van het regelscenario. In deze schakelingen worden de acties van alle betrokken partijen genoemd, dus ook die van bijv. wegininspecteurs, aannemers en verkeersregelaars.
- Daarnaast wordt op de pagina met de kaart aangegeven welke teksten, volgens de tekststrategie en bebording van de ANWB op de (berm)DRIPs en/of tekstkarren geplaatst moet worden.
- Bij evenementen kan de eerste schakeling een vooraankondiging zijn. Maximaal een week van tevoren wordt aangegeven dat het evenement plaatsvindt. In deze schakeling wordt, indien noodzakelijk, ook het go/no-go-deel geplaatst voor het geval het evenement niet doorgaat.
- Leg het concept regelscenario voor aan betrokken partijen (deelnemers workshop), en team verkeersgeleiding (WVL) voor feedback.
- Betrek relevante partijen (aangrenzende regio(s), regionale partners) die uit de regionale toets naar voren kwamen zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd.
- Betrek de feitelijke wegbeheerder, zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd, bij de maatregelen, ook als ze niet direct een rol hebben in het regelscenario, maar wel omdat 'hun wegennet' gebruikt wordt.
- Toets of het regelscenario in conflict is met andere regelscenario's en los het conflict op.
- Check de beschikbaarheid, kwaliteit en status van DVM-instrumentarium.
- Maak de doelstellingen in de schakelingen eenvoudig en smart door vragen die met "ja"/"nee" beantwoord kunnen worden.

### *Specifiek voor eenmalige evenementenscenario's*

- Hulpdiensten en veiligheidsregio's worden betrokken als ze een rol hebben.
- Daarnaast moeten de taken voor de evenementenorganisatie uitgezet worden (bijv. verkeersregelaars langs route en rond parkeergelegenheden om bezoekers te geleiden). Verkeersregelaars moeten worden geïnstrueerd. De primaire verantwoordelijkheid ligt hierbij de leverancier, waarbij door OVK het kader wordt meegegeven.

Bovenstaande stappen vormen een iteratief proces. Tijdens de conceptfase kunnen één of meerdere stappen herhaald worden. Wanneer er geen restpunten meer zijn, gaat het eindconcept door naar de goedkeuring.

#### **Resultaat:**

- Een volwaardig en door omgeving en gebruikers gedragen eindconcept regelscenario dat geschikt is voor goedkeuring.

## Goedkeuren – stap 4

- Elk regelscenario moet worden goedgekeurd door het hoofd Verkeerscentrale. Het hoofd is uiteindelijk verantwoordelijk voor de inzet van WVL's.
- Indien, buiten RWS, regionale partners/wegbeheerders betrokken zijn bij het regelscenario, dienen zij ook het regelscenario goed te keuren. Het is wenselijk deze goedkeuring via een mandaat neer te leggen bij de voorzitter van het RT(V)T.
- Als het regelscenario ondertekend is, krijgt het regelscenario de status 'goedgekeurd' en kan vervolgens worden geïmplementeerd.

### Resultaat:

- Een goedgekeurd regelscenario dat geïmplementeerd kan worden.

### Wijzigingen

Bij wijzigingen is de aard van de wijzigingen bepalend. Zie de tabel in hst 3.3: Eisen per onderdeel. Afhankelijk van de impact van de wijziging wordt het versienummer met het bijbehorende niveau verhoogd en is er een nieuwe handtekening nodig.

## Implementeren – stap 5

Nadat een regelscenario is goedgekeurd, kan deze geïmplementeerd worden.

De volgende implementatiestappen worden onderscheiden:

- Aanleveren lijst met defecte DVM aan de omgevingsmanager
- Configuratie in systemen van RWS verkeerscentrale(s) zoals CDMS, CVMS, MTM, NMS, VRI's, Boss Online, CHARM, MobiMaestro etc.
- Aansturing op configuratie in systemen van regiopartners zoals VRI's, DRIP-inzet, NMS, etc.
- Ondertekend regelscenario beschikbaar stellen voor WVL
- Informeren van andere betrokkenen bij de operatie: De opsteller van het regelscenario stuurt het ondertekende regelscenario rond aan deze betrokkenen
- Plaatsen van het regelscenario in de digitale agenda

### Resultaat:

- Team WVL en andere operationeel betrokkenen zijn geïnformeerd over het regelscenario en zijn vanaf nu in staat om het regelscenario in te zetten.
- Systemen zijn voorbereid.

## Uitvoeren – stap 6

- (C)WVL is verantwoordelijk voor de inzet van het regelscenario.
- De inzet en het effect van ingezette maatregelen in het regelscenario worden gelogd door WVL. Vooral van belang is het vermelden van eventuele vertragingen/filelengtes.

## *Specifiek voor eenmalige evenementenscenario's*

- Hulpdiensten en medewerkers van evenementenorganisatie zijn actief tijdens uitvoering van het regelscenario. Zorgvuldige afstemming tijdens uitvoering is cruciaal.
- Bij gebruik van meerdere extern ingehuurde tekstkarren is één contactpersoon van de leverancier gewenst.
- Indien besloten is om te werken met een crisis- en/of doorstromingsteam moet de inzet hiervan geregeld worden.

### *Resultaat:*

- Een ingezet regelscenario.
- Een logging met bijzonderheden.

## **Evalueren – stap 7**

- Ieder regelscenario wordt geëvalueerd. Hier kan van worden afgeweken als het verwachte resultaat niet opweegt tegen de benodigde tijd (en kosten) van de evaluatie zelf.
- Een evaluatie is kwalitatief dan wel kwantitatief van aard. Tijdens de evaluatie wordt gekeken naar verkeerskundige (hinder) en procesmatige zaken (inzet en werking).
- Resultaten van de evaluaties worden besproken in het (R)KCO en/of RT(V)T. In het overleg wordt besloten welke acties genomen moeten worden o.b.v. de resultaten.
- Resultaten van de evaluaties worden teruggekoppeld naar alle relevante partijen.
- Bij een uitgebreide evaluatie wordt de LVMB- methodiek gehanteerd.

## *Specifiek voor eenmalige evenementenscenario's*

- Regelscenario's t.b.v. eenmalige evenementen worden altijd geëvalueerd. De leidende partij voor het opstellen is ook de leidende partij voor de evaluatie.
- Naast het verkeerskundige wordt ook het organisatorisch gedeelte geëvalueerd. Hoe liep de communicatie met de samenwerkende partijen en wat kan er bij vergelijkbare evenementen beter?

### *Resultaat:*

- Een geëvalueerd regelscenario waarbij verbeterpunten, inzet en resultaten inzichtelijk zijn gemaakt voor alle betrokkenen

## Beheren – stap 8

OVK zorgt voor het beheer van regelscenario's. Het beheer van een regelscenario houdt in:

- Het regelscenario wordt georganiseerd bewaard op een netwerkschijf zodat het eenvoudig is terug te vinden. Dit houdt in dat een eventuele opvolger/vervanger het regelscenario, proces en documenten goed kan terugvinden. Denk bij documenten aan:
  - E-mails met belangrijke afspraken
  - Bewerkbare bestanden (VISIO, PowerPoint etc.)
  - Berekeningen (kosten, verkeerscijfers, knelpunten etc.)
  - Evt. wijzigingen
  - Loggings
  - (Eind)evaluatie

### *Specifiek voor eenmalige eventenscenario's*

- Voor de eenmalige regelscenario's geldt dat na evaluatie en opslag, het beheer is afgerond, maar dat dit nog minimaal 3 jaar bewaard wordt. In de toekomst kan het voorkomen dat er een soortgelijk evenement plaatsvindt of een evenement op dezelfde locatie/in dezelfde regio.
- Bij het beheer is niet alleen het inhoudelijke regelscenario interessant, maar vooral de leer- en succespunten van het proces er naar toe en de samenwerking tijdens de uitvoering van het regelscenario. Deze leerpunten, successen en verbeteringen dienen dan ook navolgbaar en inzichtelijk beheerd te worden.

### *Resultaat:*

- Proces, producten en resultaten zijn navolgbaar en traceerbaar voor eventuele opvolgers zonder dat contact met oorspronkelijke opsteller nodig is.

## 2.3 Reguliere knelpunten

Er zijn knelpunten die regelmatig voorkomen en niet snel structureel op te lossen zijn. Voor deze knelpunten kan een regelscenario ontwikkeld worden. Het knelpunt kan via het KCO (of eventueel KAT of RT(V)T) worden ingebracht.

### Regionale toets (omgeving) – stap 1

Regelscenario's hebben vrijwel altijd een wegbeheerder overstijgend karakter. In deze stap wordt bepaald welke andere partijen betrokken moeten worden bij een regelscenario. Denk daarbij aan (andere) wegbeheerders, regionale partners, Regio RWS. In het land zijn er verschillende RTT's en RVT's. De meeste teams hanteren de volgende criteria:

1. is er sprake van een wegbeheerders overstijgend effect en
2. maak je gebruik van andermans DVM-spullen?

Deze criteria geven aan of een RT(V)T betrokken dient te worden bij het ontwikkelen van een regelscenario. Op deze manier wordt geborgd dat er aan de regionale wensen/eisen wordt voldaan.

Als laatste kan het zijn dat een regelscenario een bovenregionale impact heeft. In dat geval dienen andere verkeerscentrales waarop de maatregelen betrekking hebben ook betrokken te worden. De Regio waar de bijzonderheden plaatsvinden, heeft de lead in de ontwikkeling van het regelscenario.

### Kaders, uitgangspunten en afspraken – stap 2

#### *Strategisch kader*

- Bestuurlijke kaders en voorkeuren zijn veelal uitgewerkt in een regionale regelstrategie. Deze dient gebruikt te worden bij het opstellen van een regelscenario. Daarnaast zijn er aanvullende afspraken mogelijk over het wel/niet inzetten van bepaalde wegen.
- Het afstemmen en vaststellen van doelstelling, ambitie en regelprincipes gebeurt indien nodig in overleg met andere stakeholders (gemeentelijk wegbeheerder, hulpdiensten etc.).
- Wanneer dient het regelscenario ingezet te worden en wanneer juist niet? Voorwaarde voor de ontwikkeling van een regelscenario is dat knelpunten op het gebied van veiligheid of doorstroming oplosbaar zijn of verzacht kunnen worden met DVM-instrumentarium. Het gaat dus om een set variabele maatregelen. Zijn de maatregelen alleen statisch, dan is een regelscenario niet nodig.

#### *Verantwoordelijkheid en capaciteit*

- Team OVK is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, implementatie, uitvoering en evaluatie van de regelscenario's.

- VWM (de MOA (medewerker operationele advisering, een speciale OVD-er,) is verantwoordelijk voor het leveren van voldoende capaciteit bij weginspecteurs, WV'L's en officieren van dienst. Deze capaciteit dient aangevraagd te worden bij VWM.

### *Specifiek voor reguliere knelpuntenscenario's*

- Het knelpunt is niet op korte termijn structureel op te lossen. Een regelscenario dient als tijdelijke, verzachtende maatregel.
- Verondersteld wordt dat OVK voldoende capaciteit heeft voor het maken van regelscenario's bij reguliere knelpunten. Het ontwikkelen van dit type regelscenario's is een reguliere taak van de verkeerscentrale en behoort dus tot de standaard werkzaamheden.
- Er wordt uitgegaan van bestaand DVM-instrumentarium om doorlooptijd te verkorten. Bij aanvullend areaal wordt contact gezocht met de desbetreffende wegbeheerders via RT(V)T, KAT of MCO.

## **Opstellen – stap 3**

Hieronder zijn de twee fases in het opstellen van een regelscenario beschreven:

1. Opstellen regelprincipe
2. Opstellen concept regelscenario

### **Fase 1: Opstellen regelprincipe**

- Het hanteren van het uitgangspunt op basis waarvan een regelscenario opgesteld gaat worden. Dit kan bijv. de uitvoeringswijze zijn.
- Gegevens verzamelen. Wat is er nodig voor het opstellen van een regelscenario:
  - Verkeersgegevens
  - Verzamelen vergelijkbare regelscenario('s) en bijbehorende evaluatie('s) uit het verleden (door OVK)
  - Interview met WV'L en evt. andere betrokkenen (zie regionale toets)
  - Regelstrategie (door OVK)
  - Evenementenkalender (medewerker veiligheid en bereikbaarheid)
  - Overzicht DVM-areaal met locatie (door OVK)
  - Tekststrategie DRIPs, incl. tool om teksten voor te bereiden (door OVK)
  - Verkeerskundige data (door regio VWM)
- Van de verzamelde gegevens wordt een analyse gemaakt van de te verwachten knelpunten, de zgn knelpuntenanalyse; het verschil tussen de verwachte en beoogde situatie.
- De resultaten van de analyse worden gebruikt voor het bepalen van in te zetten maatregelen om de doorstroming dan wel de veiligheid volgens de doelstelling te maximaliseren.
- Het organiseren van een workshop met de betrokken partijen. Of een workshop noodzakelijk is is afhankelijk van de aard en de grootte van de verwachte verkeershinder.

## Deelnemers aan de eventuele workshop:

- o Regio RWS (medewerker verkeer)
- o Verkeerscentrale('s) (OVK)
- o VCNL (OVK)
- o Decentrale wegbeheerders (provincie en gemeente)
- o Hulpdiensten

## Voor de workshop dient men de volgende informatie voorhanden te hebben:

- o Wat er speelt in de omgeving (WIU, evenementen, overig)
- o De knelpunten, met waar mogelijk een cijfermatige onderbouwing
- o De omleidingsroutes (welke, wanneer en waarom)

## Hierbij noodzakelijk is:

- o De *ambitie*: de gewenste verkeersafwikkeling, rekening houdend met de reguliere verkeerssituatie op het traject, de regelstrategie en de kosten die gemoeid zijn met evt. maatregelen
- o De *omleidingsroutes*: hoe loopt/lopen de basisomleiding(en) en aanvullende omleidingsroute('s)?
- o De *knelpunten en risico's*: op de omleidingsroute en overig in het netwerk
- o De *maatregelen*: de beheersmaatregelen en randvoorwaarden nodig voor de inzet
- o Het benoemen van *benodigde mensen, middelen en monitoring*

## Het resultaat van de workshop(s) is een verslag (binnen een week) met daarin concreet vastgelegd:

- o Waar kies je voor
  - o De motivatie waarom je daarvoor kiest
  - o De gemaakte afspraken
- Heel belangrijk is dat de bovenstaande gegevens tijdig beschikbaar zijn. Maak afspraken met de Regio over het tijdig aanleveren. De aanlevertermijn van deze fase hangt samen met het type regelscenario/doel.

### **Resultaat:**

- o Vastgelegde afspraken met alle stakeholders over knelpunten en oplossingsrichtingen.
- o Vastgelegde afspraken over de inzet van mens en middelen.
- o Afspraken over de tijdige aanlevering van gegevens.

## **Fase 2: Opstellen concept regelscenario**

- Er wordt gewerkt met één generiek format regelscenario. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verplichte en facultatieve onderdelen.
- Breidt het regelprincipe uit met de verschillende schakelingen (zowel op kaart als in schakeling). Op basis van de gemaakte afspraken in de workshop('s): Per knelpunt of combinatie van gelijktijdig optredende knelpunten (knelpuntencluster) wordt een schakeling opgesteld. Deze wordt uitgewerkt in een schakelschema, waarin wordt vastgelegd op welk moment (d.m.v. triggers) welke acties worden uitgevoerd. Deze schakelingen vormen de basis voor de

uitwerking van het regelscenario. In deze schakelingen worden de acties van alle betrokken partijen genoemd, dus ook die van bijv. wegininspecteurs, aannemers en verkeersregelaars .

- Daarnaast wordt op de pagina met de kaart aangegeven welke teksten, volgens de tekststrategie en bebording van de ANWB op de (berm)DRIPs en/of tekstkarren geplaatst moet worden.
- Leg het concept regelscenario voor aan betrokken partijen (deelnemers workshop), en team verkeersgeleiding (WVL) voor feedback.
- Betrek relevante partijen (aangrenzende regio('s), regionale partners) die uit de regionale toets naar voren kwamen zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd.
- Betrek de feitelijke wegbeheerder, zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd, bij maatregelen ook als ze niet direct een rol hebben in het regelscenario, maar wel omdat 'hun wegennet' gebruikt wordt.
- Toets of het regelscenario in conflict is met andere regelscenario's en los het conflict op.
- Check de beschikbaarheid, kwaliteit en status van DVM-instrumentarium.
- Maak de doelstellingen in de schakelingen eenvoudig en smart door vragen die met "ja"/"nee" beantwoord kunnen worden.

Bovenstaande stappen vormen een iteratief proces. Tijdens de conceptfase kunnen één of meerdere stappen herhaald worden. Wanneer er geen restpunten meer zijn, gaat het eindconcept door naar de goedkeuring.

### *Resultaat:*

- Een volwaardig en door omgeving en gebruikers gedragen eindconcept regelscenario dat geschikt is voor goedkeuring.

## **Goedkeuren – stap 4**

- Elk regelscenario moet worden goedgekeurd door het hoofd Verkeerscentrale. Het hoofd is uiteindelijk verantwoordelijk voor de inzet van WVL's.
- Indien, buiten RWS, regionale partners/wegbeheerders betrokken zijn bij het regelscenario, dienen zij ook het regelscenario goed te keuren. Het is wenselijk deze goedkeuring via een mandaat neer te leggen bij de voorzitter van het RT(V)T.
- Als een regelscenario ondertekend is, krijgt het regelscenario de status 'goedgekeurd' en kan vervolgens worden geïmplementeerd.

### *Resultaat:*

- Een goedgekeurd regelscenario dat geïmplementeerd kan worden.

### *Wijzigingen*

Bij wijzigingen is de aard van de wijzigingen bepalend. Zie de tabel in hst 3.3: Eisen per onderdeel. Afhankelijk van de impact van de wijziging wordt het versienummer met het bijbehorende niveau verhoogd en is er een nieuwe handtekening nodig.

## Implementeren – stap 5

Nadat het regelscenario is goedgekeurd, kan deze geïmplementeerd worden.

De volgende implementatiestappen worden onderscheiden:

- Configuratie in systemen van RWS verkeerscentrale(s) zoals CDMS, CVMS, MTM, NMS, VRI's, Boss Online, CHARM, MobiMaestro etc.
- Aansturing op configuratie in systemen van regiopartners zoals VRI's, DRIP-inzet, NMS, etc.
- Ondertekend regelscenario beschikbaar stellen voor WV
- Informeren van andere betrokkenen bij de operatie: De opsteller van het regelscenario stuurt het ondertekende regelscenario rond aan deze betrokkenen
- Plaatsen van het regelscenario in de digitale agenda

*Specifiek voor reguliere knelpuntenscenario's*

- Afgezien van de standaard implementatiestappen is er bij een regulier knelpuntenscenario ook een intensieve inregelperiode. In deze periode is er een actieve taak voor OVK weggelegd. Deze periode is bedoeld om de verschillende parameters binnen het regelscenario optimaal af te stellen of afspraken aan te scherpen.

*Resultaat:*

- Team WV en andere operationeel betrokkenen zijn geïnformeerd over het regelscenario en zijn vanaf nu in staat om het regelscenario in te zetten.
- Systemen zijn voorbereid.

## Uitvoeren - stap 6

- (C)WV is verantwoordelijk voor de inzet van het regelscenario.
- De inzet en het effect van ingezette maatregelen in het regelscenario worden gelogd door WV. Vooral van belang is het vermelden van eventuele vertragingen/filelengtes.

*Resultaat:*

- Regelscenario is ingezet.
- Bijzonderheden worden gelogd.

## Evalueren – stap 7

- Ieder regelscenario wordt geëvalueerd. Hier kan van worden afgeweken als het verwachte resultaat niet opweegt tegen de benodigde tijd (en kosten) van de evaluatie zelf.

- Een evaluatie is kwalitatief dan wel kwantitatief van aard. Tijdens de evaluatie wordt gekeken naar verkeerskundige (hinder) en procesmatige zaken (inzet en werking).
- Resultaten van de evaluaties worden besproken in het (R)KCO en/of RT(V)T. In het overleg wordt besloten welke acties genomen moeten worden o.b.v. de resultaten.
- Resultaten van de evaluaties worden teruggekoppeld naar alle relevante partijen.
- Bij een uitgebreide evaluatie wordt de LVMB- methodiek gehanteerd.

### *Specifiek voor reguliere knelpunten regelscenario's*

- Aandachtspunten zijn het continue proces (PDCA-cyclus), de logging van de WV en input van andere stakeholders.
- De reguliere knelpuntregelscenario's worden regelmatig geëvalueerd door OVK.

#### *Resultaat:*

- Geëvalueerd regelscenario waarbij verbeterpunten, inzet en resultaten inzichtelijk zijn gemaakt voor alle betrokkenen

## **Beheren – stap 8**

OVK zorgt voor het beheer van regelscenario's. Een regelscenario wordt georganiseerd bewaard op een netwerkschijf zodat het eenvoudig is terug te vinden. Dit houdt in dat een eventuele opvolger/vervanger het regelscenario, proces en documenten goed kan terugvinden. Denk bij documenten aan:

- E-mails met belangrijke afspraken
- Bewerkbare bestanden (VISIO, PowerPoint etc.)
- Berekeningen (kosten, verkeerscijfers, knelpunten etc.)
- Evt. wijzigingen
- Loggings
- (Eind)evaluatie

#### *Resultaat:*

- Proces, producten en resultaten zijn navolgbaar en traceerbaar voor eventuele opvolgers zonder dat contact met oorspronkelijke opsteller nodig is.

## 2.4 Omleidingsroutes (incidenten)

Incidenten gebeuren onverwacht waardoor er per definitie reactief op wordt gehandeld. Gezien de veelal grote impact op de doorstroming van incidenten, is het van cruciaal belang om een goed afgestemde omleidingsroute vrijwel direct na (verificatie van) de melding in te kunnen zetten. Het hebben klaarliggen van incidentscenario's is daarom noodzakelijk. Regelscenario's voor incidenten noemen we omleidingsroutes.

### Regionale toets (omgeving) – stap 1

Regelscenario's hebben vrijwel altijd een wegbeheerder overstijgend karakter. In deze stap wordt bepaald welke andere partijen betrokken moeten worden bij een regelscenario. Denk daarbij aan (andere) wegbeheerders, regionale partners, Regio RWS. In het land zijn er verschillende RTT's en RVT's. De meeste teams hanteren de volgende criteria:

1. is er sprake van een wegbeheerders overstijgend effect en
2. maak je gebruik van andermans DVM-spullen?

Deze criteria geven aan of een RT(V)T betrokken dient te worden bij het ontwikkelen van een regelscenario. Op deze manier wordt geborgd dat er aan de regionale wensen/eisen wordt voldaan.

Als laatste kan het zijn dat een regelscenario een bovenregionale impact heeft. In dat geval dienen andere verkeerscentrales waarop de maatregelen betrekking hebben ook betrokken te worden. De Regio waar de bijzonderheden plaatsvinden, heeft de lead in de ontwikkeling van het regelscenario.

#### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- Voor omleidingsroutes waarbij de omleiding in zijn geheel over het hoofdwegennet (HWN) gaat en geen middelen van andere wegbeheerders of verkeerscentrales worden gebruikt, is geen regionale afstemming nodig.
- Wanneer binnen de omleidingsroutes gebruik wordt gemaakt van uitsluitend hoofdwegennet van verschillende RWS verkeerscentrales, dan moet de omleidingsroute worden opgesteld in samenwerking met andere verkeerscentrales. Deze regio overschrijdende omleidingsroutes worden verplicht op [omleidingsroutes.nl](http://omleidingsroutes.nl) gezet.
- Wanneer binnen het regelscenario gebruik wordt gemaakt van onderliggend wegennet of daar hinder wordt verwacht, dan moet de omleidingsroute getoetst worden door het RT(V)T of bilateraal worden afgestemd.

## Kaders, uitgangspunten en afspraken – stap 2

### *Strategisch kader*

- Bestuurlijke kaders en voorkeuren zijn veelal uitgewerkt in een regionale regelstrategie. Deze dient gebruikt te worden bij het opstellen van een regelscenario. Daarnaast zijn er aanvullende afspraken mogelijk over het wel/niet inzetten van bepaalde wegen.
- Het afstemmen en vaststellen van doelstelling, ambitie en regelprincipes gebeurt in overleg met andere stakeholders (gemeentelijk wegbeheerder, hulpdiensten etc.).
- Wanneer dient een regelscenario ingezet te worden en wanneer juist niet? Voorwaarde voor de ontwikkeling van een regelscenario is dat knelpunten op het gebied van veiligheid of doorstroming oplosbaar zijn of verzacht kunnen worden met DVM-instrumentarium. Het gaat dus om een set variabele maatregelen. Zijn de maatregelen alleen statisch, dan is een regelscenario niet nodig.

### *Verantwoordelijkheid en capaciteit*

- Team OVK is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, implementatie, uitvoering en evaluatie van de regelscenario's.
- VWM is verantwoordelijk voor het leveren van voldoende capaciteit bij weginspecteurs, WVL's en officieren van dienst.

### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- Verondersteld wordt dat OVK voldoende capaciteit heeft voor het maken van regelscenario's voor omleidingsroutes. Het ontwikkelen van dit type regelscenario's is een reguliere taak van de verkeerscentrale en dus behoort die taak tot de standaard werkzaamheden.
- OVK stelt een regelscenario voor omleidingsroutes op voor elk wegvak waarvoor een alternatieve route beschikbaar is én waarop gestuurd kan worden door middel van DRIP's, klapporden of tekstwagens.
- Wanneer meerdere alternatieven beschikbaar zijn wordt een voorkeursalternatief gekozen op basis van omrijdtijd, restcapaciteit en kwaliteit van de omleiding.
- Waar grootschalig omleiden over HWN niet mogelijk is, moet worden afgewogen of verder stroomopwaarts informeren over het incident wenselijk is. Er is dan geen sprake van een routeadvies, maar van informatie (comfort).
- Omleidingsroutes waarbij gebruik wordt gemaakt van OVN zijn per definitie RT(V)T-scenario's (hieronder vallen ook de U-routes<sup>1</sup>). Gezien de grote regionale verschillen in wegennetwerk (karakteristieken) en regionale afspraken met RT(V)T's, wordt een omleidingsroute al gauw maatwerk. Belangrijk is dat optimaal invulling wordt gegeven aan regionaal verkeersmanagement en een goede afstemming met de gebruiker van het regelscenario (WVL Regiodesk).

---

<sup>1</sup> Zie voor afspraken U-routes: Protocol U-routes (op intranet onder verkeerskundige afspraken)

## Opstellen – stap 3

Hieronder zijn de twee fases in het opstellen van een regelscenario beschreven:

1. Opstellen regelprincipe
2. Opstellen concept regelscenario

### Fase 1: Opstellen regelprincipe

- Het hanteren van het uitgangspunt op basis waarvan het regelscenario opgesteld gaat worden.
- Gegevens verzamelen. Wat is er nodig voor het opstellen van een regelscenario:
  - Verkeersgegevens (door project)
  - Logging van eerdere incidenten (door OVK)
  - Verzamelen vergelijkbare regelscenario('s) en bijbehorende evaluatie('s) uit het verleden (door OVK)
  - Interview met WVL en evt. andere betrokkenen (zie regionale toets)
  - Regelstrategie (door OVK)
  - Overzicht DVM-areaal met locatie (door OVK)
  - Tekststrategie DRIPs, incl. tool om teksten voor te bereiden (door OVK)
  - Verkeerskundige data (door regio VWM)
- Van de verzamelde gegevens wordt een analyse gemaakt van de te verwachten knelpunten, de zgn knelpuntenanalyse; het verschil tussen de verwachte en beoogde situatie.
- De resultaten van de analyse worden gebruikt voor het bepalen van in te zetten maatregelen om de doorstroming dan wel de veiligheid volgens de doelstelling te maximaliseren.
- Het organiseren workshop met de betrokken partijen. Of een workshop noodzakelijk is is afhankelijk van de aard en de grootte van de verwachte verkeershinder.

#### Deelnemers aan de eventuele workshop:

- Regio RWS (medewerker verkeer)
- Verkeerscentrale('s) (OVK)
- VCNL (OVK)
- Decentrale wegbeheerders (provincie en gemeente)
- Hulpdiensten

#### Voor de workshop dient men de volgende informatie voorhanden te hebben:

- Een toelichting
- De knelpunten, met waar mogelijk een cijfermatige onderbouwing
- De omleidingsroutes (welke, wanneer en waarom)

#### Hierbij noodzakelijk is:

- De *ambitie*: de gewenste verkeersafwikkeling, rekening houdend met de reguliere verkeerssituatie op het traject, de regelstrategie en de kosten die gemoeid zijn met evt. maatregelen
- De *omleidingsroutes*: hoe loopt/lopen de basisomleiding(en) en aanvullende omleidingsroute('s)?
- De *knelpunten en risico's*: op de omleidingsroute en overig in het netwerk

- De *maatregelen*: de beheersmaatregelen en randvoorwaarden nodig voor de inzet
- Het benoemen van *benodigde mensen, middelen en monitoring*

Het resultaat van de workshop(s) is een verslag (binnen een week) met daarin concreet vastgelegd:

- Waar kies je voor
  - De motivatie waarom je daarvoor kiest
  - De gemaakte afspraken
- Heel belangrijk is dat de bovenstaande gegevens tijdig beschikbaar zijn. Maak afspraken met de Regio over het tijdig aanleveren. De aanlevertermijn van deze fase hangt samen met het type regelscenario/doel.

**Resultaat:**

- Vastgelegde afspraken met alle stakeholders over knelpunten en oplossingsrichtingen.
- Vastgelegde afspraken over de inzet van mens en middelen.
- Afspraken over de tijdige aanlevering van gegevens en informatie.

### Fase 2: Opstellen concept regelscenario

- Er wordt gewerkt met één generiek format regelscenario. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verplichte en facultatieve onderdelen.
- Breidt het regelprincipe uit met de verschillende schakelingen (zowel op kaart als in schakeling). Op basis van de gemaakte afspraken in de workshop('s): Per knelpunt of combinatie van gelijktijdig optredende knelpunten (knelpuntencluster) wordt een schakeling opgesteld. Deze wordt uitgewerkt in een schakelschema, waarin wordt vastgelegd op welk moment (d.m.v. triggers) welke acties worden uitgevoerd. Deze schakelingen vormen de basis voor de uitwerking van het regelscenario. In deze schakelingen worden de acties van alle betrokken partijen genoemd, dus ook die van bijv. wegingsinspecteurs, aannemers en verkeersregelaars .
- Daarnaast wordt op de pagina met de kaart aangegeven welke teksten, volgens de tekststrategie en bebording van de ANWB op de (berm)DRIPs en tekstkarren geplaatst moet worden.
- Leg het concept regelscenario voor aan betrokken partijen (deelnemers workshop), en team verkeersgeleiding (WVL) voor feedback.
- Betrek relevante partijen (aangrenzende regio('s), VCNL, regionale partners) die uit de regionale toets naar voren kwamen zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd.
- Betrek de feitelijke wegbeheerder, zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd, bij maatregelen ook als ze niet direct een rol hebben in het regelscenario, maar wel direct omdat 'hun wegennet' gebruikt wordt.
- Toets of het regelscenario in conflict is met andere regelscenario's en los het conflict op.
- Check de beschikbaarheid, kwaliteit en status van DVM-instrumentarium.
- Maak de doelstellingen in de schakelingen eenvoudig en smart door vragen die met "ja"/"nee" beantwoord kunnen worden.

Bovenstaande stappen vormen een iteratief proces. Tijdens de conceptfase kunnen één of meerdere stappen herhaald worden. Wanneer er geen restpunten meer zijn, gaat het eindconcept door naar de goedkeuring.

### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- Afwijkend is dat bij omleidingsroutes vaak sprake is van één knelpunt (een incident op een specifiek wegvak) en dat er daardoor ook maar slechts één schakeling nodig is.
- Uitgangspunt is dat het regelscenario eenvoudig en generiek van opzet is hetgeen een snelle inzet mogelijk maakt.

#### *Resultaat:*

- Een volwaardig en door omgeving en gebruikers gedragen eindconcept regelscenario dat geschikt is voor goedkeuring.

## **Goedkeuren – stap 4**

- Elk regelscenario moet worden goedgekeurd door het hoofd Verkeerscentrale. Het hoofd is uiteindelijk verantwoordelijk voor de inzet van WV's.
- Indien, buiten RWS, regionale partners/wegbeheerders betrokken zijn bij het regelscenario, dienen zij ook het regelscenario goed te keuren. Het is wenselijk deze goedkeuring via een mandaat neer te leggen bij de voorzitter van het RT(V)T.
- Als het regelscenario ondertekend is, krijgt het regelscenario de status 'goedgekeurd' en kan vervolgens worden geïmplementeerd.

#### *Resultaat:*

- Goedgekeurd regelscenario dat geïmplementeerd kan worden.

### *Wijzigingen*

Bij wijzigingen is de aard van de wijzigingen bepalend. Zie de tabel in hst 3.3: Eisen per onderdeel. Afhankelijk van de impact van de wijziging wordt het versienummer met het bijbehorende niveau verhoogd en is er een nieuwe handtekening nodig.

## **Implementeren – stap 5**

Nadat het regelscenario is goedgekeurd, kan deze geïmplementeerd worden.

De volgende implementatiestappen worden onderscheiden:

- Configuratie in systemen van RWS verkeerscentrale(s) zoals CDMS, NMS, Boss Online, CHARM, MobiMaestro etc.
- Aansturing op configuratie in systemen van regiopartners zoals DRIP-inzet, NMS, etc.
- Ondertekend regelscenario beschikbaar stellen voor WV
- Informeren andere betrokkenen bij de operatie: De opsteller van het regelscenario stuurt het ondertekende regelscenario rond aan deze betrokkenen

- Plaatsen van het regelscenario in de digitale agenda

### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- Voor regio overschrijdende omleidingsroutes geldt dat deze in omleidingsroutes.nl worden geplaatst.
- Aandachtspunt bij omleidingsroutes is de beschikbaarheid van de omleiding. Als een wegvak langer dan een week is afgesloten door incidenten dient dit in de regelscenario's tijdelijk te worden aangepast en te worden gecommuniceerd met de stakeholders.

#### *Resultaat:*

- Team WVL en andere operationeel betrokkenen zijn geïnformeerd over het regelscenario en zijn vanaf nu in staat om het regelscenario in te zetten.
- Systemen zijn voorbereid.

## **Uitvoeren – stap 6**

- (C)WVL is verantwoordelijk voor de inzet van het regelscenario.
- De inzet en het effect van ingezette maatregelen in het regelscenario worden gelogd door WVL. Vooral van belang is het vermelden van eventuele vertragingen/filelengtes.

### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- Omleidingsroutes worden binnen 15 minuten na melding van een incident ingezet. Er kan gewerkt worden met eerst een grove inzet en vervolgens kan dit worden verfijnd door de WVL.

#### *Resultaat:*

- Een ingezet regelscenario.
- Een logging met bijzonderheden.

## **Evalueren – stap 7**

- Ieder regelscenario wordt geëvalueerd. Hier kan van worden afgeweken als het verwachte resultaat niet opweegt tegen de benodigde tijd (en kosten) van de evaluatie zelf.
- Een evaluatie is kwalitatief dan wel kwantitatief van aard. Tijdens de evaluatie wordt gekeken naar verkeerskundige (hinder) en procesmatige zaken (inzet en werking).
- Resultaten van de evaluaties worden besproken in het (R)KCO en/of RT(V)T. In het overleg wordt besloten welke acties genomen moeten worden o.b.v. de resultaten.
- Resultaten van de evaluaties worden teruggekoppeld naar alle relevante partijen.

- Bij een uitgebreide evaluatie wordt de LVMB- methodiek gehanteerd.

### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- De omleidingsroutes worden eens per jaar geëvalueerd door OVK en VCNL.

#### *Resultaat:*

- Geëvalueerd regelscenario waarbij verbeterpunten, inzet en resultaten inzichtelijk zijn gemaakt voor alle betrokkenen

## **Beheren – stap 8**

OVK zorgt voor het beheer van regelscenario's. Het regelscenario wordt georganiseerd bewaard op een netwerkschijf zodat het eenvoudig is terug te vinden. Dit houdt in dat een eventuele opvolger/vervanger het regelscenario, proces en documenten goed kan terugvinden. Denk bij documenten aan:

- E-mails met belangrijke afspraken
- Bewerkbare bestanden (VISIO, PowerPoint etc.)
- Berekeningen (kosten, verkeerscijfers, knelpunten etc.)
- Evt. wijzigingen
- Loggings
- (Eind)evaluatie

### *Specifiek voor omleidingsroutes*

- Het regelscenario wordt beheerd in omleidingsroutes.nl, NMS en/of CDMS. De regionale verkeerscentrales houden het beheer in de eigen VC.
- Bij Regio overschrijdende omleidingen, waarbij meerdere VC's betrokken zijn is afgesproken wie het beheer van deze schakeling doet.
- Daarnaast ligt er nog een beheers rol voor VCNL. Het VCNL voert minimaal 1 keer per jaar een controleslag uit om te bekijken of alle schakelingen nog kloppen en/of dat er wijzigingen zijn.
- Bij langdurige storingen aan (berm)Drip's die belangrijk zijn voor schakelingen wordt behalve de RVC's ook VCNL ingelicht.

Er is een dummy omleidingsroutes gemaakt (zie hst 3.7). Iedere verkeerscentrale houdt bij wijzigingen of nieuwe omleidingsroutes dit formaat aan.

#### *Resultaat:*

- Proces, producten en resultaten zijn navolgbaar en traceerbaar voor eventuele opvolgers zonder dat contact met oorspronkelijke opsteller nodig is.

## 2.5 Reguliere evenementen

Evenementen in evenementhallen, voetbalstadions en andere podia hebben een verkeer aantrekkende werking. Om dit evenementenverkeer te begeleiden en de hinder voor het overige verkeer te beperken wordt een regelscenario opgesteld en ingezet.

### Regionale toets (omgeving) – stap 1

Regelscenario's hebben vrijwel altijd een wegbeheerder overstijgend karakter. In deze stap wordt bepaald welke andere partijen betrokken moeten worden bij een regelscenario. Denk daarbij aan (andere) wegbeheerders, regionale partners, Regio RWS. In het land zijn er verschillende RTT's en RVT's. De meeste teams hanteren de volgende criteria:

1. is er sprake van een wegbeheerders overstijgend effect en
2. maak je gebruik van andermans DVM-spullen?

Deze criteria geven aan of een RT(V)T betrokken dient te worden bij het ontwikkelen van een regelscenario. Op deze manier wordt geborgd dat er aan de regionale wensen/eisen wordt voldaan.

Als laatste kan het zijn dat een regelscenario een bovenregionale impact heeft. In dat geval dienen andere verkeerscentrales waarop de maatregelen betrekking hebben ook betrokken te worden. De Regio waar de bijzonderheden plaatsvinden, heeft de lead in de ontwikkeling van het regelscenario.

### Kaders, uitgangspunten en afspraken – stap 2

#### *Strategisch kader*

- Bestuurlijke kaders en voorkeuren zijn veelal uitgewerkt in een regionale regelstrategie. Deze dient gebruikt te worden bij het opstellen van een regelscenario. Daarnaast zijn er aanvullende afspraken mogelijk over het wel/niet inzetten van bepaalde wegen.
- Het afstemmen en vaststellen van doelstelling, ambitie en regelprincipes gebeurt in overleg met andere stakeholders (gemeentelijk wegbeheerder, project, organisatie, hulpdiensten etc.).
- Wanneer dient het regelscenario ingezet te worden en wanneer juist niet? Voorwaarde voor de ontwikkeling van een regelscenario is dat knelpunten op het gebied van veiligheid of doorstroming oplosbaar zijn of verzacht kunnen worden met DVM-instrumentarium. Het gaat dus om een set variabele maatregelen. Zijn de maatregelen alleen statisch, dan is een regelscenario niet nodig.

## Verantwoordelijkheid en capaciteit

- Team OVK is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, implementatie, uitvoering en evaluatie van alle regelscenario's.
- VWM (de MOA (medewerker operationele advisering, een speciale OVD-er,) is verantwoordelijk voor het leveren van voldoende capaciteit bij wegininspecteurs, WVL's en officieren van dienst. Deze capaciteit dient aangevraagd te worden bij VWM.

## Specifiek voor reguliere evenementenscenario's:

- De vergunningsverlening op RWS-wegen vindt plaats in de Regio. Hiervoor wordt het Landelijk Operationeel Kader Evenementen gebruikt.
- Het opstellen van een regelscenario is een verantwoordelijkheid van de OVK. De ontwikkeling van het regelscenario vindt plaats in samenwerking met de evenementorganisatie.
- De inzet van eigen dynamische middelen (bijv. bestaande DRIP's) ten bate van het evenement zijn kosteloos. De kosten van extra middelen ten behoeve van het regelscenario worden op de evenementorganisatie verhaald.
- In overleg met de evenementorganisatie worden de hulpdiensten en verkeersregelaars bij het regelscenario betrokken.

## Termijnen

- In dit document is vastgelegd wanneer het regelscenario gereed moet zijn. Per type regelscenario worden verschillende afstemtermijnen gehanteerd:

	Eerste concept	Tweede concept	Definitief
Eerste inzet Reguliere Evenementenscenario's	8 wk	6 wk	2 wk
Volgende inzet Reguliere Evenementenscenario's	5 wk		2 wk

- Indien een regelscenario gereed is, dient deze ook geïmplementeerd te worden. De duur van de implementatie is afhankelijk van het type regelscenario.

## Opstellen – stap 3

Hieronder zijn de twee fases in het opstellen van een regelscenario beschreven:

1. Opstellen regelprincipe
2. Opstellen concept regelscenario

### Fase 1: Opstellen regelprincipe

- Het hanteren van het uitgangspunt op basis waarvan het regelscenario opgesteld gaat worden. Dit kan zijn bijv. de uitvoeringswijze of een bebordingsplan.
- Gegevens verzamelen. Wat is er nodig voor het opstellen van een regelscenario:
  - Verkeersgegevens (door project)
  - Logging van eerdere evenementen (door OVK)
  - Verzamelen vergelijkbare regelscenario('s) en bijbehorende evaluatie('s) uit het verleden (door OVK)

- Interview met WV en evt. andere betrokkenen (zie regionale toets)
- Regelstrategie (door OVK)
- Evenementenkalender (medewerker veiligheid en bereikbaarheid)
- Overzicht DVM-areaal met locatie (door OVK)
- Tekststrategie DRIPs, incl. tool om teksten voor te bereiden (door OVK)
- Verkeerskundige data (door regio VWM)
- Van de verzamelde gegevens wordt een analyse gemaakt van de te verwachten knelpunten, de zgn knelpuntenanalyse; het verschil tussen de verwachte en beoogde situatie.
- De resultaten van de analyse worden gebruikt voor het bepalen van in te zetten maatregelen om de doorstroming dan wel de veiligheid volgens de doelstelling te maximaliseren.
- Het organiseren workshop met de betrokken partijen. Of een workshop noodzakelijk is is afhankelijk van de aard en de grootte van de verwachte verkeershinder.

### Deelnemers aan de eventuele workshop:

- Evenement (omgevingsmanager)
- Regio RWS (medewerker verkeer)
- Verkeerscentrale(s) (OVK)
- VCNL (OVK)
- Aannemer (omgevingsmanager) en/of
- Decentrale wegbeheerders (provincie en gemeente)
- Hulpdiensten

### Voor de workshop dient men de volgende informatie voorhanden te hebben:

- Een toelichting op de planning en uitvoering van het evenement
- Wat er speelt in de omgeving (WIU, evenementen, overig)
- De knelpunten, met waar mogelijk een cijfermatige onderbouwing
- De omleidingsroutes (welke, wanneer en waarom)

### Hierbij noodzakelijk is:

- Een toelichting van het evenement en de *verwachte verkeerssituatie* tijdens het evenement
- De *ambitie*: de gewenste verkeersafwikkeling tijdens het evenement, rekening houdend met de reguliere verkeerssituatie op het traject, de regelstrategie en de kosten die gemoed zijn met evt. maatregelen
- De *omleidingsroutes*: hoe loopt/lopen de basisomleiding(en) en aanvullende omleidingsroute(s)?
- De *knelpunten en risico's*: op de omleidingsroute en overig in het netwerk
- De *maatregelen*: de beheersmaatregelen en randvoorwaarden nodig voor de inzet
- Het benoemen van *benodigde mensen, middelen en monitoring*

### Het resultaat van de workshop(s) is een verslag (binnen een week) met daarin concreet vastgelegd:

- Waar kies je voor
- De motivatie waarom je daarvoor kiest

- De gemaakte afspraken
- Heel belangrijk is dat de bovenstaande gegevens tijdig beschikbaar zijn. Maak afspraken met Evenement en Regio over het tijdig aanleveren. De aanlevertermijn van deze fase hangt samen met het type regelscenario/doel.

### *Specifiek voor reguliere evenementenscenario's*

- Bij reguliere evenementen spelen de volgende zaken een aanvullende rol bij het opstellen van het regelscenario:
  - Parkeergelegenheden. Dit kunnen ook tijdelijke (P+R) locaties zijn.
  - In- en uitstroomtijden.
  - Hoeveelheid bezoekers per modaliteit.
  - Herkomst van de bezoekers.

Deze zaken zijn de input voor het inschatten van de impact op het verkeer en de knelpunten die mogelijk gaan ontstaan. De evenementorganisatie moet helpen bij het aanleveren van bovenstaande punten.

### *Resultaat:*

- Vastgelegde afspraken met alle stakeholders over knelpunten en oplossingsrichtingen.
- Vastgelegde afspraken over de inzet van mens en middelen.
- Afspraken over de tijdige aanlevering van gegevens en evenementinformatie.

### **Fase 2: Opstellen concept regelscenario**

- Er wordt gewerkt met één generiek format regelscenario. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verplichte en facultatieve onderdelen.
- Breidt het regelprincipe uit met de verschillende schakelingen (zowel op kaart als in schakeling). Op basis van de gemaakte afspraken in de workshop(`s): Per knelpunt of combinatie van gelijktijdig optredende knelpunten (knelpuntencluster) wordt een schakeling opgesteld. Deze wordt uitgewerkt in een schakelschema, waarin wordt vastgelegd op welk moment (d.m.v. triggers) welke acties worden uitgevoerd. Deze schakelingen vormen de basis voor de uitwerking van het regelscenario. In deze schakelingen worden de acties van alle betrokken partijen genoemd, dus ook die van bijv. weginspecteurs, aannemers en verkeersregelaars.
- Daarnaast wordt op de pagina met de kaart aangegeven welke teksten, volgens de tekststrategie en bebording van de ANWB op de (berm)DRIPs en/of tekstkarren geplaatst moet worden.
- Bij evenementen kan de eerste schakeling een vooraankondiging zijn. Maximaal een week van tevoren wordt aangegeven dat het evenement plaatsvindt. In deze schakeling wordt, indien noodzakelijk, ook het go/no-go-deel geplaatst voor het geval het evenement niet doorgaat.
- Leg het concept regelscenario voor aan betrokken partijen (deelnemers workshop), en team verkeersgeleiding (WVL) voor feedback.
- Betrek relevante partijen (aangrenzende regio(`s), regionale partners) die uit de regionale toets naar voren kwamen zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd.

- Betrek de feitelijke wegbeheerder, zover dit nog niet in fase 1 is gebeurd, bij maatregelen ook als ze niet direct een rol hebben in het regelscenario, maar wel omdat 'hun wegennet' gebruikt wordt.
- Toets of het regelscenario in conflict is met andere regelscenario's en los het conflict op.
- Check de beschikbaarheid, kwaliteit en status van DVM-instrumentarium.
- Maak de doelstellingen in de schakelingen eenvoudig en smart door vragen die met "ja"/"nee" beantwoord kunnen worden.

### *Specifiek voor reguliere evenementenscenario's*

- Hulpdiensten en veiligheidsregio's worden betrokken als ze een rol hebben.
- Daarnaast moeten de taken voor de evenementenorganisatie uitgezet worden (bijv. verkeersregelaars langs route en rond parkeergelegenheden om bezoekers te geleiden). Verkeersregelaars moeten worden geïnstrueerd. De primaire verantwoordelijkheid ligt hierbij de leverancier waarbij door OVK het kader wordt meegegeven.

Bovenstaande stappen vormen een iteratief proces. Tijdens de conceptfase kunnen één of meerdere stappen herhaald worden. Wanneer er geen restpunten meer zijn, gaat het eindconcept door naar de goedkeuring.

#### *Resultaat:*

- Een volwaardig en door omgeving en gebruikers gedragen eindconcept regelscenario dat geschikt is voor goedkeuring.

## **Goedkeuren – stap 4**

- Elk regelscenario moet worden goedgekeurd door het hoofd Verkeerscentrale. Het hoofd is uiteindelijk verantwoordelijk voor de inzet van WV's.
- Indien, buiten RWS, regionale partners/wegbeheerders betrokken zijn bij het regelscenario, dienen zij ook het regelscenario goed te keuren. Het is wenselijk deze goedkeuring via een mandaat neer te leggen bij de voorzitter van het RT(V)T.
- Als een regelscenario ondertekend is, krijgt het regelscenario de status 'goedgekeurd' en kan vervolgens worden geïmplementeerd.

#### *Resultaat:*

- Een goedgekeurd regelscenario dat geïmplementeerd kan worden.

### *Wijzigingen*

Bij wijzigingen is de aard van de wijzigingen bepalend. Zie de tabel in hst 3.3: Eisen per onderdeel. Afhankelijk van de impact van de wijziging wordt het versienummer met het bijbehorende niveau verhoogd en is er een nieuwe handtekening nodig.

## Implementeren – stap 5

Nadat het regelscenario is goedgekeurd, kan deze geïmplementeerd worden.

De volgende implementatiestappen worden onderscheiden:

- Aanleveren lijst met defecte DVM aan de omgevingsmanager
- Configuratie in systemen van RWS verkeerscentrale(s) zoals CDMS, CVMS, MTM, NMS, VRI's, Boss Online, CHARM, MobiMaestro etc.
- Aansturing op configuratie in systemen van regiopartners zoals VRI's, DRIP-inzet, NMS, etc.
- Ondertekende regelscenario beschikbaar stellen voor WV
- Informeren andere betrokkenen bij de operatie: De opsteller van het regelscenario stuurt het ondertekende regelscenario rond aan deze betrokkenen
- Plaatsen van het regelscenario in de digitale agenda

*Specifiek voor reguliere evenementenscenario's:*

- Aanvullend op de standaard implementatiestappen dienen hulpdiensten geïnformeerd te worden.
- Daarnaast moeten de taken voor de evenementenorganisatie uitgezet worden (bijv. verkeersregelaars rond parkeergelegenheden die een seintje moeten doorgeven bij "vol", omdat het verkeer dan een andere route moet volgen).

**Resultaat:**

- Team WV en andere operationeel betrokkenen zijn geïnformeerd over het regelscenario en zijn vanaf nu in staat om het regelscenario in te zetten.
- Systemen zijn voorbereid.

## Uitvoeren – stap 6

- (C)WV is verantwoordelijk voor de inzet van het regelscenario.
- De inzet en het effect van ingezette maatregelen in het regelscenario worden gelogd door WV. Vooral van belang is het vermelden van eventuele vertragingen/filelengtes.

*Specifiek voor reguliere evenementenscenario's*

- Hulpdiensten en medewerkers van evenementenorganisatie zijn actief tijdens uitvoering van het regelscenario. Zorgvuldige afstemming tijdens uitvoering is cruciaal.
- Bij gebruik van meerdere extern ingehuurd tekstkarren is één contactpersoon van de leverancier gewenst.
- Indien besloten is om te werken met een crisis- en/of doorstromingsteam moet de inzet hiervan geregeld worden.

**Resultaat:**

- Regelscenario is ingezet.
- Bijzonderheden worden gelogd.

## Evalueren – stap 7

- Ieder regelscenario wordt geëvalueerd. Hier kan van worden afgeweken als het verwachte resultaat niet opweegt tegen de benodigde tijd (en kosten) van de evaluatie zelf.
- Een evaluatie is kwalitatief dan wel kwantitatief van aard. Tijdens de evaluatie wordt gekeken naar verkeerskundige (hinder) en procesmatige zaken (inzet en werking).
- Resultaten van de evaluaties worden besproken in het (R)KCO en/of RT(V)T. In het overleg wordt besloten welke acties genomen moeten worden o.b.v. de resultaten.
- Resultaten van de evaluaties worden teruggekoppeld naar alle relevante partijen.
- Bij een uitgebreide evaluatie wordt de LVMB- methodiek gehanteerd.

### *Specifiek voor reguliere evenementenscenario's*

- Regelscenario's t.b.v. reguliere evenementen worden altijd geëvalueerd. De leidende partij voor het opstellen is ook de leidende partij voor de evaluatie.
- Naast het verkeerskundige wordt ook het organisatorisch gedeelte geëvalueerd. Hoe liep de communicatie met de samenwerkende partijen en wat kan er bij vergelijkbare evenementen beter?
- Periodiek overleg is noodzakelijk om de inzet per keer te bepalen.

### *Resultaat:*

- Geëvalueerd regelscenario waarbij verbeterpunten, inzet en resultaten inzichtelijk zijn gemaakt voor alle betrokkenen

## Beheren – stap 8

OVK zorgt voor het beheer van regelscenario's. Het regelscenario wordt georganiseerd bewaard op een netwerkschijf zodat het eenvoudig is terug te vinden. Dit houdt in dat een eventuele opvolger/vervanger het regelscenario, proces en documenten goed kan terugvinden. Denk bij documenten aan:

- E-mails met belangrijke afspraken
- Bewerkbare bestanden (VISIO, PowerPoint etc.)
- Berekeningen (kosten, verkeerscijfers, knelpunten etc.)
- Evt. wijzigingen
- Loggings
- (Eind)evaluatie

### *Specifiek voor reguliere evenementenscenario's*

- Bij het beheer is niet alleen het inhoudelijke regelscenario interessant, maar vooral de leer- en succespunten voor het proces er naar toe en de samenwerking tijdens de uitvoering in het kader van het volgende evenement. Deze leerpunten, successen en verbeteringen dienen dan ook navolgbaar en inzichtelijk beheerd te worden.

- Aanleiding om een nieuw regelscenario te ontwikkelen of deze aan te passen zijn aanpassingen in de infrastructuur (nieuwe weg, tunnel, brug, verbreding, nieuwe af- of oprit, etc.), gewijzigde DVM-middelen, gewijzigde bezoekersaantallen of in- en uitstroommomenten, de werkwijze en afspraken met de evenementenorganisatie of een nieuwe evenementlocatie.

*Resultaat:*

- Proces, producten en resultaten zijn navolgbaar en traceerbaar voor eventuele opvolgers zonder dat contact met oorspronkelijke opsteller nodig is.

## 3. Format regelscenario

### 3.1 Aanleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de vormgeving van een regelscenario er uit moet zien. Eerst wordt ingegaan op de opbouw van een regelscenario. Vervolgens wordt ingegaan op de eisen die aan ieder afzonderlijk onderdeel van een regelscenario worden gesteld. Afgesloten wordt met standaard elementen in een regelscenario.

## 3.2 Opbouw en algemene eisen

Ieder regelscenario kent een vaste opbouw, waarbij uitgegaan wordt van een dubbelzijdige afdruk. Er is een algemeen deel en een deel met schakelingen. In het deel met de schakelingen wordt op de rechter pagina de informatie getoond die belangrijk is voor het primaire proces (de schakelschema's) en op de linker pagina staat het kaartmateriaal met de inzet van middelen. Hieronder staan alle onderdelen van een regelscenario per pagina (onderscheid tussen links en rechts) weergegeven.

Aan het eind van dit hoofdstuk is een dummy toegevoegd die als voorbeeld gebruikt kan worden. De visio-variant is beschikbaar gesteld op de VKA-site of verkrijgbaar via de verkeerskundigen van de betreffende verkeerscentrale.

	<b>Linker pagina</b>	<b>Rechter pagina</b>
Pagina 1		Voorblad met: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Logo's</li> <li>• Indien gebruikt: ID-nummer</li> <li>• Naam regelscenario</li> <li>• Uitvoeringsperiode</li> <li>• Ondertekening/vaststelling</li> <li>• Versie en Datum</li> </ul>
Pagina 2/3	Beheer met: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Colofon</li> <li>• Versiebeheer</li> <li>• Situatieschets:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Te verrichten werkzaamheden</li> </ul> </li> <li>• Planning</li> </ul>	Samenvatting met: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doelstelling regelscenario</li> <li>• Verwachte knelpunten en risico's (incl. afstemming andere werkzaamheden/ evenementen)</li> <li>• Inzet medewerkers</li> <li>• Contactpersonen en telefoonnummers</li> </ul>
Pagina 4/5	Overzichtskaart met omleidingen en middelen (verplicht vanaf 3 schakelingen)	Inhoudsopgave schakelingen Legenda
Pagina 6/7	(indien nodig) Vooraankondiging: kaart	(indien nodig) Vooraankondiging: schakelschema (incl evt. go/no-go)
Pagina 8/9	Start/einde: kaart	Start/einde: schakelschema
Pagina 10/11 e.v.	Dynamische schakeling(en): kaart	Dynamische schakeling(en): schakelschema
Pagina X/X2	(optioneel bij WIU) werkzaamheden eerder klaar: kaart	(optioneel bij WIU) werkzaamheden eerder klaar: schakelschema

## 3.3 Eisen per onderdeel

### Pagina 1: Voorblad

Het voorblad heeft als belangrijk doel om de verschillende regelscenario's snel te herkennen. Om deze reden is er voor gekozen de informatie hierop te beperken tot:

- Logo's
- Naam van het regelscenario met eventueel een subtitel
- De uitvoeringsperiode waarop het regelscenario betrekking heeft. Indien van toepassing ook de reserveperiode(s).
- Door wie het regelscenario is goedgekeurd
- Het versienummer
- De datum laatste mutatie
- Vast kleurgebruik
  - Regelscenario's voor werk in uitvoering en evenementen (dus met een tijdelijk karakter) worden uitgevoerd met een gele voorzijde
  - Regelscenario's voor reguliere situaties (m.u.v. jaarlijkse evenementen) worden uitgevoerd met een blauwe voorzijde
  - Regelscenario's in het kader van de regionale samenwerking worden uitgevoerd met een voorzijde in kleur naar keuze, zolang dit niet geel of blauw is.

#### *Specifiek voor WIU-scenario's*

Er dient voor een duidelijke naamgeving gekozen te worden. Deze begint altijd met het wegnummer, richting, locatie en maatregel, eventueel aangevuld met wat voor soort werkzaamheden het zijn.

Daarnaast wordt bovenaan op het linkerdeel van de pagina het wegnummer geplaatst waar de werkzaamheden plaatsvinden. Het is tevens mogelijk om een project specifieke afbeelding/foto in te voegen.

#### *Specifiek voor evenementenscenario's*

Voor de naamgeving wordt de naam van het evenement gebruikt. Het is tevens mogelijk om een afbeelding/foto/logo van het evenement in te voegen op het linkerdeel van het voorblad.

### Pagina 2: Beheer regelscenario

Op de tweede pagina staan eerst alle elementen die te maken hebben met het beheer van het regelscenario. Hier is ruimte voor een colofon en het versiebeheer.

In het colofon wordt vermeld:

- Wie het regelscenario heeft opgesteld
- In opdracht van wie het regelscenario is opgesteld
- Welke partijen er bij betrokken zijn
- Wie de contactpersoon van OVK is (en dus welke verkeerscentrale de regie over het regelscenario heeft)

Het versienummer van een regelscenario kent twee niveaus. Afhankelijk van de impact van de wijziging wordt het versienummer met het bijbehorende niveau verhoogd.

Niveau	Versienummer	Wijziging die ophoging versienummer noodzakelijk maakt	Handtekening noodzakelijk van
Niveau 1	1.x	Grootschalige aanpassing van het regelscenario met impact op regelstrategie, politieke of bestuurlijke gevoeligheid	Hoofd regionale verkeerscentrales (afd. OVM)
Niveau 2	x.2	- Aanpassing van het regelscenario met impact noodzakelijke inzet mensen of middelen en overige kleinschalige wijzigingen met betrekking tot de inhoud van het regelscenario	Niet nodig, OVK accordeert
Niveau 3	Geen wijziging in nummering	Overige, kleinschalige wijzigingen met betrekking tot de inhoud, maar zonder impact op de inzet van mensen of middelen	Niet nodig, OVK accordeert

Bij wijzigingen in het regelscenario dient de wijziging omschreven te worden op deze pagina.

Na het versiebeheer volgt de situatieschets met beschrijving van:

- de beschrijving van het wat, waar en hoe,
- de planning (wanneer gaat wat gebeuren).

## Pagina 3: Samenvatting regelscenario

Op deze pagina volgt:

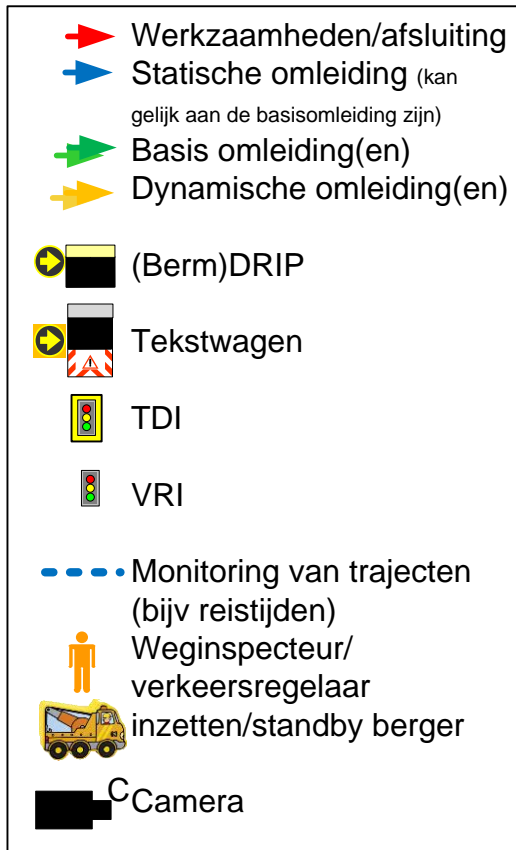
- de doelstelling van het regelscenario: Om achteraf te kunnen evalueren of de inzet van het regelscenario aan de doelstelling heeft voldaan dient de doelstelling zo SMART mogelijk geformuleerd te worden. Bijvoorbeeld:
  - De vertraging voor de weggebruiker mag niet langer zijn dan xx minuten.
  - De file mag niet terugslaan op het hoofdwegennet
  - Sluipverkeer voorkomen.
  - De wachtrijlengte mag niet langer worden dan xx m.
  - De uitrijtijd van P-gelegenheden mag niet langer zijn dan xx minuten.
- de verwachte knelpunten en risico's: fysieke knelpunten, raakvlakken/afstemming met andere werkzaamheden en evenementen. Dit vormt de brug naar de schakelingen van het regelscenario.
- inzet medewerkers: benoem eventuele taken die, als onderdeel van het scenario, door wegininspecteurs en verkeersregelaars worden uitgevoerd.
- contactpersonen en telefoonnummers: van betrokkenen bij de uitvoering van het regelscenario zoals: aannemer, berger, verkeersregelaars, tekstwagenaansturing en wie verder in het kader van het regelscenario bereikbaar moet zijn voor de WV.

## Pagina 4: Overzichtskaart omleiding(en) en middelen

Op deze pagina wordt een overzichtskaart met alle omleidingen en benodigde middelen (DRIPs, tekstkarren, VRI's, etc.) weergegeven. Doel is om in 1 oogopslag te zien wat de impact is van het regelscenario en wat er allemaal ingezet kan worden.

Deze pagina is verplicht vanaf 3 schakelingen en facultatief bij 1 of 2 schakelingen.

Gebruik een zwart/witkaart en uniforme kleuren voor de routes. Voor mensen en middelen worden vaste symbolen gebruikt.



## Pagina 5: inhoudsopgave schakelingen

Op deze pagina is het aantal schakelingen te zien, wanneer deze van toepassing zijn, hoe deze onderling samenhangen en op welke pagina de uitwerking te vinden is.

Tevens wordt op deze pagina de legenda geplaatst.

## Pagina 6 en 7: Vooraankondigingen

Op pagina 6 wordt de overzichtskaart getoond, met daaronder de in te zetten middelen, zoals (berm)DRIP's of tekstkarren.

Op pagina 7 staat in een schakelschema aangegeven wie wat wanneer doet. Op deze pagina wordt, indien noodzakelijk, ook het go/no-go-deel geplaatst voor het geval de uitvoering van het regelscenario niet doorgaat. Dit komt voornamelijk voor bij weersgevoelige werkzaamheden. Deze kunnen worden afgelast.

(Als go/no-go-deel het niet op deze pagina past moet er een aparte schakeling voor worden gemaakt worden, wederom verdeeld over 2 pagina's (kaart en schakeling).

### **Pagina 8 en 9: Start/einde schakeling**

Op deze pagina's worden de acties getoond (inclusief de basisomleidingsroute(s)) die moeten worden genomen bij de aanvang en het einde van het regelscenario, met links de kaart en rechts het schakelschema. Onder de kaart worden de middelen die voor deze schakeling nodig zijn geplaatst.

### **Pagina 10 en 11 (en eventueel volgende pagina's): Dynamische schakeling(en)**

Op deze pagina's worden de dynamische maatregelen getoond, iedere keer weer verdeeld over links de kaart en rechts het schakelschema. Op de kaart wordt de afsluiting weergegeven en de route(s) waarop deze schakeling betrekking heeft/hebben. Onder de kaart worden de middelen die voor deze schakeling nodig zijn geplaatst. Voor elke nieuwe schakeling worden 2 nieuwe pagina's gebruikt, met links de kaart en rechts het schakelschema.

#### *Algemene eisen schakelingen*

De volgende eisen gelden voor alle schakelingen:

- Alle schakelingen hebben een unieke naam. Dit moet een logische, zo kort mogelijke naam zijn. Deze kan bijvoorbeeld gerelateerd zijn aan het knelpunt of het wegvak waar zich de problemen voordoen. De naam van een schakeling begint altijd met een oplopende nummering.
- Schakelingen met meerdere niveaus moeten worden voorkomen als dit ten koste gaat van de overzichtelijkheid. Dit gaat vooral om schakelingen waarbij bij een bepaald knelpunt in eerste instantie beperkte maatregelen worden ingezet. Blijft de file aangroeien, dan worden veelal verdergaande maatregelen ingezet. Het heeft de voorkeur een schakeling in dat geval te splitsen in meerdere losse schakelingen.

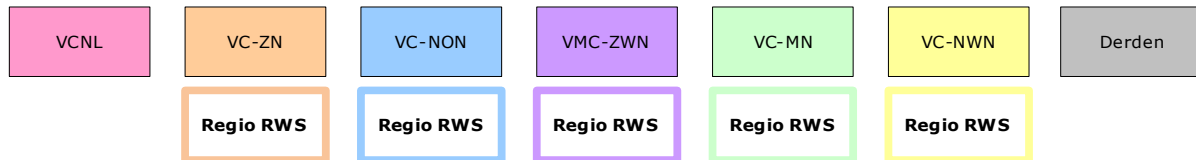
### **Pagina X en X2: (optioneel) Werkzaamheden eerder klaar schakeling**

#### *Specifiek voor WIU-scenario's*

Op deze pagina's kan een schakeling toegevoegd worden als de werkzaamheden eerder klaar zijn dan aangegeven en aangekondigd. Op de (berm)DRIP's en/of tekstkarren wordt dan vermeld dat de werkzaamheden eerder klaar zijn en de weg weer vrij is.

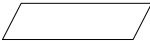


## 3.4 Kleurgebruik

Uit evaluatie van eerdere regelscenario's is gebleken dat het van belang is expliciet aan te geven welke partij verantwoordelijk is voor de verschillende acties binnen een regelscenario. Er wordt een vaste kleurcodering gebruikt. Dit heeft als doel dat in één oogopslag duidelijk wie waarvoor wanneer verantwoordelijk, dan wel betrokken is. Elke verkeerscentrale heeft een eigen kleur. De Regio's hebben een witte vulling en een gekleurde rand die correspondeert met de bijbehorende verkeerscentrale. Acties van derden hebben een grijze vulkleur.






## 3.5 Standaard elementen

Een regelscenario is opgebouwd uit standaardelementen:

- De begintrigger is een trapeziumvorm.  

- Acties worden met een rechthoekige vorm in het regelscenario weergegeven.  

- Een keuzemoment wordt met een wyber vorm weergegeven.  

- De schakelingen zijn als volgt opgebouwd:
  - Als 'verkeerssituatie' treedt op
  - En eventuele randvoorwaarden
  - Dan acties en maatregel
- De vulkleur van deze elementen is afhankelijk van de uitvoerende partij (zie hst. 3.4)

### 3.6 Dummy regelscenario's

#### Pagina 1: Voorblad

<p><b>Logo 1</b></p> <p><i>Bovenaan:</i> Logo's van wegbeheerders die betrokken zijn bij de inzet van het regelscenario.</p> <p><i>Linkerkant:</i> * Projectspectifieke afbeelding(en)/foto('s)/kaart(en) * Voor WIU: wegnummer('s) waar werkzaamheden plaatsvinden.</p> <p><i>Rechterkant:</i> De kleur van de voorkant van het regelscenario: * voor RWS: werk in uitvoering en evenementen (tijdelijk karakter) een gele voorzijde * voor reguliere situaties (m.u.v. jaarlijkse evenementen) een blauwe voorzijde * in het kader van de regionale samenwerking een voorzijde in kleur naar keuze, zolang dit niet geel of blauw is.</p> <p><b>ID-nummer.</b> Facultatief; een uniek ID.</p> <p><b>Naam regelscenario</b> met evt een subtitel. * Voor WIU: beginnen met wegnummer, richting, locatie, maatregel, en evt. met soort werkzaamheden * Voor evenementen: naam evenement met evt. locatie.</p> <p><b>Uitvoeringsperiode:</b> inzet van het regelscenario. Zo nauwkeurig mogelijk aangeven (datum/weekend/dagdeel incl. begin- en eindtijd). Vul indien van toepassing ook reserveperiodes in.</p> <p><b>Vastgesteld door:</b> Naam en handtekening van wie het regelscenario hebben goedgekeurd. In ieder geval het hoofd van de verkeerscentrale.</p> <p><b>Versie:</b> Conceptversie start met 0.1. Eerste definitieve versie is 1.0. Aanpassing kleine impact: +0.1, grote impact: +1.0.</p> <p><b>Datum:</b> datum van de laatste mutatie.</p>	  	<p><b>Logo 2</b></p> <p><b>Logo 3</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p><b>ID-nummer</b></p> </div> <p><b>Naam regelscenario</b></p> <p><b>Uitvoeringsperiode</b> startdatum - einddatum</p> <p><b>Vastgesteld door:</b> Naam: _____ Handtekening: _____</p> <p><b>Versie:</b> X,X <b>Datum:</b>17-05-2016</p>
---	--	--

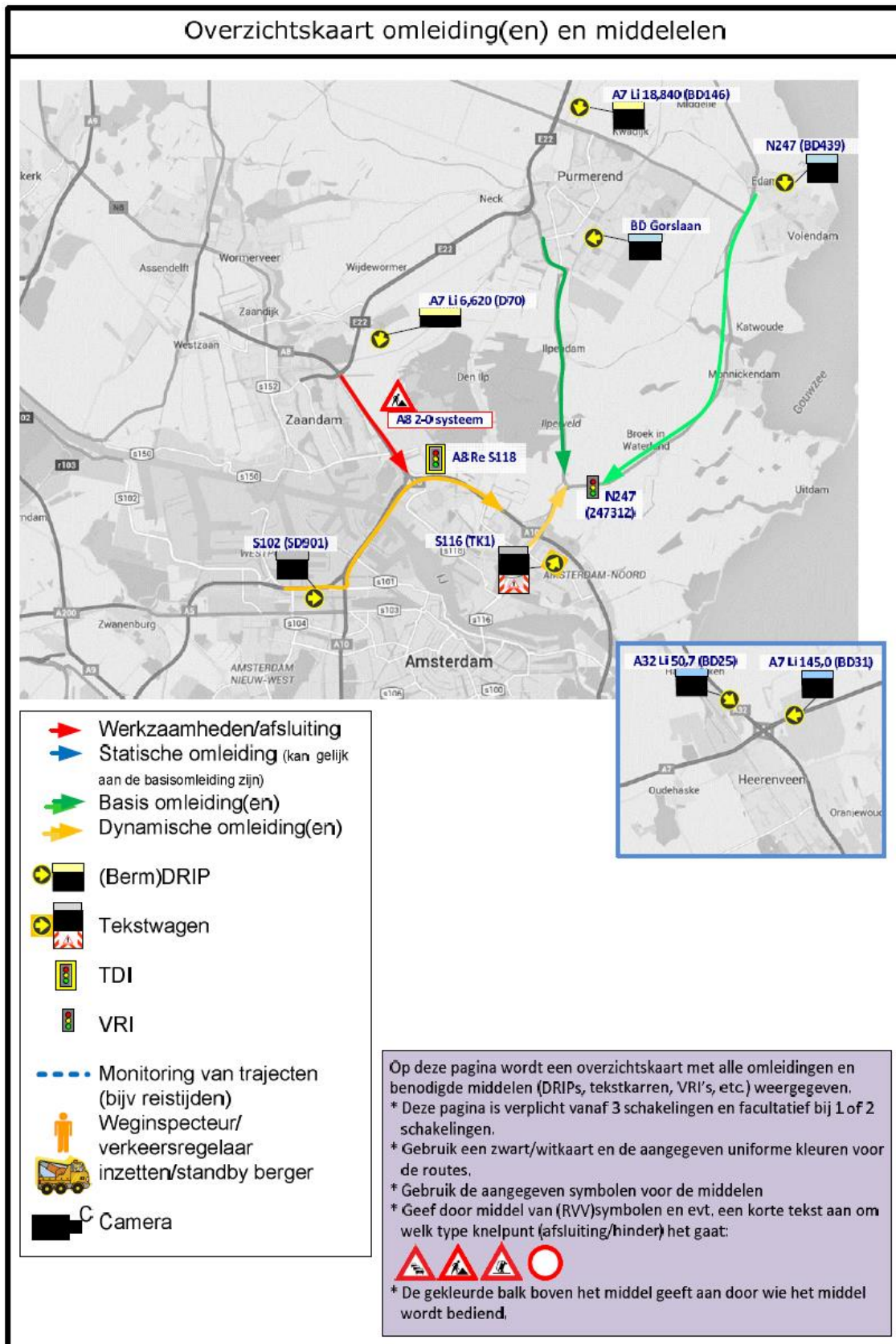
**Pagina 2: Beheer**

Beheer regelscenario		
<b>Colofon</b>		
Opgesteld in opdracht van:	(project)naam	
Contactpersoon opdrachtgever:	naam (omgevingsmanager)	
Betrokken partijen:	naam betrokken partijen zoals Rijkswaterstaat, Provincie, Gemeente e.d.	
<b>Contactpersoon VC:</b>	medewerker OVK	
<b>Beheer:</b>		
Opgesteld door:	opstellende partij regelscenario	
Contactpersoon:	naam opsteller	
Telefoon:	telefoonnummer opsteller	
E-mail:	e-mail opsteller	
<b>Versiebeheer</b>		
Versienr.	Mutatiedatum	Mutatie omschrijving
0,1	dd - mm - jjjj	Start - concept
1.0	dd - mm - jjjj	Definitief
<b>Situatieschets</b>		
<b>Beschrijving</b>		
<b>Planning</b>		
<p><b>Colofon:</b> Vul de velden in.</p> <p><b>Versiebeheer:</b> Per versie dient aangegeven te worden welke wijzigingen zijn doorgevoerd.</p> <p><b>Situatieschets</b> met daarin tenminste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Beschrijving: wat, waar en hoe</li> <li>* Planning: beschrijving van wanneer wat gaat gebeuren</li> </ul>		

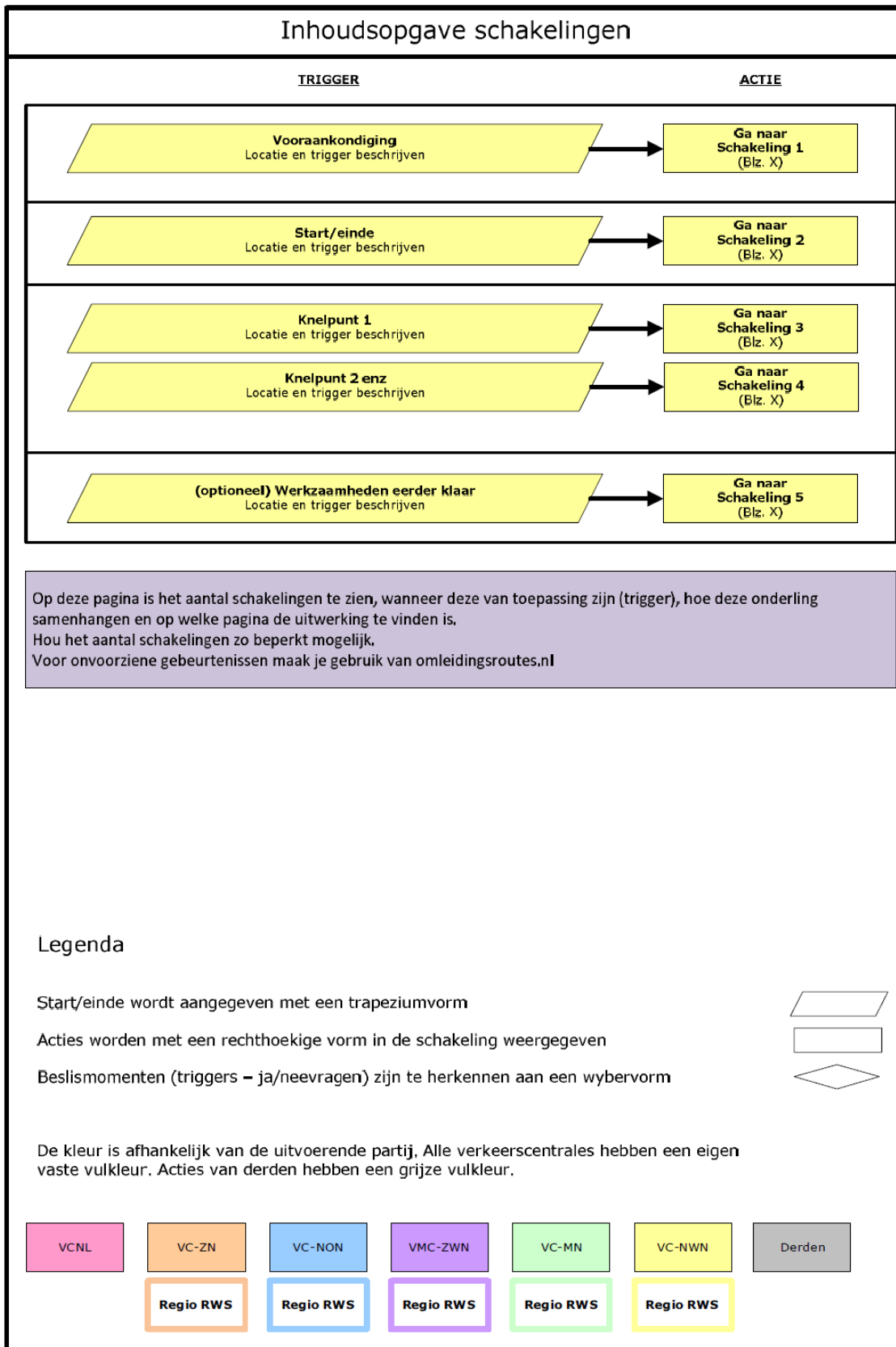
## Pagina 3: Samenvatting

Samenvatting regelscenario
<p><b>Doelstelling van het regelscenario</b></p>
<p><b>Verwachte knelpunten en risico's</b></p>
<p><b>Inzet medewerkers</b></p>
<p><b>Contactpersonen en telefoonnummers</b></p>
<p><b>Doelstelling:</b> Om achteraf te kunnen evalueren of de inzet van het regelscenario aan de doelstelling heeft voldaan dient de doelstelling zo SMART mogelijk geformuleerd te worden. Bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De vertraging voor de weggebruiker mag niet langer zijn dan xx minuten.</li> <li>• De file mag niet terugslaan op het hoofdwegennet</li> <li>• Sluipverkeer voorkomen.</li> <li>• De wachtrijlengte mag niet langer worden dan xx m.</li> <li>• De uitrijtijd van P-gelegenheden mag niet langer zijn dan xx minuten.</li> </ul> <p><b>Verwachte knelpunten en risico's:</b> fysieke knelpunten, raakvlakken/afstemming met andere werkzaamheden en evenementen. Dit vormt de brug naar de schakelingen van het regelscenario.</p> <p>Geef op deze pagina aan welke belangrijke (verkeerskundige) keuzes gemaakt zijn tijdens het opstellen van het scenario. Dit is van belang voor de evaluatie. Geef ook aan waarom iets <i>niet</i> opgenomen is in het regelscenario.</p> <p><b>Inzet medewerkers:</b> Benoem eventuele taken die, als onderdeel van het regelscenario, door weginspecteurs, verkeersregelaars e.d. worden uitgevoerd.</p> <p><b>Contactpersonen en telefoonnummers:</b> van betrokkenen bij de uitvoering van het regelscenario zoals: aannemer, berger, verkeersregelaars, tekstwagenaansturing en wie verder in het kader van het regelscenario bereikbaar moet zijn voor de WVL.</p>

Pagina 4: Overzichtskaart omleiding(en) en middelen



**Pagina 5: inhoudsopgave schakelingen**



Pagina 6: Vooraankondigingen: kaart

### Schakeling 1: vooraankondiging

Werkzaamheden/afsluiting

(Berm)DRIP

Tekstwagen

#### Tekst 1

<b>A7 Li 6,620 (D70)</b>
23 t/m 26 oktober A8 bij Zaandam vanAnaarBeter.nl

S102 (SD901)
N247 (BD439)
BD Gorslaan
A7 Li 18,840 (BD146)
weekend 23 t/m 26 okt A8 bij Zaandam vanAnaarBeter.nl

#### Tekst 2

<b>A7 Li 6,620 (D70)</b>
dit weekend A8 bij Zaandam open werk uitgesteld vanAnaarBeter.nl

S102 (SD901)
N247 (BD439)
BD Gorslaan
A7 Li 18,840 (BD146)
dit weekend A8 open werk uitgesteld vanAnaarBeter.nl

**Kaart (linkerpagina).** Voeg op deze pagina een (overzichts)kaart in grijswaarden toe met daarop ingetekend de middelen die ingezet worden voor deze schakeling.

**DRIP-teksten.**  
Geef op deze pagina (evt. per stap) per (berm)DRIP/tekstwagen de teksten weer als de schakeling actief is

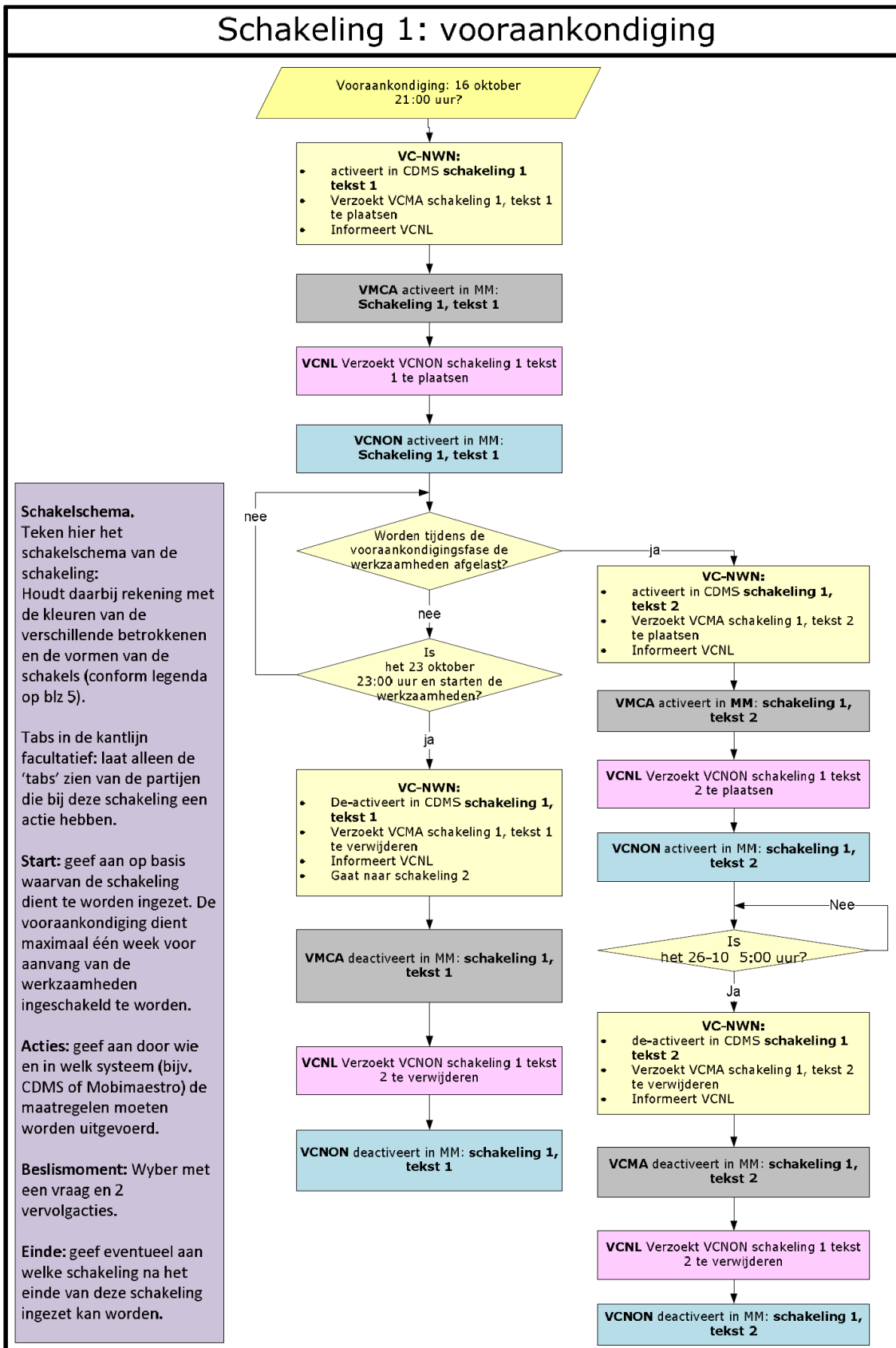
De teksten moeten voldoen aan de landelijke richtlijnen teksten op (berm)DRIPs, te vinden op de VKA-site .

Bepaal aan de hand van de WebDRIP designer (<http://wdd.trafficdatasolutions.nl/>) of de teksten op de DRIP passen.

Bij de vooraankondiging van RWS-werkzaamheden moet altijd verwezen worden naar de website vanAnaarBeter.nl (of Anaarbeter.nl bij een beperkt aantal tekens).

**Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.**

Pagina 7: Vooraankondigingen: Schakelschema



Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.

Pagina 8: Start/einde schakeling: kaart

### Schakeling 2: Start/einde

Werkzaamheden/afsluiting  
 Basis omleiding(en)

(Berm)DRIP  
 Tekstwagen  
 TDI

**Tekst 3**

<b>A7 Li 6,620 (D70)</b> A8 ri Amsterdam hinder	A8 hinder Amsterdam volg N235	N247 (BD439) A8 hinder Amsterdam volg N247
<b>A7 Li 18,840 (BD146)</b>  A8 ri A'dam hinder	S102 (SD901) A8 ri Zaandam hinder	S116 (TK1) A8 ri Zaandam hinder 

**Kaart (linkerpagina).** Voeg op deze pagina een (overzichts)kaart in grijswaarden toe met daarop ingetekend de mensen en middelen die ingezet worden voor deze schakeling.

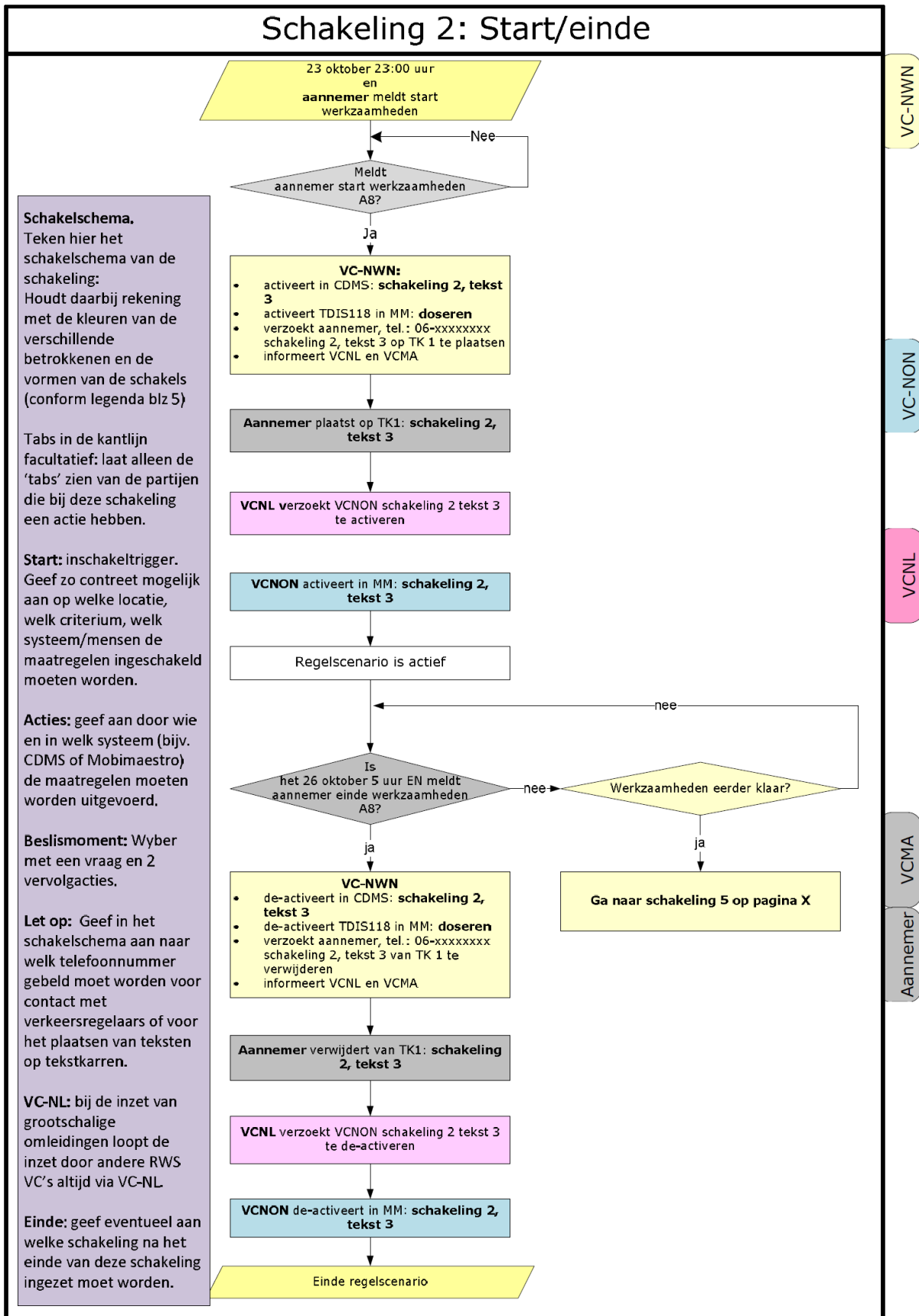
**DRIP-teksten.**  
Geef op deze pagina (evt. per stap) per (berm)DRIP/tekstwagen de teksten weer als de schakeling actief is

De teksten moeten voldoen aan de landelijke richtlijnen teksten op (berm)DRIPs, te vinden op de VKA-site.

Bepaal aan de hand van de WebDRIP designer (<http://wdd.trafficdatasolutions.nl/>) of de teksten op de DRIP passen.

**Inzet VRI**  
Omschrijf eventueel bij welke VRI's de groentijd wordt verlengd en wat de maximale wachrijlengte is.

Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.



Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.

**Pagina 10 (en evt. volgende even pagina's): Dynamische schakeling(en): kaart**


### Schakeling 3: A8 Re vertraging > 10 min

Werkzaamheden/afsluiting

Dynamische omleiding(en)


(Berm)DRIP

Tekstwagen



**Tekst 4**

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>S116 (TK1)</b></p> <p> A8 na</p> <p> Coenplein</p> <p>Zaandam</p> <p>via N247 </p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>A32 Li 50,7 (BD25)</b></p> <p> A8 na</p> <p> Coenplein</p> <p>Zaandam</p> <p>via A7 </p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>S102 (SD901)</b></p> <p> A8 na</p> <p> Coenplein</p> <p>Zaandam</p> <p>via N247</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>A7 Li 145,0 (BD31)</b></p> <p> A8 na</p> <p> Coenplein</p> <p>Zaandam</p> <p> via A7</p> </div>
---	--



Kaart (linkerpagina). Voeg op deze pagina een (overzichts)kaart in grijswaarden toe met daarop ingetekend de mensen en middelen die ingezet worden voor deze schakeling.

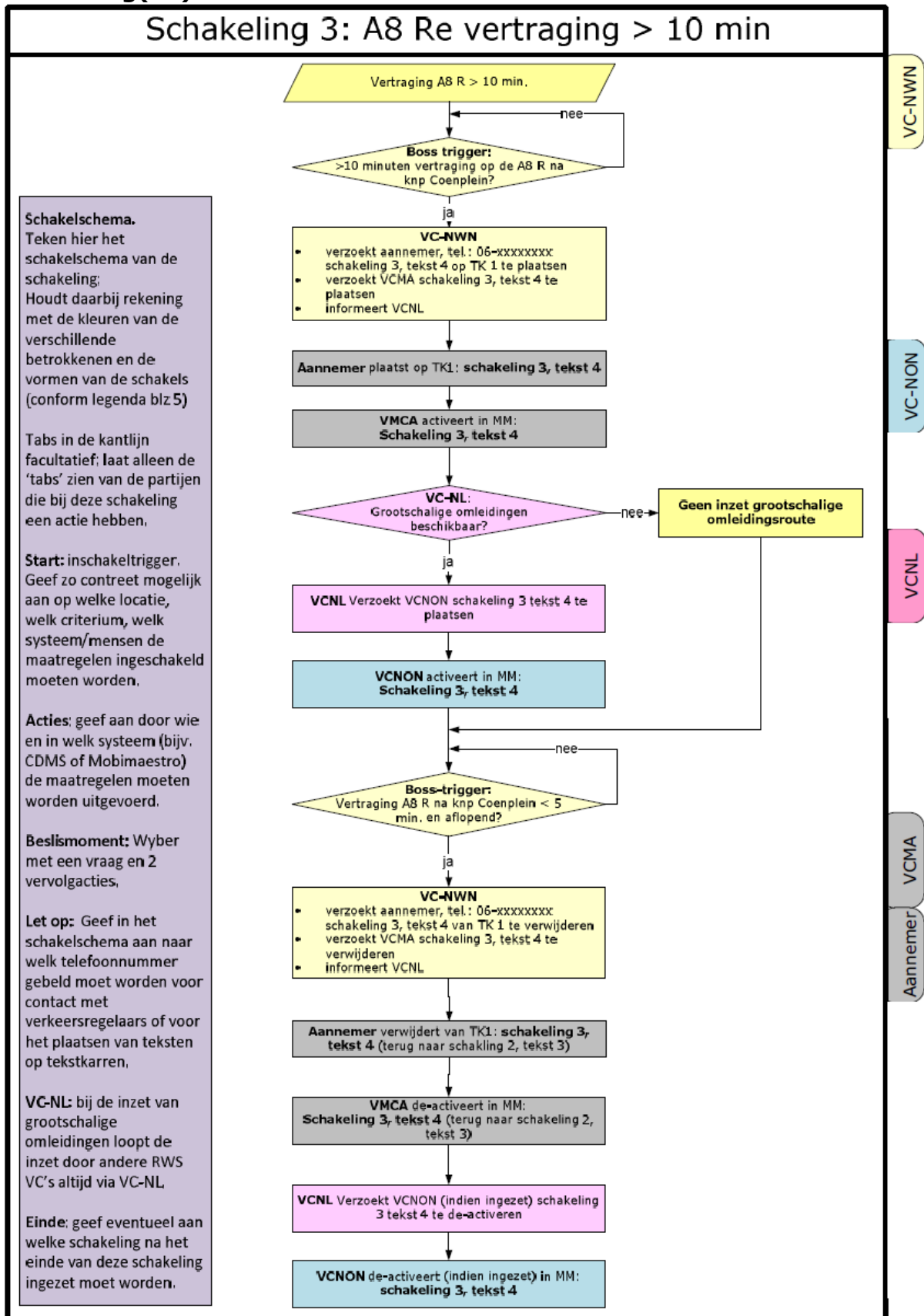
**DRIP-teksten.**  
Geef op deze pagina (evt. per stap) per (berm)DRIP/tekstwagen de teksten weer als de schakeling actief is

De teksten moeten voldoen aan de landelijke richtlijnen teksten op (berm)DRIPs, te vinden op de VKA-site .

Bepaal aan de hand van de WebDRIP designer (<http://wdd.trafficdatasolutions.nl/>) of de teksten op de DRIP passen.

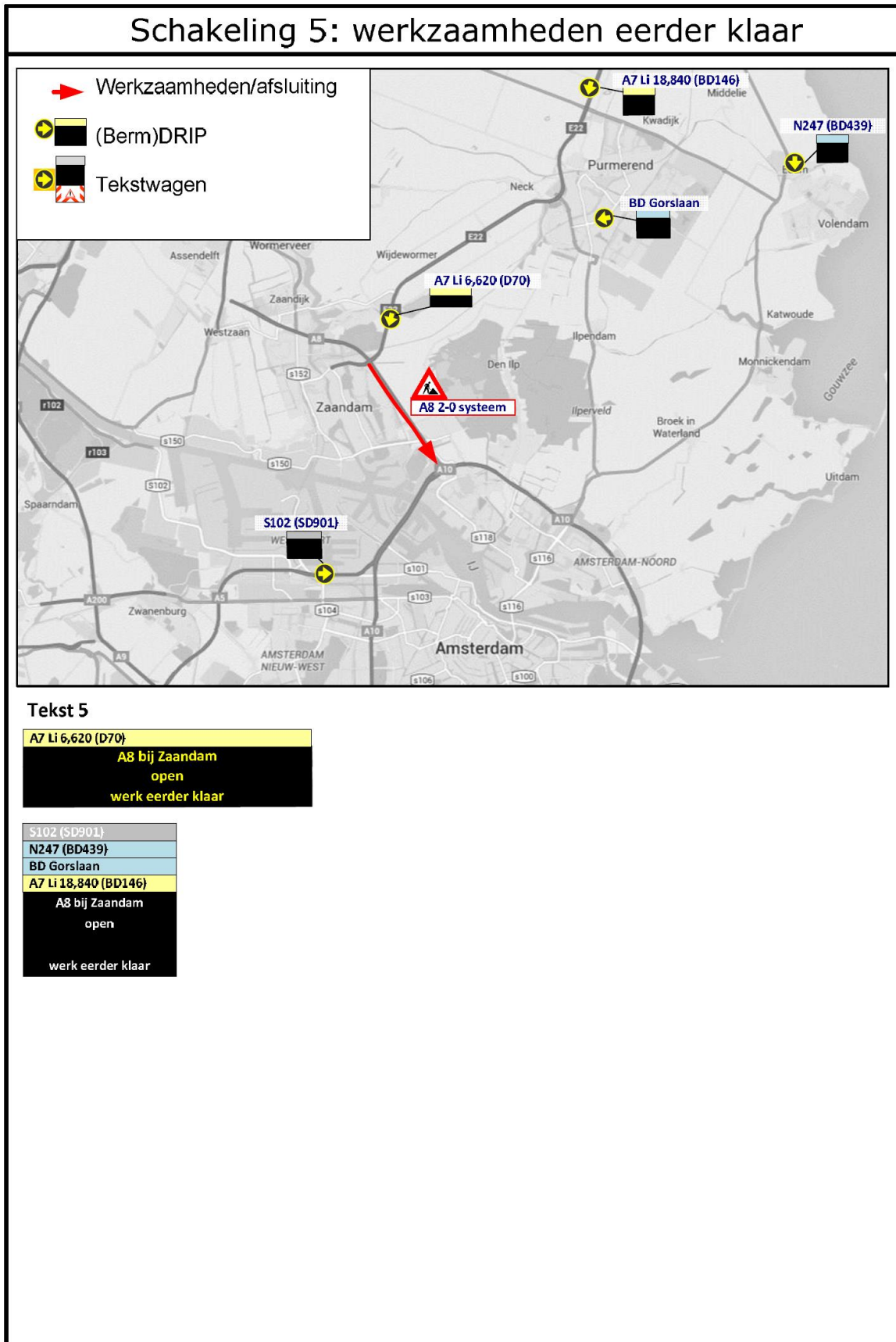
Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.

Pagina 11 (en evt. volgende oneven pagina's): Dynamische schakeling(en): schakelschema



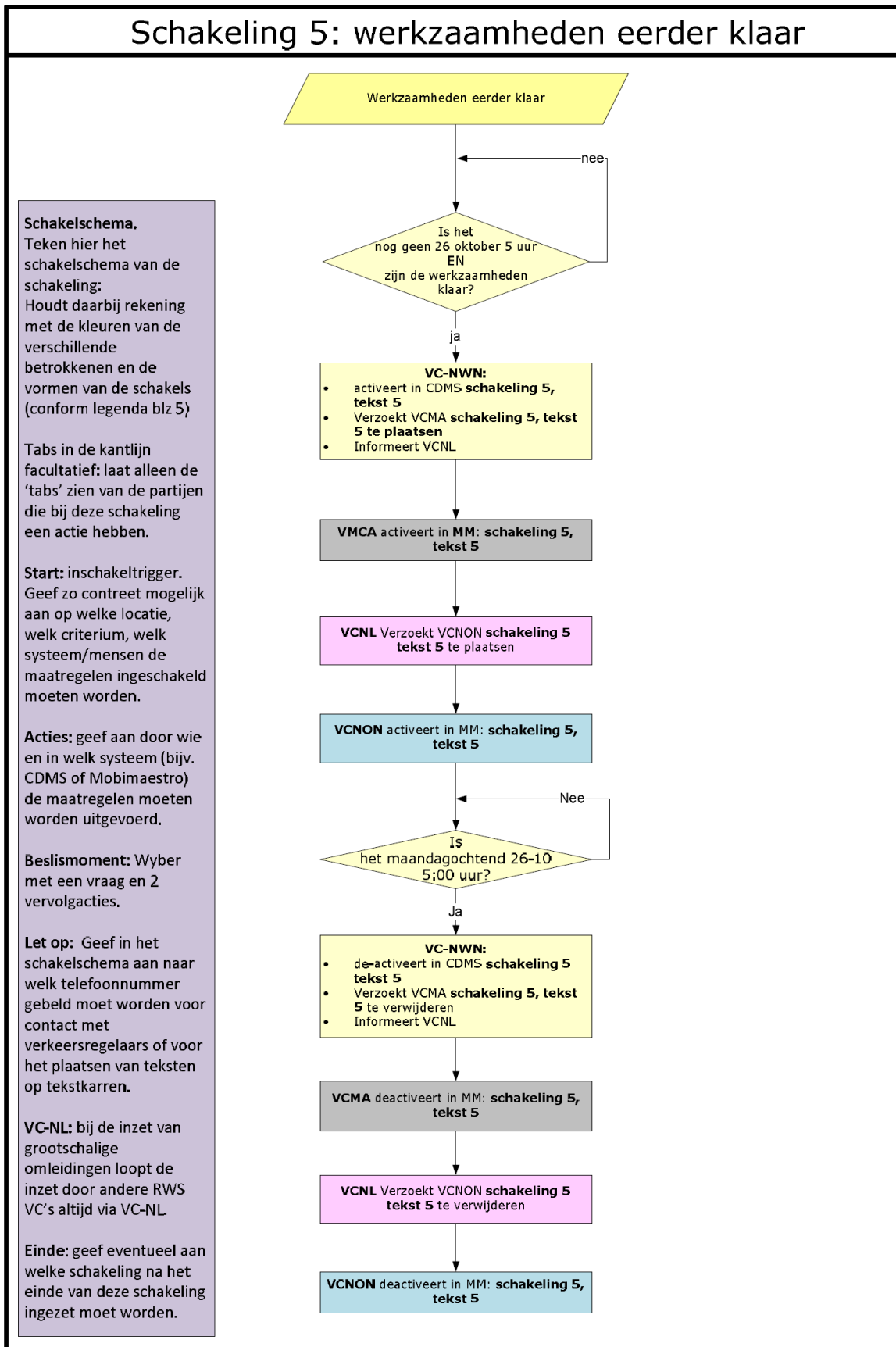
Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.

Pagina X: Werkzaamheden eerder klaar: kaart











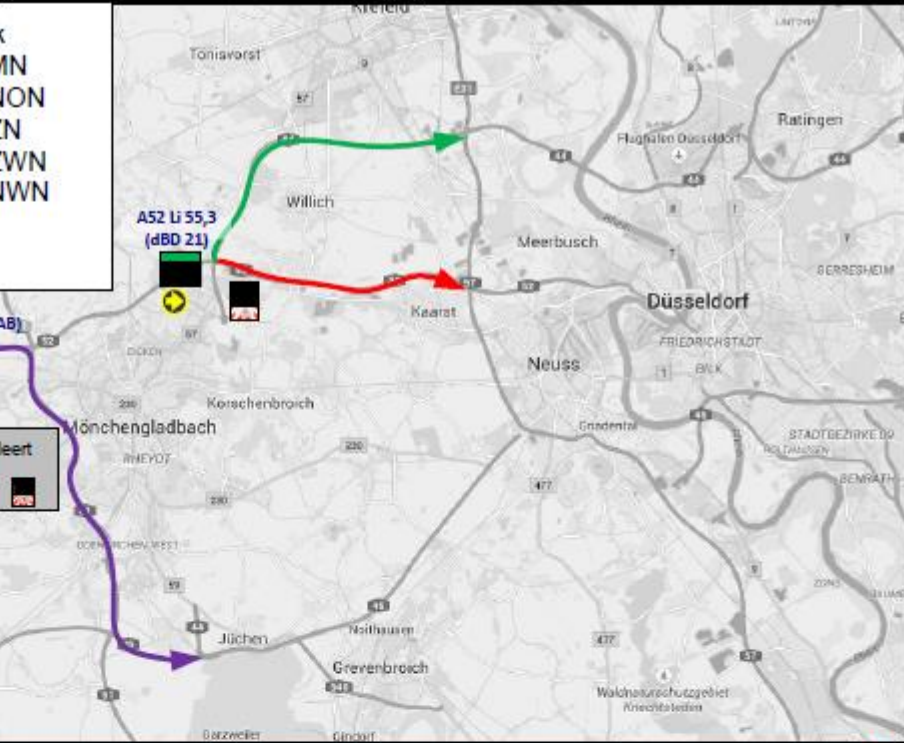

Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.

Pagina X2: Werkzaamheden eerder klaar: schakelschema



Dit is een fictief voorbeeld. Neem contact op met de betrokken OVK'er van de betreffende verkeerscentrale voor een voorbeeld-scenario van een vergelijkbaar knelpunt.

### 3.7. Dummy omleidingsroutes.nl

Nr.	Stremming	Locatie van naar
<ul style="list-style-type: none"> <li> Stremmingsvak</li> <li> Omleiding VCMN</li> <li> Omleiding VCNON</li> <li> Omleiding VCZN</li> <li> Omleiding VCZWN</li> <li> Omleiding VCNWN</li> <li> (berm)DRIP</li> <li> Tekstwagen</li> </ul>		
<p><b>Let op:</b> Kleurbalkje correspondeert met vc. Vorm geeft (berm)drif of tekstwagen weer</p>		
<p><b>Werkwijze:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neem contact op met VCNL voor inzet andere VC's</li> <li>- Activeer omleidingsroute ***** in CDMS / NMS</li> <li>- Plaats indien nodig tekstwagens</li> <li>- Pas indien nodig tekst aan.</li> <li>- Voeg indien nodig DRIP's toe op andere knooppunten</li> </ul>		
<p><b>A52 Li 65,46 (dAB)</b></p> <p><b>A52 na Willich dicht Dusseldorf volg Juchen A61/A46</b></p>		
<p><b>A52 Li 55,3 (dBD 21)</b></p> <p><b>A52 ri Kaarst dicht Kaarst volg Willich A44</b></p>		
<p><b>TK 1 A57 1,0</b></p> <p><b>A52 ri Kaarst dicht Kaarst volg Willich A44</b></p> 		

## 4. Checklists

### 4.1 Checklist regelscenario's

Qua compleetheid en correctheid dient het regelscenario te voldoen aan een aantal voorwaarden. Deze staan hieronder beschreven. Indien het regelscenario wordt opgesteld door een externe partij kan middels deze criteria uniform gereageerd worden op de ingediende regelscenario's en is het voor de opsteller duidelijk waar hij/zij concreet rekening mee moet houden.

#### Algemeen

- Zijn alle contactpersonen opgenomen met telefoonnummers (aannemer werk – project – aannemer tekstwagens – verkeersregelaars – verkeerscentrale: binding OVK of management)? Bij dit punt kunnen, vanwege regionale afspraken, de contactgegevens van aanvullende rolhouders in het regelscenario gevraagd worden. Zie hiervoor de regionale uitwerking.
- Is de inzet van verkeersregelaars opgenomen en is duidelijk wat hun taak is (verkeer regelen óf monitoren)?
- Is het versienummer overal aangepast?
- Zijn vooraankondigingen opgenomen?
- Zijn alle middelen op het kaartje aangegeven?
- Zijn op de kaartjes per schakeling alleen de middelen weergegeven die ingezet worden?
- Zijn de uitvoeringsdatum en de tijden correct?
- Zijn er andere regelscenario's tegelijkertijd actief en heeft afstemming plaatsgevonden?

#### Schakelingen

- Zijn er geen doodlopende einden in de schakelingen?
- Zitten er geen loops in de schakelingen?
- Geen 'harkjes' in de schakelingen (bijv. vanuit één wyber 3 lijnen 'ja').
- Bij een wyber altijd één 'ja' en één 'nee'.
- 1 beginpunt en 1 eindpunt in de schakeling.
- Geen 'let op: ...' in de schakeling, alle als/dan voorwaarden in het stroomschema.
- Schakelingen helder en compact (liever 2 aparte schakelingen dan alles op 1 pagina proberen te zetten).
- De Go-/nog-go-schakeling kan, als dit past, op de pagina met de vooraankondiging. Past het niet, dan een aparte schakeling van maken.
- Start- en eindschakeling kan op 1 pagina wanneer het een eenvoudige schakeling betreft. Anders op 2 pagina's.

- Per schakeling uitgaan van 1 trigger.
- Alle maatregelen die horen bij dezelfde trigger dienen in één schakeling te staan.
- Zijn de triggers helder (concreet maken wanneer inzetten en hoe/wie monitoren)?
- Zijn triggers boss-online concreet (welke grenswaarden – meten op welke lussen – welke meetperiode voor berekenen gemiddelden)?
- Worden in elke schakeling evenveel DRIPS/tekstkarren aangezet als uitgezet en zijn er evenveel teksten opgenomen?
- Is in de schakelingen bij 'bel aannemer' steeds het telefoonnummer herhaald?

### Omleidingsroutes

- Kloppen de routes die worden aangegeven?
- Worden de routes op elk keuzepunt ondersteund met een (berm)DRIP, tekstkarren of bewegwijzering?
- Worden de (berm)DRIPS niet in meerdere schakelingen of meerdere regelscenario's gebruikt die tegelijk actief kunnen zijn?
- Is duidelijk aangegeven welke routes op beschikbaarheid moeten worden gecontroleerd?
- Zijn (berm)DRIP's met naam genoemd in de schakelingen, op het kaartje en bij de teksten?
- Zijn de teksten genummerd (1 t/m ...) per schakeling (teksten mogen niet in schakelschema opgenomen worden)?
- Teksten volgens tekststrategie, let op uitlijning en gebruik pijlen.
- Controleer, evt. samen met WVL, of de voorgestelde teksten passen op de (berm)DRIP's/tekstkarren.
- Komt de gebruikte plaatsnaam op (berm)DRIP's of tekstkarren overeen met de plaatsnaam op bewegwijzering?

## 4.2 Checklist acties

### Planning en organisatie

Actie	door wie	wanneer	status
Taakverdeling en benoemen van personen			
Planning maken tot en met uitvoering			
Planning rondsturen/afstemmen met betrokkenen			

- OVK (primair/verantwoordelijk) : ...
- WVL (secundair/verantwoordelijk) : ...
- WIS (secundair/verantwoordelijk) : ...
- OVK (ondersteuning/achtervang) : ...
- Wegendistrict : ...
- Omgevingsmanager : ...
- Aannemer (aanspreekpunt) : ...
- Onderaannemer verkeersmaatregelen : ...
- Aangrenzende verkeerscentrales : ...
- Aangrenzende wegbeheerders : ...
- Hulpdiensten : ...
- Veegwagen, Botsabsorber, Berger : ...
- Tekstwagen(s) : ...
- Regelen Brugopeningsregime indien van toepassing : ...

### Workshop

actie	door wie	wanneer	status
Inhoud workshop + Wie uitnodigen			
Datum kiezen en uitnodigingen versturen			
Locatie/zaal reserveren			
Presentatie maken			
Workshop houden			
Notuleren en verslag			
Rondsturen verslag			
VCNL informeren d.m.v. knelpuntkaarten stremmingsvak			

**Scenarioboekje**

<b>actie</b>	<b>door wie</b>	<b>wanneer</b>	<b>status</b>
lezen laatste scenarioboekje (basis/vertrekpunt)			
lezen evaluatie + ervaringen laatste regelscenario			
eerste concept maken			
afstemmen met statisch bebordingsplan			
voorlopig lijstje aanvullende middelen maken			
eerste concept bespreken (intern RWS)			
tweede concept maken			
afstemmen inzet VRI's (RWS)			
afstemmen inzet VRI's (overige wegbeheerders)			
bepalen globale locaties en aantal tekstwagens			
tweede concept rondsturen (alle betrokkenen)			
opmerkingen verwerken			
check beoogde DRIP's niet in storing?			
definitief maken			
definitief lijstje aanvullende middelen maken			
lijstje laten goedkeuren			
lijstje doorgeven aan aannemer?			
definitief rondsturen (alle betrokkenen)			
in OVK agenda (laten) zetten			

## Maatregelen - Tekstwagens

actie	door wie	wanneer	status
bepalen globale locaties en aantal tekstwagens			
bestellen/reserveren bij aannemer/leverancier			
gedetailleerde locaties bepalen (of controleren?) Check locatie tekstwagens/Bebordingsplan door Weginspecteur dag voorafgaande werkzaamheden. Afstemmen met OVD			
teksten (laten?) voorprogrammeren			
wijze van aansturen helder hebben			
testen van de aansturing			
RWS tekstkar laten plaatsen			
vooraankondiging er op			
vooraankondiging er af			
RWS tekstkar laten verwijderen			

## Maatregelen - BOSS Online

actie	door wie	wanneer	status
invoeren scenario's			
controleren en testen scenario's			
operationeel/actief maken scenario's			
de- activeren scenario's			

## Maatregelen - CDMS

actie	door wie	wanneer	status
invoeren DRIP-teksten			
controleren DRIP-teksten			
Vooraankondigen in CDMS voorprogrammeren			
Vooraankondiging (datum) op DRIP's			
Vooraankondiging ('dit weekend') op DRIP's			
basisschakeling activeren			
Vooraankondigingen de- activeren			
basisschakeling de- activeren			

## Maatregelen – Mobimaestro

actie	door wie	wanneer	status
CVMS scenario's activeren/voorprogrammeren			
CVMS scenario's de- activeren			

## Overdracht

actie	door wie	wanneer	status
opvragen weekendrooster + rooster week ervoor			
inplannen overdracht			
oplegdocument maken voor overdracht			
map(pen) maken voor in bedienruimte overdracht			

- Is iedereen ingelicht die dienst heeft?
- Is inhoud van het regelscenario duidelijk?
- Is bediening tekstkarren duidelijk?
- Is inzet (berm)DRIP's duidelijk?
- Is inzet VRI's / CVMS duidelijk?
- Check locatie tekstwagens/Bebordingsplan door Weginspecteur?

## Uitvoering

actie	door wie	wanneer	status
check basis - inzet DRIP's (CDMS)			
check basis - inzet Tekstkarren			
check basis - inzet CVMS			
check basis - vanAnaarBeter website			

## Na afloop

actie	door wie	wanneer	status
DRIP's uit / normaliseren?			
Tekstkarren uit en weg?			
CVMS scenario's uit?			
overige maatregelen weg/uit?			
evaluatie uitvoeren			
evaluatie rondsturen			

### Checklist evaluatie

- Bevindingen OVK
- Bevindingen Regiodesk
- Bevindingen VM-desk
- Bevindingen CWVL
- Omstandigheden (schets een beeld)
- Drukke op omleidingsroutes
- Maximale vertraging op belangrijkste wegen
- Bijzonderheden

## 5. Overige documentatie

Naast een regelscenario worden veelal diverse andere documenten opgesteld die een directe relatie hebben met de werkzaamheden van de afdeling Operationeel Verkeersmanagement. Het verdient sterk de aanbeveling deze informatie aan de bedienzaal in één map ter beschikking te stellen.

### **(Statische) omleidingen**

Indien gewenst kan aan de bedienzaal één complete set tekeningen met alle verkeersmaatregelen met statische omleidingen beschikbaar gesteld worden. Het overzicht is echter niet van toegevoegde waarde om toe te voegen aan het scenario.

### **Overige maatregelen en evenementen/andere werkzaamheden**

Om de betrokkenen een compleet beeld te geven van de ingezette maatregelen kan het zinvol zijn hiervan een overzicht te maken en dit bij het scenario te voegen.

### **Draaiboek van het project/werk & telefoonlijst**

Indien door het project een draaiboek, veelal inclusief lijst met contactpersonen en telefoonnummers, beschikbaar is, kan een wegverkeersleider er baat bij hebben als deze beschikbaar is.

### **Communicatie-uitingen**

De media-advertentie(s), factsheets en een eventueel opgestelde Q&A lijst voor 088-8002 kan aan de map toegevoegd worden.

### **Observatieformulieren**

Voor de (kort cyclische) evaluatie is het van belang dat alle relevante input wordt verzameld. Maak hiervoor gebruik van de standaard logsystemen binnen de verkeerscentrale en/of gebruik hiervoor standaard observatieformulieren.

### **Calamiteiten- en/of incidentmanagement plan**

Indien beschikbaar dient een calamiteitendraaiboek en/of incidentenmanagementplan in de bedienzaal beschikbaar te zijn. Denk hierbij ook aan een overzicht op welke tijden en op welke locaties extra bergers- en ZOAB-cleaners worden ingezet.