

Protocol TVU 2017

Onderhoud Verkeersregelinstallaties Gemeente Utrecht



Opdrachtgever Gemeente Utrecht
Afdeling BOR
Tractieweg 2
3524 AP Utrecht

Datum 12 oktober 2022
Status Definitief

Projectcode 2022-SB-031
Opsteller V.J.P. de Weger

Inhoud

Inhoud.....	2
Context	3
Melden.....	4
Randvoorwaarden	5
Veiligheid.....	5
Leefbaarheid	5
Tijdstippen.....	5
Omgeving.....	5
Verkeersregelininstallaties (VRI)	5
Wijzigingen	6
Bijlage 1:	7
Algemene bereikbaarheid eisen voor de brandweer	7
Eis 1: Afmetingen	7
Eis 2: Routes	7
Eis 3: Gebiedstoegangen	7
Eis 4: Alternatieve toegangen	7
Eis 5: Hoge bebouwing	7
Eisen voor bereikbaarheid op perceelniveau;.....	7
Eis 1: Perceeltoegangen	7
Eis 2: Opstelplaats	7

Context

Dit document bevat de uitgangspunten voor de toetsing van projecten met tijdelijke verkeershinder door het Kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen.

Melden

Meld de werkzaamheden/het project altijd op tijd aan. Het is van belang de noodzakelijke informatie en tekeningen z.s.m. voor het kernteamoverleg aan te leveren, waaronder een volledig ingevulde projectkaart kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen. Let hierbij op de voorwaarden van de brandweer, wegbeheerder e.d.

De stukken dienen maandagochtend om 08.30 uur aangeleverd te zijn. Er is alleen na overleg met Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht een mogelijkheid spoedeisende zaken in te passen. Geef daarbij aan, wat de status is van je project. Er wordt het volgende onderscheid gemaakt:

- Voor projecten welke nog in besteksfase zijn, worden de randvoorwaarden en uitgangspunten over het tijdspad, omleidings- en bebordingsplan en eventuele knelpunten aangegeven. (bijvoorbeeld: bij grote projecten en verkeersplannen de fasering en de faseringsvolgorde).
- Voor projecten (kleinere met minder impact) waarbij er al een aannemer bekend is, worden direct specifieke werkafspraken gemaakt over omleidingen, borden en tijdsplanningen. Deze werkafspraken worden niet meer in het kernteam besproken, maar via een uitvoeringsoverleg met enkele kernteamleden (hulpdiensten en indien relevant de busondernemingen). Voor alle gesprekken die niet in een kernteamvergadering plaatsvinden, geldt dat de door het kernteam vastgestelde uitgangspunten/randvoorwaarden bindend zijn. Mocht er een noodzaak zijn om daarvan af te wijken, is terugkoppeling naar het kernteam noodzakelijk. Tevens moeten alle kernteamleden op de hoogte worden gebracht van de gemaakte afspraken.

Randvoorwaarden

Houd rekening bij het ontwikkelen van je plan met BLVC.

Veiligheid.

1. Bovenal staat dat er veilig gewerkt moet worden. (conform de ARBO wetgeving)
2. De verkeersveiligheid moet gewaarborgd blijven. (conform de CROW richtlijn 96b en de specifiek toegevoegde randvoorwaarden vanuit de gemeente Utrecht, zoals die voor minder validen, fietsers en voetgangers)
3. De nood- en hulpdiensten als een brandweer, ambulance en politie moeten het maximaal mogelijke aan bereikbaarheid verleend worden. Het algemeen belang van het openbaar vervoer staat in dit kader voorop. Zij zullen in grote lijnen uit de weg kunnen met dezelfde afmetingeisen als die van de brandweer (Zie bijlage 1).

Leefbaarheid

De leefbaarheid van de stad moet optimaal gegarandeerd worden, door aandacht in het Plan van Aanpak voor de milieuaspecten (geluid en emissie).

Voor het werken buiten reguliere werktijden (7.00 – 19.00 uur) dient een ontheffing aangevraagd te worden. Dit kan via www.utrecht.nl/werktijdenontheffing

Tijdstippen.

Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht hanteert de volgende spits tijden van 7.00 tot 9.30 uur en van 15.30 tot 18.00 voor projecten in de directe omgeving de Jaarbeurs bij beursdagen 7.00 tot 10.30 uur en van 15.00 tot 18.30 uur

Omgeving.

Ga na wat er in je omgeving nog meer voor projecten of andere zaken spelen en anticipeer hierop. Kijk voor het actuele overzicht op de website van Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht via <http://live.andes.nl/utrechtltc>. Maak (of laat maken) bij complexe projecten een verkeersmodel om te bekijken wat de gevolgen zijn van de afsluiting / omleiding voor het verkeer.

Verkeersregelinstallaties (VRI)

Houd rekening met verkeersregelinstallaties in of nabij het project, zorg er voor dat de werkzaamheden aan de VRI tijdig wordt voorbereid en / of opgestart. Bij aanpassing van de VRI dient dit 3 maanden van te voren ingediend te worden bij.....

Let op bij asfalteringswerkzaamheden in de directe omgeving van een VRI op de lussen in het asfalt.

Wijzigingen

Geef wijzigingen¹ tijdig door via een email naar tijdelijkeverkeersmaatregelen@utrecht.nl.

Randvoorwaarde bereikbaarheid voor de brandweer specifiek.

De categorisering van wegen wordt in drie functies verdeeld:

- Hoofdinfrastructuur
- Gebiedsontsluiting
- Erftoegang

Hoofdinfra en gebiedsontsluitingswegen vormen de verkeersaders.

Erftoegangswegen zijn voor de verblijfsgebieden.

¹ In planning/uitvoering, verlaten van de uitgangspunten, wisselen van contactpersonen

Bijlage 1:

Algemene bereikbaarheid eisen voor de brandweer

Eis 1: Afmetingen

Een weg is alleen door de brandweer te gebruiken wanneer dat recht doet aan de specifieke afmetingen van brandweervoertuigen.

Zoals: De maximale belasting van de weg, de asbelasting en het totale gewicht, (totaal gewicht 25 ton en aslast 10 ton). De minimale doorgangshoogte (4,2 meter), de minimaal beschikbare rijbaan breedte (3,5 meter {uitzondering 3 meter indien er aan twee zijde een obstakelvrije ruimte van 0,5 meter aanwezig is}), de minimale buitenbochtstraal, (10 meter) en de maximale binnenbochtstraal, afhankelijk van de buitenbochtstraal (5 meter).

Eis 2: Routes

Verkeersaders bieden aan de brandweervoertuigen een onbelemmerde doorgang (maximale snelheid + 20 Km/uur zonder snelheidsremmers en eventueel Verkeerslichten Regel Installatie beïnvloeding).

Eis 3: Gebiedstoegangen

Verkeersaders en verblijfsgebieden kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen een gestelde tijd (gerekend vanaf het verlaten van de verkeersader) bereikbaar is in max. 2 minuten. Bereikbaar is voor een eengezinswoningen, maximaal 40 meter van de voordeur en voor alle andere gebouwen dat voor verblijf van mensen is bestemd 10 meter. Doodlopende wegen; maximaal 40 meter diep of minimaal 4,5 meter wegbreedte en een keerlus aan het einde (opstelplaats redvoertuig moet zijn: 5,5 meter breed, 10 meter lang, 4,2 meter hoog en met een aslast van 10 ton en een stempeldruk van 100 ton/m²).

Eis 4: Alternatieve toegangen

Naast de route die in eis 3 is bedoeld moet een willekeurig adres binnen een verblijfsgebied in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. (Net als in 3 maar dan tot minimaal 40 meter)

Eis 5: Hoge bebouwing

Bij een bouwwerk dat voor verblijf van mensen is bestemd, dat een vloerhoogte heeft van meer dan 6 meter en dat niet voldoet aan het Bouwbesluit 2e fase, moeten ten behoeve van de redding een of meerdere opstelplaatsen voor een redvoertuig aanwezig zijn. (opstelplaats redvoertuig moet zijn: 5m breed, 10 meter lang, 4,2 meter hoog en met een aslast van 10 ton en een stempeldruk van 100 ton/m²).

Eisen voor bereikbaarheid op perceelniveau

Eis 1: Perceeltoegangen

Indien de toegang(en) tot een gebouw of bouwwerk, mede bestemd voor het toegang verlenen aan hulpverleners in geval van brand of ongeval, meer dan 40 meter van de openbare weg ligt, moeten er op het terrein een of meerder opstelplaatsen voor blusvoertuigen zijn (zo veilig dat 30 minuten na ontstaan van een brand of calamiteit de opstelplaats nog bruikbaar is).

Eis 2: Opstelplaats

De opstelplaats moet direct toegankelijk zijn van de openbare weg via een onafhankelijke route en geschikt voor het zwaarste voertuig van de brandweer wat verwacht daar te komen.