



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS

Uniforme werkwijze planners SPIN

versie 2.4

Datum: 16 november 2020

Status: Definitief

RWS INFORMATIE -



Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat regio's/ VCNL
Informatie	Rogier van Drunen
Telefoon	06 57 34 55 42
Uitgevoerd door	Rogier van Drunen, Mirjam Tazelaar
Opmaak	Lieke Hüsslage
Datum	16 november 2020
Status	Definitief
Versienummer	2.4
Locatie laatste versie	In SPIN, Samenwerkingsportaal OPMWIU, werkwijzer RWS

VOORWOORD.....	9
SAMENVATTING	10
LEESWIJZER.....	12
INLEIDING	13
1 PROCES INTERNE WERKWIJZE SPIN PLANNERS REGIO	14
1.1 SLOT's (A-, B- EN C-WERKEN)	14
1.2 LANDELIJKE AFSTEMMING SLOT's	14
1.3 INZET OMLEIDINGSROUTES OVER DUIT'S OF BELGISCH GRONDGEBIED	15
1.4 WERKEN DIE VALLEN ONDER VTA (HINDERCATEGORIE D).....	15
1.5 VERKEERSMAATREGELN	16
1.6 WERKBARE UREN (WBU)	17
1.7 PUBLIEKSCOMMUNICATIE (VANUIT SPIN)	17
1.8 EVENEMENTEN	18
1.9 EXCEPTIONEEL (BREEDTE) TRANSPORT	18
2 TAKEN OMGEVINGSMANAGER/ IPM I.R.T. SPIN	19
2.1 OPBOUW SPIN.....	19
2.2 BESTEK VOOR OPDRACHTNEMER	19
2.3 ROL OMGEVINGSMANAGER IN VERKEERSMAATREGELNPROCES.....	19
2.4 ROL OMGEVINGSMANAGER IN PUBLIEKSCOMMUNICATIE.....	20
2.5 MEEKIJKACCOUNT SPIN	21
3 PROCES VAN VERKEERSMANAGEMENTPLAN – VERKEERSMAATREGELPLAN.....	22
3.1 OVERZICHT INDIENTERMIJNEN	24
3.2 CONTACT- EN AREAALGEGEVENS DISTRICTEN EN VERKEERSCENTRALES.....	24
3.3 VERKEERSMANAGEMENTPLAN EN FASERING VERKEERSMAATREGELN.....	24
3.4 BEPALEN HINDERCATEGORIE EN HINDERKLASSE	25
3.5 SLOT-AANVRAAG (HINDERCATEGORIE A-, B- EN C-WERKEN)	25
3.6 VERKEERSMAATREGELNPLAN	26
3.7 REGELSCENARIO.....	27
3.8 INCIDENTMANAGEMENTPLAN	28
4 PROCES AANVRAAG VERKEERSMAATREGELN.....	29
4.1 VTA/ OVERIGE D-WERKEN (AANVRAAGTERMIJN 6 WEKEN VOOR UITVOERING)	29
4.2 REGULIERE AANVRAAGTERMIJN (O.A. REGULIERE MAATREGEL/ VERKEERSSTOP)	30
4.3 SPOEDPROCEDURE AANVRAAG VERKEERSMAATREGELN	32

4.4	VERVALLEN MAATREGELEN	33
4.5	PROCEDURE BIJ FOUTEN IN EEN VERKEERSMAATREGEL.....	33
4.6	AFWIJKING OP CROW 96A/B	34
4.7	VERKEERSMAATREGEL BIJ VERKEER OVER DE VLUCHTSTROOK.....	34
4.8	VERKEERSMAATREGELEN WAAR RWS GEEN (ASFALT)WEGBEHEERDER IS.....	34
4.9	WERKZAAMHEDEN RONDOM HET HOOGSPANNINGSNET.....	34
5	<u>WERKINSTRUCTIE INVOEREN BESTEK, WERK EN FASEN IN SPIN.....</u>	35
5.1	BESTEK	35
5.2	WERK.....	36
5.3	FASE.....	36
5.4	OMLEIDINGSROUTES.....	37
5.5	BEHANDELING VERKEERSSTOP	38
6	<u>WERKINSTRUCTIE INVOER VERKEERSMAATREGELEN IN SPIN</u>	39
6.1	KIEZEN JUISTE MAATREGELTYPE	39
6.2	PLANNING OPVOLGENDE VERKEERSMAATREGELEN.....	41
6.3	INVOEREN VERKEERSMAATREGELEN IN SPIN	41
6.4	INVOEREN AFSLUITINGEN.....	46
6.5	VERKEERSMAATREGELEN OP N-WEGEN INVOEREN.....	54
6.6	LANDGRENS OVERSCHRIJDENDE MAATREGELEN.....	55
7	<u>WERKAFSPRAKEN VWM-REGIO I.R.T. SPIN.....</u>	56
7.1	CONTROLE VERKEERSMAATREGELEN DOOR WEGINSPECTEURS (WIS)	56
7.2	PLANNEN WEGINSPECTEURS VOOR VERKEERSSTOPS BIJ VWM	56
7.3	VERKEERSCENTRALE.....	58
8	<u>UITVOERING VAN VERKEERSMAATREGELEN</u>	60
8.1	AFPLAKKEN BEWEGWIJZERING	60
8.2	PLAATSEN EN VERWIJDEREN BORDEN BIJ AFSLUITINGEN	60
8.3	PLAATSEN TRS-EN	60
8.4	UITVOERING VERKEERSMAATREGELEN.....	61
9	<u>AFSTEMMING ANDERE WEGBEHEERDERS/ HULPDIENTEN/ DERDEN</u>	62
9.1	PUBLIEKSCOMMUNICATIE	62
9.2	BOUWCOMMUNICATIE.....	62
9.3	HINDERCOMMUNICATIE	63
9.4	COMMUNICATIE MET HULPDIENTEN	63
9.5	OMLEIDING ANDERE WEGBEHEERDER VIA RIJKSWEG	63
9.6	OMLEIDING VIA/ BORDEN OP EEN WEG ANDERE WEGBEHEERDER.....	63

<u>10</u>	<u>INSTRUCTIE SPIN/ PROBLEMEN SPIN</u>	<u>64</u>
<u>10.1</u>	<u>INSTRUCTIES SPIN</u>	<u>64</u>
<u>10.2</u>	<u>VRAGEN OVER UNIFORM WERKPROCES PLANNERS SPIN</u>	<u>64</u>
<u>10.3</u>	<u>TECHNISCHE PROBLEMEN SPIN</u>	<u>64</u>
<u>10.4</u>	<u>ONDERGROND/ VILD (IN SPIN) NIET CONFORM WERKELIJKHEID</u>	<u>65</u>
<u>10.5</u>	<u>NETWERKWIJZIGING</u>	<u>65</u>
<u>10.6</u>	<u>WACHTWOORD VERGETEN/ KWIJT</u>	<u>65</u>
<u>10.7</u>	<u>WENSENLIJST SPIN</u>	<u>65</u>
<u>11</u>	<u>DEFINITIE/ BEGRIPPENLIJST</u>	<u>66</u>
<u>BIJLAGE A</u>	<u>OMLEIDING WERKEN DERDEN OVER RIJKSWEG</u>	<u>68</u>
<u>BIJLAGE B</u>	<u>VELDEN MAATREGEL NAAR COMMUNICATIE</u>	<u>70</u>
<u>BIJLAGE C</u>	<u>CONTACT- EN AREAAL GEGEVENS VERKEERSLOKETTEN/ REGIO</u>	<u>71</u>
<u>BIJLAGE D</u>	<u>CONTACT- EN AREAAL GEGEVENS VERKEERSCENTRALES</u>	<u>76</u>
<u>BIJLAGE E</u>	<u>BENODIGDE INFORMATIE BIJ SLOT-AANVRAAG</u>	<u>77</u>
<u>BIJLAGE F</u>	<u>EISEN VERKEERSSTOPS</u>	<u>79</u>
<u>BIJLAGE G</u>	<u>HERSTELTERMIJNEN STORINGEN DIVERSE CONTRACTEN</u>	<u>80</u>
<u>BIJLAGE H</u>	<u>OPBOUW BESTEK BIJ MEERDERE ONDEROPDRACHTNEMERS</u>	<u>82</u>
<u>BIJLAGE I</u>	<u>IN TE VULLEN VELDEN BIJ AANMAKEN FASE EN COMMUNICATIE</u>	<u>83</u>
<u>BIJLAGE J</u>	<u>VOORBEELDKAARTJE INTEKENEN OMLEIDINGSROUTES</u>	<u>89</u>
<u>BIJLAGE K</u>	<u>BENODIGDE INFORMATIE VOOR AANVRAAG BESTEKNUMMER</u>	<u>90</u>
<u>BIJLAGE L</u>	<u>AANVRAAG MAATREGEL OP DBFM-TRAJECT</u>	<u>91</u>
<u>BIJLAGE M</u>	<u>WERKZAAMHEDEN RONDOM HET HOOGSPANNINGSNET</u>	<u>93</u>

Voorwoord

Vanaf 1 februari 2016 wordt gewerkt met de uniforme werkwijze planners SPIN. Deze is tot stand gekomen met medewerking van alle stakeholders die betrokken zijn bij dit proces. Onderstaand een overzicht van de betrokken partijen en hoe ze zijn betrokken:

Partij	Betrokken via
Korte termijn planners (KTP)	- Landelijk verkeerslokettenoverleg - Meelezen conceptversies
Middel lange termijn planners (MTP)	- Bilateraal overleg - Meelezen conceptversies
Lange termijn planners (LTP)	- Landelijke Q-overleg - Meelezen conceptversies
Opdrachtnemers	- Integraal gebruikersoverleg - Bouwend Nederland heeft conceptversie meegelezen
VCNL en publiekscommunicatie	- Bilaterale overleggen - Meelezen conceptversie
Regionale Verkeerscentrales	- Via VCNL en integrale gebruikersgroep
Weginspecteurs/ MOA	- Landelijk WIU MOA-overleg - Bilaterale overleggen voor Verkeersstops
Districtshoofden	- Landelijk districtshoofdenoverleg via verantwoordelijke districtshoofden
Functioneel Beheer SPIN	- Integraal gebruikersoverleg - Sessies met een relatie voor nieuwe releases - Meelezen conceptversie
ICG contractenbuffet	- Afstemming teksten via aparte overleggen, meegelezen conceptdoc.
Procesadviseurs OAM, VWM en expertgroepen A&O	- Afstemming over verantwoording voor vaststellen
Hoofden SLU	- Implementatie overleggen
Operationeel Platform Maatregelen Werk in Uitvoering (OPMWIU)	- Bilateraal overleg met voorzitter - Toelichting tijdens overleggen
Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW)	- Bilaterale overleggen

Samenvatting

In 2013 is gefaseerd gestart met het verkeersmaatregelen-planningsprogramma SPIN. De uitrol van SPIN is niet gepaard gegaan met een uniforme werkwijze voor alle planners die gebruik maken van SPIN. Dit heeft geleid tot een sterk uiteenlopende werkwijze van de verschillende regio's (en soms zelfs binnen de regio's). Het gevolg hiervan was onduidelijkheid bij opdrachtnemers, problemen met de publiekscommunicatie en problemen in de communicatie voor afstemming met andere wegbeheerders. Voorliggend document biedt hierin uitkomst. De regio's zijn gezamenlijk gekomen tot één uniforme werkwijze waar het moet, met een regionale invulling waar dit kan.

De belangrijkste rollen in de werkwijze voor het aanvragen en plannen van verkeersmaatregelen zijn de korte termijn planner (KTP), de middel lange termijn planner (MTP) en de lange termijn planner (LTP). Zij moeten de omgevingsmanager (OM) van het IPM-team aanspreken als zaken niet goed lopen tussen de opdrachtnemer en het Verkeersloket. De OM kan de opdrachtnemer conform contract op zaken aanspreken. Dit document gaat voornamelijk in op de werkwijze rondom aanvragen in SPIN. Een uniforme werkwijze voor zaken in de uitvoering (buiten), zijn neergelegd bij het OPMWIU.

Interne werkwijze SPIN (RWS-planners en OM van het IPM-team)

Om werken makkelijk terug te kunnen vinden en conflicten te voorkomen zijn werkafspraken gemaakt over hoe werken, bestekken en fasen ingevoerd en opgebouwd worden in SPIN. Een belangrijk aandachtspunt voor de werkwijze van de KTP is het controleren van de publiekscommunicatie. Hiermee kunnen fouten op sites als VanAanarBeter worden voorkomen. Daarnaast is vastgelegd dat de regio verantwoordelijk is voor het invoeren van evenementen (m.u.v. landelijke evenementen).

Een uniforme werkwijze van en met SPIN houdt niet op bij de regionale diensten; het kent namelijk een belangrijke relatie met de werkwijze van VWM. Er zijn afspraken gemaakt met VWM over een app waarbij weginspecteurs verkeersmaatregelen voor de regio controleren. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over indientermijnen en -procedures van verkeersstops. Tot slot zijn afspraken gemaakt met wegverkeersleiders over hoe opmerkingen bij verkeersmaatregelen teruggekoppeld dienen te worden aan de regio.

Proces van verkeersmanagement tot verkeersmaatregel

Eén van de zaken die een doorn in het oog van opdrachtnemers is, betreft de (verschillen in) aanvraagtermijnen. De aanvraagtermijnen zijn overgenomen uit de vraagspecificatie verkeersmanagement en liggen daarmee vast in de contracten.

Werkinstructie verkeersmaatregelen

Het vullen van SPIN, door middel van aanvragen van verkeersmaatregelen, wordt gedaan door de opdrachtnemer. Ondanks dat SPIN als uniform programma wordt gebruikt door de regio's, kan dit op vele verschillende manieren worden ingevuld, met o.a. als gevolg dat maatregelen in de publiekscommunicatie niet goed uitkomen. Doordat bijna 5 jaar gewerkt wordt met de uniforme werkwijze planners SPIN, zijn er nauwelijks meer verschillen tussen de eisen die de regionale verkeersloketten stellen. Deze eisen zijn te vinden in voorliggend document.

Afstemming met andere stakeholders

Opdrachtnemers zijn conform contract verantwoordelijk voor de bouwcommunicatie, afstemming en toestemming van en richting andere wegbeheerders/ hulpdiensten en OV-bedrijven. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor publieks- en hindercommunicatie (conform werkwijze MinderHinder). Publiekscommunicatie komt deels direct uit SPIN; alles buiten SPIN om ligt bij het projectteam of de opdrachtnemer. Hindercommunicatie kan het beste gedaan worden door de wegbeheerder, omdat hij het overzicht heeft van alle afsluitingen van rijkswegen in zijn areaal. Dit overzicht verstuurd hij wekelijks naar de stakeholders. Daarmee wordt niet het persbericht en de factsheets bedoeld.

Leeswijzer

Dit document geeft de uniforme werkwijze aan voor de diverse partijen in het planningsproces van SPIN. In deze leeswijzer is de inhoud van de diverse hoofdstukken benoemd inclusief voor welke rollen deze hoofdstukken bedoeld zijn.

Hoofdstuk	Naam hoofdstuk	Relevant voor
1	Proces interne werkwijze SPIN planners Regio	LTP/ MTP/ KTP
2	Taken omgevingsmanager/ IPM i.r.t. SPIN	IPM-team
3	Proces van verkeersmanagementplan – verkeersmaatregelplan	LTP/ MTP/ IPM-team / Opdrachtnemer
4	Proces aanvraag verkeersmaatregelen	MTP/ KTP/ Opdrachtnemer
5	Werkinstructie invoeren bestek, werk en fasen in SPIN	LTP / MTP/ KTP
6	Werkinstructie invoer verkeersmaatregelen in SPIN	KTP/ Opdrachtnemer
7	Werkafspraken VWM-Regio i.r.t. SPIN	VWM/ MTP/ KTP
8	Uitvoering van verkeersmaatregelen	MTP/ KTP/ Opdrachtnemers
9	Afstemming andere wegbeheerders/ hulpdiensten/ derden	LTP/ MTP/ IPM/ Opdrachtnemer
10	Instructie SPIN/ Problemen SPIN	allen

Inleiding

Om werkzaamheden voor zowel wegwerkers als weggebruikers veilig te laten verlopen treffen we verkeersmaatregelen. Voor de planning, afstemming en communicatie van de verkeersmaatregelen maakt men gebruik van Systeem Planning Informatie Nederland (SPIN).

SPIN is bedoeld voor:

- Plannen en afstemmen van werkzaamheden van lange tot korte termijn. Ook voor het afstemmen met andere wegbeheerders;
- Uitvoeren: veilige en juiste plaatsing van de verkeersmaatregelen op de weg (verkeersveiligheid)¹;
- Publiekscommunicatie: enerzijds de verwachte verkeershinder en anderzijds de actuele verkeershinder. Fasen/maatregelen worden vertaald naar diverse sites/gebruikers, zodat o.a. weggebruikers, hulpdiensten en RDW de juiste en actuele informatie krijgen (bijvoorbeeld VanAanBeter, navigatiesystemen, serviceproviders etc.).

Diverse partijen gebruiken het programma SPIN, waaronder:

- Lange termijn planners van de regio (LTP);
- Middellange termijn planners van de regio (MTP)/ verkeerskundige;
- Korte termijn planners van de regio (KTP). Alle KTP-ers van een regio of district vormen samen het verkeersloket;
- Externe planners/uitvoerders van opdrachtnemers;
- VWM: verkeerscentrales, wegverkeersleiders;
- VWM: (coördinerende) weginspecteurs;
- Communicatie & Strategie: medewerkers communicatie;
- PPO/ GPO: IPM-teams;
- SLU: adviseurs omgeving/ omgevingsmanagers;
- WVL: files zonder oorzaakcode in NIS koppelen aan oorzaak file vanuit de fases of maatregelen in SPIN (bijschatten werkzaamheden in NIS).

Uniforme werkwijze planners SPIN i.r.t. regionale documenten

In dit document is de landelijk uniforme werkwijze beschreven. Verschillende regio's hebben een aanvullend document om regio specifieke zaken vast te leggen. Denk hierbij aan procedures bij verkeersmaatregelen op DBFM-trajecten, bij bruggen en kunstwerken etc. Dit document is op te vragen bij de verkeersloketten van de verschillende regio's.

¹ SPIN is een planningstool en zorgt voor theoretische veiligheid. Dit betreft een toetsing aan de voorzijde. De daadwerkelijke uitvoering op zich blijft een proces van opdrachtnemer en opdrachtgever. Zij zijn verantwoordelijk voor de juiste plaatsing op de weg (conform CROW 96a en b, tenzij er andere vastgelegde afspraken met het verkeersloket zijn) en dienen dit conform contract, SCB, te toetsen.

1 Proces interne werkwijze SPIN planners Regio

In dit hoofdstuk gaan we in op de interne werkwijze van de regio's van Rijkswaterstaat in relatie tot SPIN. De werkinstructie voor het invoeren van fasen, bestekken en werken staat in hoofdstuk 5.

1.1 SLOT's (A-, B- en C-werken)

De LTP is verantwoordelijk voor het invoeren van SLOT's in SPIN als fase. De informatie over deze SLOT's wordt geleverd door de omgevingsmanager. Een SLOT wordt ingevoerd in SPIN op de volgende momenten:

- Als een SLOT-aanvraag is vastgesteld door het MinderHinder Team;
- Als ze vooraf bepaald en meegegeven zijn in het contract;
- Bij het in beeld hebben van een periode, maar nog niet bekend zijn van het exacte weekend.

Omleidingsroutes in SPIN

Een bijbehorende omleidings- of adviesroute moet ingevoerd worden. Het gaat hier om de volgende type omleidingsroutes:

- Harde omleidingsroute conform SLOT: invoeren in fase door LTP
- Adviesroute (scenarioroute) conform SLOT: invoeren in fase door LTP als adviesroute;
- Aanvullende omleidingsroute uit verkeersmaatregelenplan: invoeren door MTP in fase.

SLOT Nederland met omleidingsroutes over wegennet Duitsland/ België

Bij een SLOT (fase) in Nederland met een omleidingsroute over het wegennet van België of Duitsland, wordt de omleidingsroute ingetekend tot aan de grens (verder is nog niet mogelijk).

SLOT Duitsland/ België met omleidingsroutes over het wegennet van Nederland

Omleidingsroutes van een SLOT uit België of Duitsland worden ingetekend bij de grens met het deel omleiding over Nederlands Grondgebied, conform Bijlage A.

Conflicten stremmingen Prorail

Via de tool [werken aan spoor en weg](#) controleer je of een SLOT een conflict geeft met eventuele afsluitingen voor spoortrajecten. Houdt hierbij rekening met eventueel busvervoer en de routes hiervan. Voor een inlogaccount kan contact opgenomen worden via e-mailadres: support@floorganise.com.

1.2 Landelijke afstemming SLOT's

Bij het inplannen van SLOT's is landelijke afstemming vaak noodzakelijk. Deze afstemming vindt bilateraal plaats, waarna een landelijke planning wordt opgesteld/ gemaakt. In het landelijk Q-overleg wordt jaarlijks de planning vastgesteld voor het jaar na het komende jaar. Na vaststelling worden SLOT's door VCNL geaccordeerd in SPIN. SLOT's die langer vooruit in SPIN worden gezet, worden pas vastgesteld na bovenstaande accordering in het Q-overleg. Na akkoord in het Q-overleg wordt de planning voorgelegd ter accordering bij het bestuur RWS. SLOT's die eerder in SPIN gezet worden, moeten nog steeds voldoen aan de afstemverplichting.

1.3 Inzet omleidingsroutes over Duits of Belgisch grondgebied

Voor sommige SLOT's op het hoofdwegennet wordt het lange-afstandsverkeer grootschalig omgeleid via Belgische of Duitse snelwegen of start de omleidingsroute in België of Duitsland. Deze routes worden CBM-routes genoemd (Cross Border Management). Om het verkeer tijdig te informeren en te kunnen sturen dient er afstemming te zijn met buitenlandse verkeerscentrales, zodat het verkeer daar al omgeleid kan worden. Deze afstemming wordt verzorgd door VCNL.

De werkwijze bij een gewenste inzet van een CBM-routes is als volgt: De OVK van de regionale verkeerscentrale stuurt minimaal 8 weken voor uitvoering het (concept)-regelscenario naar VCNL (VCNL-AVM@rws.nl) met het verzoek voor afstemming met België en/of Duitsland. VCNL stemt af met de buitenlandse verkeerscentrales. Na goedkeuring van deze centrale(s), kan de gewenste CBM-route worden opgenomen in het definitieve scenario.

1.4 Werken die vallen onder VTA (hindercategorie D)

Afsluitingen van af- en toeritten en verbindingswegen vallen onder (basisfase) Venster Tijden Afsluiting (VTA) en zijn in dat geval altijd hinderklasse 2, i.v.m. communicatie. De werkwijze voor VTA's is:

- 1) Termijn: uiterlijk 6 weken voor uitvoering
Actiehouder: Opdrachtnemer
Actie: VTA als verkeersmaatregel indienen in SPIN met volgende bijlagen:
 - Omleidingstekening, voorzien van leesbare omleidingstekens en van alle routebordjes
 - De akkoorden van andere wegbeheerders (indien al beschikbaar)
- 2) Termijn: 6 tot 4 weken voor uitvoering
Actiehouder: KTP
Actie: Maatregelen controleren op conflicten andere maatregelen, toetsen op CROW 96a/b en aan juiste VTA-fase hangen. Daarna krijgt VTA status "aangehouden"
- 3) Termijn: 6 tot 4 weken voor uitvoering
Actiehouder: MTP
Actie: Toetsen op akkoorden andere wegbeheerders, omleidingsroutes (ook die van derden) en conflicten met andere fasen en andere VTA's en zet na goedkeuring maatregel op status goedgekeurd/ gepland
- 4) Termijn: uiterlijk 4 weken voor uitvoering
Actiehouder: Opdrachtnemer
Actie: akkoorden wegbeheerders delen met MTP
- 5) Termijn: 4 weken voor uitvoering
Actiehouder: MTP
Actie: Versturen overzicht afsluitingen naar hulpdiensten en andere wegbeheerders
De MTP stuurt een overzicht van de afsluitingen naar de hulpdiensten en andere wegbeheerders. Elke week wordt een overzicht gestuurd van de afsluitingen van de komende vier weken (inclusief de kortdurende (<1 u) afsluitingen). Dit overzicht is te maken met de snelfilter "overzicht afsluitingen"².

Bij bovenstaande werkwijze gelden een aantal aanvullende punten:

- 1) Sommige regio's verzorgen extra informatie, bijvoorbeeld richting hulpdiensten. Afgesproken is dat, zolang dit niet zorgt voor een andere in- of output bij de opdrachtnemer, dit akkoord is;
- 2) Indien (andere) wegbeheerders niet reageren op verzoeken tot akkoord van

² Instructie voor snelfilter is op te vragen bij projectleiders uniforme werkwijze planners SPIN

opdrachtnemers, treedt de opdrachtnemer in overleg met de KTP/ MTP. Het is aan de KTP/ MTP hoe hier mee om te gaan.

1.5

Verkeersmaatregelen

De KTP beoordeelt de maatregel. Bij akkoord, keurt hij/ zij de verkeersmaatregel goed. Indien de verkeersmaatregel niet akkoord is, zet hij/ zij de verkeersmaatregel terug in concept en zet bij opmerkingen wat aangepast moet worden. De aanvrager kan dit zien, door een filter aan te maken met concept maatregelen. (Zie voor de hele procedure bij niet kloppende maatregelen par 4.5).

De KTP controleert de ingediende verkeersmaatregelen op een groot aantal punten en toetst in ieder geval op de volgende onderdelen³:

- Nut en noodzaak (de aan te vragen maatregel past bij de werkzaamheden, ook in aantal repeterende maatregelen);
- Potentiële conflicten met andere werkzaamheden;
- Potentiële conflicten met evenementen;
- Voldoet de aangevraagde maatregel aan de afspraken/ acceptatie, die gemaakt zijn in de toegekende SLOT-aanvraag en het bijbehorend geaccepteerd verkeersmaatregelplan.
- De locatie specifieke kenmerken van het areaal;
- De algemeen geldende richtlijnen zoals CROW 96A en B en aandachtspunten;
- Werkbare uren/werkvensters/ VTA;
- Publiekspreview (in Bijlage B is te zien welke velden naar communicatie gaan).

Gebruik status in maatregel en beoordelingswizard

Goedkeuren, afkeuren, aanhouden van maatregelen dient een planner via de knop 'beoordelen' te doen. Om vervolgens de beoordelingswizard te doorlopen, inclusief het koppelen aan een fase⁴ en het uitvoeren van een conflictcontrole. Een maatregel mag niet goedgekeurd worden door de status via de keuzelijst op 'goedgekeurd/gepland' te zetten. Verwijderen van een maatregel gaat wel door de status in de keuzelijst op 'ingetrokken/verwijderd' te zetten. Dan blijft hij in SPIN staan.

Filegevoeligheid

De wegverkeersleider toetst of een verkeersmaatregel file veroorzaakt als deze op de weg komt. Hij/ zij zal een maatregel niet op de weg zetten als zijn systeem (MTM) aangeeft dat er kans op file is (op basis van actuele verkeerscijfers). Voor het verkeersloket betekent dit dat als de kans groot is dat de maatregel file veroorzaakt (Hk2 of hoger/ werkvensters e.d.) **filegevoelig op ja gezet moet worden**. Als hier *ja* is ingevoerd zet de wegverkeersleider de maatregel in principe op de weg. Het uitstellen van de start vergroot namelijk de kans op uitloop van de werkzaamheden, met als resultaat dat een grotere file wordt veroorzaakt als bij direct plaatsen van de maatregel.

Bij verkeer over de vluchtstrook staat filegevoelig in principe op *nee*, omdat er vooraf een berekening is gedaan op basis waarvan bepaald is dat er geen file ontstaat.

Verkeersmaatregel t.b.v. SLOT in andere regio

Als voor een SLOT in regio X niet alleen verkeersmaatregelen nodig zijn binnen deze regio, maar ook verkeersmaatregelen die vallen in regio Y, dan beoordelen de

³ Een checklist voor het controleren van verkeersmaatregelen is op te vragen bij de projectleiders uniforme werkwijze planners SPIN

⁴ SPIN doet een voorstel voor een fase o.b.v. data en locatie

planners van regio Y de maatregelen in hun eigen beheersgebied. Verkeersmaatregelplannen worden beoordeeld door de regio waarin het SLOT speelt, met medebeoordeling van de regio waar een deel van de maatregelen geplaatst wordt. Bij grensoverschrijdende maatregelen beoordeelt de planner van regio X de maatregel in overleg met de planner van de andere regio.

Zorg dat de wegbeheerder op juiste regio staat (dus van het gebied waar de maatregel geplaatst wordt), dan is deze voor de verkeerscentrale makkelijker terug te zoeken. Bij het verkeersloket geef je aan welk verkeersloket de maatregel behandelt. Voer daarnaast de juiste verkeerscentrale in.

Bij reguliere verkeersmaatregelen ligt de afstemming bij de KTP, bij afsluitingen of SLOT's ligt de afstemming ook bij de opdrachtnemer.

Schakelen vaste verlichting

Op diverse locaties in het land gaat in de nacht de verlichting langs de autosnelwegen uit tussen 23:00 en 05:00. Bij werkzaamheden moet de verlichting aanstaan en daarom moet deze gepland worden. Dit plannen is de taak van de KTP.

1.6

Werkbare uren (WBU)

De WBU wordt per regio jaarlijks vastgesteld door de directeur Netwerkmanagement (uiterlijk 1 november van elk jaar). Sommige regio's kennen, naast de reguliere WBU, een "zomer WBU". Spitsstroken komen alleen in de WBU-tabellen terug als ze als een volwaardige rijstrook gebruikt kunnen worden. De regio beoordeelt of de spitsstroken worden opgenomen. De nieuwe WBU moeten voor 1 oktober aangeleverd worden bij functioneel beheer in excel-format.

1.7

Publiekscommunicatie (vanuit SPIN)

Publiekscommunicatie is één van de belangrijkste onderdelen van SPIN. Het is daarom van belang te controleren of de fasen en maatregelen de juiste communicatie genereren. Deze informatie wordt gebruikt door serviceproviders om weggebruikers vooraf en tijdens de reis te informeren over wegwerkzaamheden. Aandachtspunten hierbij:

- Check na afronding van de beoordeling van de verkeersmaatregel de publiekspreview
- Toets op de juiste hinderklasse en hindercategorie
- Controleer de 48-uursprognose omdat⁵:
 - Deze een overzicht geeft van werkzaamheden en evenementen die de daarop volgende 48 uur plaatsvinden;
 - Deze dient als finale check op o.a. conflicten, juiste omschrijving en data;
 - Deze regionaal gebonden is en daarom makkelijk te controleren is.

Als de meldingen niet kloppen doorloop je de volgende stappen:

- 1) Check in SPIN of de maatregelen/ fasen goed zijn ingevuld (en check preview publiekscommunicatie) en pas SPIN zo nodig aan;
- 2) Als de fout/onjuistheid blijft, neem je contact op met de meldkamer VCNL. Zij kunnen dan, al dan niet samen met team verkeer van VWM, proberen de fout te achterhalen. Meldkamer VCNL 088-7985350.

⁵ 48-uurs prognose komt elke dag om 10:00 binnen op de aangegeven e-mailadressen van de regio

1.8 Evenementen

Evenementen worden in SPIN gezet als deze invloed hebben op het hoofdwegennet (HWN). Hierbij geldt als aandachtspunt dat een evenement dat voor weinig hinder op het HWN zorgt, in combinatie met een ander evenement, werkzaamheden of weersomstandigheden wel invloed kan hebben op de doorstroming van het HWN. Bij twijfel of het evenement ingevoerd moet worden, is het advies deze in te voeren.

Nieuwe evenementen en vakanties kunnen worden ingevoerd door te klikken op 'bestand', dan 'nieuw' en dan 'evenement' of 'vakantie'. In SPIN zijn alle evenementen en vakanties te vinden door te klikken op 'overzicht', dan 'Evenementen / Vakanties'.

Over het invoeren van evenementen zijn de volgende werkafspraken gemaakt:

- 1) VCNL zet de landelijke feestdagen, landelijke vakanties, landelijke evenementen (zoals Tour de France), Duitse feestdagen en de landelijke voetbalkalender (alle eredivisiewedstrijden, interlands en bekerwedstrijden) in SPIN;
- 2) De regio's zetten **regionale evenementen** in SPIN;
- 3) Evenementen moeten zo snel mogelijk in SPIN gezet worden, zodat de planning van weginspecteurs en wegverkeersleiders en/ of het maken van regelscenario's nog mogelijk is;
- 4) De invoervelden van evenementen in SPIN worden zo volledig mogelijk ingevuld. Aandachtspunten bij enkele velden:
 - o Locatie evenement (meerdere evenementen per locatie mogelijk, bijvoorbeeld in de Jaarbeurs);
 - o Duurt een evenement langer dan een dag (maar alleen bepaalde uren op een dag), dan kan dit in één keer worden ingevoerd.

De regionale evenementen worden ingevoerd door de MTP. De contactpersonen voor evenementen per regio zijn op te vragen bij VCNL.

1.9 Exceptioneel (breedte) transport

Transporten die breder zijn dan regulier moeten een ontheffing hebben van de Rijksdienst Wegverkeer (RDW). Onderstaand het proces voor autosnelwegen. Het proces is in drie maten onder te verdelen:

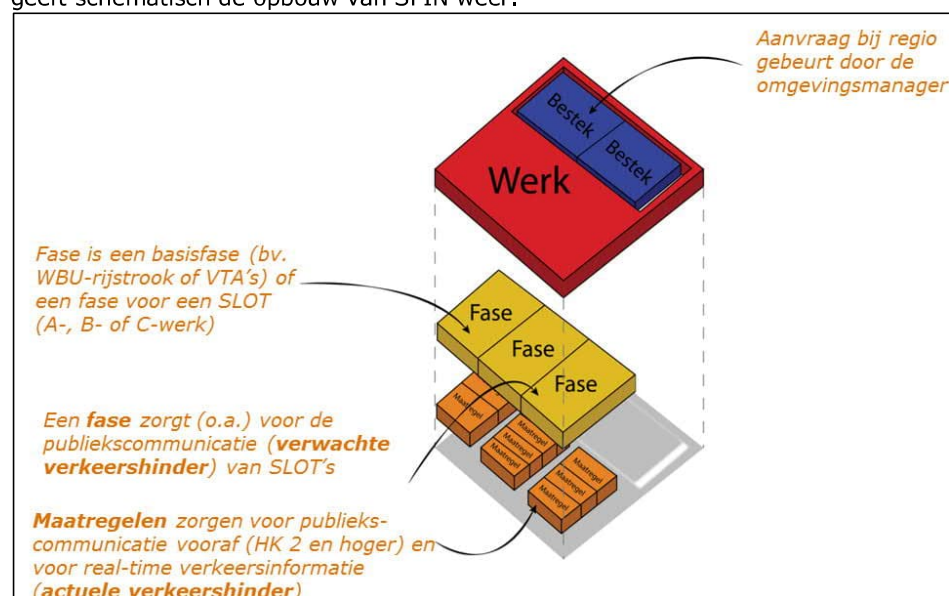
- 1) **Voertuigen tot 3,50m:** Deze exceptionele transporten mogen met een ontheffing altijd rijden en hoeven geen toets vooraf te doen als ze gaan rijden;
- 2) **Voertuigen tussen de 3,50m-6,00m:** Deze voertuigen met een incidentele ontheffing moeten (max 24u) voordat ze gaan rijden, kijken op de DWO-kaart van de RDW om te bezien of er geen werkzaamheden gepland staan. Deze transporten hebben in principe geen afstemming met het verkeersloket;
- 3) **Voertuigen breder dan 6,00m:** Het verkeersloket ontvangt een ontheffingsaanvraag van de RDW waarin gevraagd wordt om goedkeuring van het transport. Het verkeersloket kan aanvullende eisen meegeven voor de uitvoering van het transport. Deze voertuigen met een incidentele ontheffing moeten (max 24u) voordat ze gaan rijden, kijken op de DWO-kaart van de Rijksdienst voor het wegverkeer om te bezien of er geen werkzaamheden gepland staan.

2 Taken omgevingsmanager/ IPM i.r.t. SPIN

Het aanvragen en behandelen van verkeersmaatregelen is op operationeel vlak vaak een samenspel tussen de planners van de regio en de opdrachtnemers. De omgevingsmanager/ IPM-team (*rest van het document genoemd als omgevingsmanager*) speelt ook een belangrijke rol in dit proces. Dit hoofdstuk gaat in op de rol van de omgevingsmanager in dit proces.

2.1 Opbouw SPIN

SPIN bestaat uit werken – bestekken – fasen en maatregelen. Onderstaand plaatje geeft schematisch de opbouw van SPIN weer.



Figuur 1: Schematisch overzicht werk-fase-maatregel en bestek

2.2 Bestek voor opdrachtnemer

Een opdrachtnemer kan maatregelen aanvragen in SPIN, zodra hij een aangemaakt bestek heeft. De omgevingsmanager moet dit aanvragen (*dus niet de opdrachtnemer*) bij de LTP. In Bijlage K staat vermeld wat de omgevingsmanager hiervoor moet aanleveren. De LTP maakt een bestek aan in SPIN, met bijbehorend werk en basisfasen en communiceert dit naar de omgevingsmanager en de overige planners. De omgevingsmanager zorgt dat het besteknummer bij de opdrachtnemer terecht komt.

Een bestek van derden (geen RWS-bestek) dient aangevraagd te worden door de opdrachtgever bij de LTP.

2.3 Rol omgevingsmanager in verkeersmaatregelenproces

De omgevingsmanager heeft een belangrijke rol in het proces rondom het aanvragen van verkeersmaatregelen. Dit aanvraagproces staat beschreven in hoofdstuk 3 en 4. In onderstaande sub-paragrafen staat de rol van de omgevingsmanager beschreven.

2.3.1 *Verkeersmanagementplan*

De omgevingsmanager dient het verkeersmanagementplan (inclusief een eventueel faseringsplan) van de opdrachtnemer te toetsen met medebeoordeling van het MinderHinder Team. (inhoud: paragraaf 3.3)

2.3.2 *SLOT-aanvraag*

De omgevingsmanager dient een SLOT-aanvraag van een opdrachtnemer te toetsen en voor te leggen bij het MinderHinder Team ter accordering. (inhoud: paragraaf 3.5)

2.3.3 *Verkeersmaatregelenplan*

Bij een A-, B- en C-SLOT is het opstellen van een verkeersmaatregelenplan verplicht. Dit gebeurt door de opdrachtnemer en moet getoetst worden door de omgevingsmanager. De omgevingsmanager legt dit vervolgens voor aan het district (MTP). (inhoud: paragraaf 3.6)

2.3.4 *Afwijkingen op CROW 96a/b*

Bij noodzakelijke afwijkingen op de CROW96a/b dient de opdrachtnemer een memo op te stellen en deze voor te leggen aan de omgevingsmanager. Na akkoord op deze memo wordt deze, ter acceptatie, voorgelegd bij de wegbeheerder. (inhoud: paragraaf 4.6)

2.4 **Rol omgevingsmanager in publiekscommunicatie**

Een deel van de communicatie komt vanuit SPIN. Het communiceren via SPIN is een samenspel tussen de planners en omgevingsmanagers met onderstaande werkwijze/ verdeling:

- De LTP maakt een SLOT aan (een zogeheten 'fase') in SPIN:
 - Deze 'fase' gaat direct na invoer door naar het NDW, zodat andere wegbeheerders via Melvin of andere systemen geïnformeerd worden en het als basis kan dienen voor afstem overleggen onder regio-regie;
 - De informatie uit de 'fase' gaat binnen de communicatietermijn in uitzending naar o.a. vanAnaarBeter. Later in het planproces worden de aangevraagde verkeersmaatregelen onder deze fasen gehangen (zodat er een soort kapstok ontstaat in de informatie die gepubliceerd wordt);
- Bij de belangrijke velden voor de publiekscommunicatie 'waarom' en 'welke hinder' stemmen omgevingsmanager en LTP samen af welke tekst wordt gehanteerd;
- Het streven is te voorkomen dat gepubliceerde informatie achteraf gewijzigd wordt, zodat we een betrouwbare partner zijn voor de omgeving. Het gaat dan met name over datum en tijdstip, maar ook over de bereikbaarheid van aansluitingen. Goed geïnformeerd zijn, voorkomt de beleving van verkeershinder;
- Ondanks lopende verbeteracties, kan er onbedoeld informatie niet kloppen. Omgevingsmanagers moeten hun werkzaamheden van eigen projecten met regelmaat controleren op www.vanAnaarBeter.nl. Als informatie niet klopt, kan dit doorgegeven worden aan:
 - De LTP of MTP als het een 'fase' betreft (herkenbaar aan zichtbaarheid 'waarom'-veld op www.vanAnaarBeter.nl);
 - De KTP (verkeersloket) als het een 'maatregel' betreft ('waarom'-veld niet zichtbaar op www.vanAnaarBeter.nl);

Meer informatie over publiekscommunicatie is te vinden in paragraaf 9.1.

2.5

Meekijkaccount SPIN

Voor omgevingsmanagers is het mogelijk een account te krijgen van SPIN (meekijkfunctie). Dit kan aangevraagd worden bij het Loket functioneel Beheer Verkeerssystemen (loket-fb-vwm@rws.nl). Het is mogelijk in SPIN een filter in te stellen, waarbij je alleen informatie op het scherm krijgt van de projecten waar jij mede voor aan de lat staat. Voor meer informatie hierover kun je contact opnemen met de planners in jouw regio.

3 Proces van verkeersmanagementplan – verkeersmaatregelplan

De onderstaande opbouw komt overeen met de werkwijzer MinderHinder én de contractteksten uit de vraagspecificatie verkeersmanagement wegen.

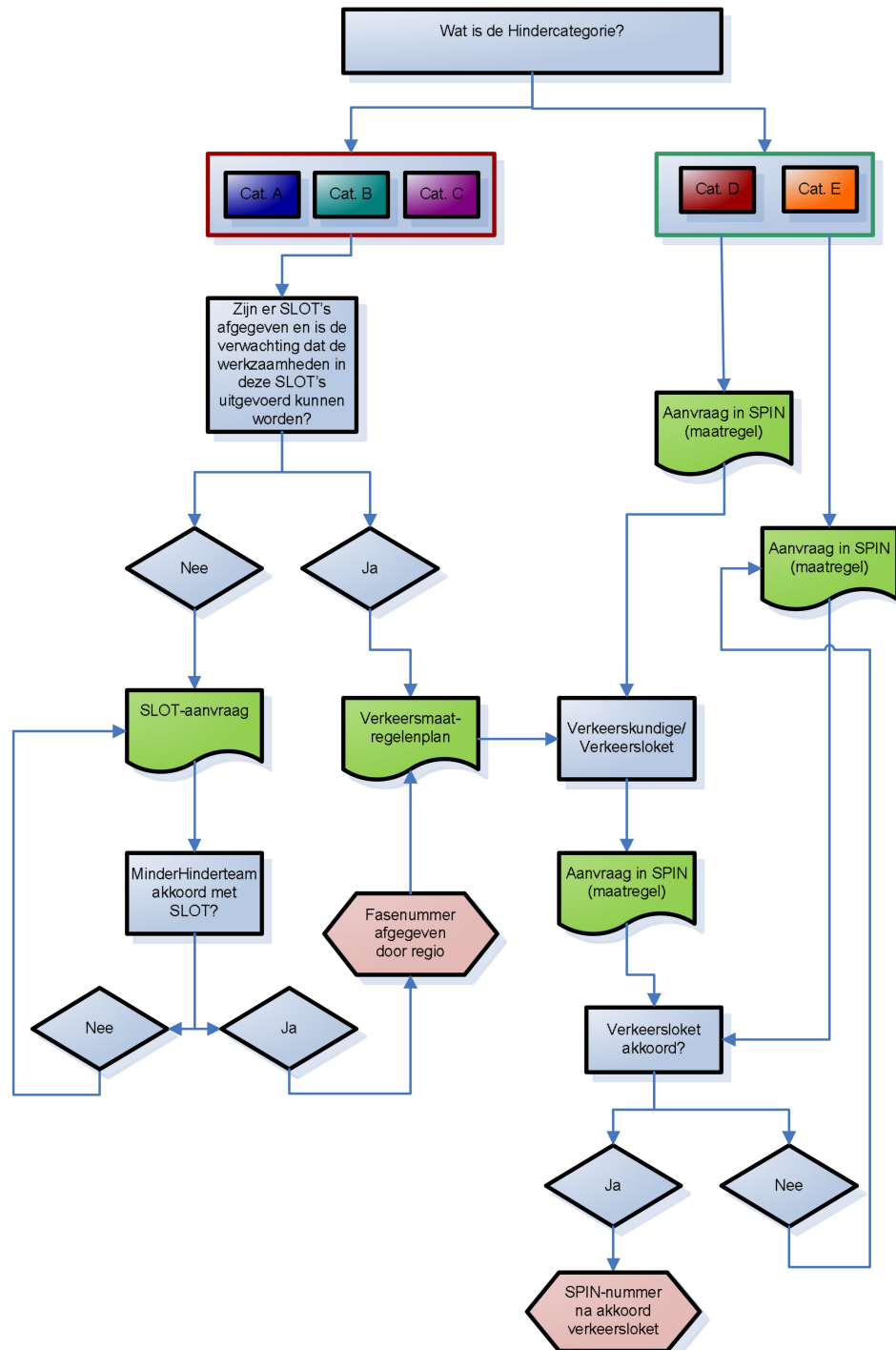
Bij het werken op, boven en langs de weg zijn vrijwel altijd verkeersmaatregelen nodig. Sommige werkzaamheden worden uitgevoerd met weinig tot geen hinder, terwijl andere werkzaamheden tot veel hinder voor veel weggebruikers kunnen leiden. De werkwijze voor het indienen van verkeersmaatregelen hangt af van de hoeveelheid hinder die de verkeersmaatregelen veroorzaken en het aantal weggebruikers dat wordt gehinderd. Figuur 2 geeft inzicht in de verschillende categorieën waarbinnen de verkeersmaatregelen kunnen vallen.

Hindercategoriematrix op basis van hinderklasse en aantal gehinderden		<1.000	<10.000	<100.000	<1.000.000	>1.000.000
Hinderklasse 0: Geen hinder	-					
Hinderklasse 1: Kleine hinder	Geen file: vertraging < 5 minuten	E	E	D	C	B
Hinderklasse 2: Matige hinder	5 tot 10 minuten vertraging door file of omrijden	D	D	C	C	B
Hinderklasse 3: Grote hinder	10 tot 30 minuten vertraging door file of omrijden	C	C	B	A	A
Hinderklasse 4: Zeer grote hinder	> 30 minuten vertraging door file of omrijden	C	B	B	A	A

Figuur 2: Hindercategoriematrix

Om een afzetting op de weg te krijgen zijn er één of meerdere typen aanvragen die geaccepteerd moeten worden. Welke acceptaties een opdrachtnemer moet verkrijgen, is afhankelijk van het type verkeersmaatregel. Binnen Rijkswaterstaat kennen we de volgende plannen/documenten:

- 1) Verkeersmanagementplan/ faseringsplan (paragraaf 3.3).
- 2) SLOT-aanvraag (paragraaf 3.5)
- 3) Verkeersmaatregelplan (paragraaf 3.6)
- 4) Regelscenario (paragraaf 3.7)
- 5) Incidentmanagementplan (paragraaf 3.8)
- 6) Venster Tijden Afsluiting (VTA) (paragraaf 4.1)
- 7) Verkeersmaatregelen aanvraag (paragraaf 4.2)
- 8) Verkeersstop (paragraaf 4.2)



Figuur 3: Proces indienen verkeersmaatregelen

3.1 Overzicht indientermijnen

Onderstaand een overzicht van de indientermijnen. De uitwerking is te vinden in de rest van het hoofdstuk.

Type	Aanvraagtermijn
Verkeersmanagement:	<ul style="list-style-type: none"> Bij de start van een nieuw contract. Bij grote projecten ook faseringsplan
SLOT	<ul style="list-style-type: none"> Termijn SLOT in concept ingediend: Hindercategorie A: 29 weken voor start uitvoering Hindercategorie B: 15 weken voor start uitvoering Hindercategorie C: 8 weken voor start uitvoering Termijn vastgesteld in SPIN/geaccepteerd: Hindercategorie A: 26 weken voor start uitvoering Hindercategorie B: 13 weken voor start uitvoering Hindercategorie C: 6 weken voor start uitvoering
Verkeersmaatregelplan	<ul style="list-style-type: none"> Termijn verkeersmaatregelplan in concept ingediend: Hindercategorie A: 18 weken voor start uitvoering Hindercategorie B: 11 weken voor start uitvoering Hindercategorie C: 8 weken voor start uitvoering Termijn verkeersmaatregelplan definitief/geaccepteerd: Hindercategorie A, B en C: 6 weken voor start uitvoering Hindercategorie D: 4 weken voor start uitvoering
Regelscenario	<ul style="list-style-type: none"> Verplicht bij hindercategorie A en B. Bij C is dit facultatief. Elke regio hanteert zijn eigen werkwijze
Hinder categorie D (o.a. VTA)	<ul style="list-style-type: none"> <u>6 weken</u> voorafgaand uitvoeringswerkzaamheden in SPIN <u>4 weken</u> voor start goedgekeurd
Reguliere verkeersmaatregel	<ul style="list-style-type: none"> <u>12 werkdagen</u> voor de week van uitvoering voor 23:59u in SPIN binnen <u>7 werkdagen</u> na het verstrijken van de uiterste indientermijn reactie door KTP
Verkeersstop	<ul style="list-style-type: none"> <u>12 werkdagen</u> voor de week van uitvoering voor 23:59
Verkeersmaatregelen bij verzorgingsplaats	<ul style="list-style-type: none"> <u>12 werkdagen</u> voor de week van uitvoering voor 23:59 Let op: de afstemming met belanghebbende van verzorgingsplaats dient eerder plaats te vinden.
Kortdurende afsluiting (<1u toe- en afrit, verbindingswegen))	<ul style="list-style-type: none"> <u>12 werkdagen</u> voor de week van uitvoering voor 23:59

3.2 Contact- en areaalgegevens districten en verkeerscentrales

In Bijlage C is een overzicht te vinden van de contact- en areaalgegevens van de regio en de daarbij behorende KTP. In Bijlage D zijn de areaal- en contactgegevens van de verkeerscentrales te vinden.

Op de volgende website is te vinden welke weg van welke wegbeheerder is:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/wegbeheerders.aspx>

3.3 Verkeersmanagementplan en fasering verkeersmaatregelen

Bij de start van een nieuw contract stelt een opdrachtnemer een verkeersmanagementplan op als hij werkzaamheden gaat uitvoeren die in hinderklasse 1 t/m 4 vallen. De opdrachtnemer bewerkstelligt hiermee dat veiligheid en minimale verkeershinder zijn gewaarborgd en ter kennis zijn gebracht bij de opdrachtgever. Dit plan dient door het projectteam met medebeoordeling van het MinderHinder Team te worden geaccepteerd.

De (noodzakelijke) inhoud van het verkeersmanagementplan is te vinden in de vraagspecificatie verkeersmanagement.

Bij grotere projecten kan ook een beschrijving van de fasering verkeersmaatregelen (faseringsplan) gevraagd worden. Hierin wordt weergegeven hoe de faseringen binnen het project zijn opgebouwd. Voor verdere inhoud zie vraagspecificatie verkeersmanagement wegen van het contractenbuffet.

3.4 Bepalen hindercategorie en hinderklasse

Om te bepalen welke aanvraagtermijnen en –procedures de opdrachtnemer moet hanteren, bepaalt hij eerst de hindercategorie en hinderklasse. Deze wordt bepaald op basis van bruto hinder⁶.

Hinderklasse

De hinderklasse gaat in op de bruto vertraging en/ of omrijdtijd die motorvoertuigen (mvt) kunnen verwachten als ze tijdens de werkzaamheden op die locatie de weg op gaan. Vertraging door filevorming wordt bepaald op basis van intensiteiten op het drukste uur en/ of omrijdtijd van de omleiding. Het betreft hier de vertraging (van het individuele mvt) op het drukste uur (op basis van een gemiddelde dag) op de drukste locatie en wordt niet “uitgemiddeld” voor alle motorvoertuigen over de hele dag.

Indien een werk uit meerdere nachten/ weekenden bestaat, is de vertraging op het drukste uur per nacht/weekend leidend.

Hindercategorie

De hindercategorie is een combinatie tussen het aantal gehinderde motorvoertuigen en de hinderklasse. Bij een reeks van nachtelijke afsluitingen (A-,B- of C-werk) bepaal je de hindercategorie als volgt:

- Bij 1 of 2 nachtafsluitingen bepaal je de hindercategorie per nacht;
- Bij meer dan 2 nachten is het bepalen van de hindercategorie maatwerk en dient contact opgenomen te worden met de LTP van de betreffende regio, om te bepalen welke hindercategorie toegepast wordt.

Op basis van de (bruto) hindercategorie worden flankerende maatregelen en communicatie ingezet, waardoor de hinder op de weg (netto hinder) minder kan worden dan de originele bepaalde hinder. De hindercategorie wordt echter bepaald op de bruto vertraging en aantal gehinderde motorvoertuigen.

3.5 SLOT-aanvraag (Hindercategorie A-, B- en C-werken)

Een SLOT is een onttrekking van bepaalde capaciteit op een bepaalde locatie voor een bepaalde periode van het wegennet. Een SLOT wordt aangevraagd door de omgevingsmanager bij het MinderHinder Team. De aanvraagtermijn voor een SLOT is afhankelijk van de hindercategorie. Een overzicht van de termijnen is te vinden in Tabel 1.

⁶ Bruto hinder is de hinder die ontstaat bij het onttrekken van een bepaalde capaciteit aan een wegvak zonder flankerende maatregelen

SLOT-aanvraag	
Voor categorie	A,B,C
Wie maakt de aanvraag	Opdrachtnemer
Voor wie wordt deze opgesteld?	Projectteam/ Opdrachtnemer ⁷
Wie accepteert/ keurt goed	Uitvoerende opdrachtgever (CM)
Wie beoordeelt mee	Regio (meestal MH team)
Termijn concept	A: 29 wk, B:15 wk, C 8 wk voor start uitvoering
Termijn vastgesteld in SPIN/geaccepteerd	A: 26 wk, B: 13 wk, C 6 wk voor start uitvoering
Communicatietermijn	A: 26 wk, B: 13 wk, C 6wk voor start uitvoering

Tabel 1: overzicht SLOT-aanvraag

Een SLOT-aanvraag kan op een aantal momenten in het projectproces naar voren komen:

- Een SLOT(aanvraag) kan vanuit de netwerkplanning al onderdeel zijn van de klanteisspecificaties MinderHinder, die op een eerder moment vanuit de regio is meegegeven;
- Indien het moment van de SLOT-aanvraag speelt vóórdat het project is aanbesteed, dan vraagt de omgevingsmanager het SLOT aan bij het MinderHinder Team. Het besluit daarop wordt geacht een onderdeel te zijn van de klanteisspecificatie MinderHinder van de regio en wordt als eis opgenomen in het contract;
- Indien tijdens de uitvoeringsfase van een project een SLOT-aanvraag aan de orde is, dan vraagt de opdrachtnemer het SLOT aan bij het projectteam. De omgevingsmanager zet de SLOT-aanvraag door naar het MinderHinder Team.

In Bijlage E is een overzicht te vinden van de informatie die als een samenvatting van het SLOT op één pagina te vinden moet zijn. Wat de opdrachtnemer (contractueel) minimaal moet beschrijven staat in de vraagspecificatie verkeersmanagement. Zodra een SLOT is geaccepteerd, worden fasenummer(s) uitgegeven door de LTP van de regio. Dit wordt via de omgevingsmanager gecommuniceerd aan de opdrachtnemer. De opdrachtnemer zet dit fasenummer in de aanvraag van de bijbehorende verkeersmaatregelen.

De bij het SLOT behorende SPIN aanvragen voor de verkeersmaatregelen worden uiterlijk een week na het vaststellen of 12 werkdagen voor de week van uitvoering ingediend in SPIN.

Afmelden SLOT's

Het afmelden van SLOT's dient de opdrachtnemer te melden bij de LTP en bij het projectteam met de betreffende fasenummer(s). Ook dient de opdrachtnemer de bijbehorende maatregelen in te trekken. De LTP geeft de betreffende fase de juiste status ("verwijderd").

3.6

Verkeersmaatregelenplan

Een verkeersmaatregelenplan moet opgesteld worden voor een hindercategorie A-, B- en C-werk (en bij overige D-werk) (zie paragraaf 4.1).

De opdrachtnemer dient (conform contract) in zijn verkeersmaatregelenplan de verkeersmaatregelen en per verkeersmaatregel ten minste het

⁷ Afhankelijk van de contractvorm

volgende in detail te beschrijven:

- Een beschrijving van de toe te passen verkeersmaatregel inclusief het fasenummer dat is verstrekt door de wegbeheerder;
- De afweging tussen de benodigde ruimte voor de werkzaamheden en de resterende verkeersruimte inclusief de beschrijving van de werkzaamheden;
- Een duidelijke situatietekening in kleur, inclusief alle relevante te plaatsen, aan te passen en/of te verwijderen bebording, bebakening en markering;
- De tekst op de informatiewagens, omleidingsborden, DRIP's en vooraankondigingsborden;
- De locaties van de te plaatsen routenummer- en pijlborden;
- Het relevante horizontale, verticale alignement en dwarsprofielen;
- De in- en uitritten ten behoeve van het werkverkeer;
- Telefoonnummers van betrokken/relevante contactpersonen;
- Begintijd/ –datum en eindtijd/ –datum per aangevraagde verkeersmaatregel;
- Een uitwerking van de bewegwijzering ten behoeve van het aanduiden van omleidingsroutes in verband met afsluitingen;
- Schriftelijke goedkeuringen of verklaringen van geen bezwaar van de betrokken wegbeheerders voor het toepassen van de verkeersmaatregel.

De indientermijn voor het verkeersmaatregelenplan is afhankelijk van de hindercategorie. Een overzicht van de termijnen is te vinden in Tabel 2.

Verkeersmaatregelenplan (VMP)	
Voor categorie	A,B,C,D ⁸
Wie maakt de aanvraag	Opdrachtnemer
Voor wie wordt deze opgesteld?	Uitvoerend opdrachtgever (CM), mede regio
Wie accepteert/ keurt goed	Uitvoerend opdrachtgever (CM)
Wie beoordeelt mee	Middellange termijn planner
Termijn concept	A: 18 wk, B: 11 wk, C: 8 wk, D: 6 wk voor start uitvoering
Termijn definitief/geaccepteerd	A: 6 wk, B: 6 wk, C: 6 wk, D: 4 wk voor start uitvoering
Communicatietermijn	A, B, C: zie SLOT, D: 12 werkdagen voor start uitvoering

Tabel 2: overzicht indientermijnen verkeersmaatregelenplan

3.7

Regelscenario

Een regelscenario is een draaiboek, waarin je vastlegt hoe te handelen (dynamische maatregelen) bij een bepaalde verkeerssituatie en welk doel wordt nagestreefd. Bij werken met hindercategorie A en B is dit verplicht. Bij hindercategorie C-werken is dit facultatief en in overleg met verkeerscentrale. Dit is aanvullend op de te nemen verkeersmaatregelen voor de werkzaamheden.

Voor het opstellen van regelscenario's is een landelijk document hoe te komen tot een regelscenario: "Format uniforme regelscenario's". Nadere uitleg is te verkrijgen bij de operationeel verkeerskundige van de regionale verkeerscentrale. Tot nadere orde hanteert elke regio zijn eigen werkwijze. De website www.omleidingsroutes.nl geeft scenario's aan die beschikbaar zijn.

⁸ Voor een D-werk VTA bestaat het verkeersmaatregelenplan uit de ingediende verkeersmaatregel in SPIN

3.8 Incidentmanagementplan

Indien werkzaamheden vallen in hindercategorie A, B of C, dient de opdrachtnemer de beschrijving van de processen met betrekking tot incidentmanagement ter kennis te brengen van de opdrachtgever. Met de beschrijving dient de opdrachtnemer te bewerkstelligen dat een drastische verkorting van files, ontstaan door ongelukken en pechgevallen, wordt gerealiseerd met technische maatregelen en door optimale samenwerking tussen hulpverleners.

De opdrachtnemer dient ten minste het volgende te beschrijven:

- Coördinatie en opschalingsmodel;
- 24 uur bereik- en beschikbaarheid uitvoerder werkzaamheden;
- Bereikbaarheid per wegvak t.b.v. hulpverleningsdiensten;
- Aanvoer- en afvoerroutes hulpverleningsdiensten;
- Informatie weggebruiker (inzet extra informatiewagens en teksten op DRIP's).

4 Proces aanvraag verkeersmaatregelen

Alle verkeersmaatregelen op, langs of boven Rijkswegen worden door de opdrachtnemers in SPIN aangevraagd, tenzij in dit document anders benoemd. De opdrachtnemer vraagt vlak voor start uitvoering de maatregel aan bij de verkeerscentrale. Hiervoor heeft hij een aanvraagnummer nodig. Dit aanvraagnummer verkrijgt hij door de verkeersmaatregel aan te vragen in SPIN. Onderstaand de termijnen en eisen voor het aanvragen van verkeersmaatregelen in SPIN. Hoofdstuk 6 gaat in op de inhoudelijke eisen voor het indienen van verkeersmaatregelen.

Voor het aanvragen van verkeersmaatregelen moet de opdrachtnemer de juiste certificaten hebben. De eisen van de certificering zijn te vinden in de contracten. De KTP toetst dit bij het aanmaken van nieuwe accounts⁹.

4.1 VTA/ overige D-werken (aanvraagtermijn 6 weken voor uitvoering)

4.1.1

Aanvraag D-werk VTA¹⁰

Als een regio geen VTA vaststelt, gelden onderstaande tijden voor VTA:

Standaard tijden voor VTA:

Af- en toeritten:

- maandag t/m vrijdag 20:00u – 05:00u;
- Zaterdag- en zondagochtend tot 08:00u.

Verbindingswegen:

- maandag t/m vrijdag 21:00u – 05:00u;
- Zaterdag- en zondagochtend tot 08:00u.

Belangrijke punten bij VTA:

- Als bij de VTA een rijstrookafsluiting nodig is, kan deze pas plaatsvinden als dit conform WBU mogelijk is;
- Een VTA is altijd hinderklasse 2 vanwege de noodzaak tot communicatie¹¹
- Voor hoofdrijbanen bestaan geen VTA's, tenzij deze zonder hinder omgeleid worden over een naastgelegen parallelbaan (ook bij N-wegen). Dit is hinderklasse 1;
- Aanvraagtermijn is 6 weken voor uitvoering;
- Aanvraag als maatregel¹² in SPIN met de volgende bijlagen:
 - Beoordelingsplan/omleidingsplan als bijlage¹³;
 - Afzettingstekening in schematische kaart;
 - Overzicht van alle akkoorden van wegbeheerders/ OV/ hulpdiensten (uiterlijk 4 weken vooraf bekend bij MTP).

⁹ Zowel voor aanmaken account contactpersoon uitvoering als account aannemers (aanvragen verkeersmaatregelen) dient een geldig BRL 9101 certificaat overhandigd te worden

¹⁰ Een VTA (venstertijden afsluitingen) is een vastgestelde periode, waarbij toe- en afritten en verbindingswegen afgesloten mogen worden.

¹¹ Als de omleidingsroute van een afgesloten af- of toerit of verbindingsweg meer dan 10 minuten bedraagt of het aantal gehinderden meer dan 10.000 is, betreft het een C-werk en dient deze ook als SLOT behandeld te worden.

¹² Bijbehorende maatregel (bv. Rechtersstrookafsluiting) gelijk indienen bij VTA

¹³ Hierop moeten de omleidingstekens e.d. goed leesbaar zijn

4.1.2 Aanvraag overige D-werken

Voor D-werken die geen VTA zijn, gelden de volgende (aanvullende) eisen:

- Verkeersmaatregelplan **wel** nodig;
- In overleg met de MTP bepalen wat hierin moet komen te staan.

4.2 Reguliere aanvraagtermijn (o.a. reguliere maatregel/ verkeersstop)

De reguliere aanvraagtermijn bedraagt **12 werkdagen voor de week van uitvoering voor 23:59u.**(*uitvoeringsweek begint op maandag 05:00u*). Deze termijn geldt voor alle type maatregelen in paragraaf 4.2 en worden aangevraagd als maatregel in SPIN.

Bovenstaande aanvraagtermijn geldt voor:

Reguliere verkeersmaatregel

Bijzonderheden:

- Hinderklasse 1, hindercategorie E (soms D)¹⁴;
- Conform WBU;
- KTP geeft binnen 7 werkdagen na verstrijken van de uiterste indientermijn een reactie op de ingediende verkeersmaatregel.

Werkvensters

Onder bepaalde voorwaarden kan de opdrachtnemer eerder dan de reguliere WBU starten met rijstrookafzettingen bij het terugbrengen naar 1 rijstrook. Hiervoor zijn zogenaamde werkvensters opgesteld. Gebruik **alleen** onder de volgende voorwaarden:

- **Alleen** gebruiken indien de aansluitende WBU-periode door de opdrachtnemer volledig wordt benut voor het betreffende werk, of voor een reeks van vergelijkbare werkzaamheden in het kader van dezelfde overeenkomst (bijvoorbeeld een reeks van werkzaamheden aan geleiderails die dan in één nacht kan worden afgerond);
- Bij filevorming voor aanvang van de werkzaamheden mogen afzettingen niet worden geplaatst;
- Bij werkzaamheden binnen werkvensters mogen geen rijdende afzettingen worden gebruikt, omdat in de richtlijnen staat dat door/voor een rijdende afzettingen geen file mag komen te staan;
- Verruimde werkvensters gelden nooit voor een afsluiting.
- Hinderklasse 2, hindercategorie D;
- Conform vastgestelde werkvensters;
- KTP geeft binnen 7 werkdagen na verstrijken van de uiterste indientermijn een reactie op de ingediende verkeersmaatregel.

Kortdurende afsluitingen binnen VTA (<1uur)

Bijzonderheden:

- Hinderklasse 2, hindercategorie D;
- Afsluitingen binnen de tijden van de VTA;
- KTP geeft binnen 7 werkdagen na verstrijken van de uiterste indientermijn een reactie op de ingediende verkeersmaatregel.
- Inhoudelijk is meer informatie te vinden in paragraaf 6.4.1.

¹⁴ Als er een verkeersstop bij de maatregel zit, krijgt de maatregel hindercategorie 2D

Verkeersstops

- Hinderklasse 2, hindercategorie D;
- In principe binnen de tijden van WBU;
- Uiterlijk een week voor uitvoering geeft de KTP terugkoppeling of de verkeersstop door kan gaan;
- Indienen in het tabblad bij de betreffende verkeersmaatregel in SPIN;
- Verkeersstop kan door bijzondere omstandigheden (bijvoorbeeld WIS bij een calamiteit) later of niet plaats vinden;
- Vul in het veld "opmerkingen" de contactpersoon van de opdrachtnemer inclusief telefoonnummer in tijdens de uitvoering van de verkeersstop. Doe dit op het moment dat je de aanvraag indient. Indien dit wijzigt, dan kan dit via het verkeersloket gewijzigd worden;
- Vul bij "toelichting aannemer" in waarom de verkeersstop noodzakelijk is. In Bijlage F zijn de eisen van de inzet van een verkeersstop te vinden;
- Verkeersstop duurt nooit meer dan 15 minuten;
- Na de 15 minuten is de opdrachtgever (Weginspecteur/ politie) gerechtigd de verkeersstop te beëindigen;
- De opdrachtnemer belt 1 uur voor uitvoering van de verkeersstop de weginspecteur;
- Als een opdrachtnemer een verkeersstop annuleert en er niemand van het verkeersloket bereikbaar is, na 14:00 voor dezelfde avond of in het weekend, dan belt de opdrachtnemer direct naar de WIS om deze op de hoogte te brengen. Indien hij deze niet te pakken krijgt, belt hij met de verkeerscentrale.

Verkeersmaatregelen bij verzorgingsplaatsen

Bijzonderheden:

- Hinderklasse 2, hindercategorie D;
- Conform WBU/ VTA;
- KTP geeft binnen 7 werkdagen na verstrijken van de uiterste indientermijn een reactie op de ingediende verkeersmaatregel;
- Een afsluiting van een verzorgingsplaats dient op twee manieren te worden aangekondigd:
 - Voor de vorige verzorgingsplaats (als een tankstation dicht is, dan bij het vorige tankstation). Als het de eerste verzorgingsplaats na een knooppunt betreft, dient contact gezocht te worden met de KTP of MTP;
 - Twee weken voorafgaand aan de afsluiting bij de verzorgingsplaats zelf;
- Let op: de afstemming door de opdrachtnemer met de belanghebbenden van de verzorgingsplaats dient wel eerder plaats te vinden;
- Afspraken over de WBR vergunning bij werken derden zit niet in dit werkproces. Deze zijn per regio nog verschillend;
- Bij een kortdurende afsluiting van een verzorgingsplaats, zijn in principe geen vooraankondigingsborden nodig, m.u.v. een tekstwagen om daadwerkelijk aan te geven dat deze dicht is. Wel dient de kortdurende afsluiting gemeld te worden met de pomphouder.

Verkeersmaatregelen bij complexe infra

Bijzonderheden:

- Verschillende regio's hebben aanvullend op de Uniforme werkwijze planner SPIN een document waarin afspraken over regio specifieke zaken zijn vastgelegd. Aanvullende zaken over complexe infra kunnen daarin zijn vastgelegd. Denk hierbij aan procedures bij verkeersmaatregelen op DBFM-trajecten, bij bruggen kunstwerken en tunnels;
- Dit boekje is op te vragen bij de verkeersloketten van de verschillende regio's;

- Template om aanvullende gegevens aan te leveren bij maatregelen op een DBFM-traject (niet zijn de contracthoudende partij op dit traject), zie bijlage L;
- Huidige DBFM-trajecten in Nederland:

Beheersgebied	Wegnummer	DBFM naam / Traject
ON	N18	Groenlo en Enschede / hmp 231.82 tm 260.8
WNZ	A15	A-lanes
MN	A12	Lunetten - Veenendaal
MN	A27- A1	Utrecht-noord- Eemnes, Eemnes - Bunschoten
WNZ	A4	Delft - Schiedam
ON	A12	A12 91.72 – 120.30 VEG
NN	N31	Waldwei / hmp 52.921 tot 75

4.3 Spoedprocedure aanvraag verkeersmaatregelen

Door storingen/ gebreken of incidenten kan het noodzakelijk zijn dat verkeersmaatregelen sneller uitgevoerd moeten worden dan de reguliere indientermijn toelaat. Deze paragraaf beschrijft de standaard hersteltermijnen en procedures¹⁵. Voor (nieuwe) PCD- POLOLOC-, NDW- en VODK-contracten gelden aanvullende hersteltermijnen. Deze zijn te vinden in Bijlage G. Er zijn drie type spoedmaatregelen:

- 1) Planbare maatregel: Verkeersmaatregelen die dezelfde avond voor 14:00 worden aangevraagd (bij het verkeersloket);
- 2) Niet-planbare maatregel: Verkeersmaatregelen die na 14:00 voor dezelfde avond of in het weekend/ feestdagen worden aangevraagd (bij de verkeerscentrale)
- 3) Noodmaatregelen: direct actie noodzakelijk

Planbare maatregel

- Maatregel wordt binnen 48u na aanvraag uitgevoerd;
- Op aangeven van de opdrachtgever kan deze termijn verlengd worden tot maximaal één week;
- Aanvrager verschaft volgende informatie:
 - Reden van het uitvoeren;
 - Opdrachtgever van deze maatregel (vanuit RWS);
- Na indienen belt de aanvrager direct met het verkeersloket;
- Indien een verkeersloket niet bereikbaar is, dan dient contact opgenomen te worden met de verkeerscentrale;
- Indien de spoedmaatregel een afsluiting bevat, dan dient de maatregel een dag later te worden uitgevoerd, zodat weggebruikers geïnformeerd kunnen worden¹⁶;
- De middag/ avond van de constatering moet de opdrachtnemer een vooraankondigingsbord van de afsluiting plaatsen;
- Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor afstemming met de omgeving.

Niet planbare maatregel

- Afhandelen via de verkeerscentrale;
- WIS/ OVD beoordeelt de situatie en bepaalt de te nemen verkeersmaatregel;
- Niet achteraf in SPIN plannen.

¹⁵ Let op, lopende contracten kunnen afwijkend zijn van deze termijnen. De termijnen in het contract zijn leidend.

¹⁶ Volgende dag alleen als die vanuit veiligheid en doorstroming toelaatbaar is

- WVL logt maatregel in UDLS onder titel van "schade" en geeft aanleiding van maatregel aan (bijvoorbeeld aanrijding of vorstschade).

Noodmaatregelen

- Afhandelen via de verkeerscentrale conform Incident Management;
- WIS/ OVD beoordeelt de situatie en bepaalt de te nemen verkeersmaatregel;
- Niet achteraf in SPIN plannen.

4.4

Vervallen maatregelen

Als geplande (reserve) maatregelen vervallen, moet opdrachtnemer de maatregelen intrekken, voorzien van reden in het opmerkingenveld. Daarmee gaan de maatregelen uit communicatie en ontstaat ruimte voor exceptionele transporten.

Als een aannemer een verkeersstop annuleert en het verkeersloket niet meer kan bereiken, dan belt hij met de betreffende wegininspecteur. Als hij deze niet kan bereiken, belt hij de verkeerscentrale, om te voorkomen dat een wegininspecteur onnodig ter plaatse komt.

De opdrachtnemer of iemand van Rijkswaterstaat kan besluiten (*in overleg*¹⁷) om verkeersmaatregelen door weersomstandigheden (of door andere buiten de invloedssfeer van de opdrachtnemer liggende redenen¹⁸) af te lassen of eerder te stoppen. De opdrachtnemer zoekt dan samen met KTP naar een nieuwe datum. Deze hoeft, indien de planning dit toelaat, niet te voldoen aan de reguliere aanvraagtermijn. De KTP beoordeelt (samen met het IPM-team) of de afgelasting wegens de onvoorziene omstandigheden terecht is.

4.5

Procedure bij fouten in een verkeersmaatregel

Als de verkeersloketmedewerker (KTP-er) een fout tegenkomt in een maatregel dan geldt onderstaande procedure:

- 0) Als de KTP-er ervoor kiest om de aanpassing zelf door te voeren (= niet het proces), dan zet de KTP-er een opmerking in het opmerkingenveld over hetgeen aangepast is;
- 1) De KTP-er zet de maatregel terug in concept (zonder af te keuren);
- 2) De KTP-er zet in het opmerkingenveld neer welke aanpassing gevraagd wordt;
- 3) De opdrachtnemer kan in zijn filter met conceptmaatregelen zien dat de betreffende maatregel terug is gezet (echter staan in deze filter ook alle nog niet ingediende conceptmaatregelen);
- 4) De opdrachtnemer reageert binnen 2 werkdagen nadat de maatregel in concept is gezet. Als de maatregel binnen deze 2 werkdagen wordt aangepast, kan de originele uitvoeringsdatum gehandhaafd blijven. Gebeurt dit niet dan geldt de nieuwe gebruikelijke aanvraagtermijn;
- 5) Tot de release van de conflictcontrole geldt dat als er andere (conflicterende) maatregelen in de tussentijd worden goedgekeurd, deze voorgaan op de in concept teruggezette maatregel;
- 6) Als een maatregel meerdere malen niet goed is, veel en/ of grote fouten bevat, of als maatregelen structureel van onvoldoende kwaliteit zijn, dan kan de KTP-er ervoor kiezen om maatregelen af te keuren;

¹⁷ Buiten kantooruren hoeft de wegbeheerder in principe niet meegenomen te worden in de afweging. Dit ligt bij VWM in overleg met de opdrachtnemer. Dit sluit aan op de werkwijze zoals deze momenteel al plaatsvindt.

¹⁸ Denk hierbij aan incidenten, waardoor de betreffende weg gebruikt moet worden als omleidingsroute.

- 7) Als een maatregel niet past vanwege een conflict met een andere maatregel, dan wordt de maatregel terug op concept gezet, met de reden erbij. De opdrachtnemer zoekt dan contact met het verkeersloket voor een nieuwe datum van uitvoering. De aanvraagtermijn gaat dan niet opnieuw lopen. Ook hier geldt dat de opdrachtnemer binnen twee dagen moet reageren.

4.6 Afwijking op CROW 96a/b

Een afwijking op de CROW96a/ b moet geaccordeerd worden binnen Rijkswaterstaat. Op [deze site](#)¹⁹ staat dit toegelicht. (RWS intranet). Meldt een afwijking altijd bij opmerkingen in SPIN. Dit is noodzakelijk, zodat de verkeerscentrale en de weginspecteur terug kunnen vinden dat het een bewuste keuze is om af te wijken en wat de afweging is die door het verkeersloket/ de regio is gemaakt.

4.7 Verkeersmaatregel bij verkeer over de vluchtstrook

Indien een opdrachtnemer het verkeer over de vluchtstrook wil sturen, dan gelden hierbij de volgende eisen/ uitgangspunten:

- Verkeer over de vluchtstrook heeft een lagere capaciteit dan de WBU van één overgebleven rijstrook;
- De capaciteit van verkeer over de vluchtstrook ligt volgens het handboek "Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen" (juli 2015) op 1.000 motorvoertuigen per uur bij een open afzetting (70km/u), op 1.300 bij 90km/ u.
- Deze getallen kunnen per locatie afwijken;
- Berekening van tijdstip verkeer over vluchtstrook, ligt bij de MTP;
- Behandeltermijn is maximaal één week;
- Daarna kan de maatregel conform reguliere termijn ingediend worden in SPIN.

4.8 Verkeersmaatregelen waar RWS geen (asfalt)wegbeheerder is

Rijkswaterstaat heeft objecten in het beheer, waarvan de daarop gelegen wegen van een andere beheerder zijn. Verkeersmaatregelen op deze wegen worden niet in SPIN gezet.

4.9 Werkzaamheden rondom het Hoogspanningsnet

Voor werkzaamheden met mechanische werktuigen zijn voor uw veiligheid en de leveringszekerheid van de bovengrondse hoogspanningsverbindingen veiligheidsaanbevelingen van kracht. Wanneer deze werkzaamheden binnen de belemmerde strook grond direct onder en aan weerszijden van de bovengrondse hoogspanningsverbinding plaatsvinden dient u contact op te nemen met TenneT via grondzaken@tennet.eu. Zie bijlage M

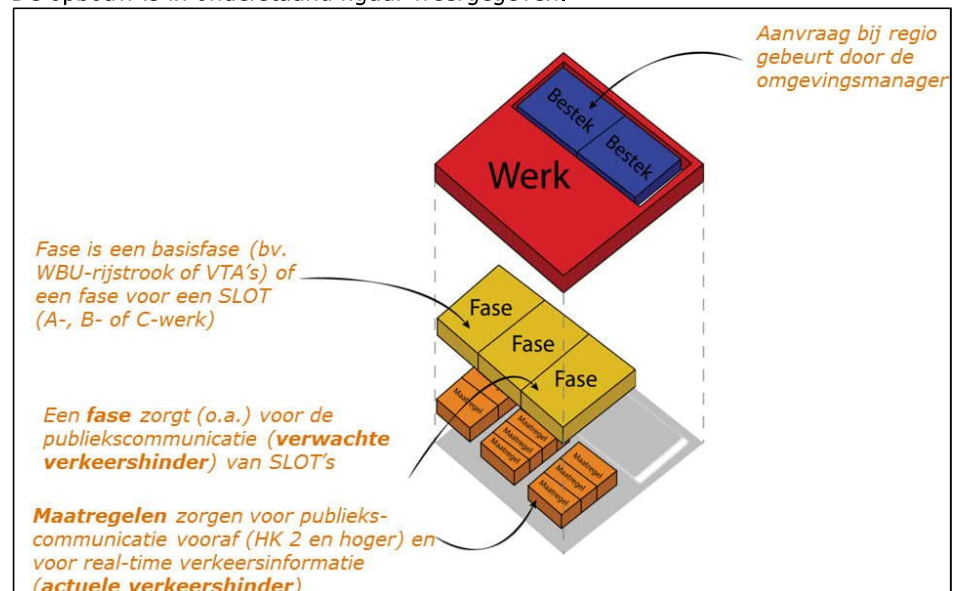
¹⁹

http://corporate.intranet.rws.nl/Organisatie/Processen/Aanleg_en_Onderhoud/Inrichting_proces/Werkwijzer_RWS_Aanleg_en_Onderhoud/Definitie_Kader_Handreiking_Informatie_Procesbeschrijving/

5 Werkinstructie invoeren bestek, werk en fasen in SPIN

Dit hoofdstuk gaat in op de werkinstructie voor het invoeren van bestekken werken en fasen in SPIN. Het werk van de LTP.

Binnen SPIN worden projecten gezien als werken. Het bijbehorende contract heet in SPIN "bestek", dat wordt gekoppeld aan een werk. Voor elke opdrachtnemer die onder een werk hangt, wordt een apart bestek aangemaakt. Aan een werk worden fasen gehangen, bestaande uit uniforme basisfasen en fasen voor hindercategorie A-, B- en C-werken. Daaronder komen de bijbehorende maatregelen te hangen. De opbouw is in onderstaand figuur weergegeven.



Figuur 4: Schematisch overzicht werk-fase-maatregel en bestek

5.1

Bestek

Aangevraagd door: omgevingsmanager

Aanvragen bij: LTP

De uniforme opbouw benaming bestekken uitgangspunten:

- Regio (MN, NN, ON, WNN, WNZ, ZN en ZD of NL voor landelijk);
- District (bij regio-bestekken vervalt het district in de benaming);
- Zaaknummer (indien onbekend "xxxx");
- Naam bestek;
- Voorbeeld: (NN-Oost-123456-reconstructie Julianaplein)

Op basis van bovenstaande uitgangspunten hanteren we de volgende standaard opbouw voor besteksnamen:

- Regulier bestek: Regio– district – zaaknummer – naam bestek;
- Landelijk bestek: NL – zaaknummer – naam bestek;
- Werk derden: Regio – district– naam bestek– naam opdrachtnemer;
- Grote werken derden²⁰: Regio– district – zaaknummer extern – naam bestek.

²⁰ De beoordeling of een werk van derden behoort tot een "groot werk" is aan de regio's zelf. Met "groot" wordt bedoeld de hoeveelheid werkzaamheden die op en langs de rijkswegen plaatsvinden

Bij meerdere opdrachtnemers op één werk, kunnen meerdere bestekken worden aangemaakt. Een onderaannemer is geen aparte opdrachtnemer, maar een geautoriseerde aannemer. Bijlage H geeft inzicht in hoe meerdere bestekken onder één werk aangemaakt kunnen worden.

5.2 Werk

Hiervoor gelden dezelfde uitgangspunten als bij bestekken. De opbouw van de werkbenaming is als volgt:

- Regulier werk: Projectnaam – Wegnummer(s) – regio – district;
- Landelijk werk: Projectnaam – NL;
- Werk derden: Werken derden – regio – district²¹;
- Grote werken derden: Projectnaam – Wegnummer(s) – regio – district.

Aanvullende uitgangspunten:

- Start- en einddatum: looptijd van het contract;
- Veld "aanvragende regio": Regio invullen, **geen** district;
- Veld "totaal beheersgebied": district of regio afhankelijk van werkgebied;
- Werk structureel in twee regio's: "landelijke benaming".

5.3 Fase

De LTP maakt onder een werk fasen aan. Basisfasen en fasen voor SLOT's. Bijlage I geeft inzicht in hoe de velden bij basisfasen en fasen voor SLOT's ingevuld worden.

5.3.1 Basisfasen bij alle werken

Basisfasen zijn bedoeld om verkeersmaatregelen die **niet** bij een SLOT horen, te kunnen organiseren. De LTP maakt onderstaande basisfasen aan onder ieder werk, ook bij landelijke werken en werken derden:

- WBU;
- Werkvensters;
- VensterTijden Afsluiting (VTA) (ook kortdurende afsluitingen (<1uur));
- Garantie²².

Aandachtspunten:

- Verkeersstops worden onder de fase "werkvensters" geplaatst;
- Bij grote projecten met veel maatregelen, de basisfasen per jaar aanmaken. De benaming van de fase wordt aangevuld met het jaartal (bv: WBU 2017);
- Kortdurende afsluitingen komen onder de fase VTA;
- Maatregelen voor het plaatsen van borden voor een afsluiting worden niet onder de fase VTA geplaatst;
- Een rijstrook- of vluchstrookafzetting, waarbij een af- of toerit of verbindingsweg wordt afgesloten wordt geplaatst onder de fase VTA.

²¹ Bij een werk derden wordt voor elke opdrachtnemer een apart bestek aangemaakt, zodat ze elkaars maatregelen niet kunnen zien. Deze bestekken worden onder één werk gehangen

²² Na het aflopen van een bestek worden hier de verkeersmaatregelen tijdens de garantieperiode geplaatst. Afgesproken is dat deze in de basis niet wordt aangemaakt, maar pas indien nodig

5.3.2 Invoer fase voor SLOT

De LTP maakt voor de hindercategorie A-, B- en C-SLOT's een aparte fase (per hinderperiode) aan.

Aandachtspunten voor invoer fasen voor SLOT:

- Voor repeterende afsluitingen (bijvoorbeeld onderhoud tunnels) doet omgevingsmanager één SLOT-aanvraag;
- Elke nacht/ weekend krijgt een eigen fase;
- Een tunnelafsluiting met een hindercategorie van 2D of minder, wordt als maatregel in SPIN gezet²³. Tunnelafsluitingen met een hogere hindercategorie komen als fase in SPIN;
- Alle maatregelen die direct met dit SLOT te maken hebben, worden onder de fase van het betreffende SLOT geplaatst(ook district overschrijdend);
- In het communicatieveld moet de opmerking gemaakt worden "voorbereidende werkzaamheden kunnen eerder starten". Dit voorkomt tegenstrijdige informatie bij bijvoorbeeld een afsluiting van een hoofdrijbaan vanaf 22:00u, waarbij toeritten eerder worden afgesloten;
- Bij verkeerssystemen, die alleen in de spitsuren hinder geven, wordt dit ook zodanig vermeld bij "welke hinder".
- De LTP neemt de afgesloten af- en toeleidende verbindingswegen bij een afsluiting van een hoofdrijbaan of parallelrijbaan mee in de fase en in het tabblad communicatie;
- Fasen voor hindercategorie A-, B- en C-werken, waarbij een langdurig verkeerssysteem op de weg staat, waarbij enkel in de spits (extra) vertraging verwacht wordt. Een locatie specifiek werk moet wel de eigenschap weg/ locatie gebonden krijgen. Op deze manier komt deze fase terug in de conflictcontrole bij fase en maatregelen;

Aandachtspunten bij reserve- en vervallen SLOT:

- Zet bij een reserve fase "RESERVE" voor de naam, zodat dit doorgaat in communicatie en zet in het tabblad verkeershinder maatregeltipe op reserve;
- Bij reservefasen "vrijgeven voor communicatie" uitzetten, tenzij de reserve binnen een week van het originele werk plaatsvindt;
- Als een reservefase niet op "vrijgeven voor communicatie" staat, dan hoeft "vrijgegeven voor communicatie" bij de onderliggende maatregelen niet uitgezet te worden;
- Bij het activeren van een reservefase, "RESERVE" verwijderen voor de naam, maatregeltipe van reserve afhalen en "vrijgeven voor communicatie" aanvinken;
- Een vervallen SLOT krijgt de status "verwijderd" EN in de fase wordt "vrijgeven voor communicatie" uitgevinkt;
- Als de uitvoering binnen een week ligt van het vervallen SLOT, dient de LTP dit ook te communiceren naar VCNL op e-mailadres: VCNL-AVM@rws.nl en buiten kantooruren naar vcnl.meldkamer@rws.nl.

5.4 Omleidingsroutes

De omleidingsroute dekt de complete omleiding (in ieder geval vanaf de start tot het einde van de omleiding (*een omleiding in SPIN houdt dus vrijwel nooit op bij het bord "einde omleiding"*), die alle wegvakken omvat, waarvan het ongewenst is dat daar gewerkt wordt. Dit kan betekenen, dat één fase meerdere omleidingen heeft. In Bijlage J zijn een aantal voorbeelden van omleidingsroutes te vinden.

²³ Indien de LTP het wenselijk vindt, kan de tunnelafsluiting i.v.m. conflictbeoordeling ook als fase in SPIN gezet worden.

5.5 Behandeling verkeersstop

De maatregel, waar de verkeersstop inzet, wordt doorlopen door de planner inclusief de verkeersstop. De maatregel krijgt de status "aangehouden" totdat de namen van de weginspecteur toegevoegd kunnen worden. Dit geldt enkel voor de maatregel waarin de verkeersstop staat. Bijbehorende maatregelen krijgen wel de status goedgekeurd/ gepland.

6 Werkinstructie invoer verkeersmaatregelen in SPIN

Dit hoofdstuk gaat in op het invoeren van verkeersmaatregelen in SPIN.

6.1 Kiezen juiste maatregeltype

Als een opdrachtnemer een nieuwe maatregel wil invoeren heeft hij de keuze uit drie type maatregelen:

1) Vluchtstrook/ berm

CROW 96a	110, 120, 141, 410, 420 ²⁴ en 430 ²⁵
CROW 96b	1201, 1202a, 1202b, 1301, 1321, 1401, 1402, 1421

2) Rijdende afzettingen

CROW 96a	420, 440, 441, 931, 944, 945, 946
CROW 96b	1322, 1323, 1324, 1422, 1423, 1424

3) Regulier(e maatregel)

Alle overige figuurnummers

6.1.1

Vluchtstrook/ berm

Het type maatregel "vluchtstrook/ berm" is bedoeld voor werkzaamheden met een zeer beperkte invloed op de doorstroming. Het gaat hier vaak om relatief simpele kortstondige maatregelen, waardoor het niet nodig is om alle velden in te voeren en om de schematische kaart in te vullen. Deze velden zijn in SPIN grijs gemaakt en kunnen dus niet ingevuld worden.

Voor het invoeren gelden de volgende uitgangs- en aandachtspunten:

- Altijd hinderklasse 1;
- De KTP'er toetst of de aanvragen op een overzichtelijke wijze zijn geclusterd (per netwerkschakel of wegvak). De aannemer meldt alle geclusterde aanvragen in en af bij de betreffende VC;
- Schouwwerkzaamheden van de vast onderhoudsaannemer worden niet in SPIN gezet of op een andere manier toegestuurd en worden ook niet aan-/ afgemeld bij de verkeerscentrale. Het betreft hier **alleen** de inspectiewerkzaamheden van de reguliere (vast) onderhoudsaannemer, waarbij deze onderhoudsaannemer hooguit iets van de vluchtstrook haalt of een bord snel recht zet;
- Veeg- of maaiwerkzaamheden, storingen aan/ op areaal en andere werkzaamheden vallen hier niet onder en moeten wel in SPIN gepland worden;
- Schouwwerkzaamheden op de spitsstrook worden altijd aangevraagd via SPIN en aan- en afgemeld te worden bij de verkeerscentrale. Deze maatregel is per te schouwen spitsstrook gedurende de tijd (op een dag) dat hier gereden mag worden.

6.1.2

Rijdende afzettingen

In dit veld kunnen rijdende afzettingen tot 20 kilometer worden aangevraagd, op een serie schematische deelkaarten. Er zijn drie typen:

- 1) Rijdende afzettingen met signalering;
- 2) Rijdende afzettingen zonder signalering;
- 3) Metingen in het verkeer.

²⁴ Figuur 420 moet onder "rijdende afzetting" worden aangevraagd als er signalering aanwezig is. De schematische kaart dient dan ingevuld te worden met de snelheidsbeperking.

²⁵ Figuurnummer 430 is een rijdende afzettingen, maar valt onder "vluchtstrook/ berm".

Rijdende afzetting: met signalering

Bijzonderheden:

- Op de eerste deelkaart komt het figuur van de rijdende afzetting te staan, inclusief de benodigde signalering;
- Zet op elke opvolgende deelkaart de volgende deelafzetting van de rijdende afzetting met de daarbij behorende signalering;
- De deelafzettingen zijn maximaal 1,5 km lang²⁶;
- Let op dat er altijd overlap in de signaleringsportalen zit;
- Als de maatregel uit de volgende deelkaart loopt, sla je één deelkaart over, of start je een nieuwe maatregel afhankelijk van de situatie;
- Als een rijdende afzetting een punt passeert waarbij de signalering start of eindigt, kan dit gewoon in één verkeersmaatregel gezet worden. Let op dat als je de signalering inrijdt, op het eerste portaal al een rood kruis staat. Er staat immers al een (rijdende) afzetting op de weg.

Rijdende afzetting: zonder signalering

Bijzonderheden:

- Op de eerste deelkaart komt het figuur van de rijdende afzetting te staan;
- Bij de opvolgende schematische kaarten is het niet nodig dit opnieuw in te tekenen;
- Bij toepassing van een stationaire afzetting (bijvoorbeeld bij een af- of toerit of verbindingsweg) dient deze ingetekend te worden in de schematische kaart.

Rijdende afzettingen: Metingen in het verkeer

De manier van de uitvoering van metingen in het verkeer staat beschreven in CROW96a. De aanvraag van deze metingen is in drie typen te splitsen:

- 1) Metingen met een snelheid lager dan 70km/u
Aanvraagtermijn: definitieve maatregel conform reguliere aanvraagtermijn, concept maatregel minimaal een week eerder per mail/ telefonisch met het verkeersloket bespreken;
Indienen: Als maatregel in SPIN, conform afspraken met het verkeersloket
Aanmelden bij Verkeerscentrale: Ja
Maximale lengte maatregel: conform CROW96a/b
- 2) Metingen waarbij geen signalering voor nodig is ($v \geq 70\text{km/u}$)
Aanvraagtermijn: Woensdag voor de week van uitvoering;
Indienen: Overzicht van de metingen in excel, per e-mail, met daarin de volgende informatie:
 - Wegnummer
 - Wegzijde
 - Kilometrerig "van – tot"
 - Uitvoeringsperiode
 - Contactpersoon tijdens uitvoeringAanmelden bij Verkeerscentrale: Nee
Maximale lengte maatregel: n.v.t.
- 3) Metingen waar signalering voor nodig is ($v \geq 70\text{km/u}$)
Aanvraagtermijn: conform aanvraagtermijn reguliere maatregel
Indienen: als maatregel in SPIN (rijdende afzetting)
Aanmelden bij Verkeerscentrale: Ja

²⁶ Als met de 1,5km niet voldaan kan worden aan de eisen uit het CROW, kan deze lengte worden opgerekt zodat 3 portalen (met kruizen) binnen de afzetting vallen en zo voldaan kan worden aan CROW

Maximale lengte maatregel: bij snelheidsdeken "90" in principe 10km. In het geval van kruizen, dan conform CROW96a/b.

6.1.3 **MAATREGEL: Reguliere afzettingen**

Alle maatregeltypen die niet onder vluchtstrook/ berm of rijdend vallen, worden ingevoerd onder het invoerveld "regulier".

Aandachtspunten bij dit maatregeltype

- Bij verkeer over de vluchtstrook bij signalering de maatregel in drie keer op de weg zetten conform volledige afsluiting (zie paragraaf 6.4.3).
 - Maatregel 1: exact gelijk
 - Maatregel 2: Verkeer op kort traject op de vluchtstrook
 - Maatregel 3: De rest van het traject op de vluchtstrook zetten;
 - Indien er geen signalering is, dan kan de werkwijze bij afsluiting zonder signalering gevolgd worden. (zie paragraaf 6.4.3)
- Voor de uitvoeringswijze van maatregelen op spitsstrook is een factsheet opgesteld;²⁷
- Bij werkzaamheden blijven spitsstroken in principe gesloten. Indien het bij werkzaamheden noodzakelijk is de (gesloten) spitsstrook te gebruiken voor de afwikkeling van het verkeer, wordt deze geopend ter hoogte van de verkeersmaatregel. De opdrachtnemer dient hiervoor één maatregel in in SPIN.

6.2 **Planning opvolgende verkeersmaatregelen**

Als je als opdrachtnemer meerdere maatregelen in een nacht door dezelfde ploeg laat uitvoeren, is het wenselijk om de maatregelen een overlap in tijd te geven, maar deze niet voor de hele nacht te plannen. De maatregelen mogen hierbij maximaal 2 uur met elkaar overlappen.

6.3 **Invoeren verkeersmaatregelen in SPIN**

Onderstaand staan de onderdelen per "kop in SPIN" beschreven. We gaan alleen in op zaken, waarbij een nadere toelichting noodzakelijk is.

6.3.1 **Algemene eigenschappen**

"Van locatie" en "naar locatie"

Het maatregelvak (= de afstand van de hele maatregel) wordt weergegeven bij de "van locatie" en "naar locatie"²⁸. Conform CROW behelst de totale verkeersmaatregel de afstand vanaf de inleidende ruimte (eerste gebod/verbodsbord), die vooraf gaat aan het werkvak, tot het einde alle verboden. Echter is hiervoor een werkafpraak gemaakt:
*km invullen en afstand berekenen vanaf het moment dat actie van de weggebruiker wordt verwacht, dus **vanaf de eerste verdrijfpijl**.*

Let wel: als geen verdrijfpijl wordt getoond, zoals bij een vluchtstrookafzetting met een snelheidsbeperking, dan geldt de eerste snelheidsbeperking.

Ook de minimale afstand van 2 kilometer tussen twee verkeersmaatregelen wordt getoetst tussen het einde alle verboden bord en de eerste volgende verdrijfpijl. Bij een vluchtstrookafzetting is dit de snelheidsbeperking. Als verkeersmaatregelen hier

²⁷ Op te vragen via het RWS-netwerk op de VKA-site

²⁸ Let op dat SPIN geen onderscheid ziet in op- en afritten naar andere wegen of die naar verzorgingsplaatsen. Voorkomen moet worden dat onterecht een op- en afrit naar een verzorgingsplaats wordt ingevoerd, dit levert in de publiekscommunicatie namelijk voor de weggebruiker een vreemde meldingen op

niet aan voldoen, stemmen opdrachtnemers onderling af en vragen 1 (gezamenlijke) verkeersmaatregel aan. Als dit niet kan, kan 1 van de 2 verkeersmaatregelen niet doorgaan.

6.3.2

Verkeer

Invullen dwarsprofiel

Het dwarsprofiel wordt **alleen** gebruikt voor communicatie. In het dwarsprofiel dienen de aangegeven pijlen en/of kruizen overeen te komen met het totaal aantal rijstroken ter plaatse van het **(maatgevende) werkvak**.

Aandachtspunten invoeren dwarsprofiel:

- Het aantal beschikbare rijstroken voor het verkeer invoeren;
- In- en uitvoegers van af- en toeritten en verbindingswegen niet meenemen als rijstrook in het dwarsprofiel;
- Groene pijlen staan omhoog;
- Spitsstroken komen in het dwarsprofiel altijd op de vluchtstrook (VL of VR) te staan;
- Bij verkeer over vluchtstrook groene pijl op VR (of VL) zetten; (*voorbeeld 1*);
- Bij verkeerssystemen waarbij op één hoofdrijbaan fysiek geen verkeer zit, maar het verkeer via bijvoorbeeld een 2-0 via de andere rijbaan wordt gestuurd, wordt het aantal rijstroken aangegeven voor het verkeer (*voorbeeld 2*).

VOORBEELD 1:

Dwarsprofiel bij verkeer via vluchtstrook:



VOORBEELD 2:

Op het moment dat op de A7 (2x2) een 2-0 systeem staat, waarbij er fysiek geen verkeer zit op de A7HRL, dient in het dwarsprofiel van de verkeersmaatregel op de A7HRL toch één groene pijl te staan (en twee rode kruizen). Voor het verkeer is namelijk gewoon één rijstrook open. Op welke rijbaan deze open rijstrook ligt, is voor de weggebruiker niet relevant.

Deze manier van werken voorkomt meldingen bij de serviceproviders, waarbij aangegeven staat dat een rijbaan is afgesloten, terwijl dit (voor het verkeer) niet het geval is. Onderstaand de gewenste manier van invullen voor de A7HRL (dicht) en A7HRR (2-0 systeem):



Invullen vrij doorrijdprofiel exceptioneel transport

Het "vrij doorrijdprofiel exceptioneel transport" is bedoeld om exceptionele transporten de beperkingen door wegwerkzaamheden mee te geven. De transporteurs kunnen de beperkingen (o.a. door wegwerkzaamheden) terugvinden

op de website <https://dwo.rdw.nl/>. SPIN levert de input met betrekking tot wegwerkzaamheden en moet daarom goed ingevuld worden. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties voor wegwerkers en weggebruikers voorkomen worden. Onderstaand een toelichting op de velden voor het doorrijdprofiel exceptioneel transport.

Breedtebeperking

Aandachtspunten bij invullen breedtebeperking:

- Maat die ingevoerd moet worden is "profiel van vrije ruimte binnen de asfaltbreedte". Dit is de ruimte van de overgebleven rijstro(ouk(en), de markering en de redresseer- en/ of vluchtstrook tot aan kant asfalt;
- Dit moet altijd ingevoerd worden als deze ruimte kleiner of gelijk is aan 7,00m;
- In de situatie dat de verkeersmaatregel over meerdere trajecten loopt, bijvoorbeeld een hoofdrijbaan en een afrit, kan maar één breedtebeperking ingevuld worden. Het is aan de KTP om hier de afweging te maken wat in te vullen. Als geen goede afweging te maken is, wordt altijd het smalste profiel ingevoerd. Zie hieronder voor een voorbeeld

VOORBEELD 3:



In bovenstaand voorbeeld start de afzetting op de hoofdrijbaan van de A6 en eindigt op de afrit, waar alleen de linker rijstrook beschikbaar is. Op de afrit moet dus een breedtebeperking ingesteld worden van +/- 4,5m. Als dit ingevoerd wordt in SPIN geldt deze beperking echter ook (onterecht) op de hoofdrijbaan. Hierdoor worden exceptionele transporten op deze hoofdrijbaan (onterecht) geweerd.

Hoogtebeperking bij tijdelijke rijbaansignalering (TRS)

Het plaatsen van tijdelijke rijbaansignalering betekent dat exceptioneel transport hoger dan deze TRS geen gebruik kan maken van deze weg. Daarom dient dit ingevuld te worden in het veld "hoogtebeperking".

Doorgang hulpdiensten

Een opmerking (specifieke, nadere afspraak met hulpdiensten) tot doorgang voor hulpdiensten dient opgenomen te worden in SPIN ("ja" wordt aangevinkt). Dit kan in het veld "kenmerk bestek"

Invullen figuurnummer

De figuurnummers "96-hrb, 96-prb, 96-ta, 96-vbw en 96-com" worden alleen gebruikt in onderstaande gevallen

- 96-hrb: Dit figuurnummer gebruik je alleen bij de een tweede/ derde/ etc. maatregel in SPIN, waarbij de hoofdrijbaan al volledig is afgesloten. Dit zijn de maatregelen voor de opvulling van de kruizen en/ of maatregel voor het resterende wegvak bij lange afsluitingen (bij maatregelen zonder signalering). Bij de inleidende maatregel(en) gebruik je dit figuurnummer niet.
Het figuurnummer voor de inleiding van een afsluiting van een parallelbaan of hoofdrijbaan is bijvoorbeeld 210, 310, 1335 of 311 o.a. afhankelijk van de signalering;
- 96-prb: Dit figuurnummer gebruik je alleen bij de een tweede/ derde/ etc. maatregel in SPIN, waarbij de parallelrijbaan al volledig is afgesloten. Dit zijn de maatregelen voor de opvulling van de kruizen en/ of maatregel voor het resterende wegvak bij lange afsluitingen (bij maatregelen zonder signalering). Bij de inleidende maatregel(en) gebruik je dit figuurnummer niet.
Het figuurnummer voor de inleiding van een afsluiting van een parallelbaan of hoofdrijbaan is 210, 310 of 311 o.a. afhankelijk van de signalering;
- 96-vbw: Dit figuurnummer gebruik je alleen bij de een tweede/ derde/ etc. maatregel in SPIN, waarbij de verbindingsweg al volledig is afgesloten. Dit zijn de maatregelen voor de opvulling van de kruizen en/ of maatregel voor het resterende wegvak bij lange afsluitingen (bij maatregelen zonder signalering). Bij de inleidende maatregel(en) gebruik je dit figuurnummer niet.
Het figuurnummer voor een verbindingswegafsluiting met maatregel op de hoofdrijbaan zal vaak 112 of 210²⁹ zijn.
- 96-ta: Dit figuurnummer gebruik je alleen bij een toerit-afsluiting zonder maatregel op de hoofdrijbaan.
Het figuurnummer voor een toerit afsluiting met maatregel op de hoofdrijbaan zal vaak 210 of 311 zijn. Het figuurnummer voor een afritafsluiting is vaak 112, 210 of 1442 en nooit 96-ta.
- 96-com: Dit figuurnummer gebruik je zo min mogelijk. Probeer indien mogelijk gebruik te maken van een bestaand figuur uit CROW96a/ b

6.3.3

Aannemer

Contactpersoon uitvoering

Belangrijke zaken:

- Geautoriseerde perso(o)n(en) inclusief telefoonnummers opgeven met juiste tijden die de verkeersmaatregel aan- en afmelden;
- Contactpersoon die gedurende de nacht bereikbaar is, dient ook opgegeven te worden;
- Te wijzigen tot 15 minuten voor het inbellen.

6.3.4

Tabbladen

Tabblad verkeersstops

Belangrijkste aandachtspunten voor het tabblad verkeerstops:

- Zet de argumentatie waarom een verkeersstop nodig is, in het opmerkingenveld;

²⁹ Op het moment dat er geen verlichting staat, dient bij duisternis het figuurnummer met tijdelijke verlichting te worden gebruikt.

- Zet de contactpersoon (inclusief telefoonnummer) van de aannemer **tijdens** de verkeersstop in, in het opmerkingenveld;
- Als je een omzetting van een systeem wilt hebben en daarbij gebruik maakt van de zgn. slingermaatregel (waar je WISsen voor nodig hebt), zet dit dan ook in het opmerkingenveld.

Tabblad omleiding

De omleidingsroute start en eindigt op de locatie waarvan je niet wilt dat er gewerkt wordt. In Bijlage J staan voorbeelden van hoe een omleiding in te vullen.

In het omleidingentabblad is het veld "tekstuele beschrijving" bedoeld voor de communicatie. Vul hier de volgende tekst "verkeer wordt omgeleid via aansluiting NUMMER (NAAM). Bijvoorbeeld "verkeer wordt omgeleid via aansluiting 17 (Kanaleneiland)"

Tabblad tekstkarren

Alle informatiewagens op- en langs rijkswegen moeten in SPIN worden gezet onder het daarvoor betreffende tabblad (dus zowel die in de afzetting als informatiewagens op de vluchtstrook of achter de geleiderail). Hierdoor is de noodzaak en de contactpersoon altijd duidelijk.

Invoeren in SPIN

1: Informatiewagens die in een afzetting staan (gedurende uitvoering)

Informatiewagens die gedurende de uitvoeringsduur van de werkzaamheden op of langs de rijbaan staan, worden opgenomen in de SPIN aanvraag van de werkzaamheden. Deze worden in het tabblad "tekstkarren" gezet en komen daarmee automatisch op de schematische kaart.

2: Informatiewagens die niet in de afzetting staan.

Dit kan voorkomen in de volgende situaties:

- De informatiewagen voorziet de weggebruiker van informatie over werkzaamheden of evenementen e.d. op een andere locatie;
- De informatiewagen staat niet binnen een (andere) afzetting, maar geeft informatie over de locatie ter plaatse.

Ook deze informatiewagens worden opgenomen in SPIN, zowel in het tabblad "tekstkarren" als in de schematische kaart. In de aanvraag in SPIN worden de volgende zaken opgenomen:

- Exacte locatie van de informatiewagen;
- Periode dat de informatiewagen op de locatie staat;
- De reden van de geplaatste informatiewagen (SLOT, vervanging DRIP of evenement);
- Contactgegevens van de verantwoordelijke partij voor plaatsen, onderhouden en verwijderen van de informatiewagen;
- Verkeershindercategorie is E1.

6.3.5

Schematische kaart

De schematische kaart moet altijd volledig ingevuld worden door de opdrachtnemer, met uitzondering van de kegels. Als het noodzakelijk is om een bepaalde afzetting met kegels te verduidelijken dan moeten deze wel ingetekend worden. (bijvoorbeeld bij een slinger, verkorte uitvoeger o.i.d.).

Als de brondata van onvoldoende kwaliteit is en daarmee de schematische kaart onleesbaar, hoeft de schematische kaart niet ingevuld te worden. Er wordt een tekening als bijlage aangeleverd, van de situatie ter plaatse. Bij N-wegen is de kwaliteit van de schematische kaart vaak niet voldoende. In die gevallen moet een tekening van situatie ter plaatse, bijgevoegd worden.

Invoer bij matrixbakken boven de vluchtstrook(als dit geen spitsstrook is)

In sommige situaties staat in de schematische kaart van SPIN een matrixbak ingetekend boven de vluchtstrook, terwijl dit geen spitsstrook is. Deze matrixbak wordt niet ingevuld in de schematische kaart, met uitzondering van de situatie waarbij het verkeer over de vluchtstrook wordt gestuurd. Dan zet je hier de snelheidsbeperking in.

6.4 Invoeren afsluitingen

6.4.1 Kortdurende afsluitingen af- en toeritten/ verbindingswegen (<1uur)

Bij kortdurende werkzaamheden op een af- of toerit of verbindingsweg kan de opdrachtnemer deze "kortdurend" afsluiten voor maximaal 1 uur. Onderstaand de eisen/ randvoorwaarden die hiervoor gelden:

- Afsluiting duurt maximaal één uur (binnen tijden van de VTA);
- Inplannen voor een tijdsblok van maximaal 3 uur, waarin de betreffende weg dus maximaal één uur mag worden afgesloten³⁰;
- De indientermijn is gelijk aan de aanvraag van de reguliere verkeersmaatregel;
- Er mogen geen twee aansluitingen na elkaar gelijktijdig worden afgesloten;
- Er geen omleiding (van een andere wegbeheerder) over de afrit loopt;
- De omleiding hoeft in principe niet in de bordjes gezet te worden, tenzij het de kortdurende afsluiting van een verbindingsweg betreft, of na beoordeling van een KTP dat het een complexe te keren aansluiting betreft;
- Er een eenvoudige omleiding mogelijk is via volgende aansluiting. Een eenvoudige omleiding houdt o.a. in dat de omleiding niet over (complexe) knooppunten loopt. Dit ter beoordeling van de KTP;
- De omrijdtijd niet meer dan 10 minuten bedraagt;
- De omleiding moet aangekondigd worden met een informatiewagen ("afrit XX dicht, draaien bij afrit XX").
- De omleidingsroute moet altijd worden ingetekend in SPIN;
- Bij een afgesloten toerit moet vanuit alle aanrijdrichtingen de omleidingsroute duidelijk zijn;
- Afgesloten af- en toeritten en verbindingswegen moeten worden aangevinkt;
- De gebruikelijke vooraankondigingen twee weken voorafgaand, hoeven niet geplaatst te worden;
- Openbaar vervoer-bedrijven en hulpdiensten zijn geïnformeerd door de opdrachtnemer;
- Hulpdiensten moeten altijd doorgang hebben in het werkvak;
- Andere betrokken wegbeheerders moeten geïnformeerd zijn. Contactpersoon dient vermeld te zijn in het opmerkingenveld van de verkeersmaatregel in SPIN;
- De kortdurende afsluiting kan niet worden toegepast op parallelbanen of volledige hoofdrijbanen;
- Een kortdurende afsluiting betreft een hinderklasse 2 werk;

³⁰ Een rijdende afzetting met de afsluiting van meerdere af- en toeritten kan aangevraagd worden gedurende de hele WBU-tijd (bijvoorbeeld 21:00-05:00). In het veld commentaar (bij omleidingen) dient de volgende tekst toegevoegd te worden "opvolgende af- en toeritten en verbindingswegen achtereenvolgens maximaal 1 uur afgesloten". Geef daarnaast in het opmerkingenveld bij kortdurende afsluitingen aan dat ze maximaal 1 uur dicht gaan. Zo kan een kortdurende afsluiting herkend worden. Nadeel van deze oplossing is dat service providers moeite hebben deze gegevens correct te verwerken (geven meestal volledige afsluitingsduur door)

- Niet meer dan één kortdurende afsluiting per af- of toerit of verbindingsweg binnen een VTA-periode aanvragen.

6.4.2

Invoeren afsluiting af- of toerit of verbindingsweg

In Figuur 5 staat aangeven hoe een afgesloten afrit, verbindingsweg of toerit, **met** een afzetting op de hoofdrijbaan moet worden ingevoerd in SPIN. Aandachtspunten bij het invoeren van een afsluiting van een verbindingsweg zijn:

- Als een afgesloten verbindingsweg zowel een afzetting kent op de weg waar deze verbindingsweg start als een afzetting kent waar deze verbindingsweg naar toe gaat, zijn dit twee maatregelen in SPIN, waarmee de juiste opvulling van de rode kruizen plaatsvindt;
- Vink de afgesloten verbindingsweg alleen aan bij de maatregel waar de verbindingsweg start;
- Als een afgesloten verbindingsweg meer dan 3 portalen heeft, dient deze in twee maatregelen te worden ingevoerd; Hoe de tweede maatregel ingevoerd moeten worden is te zien in Figuur 10.

1. Afsluiten afrit/ verbindingsweg/ toerit incl. afzetting op de hoofdrijbaan

VAN LOCATIE EN NAAR LOCATIE

Van locatie		Naar locatie	
Wegnummer: *	A17	Wegnummer: *	A17
Wegzijde: *	LI	Wegzijde: *	LI
Van km: *	20,600	Tot km: *	19,900
Van: *	Roosendaal	Naar: *	Dordrecht
Tussen: *	Industrieterrein Borchwerf	En: *	Roosendaal-Noord

Invoeren:

- Doorgaande open hoofd-/ parallelbaan/ verbindingsweg langs betreffende af- of toerit of verbindingsweg invullen bij wegzijde
- Wegzijde mag **nooit** dvk-letter van de **afgesloten** af- of toerit of verbindingsweg hebben.

DWARSPROFIEL

VL	1	2	3	4	5	6	7	8	VR
	↑	↑	✗						✗

Dwarsprofiel boven: op de doorgaande rijbaan liggen 3 rijstroken, waarvan er één is afgesloten

Dwarsprofiel onder: op de doorgaande rijbaan liggen 3 rijstroken, die allen open zijn

VL	1	2	3	4	5	6	7	8	VR
	↑	↑	↑						✗

Invoeren:

- Groene pijlen voor het aantal (open) rijstroken op de doorgaande baan
- Rode kruizen voor het aantal afgesloten rijstroken op de doorgaande baan
- Rood kruis op de VR
- Geen** symbolen invoeren voor afgesloten rijstroken op af- en toeritten en verbindingswegen

COMPLETE WEGAFSLUITING

Complete wegafsluiting: * ☐ Ja ☒ Nee Doorgang hulpdiensten: ☒ Ja ☐ Nee

Wegnummer: * Wegzijde: * Vanaf km:

Invoeren:

- Complete wegafsluiting "nee"

TABBLAD TOE-/ AFRITTEN (VILD)

[Toe-/afritten (VILD)]						
	[Toe-/afritten]	[Verkeersstop]	[Omlidings]	[Bijlagen]	[CRPS]	[Tekstbalken]
Nummer	Type	Naam	Wegnummer	DVK letter	Afgesloten	
1	Afrit	Industrieterrein Borchwerf 20	A17		<input type="checkbox"/>	
2	Toerit	Industrieterrein Borchwerf 20	A17		<input type="checkbox"/>	
3	Afrit	Roosendaal-Noord [N268] 21	A17		<input checked="" type="checkbox"/>	
4	Toerit	Roosendaal-Noord [N268] 21	A17		<input checked="" type="checkbox"/>	

Invoeren:

- Betreffende af- en/ of toeritten en/ of verbindingswegen aanvinken in tabblad

OVERIGE OPMERKINGEN

Invoeren:

- Hoogste hinderklasse van de werkzaamheden aangeven (minimaal hinderklasse 2)
- Alle andere velden invullen als regulier
- Omlidingsroutes toevoegen en intekenen
- Opvulling van kruizen bij afgesloten verbindingsweg als tweede maatregel, zie punt 5**

Figuur 5: voorbeeld invoeren afsluiting afrit, verbindingsweg of toerit inclusief afzetting op de hoofdrijbaan

In Figuur 6 staat weergegeven hoe een toerit, **zonder** afzetting op de hoofdrijbaan, in SPIN moet worden ingevoerd. Als bij figuur 6 de rijstrookafzetting eerder op de weg gaat dan de afsluiting, dan dient de opdrachtnemer dit als twee aparte maatregelen aan te vragen en aan- en af te melden bij de verkeerscentrale. Dit geldt niet voor rijdende afzettingen.

2. Afsluiten toerit zonder afzetting op de hoofdrijbaan																																					
VAN LOCATIE EN NAAR LOCATIE																																					
Van locatie Wegnummer: * A17 Wegzijde: * b Van km: * 19,300 Van: * Dordrecht Tussen: * Roosendaal-Noord					Naar locatie Wegnummer: * A17 Wegzijde: * b Tot km: * 19,500 Naar: * Roosendaal En: * Roosendaal-Noord					Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> • Gebruik de <u>dvk</u>-letter van de toerit in zowel de van- als naar locatie bij wegzijde • Gebruik <u>niet</u> de <u>dvk</u>-letter (of HRL/HRR) van de doorgaande rijbaan waar de toerit op uitkomt 																											
DWARSPROFIEL																																					
VL 1 2 3 4 5 6 7 8 VR 										Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> • Rode kruizen voor het aantal afgesloten rijstroken op de toerit • <u>Geen</u> groene pijlen in het dwarsprofiel • Rood kruis op de VR 																											
Dwarsprofiel: op de toerit ligt 1 rijstrook. Die is afgesloten																																					
COMPLETE WEGAFSLUITING																																					
Complete wegafsluiting: * <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nee Doorgang hulpdiensten: <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nee Wegnummer: * Wegzijde: * Vanaf km: *										Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> • Complete wegafsluiting "nee" 																											
TABBLAD TOE-/ AFRITTEN (VILD)																																					
Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> • Betreffende toerit aanvinken in tabblad 		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">[Toe-/afritten (VILD)]</th> <th>[Toe-/afritten]</th> <th>[Verkeersstop]</th> <th>[Omleidingen]</th> <th>[Bijlagen]</th> <th>[DRIPS]</th> </tr> <tr> <th>Nummer</th> <th>Type</th> <th>Naam</th> <th>Wegnummer</th> <th>DVK letter</th> <th>Afgesloten</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Afrit</td> <td>Roosendaal-Noord [N266] 21</td> <td>A17</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Toerit</td> <td>Roosendaal-Noord [N266] 21</td> <td>A17</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								[Toe-/afritten (VILD)]		[Toe-/afritten]	[Verkeersstop]	[Omleidingen]	[Bijlagen]	[DRIPS]	Nummer	Type	Naam	Wegnummer	DVK letter	Afgesloten		1	Afrit	Roosendaal-Noord [N266] 21	A17		<input type="checkbox"/>		2	Toerit	Roosendaal-Noord [N266] 21	A17		<input checked="" type="checkbox"/>	
[Toe-/afritten (VILD)]		[Toe-/afritten]	[Verkeersstop]	[Omleidingen]	[Bijlagen]	[DRIPS]																															
Nummer	Type	Naam	Wegnummer	DVK letter	Afgesloten																																
1	Afrit	Roosendaal-Noord [N266] 21	A17		<input type="checkbox"/>																																
2	Toerit	Roosendaal-Noord [N266] 21	A17		<input checked="" type="checkbox"/>																																
OVERIGE OPMERKINGEN																																					
Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> • Hoogste hinderklasse van de werkzaamheden aangeven (minimaal hinderklasse 2) • Alle andere velden invullen als regulier • Omleidingsroutes toevoegen en intekenen 																																					

Figuur 6: Voorbeeld invoeren toerit zonder afzetting op de hoofdrijbaan

6.4.3

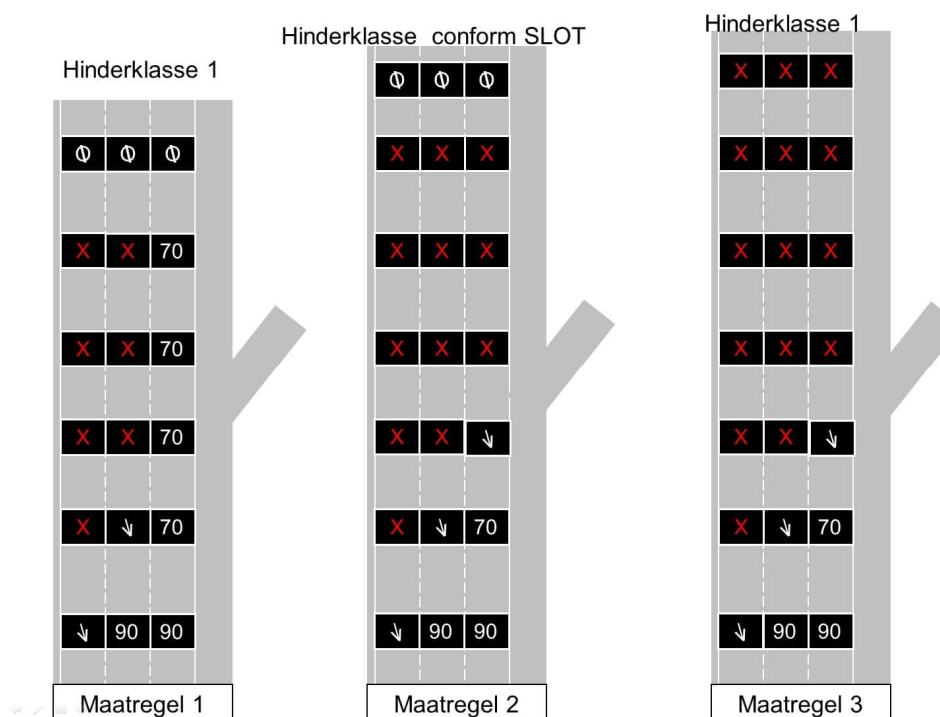
Volledige afsluiting van de hoofdrijbaan of parallelbaan

Belangrijke aandachtspunten bij het invoeren van een wegafsluiting:

- "complete wegafsluiting" heeft alleen betrekking op een hoofd- of parallelrijbaan en dus op 'ja' zetten;
- Indien een af te sluiten toe- en/ of afrit of verbindingsweg eerder wordt afgesloten dan de hoofdafsluiting van een volledige hoofd- of parallelbaan, dan is dit een aparte maatregel in SPIN. Zet de start- en eindtijd op de volledige duur van de afsluiting en vink de betreffende toe-/ afrit niet aan in de maatregel van de volledige afsluiting. Dit voorkomt dubbele communicatie;
- Bij een afsluiting van een weg zonder signalering wordt gewerkt met TRS (tijdelijke rijbaan signalering). Het is wenselijk de maatregel hier in twee keer op de weg te zetten, namelijk eerst alle rijstroken -1, de maatregel neerzetten en vervolgens de laatste rijstrook afkruisen. In SPIN is dit één aanvraag;
- Bij afsluiting van een weg met signalering en (doorlopende) spitsstrook rechts, dient ter hoogte van het puntstuk van de afrit de spitsstrook als rijstrook behandeld te worden. Met andere woorden, op de spitsstrook ter hoogte van het puntstuk dient een verdrijfpijl komen te staan;
- Bij een afsluiting van een volledige hoofdrijbaan met meer dan 3 portalen na het puntstuk, kan deze niet in één keer op de weg gezet worden. Op het moment dat

de afsluiting, via een aanvraag in SPIN, in één keer op de weg wordt gezet, rijdt afrijdend verkeer onder rode kruizen door;

- De maatregel moet daarom in drie deelmaatregelen op de weg geplaatst worden. Dit zijn drie maatregelen in SPIN. Het betreft hier de volgende 3 maatregelen: (zie Figuur 7 voor de schematische weergave)
 - 1) Alle rijstroken -1. Op deze rijstroken worden de eerste drie kruizen geplaatst³¹. Hiermee blijft nog één rijstrook open. Hinderklasse 1.
 - 2) Op de laatste nog open rijstrook worden de eerste drie kruizen gezet. De hinderklasse is hinderklasse conform verkeersmaatregelplan;
 - 3) Als het verkeer voldoende tijd heeft gehad om het af te sluiten wegvak te verlaten, wordt de rest van de kruizen op de weg gezet. Hinderklasse 1.
- Tijden van de drie maatregelen zijn gelijk;
- Alle tussenliggende af- en toeritten en verbindingswegen aanvinken in maatregel 2 (eerste daadwerkelijke afsluiting);
- Bij het beëindigen van de verkeersmaatregel, wordt de maatregel in delen afgebouwd. Eerst worden de kruizen die in bovenstaande maatregel 3 zijn geplaatst, verwijderd. Vervolgens bouwt de verkeersmaatregel verder af naar maatregel 1. Deze dienen ook apart afgemeld te worden bij de verkeerscentrale. Vervolgens verwijdert de verkeerscentrale de rest van de kruizen.



Figuur 7: overzicht afsluiting bij signalering indienen

³¹ Dit kan in specifieke situaties afwijken en uit meer of minder dan drie kruizen bestaan

3. Afsluiten hoofd- of parallelrijbaan Verkeer naar afrit/verbindingsweg (Geldt bij afsluiting van HRL, HRR, M-, N-, X- of Y-baan)											
INLEIDENDE MAATREGEL											
VAN LOCATIE EN NAAR LOCATIE											
Van locatie Wegnummer: A2 Wegzijde: Li Van km: 207,550 Van: Waasbich-Noord Tussen: Grathem					Naar locatie Wegnummer: A2 Wegzijde: Li Tot km: 202,000 Naar: Eindhoven En: Weert-Noord					Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Bij wegzijde alleen Li of Re, X, Y, M of N invoeren In "naar locatie" de wegzijde van afgesloten weg invoeren Maatregel max +/-7km i.v.m. schem. kaart 	
DWARSPROFIEL											
VL	1	2	3	4	5	6	7	8	VR	Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Groene pijlen voor het minimaal aantal (open) rijstroken vanaf "van locatie" tot complete wegafsluiting Rode kruizen voor het aantal afgesloten rijstroken op de doorgaande baan 	
Dwarsprofiel: op de hoofdrijbaan liggen 2 rijstroken, waarvan er één is afgesloten (voor de daadwerkelijke afsluiting, die je hieronder invult)											
COMPLETE WEGAFSLUITING											
Complete wegafsluiting: <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nee Doorgang hulpdiensten: <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nee Wegnummer: A2 Wegzijde: Li Vanaf km: 206,200										Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Vanaf km niet gelijk aan "van km" bij locatie. "Vanaf km" ligt t.h.v. puntstuk waar de weg dicht is. 	
Complete wegafsluiting "ja"											
TABBLAD TOE-/AFRITTEN (VILD)											
[Toe-/afritten (VILD)] [Toe-/afritten] [Verkeersstop] [Omleidingen] [Bijlagen] [DRIPS]										Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Betreffende afgesloten af- en/of toeritten en verbindingswegen aanvinken in tabblad 	
Nummer	Type	Naam	Wegnummer	DVK letter	Afgesloten						
4	Toert	Kelken-Oier [IG00] 40	A2		<input checked="" type="checkbox"/>						
5	Afrit	Meiberg	A2		<input checked="" type="checkbox"/>						
OVERIGE OPMERKINGEN											
Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Hoogste hinderklasse van de werkzaamheden aangeven Alle andere velden invullen als regulier Omléidingsroutes toevoegen en intekenen Af-, en toeritten en verbindingswegen die eerder dichtgaan en daarvoor een aparte maatregel hebben, worden hier niet aangevinkt Het kan zijn dat deze inleidende maatregel van een afsluiting zelf ook uit meerdere deelmaatregelen bestaat, vanuit veiligheid of het aantal af te sluiten rijstroken. Zie hiervoor de uniforme werkwijze planners SPIN Opvulling van kruizen als tweede maatregel, zie punt 5 											

Figuur 8: Voorbeeld invoeren afsluiting van een hoofd- of parallelrijbaan

4. Afsluiten hoofd- of parallelrijbaan Verkeer naar parallelbaan of andere hoofdrijbaan (bij splitsing van hoofdrijbanen of splitsing naar hoofd- en parallelrijbaan) (Geldt bij afsluiting van HRL, HRR, M-, N-, X- of Y-baan)																															
INLEIDENDE MAATREGEL																															
VAN LOCATIE EN NAAR LOCATIE																															
<p>Van locatie</p> <p>Wegnummer: * A2</p> <p>Wegzijde: * U</p> <p>Van km: * 223.630</p> <p>Naar: * Maasbracht (N276) 22</p> <p>Tussen: * ECH</p>	<p>Naar locatie</p> <p>Wegnummer: * A73</p> <p>Wegzijde: * Re</p> <p>Tot km: * 7.000</p> <p>Naar: * Rijmegen</p> <p>Linie: * L100</p>																														
<p>Invoeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> In "naar locatie" de wegzijde van afgesloten weg invoeren (A73 is hier dicht) In "van locatie" de wegzijde van de weg voor de splitsing van hoofdrijbanen/ hoofd- en parallel rijbaan invoeren Bij een afgesloten parallelbaan voer je de X, Y, M, of N-baan in Maatregel max +/-7km i.v.m. schem. kaart 																															
DWARSPROFIEL																															
<p>VL 1 2 3 4 5 6 7 8 VR</p> <p></p> <p>Dwarsprofiel boven: Op de doorgaande baan zijn hier op het smalste profiel 2 rijstroken open (voor de daadwerkelijke afsluiting, die je hieronder invult)</p>	<p>Invoeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Groene pijlen voor het aantal (open) rijstroken op doorgaande rijbaan Rode kruizen voor het aantal afgesloten rijstroken op doorgaande rijbaan 																														
COMPLETE WEGAFSLUITING																															
<p>Complete wegafsluiting: * <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nee</p> <p>Doorgang hulpdiensten: <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nee</p> <p>Wegnummer: * A73</p> <p>Wegzijde: * Re</p> <p>Vanaf km: * 5.400</p>	<p>Invoeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Complete wegafsluiting "ja" Vanaf km niet gelijk aan "van km" bij locatie 																														
TABBLAD TOE-/ AFRITTEN (VILD)																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>[Toe-/afritten (VILD)]</th> <th>[Toe-/afritten]</th> <th>[Verkeersstop]</th> <th>[Onbiedingen]</th> <th>[Bijlagen]</th> <th>[DVGSP]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>Toert</td> <td>Het Vonderen (A2)</td> <td>A73</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Afh</td> <td>Het Vonderen (A73)</td> <td>A2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Toert</td> <td>Maasbracht (N276) 22</td> <td>A73</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Afh</td> <td>Linie 21</td> <td>A73</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>	[Toe-/afritten (VILD)]	[Toe-/afritten]	[Verkeersstop]	[Onbiedingen]	[Bijlagen]	[DVGSP]	5	Toert	Het Vonderen (A2)	A73		<input type="checkbox"/>	6	Afh	Het Vonderen (A73)	A2		<input type="checkbox"/>	7	Toert	Maasbracht (N276) 22	A73		<input checked="" type="checkbox"/>	8	Afh	Linie 21	A73		<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Invoeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Betreffende afgesloten af- en/ of toeritten of verbindingswegen aanvinken in tabblad
[Toe-/afritten (VILD)]	[Toe-/afritten]	[Verkeersstop]	[Onbiedingen]	[Bijlagen]	[DVGSP]																										
5	Toert	Het Vonderen (A2)	A73		<input type="checkbox"/>																										
6	Afh	Het Vonderen (A73)	A2		<input type="checkbox"/>																										
7	Toert	Maasbracht (N276) 22	A73		<input checked="" type="checkbox"/>																										
8	Afh	Linie 21	A73		<input checked="" type="checkbox"/>																										
OVERIGE OPMERKINGEN																															
<p>Invoeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hinderklasse van SLOT Alle andere velden invullen als regulier Omleidingsroutes toevoegen en intekenen Af-, en toeritten en verbindingswegen die eerder dichtgaan en daarvoor een aparte maatregel hebben, worden hier niet aangevinkt Het kan zijn dat deze inleidende maatregel van een afsluiting zelf ook uit meerdere deelmaatregelen bestaat, vanuit veiligheid of het aantal af te sluiten rijstroken. Zie hiervoor de uniforme werkwijze planners SPIN Opvulling van kruizen als tweede maatregel, zie punt 5 																															

Figuur 9: Voorbeeld invoeren afsluiting van een hoofdrijbaan bij de splitsing van twee hoofdrijbanen of bij splitsing in hoofd- en parallelrijbaan.

6.4.4

Invoeren maatregel voor opvullen kruizen (punt 5)

Bij signalering kan het voorkomen dat een traject afgezet moet worden langer dan drie portalen. Deze rode kruizen moeten dan in meerdere keren op de weg gezet worden. Hiervoor zijn aparte maatregelen nodig in SPIN. Onderstaand de instructie hoe deze ingevoerd dienen te worden.

5. Afsluiten hoofd- of parallelrijbaan of verbindingsweg																																																					
Opvullen van kruizen																																																					
(Geldt bij afsluiting van HRL, HRR, M-, N-, X- of Y-baan én VERBINDINGSWEG)																																																					
Opvulling van de kruizen (Let op dit is het tweede deel van een maatregel)																																																					
VAN LOCATIE EN NAAR LOCATIE																																																					
Van locatie Wegnummer: * A2 Wegzijde: * Li Van km: * 202,00 Van: * Maastricht-Noord Tussen: * Grathem					Naar locatie Wegnummer: * A2 Wegzijde: * Li Tot km: * 197,400 Naar: * Eindhoven En: * Weert-Noord					Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Vul bij "van" en "naar" bij wegzijde de locatie van het wegvak in dat gevuld moet worden met kruizen Maatregel max +/-7km i.v.m. schem. Kaart 																																											
DWARSPROFIEL																																																					
VL 1 2 3 4 5 6 7 8 VR 										Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Het betreft de opvulling van kruizen, dus enkel rode kruizen invoeren 																																											
Dwarsprofiel: op de hoofdrijbaan liggen 2 rijstroken. Deze zijn beiden dicht																																																					
COMPLETE WEGAFSLUITING																																																					
Complete wegafsluiting: * <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nee Doorgang hulpdiensten: <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nee Wegnummer: * Wegzijde: * Vanaf km: *										Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Niet invoeren (i.v.m. dat dit het tweede deel van de maatregel is en het dwarsprofiel i.c.m. "van" en "naar" locatie de afsluiting weergeeft) 																																											
Complete wegafsluiting "nee"																																																					
TABBLAD TOE-/ AFRITTEN (VILD)																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>[Toe-/afritten (VILD)]</th> <th>[Toe-/afritten]</th> <th>[Verkeersstroom]</th> <th>[Omleidingen]</th> <th>[Bijlagen]</th> <th>[DKIPS]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nummer</td> <td>Type</td> <td>Naam</td> <td>Wegnummer</td> <td>DVK letter</td> <td>Afgesloten</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Afrit</td> <td>Bosserhof</td> <td>A2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Toert</td> <td>Bosserhof</td> <td>A2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Afrit</td> <td>Sint Joost (N276) 44</td> <td>A2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Toert</td> <td>Sint Joost (N276) 44</td> <td>A2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Toert</td> <td>Maastricht 43</td> <td>A2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>										[Toe-/afritten (VILD)]	[Toe-/afritten]	[Verkeersstroom]	[Omleidingen]	[Bijlagen]	[DKIPS]	Nummer	Type	Naam	Wegnummer	DVK letter	Afgesloten	1	Afrit	Bosserhof	A2		<input type="checkbox"/>	2	Toert	Bosserhof	A2		<input type="checkbox"/>	3	Afrit	Sint Joost (N276) 44	A2		<input type="checkbox"/>	4	Toert	Sint Joost (N276) 44	A2		<input type="checkbox"/>	5	Toert	Maastricht 43	A2		<input type="checkbox"/>	Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> Hier alleen afgesloten af- en toeritten en verbindingswegen aanvinken als dit niet in de inleidende maatregel kan 	
[Toe-/afritten (VILD)]	[Toe-/afritten]	[Verkeersstroom]	[Omleidingen]	[Bijlagen]	[DKIPS]																																																
Nummer	Type	Naam	Wegnummer	DVK letter	Afgesloten																																																
1	Afrit	Bosserhof	A2		<input type="checkbox"/>																																																
2	Toert	Bosserhof	A2		<input type="checkbox"/>																																																
3	Afrit	Sint Joost (N276) 44	A2		<input type="checkbox"/>																																																
4	Toert	Sint Joost (N276) 44	A2		<input type="checkbox"/>																																																
5	Toert	Maastricht 43	A2		<input type="checkbox"/>																																																
OVERIGE OPMERKINGEN																																																					
Invoeren: <ul style="list-style-type: none"> In principe hinderklasse 1, tenzij af- en toeritten worden aangevinkt in deze maatregel, dan hinderklasse van de omleiding aangeven Het kan zo zijn dat deze tweede of derde maatregel nodig is op ongesignaleerde wegen, omdat anders de af- en toeritten niet naar voren komen Af-, en toeritten en verbindingswegen die eerder dichtgaan en daarvoor een aparte maatregel hebben, worden hier niet aangevinkt 																																																					

Figuur 10: Voorbeeld invoeren maatregel voor het opvullen van kruizen.

6.4.5

Omleidingsroute

Zie paragraaf 5.4 voor instructies over het invoeren van een omleiding. Aanvullend daarop de volgende zaken:

- Bij veld "tekstuele beschrijving ten behoeve van publiekscommunicatie" bij VTA de volgende tekst invoeren "omleiding via aansluiting "WEGNUMMER NUMMER AANSLUITING en NAAM AANSLUITING" Bijvoorbeeld "omleiding via A2 aansluiting (34) Valkenswaard".

6.5 Verkeersmaatregelen op N-wegen invoeren

Het invoeren van verkeersmaatregelen op N-wegen vergt een aantal specifieke aandachtspunten. Deze staan hieronder beschreven.

6.5.1 Invoeren "van"- "naar"- locatie

Een verkeersmaatregel in SPIN geldt altijd in één richting. Daarom kan bij de van-naar locatie, bij wegzijde, nooit "beiden" ingevoerd worden³².

6.5.2 Invoeren dwarsprofiel

In het dwarsprofiel wordt geen pijl omlaag of dubbele pijl meer gezet. Deze zullen op termijn verwijderd worden in SPIN. De maatregel wordt ingevoerd per richting, zodat tegenverkeer niet relevant is in de maatregel. De maatregel op de andere richting wordt immers gecommuniceerd in een andere maatregel.

6.5.3 Vluchtstrook/ berm maatregelen

Deze worden ingevoerd zoals bij A-wegen m.u.v. een rood kruis op de vluchtstrook rechts (tenzij er wel een vluchtstrook langs de N-weg ligt). Gebruik hierbij wel het figuurnummer uit de CROW 96B.

6.5.4 Maatregelen op 2x1 wegen in 2 richtingen

Op 2x1 wegen (zonder fysieke scheiding van de rijbanen), hebben verkeersmaatregelen die op de rijstrook plaatsvinden impact op beide richtingen. Het verkeer op de rijstrook waar de maatregel staat, moet via de rijstrook van de tegengestelde richting de afzetting passeren. Afhankelijk van het type maatregel, dienen hiervoor 1 of 2 maatregelen ingediend worden, zoals hieronder beschreven.

Verkeer geregeld

Als het verkeer bij de afzetting geregeld wordt met een verkeerslicht of verkeersregelaar, dan heeft het verkeer op de tegengestelde richting ook hinder van deze verkeersmaatregel. Dit verkeer moet immers wachten op het verkeer uit tegengestelde richting. In dit geval wordt de maatregel in beide richtingen ingevoerd in SPIN. Dus 2 afzonderlijke maatregelen (één per rijrichting) invoeren. Geef de hinderklasse mee van de vertraging die de maatregel oplevert. Voer in het dwarsprofiel alleen een groene pijl in bij beide maatregelen.

Verkeer niet geregeld

Als het verkeer niet geregeld wordt, heeft het verkeer uit de richting waar geen afzetting staat, vrijwel geen overlast van de verkeersmaatregel. In deze richting staat hooguit een snelheidsbeperking en waarschuwbord. In deze situatie hoeft de maatregel enkel ingevoerd te worden voor de wegzijde waar deze maatregel aangevraagd is. Zet op de schematische kaart wel de borden voor de andere richting en geef in het opmerkingenveld aan dat er geen maatregel ingediend is voor de andere richting). *Dit kan alleen als een maatregel in de tegenrichting geplaatst is. In alle andere gevallen dient voor de snelheidsbeperking/ waarschuwborden gewoon een maatregel gepland te worden).*

6.5.5 Afsluitingen

Bij N-wegen met af- en toeritten (en verbindingswegen) geldt de invoermethode zoals beschreven bij de A-wegen, m.u.v. het CROW-figuurnummer.

Bij een afsluiting van een hoofdrijbaan vanaf verkeerslichten/ rotonde wordt anders ingevoerd. De van-naar locatie betreft de exacte locatie van de volledige afsluiting.

³² De mogelijkheid om "beiden" in te voeren, wordt bij een toekomstige release verwijderd

(dus niet vanaf een eventuele inleiding waar op het kruispunt bepaalde voorsorteervakken worden afgesloten). Het dwarsprofiel bestaat dan enkel uit rode kruisen. Complete wegafsluiting hoeft hier niet gebruikt te worden.

Kruisende wegen die open of juist gesloten zijn, komen niet apart in SPIN (zolang dit geen Rijkswegen zijn). Dit is een verantwoordelijkheid van de andere wegbeheerder. In de overkoepelende fase van de afsluiting wordt gezet welke kruisende wegen open/ gesloten zijn (actie LTP).

6.5.6 *Verkeersmaatregelen op parallelwegen & fietspaden*

Parallelwegen/ fietspaden (dus geen parallelbanen) liggen in de meeste gevallen langs N-wegen. Het plannen van verkeersmaatregelen op de parallelwegen kan leiden tot verkeerde communicatie, omdat SPIN deze wegen niet kent. Het afsluiten van een parallelweg, kan in de communicatie naar voren komen als een afsluiting van een rijstrook op de hoofdrijbaan (de N-weg zelf).

De wens is om de parallelwegen op te nemen in SPIN, zodat ook hier gepland kan worden. Tot die tijd is afgesproken om het vakje "vrijgeven voor communicatie" uit te vinken³³, de hinderklasse op "0" en de hindercategorie op "E" te zetten³⁴.

6.6 **Landgrens overschrijdende maatregelen**

Bij landgrens overschrijdende verkeersmaatregelen is het niet mogelijk de maatregel in het buitenland in te tekenen in SPIN.

Bij een rijstrookafsluiting/ volledige afsluiting tekent de opdrachtnemer alleen het deel in Nederland, met een toelichting (tekening) op de opbouw/ afbouw aan de andere kant van de grens.

Als de afsluiting in het buitenland geplaatst wordt, is het noodzakelijk een maatregel met het afgesloten wegvak in te dienen voor het Nederlandse gedeelte. De maatregel moet worden aan- en afgemeld bij de verkeerscentrale, zodat de afsluiting goed in communicatie komt.

In de bijlage dient de afstemming met de wegbeheerder in Duitsland/ België gezet te worden.

³³ Dit blijkt momenteel nog niet voldoende. Zet daarom de hinderklasse op 0 en de hindercategorie op E

³⁴ Om te voorkomen dat deze maatregelen wel getoond worden op de planning(en) die wekelijks verstuurd worden zal, in het filter van de planning in SPIN hinderklasse 0 "uitgevinkt" moeten worden.

7 Werkafspraken VWM-Regio i.r.t. SPIN

VWM is een belangrijke partner in het uitvoeringstraject van geplande verkeersmaatregelen. Dit hoofdstuk gaat in op werkafspraken tussen VWM en de regionale planners i.r.t. verkeersmaatregel.

7.1 Controle verkeersmaatregelen door Weginspecteurs (WIS)

VWM controleert verkeersmaatregelen voor de regio. Dit kan op aanwijzing van de verkeersloketten, of op basis van verkeersmaatregelen die ze tegenkomen. Als de KTP wil dat specifieke maatregelen gecontroleerd worden door de Weginspecteur, dan zet hij in SPIN bij de maatregelen het vakje "overleg gewenst" op "ja". De senior wegininspecteurs hebben een account waarop ze deze maatregelen uit SPIN kunnen halen en kunnen verdelen onder de wegininspecteurs.

Daarnaast krijgen wegininspecteurs een wekelijks overzicht van alle geplande verkeersmaatregelen. Dit overzicht genereert een KTP via een excel-tool. Deze excel-sheet geeft ook een link naar de schematische kaart. (die momenteel nog niet werkt). Dit overzicht wordt elke week verstuurd aan de MOA's van de betreffende VWM-afdeling.

CROW-controle-app voor wegininspecteurs

Om de verkeersmaatregelen te kunnen controleren maakt VWM gebruik van een speciale app. De CROW-controle-app, ondersteunt de WIS bij het toetsen van standaard maatregelen op basis van het figuurnummer. Hier wordt geen gebruik gemaakt van de schematische kaart van SPIN.

Als een wegininspecteur opmerkingen heeft op verkeersmaatregelen, zet hij dit in de app. Vanuit de app wordt een mail verstuurd richting het algemene e-mailadres van het verkeersloket. De wegininspecteur heeft procedureel twee keuzes te maken:

- 1) Gewenst actietermijn van het verkeersloket:
 - a) Directe actie vereist
 - b) Binnen 5-10 werkdagen
- 2) Terugkoppeling gewenst aan WIS
 - a) Ja
 - b) Nee

Indien terugkoppeling gewenst is bij 1a, dan verzend het verkeersloket zo snel mogelijk maar uiterlijk binnen 2 werkdagen een reactie aan de betreffende wegininspecteur. Anders volstaat de 5-10 werkdagen.

Het is aan het verkeersloket de melding wel of niet door te sturen aan het IPM-team. Dit staat los van de terugkoppeling en gewenste actietermijn. Projectteams worden geïnformeerd in volgende situaties:

- (éénmalige) zware afwijking die veiligheid of doorstroming negatief beïnvloed heeft;
- Structureel voorkomen van kleine afwijkingen bij dezelfde opdrachtnemer.

7.2 Plannen Weginspecteurs voor verkeersstops bij VWM

Het inplannen van de wegininspecteurs is de verantwoordelijkheid van VWM. De medewerker verkeersstops bij de verkeersloketten heeft één aanspreekpunt vanuit VWM, die zorgt voor de afhandeling van de verkeersstop binnen VWM.

Onderstaande werkwijze is tot stand gekomen in overleg met de MOA's van de drie VWM-afdelingen:

- De (uiterste) indientermijn voor verkeersstops is 12 werkdagen voor de week van uitvoering;
- De medewerker, die verkeersstops behandelt bij het verkeersloket, zet de ingediende verkeersstops (uit SPIN) uiterlijk de vrijdag na de uiterste indientermijn door naar één van de drie MOA's. Dit gaat door middel van een rapportage uit SPIN met daarin een overzicht van alle aangehouden en geplande verkeersstops;
- Per VWM-afdeling (Randstad/ Zuid/ Noordoost) is één MOA het aanspreekpunt voor de verkeersstops. Dit zijn:
 - vks-randstad@rws.nl voor Randstad (WNN, WNZ en MN-zuid);
 - vks-non@rws.nl voor NoordOost (MN-noord, NN en ON);
 - VKS-ZN@rws.nl voor Zuid (ZN en ZD).
- De drie MOA's kijken eerst of de verkeersstops in hun eigen (VWM-)regio knelpunten opleveren (qua planning WIS) en overleggen vervolgens of de verkeersstops landelijk gepland kunnen worden (qua planning WIS);
- Binnen 5 werkdagen geven de MOA's bij de verkeersloketten aan of de verkeersstops gepland kunnen worden;
- Als er onvoldoende capaciteit beschikbaar is bij de weginspecteurs, treden de MOA's in overleg met de verkeersloketten;
- Het verkeersloket informeert de WIS over de verkeersstop (CC algemene verkeersstopadres VWM-regio). Hierbij levert de planner de volgende informatie aan:
 - Locatie;
 - Datum en tijdstip;
 - Contactpersoon aannemer (tijdens de verkeersstop);
 - Maatregelnummer;
 - Eventueel een nadere toelichting;
 - Schematische kaart.
- De verkeersloketten communiceren het (niet) doorgaan van de verkeersstop vervolgens uiterlijk een week voor de week van uitvoering aan de opdrachtnemers;
- Verkeersstops die eerder worden ingediend, gaan mee in het wekelijks proces en hebben tot op zekere hoogte prioriteit boven later ingediende verkeersstops;
- In onderstaand figuur is het proces schematisch weergegeven;
- Bij ziekte/ uitval van een WIS verzorgt VWM de informatievoorziening naar de vervangende WIS.

	Week 1							Week 2							Week 3							Week 4						
	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
Uiterste indientermijn VKS door ON			*																									
VKL toetst VKS en bijbehorende maatregelen																												
Uiterste moment dat VKL VKS doorzet naar MOA																												
MOA bekijkt planning VKS in eigen regio																												
3 landelijke aanspreekpunten MOA bespreken planning																												
MOA geeft terugkoppeling aan VKL of VKS door kan gaan																												
Eventueel bespreken MOA's met VKL prioritering VKL																												
VKL communiceert aan ON of VKS doorgaat																												
Week van uitvoering VKS																												
VKL = Verkeersloket																												
VKS = Verkeersstop																												
MOA = Medewerker Operationele Advisering																												
ON = Opdrachtnemer																												
* = uiterste indientermijn is 12 werkdagen voor de week van uitvoering																												
Verdere afspraken:																												
Eerder ingediende VKS hebben voorrang onder voorbehoud van belangrijkere projecten																												
Regio's gaan niet zelf shoppen voor Weginspecteurs																												

Annuleren verkeersstop

Als een verkeersstop geannuleerd wordt door opdrachtnemer (die belt met verkeersloket) en al wegininspecteurs gepland staan in SPIN, dan informeert het verkeersloket de betreffende wegininspecteurs, om te voorkomen dat deze te laat de informatie doorkrijgen. Als nog geen wegininspecteurs gepland staan, geeft het verkeersloket dit door aan de MOA.

Indien verkeersloket niet bereikbaar is, neemt opdrachtnemer contact op met de wegininspecteur. Als hij deze niet kan bereiken, belt de opdrachtnemer met de verkeerscentrale en informeert deze de betreffende wegininspecteurs.

In paragraaf 4.2 is informatie te vinden over de aanvraagprocedure en de eisen aan verkeersstops.

7.3 Verkeerscentrale

7.3.1 Verkeersloket - wegverkeersleider

De wegverkeersleider van de verkeerscentrale kan een terugkoppeling geven op verkeersmaatregelen die in de nacht behandeld zijn. Deze terugkoppeling kunnen zij plaatsen in het opmerkingenveld van de maatregel in SPIN. De wegverkeersleider zet dan een vinkje bij "planner". Alle medewerkers van het betreffende verkeersloket krijgen dan de melding. De KTP kan dit de volgende dag teruglezen.

Het is wenselijk om te zorgen dat een signaal afgegeven wordt door SPIN aan de KTP, zodat duidelijk is dat de verkeerscentrale een opmerking heeft toegevoegd. Vanuit de verkeerscentrale is aangegeven dat een terugkoppeling vanuit het verkeersloket naar de wegverkeersleider in principe niet noodzakelijk is.

Om te zorgen dat de verkeersloketten op de hoogte zijn van bijzonderheden, is afgesproken dat wegverkeersleiders de verkeersloketten informeren via het KCO, door dit te vermelden in de SPIN-logging. Zeer ernstige zaken (bijvoorbeeld maatregel ingrijpend moet aanpassen om veilig geplaatst te krijgen) dienen tevens gemeld te worden in UDLS/shiftjournaal en vinden via dit weg het KCO en de verkeersloketten

7.3.2

Regio – OVK Verkeerscentrale

Bij werk in uitvoering waarbij is besloten dat er geen regelscenario is voorgeschreven, kan de inzet van een of meerdere DRIP's gewenst zijn. Onderstaande geeft de procedure en werkafspraken weer, over wie verantwoordelijk is voor de teksten en de configuratie in CDMS bij het inzetten van DRIPS's bij werk in uitvoering zonder regelscenario's: .

- 1) ON stelt DRIP aanvraag op en dient die tegelijk met SPIN-aanvraag in
- 2) Regio stuurt DRIP aanvraag inclusief bijbehorend SPIN nummer, tijdsvenster en eventueel nummer/letter van omleidingsroute naar OVK mailbox van de regionale verkeerscentrale;
- 3) OVK checkt DRIP teksten / OVK helpt bij bedenken van DRIP tekst
- 4) OVK programmeert teksten in CDMS
- 5) OVK maakt item aan in DVM-agenda met SPIN nummer, tijdsvenster en DRIP tekst.
- 6) Regio verzoekt aannemer bij aanmelden werkzaamheden even te laten melden dat we hebben afgesproken dat er een DRIP ingezet wordt.

8 Uitvoering van verkeersmaatregelen

De manier van uitvoeren van verkeersmaatregelen is vastgelegd in de CROW 96a/b en aanverwante CROW-publicaties. Daarnaast bestaan diverse factsheets e.d. die in het Operationeel Platform Maatregelen Werk in Uitvoering (OPMWIU) worden opgesteld. Deze zijn te vinden op de [vpr](#) en de [yka](#) site³⁵. Bovenstaande documenten zijn leidend. Voor enkele zaken is de uitvoeringsmethode niet uniform of onduidelijk. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op dergelijke zaken.

8.1 Afplakken bewegwijzering

Dit is opgenomen in een erratum op de CROW-publicatie "omleidingen en tijdelijke bewegwijzering"

8.2 Plaatsen en verwijderen borden bij afsluitingen

Bij afsluitingen van rijbanen, verbindingswegen en toe- en afritten dient de opdrachtnemer een omleidingsroute in te stellen. Bij elke in te stellen omleidingsroute moeten tekstborden worden toegepast.

Tijdelijke bewegwijzeringborden, routeborden, et cetera, benodigd ten behoeve van de omleidingsroutes, dienen uiterlijk 24 uur voor start uitvoering, voor de ingebruikneming van de omleidingsroute afgedraaid of geblindeerd geplaatst worden en moeten zijn verwijderd binnen twee werkdagen nadat de route buiten gebruik is gesteld. De borden dienen zo kort mogelijk voor de daadwerkelijke afsluiting te worden opgedraaid en na afloop van de omleiding dienen de borden (incl. vooraankondigingsborden) zo snel mogelijk te worden afgedraaid, zodat voorkomen wordt dat verkeer onterecht de omleidingsroute volgt.

Indien een hoofd-/parallelrijbaan, verbindingsweg of toe-/afrit ten behoeve van de werkzaamheden wordt afgesloten dient de opdrachtnemer vooraankondigingsborden te plaatsen. Ook bij hinder door verkeerssysteem wordt vooraankondiging geplaatst

De vooraankondigingsborden moeten minimaal 14 (week)dagen vóór de betreffende afsluiting geplaatst worden. De vooraankondiging dient zo geplaatst te worden, dat deze alleen zichtbaar is voor het betreffende verkeer. Dus wanneer een afrit wordt afgesloten, wordt de vooraankondiging ruim na het puntstuk geplaatst. De vooraankondigingsborden moeten zijn verwijderd direct na afronding van de werkzaamheden.

8.3 Plaatsen TRS-en

In het contract staan enkele belangrijke zaken over TRS-en. Gezien de onbekendheid, zijn enkele belangrijke items hier genoemd³⁶:

- TRS moet in 10 minuten kunnen worden opgebouwd;
- Tijd tussen het in- en uitschakelen van twee opeenvolgende TRS mag maximaal 5 minuten zijn;
- TRS wordt niet langer dan 30 minuten voor aanvang van de werkzaamheden geplaatst. Binnen 30 minuten na afloop van de maatregel, moet de TRS verwijderd worden;

³⁵ De vka-site bevat afspraken die door het bestuur van RWS zijn vastgesteld en vaak van toepassing zijn op contracten. De vpr-site betreft meer een toelichting/ uitwerking van richtlijnen. Deze sites zijn alleen via het RWS-netwerk te bereiken

³⁶ De contractteksten zijn leidend qua eisen van de TRS-en

- Voor een TRS hoeft geen aparte SPIN-aanvraag gedaan te worden. De TRS mag een half uur voor de aanvang van de maatregel (volgens SPIN) geplaatst worden.

8.4 Uitvoering verkeersmaatregelen

Stationaire afzettingen die voor een hele nacht gepland staan, mogen starten op het moment dat het aangevraagde tijdsblok gaat lopen. Mocht een aannemer aanmerkelijk later (vanaf 1 uur) van start willen gaan, dient de betreffende verkeerscentrale daarvan op de hoogte worden gebracht.

9 Afstemming andere wegbeheerders/ hulpdiensten/ derden

Afstemming van werkzaamheden is noodzakelijk als deze leiden tot gevolgen bij andere wegbeheerders, hulpdiensten of OV-diensten. Ook moet de weggebruiker/ omgeving juist geïnformeerd worden over de te verwachten hinder. Conform de standaardcontracten is de opdrachtnemer verantwoordelijk voor bouwcommunicatie en Rijkswaterstaat voor de hindercommunicatie (*geen contractterm*) en publiekscommunicatie.

9.1 Publiekscommunicatie

De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor de publiekscommunicatie. Publiekscommunicatie heeft als doel een zichtbaar en herkenbaar Rijkswaterstaat neer te zetten en op uniforme wijze eenduidige informatie over Rijkswaterstaat, de werkzaamheden en de daardoor veroorzaakte hinder, te verstrekken.

Publiekscommunicatie richt zich onder andere op de volgende doelgroepen:

- 1) Potentiële weggebruikers;
- 2) Omwonenden (bewoners, bedrijven en instellingen van aan- en omliggende wijken, dorpen en gemeenten);
- 3) Belangengroepen.

Voor publiekscommunicatie wordt gebruik gemaakt van onder andere mailings, factsheets, persberichten etc.³⁷

9.2 Bouwcommunicatie

De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor bouwcommunicatie. Bouwcommunicatie heeft als doel het afstemmen (onderling aanpassen van activiteiten of plannen) van de werkzaamheden met de doelgroepen voor bouwcommunicatie en het informeren van weggebruikers tijdens de werkzaamheden.

Bouwcommunicatie richt zich onder andere op de volgende doelgroepen:

- 1) Daadwerkelijke gebruikers van de betreffende weg of vaarweg;
- 2) Bewoners van direct aanliggende percelen;
- 3) Bedrijven en instellingen van direct aanliggende percelen;
- 4) Hulpverlenings- en OV-diensten;
- 5) Gemeenten;
- 6) Provincies;
- 7) Weg- en vaarwegbeheerders;
- 8) Brandstofverkooppunten.

Voor bouwcommunicatie wordt gebruik gemaakt van onder andere de volgende communicatiemiddelen:

- 1) Vooraankondigingsborden;
- 2) Informatiewagens;
- 3) Mobiele DRIP's;
- 4) Informatieborden.

³⁷ Ook de maatregelen en fase voor A-B- en C-werken genereren publiekscommunicatie. Dit ligt bij de regio, eventueel in overleg met de omgevingsmanager.

Het verkrijgen van toestemming van een andere wegbeheerder voor het uitvoeren van werkzaamheden valt onder bouwcommunicatie³⁸.

9.3 Hindercommunicatie

Het communiceren van de hinder, valt onder hindercommunicatie. De MTP van RWS verzorgt de communicatie rond om de afsluitingen door wekelijks een overzichtslijst van geplande afsluitingen en SLOT's rond te sturen aan de stakeholders. Door dit overzicht krijgen andere wegbeheerders een overzicht van alle afsluitingen die de komende 4 weken plaatsvinden, daarnaast is het een controle om te zien of opdrachtnemers hebben afgestemd.

9.4 Communicatie met hulpdiensten

Momenteel worden afsluitingen en werkzaamheden niet standaard gecommuniceerd met hulpdiensten. Het vinkje "doorgang hulpdiensten" zorgt niet voor een informatiestroom richting hulpdiensten. RWS is verantwoordelijk voor hindercommunicatie, dus informeert de hulpdiensten. Echter zouden deze al op de hoogte moeten zijn, omdat de opdrachtnemer de verplichting heeft om zijn werk af te stemmen met hulpdiensten (bouwcommunicatie).

RWS voldoet aan de verplichting van hindercommunicatie door de overzichtslijst van de geplande afsluitingen en SLOT's te versturen aan de hulpdiensten. Zie voor meer informatie paragraaf 1.2.

9.5 Omleiding andere wegbeheerder via Rijksweg

Bij werken van andere wegbeheerders komt het met regelmaat voor dat omleidingsroutes via de wegen van RWS lopen. De omleidingsroutes van deze wegbeheerders mogen niet conflicteren met afsluitingen van Rijkswegen of bij werkzaamheden op Rijkswegen met kans op grote hinder. Om dit te voorkomen moeten de omleidingen van andere wegbeheerders in SPIN gezet worden, door de MTP. In Bijlage A is te vinden hoe een dergelijke omleidingsroute ingevoerd kan worden.

9.6 Omleiding via/ borden op een weg andere wegbeheerder

Op het moment dat een opdrachtnemer borden wil plaatsen/ een omleiding wil zetten/ een complete maatregel wil plaatsen op/ via het wegennet van een andere wegbeheerder is hij verplicht dit af te stemmen en toestemming te verkrijgen met/ van de betreffende wegbeheerder.

³⁸ Als contractueel andere afspraken zijn gemaakt en het projectteam de afstemming op zich neemt, dan gelden de contractafspraken. Deze taak ligt echter niet bij de regio

10 Instructie SPIN/ Problemen SPIN

10.1 Instructies SPIN

Op www.rws.nl/spin staan instructiefilms over het gebruik van SPIN. De films zijn ook te raadplegen via onderstaande links:

- Inloggen in SPIN: <http://www.youtube.com/watch?v=IqUAb7eIqw>
- Een maatregel invoeren in SPIN:
<http://www.youtube.com/watch?v=43-RmvLuHSk>
- Een omleiding toevoegen aan een maatregel
<http://www.youtube.com/watch?v=KCWTjUyXpzE>
- Een maatregel indienen in SPIN:
<http://www.youtube.com/watch?v=zhH2imRzSH0>

Daarnaast beschikt SPIN over een help-functie, welke u na het inloggen kunt raadplegen. Deze bevat de complete gebruikershandleiding.

Aanmaken filters in SPIN

Door het aanmaken van filters, kan je op een snelle manier bepaalde zoekcriteria vastleggen en later weer oproepen. Alle nieuwe WVL's krijgen in de introductiefase standaard een toelichting over SPIN. Daarin wordt specifiek aandacht besteed aan het instellen van filters.

Aandachtspunten snelfilters:

- Na activeren van een snelfilter kan deze uitgezet worden, via rechtermuisknop, snelfilter en "snelfilter wissen";

Instructie invullen verkeersmaatregelen

De instructie voor het invoeren van verkeersmaatregelen staat in hoofdstuk 6.

10.2 Vragen over uniform werkproces planners SPIN

Bij vragen over het uniform werkproces kan in eerste instantie contact gezocht worden met het verkeersloket. Als dit niet tot een bevredigend resultaat leidt, dan kan contact gezocht worden met de projectleiders van de uniformering SPIN.

10.3 Technische problemen SPIN

Een opdrachtnemer of planner kan tegen verschillende problemen aanlopen bij het werken met SPIN. Het kan om de volgende zaken gaan:

- 1) Performance problemen;
- 2) SPIN onbereikbaar;
- 3) Andere foutmeldingen in SPIN;

Problemen als opdrachtnemer

De opdrachtnemer heeft geen direct meldpunt bij functioneel beheer van SPIN. Dit verloopt via de contactpersoon van het verkeersloket. Probeer indien mogelijk/relevant om een printscreen te maken van de foutmelding en deze toe te zenden aan het verkeersloket. Deze zetten de melding door.

Problemen als planner RWS

Het verkeersloket meldt problemen bij de MKO-servicedesk. Maak indien van toepassing printscreens van de foutmelding en het maatregelnummer en geef tekstueel aan wat er misgaat.

Vragen, inloggegevens, wensen en overige accountaanvragen kunnen bij het Loket Functioneel beheer Verkeerssystemen gemeld worden (via Facilitator of via loket-fb-vwm@rws.nl). Vanuit het Loket wordt dan bepaald wie bij Functioneel Beheer de vraag, wens of accountverzoek in behandeling neemt. Zo is de afhandeling van meldingen binnen Functioneel Beheer niet meer persoonsafhankelijk.

Het Loket Functioneel beheer Verkeerssystemen beoordeelt de ingekomen melding en organiseert een antwoord. Bij ingediende wijzigingen is het goed te weten dat er een Integraal Gebruikers Overleg is. Dit orgaan bepaalt periodiek welke wensen gerealiseerd gaan worden.

Medewerkers Verkeerscentrales (account aanvragen)

Voor medewerkers van de verkeerscentrales is het mogelijk om in één keer accounts voor MTM, UDLS, SPIN en Tracking & Tracing aan te vragen. Dit kan via een formulier dat [hier](#) te vinden is (http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis_en_Vakmanschap/Kennisvelden/Wegverkeer/Dynamisch_Verkeersmanagement_DVM/DVM_Systemen/Autorisaties/). Dit kan door de gerechtigde collega's (zie de site) bij Contactcenter MKO ingediend worden.

10.4 Ondergrond/ VILD (in SPIN) niet conform werkelijkheid

Er kunnen zich diverse problemen voordoen met betrekking tot locatie en ondergrond:

- Schematische kaart klopt niet met de werkelijkheid (bijvoorbeeld: portalen ontbreken/ rijstroken teveel of te weinig/ niet juiste weergave van het aantal Matrixsignaalgevers);
- Fouten in de VILD-locatie;
- Op het tabblad af- en toeritten ontbreken bepaalde verbindingswegen en/ of af- en toeritten

De opdrachtnemer stuurt bovenstaande problemen met alle relevante screenshots per mail naar de contactpersoon van het verkeersloket. Deze stuurt de melding door naar MKO, met het verzoek dit neer te leggen bij de applicatiemanager.

10.5 Netwerkwijziging

Op het moment van een langdurig tijdelijke of definitieve wijziging (extra rijstroken o.i.d.) in het netwerk, dient dit netwerk aangeleverd te worden aan het NWB. [Hier](#) is te vinden, hoe de informatie aangeleverd moet worden en welke termijnen hiervoor gelden.

10.6 Wachtwoord vergeten/ kwijt

Indien de opdrachtnemer een account wil (de)activeren kan hij terecht bij het betreffende verkeersloket. De opdrachtnemer kan zijn (vergeten) wachtwoord opvragen. Een account wordt na 90 dagen niet inloggen gedeactiveerd.

10.7 Wensenlijst SPIN

Wensen kunnen ingediend worden bij de voorzitter van de landelijke gebruikersoverleggen (Q-overleg/ verkeerslokettenoverleg). Deze legt ze voor in het betreffende overleg en dient de betreffende wensen na accordering in bij functioneel beheer. Opdrachtnemers kunnen hun wensen via Bouwend Nederland kenbaar maken of via hun contactpersonen bij Rijkswaterstaat. Deze wensen komen terug in het integrale gebruikersoverleg.

11 Definitie/ begrippenlijst

Bestek: Een bestek heeft bij RWS regulier de benaming "contract". Enkel omdat in SPIN gesproken wordt van een bestek, is deze term in dit document aangehouden.

Bouwcommunicatie: Bouwcommunicatie heeft als doel het afstemmen (onderling aanpassen van activiteiten of plannen) van werkzaamheden met de doelgroepen voor bouwcommunicatie en het informeren van weg- en vaarweggebruikers tijdens werkzaamheden.

Inleidende ruimte is de ruimte die vooraf gaat aan het werkvak. 3 functies voor de weggebruiker: informeren, waarschuwen en instellen van verboden en geboden.

KTP: Korte termijn planner. De korte termijn planners van een regio/ district vormen samen het verkeersloket.

LTP: Lange termijn planner (soms de verkeerskundige)

MOA: Medewerker Operationele Advisering (van VWM)

MTP: Middellange termijn planner (soms de verkeerskundige)

OVD: Officier van Dienst

Parallelbaan: een rijbaan op/ van de autosnelweg, die naast een doorgaande rijbaan ligt. Een dergelijk baan ligt vaak in knooppunten of bij grote steden bij veel af- en toeritten (bijvoorbeeld A2 en A12 bij Utrecht en de A2 bij Eindhoven en Den Bosch). Deze rijbaan is gewoon een autosnelweg net als de hoofdrijbaan. Dit in tegenstelling tot een **parallelweg**.

Parallelweg: een weg die naast een n-weg (eventueel ook langs A-weg) ligt en een ander type verkeer faciliteert (fietsers/ landbouwverkeer/ lokaal verkeer etc). Het betreft hier geen autoweg of autosnelweg.

SLOT: Een SLOT is een project specifieke periode waarbinnen Rijkswaterstaat het acceptabel acht dat capaciteit aan een specifiek gedeelte van het wegennet wordt onttrokken voor Werkzaamheden met een hindercategorie A, B of C.

TRS: Tijdelijke Rijbaansignalering. Dit is gelijk aan de merknaam MRS (Mobile Rijbaansignalering) van sommige leveranciers.

VensterTijden Afsluitingen (VTA): De VTA zijn door Rijkswaterstaat onafhankelijk van een specifiek project bepaalde, en tussen aangegeven begin- en eindpunten, vastgestelde periodes, waarbinnen Rijkswaterstaat acceptabel acht, dat een specifiek weggedeelte (zoals toe- en afritten, verbindingswegen en tunnels) afgesloten wordt voor werkzaamheden, die ten hoogste in hindercategorie D vallen.

Verbindingsweg: Een verbindingsweg betreft een verbindingsweg op het moment dat deze een dvk-letter heeft (en geen af-/ toerit of parallelbaan betreft). Het kan zijn dat dit in bepaalde gevallen een hoofdrijbaan betreffen. Het is aan de regio om deze uit te sluiten (indien gewenst) van de VTA's.

Verkeersloket: Alle korte termijn planners van een district of regio.

VWM: Organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat: **V**erkeer en **W**ater**M**anagement

WerkBare Uren (WBU): De WBU zijn door Rijkswaterstaat vooraf bepaalde periodes (momenten/tijdstippen), waarin tussen bepaalde begin- en eindpunten rij- en/of vluchtstroken aan het wegennet kunnen worden onttrokken voor bepaalde werkzaamheden. Waarbij maximaal hinderklasse 1 kan ontstaan.

Werkdag: Maandag t/m vrijdag.

Werkruimte: is het gebied binnen het werkvak waar wegwerkers werkzaamheden mogen uitvoeren en waar materiaal en materieel mag worden geplaatst. De werkruimte wordt aan de kop en de langszijde door de veiligheidsruimte afgeschermd van respectievelijk de inleidende ruimte en de verkeersruimte.

Werkvak: deel van de rijbaan dat wordt onttrokken. Het begin van het werkvak is het eerste fysieke object dat geplaatst is op de rijbaan (bijvoorbeeld actiewagen, botsabsorber, barri r)  f de plaats van het eerste rode kruis.

Werkvenster: een generieke periode waarbinnen RWS het acceptabel acht dat capaciteit van een specifiek gedeelte van het wegennet wordt teruggebracht tot één rijstrook, waarbij maximaal 15 minuten vertraging mag optreden voor de weggebruiker. Deze verkeersmaatregelen worden qua flankerende verkeersmaatregelen altijd als hinderklasse 1 beschouwd, maar moeten in de aanvraag wel als hinderklasse 2 worden aangevraagd.

WIS: Weginspecteur van Rijkswaterstaat

WVL: Wegverkeersleider in de verkeerscentrale

Bijlage A Omleiding werken derden over Rijksweg

Om een omleiding van een andere wegbeheerder in te kunnen voeren dient een fase aangemaakt te worden door de MTP. In deze fase dienen de volgende zaken ingevuld te worden:

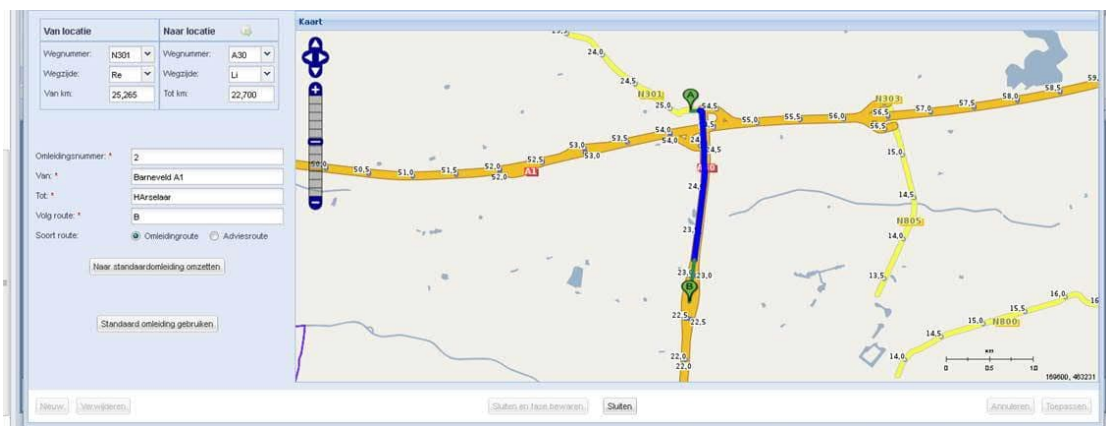
- Bij naam Rijksweg aangaat en weg van welke gemeente
- Beschrijving: benoemen afsluiting
- Tijdslot: ja
- Locatie start en eindpunt van betreffende rijksweg nemen (zolang dit nog niet het onderliggend wegennet kan)
- NDW vrijgeven: uitzetten

Onder het tabblad verkeershinder wordt onderstaande ingevuld:

- Verkeershinderklasse en hindercategorie verplicht invullen;
- Maatregeltype invullen;
- Toelichting maatregeltype invullen;

Onder het tabblad achtergrondinformatie/omleidingen dient het volgende ingevoerd te worden:

- Blokkade aanklikken op onderliggende weg (soms kan dit);
- Omleiding: start als kan op onderliggend wegennet, anders eerste punt op rijksweg. Het eindpunt kan wel op het onderliggend wegennet, anders laatste punt op rijksweg;
- Bij omleidingsnummer fasenummer invullen (bij conflicten sneller terug te vinden)



Bijlage B Velden maatregel naar communicatie

Onderstaande velden gaan door in communicatie naar het NDW:

- Maatregelnummer
- Start / Eind
- Wegwerkttype via conversietabel
- Wegbeheerder
- Status via conversie tabel
- VILD locatie Van / Naar
- Hinderklasse
- Hindercategorie
- Filegevoelig
- Snelheidslimiet
- Via afzetsysteem en tabel > verschuiving rijstrook
- Complete wegafsluiting indien ja en van locatie in VILD
- Doorgang hulpdiensten indien ja
- Vanuit dwarsprofiel aantal beschikbare en afgesloten rijstroken
- Breedte / Hoogte / Lengte beperkingen
- Afgesloten toe/afritten
- Omleiding (volg route en commentaarveld)
- Verkeersstop
- Hulpdiensten ja/ nee (Maar niet naar de hulpdiensten zelf!)

Bij het tabblad omleiding gaan de volgende velden door:

- volg route
- commentaar

Bijlage C Contact- en areaal gegevens verkeersloketten/ regio

Regio	District	contactpersoon	e-mail	Telefoonnummer
Noord-Nederland	Oost	Vincent Molenaar	vincent.molenaar@rws.nl	06-52077060
		Daan Vasse	daan.vasse@rws.nl	06-15597732
		Peter-Jan Echten	peterjan.echten@rws.nl	06-15880007
Noord-Nederland	West	Ronald de Jonge	ronald.de.jonge@rws.nl	06-12770350
		Egbert Schouwstra	egbert.schouwstra@rws.nl	06-15017948
Midden-Nederland	Noord en Zuid	Wim Voerman	wim.voerman@rws.nl	06-22446305
		Frits Verschoor	frits.verschoor@rws.nl	06-21522856
		Ben de Wissel	ben.de.wissel@rws.nl	06-21522848
Oost-Nederland	Noord	Rien van den Berg	onn-verkeersloket@rws.nl	06-54964729
		Wim Meijer		06-54383961
Oost-Nederland	Oost	Virgil Ciebrant	ono-verkeersloket@rws.nl	088- 79 73 976
Oost-Nederland	Zuid	Corno Hardeman	onz-verkeersloket@rws.nl	06-53753555
		Henk de Beijer		06-22970052
West-Nederland Noord	Noord	Evert Hage	Alkmaar.planning@rws.nl	06-55823961
		Gerard Wiersma		06-50419359
West-Nederland Noord	Zuid	Evert Splinter	evert.splinter@rws.nl	06-50204068
		Ron IJlstra	ron.ijlstra@rws.nl	06-55823952
		Martijn de Jonge	martijn.de.jonge@rws.nl	06-21379944
West-Nederland Zuid	Noord en zuid	Agemeen	verkeersloketzuidholland@rws.nl	088- 7970797
		Peter van Veelen	peter.van.veelen@rws.nl	06-27092950
		Mario Steenbergen	mario.steenbergen@rws.nl	06-11782162
		Ron van der Spek	ron.vander.spek@rws.nl	06-22230900
		Hans Rensman	hans.rensmann@rws.nl	06-53382213
Zee en Delta	Noord en Zuid	Bart van Kuijlenborg	bart.van.kuijlenborg@rws.nl	06-51365789
		Lennart Filius	verkeersloket.wegendistrict.zeeland@rws.nl	06-25504312
Zuid-Nederland	Midden	Nasseri Makhlouf	ZN-SPIN@rws.nl	06-15479193
		Dirk Rombouts		06-11538069
Zuid-Nederland	West	Ruud Schinkel	ZN-SPIN@rws.nl	06-51624281
		Henri Anemaat		06-51450864
Zuid-Nederland	Zuidoost	Wendy Dekkers	ZN-SPIN@rws.nl	06-31011436
		Sander Schrijen		06-51547766

Versie: Nov./Dec. 2020

Regio	District	Algemeen e-mailadres	Algemeen telefoonnummer verkeersloket
Noord-Nederland	Oost / West	verkeersloketnoordnederland@rws.nl	
Midden-Nederland	Noord / Zuid	verkeersloketmiddennederland@rws.nl	
Oost-Nederland	Noord	ONN-verkeersloket@rws.nl	088 - 79 73 625
Oost-Nederland	Zuid	ONZ-verkeersloket@rws.nl	
Oost-Nederland	Oost	ONO-verkeersloket@rws.nl	088 - 79 73 976
West-Nederland Noord	noord	alkmaar.planning@rws.nl	
West-Nederland Noord	Zuid	adam.planning@rws.nl	
West-Nederland Zuid	Noord/ Zuid	verkeersloketzuidholland@rws.nl	088 - 79 70 797
Zee en Delta	Noord/ Zuid	verkeersloket.wegendistrict.zeeland@rws.nl	
Zuid-Nederland	Midden/ West/ Zuidoost	ZN-SPIN@rws.nl	

Onderstaand een overzicht van de lange termijn planners bij de verschillende regio's.

Regio	District	contactpersoon	e-mail
Noord-Nederland	alle	Jouke van Schepen	jouke.van.schepen@rws.nl
Midden-Nederland	alle	Pieter Smeets Bas Janssen	pieter.smeets@rws.nl bas.janssen@rws.nl
Oost-Nederland	alle	Arnold Meerkkerk Ad van Hout Hendel-Dick Elskamp Jarno Westhof	on-Itplanner@rws.nl
West-Nederland Noord	alle	Douwe de Vries	douwe.de.vries@rws.nl
West-Nederland Zuid	Noord	Peter van den Heuvel	peter.vanden.heuvel01@rws.nl
West-Nederland Zuid	Zuid	Pieter Jacobs	pieter.jacobs01@rws.nl
Zee en Delta	alle	Christiaan Hoiting	christiaan.hoiting@rws.nl
Zuid-Nederland	Midden	Remko Zaeijen	remko.zaeijen@rws.nl
Zuid-Nederland	West	Niels Overboom	niels.overboom@rws.nl
Zuid-Nederland	Zuidoost	John Schoenmakers	john.schoenmakers@rws.nl

Versie Nov./Dec. 2020

Op de pagina's hieronder zijn de areaalgegevens van de regionale diensten inclusief de betreffende verkeersloketten weergegeven.

(Versie: februari 2017)

Weg	KM van	KM tot	Regio	District
A1	3,603	28,885	West-Nederland Noord	zuid
A1	28,885	48,422	Midden-Nederland	zuid
A1	48,442	109	Oost-Nederland	noord
A1	109	142,364	Oost-Nederland	oost
A1	154,94	178,435	Oost-Nederland	oost
A2	30,6	37,385	West-Nederland Noord	zuid
A2	37,385	94,603	Midden-Nederland	zuid
A2	94,603	95,3594	Zuid-Nederland	midden
A2	100,1	144,08	Zuid-Nederland	midden
A2	154,2	186,419	Zuid-Nederland	midden
A2	186,419	255,1	Zuid-Nederland	zuid-oost
A2	261,9	272,77	Zuid-Nederland	zuid-oost
A4	0	21,8	West-Nederland Noord	zuid
A4	21,8	75,3	West-Nederland Zuid	noord
A4	75,3	77,313	West-Nederland Zuid	zuid
A4	211	234,442	Zuid-Nederland	west
A4/A58	234,442	243,242	Zuid-Nederland	west
A4	243,242	250,23	Zuid-Nederland	west
A5	0,553	14,664	West-Nederland Noord	zuid
A6	40,699	50	West-Nederland Noord	zuid
A6	50	295,842	Midden-Nederland	noord
A6	295,8	310,9	Noord-Nederland	west
A7	4,3	71,42	West-Nederland Noord	noord
A7	71,42	99,925	Midden-Nederland	noord
A7	99,925	169,569	Noord-Nederland	west
A7	169,569	195,2	Noord-Nederland	oost
A7	205,1	253,3	Noord-Nederland	oost
A8	0,527	4,7	West-Nederland Noord	zuid
A8	4,7	10,433	West-Nederland Noord	noord
A9	4,334	46,93	West-Nederland Noord	zuid
A9	46,93	70,05	West-Nederland Noord	noord
A10	1	33,067	West-Nederland Noord	zuid
A12	3,3	40,5	West-Nederland Zuid	noord
A12	40,5	92,2	Midden-Nederland	zuid
A12	102,56	120,902	Oost-Nederland	zuid
A12/A50	120,902	128,3	Oost-Nederland	zuid
A12	128,3	150,07	Oost-Nederland	zuid
A13	3,1	19,755	West-Nederland Zuid	noord
A15	24,9	116,43	West-Nederland Zuid	zuid
A15	116,43	165,157	Oost-Nederland	zuid
A16	14,12	21,784	West-Nederland Zuid	noord
A16	21,784	34,908	West-Nederland Zuid	zuid
A16	35,2	44,308	West-Nederland Zuid	zuid
A16	44,308	47,014	Zuid-Nederland	west
A16/A59	47,014	53,757	Zuid-Nederland	west
A16	53,757	61,692	Zuid-Nederland	west
A16/A58	61,692	67,76	Zuid-Nederland	west
A16	67,76	72,31	Zuid-Nederland	west

Weg	KM van	KM tot	Regio	District
A17/A59	0	10,391	Zuid-Nederland	west
A17	10,391	25,505	Zuid-Nederland	west
A17/A59	29,39	30,488	Zuid-Nederland	west
A18	189,1	194,9	Oost-Nederland	zuid
A18	194,9	211,41	Oost-Nederland	oost
A20	10,1	48,962	West-Nederland Zuid	noord
A22	8,684	17,032	West-Nederland Noord	noord
A27	0,069	34,303	Zuid-Nederland	west
A27	34,303	52,296	West-Nederland Zuid	zuid
A27	52,296	107,636	Midden-Nederland	zuid
A27	107,636	118,797	Midden-Nederland	noord
A28	0	22,7	Midden-Nederland	zuid
A28	26,7	31,7	Midden-Nederland	zuid
A28	31,7	87,45	Oost-Nederland	noord
A28	90,46	117,059	Oost-Nederland	noord
A28	117,059	200,2	Noord-Nederland	oost
A29	9,9	97,491	West-Nederland Zuid	zuid
A29/A59	97,491	101,155	Zee en Delta	noord
A29/A59	101,155	103,933	Zuid-Nederland	west
A29	104,4	108,42	Zuid-Nederland	west
A30	6,9	24,145	Oost-Nederland	zuid
A30	24,145	24,895	Oost-Nederland	noord
A31	5,375	7,965	Noord-Nederland	west
A31	16,91	36,075	Noord-Nederland	west
A32	5,3	29,705	Oost-Nederland	noord
A32	29,705	69,557	Noord-Nederland	west
A35	41,729	51,545	Oost-Nederland	oost
A35/A1	51,545	55,775	Oost-Nederland	oost
A35	55,775	71,082	Oost-Nederland	oost
A37	0,1	42,2	Noord-Nederland	oost
A38	19,6	21,7	West-Nederland Zuid	zuid
A44	0	7,743	West-Nederland Noord	zuid
A44	7,743	21,6	West-Nederland Zuid	noord
A50	93,171	140,29	Zuid-Nederland	midden
A50	140,29	203,23	Oost-Nederland	zuid
A50	203,23	239,515	Oost-Nederland	noord
A58	11,607	25,85	Zuid-Nederland	midden
A58	25,85	63,452	Zuid-Nederland	west
A58	70,44	104,393	Zuid-Nederland	west
A58	118,253	119,335	Zuid-Nederland	west
A58	119,335	171,37	Zee en Delta	zuid
A59	56,304	66,86	Zuid-Nederland	west
A59	88,025	118,34	Zuid-Nederland	west
A59	118,34	135,169	Zuid-Nederland	midden
A59	139,728	157,6	Zuid-Nederland	midden
A65	1,726	4,473	Zuid-Nederland	midden
A65	17,344	23,369	Zuid-Nederland	west
A67	0,1	19,521	Zuid-Nederland	midden
A67	22,66	53,793	Zuid-Nederland	midden
A67	53,793	75,12	Zuid-Nederland	zuid-oost

Weg	KM van	KM tot	Regio	District
A73	4,714	68,6	Zuid-Nederland	zuid-oost
A73	68,6	93,6	Zuid-Nederland	midden
A73	78,35	115,504	Oost-Nederland	zuid
A74	99,804	101,697	Zuid-Nederland	zuid-oost
A76	0,1	27,108	Zuid-Nederland	zuid-oost
A77	0,00	11,109	Oost-Nederland	zuid
A77	1,008	11,143	Zuid-Nederland	midden
A79	0	14,47	Zuid-Nederland	zuid-oost
A200	6,7	11,251	West-Nederland Noord	zuid
A205	3,288	4,17	West-Nederland Noord	zuid
A325 / N325	13,5	20,9	Oost-Nederland	zuid
A325 / N325	20,9	27,5	Oost-Nederland	zuid
N2	260,1	261,9	Zuid-Nederland	zuid-oost
N3	0,2	9,8	West-Nederland Zuid	zuid
N7	195,2	205,1	Noord-Nederland	oost
N9	74,893	113,25	West-Nederland Noord	noord
N11	0,045	21,475	West-Nederland Zuid	noord
N14	10	15,4	West-Nederland Zuid	noord
N18	0	16,088	Oost-Nederland	oost
N18	243,431	214,668	Oost-Nederland	oost
N31	7,965	16,91	Noord-Nederland	west
N31	36,15	39,075	Noord-Nederland	west
N31	40	44,6	Noord-Nederland	west
N31	44,669	47,112	Noord-Nederland	west
N31	50,062	76,4	Noord-Nederland	west
N32	69,557	71,015	Noord-Nederland	west
N33	5	77,2	Noord-Nederland	oost
N35	4,750	26,124	Oost-Nederland	noord
N35	26,127	41,729	Oost-Nederland	oost
N35	71,082	76,535	Oost-Nederland	oost
N36	3,204	39,641	Oost-Nederland	oost
N44	21,6	27,9	West-Nederland Zuid	noord
N46	3,7	4,6	Noord-Nederland	oost
N48	97,417	105,43	Oost-Nederland	oost
N48	105,4	116	Noord-Nederland	oost
N50	239,515	258,032	Oost-Nederland	noord
N50	258,032	263,67	Midden-Nederland	noord
N57	3,2	21,6	West-Nederland Zuid	zuid
N57	21,6	70,11	Zee en Delta	noord
N57	70,11	83,669	Zee en Delta	zuid
N59	0	43,5	Zee en Delta	noord
N59	43,5	50,9	West-Nederland Zuid	zuid
N61	1	25,9	Zee en Delta	zuid
N65	4,473	14,5	Zuid-Nederland	midden
N65	14,5	17,344	Zuid-Nederland	west
N99	2,15	21,212	West-Nederland Noord	noord
N200	0	6,7	West-Nederland Noord	zuid
N259	108,567	121,181	Zuid-Nederland	west
N915	21,9	25,9	West-Nederland Zuid	zuid

Bijlage D Contact- en areaal gegevens Verkeerscentrales

Onderstaande het overzicht van de beheergrenzen van de verkeerscentrales.

Overgangspunt		Verkeerscentrale	
Weg	HMP	Voor HMP	Na HMP
A1	28,8	NWN	MN
A1	46,1	MN	NON
A2	93,9	MN	ZN
A2	37,4	MN	NWN
A4	21,8	NWN	ZWN
A4/ A29	101,1	ZWN	ZN
A6	58,8	NWN	NON
A7	86,5	NWN	NON
A12	92,1	MN	NON
A12	40,5	MN	ZWN
A15	122,5	ZWN	NON
A16	44,3	ZWN	ZN
A27	34,1	ZWN	ZN
A27	107,4	MN	NWN
A27	52,3	MN	ZWN
A28	31,6	MN	NON
A44	7,7	NWN	ZWN
A50	140	NON	ZN
A73	93,6	NON	ZN
N57	77,9	ZWN	ZN

Versie: februari 2017

Inbelnummers verkeersmaatregelen voor verkeerscentrales		
Verkeerscentrale	Regio	Telefoonnummer
VC Noord- en Oost-Nederland	nvt	088-7984333
VC Midden-Nederland	nvt	088-7986975
VC Zuid-West-Nederland	nvt	088-7985140
VC Zuid-Nederland	nvt	088-7985551
VC Noord-West-Nederland	Naarden (NA)	088-7985676
VC Noord-West-Nederland	Haarlemmermeer (HN)	088-7985675
VC Noord-West-Nederland	Oostzaan (OZ)	088-7985678
VC Noord-West-Nederland	West (RW)	088-7985680
VC Noord-West-Nederland	Oost (RO)	088-7985679

Versie: juli 2017

Bijlage E Benodigde informatie bij SLOT-aanvraag

Een SLOT-aanvraag moet een samenvatting bevatten met daarin de volgende informatie:

- Besteksnummer/ zaaknummer;
- Besteksnaam;
- SPIN-nummer;
- Contactgegevens omgevingsmanager (naam/ telefoonnummer en e-mailadres);
- Naam project;
- Contactgegevens opdrachtnemer (naam/ telefoonnummer en e-mailadres).

Per SLOT dient de volgende informatie te worden aangeleverd:

- Start- en eindtijd en dag/nacht/weekend;
- Reserve;
- Locatie (Wegnummer/ wegzijde/ kilometrering);
- Overzicht van afsluitingen van af- en toerit en of verbindingswegen/ parallelbanen etc.;
- Schematisch kaartje met omleidingen en al bekende adviesroutes(regelscenario);
- Type maatregel/ verkeerssysteem;
- Verwachte hinderklasse en hindercategorie;
- Aantal gehinderden;
- Verwachte filezwaarte;
- Berekening voertuigverliesuren;

De begeleidende memo dient daarnaast de onderdelen te bevatten die beschreven staan in de vraagspecificatie verkeersmanagement en in ieder geval onderstaande:

- Omschrijving van het project en de locatie;
- Toelichting waarom (een aanpassing van) dit SLOT nodig is;
- Onderbouwing van de noodzaak van deze SLOT-aanvraag;
- Uitwerking van alternatieve uitvoeringsvarianten, per variant een onderbouwing van de bijbehorende hinderklasse en hindercategorie. Bij een verkeerssysteem reguliere capaciteit en de capaciteit van het verkeerssysteem benoemen en onderbouwd (verdeling routes) met gevoeligheidsanalyse;
- Bij afsluitingen de omleidings- en eventuele adviesroutes aangeven met het verwachte gebruik van deze routes benoemen;
- Omleidingsroutes visueel weergeven;
- Uitvoeren knelpuntanalyse voor zowel het HWN als het OWN, onderbouwd met verkeerscijfers (incl. aantal vrachtwagen) (uitgebreid is afhankelijk van impact werk en aantal knelpunten);
- Oplossingsrichtingen voor de knelpunten benoemen en onderbouwen met verkeerscijfers;
- Benoemen bronnen verkeercijfers;
- Eventuele aanvullende mobiliteitsmanagementmaatregelen;
- Afwegingskader van de diverse varianten (o.a. techniek, kosten/ verkeershinder/ omgevingshinder/ veiligheid);
- Omgevingsscan met daarin een overzicht van projecten/ evenementen/ overige stakeholders die een raakvlak hebben met de SLOT-aanvraag en inzicht geven in hoe deze raakvlakken beheerst worden (andere wegbeheerders, prorail, OV-lijnen, tankstation, bedrijven etc.);
- inzicht verschaffen in de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de afstemming die hierin al gezocht is;

- Inzicht geven of extra inzet op communicatie nodig is en zo ja met wat voor middelen;
- Een risico-inventarisatie met betrekking tot: verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer, uitloop van Werkzaamheden, hinderbetrouwbaarheid, sociale en maatschappelijke overlast, transport van gevaarlijke stoffen, bijzonder transport en de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten rond afgesloten rijbanen en omleidingsroutes. Eén en ander inclusief de bijbehorende maatregelen om de risico's weg te nemen, te beperken of te beheersen.
- Berekeningen waaruit blijkt dat bestaande kunstwerken in de tijdelijke situatie ten minste blijven voldoen aan het bestaande constructieve veiligheidsniveau;
- Inzicht in de aanvoer-, afvoerroutes en omleidingsroutes (ook voor massa- en volumetransporten en transport gevaarlijke stoffen);

Bijlage F Eisen verkeersstops

Indien de werkzaamheden het noodzakelijk maken, kan een verkeersstop bij Rijkswaterstaat worden aangevraagd. De uitvoering van een dynamische verkeersstop bij wegwerkzaamheden heeft tot doel het verkeer tijdelijk op de hoofdrijbaan stil te zetten, zodat de aannemer onder veilige omstandigheden de nodige werkzaamheden kan uitvoeren. Een verkeersstop is een maatregel bedoeld om een of meerdere rijbanen vrij te maken van verkeer.

Een dynamische verkeersstop omvat het stilzetten van het verkeer, terwijl de wegininspecteur van Rijkswaterstaat in het voertuig rijdt. Een uitgangspunt van een verkeersstop is dat het om een tijdelijke situatie gaat, waarbij het verkeer stil wordt gezet op de rijbaan.

Rijkswaterstaat stelt eisen bij welke werkzaamheden een verkeersstop wordt toegestaan. Tevens dient aangetoond te worden dat er geen alternatieven beschikbaar zijn. Dit afwegingskader schrijft voor wanneer het toegestaan is om een verkeersstop aan te vragen, mits er geen alternatieve routes zijn om het verkeer om te leiden.

De verkeersstop wordt wel toegestaan:

- Indien de werkzaamheden aan een object (boven de gehele rijbaan) worden uitgevoerd en het verkeer er niet langs geleid kan worden, zodanig dat de verkeersveiligheid van de weggebruiker en/of wegwerker in het geding is;
- Indien een verkeersmaatregel, waarbij het verkeer uiterst links rijdt, omgezet moet worden naar uiterst rechts, of vice versa en waarbij tevens of deels losliggend materiaal in het werkvak niet, voor het omzetten van het verkeer, kan worden verwijderd; of een rijstrook vanwege uitgevoerde werkzaamheden nog niet bereden mag worden.

Als aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, dan wordt een verkeersstop alsnog afgewezen indien:

- er een alternatieve route beschikbaar is in de vorm van hoofdrijbaan/parallelrijbaan. De hoofdrijbaan kan afgesloten worden en het verkeer kan over de parallelrijbaan geleid worden;
- er een alternatieve route beschikbaar is voor het verkeer via de afrit en de toerit;
- er een alternatieve route beschikbaar is over een ander deel van het hoofdwegennet of onderliggend wegennet dat qua reistijd vergelijkbaar of sneller is ten opzichte van de verwachte vertraging van de verkeersstop.
- De verwachte vertraging van de verkeersstop bestaat uit de duur van de stop met de vertraging door filevorming. De vergelijking tussen de reistijd en vertraging dient bij de aanvraag onderbouwd te worden door de opdrachtnemer waarin minimaal is opgenomen:
 - reistijd over reguliere route;
 - reistijd over omleidingsroute;
 - vertraging bestaande uit duur verkeersstop en fileduur;
 - het aantal benodigde verkeersstops.

Indien op de omleidingsroute een zwaardere verkeershindercategorie optreedt dan C3, dan wordt een verkeersstop toegestaan. Dit houdt in dat een verkeersstop een uiterste verkeersmaatregel is die wordt overwogen indien de mogelijkheden voor een rijbaanafsluiting serieus zijn overwogen.

Bijlage G Hersteltermijnen storingen diverse contracten

Onderstaand staan vastgestelde hersteltermijnen voor het VODK- NDW-, POLOLOC- en PCD-contracten. Het is de wens alle hersteltermijnen van RWS-contracten hierop aan te laten sluiten. Let op! Het kan zijn dat de contracten in bepaalde regio's nog niet conform onderstaande termijnen zijn ingericht. De contracten zijn leidend.

Conform het contract VODK kennen we 2 type werkzaamheden:

- 1) Preventief onderhoud = planbaar en hiervoor geldt landelijke reguliere aanvraagtermijn 12 werkdagen voor de week van uitvoering.
- 2) Urgente/niet urgente storingen volgens contract

Conform het **nieuwe landelijke VODK contract** (hardware DVM).

De opdrachtnemer dient de storingen en gebreken op te lossen c.q. te herstellen binnen de aangegeven tijden, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:

- Urgente storingen en gebreken categorie 1A;
- Urgente storingen en gebreken categorie 1B;
- Niet-urgente storingen en gebreken categorie 2;
- Niet-urgente storingen en gebreken categorie 3;
- Niet-urgente storingen en gebreken categorie 3B;
- Niet-urgente storingen en gebreken categorie 4.

Daarbij gelden de volgende respons-, oplos- en hersteltijden:

<i>Urgentie-niveau</i>	<i>Responstijd</i>	<i>Oplostijd tot functioneel herstel</i>	<i>Hersteltijd tot definitief herstel</i>
Urgent 1A	n.v.t.	2 uur	30 dagen
Urgent 1B	n.v.t.	4 uur	30 dagen
Niet urgent 2	n.v.t.	24 uur ³⁹	30 dagen
Niet urgent 3	n.v.t.	5 dagen	30 dagen
Niet urgent 3B	n.v.t.	10 dagen	30 dagen
Niet urgent 4	n.v.t.	30 dagen	30 dagen

Conform contract geldt een dag = werkdag.

Uitgangspunt:

Voor de storingen waar staat 30 dagen geldt de landelijke reguliere aanvraagtermijn. MKO registreert alle storingen en voorziet ze van urgentie-niveau. MKO stuurt een mail naar het algemene e-mailadres van de regionale verkeersloketten en regionale verkeerscentrales, te vinden in Bijlage C en Bijlage D.

Onderstaand een overzicht van hoe omgegaan moet worden met diverse typen storingen:

➤ **Urgent 1A/ 1B: functioneel herstel 2/4 uur**

Deze meldingen worden afgehandeld via de verkeerscentrale, zonder tussenkomst van het verkeersloket.

Stap1: MKO mailt de storingen naar betreffende regio (verkeersloket) en regionale Verkeerscentrale, zodat alle WVL-ers van regionale VC op de hoogte zijn, dat opdrachtnemer een maatregel wil plaatsen op de weg.

³⁹ niet urgent 2 wordt vrijdag overdag gemeld, betekent uiterlijk maandag na weekend hersteld te worden.

Stap 2: WVL controleert in SPIN of zijn spoedaanvraag een conflict heeft met een reeds geplande/goedgekeurde maatregel of maatregel in uitvoering. Zo ja, dan geeft de WVL de naam en telefoonnummer van opdrachtnemer, waar het conflict mee is en VODK opdrachtnemer stemt met deze opdrachtnemer af, zodat het werk conflictvrij (later of meeliftend) kan worden uitgevoerd. VODK opdrachtnemer koppelt dit terug aan WVL.

Stap 3: WVL is bevoegd bij twijfel om een WIS te sturen naar de locatie om de maatregel te beoordelen conform CROW 96A/B is.

➤ **Niet urgent 2,3 en 3B: functioneel herstel na 24 uur, 5/ 10 dagen**

Deze storingen worden via SPIN afgehandeld.

Stap 1: MKO mailt de storing naar algemeen e-mailadres van het regionale verkeersloket

Stap 2: In afwijking van landelijke reguliere aanvraagtermijn wordt aanvraag ingediend door opdrachtnemer in SPIN. Bij opmerkingenveld wordt MKO registratienummer van storing vermeld. Hij neemt contact op met betreffende verkeersloket (telefoonnummers zie ook Bijlage C en Bijlage D) en stemt af onder vermelding dat hij af moet wijken van de reguliere aanvraag en doorlooptermijn.

Stap 3: verkeersloket beoordeelt de aanvraag en geeft een signaal van goedgekeurd of afgekeurd aan opdrachtnemer. Indien de aanvraag niet op het gewenste moment kan worden gehonoreerd, wordt direct gezocht naar een alternatief moment waarop de uitvoering wel plaats kan vinden.

➤ **Niet urgent 4: functioneel herstel 30 dagen**

Deze storingen worden via SPIN afgehandeld, volgens de landelijke reguliere aanvraagtermijn.

Indien de WVL of WIS urgentie-niveau wil overrulen van een MKO registratiestoring, dan dient dit ten alle tijden goedkeuring te hebben van MT of CWVL van betreffende regionale verkeerscentrale. Diegene die goedkeuring heeft van MT of CWVL van regionale VC informeert MKO per mail of telefonisch met verwijzing naar MKO registratiestoring. MKO past registratie aan en informeert zowel het regionale Verkeersloket als regionale verkeerscentrale.

De "oplostijd tot functioneel herstel" bij "niet urgent (3 en 3B)" is een afwijking van de reguliere aanvraagtermijn. De maatregel zal daarmee binnen de reguliere aanvraagtermijn ingediend mogen worden, in overleg met het verkeersloket op aanwijzing van een RWS-er (kan ook contactpersoon MKO zijn). De contactpersoon (die namens MKO opdracht verleend), dient in het opmerkingenveld vermeld te worden. Bij de noodzaak van het afsluiten van een af- of toerit of verbindingsweg dient de opdrachtnemer wel (versneld) afstemming te zoeken met de omgeving (bouwcommunicatie).

Conform **PCD contract** (Prestatiecontract Droog).

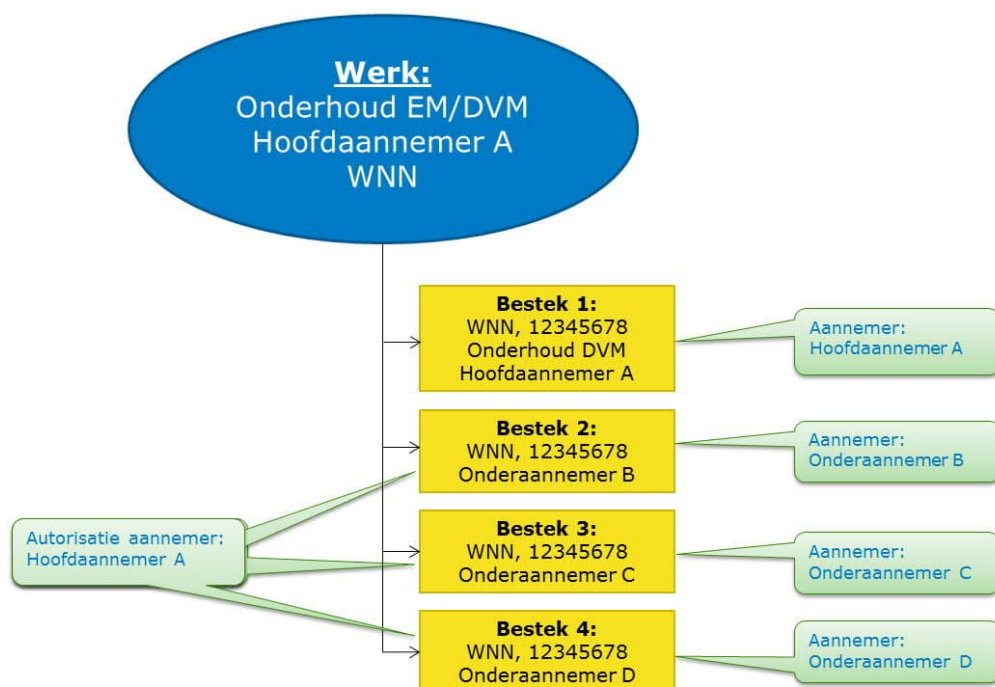
De opdrachtnemer dient de storingen en gebreken op te lossen c.q. te herstellen binnen de aangegeven tijden, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:

- 1) Urgente storingen en gebreken;
- 2) Niet-urgente storingen en gebreken.

Daarbij gelden de volgende responstijden, oplostijden en hersteltijden:

<i>Urgentie-niveau</i>	<i>Responstijd</i>	<i>Oplostijd tot functioneel herstel</i>	<i>Hersteltijd tot definitief herstel</i>
Urgent	0,75 uur	2 uur	5 dagen
Niet-urgent	n.v.t.	14 dagen	20 dagen

Bijlage H Opbouw bestek bij meerdere onderopdrachtnemers



De opbouw van een werk en onderliggende bestekken voorkomt dat onderopdrachtnemers elkaars verkeersmaatregelen kunnen zien en bewerken. De hoofdaannemer kan wel alle maatregelen zien en bewerken.

Bijlage I In te vullen velden bij aanmaken fase en communicatie

Welke velden moeten gevuld zijn, zodat een fase doorgaat naar communicatie?

In onderstaande velden dienen de **rode kaders** gevuld te zijn om via het NDW in communicatie te kunnen gaan.

- 1) Tabblad eigenschappen: Tijdslot van toepassing dient op "ja" te staan en na "bewaren en tijdslot aanvragen" dient VCNL deze goed te keuren (Dit kan je zien bij het tabblad verkeershinder. Hier moeten dan de velden "tijdslot toegekend" en "van tot...." gevuld zijn);
- 2) Tabblad eigenschappen weg/ locatie gebonden dient op "ja" te staan;
- 3) Tabblad achtergrondinformatie dient bij sub-tabblad communicatie "Vrijgeven voor communicatie" op "ja" te staan;
- 4) Tabblad achtergrondinformatie dient bij sub-tabblad communicatie "wat" ingevuld te zijn;
- 5) Hindercategorie moet ingevuld zijn en voldoen aan de communicatietermijn om uit te zenden: A-werk 26 weken, B-werk 13 weken, C-werk 6 weken en D-werk 12 werkdagen.

Wat wordt vanuit SPIN doorgezet naar het NDW en vervolgens vanuit NDW naar serviceproviders?

In onderstaande velden gaat de info in de **blauwe kaders** via NDW door naar serviceproviders.

Invullen basisfasen:

Tabblad Eigenschappen:

- Naam: naam van basisfasen (bijvoorbeeld Venstertijden Afsluiting (VTA));
- Startdatum: aanvang project;
- Einddatum: eind project, of einde van een jaar;
- Beschrijving: ieder vrij;
- Tijdslot van toepassing: NEE;
- Weg/ Locatie gebonden: NEE, Totaal beheersgebied: district⁴⁰;
- Status: voorbereiding.

Tabblad verkeershinder:

- Verkeershinderklasse en verkeershindercategorie bij:
 - WBU 1 en E
 - Werkvensters (verruimde WBU) 2 en D
 - Venstertijden afsluiting (VTA D-werken) 2 en D
 - Garanties 2 en D
- Maatregeltype:
 - WBU rijstrook: onttrekken rijstrook binnen WBU;
 - Werkvensters (verruimde WBU): onttrekken rijstrook buiten WBU;
 - Venstertijden afsluiting (VTA D-werken): complete nachtafsluiting;
 - Garanties: onttrekken rijstrook binnen WBU.

Tabblad achtergrondinformatie: Sub-tabblad communicatie

- Vrijgeven voor communicatie: JA;
- Deze fase gaat zo niet in communicatie, maar wel de onderliggende maatregelen. (andere optie is in tabel op maatregel staan en via pull-down vrijgeven voor communicatie aanvinken).

⁴⁰ Bij landelijke werken wordt hier "Nederland" ingevuld

Invullen fasen bij SLOT's (A-, B-, C- werken):

The screenshot shows the 'Eigenschappen' tab of the SPIN software. The form is for a project phase named 'Fasering A15 II Vaanplein - Rhoon'. Key fields include:

- Naam:** Fasering A15 II Vaanplein -
- Startdatum:** 16.12.2012, 08:00
- Einddatum:** 13.10.2013, 08:00
- Beschrijving:** Fasering A15 II Vaanplein - Rhoon
- Tijdslot van toepassing:** ☒ Ja ☐ Nee
- Weg / locatie gebonden:** ☒ Ja ☐ Nee
- Totaal beheersgebied:** Nader te bepalen
- Van locatie:** Wegnummer: A15, Wegzijde: U, Van km: 59,500, Tussen: Vaanplein
- Naar locatie:** Wegnummer: A15, Wegzijde: U, Tot km: 55,000, Naar: Rozenburg, Ein: Charlois/Rhoon
- Status:** Vastgesteld verkeersplan aannemer

At the bottom, there are buttons for 'Bewaren en tijdslot aanvragen', 'Herstellen', 'Beveiligen', and 'Sluiten'. The footer shows 'V5 - Hans Rensman - 25.03.2013, 09:24' and a navigation bar with 'User Management', 'Business Logic', 'Roadwork Propagator', 'Location Server', 'Shapelite Server', and 'Report Server'.

Aandachtspunt tabblad eigenschappen:

- Naam: Afsluiting – wegnummer – wegzijde – naam aansluiting (bijvoorbeeld: Nachtafsluiting A73 HRR aansluiting Grubbenvorst);
- Startdatum en einddatum: (Let op de "start"-en "eindtijd" kan nooit de looptijd van het bestek zijn, maar de globale datum, waarbinnen het SLOT plaats gaat vinden of de exacte data);
- Tijden afgerond op hele en halve uren;
- Per periode en per rijrichting wordt een SLOT aangemaakt;
- Beschrijving: ieder vrij;
- Tijdslot van toepassing: JA;
- Weg/ locatie gebonden: JA;
- Totaal beheersgebied: district of regio;
- "van locatie" en "naar locatie" en "wegzijde" mogen verschillend zijn⁴¹;
- Status: Juiste status invullen.

Wat te doen bij reserve fasen

Reserve van een fase is aan te maken via pull-down-menu "maak reserve". Voordeel via "maak reserve" is:

- Veel velden overgenomen worden;
- Automatisch RESERVE voor de naam komt te staan;
- Automatisch komt maatregeltype op reserve te staan;
- Het vinkje "vrijgeven voor communicatie" wordt uitgezet.

Een reserve kan ook aangemaakt worden via nieuwe fase. De naam wordt dan: RESERVE – afsluiting – wegnummer – wegzijde – naam aansluiting. Let op dat "maatregeltype" op reserve gezet moet worden en het vinkje bij "vrijgeven voor communicatie" uitgezet wordt.

⁴¹ De "onderwater VILD"-locatie wordt doorgegeven naar de serviceproviders en dus niet de benaming zoals in het veld weergegeven.

* Let op: Als dit niet is ingevuld, gaat deze fase niet door naar publiekscommunicatie (wel naar de afstemtools zoals LTC).

Aandachtspunt tabblad verkeershinder:

- Verkeershinderklasse: conform aangevraagd en toegekend SLOT;
- Verkeershindercategorie: conform aangevraagd en toegekend SLOT;
- Aantal gehinderden: conform onderbouwing;
- Filezwaarte: indien bekend;
- Vertraging door filevorming of door omleiding: altijd invullen;
- Voertuigverliesuren: indien bekend;
- Maatregeltype: altijd invullen. Ook bij een reserve!;
- Toelichting maatregeltypen: ieder vrij;
- Mobiliteitsmanagement: wat aanvullend is afgesproken;
- Verkeersmanagement: wat aanvullend is afgesproken.

Aandachtspunt tabblad achtergrondinformatie: Voorbeeld:

Sub-tabbladen 'omleidingen' dienen ingevoerd te worden:

Via pull-down-menu (rechtermuisklik) kan "gehele wegennet" aanzetten.

- Juiste blokkade (rode lijn) aangeven;
- Startpunt omleiding plaatsen en eindpunt omleiding plaatsen;
- Omleidingsnummer: fasenummer;
- Van: wegnummer en plaatsnaam;
- Naar: wegnummer en plaatsnaam;
- Volg route: letter of cijfer van omleidingsbordje;
- Commentaar: alleen aanvullende informatie op de omleiding hier invullen.
- Soort route:
 - indien route volgen n.a.v. afsluiting aanvinken omleidingsroute;
 - Indien routes van regelscenario's den aanvinken adviesroute.

Sub-tabblad "communicatie":

In het veld "beschrijving omleiding" kan een tekstuele korte beschrijving van de omleiding geplaatst worden. Bijvoorbeeld via het rijkswegennet: A2-A73-A67.

Bijvoorbeeld via het onderliggend wegennet: Afsluiting van de toerit Akersteenweg: Verkeer richting "Cadier en keer" omgeleid via de Akersteenweg, Vijverdalseweg, Terblijterweg-N2

Zowel de beschrijving van de omleiding, in sub-tabblad communicatie, als (grafische) omleiding (a.d.h.v. coördinaten), in sub-tabblad omleidingen, gaan door via het NDW naar serviceproviders.

Let op:

- 1) Geen vreemde tekens, zoals Eén = 1
- 2) Geen " .. " of 's
- 3) Waarom en welke hinder zijn twee verschillende velden...dus ook met een andere boodschap!
- 4) Gebruik dezelfde tekstlijn, dus.. "de A.. tussen en is dicht in de richting van Het verkeer wordt omgeleid".

Wat: keuze uit type werkzaamheden

Waarom: (bijvoorbeeld....maar houd het kort)

- 1) Onderhoudswerkzaamheden
- 2) Vernieuwen van het asfalt
- 3) Uitbreiding capaciteit
- 4) Aanleg extra rijstroken
- 5) Rijkswaterstaat voert werkzaamheden uit aan de/het....
- 6) Uitvoeren asfalteringswerkzaamheden en omzetten verkeerssysteem

Hinder:

- 1) De A27 tussen Hooipolder en Gorinchem is dicht in de richting van Utrecht. Het verkeer wordt omgeleid.

- 2) Op de A12 tussen Woerden en Harmelen richting Arnhem zijn het gehele weekend maar 2 rijstroken beschikbaar in plaats van 4.
- 3) Tijdelijke versmalde rijstroken en geen vluchstrook beschikbaar.
- 4) De A67 tussen knooppunt Zaarderheiken en Liessel is dicht richting Eindhoven. Het verkeer wordt omgeleid.
- 5) Parallelbaan incl. verbindingswegen vanuit A67 Eindhoven naar A73 Maastricht en naar A73 Nijmegen zijn afgesloten. Verkeer wordt omgeleid.
- 6) Parallelbaan inclusief verbindingswegen vanuit A73 Nijmegen naar A67 Eindhoven en naar A67 Duisburg zijn afgesloten. Daarnaast is ook afrit Venlo-West (13) afgesloten. Verkeer wordt omgeleid.
- 7) Tussen Strand Nulde en Harderwijk staat een verkeerssysteem op de A28 met verschoven en versmalde rijstroken. In beide richtingen zijn 2 rijstroken beschikbaar.

Bij afsluitingen van alleen hoofdrijbanen, waarbinnen toe- en afritten vallen, dient de LTP bij het tabblad communicatie bij "hinder" de afgesloten af- én toeritten te benoemen. Voor de (af- en) toeritten zijn geen aparte fasen nodig. De omleidingsroutes dienen uiteraard wel ingevoerd te worden.

Projectsite/factsheet:

Bij RWS projecten geldt dat er verwezen wordt naar de betreffende Rijkswaterstaat site (tabblad communicatie, veld projectsite), die de Corporate Dienst voor het project heeft aangemaakt. De LTP krijgt de link van de Omgevingsmanager van het project. (op deze site vindt de verwijzing naar de factsheet plaats)

The screenshot shows a web application interface for project management. At the top, there are tabs: 'Eigenschappen', 'Verkeershinder', 'Achtergrondinformatie', 'Relaties', and 'Opmerkingen'. Below these, there are sub-tabs: '[Communicatie]', '[Bijlagen]', '[Advertenties]', and '[Omleidingen]'. The 'Communicatie' tab is active. It contains several fields: 'Vrijgeven voor communicatie' (radio buttons for Ja and Nee), 'Forceer vrijgeven voor communicatie' (radio buttons for Ja and Nee), 'Wat:' (a dropdown menu with 'Aanleg extra rijstroken' selected), 'Waarom:' (a text area with 'Verbreding van de A1 tussen aansluiting Bunschoten (12) en knooppunt Eemnes in beide richtingen.'), 'Hinder:' (a text area with 'Overdag mogelijk werkzaamheden in de berm of op de vluchstrook met lagere maximumsnelheid. In de nachten kunnen minder rijstroken beschikbaar zijn en incidenteel zijn op- en afritten dicht.'), and 'Projectsite:' (a text field with the URL 'http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht' highlighted by a red rectangle). To the right of the 'Projectsite' field is a 'Factsheets' section with a 'URL' label.

Bij een groot werk/project van derden dient het verwijzen naar algemene websites van gemeentes of andere overheden vermeden worden. In het geval er naar een website wordt verwezen, dient het een html-webpagina te zijn.

Let op dat "http://" voor de websitenaam staat, anders wordt deze niet op de juiste manier doorgezet.

Let op, als je de volgende onderdelen wijzigt, dien je deze opnieuw als tijdslot aan te vragen bij VCNL:

- De locatie niet meer geheel binnen de toegekende locatie valt;
- Het interval starttijd-eindtijd niet meer binnen het toegekende interval valt;
- De hinderklasse zwaarder is dan de toegekende hinderklasse;

- De hindercategorie zwaarder is dan de toegekende hindercategorie.

Tabblad relaties:

Doe een check op conflicten.

Controleer preview publiekscommunicatie

Als de VCNL de fase nog niet heeft goedgekeurd, dan kun je de preview bekijken

Preview publiekscommunicatie		
Onderdeel	Attribuut	Waarde
Algemeen	Datum van de eerste publicatie	10.10.2016, 00:00
	Gepubliceerd	Ja
	Fasenummer	6
Eigenschappen	Wegbeheerder	RWS Zuid-Nederland District Zuid-Oost
	Locatie	Ter hoogte van Schinnen(10422)
	Startdatum	09.01.2017, 10:00
	Einddatum	10.01.2018, 10:00
	Status	Vastgesteld verkeersplan aannemer
Verkeershinder	Situatie status	-
	Verkeershindercategorie	B
	Verkeershinderklasse	2
	Vertraging	tot 10 minuten
Communicatie	Wat	Grootschalig onderhoud aan viaduct(en)
	Waarom	vanwege verhoging N298 tussen Nuth en Hoensbroek, zodat doorstroming aansluiting Schinnen beter is
	Hinder	Toerit Schinnen richting Heerlen afgesloten. Verkeer wordt omgeleid
	Naam	jaarsluiting A76 HRR toerit Schinnen
	Korte projectnaam	Derden BPL Buitening
Omleidingen	Volg route	gel
	Omleidingnummer	7782.6
	Commentaar	

Bijlage J Voorbeeldkaartje intekenen omleidingsroutes

Voorbeeld 1:



Afrit A12HRR 19 (Bunnik) afgesloten.

Omleiding loopt vanaf de (afgesloten) afrit 19 via afrit 20 (HRR) en toerit 20 (HRL) tot op de (open) afrit 19 (HRL)

Voorbeeld 2:



Verbindingsweg A7j (Sneek ri Leeuwarden) afgesloten.

Omleiding loopt vanaf de (afgesloten) verbindingsweg "J" via afrit 26a (A7 HRR) en toerit 26a (A7HRL) tot aan het eind van verbindingsweg "f".

Bijlage K Benodigde informatie voor aanvraag besteknummer

Gegevens bestek

Besteknummer:	<input type="text"/>	Geautoriseerde aannemers:	1 <input type="text"/>
Besteknaam:	<input type="text"/>		2 <input type="text"/>
Projectmanager:	<input type="text"/>	E-mail:	3 <input type="text"/>
Technisch Manager:	<input type="text"/>	E-mail:	4 <input type="text"/>
Contractmanager:	<input type="text"/>	E-mail:	5 <input type="text"/>
Omgevingsmanager:	<input type="text"/>	E-mail:	6 <input type="text"/>
Directe UAV / Contactpersoon verkeersmaatregelen:	<input type="text"/>	E-mail:	Status: <input type="text"/>
SAP-nummer	<input type="text"/>	Werkbare uren:	<input type="text"/>
Opdrachtnemer	<input type="text"/>		
Projectleider opdrachtnemer	<input type="text"/>		
Bestek voor Evenementen:	<input type="text"/>		

Gegevens werk

Eigenschappen

Startdatum:	<input type="text"/>	Einddatum:	<input type="text"/>	Tijdslot van toepassing:	<input type="text"/>
Aanvragende Dienst:	<input type="text"/>			Weggebonden / Lokatiegebonden:	<input type="text"/>
Korte projectnaam:	<input type="text"/>				
Soort werk:	<input type="text"/>				
Werkzaamheden (intern):	<input type="text"/>				
Besteknummer(s):	1 <input type="text"/>				
	2 <input type="text"/>				
	3 <input type="text"/>				
	4 <input type="text"/>				
				Status:	<input type="text"/>

Van Locatie	Naar Locatie
Wegnummer: <input type="text"/>	Wegnummer: <input type="text"/>
Wegzijde: <input type="text"/>	Wegzijde: <input type="text"/>
Van km: <input type="text"/>	Van km: <input type="text"/>

Verkeershinder

Hinderperiode van:	<input type="text"/>	tot:	<input type="text"/>	Verwachte maatregeltypen:	<input type="text"/>
Verkeershinderklasse:	<input type="text"/>				
Verkeershindercategorie:	<input type="text"/>				
Aantal gehinderden:	<input type="text"/>	voertuigen		Grootschalige omleidingen:	<input type="text"/>
Filezwaarte:	<input type="text"/>	km/minuut			
Vertraging door filevorming:	<input type="text"/>	door omleiding:	<input type="text"/> min.		
Capaciteitsreductie:	<input type="text"/>	%		Mobiliteitsmanagement:	<input type="text"/>
Tijdslot loegkend van:	<input type="text"/>	tot:	<input type="text"/>		
Max. Verkeershinderklasse:	<input type="text"/>			Verkeersmanagement:	<input type="text"/>
Max. Verkeershindercat.:	<input type="text"/>				
Tijdslot toegekend door:	<input type="text"/>	Op:	<input type="text"/>		

Rood omlijnde velden zijn verplichte velden

Excel om in te vullen is op te vragen bij het verkeersloket

Bijlage L Aanvraag maatregel op DBFM-traject

Aanmeldingsformulier [PROJECT (TRAJECT)]

De Aanvrager

Bedrijfsnaam :

Adres :

Postcode en plaats :

Contactpersoon :

Telefoon :

Mobiel :

Functie :

Locatie	Datum	Tijdstip van/tot

Duidelijke omschrijving werkzaamheden:

.....
.....
.....

Graafwerkzaamheden?:

.....
.....
.....

Personen die de werkzaamheden zullen uitvoeren:

.....
.....
.....

Is het aanvragende bedrijf én zijn de personen bevoegd voor de uitvoering van de omschreven werkzaamheden en zijn alle vereiste vergunningen aanwezig?:

.....
.....
.....

Contactpersoon aanvrager op locatie:

Naam :

Mobiel :

Functie :

***** Bij ondertekening verklaart de betreffende partij tevens dat zij de geldende procedure zullen doorlopen en dat [PROJECT] niet aansprakelijk gesteld kan worden voor schades welke ontstaan zijn door (onveilige) handelingen van derden binnen het areaal [PROJECT].

Handtekening aanvrager:.....

Goedkeuring [PROJECT]

Naam:	Datum:	Paraaf:
.....

Contactpersoon [PROJECT]:

Naam :.....

Mobiel :.....

Aanvullende opmerkingen:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Aandachtspunten:

- Hoe omgaan met installatieverantwoordelijkheid t.o.v. derden
- Omgaan met aangebrachte ecologische voorzieningen
- Hoe omgaan met graafwerkzaamheden (grond roeren)

Bijlage M Werkzaamheden rondom het Hoogspanningsnet

TenneT TSO B.V. is de bij wet aangewezen beheerder van het Nederlandse 110kV-, 150kV-, 220kV- en 380kV-hoogspanningsnet.

Voor werkzaamheden met mechanische werktuigen zijn voor uw veiligheid en de leveringszekerheid van de bovengrondse hoogspanningsverbindingen veiligheidsaanbevelingen van kracht. Wanneer deze werkzaamheden binnen de belemmerde strook grond direct onder en aan weerszijden van de bovengrondse hoogspanningsverbinding plaatsvinden dient u contact op te nemen met TenneT via grondzaken@tennet.eu.

Hoogspanningsverbindingen hebben namelijk verschillende spanningsniveaus, waarbij verschillende (veilige) afstanden tot de hoogspanningsverbinding gelden. De breedte van de belemmerde strook is onder andere afhankelijk van het spanningsniveau. Neem bij twijfel of een activiteit die gevaar oplevert altijd contact op met TenneT. Vraag minimaal een maand voorafgaand aan de werkzaamheden toestemming bij TenneT aan, zodat de werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd. De toestemming is 1 jaar geldig vanaf de datum van de toestemming (tenzij in de toestemming een andere termijn is bepaald). Voor de beoordeling van de werkzaamheden moeten in ieder geval de volgende zaken zijn beschreven:

- Locatie van de uit te voeren werkzaamheden;
- Type werkzaamheden;
- Werkhoogte;
- Hoogte die het te gebruiken materieel kan behalen.

Verder wijzen wij u op de aanbevelingen zoals vermeld in de brochure 'Uw Veiligheid en de ongestoorde werking van de hoogspanningsverbinding', die u kunt downloaden vanaf de TenneT website. www.tennet.eu/uwveiligheid

Geen toestemming is vereist bij maai- en opruimwerkzaamheden die in opdracht van Rijkswaterstaat plaatsvinden binnen de belemmerde strook en waarbij onze bovengrondse hoogspanningsverbindingen kruislings over de autosnelwegen gaan, indien deze werkzaamheden binnen de reguliere asfaltbreedte (rij- en vluchtstroken) worden uitgevoerd met voertuigen die niet hoger zijn en kunnen reiken dan **4,0 meter**. Om gevaarlijke inductiespanningen te voorkomen, dienen deze (mobiele) werktuigen bij werkzaamheden binnen de belemmerde strook van de hoogspanningsverbinding wel door middel van een **sleepketting** te worden geaard.

Wel is toestemming vereist voor maai- en opruimwerkzaamheden binnen de belemmerde strook van onze hoogspanningsverbindingen bij:

- N-wegen en overige situaties (altijd);
- Autosnelwegen, waarbij onze hoogspanningsverbinding zich parallel langs de Autosnelweg(en) bevindt;
- Passeren van de hoogspanningsverbinding met voertuigen hoger dan of hoger kunnen reiken dan 4,0 meter, zoals bijvoorbeeld hoogwerkers, hijskranen, kiepwagens, hoge transporten en hooiwagens met hoge lading.

Verder kan TenneT bij het beoordelen van de aanvraag om toestemming vragen om aanvullende gegevens. De uitvoerende opdrachtnemer is zelf verantwoordelijk voor afstemming met en toestemming van TenneT om te bepalen of deze in de nabijheid

van hoogspanning mag werken. Rijkswaterstaat is hierin geen partij. Voor uw veiligheid kan er op het werk een controle door TenneT plaatsvinden.

TenneT TSO B.V. vrijwaart zich voor:

- Mogelijke aansprakelijkheid voor allerlei schade voortvloeiend uit de aanwezigheid van de hoogspanningsverbinding;

Mogelijke aansprakelijkheid voor enigerlei schade voortvloeiend uit de aanwezigheid van de hoogspanningsverbinding voor derden die werkzaamheden uitvoeren of gebruik maken van het uit te voeren werk.

Uniforme werkwijze plannen en aanvragen verkeersmaatregelen in SPIN

Nummer:	3099
Versienummer standaard:	2.2
Versienummer document:	2.4
Status:	In beheer
Type:	Kader
Inhoudelijk beheerder:	Jacco Slenters
Verantwoordelijke afdeling:	Afd. Operationele Taken Wegverkeer
Netwerken:	Hoofdwegennet
Rollen:	Technisch Manager, Contractmanager
Fase:	Realisatie, Onderhoud
Proceseigenaar:	Proceseigenaar Verkeer- en Watermanagement
Link om te reageren:	Link