



Aanvraagprocedure verkeersmaatregelen

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Versie	1.0
Datum	23 december 2014
Status	Definitief
Opgesteld door	Cluster Beschikbaarheid Netwerken en Crisismanagement, district Noord en Zuid

Inhoud

Inleiding.....	3
Basis stroomschema	4
1.1 Hinder bij werkzaamheden	5
1.2 Minder Hinder.....	6
1.3 Medewerker operationeel verkeersmanagement.....	8
1.4 Verkeersloket	9
1.5 Checklist procesacties met termijnen.....	11
1.6 Verkeersmanagementplan.....	12
1.7 Verkeersmaatregelenplan	13
1.8 Operationeel draaiboek.....	14
1.9 Regelscenario's.....	15
1.10 Communicatie.....	16
BIJLAGE I: Multi Criteria Analyse (MCA)	17
BIJLAGE II: Slotaanvraag of wijzigingsvoorstel.....	19

Inleiding

Er vinden in de invloedssfeer van rijkswegen vele activiteiten plaats. Soms door Rijkswaterstaat zelf, maar vaak ook door derden. In bijna alle gevallen hebben deze activiteiten in meer of mindere mate impact op de *veiligheid* en de *doorstroming* van de rijksweg.

Om deze activiteiten voor zowel wegwerkers als weggebruikers voldoende veilig te kunnen uitvoeren dienen er verkeersmaatregelen getroffen te worden.

In dit document wordt het proces beschreven hoe dergelijke verkeersmaatregelen tot stand komen. Daarbij vormt de doorstroming de belangrijkste invalshoek.

Al snel na de start van een project dient, in het kader van verkeersmanagement, nagedacht te worden over datgene dat gerealiseerd moet worden en de wijze waarop dit uitgevoerd kan worden. Om afstemming van de verkeersmaatregelen van de verschillende projecten goed te kunnen laten plaatsvinden is het daarbij zaak in een vroeg stadium overleg met de wegbeheerder op te starten.

De uitvoeringsvarianten dienen geïnventariseerd te worden aan de hand van de relevante criteria. Voorbeelden hiervan zijn de (lengte van de) uitvoeringsperiode, eventueel te hanteren snelheidsbeperking, het al dan niet afsluiten van een toe- of afrit, kosten, aard van verkeersmaatregel, gebruik vluchtstrook. Een belangrijke invalshoek vormt daarbij de impact die de verschillende verkeersmaatregelen hebben op de doorstroming en veiligheid van het verkeer.

Om een goed onderbouwde keuze te kunnen maken zullen de uitvoeringsvarianten tegen elkaar moeten worden afgewogen. Hiervoor worden toetsingscriteria bepaald door de wegbeheerder. Een eenvoudige vorm van multi-criteria-analyse is hiervoor een handig instrument (bijlage I).

Binnen Rijkswaterstaat is een landelijk kader opgesteld waarin een tabel is opgenomen om te komen tot een categorisering van de wegwerkzaamheden (zie paragraaf 1.1). Afhankelijk van de factor van het "aantal gehinderden" en de "hinderklasse" (individuele hinder in extra reistijd) kan er een inschatting gemaakt worden in welke categorie een verkeersmaatregel valt (A t/m E).

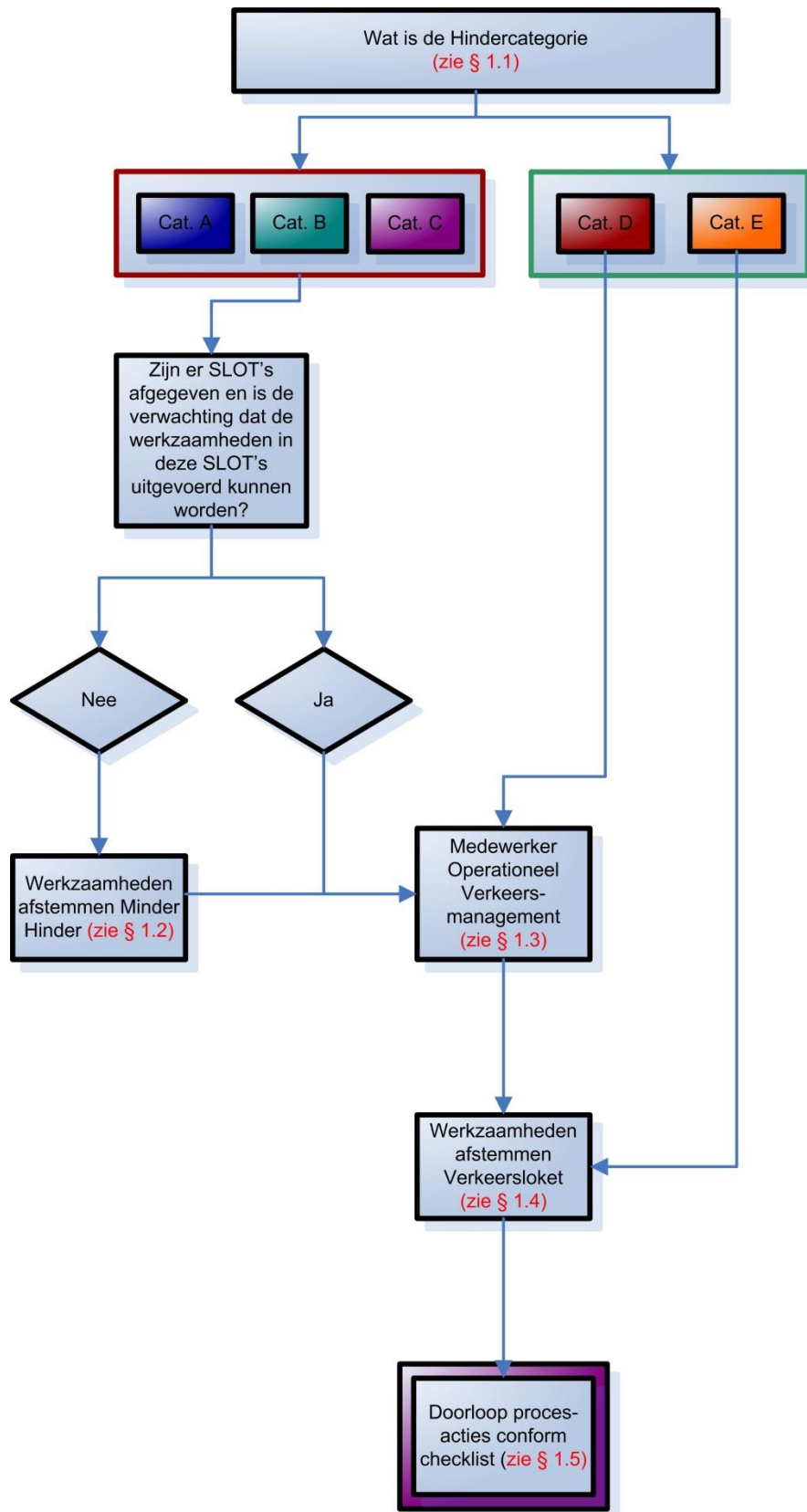
Deze categorisering bepaalt o.a. de in het kader van verkeersmanagement in te zetten flankerende maatregelen en de communicatie (aard en omvang) en daarmee de doorlooptijd van de procedure.

Met het doorlopen van het stroomschema op bladzijde 4 wordt men op een eenvoudige wijze naar de juiste paragraaf verwezen.

Als in dit document gesproken wordt over 'Opdrachtgever' kan dit ook gelezen worden als 'gemachtigde van de Opdrachtgever'.

Als teksten in deze aanvraagprocedure verkeersmaatregelen in strijd zijn met de inhoud van de vraagspecificatie dan is de vraagspecificatie leidend.

Basis stroomschema



1.1 Hinder bij werkzaamheden

Volgens het landelijke kader voor hinderbeleving dient aan de hand van een tweetal criteria (hinderklasse en aantal gehinderden) bepaald te worden welke procedure (A voor de zwaarste verkeersmaatregelen, en E voor de lichtste) gevolgd dient te worden. Daarbij worden de volgende twee tabellen gehanteerd.

Hinderklasse	Omschrijving	Kenmerken
0	Geen hinder	Geen vertraging
1	Kleine hinder	Geen file, vertraging enkele seconden tot 5 minuten
2	Beperkte hinder	Tussen de 5 en 10 minuten vertraging door file en / of omrijden
3	Grote hinder	Tussen de 10 en de 30 minuten vertraging door file en / of omrijden
4	Zeer grote hinder	Meer dan 30 minuten vertraging door file en / of omrijden

Tabel 1, Hinderklassen

Hinderklasse	Aantal gehinderden				
	< 1.000	< 10.000	< 100.000	< 1.000.000	> 1.000.000
0					
1	E	E	D	C	B
2	D	D	C	C	B
3	C	C	B	A	A
4	C	B	B	A	A

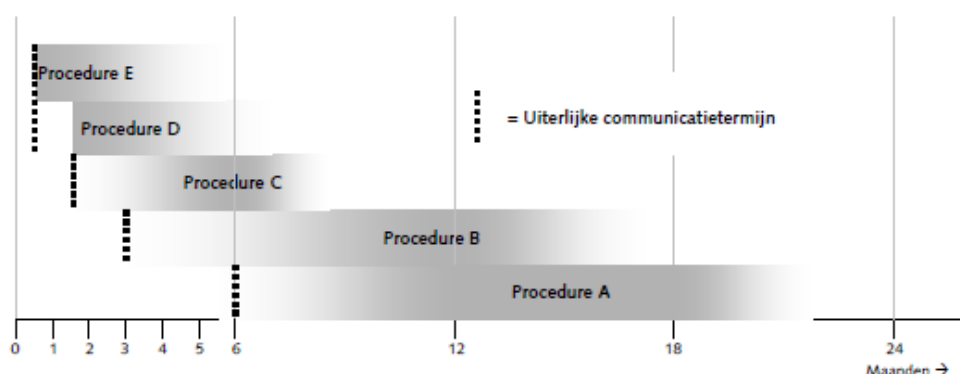
Tabel 2, Hindercategorieën

Hindercategorie	Minimale communicatietermijn
- Categorie A: Majeure werken	26 weken
- Categorie B: Grote werken	13 weken
- Categorie C: Middelgrote werken	6 weken
- Categorie D: Kleine werken en afzettingen	12 werkdagen
- Categorie E: Kleine afzettingen	n.v.t.

Deze categorisering bepaalt o.a. de in te zetten flankerende maatregelen en de communicatie (aard en omvang) en daarmee de doorlooptijd van de procedure.

Afhankelijk van hindercategorie en hinderklasse dienen er volgens de vraagspecificatie plannen ter acceptatie ingediend te worden, zoals een verkeersmanagementplan. De Opdrachtnemer maakt inzichtelijk welke hindercategorie en welke hinderklasse zijn werkzaamheden veroorzaakt. Rijkswaterstaat stelt definitief de uiteindelijke hindercategorie en hinderklasse vast.

Een belangrijke mijlpaal is de uiterlijke termijn waarop publiekscommunicatie opgestart dient te worden. Voordat met de publiekscommunicatie kan worden begonnen dient de keuze voor uitvoeringsvariant en uitvoeringsperiode bepaald te zijn. Figuur 1 geeft een indicatie van de doorlooptijd per procedure, aangevuld met een uiterlijke termijn waarop de communicatie gestart wordt. In paragraaf 1.5 worden de uit te voeren acties verder uitgewerkt.



Figuur 1, doorlooptijd per procedure

1.2 Minder Hinder

Rijkswaterstaat wil als publieksgerichte netwerkmanager de hinder bij werkzaamheden beperken. De werkwijze om hinder bij werkzaamheden te beperken is vastgelegd in 2 werkwijzers: de Werkwijzer Minder Hinder wegen en de Werkwijzer Minder Hinder vaarwegen. De Werkwijzers Minder Hinder zijn voorschriften die voor iedereen gelden die werkt aan de (vaar)weg.

Werkwijzer Minder Hinder wegen

De werkwijzer bestaat uit 2 delen:

- [Deel A: een beschrijving op hoofdlijnen](#)
- [Deel B: een uitwerking van de werkwijze](#)
- [Hoofdstuk Communicatie uit deel B wegen](#)

(locatie werkwijzer: www.rws.nl > zoek op 'werkwijzer')

De werkwijzer brengt veel kaders en richtlijnen bijeen die eerder hierover zijn uitgegeven.

Uitgangspunt is geen hinder!

Er moet gewerkt worden aan de weg om nieuwe projecten te realiseren, onderhoud uit te voeren et cetera. Het uitgangspunt is geen hinder veroorzaken. Rijkswaterstaat hanteert hierbij een zogeheten 'afpelmechanisme': buiten het verkeer, WBU, afsluitingen of verkeerssysteem. De praktijk is vaak een combinatie van uitvoeringsvarianten. Opdrachtnemer moet aantonen dat het werk niet filevrij gemaakt kan worden of met beperkte hinder door rijstroken af te sluiten alvorens meer hindervolle varianten kunnen worden voorgesteld.

Uitvoeringsvarianten

Om een goed onderbouwde keuze te kunnen maken wordt de Opdrachtnemer geacht de verschillende uitvoeringsvarianten inzichtelijk te maken (minimaal 3, maximaal 6). Per uitvoeringsvariant dienen de voor- en nadelen te worden benoemd op basis van diverse criteria. De multi-criteria-analyse (MCA) is hiervoor een goed instrument. Zie verder bijlage I over de MCA. De Opdrachtnemer treedt in overleg met de wegbeheerder over de te scoren varianten en over de scoringscriteria. Het zogeheten 'afpelmechanisme' dient zichtbaar terug te komen. De wegbeheerder maakt vanuit zijn belangenafweging de uiteindelijke keuze van de uitvoeringsvariant en neemt de Minder Hinder criteria mee in zijn totale afweging.

Het kan uiteraard ook zo zijn dat Opdrachtgever bijvoorbeeld middels EMVI een bepaalde variant gegund heeft, danwel contractueel een bepaalde variant in een slot heeft voorgeschreven. Voor de uitwerking van de plannen/faseringen dient dan de checklist met procesacties doorlopen te worden (paragraaf 1.5). De medewerker operationeel verkeersmanagement is hierbij het centrale aanspreekpunt.

Aandachtspunten, risico's en beheersmaatregelen

Bij het komen tot de keuze van een uitvoeringsvariant en nadat de keuze van de uitvoeringsvariant is gemaakt, zijn een aantal specifieke aandachtspunten per variant benoemd zoals te vinden in het MinderHinder magazine op www.rws.nl/minderhindermagazine. Opdrachtnemer zet adequate maatregelen in om deze aandachtspunten te beheersen. Opdrachtgever moet akkoord zijn met het pakket aan voorgestelde maatregelen (zie ook paragraaf over 'procesacties conform checklist').

Conform de vraagspecificatie dient de Opdrachtnemer een risico-inventarisatie uit te voeren. Voorbeelden van MinderHinder-risico's (niet uitputtend) zijn:

Uitloop werkzaamheden

Er dient door Opdrachtnemer voor de hindervolle werkzaamheden een point of no return in de planning opgenomen te worden teneinde uitloop in de (maandagochtend)spits te voorkomen.

Hinderbetrouwbaarheid

De Opdrachtnemer dient in zijn plan van aanpak aan te geven wat de voorwaarden zijn voor het wel of niet doorgaan van het weekendwerk. Hierbij dienen minimaal de criteria voor luchtvochtigheid, temperatuur (en als van toepassing: windkracht) te worden aangegeven. Het GO / NO-GO besluit voor weekendafsluitingen wordt uiterlijk om 14:00 uur op de donderdag voorafgaand aan het geplande weekend genomen door de Opdrachtnemer.

Een reserveslot kan alleen ingezet worden als door weersomstandigheden en het voldoen aan de NO-GO-criteria het geplande slot geen doorgang kon vinden.

'Onzichtbaar' werken

Bijvoorbeeld bij het afkoelen van asfalt zijn er geen werkzaamheden zichtbaar voor weggebruikers. Om ergernis te voorkomen dient er dan ter plaatse gecommuniceerd te worden. In de Werkwijzer Minder Hinder is dit geconcretiseerd.

Minder capaciteit tijdens uitvoering

De Opdrachtnemer dient per fase de capaciteit van het wegvak te onderbouwen, zodat hindercategorie, hinderklasse en vertraging inzichtelijk zijn.

Geen samenhang tussen fasering en databasewissel

Opdrachtnemer dient tijdig afstemming te zoeken met transitie management van de verkeerscentrale als naast grootschalige verkeersmaatregelen ook een databasewissel benodigd is.

Kick-off, doorstromingsteam en evaluatie

Voorafgaand aan slots met hindervolle werkzaamheden dient Opdrachtnemer een kick-off met alle betrokken partijen te organiseren zodat voor de uitvoering de laatste puntjes op de i worden gezet.

Tijdens een slot kan besloten worden om op de zaterdag van het slot een doorstromingsteam bij elkaar te laten komen. Deze kan bestaan uit een delegatie van de Opdrachtnemer, Opdrachtgever, het district en de verkeerscentrale.

Na elk slot dient er een evaluatie gehouden te worden, zodat de leerpunten voor het volgende slot ingezet kunnen worden of in geval van een eindevaluatie leerpunten benoemd worden voor een volgend project.

Conflicten en escalatie

Bij voorziene gelijktijdige verkeersmaatregelen op verschillende locaties in het netwerk wordt een 'opschaalmechanisme' gehanteerd (zie werkwijzer Minder Hinder). Bij het onacceptabel samenvallen zal door de wegbeheerder bepaald worden welk project in tijd of ruimte opschuift, of dat een andere uitvoeringsvariant wordt toegepast om conflicten te voorkomen.

MinderHinder-team / SLOT aanvraag

In het basisstroomschema op pagina 4 is te zien dat de werkzaamheden met categorie A, B en C afgestemd dienen te worden met 'Minder Hinder'. Dit speelt in het geval van nieuwe slots of voorstellen voor wijzigingen van bestaande (afgegeven) slots.

Hiervoor is het MinderHinderteam beschikbaar. Via de medewerker operationeel verkeersmanagement kan tijdig een voorstel worden ingebracht. Uitgangspunt is een bespreking 1 keer in de 2 weken. Dien een compleet voorstel in. Denk hierbij onder andere aan de volgende punten:

- Datum, tijd en locatie van de werkzaamheden;
- Onderbouwing van de aanvraag / wijziging;
- Mate van hinder (klasse, categorie, afsluitingen, omleidingen);
- Afstemming met omgeving
- Aanvullende mobiliteitsmaatregelen
- Enzovoort

In bijlage II is een overzicht weergegeven als voorbeeld. Het betreft geen invullijstje en het heeft niet de pretentie uitputtend te zijn.

De afgegeven slots en data voor databasewissels zijn gereserveerde tijdvensters in de planning. De Opdrachtnemer dient binnen 2 maanden na gunning, of conform termijnen slotaanvraag in paragraaf 1.5, de nut en noodzaak aan te tonen of de afgegeven slots en de data voor databasewissels daadwerkelijk benodigd zijn en/of de duur van de slots geheel noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat aansluitingen open blijven.

1.3 Medewerker operationeel verkeersmanagement

Binnen de regio West-Nederland Zuid wordt bij werkzaamheden met hindercategorie A t/m D (zie paragraaf 1.1) altijd de medewerker operationeel verkeersmanagement van het betreffende district betrokken. Bij de hindercategorie A t/m C loopt dit via het Minder Hinderteam.

Bij hindercategorie D is niet altijd sprake van betrokkenheid van het MinderHinderteam en/of een projectteam. Bij deze hindercategorie dient daarom rechtstreeks contact gezocht te worden met de medewerker operationeel verkeersmanagement van het betreffende district.

De taken van de medewerker operationeel verkeersmanagement zijn o.a.:

- Eerste aanspreekpunt voor vragen omtrent verkeersveiligheid en doorstroming;
- Betrokken bij het afstemmen van werkzaamheden met de omgeving, zoals overige wegbeheerders, hulpdiensten, veiligheidsregio's, concessiehouders OV;
- Het opstellen en versturen van kennisgevingen naar de stakeholders;
- Inzet van (berm)DRIPS regelen;
- Mede beoordelen van verkeersmaatregelenplannen;

De regio West-Nederland Zuid is verdeeld in twee districten, Noord en Zuid:



Postadres voor beide districten:

Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

1.4 Verkeersloket

Wanneer de Opdrachtnemer over een aan de Opdrachtgever ter kennis gebracht verkeersmanagementplan beschikt (zie paragraaf 1.6), kan de Opdrachtnemer op basis van dit plan de te treffen verkeersmaatregelen aanvragen. De wegbeheerder zal de door de Opdrachtnemer te treffen verkeersvoorziening(en) toetsen aan de RWS-richtlijn voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden op rijkswegen, waarbij de CROW-publicaties Werk in Uitvoering 96a/96b, inclusief aanvullingen en wijzigingen daarop, met uitzondering van de handboeken Wegafzettingen 96a/96b, als toetsingskader dienen.

Opdrachtnemer dient alleen aanvragen in bij verkeersloket binnen vigerende WBU (of indien toegestaan 'versoerde' WBU) en binnen de contractuele slots en kaders. Indien de Opdrachtnemer in zijn voorstel voor de te treffen verkeersvoorziening(en) hiervan afwijkt dient dit door hem voldoende gemotiveerd te worden.

Het verkeersloket toetst aanvragen verkeersmaatregelen op veiligheid en planningen en doet een globale verkeerskundige toets. Het verkeersloket is geen contractpartij voor de Opdrachtnemer maar handelt namens de wegbeheerder. Aan het accorderen van door verkeersloket goedgekeurde maatregelen kunnen ten opzichte van Opdrachtgever geen rechten worden ontleend.

Verbetervoorstellen voor betere doorstroming dienen (conform vraagspecificatie) ter acceptatie te worden ingebracht via de contractmanager van het projectteam van Rijkswaterstaat, die namens Opdrachtgever handelt.

SPIN

Voor het plannen van wegwerkzaamheden gebruikt Rijkswaterstaat het Systeem Planning en Informatie Nederland (SPIN). Opdrachtnemers gebruiken SPIN om werkzaamheden te melden. Het verkeersloket beoordeelt vervolgens de werkzaamheden, plant ze in en zorgt voor communicatie naar de weggebruiker. De applicatie SPIN ondersteunt het proces van het plannen van werkzaamheden. Hieronder valt ook de aanvraagprocedure van verkeersmaatregelen door Opdrachtnemers bij de verkeersloketten van Rijkswaterstaat.

Inzicht in verkeersmaatregelen

SPIN biedt een schematisch overzicht van de wegsituatie waarop de gevraagde verkeersmaatregel gevisualiseerd wordt. Ook toont het een overzicht van uw aangevraagde maatregelen, met de bijbehorende status. U heeft dus direct inzicht in aangevraagde, goedgekeurde of afgewezen maatregelen.

Toegang tot SPIN

Als Opdrachtnemer heeft u via internet toegang tot SPIN. Om in te loggen heeft iedere medewerker een individuele inlognaam en wachtwoord nodig. Deze inloggegevens ontvangt u van het verkeersloket.

Instructiefilms

Bekijk de instructiefilmpjes over het gebruik van SPIN via onderstaande links:

[Inloggen](#) in SPIN

Een maatregel [invoeren](#) in SPIN

Een [omleiding](#) toevoegen aan een maatregel

Een maatregel [indienen](#) in SPIN

Verkeersstops

Voor de eisen inzake verkeersstops verwijzen we naar de vraagspecificatie.

Aanvullend:

Een verkeersstop dient zo kort mogelijk te zijn.

De volgende verkeersstop mag pas plaatsvinden als alle file van de vorige verkeersstop stroomopwaarts in het netwerk is opgelost.

Dit wordt beoordeeld door de bevoegde personen van Rijkswaterstaat. (Weginspecteur of Officier van Dienst [OvD-er] bepaalt dit in overleg met verkeerscentrale)

De laatste verkeersstop mag uiterlijk 45 minuten voor eindtijd plaatsvinden om uitloop te voorkomen.

Verkeersstops zijn zowel in de weekendnachten als ook in doordeweekse nachten toegestaan.

Omleidingen en adviesroutes

Opdrachtnemer dient een voorstel te doen hoe de afsluiting georganiseerd wordt, in welke volgorde verkeersmaatregelen worden geplaatst et cetera. Het inschakelen van de omleidingsroute(s) en/of adviesroute(s) dient hier onderdeel van uit te maken. Aangetoond moet worden dat verkeer niet langer dan nodig omrijdt. Uitgangspunt is dat ingestelde route maximaal 30 minuten voor aanvang getoond wordt aan weggebruikers.

Ingestelde omleidingen en adviesroutes dienen na uitvoering werkzaamheden binnen 1 ½ uur uitgeschakeld te zijn en zo spoedig mogelijk verwijderd te worden.

Doorlooptijd van aanvraag verkeersmaatregel

	Week	Dag	
Aanvraag indienen	45	ma	
	45	di	
	45	wo	
	45	do	
	45	vr	
	45	za	
	45	zo	
Behandeling door verkeersloket	46	ma	
	46	di	
	46	wo	Indienen maatregel uiterlijk 16:00u
	46	do	
	46	vr	
	46	za	
	46	zo	
	47	ma	
	47	di	
	47	wo	
Uitvoeringsweek	47	do	
	47	vr	Maatregelen definitief gepland
	47	za	
	47	zo	
	48	ma	
	48	di	
	48	wo	
	48	do	
	48	vr	
	48	za	
	48	zo	
	49	ma	eerst mogelijke start 5:00u
	49	di	
	49	wo	
	49	do	
	49	vr	
	49	za	
	49	zo	
	50	ma	verwijderd om 5:00u
	50	di	
	50	wo	

18 dagen

25 dagen

Contactgegevens van het verkeersloket

Verkeersloket West-Nederland Zuid

Postbus 556

3000 AN Rotterdam

010-2080500

verkeersloketzuidholland@rws.nl

1.5 Checklist procesacties met termijnen

plannen	Para-graaf	Voor categorie	Wie maakt het	Termijn concept	Termijn definitief
Slot aanvraag - SLOT's definitief vastleggen (SPIN)	§ 1.2	A,B,C	ON	Voor Cat. A en B. Bij voorkeur in maart voorafgaand aan uitvoeringsjaar	A 23 wk B 12 wk C 6 wk Voor de start van het slot
Verkeersmanagement Plan - Incidentmanagement - mobiliteitsmanagement - crisiscommunicatie/-management - risicomanagement (beheersmaatregelen/Go/No-Go verantwoording)	§ 1.6	alle	ON	Indien onderdeel van EMVI: bij de inschrijving	Na gunning
				Indien geen onderdeel van EMVI: na gunning	Na gunning
Verkeersmaatregelen Plan - Verkeersmaatregelen aanvragen in SPIN - Bebodingsplan - Omleidingsroutes - Vooraankondigingen	§ 1.7	A,B,C,D	ON	A 4 mnd B 3 mnd C 7 wk D 6 wk Voor start van de verkeersmaatregelen	A 6 wk B 6 wk C 6 wk D 4 wk voor start van de verkeersmaatregelen
Operationeel draaiboek	§ 1.8	A,B	Co-productie OG ON RD VWM		2 weken voor start van het slot
Regelscenario - DRIPS vooraankondigingen - DRIPS verkeersmanagement - Inzet tekstwagens	§ 1.9	A,B,(C)	VWM i.o.v OG	A 10 wk B 8 wk C 6 wk voor start van het slot	2 weken voor start van het slot
Communicatie	§ 1.10	Alle	OG/ON		
Verkeersmaatregel aanvraag	§ 1.3 § 1.4	alle	ON	6 weken voor de uitvoerings week	12 werkdagen voor uitvoeringsweek (zie § 1.4 'doorlooptijd verkeersmaatregel' voor nadere uitwerking van deze termijn)

Gebruikte afkortingen:

OG = Opdrachtgever

ON = Opdrachtnemer

RD = Regionale dienst RWS

VWM = RWS Verkeer en Watermanagement

1.6 Verkeersmanagementplan

Het verkeersmanagementplan is een plan dat door de Opdrachtnemer wordt opgesteld en waarin hij laat zien hoe hij met verkeersmanagement om zal gaan tijdens de uitvoering van het project. De inhoud van het verkeersmanagementplan bestaat uit een beschrijving van de verkeersmaatregelen op hoofdlijnen (planning, omleidingen, aantallen en duur van verkeersmaatregelen, hindercategorie).

Het verkeersmanagementplan dient de Opdrachtnemer ter kennis te brengen aan de Opdrachtgever.

Het verkeersmanagementplan (faseringsplan) kan op twee manieren in de aanbestedingsprocedure zijn opgenomen:

Voor gunning: maakt onderdeel uit van de inschrijving door de aanbiedende marktpartijen in het kader van de EMVI. In dat geval is het een stuk dat in de aanbestedingsfase door de Opdrachtnemer wordt opgesteld en binnen de EMVI-methodiek een score krijgt.

Na gunning: In de Klanteisspecificaties staat aangegeven welk(e) moment(en) het plan moet worden ingediend.

Beperken verkeershinder

De Opdrachtnemer is verplicht om de verkeershinder te beperken met behulp van verkeersmanagement, en een bijdrage te leveren aan mobiliteitsmanagement en communicatie conform de Werkwijzer Minder Hinder.

WBU, werkvensters, VTA en SLOTS

Kader stellend zijn de vigerende vastgestelde werkbare uren (WBU), werkvensters en de door de Opdrachtgever voorgeschreven SLOTS (waarbinnen uitvoeringswerkzaamheden plaatsvinden).

WBU zijn door Rijkswaterstaat onafhankelijk van een specifiek project bepaalde en tussen aangegeven begin- en eindpunten geldende periodes waarbinnen het door Rijkswaterstaat acceptabel wordt geacht dat capaciteit (bijvoorbeeld rij- of vluchtstroken) aan het wegennet onttrokken wordt voor Werkzaamheden die ten hoogste in hinderklasse 1 vallen.

Werkvensters zijn door Rijkswaterstaat onafhankelijk van een specifiek project bepaalde en tussen aangegeven begin- en eindpunten geldende periodes waarbinnen het door Rijkswaterstaat acceptabel wordt geacht dat de capaciteit van het wegennet wordt teruggebracht, waarbij maximaal 15 minuten vertraging voor de weggebruiker mag optreden.

VTA (venstertijd afsluitingen) zijn door Rijkswaterstaat onafhankelijk van een specifiek project bepaalde en tussen aangegeven begin- en eindpunten geldende periodes waarbinnen het door Rijkswaterstaat acceptabel wordt geacht dat een specifiek weggedeelte afgesloten mag worden.

Slots zijn door Rijkswaterstaat ten behoeve van een specifiek project bepaalde en tussen aangegeven begin- en eindpunten geldende periodes waarbinnen het door Rijkswaterstaat acceptabel wordt geacht dat capaciteit (bijvoorbeeld rij- of vluchtstrook) aan het wegennet onttrokken wordt voor Werkzaamheden met een hinderklasse van 1 of hoger.

Door de Opdrachtgever worden eisen gesteld aan het verkeersmanagementplan. Deze eisen zijn weergegeven in de Vraagspecificatie.

1.7 Verkeersmaatregelenplan

Het verkeersmaatregelenplan wordt door de Opdrachtnemer opgesteld en beschrijft alle verkeersmaatregelen en omleidingen voor alle maatregelen in hindercategorieën A t/m D. Het plan bevat daarvoor tekeningen van alle borden, bakens, tijdelijke markering, tekstkarren en barrières benodigd voor de verkeersmaatregelen, inclusief omleidingen.

De Opdrachtnemer moet al voor de indiening van het definitieve verkeersmaatregelenplan toestemming hebben verkregen (verklaring van geen bezwaar) van andere wegbeheerders dan Rijkswaterstaat voor de verkeersmaatregelen op hun wegen en afgestemd hebben met hulpdiensten. Het verkeersmaatregelenplan wordt door de Opdrachtnemer aangeleverd aan het projectteam. Het projectteam bespreekt het verkeersmaatregelenplan met de betrokken diensten van RWS (eventueel in aanwezigheid van de Opdrachtnemer).

Door de Opdrachtgever worden eisen gesteld aan het verkeersmaatregelenplan. Deze eisen zijn weergegeven in de Vraagspecificatie.

1.8 Operationeel draaiboek

Het operationeel draaiboek bevat de elementen die noodzakelijk zijn om het verkeersmanagement in de operationele fase van het project soepel te laten verlopen. Een operationeel draaiboek wordt opgesteld voor werken in de categorieën A en B.

Het opstellen van een dergelijk plan is een co-productie tussen het Opdrachtgever, Opdrachtnemer, RWS VWM, wegbeheerders en hulpdiensten.

Het operationeel draaiboek bevat minimaal:

- Draaiboek IM voor de betreffende fase van het project
- GO/NO GO momenten
- Communicatie momenten
- Regelscenario's
- Opschalingsmodel ten behoeve van onverwachte situaties in de uitvoering.
- Lijst met projectbetrokkenen en telefoonnummers

Doelgroep: Opdrachtgever, Opdrachtnemer, RWS VWM, wegbeheerders, hulpdiensten.

1.9 Regelscenario's

Een regelscenario is een maatregelenpakket voor één of meerdere (samenhangende) knelpunten, waarbij is vastgelegd hoe te handelen bij een gegeven verkeerssituatie en welk doel daarbij wordt nagestreefd. De vorm is een schakelschema.

Een regelscenario wordt opgesteld door RWS Verkeer en Watermanagement (VWM). Hierin worden de (dynamisch) verkeersmanagement maatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn voor het goed geleiden van het verkeer en het beperken van verkeershinder rond de wegwerkzaamheden.

In de Werkwijzer MinderHinder (deel B) is vastgelegd voor welke werken aan de weg een scenario opgesteld moet worden. Dit hangt af van de hindercategorieën. De tekst van paragraaf 1.1 op pagina 5 van dit document geeft de hoofdlijn weer. De Werkwijzer is leidend.

De Opdrachtgever is verantwoordelijk voor het (laten) opstellen van een regelscenario.

Regelscenario's worden opgesteld, geïmplementeerd, uitgevoerd en geëvalueerd door de verkeerscentrale. Afwijken van de termijnen (pagina 11) kan leiden tot uitloop in de planning van het opstellen van het regelscenario.

De gevolgen van uitloop zijn tweeledig:

1) gevolgen voor Rijkswaterstaat:

- het niet tijdig gereed krijgen van de regelscenario's
- het niet kunnen implementeren van het regelscenario in de verkeerscentrale en het betrekken van overige betrokken verkeerscentrales en/of andere wegbeheerders.
- imagoschade richting stakeholders
- extra kosten ontstaan door ad hoc aanpassingen

2) gevolgen voor Opdrachtnemer:

- dit kan leiden tot verhaal van de kosten
- in uiterste geval een NO GO van de hindervolle werkzaamheden.

Naast het tijdig aanleveren van een verkeersmaatregelenplan aan de verkeerscentrale wordt input verwacht van de Opdrachtnemer voor een - eventueel* te houden - workshop om te komen tot een regelscenario. Aangezien het statische deel (bebording) en het dynamische deel (regelscenario) één integraal plan moeten vormen moet Opdrachtnemer rekening houden met een iteratief proces.

* hangt er vanaf of er wel/geen scenario beschikbaar is, of scenario nog actueel is et cetera

1.10 Communicatie

Rijkswaterstaat informeert gebruikers van de (vaar)weg over werkzaamheden die hinder veroorzaken. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat communicatiekaders ontwikkeld. De communicatiekaders zijn verwerkt in of maken onderdeel uit van de Werkwijzer Minder Hinder wegen.

Communicatie bij wegwerkzaamheden

Vanaf 1 januari 2013 wordt minder gecommuniceerd bij wegwerkzaamheden. De veranderingen zijn doorgevoerd in het nieuwe hoofdstuk [Communicatie wegen uit deel B](#) (PDF, 195.8 kB) . Het bestaande hoofdstuk in de Werkwijzer Minder Hinder deel B is niet meer actueel en mag niet worden gebruikt. In de loop van 2015 zal de hele Werkwijzer Minder Hinder deel B vernieuwd worden. Dan wordt het nieuwe hoofdstuk Communicatie daarin opgenomen. Voor de communicatie naar gebruikers maakt Rijkswaterstaat gebruik van de [Richtlijn formuleringen hindercommunicatie wegen](#) (PDF, 75.9 kB).

Ook de Opdrachtnemer speelt een rol in de communicatie. In de Werkwijzer Minder Hinder is dit geconcretiseerd.

BIJLAGE I: Multi Criteria Analyse (MCA)

Indien er sprake is van verschillende alternatieven, komt er een moment waarop deze gewogen moeten worden aan de hand van bepaalde criteria. Het gaat er daarbij niet primair om onmiddellijk "het beste" alternatief te vinden. Verschillende partijen hechten vaak verschillende waarden aan verschillende criteria.

Een voorbeeld:

Bij de keuze van hoe men naar zijn werk reist kan de ene persoon vooral geïnteresseerd zijn in de kosten, terwijl de andere persoon met name kijkt naar de tijd die met het reizen gemoeid is.

Er zijn evaluatiemethoden die ons in staat stellen rekening te houden met een verschillende weging van criteria. De bekendste is de multi-criteria analyse (MCA). Daarbij worden de alternatieven afgewogen tegen verschillende sets van criteria. Wat we dan bereiken is niet de aanwijzing van hét beste alternatief. Beter scorende alternatieven, middenmoters en overwegend slechtere alternatieven worden met MCA gevonden. Het kan best voorkomen dat het schijnbaar meest aantrekkelijke alternatief (hoge scores op de meeste criteria) op één criterium (bijvoorbeeld kosten!) zo laag scoort dat we toch eerst andere alternatieven verder gaan bekijken.

Waar het bij vergelijken vooral om gaat, is het elimineren van de in vele opzichten slecht scorende alternatieven! Het vergelijken van alternatieven, die zijn opgebouwd uit een groot aantal keuzes, wordt al snel een bewerkelijk karwei. Door een MCA worden de varianten gewogen en gerangschikt.

Als fictief voorbeeld wordt aan de hand van een MCA het antwoord op bovenstaande vraag (hoe reist men naar zijn werk) bepaald. Daarbij kan in dit voorbeeld gekozen worden tussen het openbaar vervoer, de fiets, de auto of carpoolen.

Allereerst zijn de verschillende criteria waarop de vraag getoetst kan worden, bepaald: kosten tijd, comfort en flexibiliteit, alsmede de verschillende scores.

	gewichtenset		O.V.	Fiets	Auto	Carpoolen
	Voorkeur Kosten	Voorkeur Tijd				
Kosten			2	1	4	3
Tijd			3	4	1	2
Comfort			3	4	1	2
Flexibiliteit			3	2	1	4
TOTAAL						

Tabel 1: Criteria met scores

Daarna zijn wegingsfactoren voor de verschillende criteria bepaald.

	gewichtenset		O.V.	Fiets	Auto	Carpoolen
	Voorkeur Kosten	Voorkeur Tijd				
Kosten	40 %	20 %	2	1	4	3
Tijd	20 %	40 %	3	4	1	2
Comfort	20 %	20 %	3	4	1	2
Flexibiliteit	20 %	20 %	3	2	1	4
TOTAAL	100 %	100 %				

Tabel 2: Toevoegen gewichtensets

Tot slot zijn de scores vermenigvuldigd met de gewichten en opgeteld. Hierdoor ontstaan onderstaande 2 tabellen.

	Gewichtenset		O.V.	Fiets	Auto	Carpoolen
	Voorkeur Kosten	Voorkeur Tijd				
Kosten	40 %		80	40	160	120
Tijd	20 %		60	80	20	40
Comfort	20 %		60	80	20	40
Flexibiliteit	20 %		60	40	20	80
TOTAAL	100 %		260	240	220	280

Tabel 3: Resultaat gewichtenset 'Kosten'

	Gewichtenset		O.V.	Fiets	Auto	Carpoolen
	Voorkeur Kosten	Voorkeur Tijd				
Kosten	20 %		40	20	80	60
Tijd	40 %		120	160	40	80
Comfort	20 %		60	80	20	40
Flexibiliteit	20 %		60	40	20	80
TOTAAL	100 %		280	300	160	260

Tabel 4: Resultaat gewichtenset 'Tijd'

Uit bovenstaande exercitie kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Alhoewel bij de gewichtenset 'kosten' het criterium kosten 40 % gekregen heeft, komt toch het alternatief auto (met de laagste score) als beste uit de bus. Dit wordt veroorzaakt door de goede scores (een 1) die dit alternatief heeft op de andere drie criteria. Gezond verstand is daarom minstens zo belangrijk bij de uiteindelijke keuze
- De conclusie moet hier dan ook luiden dat ondanks deze vertekening de fiets het goedkoopste vervoermiddel is.
- Bij de gewichtenset 'tijd' scoort het alternatief auto als beste, wat gevoelsmatig klopt.
- Het bovenstaande toont eens te meer aan dat de methode niet meer is dan een hulpmiddel om een gevoel te krijgen hoe de verschillende varianten ten opzichte van elkaar scoren. De getallen geven hiervoor een indicatie. Meer waarde mag hieraan niet gegeven worden.
- Bij het afwegen van uitvoeringsvarianten is een gevoel voor bestuurlijke verhoudingen minstens zo belangrijk voor de uiteindelijke keuze.
- De methode is manipuleerbaar: door het variëren met de wegingsfactoren kan toegewerkt worden naar de variant die men als beste uit de bus wil laten komen. Reden waarom deze vooraf vastgesteld dienen te worden.
- Opdrachtgever bepaalt in een integrale belangenafweging welke uitvoeringsvariant geaccordeerd wordt.

Specifieker gericht op een MCA in relatie tot werkzaamheden op, aan of langs rijkswegen zijn er verschillende criteria te noemen die bij het uitwerken van varianten naast elkaar gezet dienen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Doorlooptijd en de duur van de hinder;
- Intensiteiten / aantal gehinderden;
- Hinderzwaarte (zie paragraaf 1.1) / ingeschatte vertraging in minuten;
- Verkeershinderbeleving;
- Type verkeer (zakelijk, recreatief enz., in procenten);
- Bereikbaarheid van hulpdiensten;
- Hinder voor de scheepvaart, langzaam verkeer, vervoer gevaarlijke stoffen, openbaar vervoer/lijndiensten;
- Bereikbaarheid regio;
- Relaties met andere werkzaamheden / evenementen enzovoort.

BIJLAGE II: Slotaanvraag of wijzigingsvoorstel

Bestaand project

SPIN-ID?

Rijksweg?

Locatie?

Korte omschrijving project

Huidige data?

Huidige tijden?

Wel of geen goedkeuring?

Omschrijving van de goedkeuring

Wat is de wijziging?

Waarom wijziging?

Onderbouwing aanvraag

Waarom nu?

Wat is het voorstel?

Hinderklasse/hindercategorie/capaciteit/vertragingstijden?

Wat zijn doelgroepen die gehinderd gaan worden? (specifieke groepen: scheepvaart, ADR, fietsers, bijzonder transport, openbaar vervoer etc.?)

Omleidingen ja/nee? Welke?

Zo ja, hoe omleiden?

Zijn er alternatieven?

Is er afstemming met andere districten en overige diensten / andere wegbeheerders?

Zo ja, wanneer en met wie?

Welke conflicten ontstaan er? Welke risico's

Is er gekozen voor de meest publiek vriendelijke oplossing:

Zo ja - kort beschrijven: Zo nee - waarom niet?

Inzet mobiliteitsmanagement (alternatief vervoer) zinvol?

Is afwijkende communicatie nodig?

Nieuw project

Rijksweg?

Locatie?

Korte omschrijving project

Waarom dit project?

Onderbouwing aanvraag

Waarom nu?

Wat is het voorstel?

Hinderklasse/hindercategorie/capaciteit/vertragingstijden?

Omleidingen ja/nee? Welke?

Zo ja, hoe omleiden?

Zijn er alternatieven?

Is er afstemming met andere districten en overige diensten / andere wegbeheerders?

Zo ja, wanneer en met wie?

Welke conflicten ontstaan er?

Is er gekozen voor de meest publiek vriendelijke oplossing?

Zo ja - kort beschrijven: Zo nee - waarom niet?

Inzet mobiliteitsmanagement (alternatief vervoer) zinvol?

Is afwijkende communicatie nodig?