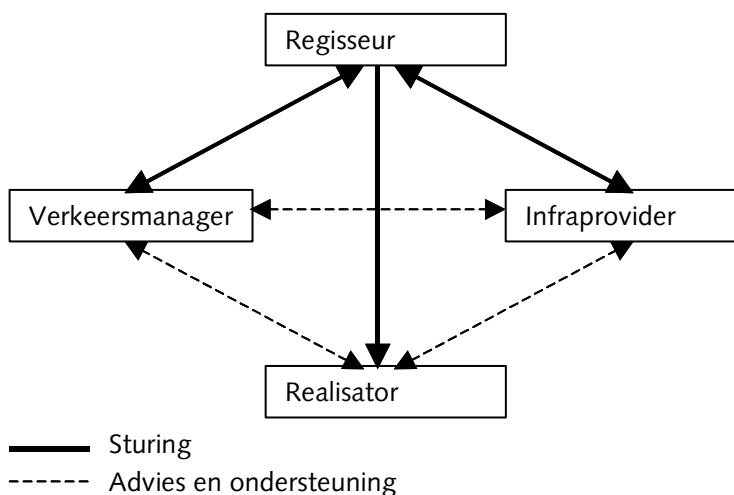


Bijlage B Te hanteren principes bij verkeersmaatregelen

1 Procesrol verkeersmanagement

Binnen de dienst Zuid-Holland wordt gewerkt conform het rollenmodel.

Figuur B-1
Het rollenmodel



Concreet betekent dit dat de Verkeersmanager de kaders aangeeft. Voor verkeersmaatregelen vormen de procedures zoals ze in dit rapport beschreven zijn, zo'n kader. Aan de hand van de aangegeven kaders zorgt de Infraprovider ervoor dat de te realiseren projecten en de daaruit voortvloeiende verkeersmaatregelen (onderbouwd!) in een meerjarenplanning opgenomen en dus met elkaar geconfronteerd worden. Vervolgens is het de verkeersmanager die deze meerjaren planning toetst.

Uiteindelijk is het de regisseur die aan de hand van de adviezen van de Infraprovider en de Verkeersmanager een besluit neemt.

Naast het interne afstemmingsproces dient er ook afstemming en communicatie met de omgeving plaats te vinden. Dit gebeurt op twee niveaus: enerzijds vindt er afstemming en communicatie plaats over de meerjarenplanning (planmatige proces), anderzijds wordt er ook per project gecommuniceerd (projectmatige proces).

2 Bundelen van werk

De volgende overwegingen spelen bij de combinatie van werkzaamheden een rol:

- Er is sprake van 1 verkeersstroom;
- Werk kan handig gecombineerd worden;
- Het is logisch in de ogen van de weggebruiker;
- Er zijn goede alternatieven;
- Het is veiliger voor de wegwerker

De strategische planning (zie 2.2 en 2.3) is een belangrijk instrument dat hieraan bij kan dragen. Hierdoor ontstaat er vroegtijdig inzicht in

werkzaamheden met de daarbij behorende verkeersmaatregelen voor de komende jaren.

Uiteindelijk zou er naar gestreefd kunnen worden alle noodzakelijke werkzaamheden te concentreren in één verkeersmaatregel, met de garantie dat er de komende jaren voor onderhoud geen verkeersmaatregelen getroffen zullen worden (bijvoorbeeld groot onderhoud A16 van Brienenoordbrug in 2006 en 2007).

3 Geen gelijktijdige verkeersmaatregelen op verschillende locaties

Op een omleiding mag er geen sprake van verkeershinder als gevolg van een andere verkeersmaatregel.

Het is een grote ergernis van weggebruikers van de ene in de andere afzetting te belanden. Daarom in

principe:

- Geen omleidingen door andere wegwerkzaamheden
- Niet twee omleidingen over één route
- Niet gelijk werken op parallelle routes;

Ook dit principe dient met gezond verstand gehanteerd te worden:

vooral bij langdurende verkeersmaatregelen heeft dit als consequentie dat gedurende deze langere tijd er geen geplande verkeersmaatregelen, hoe klein ook qua verkeerskundig effect, getroffen kunnen worden.

Om hieraan tegemoet te komen is in het landelijk kader voor groot onderhoud een opschaalmechanisme ontworpen (zie tabel D-3), dat een indicatie geeft wie in voorkomende gevallen een beslissing neemt.

4 Contracten

Zolang er nog geen eenduidige contracten met de aannemer zijn, komt er op zijn minst in elk contract een paragraaf over verkeersmanagement. De verkeersmanager geeft paraaf op deze paragraaf. Dit is een tijdelijke maatregel totdat beperking van de verkeershinder in innovatieve contracten voldoende beheerst wordt.

5 Risico-beheersing

Risicobeheersing vormt een belangrijk aspect van projectmatig werken. Daarbij kan bijvoorbeeld aan de volgende risico's gedacht worden:

- Calamiteitenscenario's : Als het slecht weer is of er grote incidenten zijn, moet een draaiboek klaarliggen wat er moet gebeuren
- Regelscenario's: Als er plots meer verkeer is, moet een regelscenario in de kast liggen.

Een risico van een andere orde is de toezicht op het werk. Er wordt steeds meer aan de markt overgelaten. Zo ook de uitvoering van het werk. Als er al een toezichthouder namens de opdrachtgever op het werk aanwezig is, zal deze zijn aandacht vooral richten op de kwaliteit van het werk binnen de afzetting. De uitvoering van de afzetting zelf (en ook de effecten van de verkeersmaatregel op de doorstroming) is daarbij ondergeschikt. Gemakshalve wordt er daarbij soms van uit gegaan dat deze taak overgenomen wordt door een medewerker van het district. Echter, binnen een wegendistrict ontbreekt daar meestal de tijd voor.

6 De reguliere verkeersdrukke en de te treffen verkeersmaatregelen zijn complementair aan elkaar.

Er wordt alleen gewerkt als er geen gewone files staan. De hinder is dan minimaal. De verkeersintensiteit is daarbij het leidende principe, aangevuld met de beleving door de weggebruiker. Concreet betekent dit:

- Werken in de avond en in het weekend (zie ook werkbare uren);
- Werken in de vakantie, behalve als het in de vakantie druk is zoals in Zeeland;
- Werken op feestdagen, behalve als het door evenementen en dagtochten druk is;
- Niet werken in de spits;
- Niet werken tijdens grote evenementen;

Doordat de intensiteit leidend is, zal Rijkswaterstaat dus niet meer voorschrijven dat er op

bepaalde belangrijke dagen (Pasen, 4/5 mei, Hemelvaart, Pinksteren) niet gewerkt wordt, tenzij de verwachte verkeersdrukke daartoe aanleiding geeft. Zie ook hoofdstuk 4.5: werkbare uren

Een aparte groep verkeersmaatregelen vraagt daarbij speciale aandacht: maatregelen die in het kader van lane-rental aangevraagd worden.

Eenzijds dient door een juiste tariefstelling ingespeeld te worden op het bovenstaande. Anderzijds doorlopen dergelijke aanvragen de normale procedures, en kan ook een dergelijke maatregel om bepaalde redenen afgewezen worden.

7 Het afpelmechanisme

Het uitgangspunt is, dat er geen verkeershinder als gevolg van verkeersmaatregelen optreedt.

Praktisch zal dit uiteraard niet voor alle verkeersmaatregelen mogelijk zijn, het vormt echter wel het startpunt van de discussie. Eerst dient alles in het werk gesteld te worden om de werkzaamheden zo in te richten dat de verkeersmaatregelen nauwelijks tot geen verkeershinder opleveren. Dit zal tot situaties leiden waarbij de aanvullende maatregelen en de daarmee gemoeide kosten in geen verhouding staan tot de vermindering van de verkeershinder.

Doordat aantoonbaar gemaakt wordt dat het niet optreden van verkeershinder tot onacceptabel hoge kosten leidt, dan wel dat de werkzaamheden vrijwel onuitvoerbaar worden, wordt het accepteren van een bepaalde verkeershinder acceptabel. Aldus dient naar een situatie toegewerkt te worden, waarbij de verwachte verkeershinder in verhouding staat tot de uitvoeringswijze, en in evenwicht is met de kosten voor de aanvullende maatregelen. Daarbij dient uiteraard wel het gezonde verstand te prevaleren.

Voorbeeld 1:

Een van de maatregelen om de geluidshinder te beperken is de toepassing van dubbellaags-ZOAB. Om dit dubbellaags-ZOAB met

voldoende kwaliteit aan te kunnen brengen is het noodzakelijk dat deze in een keer rijbaanbreed aangebracht wordt. Als gevolg hiervan zal dan ook een volledige rijbaan afgesloten moeten worden.

Wel kan hier de principiële vraag gesteld worden of het aspect verkeershinder niet veel eerder in de afwegingen een rol moet spelen. Ergens in het proces heeft er immers een afweging plaatsgevonden over de maatregelen om de geluidhinder te beperken. Bijvoorbeeld tussen het extra verhogen van een scherm versus het aanbrengen van dubbellaags-ZOAB. De optredende verkeershinder tijdens de uitvoering is daarbij bij de twee maatregelen duidelijk anders. De verwachting is echter dat deze in de besluitvorming geen tot nauwelijks een rol gespeeld heeft.

Dit pleit er voor verkeersmanagement in een vroeg stadium en op gelijkwaardige wijze af te wegen met civieltechnische uitvoeringsaspecten.

Voorbeeld 2:

De keuze tussen het werken in het verkeer versus een volledige afsluiting. Voordeel van werken in het verkeer is, dat de verbinding in stand blijft, zei het met minder capaciteit. Nadelen kunnen zijn een mindere kwaliteit van het werk, minder veilige werksituaties en langere uitvoeringsperiodes

8 Hinderklassen

Bij verkeersmaatregelen speelt, naast het belang van het verkeer, waar de verkeersmanager voor staat, het belang van de infraprovider. Deze staat voor de productie en de beschikbaarheid van de weg. Deze beide belangen leveren een spanning op die ook in het rollenmodel terug te vinden is. Waar verkeersmanager en infraprovider er niet uitkomen, hakt de regisseur een knoop door.

Om het belang van het verkeer handen en voeten te geven zodat een goede afweging gemaakt kan worden, wordt de verkeershinder ingedeeld in hinderklassen (zie bijlage D). Deze vormen een maat voor de hinder voor individuele weggebruikers die te maken krijgen met afzettingen op de weg.

Alle werken en afzettingen worden in een hinderklasse ingedeeld. Dit is de basis voor effort die naast de wegwerkzaamheden zelf gepleegd moet worden om de effecten van de verkeersmaatregelen op de doorstroming acceptabel te maken voor weggebruikers.

Hoe meer hinder hoe meer extra maatregelen er getroffen moeten worden.

9 Werkbare Uren

Heel Rijkswaterstaat gebruikt het systeem van WerkBare Uren (WBU). De werkbare Uren worden bepaald door de wegendistricten in samenspraak met de verkeersmanagementcentrale in Rhon. De werkbare uren geven per wegvak op rijbaanniveau aan op welke

momenten er een of meerdere rijstroken aan het verkeer onttrokken kunnen worden zonder dat er verkeershinder optreedt. Deze werkbare uren zijn op elk wegvak verschillend, en worden bepaald op basis van de lokale i/c¹-verhoudingen.

Doordat als criteria gehanteerd wordt dat er geen verkeershinder optreedt, kan gesteld worden dat, wanneer binnen deze werkbare uren gebleven wordt, qua procedure met E volstaan kan worden.

10 Het verkeersloket

Nadat de procedure doorlopen is, dient tot daadwerkelijke uitvoering van de verkeersmaatregel gekomen te worden. Deze start met het aanvragen van de verkeersmaatregel bij het verkeersloket van het wegendistrict. Het tijdstip waarop dit gebeurt is afhankelijk van de procedure. Zo zal bij procedure A op een bepaald moment de medewerker van het verkeersloket door de taakverantwoordelijke verkeer binnen een wegendistrict over het project geïnformeerd worden, en soms zelf onderdeel van de projectorganisatie uit gaan maken. Zo kunnen gewenste verkeersmaatregelen, zij het soms globaal, al in een vroeg stadium opgenomen worden in Meldwerk

Werkzaamheden aan het hoofdwegennet kunnen flinke hinder veroorzaken voor de doorstroming van het verkeer, zeker wanneer wegwerkzaamheden in elkaars nabijheid plaatsvinden. Om de planning van de verschillende wegwerkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen is het informatiesysteem MELDWERK ontworpen.

MELDWERK heeft op de eerste plaats tot doel geplande werkzaamheden zo vroeg mogelijk bekend te maken. Niet alleen binnen Rijkswaterstaat, maar ook bij andere belanghebbenden, zoals het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), aannemers en de transportsector. Particuliere weggebruiker krijgen de informatie via het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) en de service providers.

Alle wegendistricten en rayons van Rijkswaterstaat kunnen hun voorgenomen werkzaamheden in de centrale database van MELDWERK invoeren. Het systeem waarschuwt wanneer in de directe omgeving gelijktijdige werkzaamheden en afzettingen zijn gepland. Een evenementenkalender in MELDWERK signaleert of werkzaamheden samenvallen met evenementen die veel verkeer aantrekken.

Planners kunnen in MELDWERK veel informatie kwijt: gewenste rijstrookafzetting, bebording, teksten voor signaleringsborden, filegevoeligheid, hoogte- en breedtebeperkingen en de eventuele wenselijke politieassistentie. Daarmee kunnen raadplegers van het

¹ Intensiteit/capaciteit

systeem, zoals het VCNL en de RDW, hun klanten informeren. De Verkeerscentrales gebruiken de info voor het daadwerkelijk plaatsen van verkeersmaatregelen op de borden.

[Bron](#)

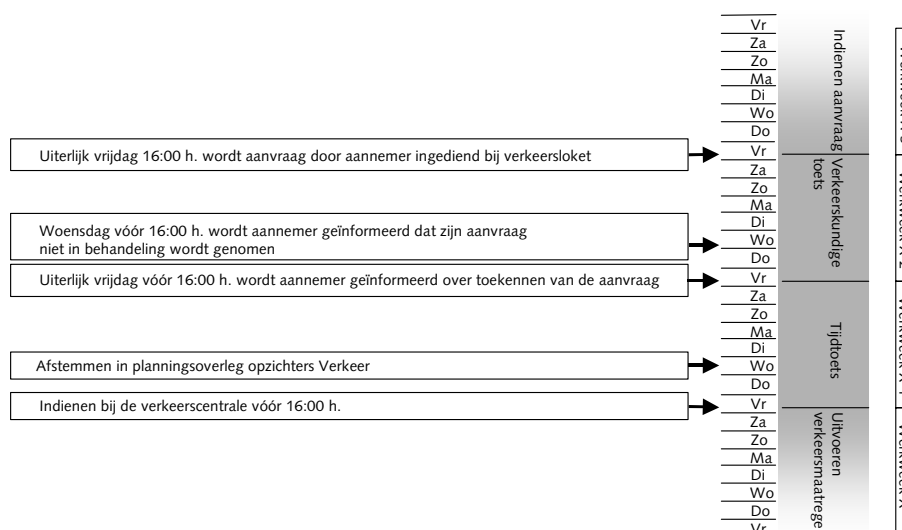
Voor het aanvragen van verkeersmaatregelen bij het verkeersloket dient gebruik gemaakt te worden van het in bijlage F opgenomen 'aanvraagformulier verkeersmaatregelen'.

Bij procedure E zal veelal korte tijd voordat de verkeersmaatregel daadwerkelijk uitgevoerd wordt contact met het verkeersloket gezocht worden.

De taak van het verkeersloket bestaat er vooral uit de verschillende aanvragen in te plannen en daarnaast het uitvoeren van een laatste globale verkeerskundig toets.

Om deze taak uit te kunnen voeren wordt een proceduretijd van twee weken (14 dagen) gehanteerd. Om praktische redenen loopt de werkweek daarbij van vrijdagmiddag 16:00 tot 16:00 h. de week daarop, volgens onderstaand schema.

Figuur B-2
Proces verkeersloket



Ter toelichting het volgende:

- De werkweek voor verkeersmaatregelen loopt van vrijdagmiddag 16:00 h. tot vrijdagmiddag 16:00 h. in de daaropvolgende week.
- De aanvraagprocedure duurt dus 14 dagen.
- Indien de aanvrager zijn aanvraag vroeger indient (bijvoorbeeld op maandag in plaats van vrijdag) dan is de doorlooptijd 4 + 14 is 18 dagen.