



Richtlijnen Tijdelijke Verkeersmaatregelen Gemeente Rotterdam

Versie 6.0 – Vastgesteld door College B&W op 15 november 2022

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	4
1.1 Achtergrond	4
1.2 Doelstelling	4
1.3 Leeswijzer	4
2 Kaders en uitgangspunten	5
2.1 Stedelijke Visies	5
2.2 CROW	6
2.3 Verkeersregie 2.0	6
3 Intake en Afstemming	7
3.1 Intake bereikbaarheid en tijdelijke verkeersmaatregel (TVM)	7
3.2 Verkeershindercategorie	8
3.3 BLVC-plan	8
3.4 Afstemming GOB	9
3.5 Afstemming SBO+	9
3.6 Afstemming SBO	9
3.7 Evenementen	10
4 Richtlijnen	11
4.0 Algemeen	11
4.1 Fietzers en voetgangers	11
4.2 Planning Werkzaamheden	12
4.3 Gelijktijdigheid werkzaamheden	13
4.4 Omleidingsroutes	13
4.5 Verkeerslichten en tijdelijke VRI	14
4.6 Communicatie en Informatie	14
4.7 Hulpdiensten	15
4.8 Openbaar Vervoer	16
4.9 Inzet Verkeersregelaars	16
5 Bijlagen	17
5.1 Kaart S-routes Rotterdam	17
5.2 Kaart Spoedtransportroutes EMC	18



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De komende jaren wordt flink gewerkt aan en in Rotterdam. De stad staat voor een enorme verdichtingsopgave voor wat betreft woningbouw en er staan – naast reguliere onderhoudsopgaven – ook grote infrastructurele projecten op de agenda waarbij de stad flink op de schop gaat.

Daarnaast ondergaat de stad al sinds enkele jaren transitie op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. De capaciteit op het stedelijk netwerk neemt af ten gunste van meer vergroening, leefbaarheid van de stad en meer ruimte voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

Een stad als Rotterdam heeft ook te maken met incidenten, calamiteiten, crisissen en demonstraties. Tevens trekt de stad steeds meer toerisme aan en profileert zich als stad voor regionale, nationale en internationale (sport)evenementen, bijeenkomsten en congressen.

Al deze werkzaamheden en ontwikkelingen hebben voor de weggebruiker een behoorlijke impact op de bereikbaarheid van en verkeersdoorstroming in de stad. Het is van belang om te overzien wat de verwachte gevolgen en effecten zijn voor de weggebruiker.

De gemeente heeft hier een heldere regierol in. Er worden verantwoorde keuzes gemaakt om binnen de programmering van de werkzaamheden en activiteiten die de stad heeft de mobiliteit te garanderen. Met het nemen van tijdelijke verkeersmaatregelen houden we grip op verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. Om hier kaders aan te geven is het document “Richtlijnen bij Tijdelijke Verkeersmaatregelen” opgesteld, hierna te noemen als de RTV.

Het document bevat richtlijnen die toegepast worden binnen het interne proces van toetsing, beoordeling en planning van wegwerkzaamheden.

Dit document is een herziening op de huidige spelregels van de weg zoals vastgesteld in 2010. Met deze herziening sluit de RTV aan op de huidige visies op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit, de gewijzigde interne processen binnen de gemeente en op inzichten, toepasbaarheid en praktijkervaringen vanuit de gebieden binnen het cluster Stadsbeheer en de afdeling Mobiliteit binnen het cluster Stadsontwikkeling.

1.2 Doelstelling

Het document is bedoeld om handelingsperspectieven mee te geven om weloverwogen keuzes te maken met als doel zo min mogelijk overlast te geven voor de weggebruikers in de stad en de effecten op bereikbaarheid te beperken. Bij het programmeren van werkzaamheden is het zoeken naar de balans tussen de optimalisatie van de uitvoering van noodzakelijke bouwprojecten, werken in de buitenruimte en werkzaamheden, evenementen en de bereikbaarheid van Rotterdam voor hulpdiensten, langzaam verkeer, openbaar vervoer én het autoverkeer. Het document sluit tevens aan op de stedelijke ambitie om de mobiliteitstransitie de komende jaren te versnellen.

Onder bereikbaarheid wordt verstaan:

Het waarborgen van een optimale, veilige en herkenbare toegankelijkheid van de stad voor alle aanwezige modaliteiten waarbij de missie en focus ligt op de doorstroming en veiligheid voor bestemmingsverkeer

Het acceptabele niveau van bereikbaarheid wordt bepaald door een pakket aan maatregelen en communicatie die, ter ondersteuning aan de mobiliteitstransitie, conform de richtlijnen worden genomen.

Om voor externe partijen het proces en de richtlijnen op hoofdlijnen inzichtelijk te maken is gekozen naast dit document een zgn. “hand-out” te publiceren.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de kaders welke de basis vormen voor de richtlijnen. Hoofdstuk 3 geeft het interne proces kort weer rondom de intake en aanvragen van tijdelijke verkeersmaatregelen en de diverse interne afstemmingsgrema. Hoofdstuk 4 bevat de uiteindelijke richtlijnen, hoofdstuk 5 de bijlagen.

2 Kaders en uitgangspunten

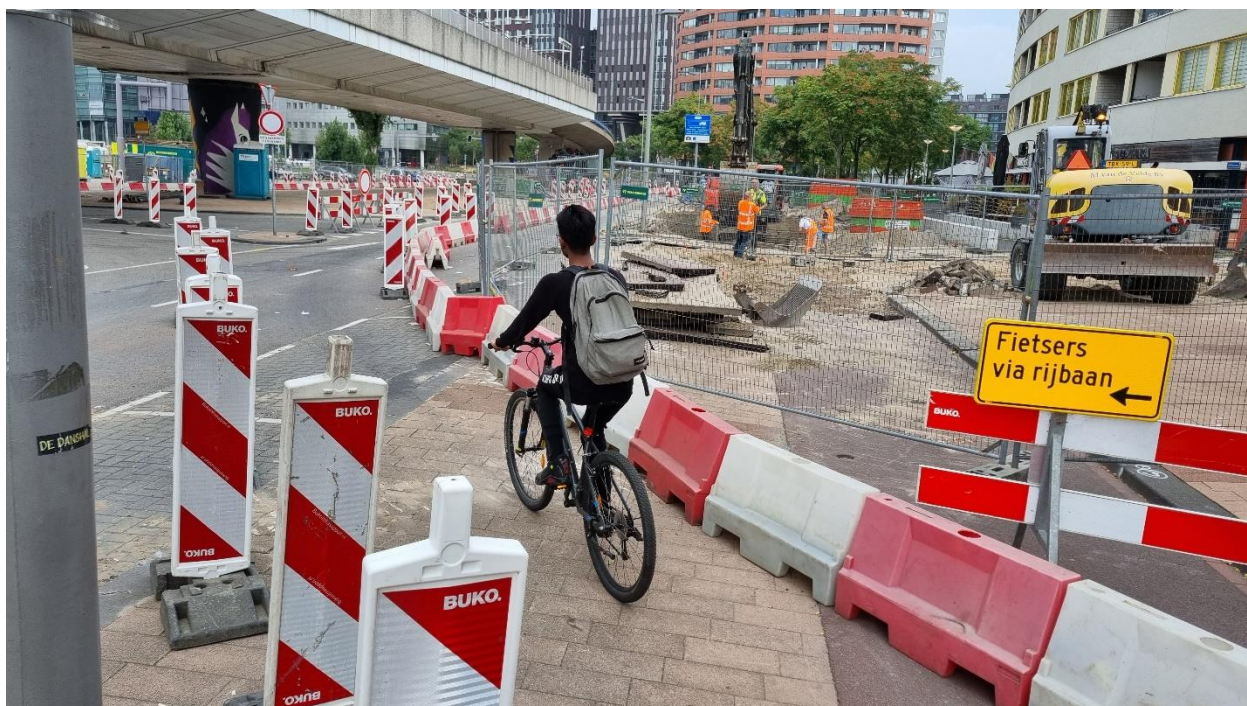
2.1 Stedelijke Visies

Een van de belangrijke uitgangsdOCUMENTEN waarbinnen de richtlijnen zijn opgesteld, is de Rotterdamse Mobiliteitsagenda. Daarin geeft het stadsbestuur en de Rotterdamse raad richting aan de wijze waarin zij willen dat de Rotterdamse mobiliteit zich ontwikkelt. Namelijk 'Gezonde en Bereikbare stad', 'Binnenstad City Lounge; de auto te gast', 'Fietsstad van de toekomst', 'Marktplaats voor mobiliteitsinnovatie en samenwerking' en 'Bereikbaarheidskwaliteit; motor voor ruimtelijke economische ontwikkeling'.

Op basis van de Rotterdamse Mobiliteitsagenda, de Stadsvisie 2030 en de Binnenstad als City Lounge is het Stedelijk Verkeersplan opgesteld. Belangrijke onderdelen van het Stedelijk Verkeersplan zijn de Bereikbaarheidsopgave en de Mobiliteitsstrategie. Diverse ontwikkelingen en keuzes die gemaakt worden zijn mede van invloed op de bereikbaarheid van de stad. Een van deze ontwikkelingen betreft de Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (RMA). De RMA behelst het kader waarbinnen maatregelen worden genomen die bijdragen aan de verbetering van luchtkwaliteit en CO2-reductie.

Met deze aanpak komt meer en kwalitatief betere ruimte beschikbaar voor voetgangers en fietsers. Het verkeer wordt anders door de stad geleid – bestemmingsverkeer kan overal blijven komen, maar ander autoverkeer wordt verdeeld naar de hoofdroutes. Dit zorgt voor betere luchtkwaliteit en leefbaarheid. Boulevards, stads- en verblijfsstraten transformeren geleidelijk naar wegprofielen met indeling op snelheid. OV-knooppunten worden beter bereikbaar en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers, en een overstappunt voor autorijders. Deelvervoer wordt gestimuleerd. De gemeente spreekt met de logistieke sector een ZES-zone (Zero Emissie Stadsdistributie) af en werkt stimuleringsmaatregelen voor schone logistiek uit. Alle modaliteiten krijgen een plek, maar de verblijfskwaliteit staat voorop.

Het stedelijk beleid zorgt ervoor dat bij tijdelijke wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen op een andere wijze wordt gekeken naar bereikbaarheid en mobiliteit en de diverse afwegingen die gemaakt worden om het bereikbaarheidsniveau en de mate van verkeershinder acceptabel te laten zijn als het gaat om reguliere wegwerkzaamheden, onderhoudsopgaven en bouwontwikkelingen- en werkzaamheden, maar ook bijvoorbeeld in combinatie met evenementen en demonstraties.



2.2 CROW

De randvoorwaarden voor een veilige inrichting van de werkplek bij werk in uitvoering en een veilige en gezonde uitvoering van het werk liggen vast in wet- en regelgeving.

Afgeleid vanuit de Arbowetgeving en Wegenverkeerswet 1994 is een belangrijk uitgangspunt het kennisplatform CROW, specifiek de publicatie 96b Werken op niet-auto-snelwegen en standaardmaatregelen op niet-autosnelwegen.

Alle te nemen maatregelen vanuit de uitvoering dienen in eerste instantie te voldoen aan de gestelde richtlijnen zoals genoemd in de CROW. De richtlijnen zoals hierna in dit document opgesteld gelden als aanvulling op de CROW en geven weer wat specifiek voor de stad Rotterdam van belang is voor de bereikbaarheid en doorstroming van de stad. Indien de CROW en de RTV elkaar tegenspreken dan is de RTV leidend.

Eenzijds een integrale benadering die de bereikbaarheid op strategisch en tactisch niveau borgt binnen de gemeentelijke processen, anderzijds op operationeel niveau de verkeersdoorstroming structureel te monitoren en adequaat te kunnen handelen bij verstoringen.

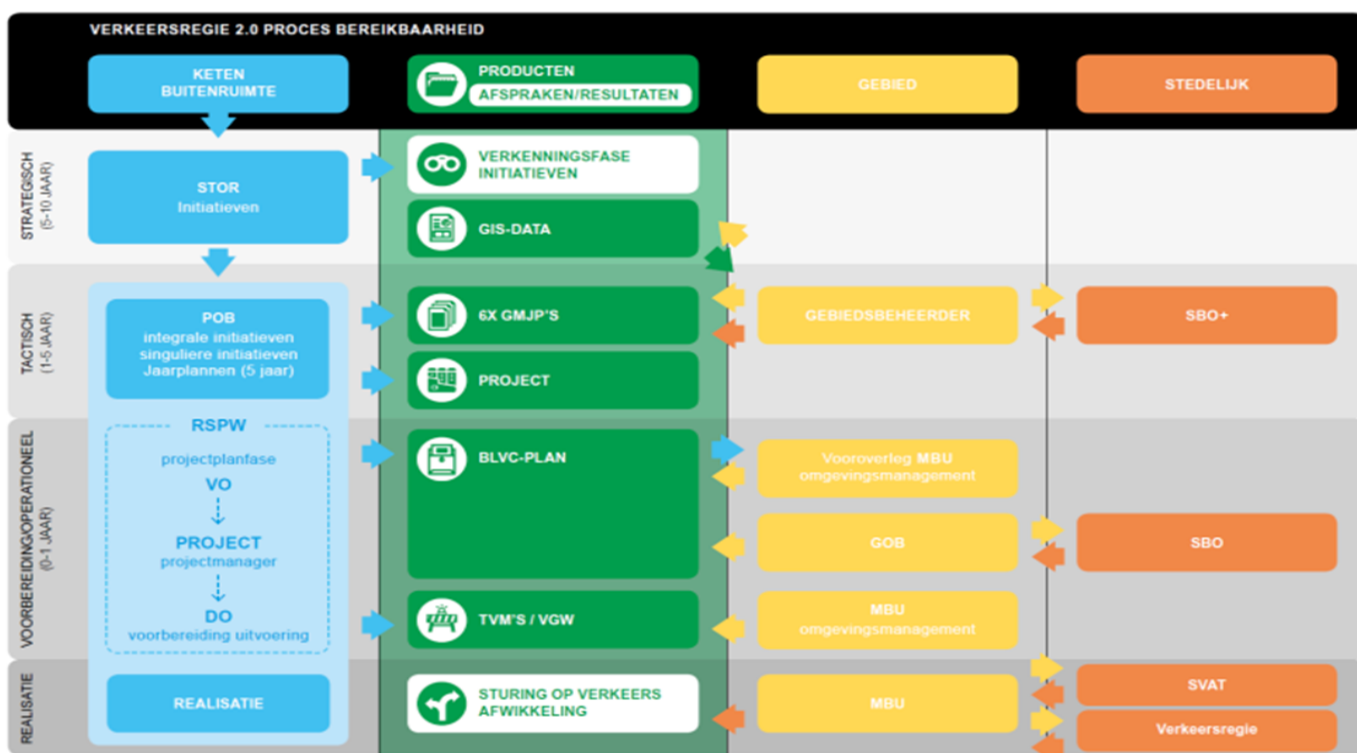
Verkeersregie 2.0 is een netwerkorganisatie tussen verschillende onderdelen in de gemeentelijke organisatie van Rotterdam die met de bereikbaarheid van de stad te maken hebben.

Het proces geeft meer regie en sturing op de samenhang en samenloop in plaats en/of tijd van plannen (projecten, wegwerkzaamheden, vastgoedontwikkelingen, evenementen en gebeurtenissen) om maximaal te kunnen sturen op het waarborgen van de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming in de stad. Hierbij wordt niet alleen lokaal maar ook stedelijk de gevolgen overzien.

2.3 Verkeersregie 2.0

Het laatste te benoemen uitgangsdokument is het proces Verkeersregie 2.0.

Dit proces is ontstaan naar aanleiding van 2 ontwikkelpunten om de term Bereikbaarheid onderdeel te laten uitmaken van (bestuurlijke) besluitvorming rondom tijdelijke ingrepen in de stad.



3 Intake en Afstemming

3.1 Intake bereikbaarheid en tijdelijke verkeersmaatregel (TVM)

Voor alle uit te voeren werkzaamheden in de buitenruimte korter dan 4 maanden is een tijdelijke verkeersmaatregel (TVM) benodigd. De TVM is feitelijk de toestemming van de wegbeheerder om het werk uit te mogen voeren.

De werkzaamheden dienen te worden aangemeld bij het gebied waar de werkzaamheden plaats gaan vinden. De intake kan worden gedaan via de gemeentelijke website; <https://www.rotterdam.nl/loket/intake-tijdelijke-verkeersmaatregel/>

Voor werkzaamheden die langer duren dan 4 maanden moet een verkeersbesluit worden genomen; <https://www.rotterdam.nl/loket/verzoek-wijzigen-verkeersmaatregel/>

Aan de hand van de intake wordt gekeken naar de verkeershinder van de voorgenomen werkzaamheden, de wijze van uitvoering en het tijdvak/tijdsduur waarin de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden. Op basis van deze gegevens wordt het benodigde proces bepaald om te kunnen komen tot een TVM, dit bepaalt de doorlooptijd voor de aanvraag van een TVM.

Het is van belang om rekening te houden met aanvraagtermijnen;

- Voor werkzaamheden die vallen in de verkeershindercategorie 0/1 geldt een behandeltermijn tot 20 dagen (afhankelijk van het gebied);
- Voor werkzaamheden die vallen in verkeershindercategorie 2 en hoger is een (deel van) BLVC-plan benodigd (zie 3.3). Hiervoor dient men rekening te houden met een langere behandeltermijn (tot 3 maanden bij verkeershindercategorie 2, tot 6 maanden bij verkeershindercategorie 3 en 1 tot 2 jaar bij verkeershindercategorie 4).

Het kan zijn dat er in geval van calamiteiten, spoedgevallen of gevaarlijke situaties moet worden afgeweken, zoals bij gladheidbestrijding, milieu-incidenten, ongevallen en spoedreparaties. Het spreekt voor zich dat werkzaamheden in geval van calamiteiten direct moeten plaatsvinden indien ze nodig zijn. Calamiteiten zijn niet te plannen; het betreft altijd een reactie op een onverwachte ontstane situatie, waarmee niet langer kan worden gewacht. Noodzakelijk hierbij is een goede en tijdige communicatie naar de omgeving, weggebruiker en eventueel externe wegbeheerders.

Categorie	Score	Invloed	Behandeling	Behandeltermijn*
0	< 10 punten	Gebied	MBU-er	0 – 10 dagen
1	10 – 14 punten	Gebied	MBU-er	10 - 20 dagen
2	14 – 19 punten	Gebied	GOB	3 maanden
3	19 – 25 punten	Stedelijk	GOB / SBO	6 maanden
4	> 25 punten	Stedelijk	SOB/College	1 tot 2 jaar

Figuur 2; Richtlijnen behandeltermijnen verkeershindercategorie.

3.2 Verkeershindercategorie

De eerdergenoemde verkeershindercategorie is een hulpmiddel die door de behandelaar wordt gebruikt om te bepalen welke impact (hinder) het uit te voeren werk heeft, welke behandeltermijn gehanteerd wordt en hoe het verdere behandelproces verloopt binnen de diverse interne overlegstructuren. De verkeershindercategorie wordt bepaald door een aantal parameters;

Er zijn locaties en gebieden die specifieke aandacht vragen. Het gaat hierbij om;

- Winkelgebieden zoals het Centrum, Zuidplein, Alexandrium;
- Ziekenhuizen en zorginstellingen;
- (Uitruk)posten voor hulpdiensten (brandweerka-zernes, politiebureaus, ambulanceposten);
- Gebied rondom Rotterdam-The Hague Airport
- Stations;
- Stadions;
- Indoor evenementen- en bijeenkomstlocaties zoals Ahoy, de Doelen;
- De Cruiseterminal aan de Wilhelminakade;
- Het Havengebied.

Deze locaties en gebieden vallen in de rode zone en zijn als zodanig in een zonekaart opgenomen. Doel van deze zonekaart is om in de gemarkeerde gebieden extra “hinderpunten” toe te kennen zodat de voorbereiding zwaarder opgezet kan worden. Een voorbeeld van de zonekaart is te zien in bijlage 5.3.

3.3 BLVC-plan

Essentieel bij het inplannen van werkzaamheden is het BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Bij de intake wordt bepaald welk proces gevolgd wordt en of een BLVC-plan vereist is naast het intakeformulier. In het algemeen kan gesteld worden dat dit vereist is bij projecten in de hindercategorie 3 en 4 (voor hindercategorie 2 is vaak alleen het intakeformulier benodigd).

Het BLVC-plan is noodzakelijk om maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie al vroeg in de planvorming ter sprake te laten komen en daardoor integraal deel uitmaakt van het project. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project, al in een vroeg stadium, rekening te houden met het proces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. Van daaruit dient te worden gekomen tot goed doordachte maatregelen die de hinder voor de omgeving en de stad zoveel mogelijk beperken. Vanuit het BLVC-plan komen de faseringen tot stand die als basis dienen voor de te maken verkeersplannen.

Het uiteindelijk door het project aangeleverde BLVC-plan maakt onderdeel uit van de beoordeling van de aanvraag van een tijdelijke verkeersmaatregel (TVM) en vergunning gebruik weg (VGW). Dit mag volgens een groeimodel, waarbij in de planvorming het voorbereidingsdeel (meestal het intakeformulier) wordt uitgewerkt en later het totale plan wordt ingevuld. Een format van het BLVC-plan is opgenomen op de website voor de intake. Natuurlijk mag een eigen format ook, zolang de elementen uit het format maar terugkomen.

Hinder Parameters						
Type weg	Wegen 30km/u of minder	1	Wegen 50 km/u	3	S-weg	5
Locatie	Groene Zone*	1	Gele Zone	3	Rode Zone	5
Tijdstip	's Nachts	1	Buiten de spits	3	Ook in spits	5
Tijdsduur	Minder dan 1 dag	1	Tussen 1 dag en 1 week	3	Langer dan 1 week	5
Hinder OV **	Geen lijn	0	1 lijn	3	Meerdere lijnen	5
Omvang	Geen	0	Versmalling met doorgang	3	Afsluiting met omleiding	5

* Op basis van vastgesteld tijdvak

** Aandacht voor type hinder (omleidingen, buitendienststellingen en wel/geen vervangend vervoer).

Figuur 3; Verkeershindercategorie

3.4 Afstemming GOB

Beoordeling, afstemming en besluitvorming vindt als eerste plaats in het Gebiedsoverleg Bereikbaarheid (GOB) onder verantwoordelijkheid van Stadsbeheer Gebiedsbeheer. Het GOB vindt in alle gebieden plaats en eens in de 4 weken. Stukken hiervoor dienen minimaal 1 week voorafgaand aan het GOB te worden verstuurd ter voorbereiding.

In het GOB worden het tijdsvenster, de projectvoorwaarden en omgevingsvoorwaarden bij projecten met hindercategorie 2 of hoger vastgesteld. De nadere voorwaarden uit het gebied en de voorwaarden van de stakeholders worden aan het project meegegeven. De projectspecificaties liggen zodoende bij het GOB. De projectvoorwaarden worden door het project in het BLVC-plan verwerkt. De verantwoordelijkheid voor het inbrengen van bovenstaande in het GOB ligt bij de veroorzaker, opdrachtgever, projectmanager of subsidie aanvrager. Belangrijk is dat dit proactief gebeurt.

Het GOB wordt voorgezeten door de programmamanager van het betreffende gebied. Binnen het GOB nemen ook partners zoals de Veiligheidsregio en de RET plaats en worden vanuit deze rollen randvoorwaarden meegegeven. Stadsbeheer Team Verkeersregie sluit aan voor de afstemming met de Rotterdamse evenementenkalender en adviseert mede op de bereikbaarheidsgevolgen en tijdsvensters.

De randvoorwaarden die worden meegegeven worden bepaald aan de hand van de richtlijnen in dit document en zijn afhankelijk van de samenloop, samenhang en de gevolgen daarvan bij;

- Overige werkzaamheden binnen het gebied;
- Werkzaamheden buiten het gebied die negatieve effecten kunnen veroorzaken;
- Werkzaamheden van bijvoorbeeld Provincie of Rijkswaterstaat;
- Beschikbaarheid oeververbindingen;
- Samenloop bij evenementen;
- Samenloop met aanwezige bouwplaatsen;
- Samenhang met projecten vanuit het openbaar vervoer.

Ook dient een toets te worden gedaan op overige vergunningen vanuit Wet- en regelgeving zoals werken in de nacht en werken aan dijklighamen.

3.5 Afstemming SBO+

Het doel van het SBO+ is dat bereikbaarheidsvoorwaarden door middel van een integrale benadering al in een vroeg stadium bekend zijn bij alle betrokkenen. Hiervoor wordt een meerjarenplanning opgesteld. Het SBO+ faciliteert op die wijze een doorkijk van 1-5 jaar op de stedelijke bereikbaarheid. Daartoe dient het SBO+ een goed beeld te verkrijgen van de totale verzameling van beheerbehoeften, bouwontwikkelingen en de evenementen in de stad voor de komende jaren. Het gaat hierbij om een strategische fase met betrekking tot initiatieven, nog niet om inhoudelijke projecten. Ook initiatieven vanuit Rijkswaterstaat en Prorail/NS worden hierin meegenomen.

Daarnaast geeft het SBO+ eerste afstemmingsvoorwaarden aan het GOB waarbij stedelijk wordt gekeken naar gelijktijdigheid van projecten, zowel vanuit de hele stad als vanuit omliggende gemeenten gekeken. Het SBO+ vindt 2x per jaar plaats.

3.6 Afstemming SBO

Het Stedelijk Bereikbaarheidsoverleg (SBO) bekijkt de stedelijke effecten van het totaal van de projecten en bepaalt daarmee het functioneren van de stad als geheel. Het SBO vindt maandelijks plaats en staat onder verantwoordelijkheid van Stadsontwikkeling afdeling Mobiliteit en wordt voorgezeten door de Manager Stedelijke Bereikbaarheid. Alle programmamanagers vanuit Stadsbeheer nemen deel aan het SBO, evenals vertegenwoordigers vanuit Team Verkeersregie, RET en VRR. Ook hiervoor geldt dat stukken minimaal 1 week voorafgaand aan het SBO dienen te worden verstuurd ter voorbereiding. Grootschalige stedelijke projecten vanuit de gebieden evenals regionale projecten van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat worden hier besproken en op elkaar afgestemd.

Projecten en evenementen worden in het SBO geagendeerd door de Programmamanager indien:

- Niet voldaan kan worden aan eerder gegeven afstemmings- en bereikbaarheidsvoorwaarden van het SBO+;
- Als conflicten of ongewenste effecten met andere werken/evenementen worden gesignaleerd (door GOB, Expertteam en adviseurs) waarbij stedelijke prioritering nodig is;
- Indien blijkt dat een project conflicteert met projecten vanuit Rijkswaterstaat, de omliggende gemeenten of de metropoolregio MRDH;

- Bij opschaling wanneer men het binnen het GOB niet eens is, of extra inzichten vanuit verkeerskundigen wil.

Bovenstaande betekent niet dat het SBO de afstemmings-taak van het GOB overneemt. In het SBO worden zo-doende projecten niet inhoudelijk besproken, maar beziet het slechts de raakvlakken van projecten, de onderlinge samenhang dan wel de impact op de bereikbaarheid van projecten of evenementen op stedelijk niveau. Het SBO formuleert een doel wat bereikt moet worden met bijbehorende voorwaarden en informeert daarover het GOB. In het GOB wordt vervolgens getoetst onder welke randvoorwaarden dat bereikt kan worden. Dit betekent dat de programmamanagers, bereikbaarheidsadviseurs en eventuele partners uit het gebied oplossingsrichtingen laten uitwerken door de initiatiefnemers/projecten en deze vervolgens in het GOB toetsen op haalbaarheid binnen de gestelde randvoorwaarden uit het gebied en het door het SBO gestelde kader.

Een specifiek gremium om werkzaamheden inhoudelijk af te stemmen is het expertteam. In het expertteam komen werkzaamheden aan bod die voor moeilijke situaties zorgen en die een bredere beoordeling vragen of waarbij de oplossing niet zomaar binnen de gestelde kaders en richtlijnen is te vinden. Het expertteam geldt als adviesorgaan voor de GOB's en SOB.

3.7 Evenementen

Alle richtlijnen, inzichten en afwegingen ten aanzien van oponthoud, versmalling, afsluiting, gelijktijdigheid, parallelle routes en dergelijke zijn van toepassing op alle omstandigheden en oorzaken waarbij verkeersmaatregelen worden getroffen en/of belemmering van de verkeersafwikkeling ontstaat. Ze zijn daarmee ook indirect van toepassing bij evenementen, filmopnames en demonstraties. Ook onder die omstandigheden dient immers de overlast voor weggebruikers tot een minimum te worden beperkt.



Het evenementenproces vindt plaats onder leiding van Directie Veiligheid. Het aanvragen van een evenement kan via de volgende link;

<https://www.rotterdam.nl/vrije-tijd/evenementenvergunning/>

Organisatoren van evenementen waarbij wegen geheel of gedeeltelijk worden afgesloten moeten een verkeersplan (laten) opstellen dat in het dienstenoverleg integraal wordt getoetst (geldend voor categorie A+, B en C evenementen). Verkeersmaatregelen bij evenementen worden afgestemd met overige geplande werkzaamheden.

Grootschalige evenementen die vallen binnen categorie B en C worden jaarlijks via een regionale evenementenkalender begin december vastgesteld door het College van B&W. Voor de vaststelling wordt ter advisering richting het College de evenementenkalender en de lijst van geplande werkzaamheden op elkaar afgestemd en besproken in het SBO(+). Hiermee wordt getracht de knelpunten tijdig te ontdekken om zo onwenselijke samenloop te voorkomen. Indien nodig kan een bestuurlijke afweging noodzakelijk zijn.

Hoewel de richtlijnen ook gelden voor evenementen, geldt voor de zogenaamde "iconische" evenementen * een uitzondering. Voor deze specifieke evenementen dient rekening te worden gehouden met de beschikbaarheid van benodigd parcours en/of evenemententerrein waarbij omleidingsroutes en oeververbindingen (in afstemming met diensten en partners) onder voorwaarden gebruikt kunnen worden. De iconische evenementen worden jaarlijks vastgelegd door Rotterdam Festivals.

Ook verkeersmaatregelen die worden genomen voor filmopnames worden geldend het filmprotocol door de gemeente Rotterdam behandeld als verkeersmaatregelen bij evenementen.

**Marathon Rotterdam, North Sea Jazz, Rotterdam Unlimited, Wereldhavendagen, Intocht Sinterklaas en het Nationaal Vuurwerk.*

3.8 Bouwplaatsen

De richtlijnen gelden ook voor bouwplaatsen en bouwactiviteiten. Nog voor het afgeven van een bouw(plaats)vergunning of VGW moet afstemming plaats vinden met betrekking tot de diverse bereikbaarheidscomponenten (logistieke bewegingen, bouwroutes) en hoe dit zich verhoudt tot eventuele gevolgen voor alle verkeersmodaliteiten en in combinatie met wegwerkzaamheden in de directe omgeving. Een koppeling met het BLVC-plan is hierbij van belang.

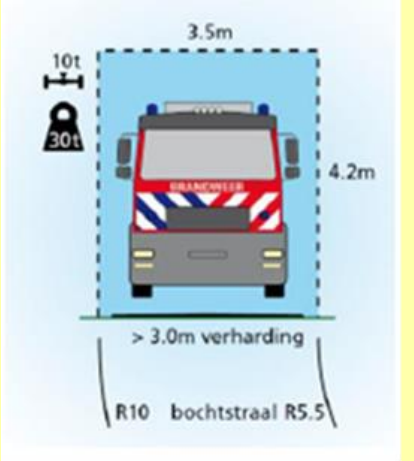
4 Richtlijnen

Thema Richtlijn	Doelstelling	Uitgangspunten	Uitvoering
4.0 Algemeen	De richtlijnen zijn opgesteld om de stedelijke bereikbaarheid tijdens werkzaamheden te waarborgen en gelden als aanvulling op de algemeen geldende richtlijnen vanuit het CROW.	Rotterdam onderscheidt het • S-wegennet (50 of 70km/u); • Wegennet (50 km/u); • Wegennet (30 km/u).	De richtlijnen en uitgangspunten gelden in beginsel voor alle type wegen binnen Rotterdam. Afwijking is mogelijk indien vanwege de complexiteit van het project maatwerk noodzakelijk is of indien zwaarwegende redenen zijn hiervan af te wijken.
4.1 Fietzers en voetgangers	Als aansluiting op de stedelijke ambities en het stimuleren van duurzame vervoerswijzen in de stad krijgen fietsers en voetgangers meer ruimte, voorrang en aandacht. Deze lijn dient ook bij werkzaamheden te worden gehanteerd.	• Fietzers en voetgangers worden zo min mogelijk belemmerd in de doorgang; • Bestaande doorgaande fietsverbindingen dienen in stand te worden gehouden; • De basiskwaliteit van de fietsvoorziening wordt minimaal gehandhaafd; • De afweging van de verschillende modaliteiten vindt altijd in samenhang plaats met als doel het waarborgen van een optimale, veilige en herkenbare toegankelijkheid van de stad voor alle aanwezige modaliteiten	Voor het in standhouden van fietsverbindingen zijn de volgende opties mogelijk; • Instellen van omleidingen; alleen indien omleidingen maximaal 600 meter zijn of 2 minuten langer dan de gebruikelijke route; • Het afwikkelen via het fietspad aan de overzijde van de rijbaan (indien dubbelzijdig/ voldoende breedte voor 2 richtingen fietsverkeer); • Het gebruik van rijbanen waarbij deze voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten (geheel of gedeeltelijk, afhankelijk van het aantal rijbanen). Essentieel is hierbij een goede afweging en onderbouwing op basis van verkeersveiligheid, stedelijke doorstroming en eventuele knelpunten die ontstaan in relatie tot de overige richtlijnen; “Fietzers afstappen” wordt slechts toegepast voor korte periodes (<2u), buiten de spits en bij lage intensiteiten (<300 fietsers/u);

			Voetgangers dienen omgeleid te worden via korte, logische en sociaal-veilige routes, waar bij het uitgangspunt is dat de omleidingsroute niet langer is dan 50 meter. De omleidingsroute dient duidelijk zichtbaar te zijn aangegeven waarbij rekening moet worden gehouden met minder-validen.
4.2 Planning Werkzaamheden	Door werkzaamheden op de juiste tijdstippen in te plannen wordt verkeershinder beperkt en wordt de stad binnen spijstijden en tijdens bijzondere periodes optimaal toegankelijk en bereikbaarheid gehouden.	• Werkzaamheden dienen te worden ingepland wanneer deze de minste hinder geven of op tijdstippen wanneer de verkeersdruk laag is; • Op de S-wegen en 50 km/u wegen geldt dat tijdens spijstperioden geen werkzaamheden* worden uitgevoerd die overlast veroorzaken voor het verkeer, inclusief voetgangers en fietsers**; <i>*Met werkzaamheden wordt ook bedoeld op schoonmaak van abri's, schoonmaak en onderhoud van tunnels, vervangen van reclameposters en zuilen, laden en lossen van goederen, de verzorging van groen en het plaatsen van verkeersmaatregelen, tekst- of redactieboarden.</i> <i>**Uiteraard geldt dat niet alle werkzaamheden buiten spijstijden kunnen worden ingepland. Denk aan grootschalige wegwerkzaamheden, zoals vervanging van het riool of grootschalige herinrichtingsprojecten.</i> • Voor kortdurende werkzaamheden kan vanuit het gebied een afweging worden gemaakt in de keuze: korte tijdsduur en veel hinder of een langere tijdsduur en minder hinder.	Rekening houdend met spijstijden, avond- en nachturen worden onderstaande werkbare uren gehanteerd; • Maandag t/m vrijdag van 09.30u tot 15.00u; • Maandag t/m donderdag van 19.00u tot 22.00u; • Weekend van vrijdagavond 21.00u tot maandagochtend 07.00u; • Nachtelijke uren tussen 22.00u en 07.00u. Naast de werkbare uren kunnen specifieke tijdvakken voorgeschreven worden waarbinnen een project met verkeershinder uitgevoerd mag worden of waarbij capaciteit aan het wegennet onttrokken wordt. Denk hierbij aan de combinatie van wegwerkzaamheden die uitgevoerd worden in een periode waarin activiteiten in hetzelfde gebied (deels) tegelijkertijd plaatsvinden of op wegen waarbinnen eerdergenoemde spijstijden het werk niet gerealiseerd kan worden. Bijzondere periodes of locaties waarin beperkingen gelden; • Koopseizoen Centrum en winkelgebieden; periode tussen de intocht van Sinterklaas (medio november) en Nieuwjaarsdag; • Drukke locaties horeca en terrassen (terrasseizoen); • Strandseizoen in Hoek van Holland en strand Maasvlakte. Deze perioden kennen een reeds hoge (verkeers-)druk, werkzaamheden versterken de verkeershinder en de bereikbaarheid van deze locaties in negatieve zin. Werkzaamheden worden in principe niet ingepland mits eerdergenoemde (nog) niet het geval is.

4.3 Gelijktijdigheid werkzaamheden	Verkeershinder als gevolg van meerdere werkzaamheden die elkaar in de hinder en doorstroming negatief beïnvloeden beperken en de bereikbaarheid van de stad door de bestaande infrastructuur optimaal houden.	• In de afstemming voorafgaand dienen knelpunten inzichtelijk te worden bij diverse gelijktijdig geplande werkzaamheden op het wegennet binnen een bepaald gebied of in combinatie met werkzaamheden in andere gebieden. Onwenselijke samenloop of samenhang dient te worden voorkomen*; • Er worden geen werkzaamheden gepland op wegen die een alternatieve route vormen voor andere werkzaamheden en waarbij verkeerscapaciteit op deze route wordt onttrokken; <i>*Er kan worden gekozen voor gelijktijdigheid indien de gevolgen voor het omliggend wegennet, de stedelijke bereikbaarheid alsmede omleidingsroutes van andere projecten niet in het geding komen, bijv. bij kleinschalige werkzaamheden zoals het vervangen van verlichting of bebording.</i>	De volgende combinaties dienen te worden voorkomen; • Langdurige versmallingen en afsluitingen op S-wegen en 50 km/u wegen die parallel aan elkaar gelegen zijn. Ook mogen er geen meerdere ontsluitingswegen vanuit een wijk worden versmald of afgesloten; • Werkzaamheden op meerdere oeververbindingen, zowel de stedelijke (Maastunnel, Erasmusbrug en Koninginnebrug - Willemsbrug) als die van de Ring Rotterdam (Beneluxtunnel, Briennoordbrug). Hiervoor geldt dat er niet gelijktijdig op twee van deze verbindingen een versmalling of afsluiting aanwezig mag zijn in dezelfde rijrichting(en). Let wel; hier kan van worden afgeweken indien dit past binnen bepaalde tijdsvakken, bijvoorbeeld bij nachtelijke werkzaamheden; • Werkzaamheden met gelijksoortige hinder binnen een bepaald wegvak of traject. Al dient hierbij te worden afgewogen of het wenselijk is om juist een combinatie te maken ("werk met werk" maken); • Werkzaamheden op (meerdere) OV-verbindingen in combinatie met wegwerkzaamheden die in de nabijheid liggen en die elkaar negatief kunnen beïnvloeden;
4.4 Omleidingsroutes	Bij (grootschalige) wegwerkzaamheden dienen omleidingsroutes te worden ingesteld om weggebruikers een goede alternatieve route te bieden en daardoor de bereikbaarheid en doorstroming optimaal te houden.	• Er dient te worden bekeken welke wegen binnen de bestaande infrastructuur het beste in aanmerking komen om aan te wijzen als goed alternatief voor verkeersdeelnemers en deze aan te wijzen als omleidingsroute (of adviesroute); • Bij beperkingen worden alternatieve routes bepaald die op zijn minst een gelijkwaardige functie hebben.	• Omleidingsroutes mogen elkaar niet overlappen (geen "omleiding over een omleiding") en niet nabij andere versmallingen of afsluitingen komen; • Omleidingsroutes via het wegennet van een andere wegbeheerder kunnen alleen worden bepaald in overleg met desbetreffende wegbeheerder; • Omleidingsroutes worden geleid over gelijkwaardige wegen die eenzelfde verkeerscapaciteit hebben en daarmee het verwachte verkeersaanbod kunnen verwerken.

4.5 Verkeerslichten en tijdelijke VRI	Verkeersonveilige situaties als gevolg van werkzaamheden ter plaatse of in de nabijheid van verkeerslichten dienen te worden voorkomen.	• Een verkeerslicht regelt verkeersstromen die elkaar niet veilig kruisen. Zonder verkeerslicht is de kruising niet veilig en moeten andere middelen worden ingezet om het veiligheidsniveau niet te verminderen; • Indien in geval van een omleiding verkeerslichten op de omleidingsroute staan, dient in overeenstemming met de afdeling Mobiliteit te worden bekeken over mogelijke aanpassingen in verkeersregelingen om de gewijzigde of extra verkeersstromen te faciliteren zodat er op bepaalde richtingen of binnen bepaalde tijdsperiodes tijdelijk meer verkeer kan worden verwerkt.	Zonder verkeerslichten moeten er andere maatregelen getroffen worden om de conflicten veilig te regelen. Maatregelen die daarvoor gebruikt kunnen worden zijn onder andere: • Conflictvlak verkleinen (versmalen van aantal voorsorteerstraken); • Conflicten verwijderen (doorgaans één van de kruisende verkeersstromen afsluiten en omleiden); • Snelheid verlagen (om ernst van een eventuele aanrijding te verminderen). Als bovengenoemde maatregelen niet haalbaar zijn, is het plaatsen van een tijdelijke VRI nog een laatste optie.
4.6 Communicatie en Informatie	Goede en tijdige communicatie en informatie tijdens en over wegwerkzaamheden en maatregelen geeft begrip bij de weggebruiker en kan zich daardoor beter voorbereiden.	De weggebruiker wordt vóór en tijdens de werkzaamheden over de aard en duur van de werkzaamheden geïnformeerd (door de projectorganisatie); • Omwonenden en andere betrokkenen worden via projectcommunicatie geïnformeerd. Uitgangspunt is dat deze minimaal 2 weken voorafgaand aan de werkzaamheden worden geïnformeerd zodat men hierop kan anticiperen met bijvoorbeeld bevoorradingsroutes; • Relevante locaties zoals ziekenhuizen, ambulance- en brandweerposten en bijeenkomst- en evenementen locaties dienen ook te worden geïnformeerd over werkzaamheden die minder nabijgelegen zijn maar wel van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheid van deze locaties.	• Bij wegafsluitingen op S-wegen en op 50 km/u wegen dient een vooraankondiging te worden geplaatst. De vooraankondiging dient minimaal 1 week van tevoren zichtbaar zijn; • Zowel bij de aankondigingen als tijdens de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van redactieboarden*. Uitzonderingen gelden bij: • Versmallingen die langer duren dan 5 werkdagen; • Langdurende afsluitingen. In deze gevallen wordt op de S-wegen voor zowel de vooraankondiging als de omleiding (aanvullend) gebruik gemaakt van een DRIP of tekstkar. Deze worden meestal ingezet ter verhoging van de attentiewaarde, of als er een dynamische verwijzing op moet zoals bij een bepaald regelscenario. Voor het gebruik van een DRIP gelden de volgende uitgangspunten; • Verwijzingen dienen aan te sluiten op de nummering S-routes, NBd-bewegwijzering en de

		Informatievoorziening vanuit gemeente; • Doorgeven van actuele werkzaamheden en afsluitingen aan navigatieproviders zoals Waze en Google Maps. De informatievoorziening sluit op deze wijze meer aan op het huidige klimaat. In de toekomst kan dit leiden tot minder bebording langs de weg. • Informeren van platforms zoals Rotterdam Onderweg welke informatie bieden over recente werkzaamheden en bij actuele verkeerssituaties. • De Verkeersregiekamer monitort de actuele verkeerssituatie in de stad en grijpt waar nodig in. • Aanbieden van deelmobiliteit bij grotere projecten	teksten op de reguliere redactie-borden; • Bij gebruik van dynamische displays geldt dat er geen alternerende (tekst)beelden worden getoond (beelden of teksten die elkaar doorlopend elke paar seconden afwisselen). Indien dit noodzakelijk of gewenst is, mogen er maximaal 2 (tekst)beelden worden gebruikt; • Voor de vormgeving van teksten op DRIP's en tekstkarren wordt verwezen naar de CROW-richtlijn 'Informatievoorziening op dynamische informatiepanelen' en de informatiepagina van de gemeente Rotterdam. <i>*Het is van belang dat alle te plaatsen afzettingen worden geplaatst bij daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden en niet voorafgaand aan de daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden 'alvast' geplaatst worden. Het tijdstip van de tijdelijke verkeersmaatregel is hierbij leidend.</i>
4.7 Hulpdiensten	Het waarborgen van de bereikbaarheid van woningen, gebouwen en bluswatervoorzieningen en het minimaliseren van verkeershinder voor hulpdiensten tijdens werkzaamheden. 	• Tijdens werkzaamheden blijven alle gebouwen en bluswatervoorzieningen bereikbaar voor hulpdiensten. De bereikbaarheid voor hulpdiensten dient binnen de wettelijke kaders (opkomst en aanrijtijden) te worden gewaarborgd; • Aanrij-, transport- of calamiteitenroutes worden niet beperkt zonder voorgaand overleg met de hulpdiensten. Ook op een OV-route of fietspaden dient de Veiligheidsregio te worden geraadpleegd; • Spoedtransportroutes voor ambulances naar het Erasmus Medisch Centrum dienen altijd beschikbaar te zijn. Anders dient een alternatieve route te worden gevonden. Deze alternatieve route bestaat niet uit een reeds aanwezige spoedtransportroute, maar omvat een geschikte omleiding om de vernauwing of afsluiting heen.	• De functionele eisen die gelden voor de bereikbaarheid en doorgang van hulpdiensten zijn opgenomen in de 'Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid' (NVBR); • Routes voor nood- en hulpdiensten dienen door middel van bebording of belijning aangegeven te worden of begeleid door een verkeersregelaar indien gewenst of noodzakelijk wordt geacht. 

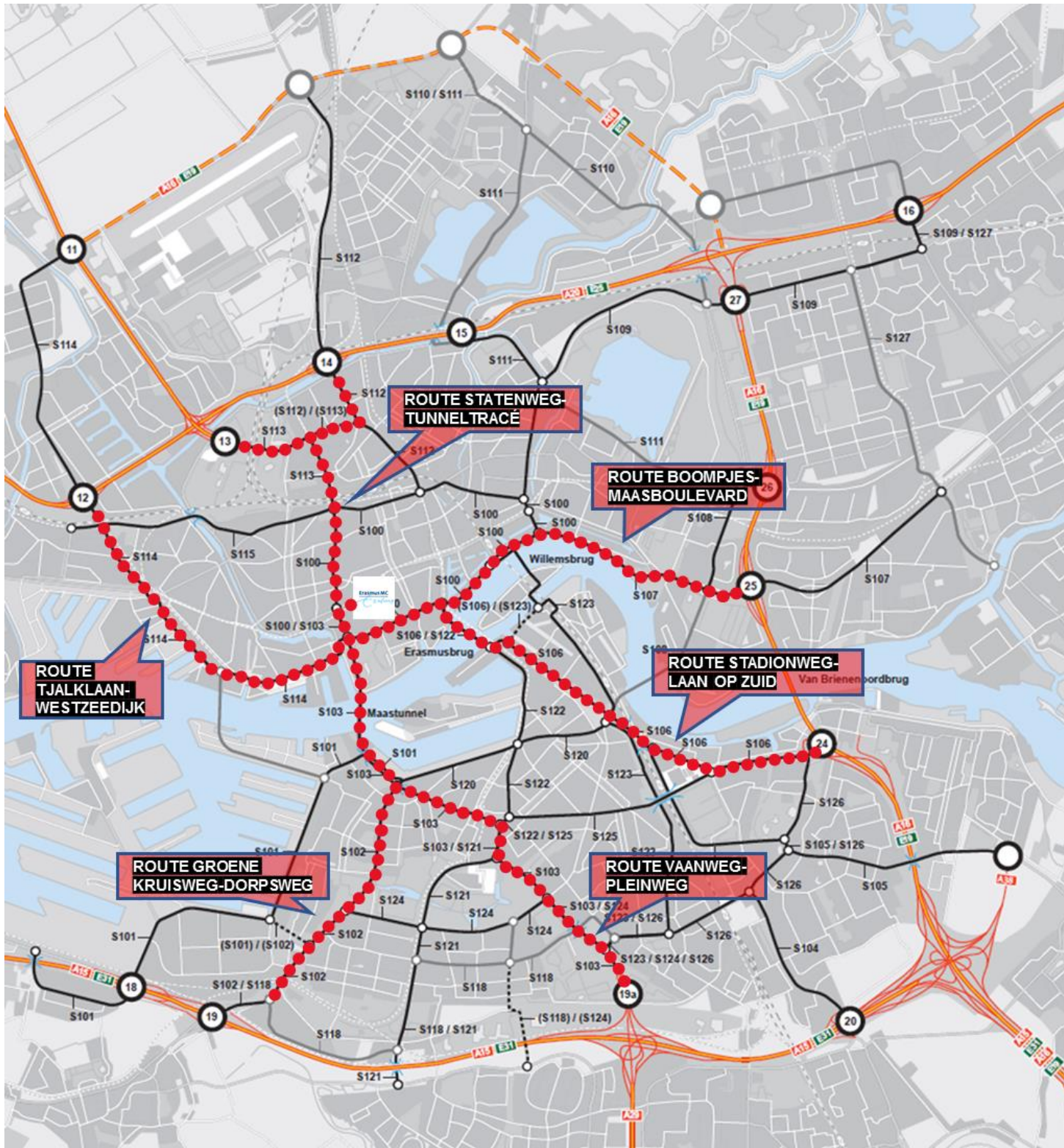
4.8 Openbaar Vervoer	In het kader van de mobiliteitstransitie, met schoner vervoer en minder autoverkeer binnen de Ring is het openbaar vervoer een belangrijk onderdeel.	• Beperkingen op OV-routes (tram, bus, metro enz.) worden voor aanvang besproken met de betreffende vervoerder; • Indien er met de vervoerder geen compromis over de exploitatie kan worden bereikt, schaaft de vervoerder op naar de opdrachtgever (= stadsregio). Wegbeheerder en stadsregio werken dan naar een nieuw compromis; • [NB: de vervoerder heeft een vervoerplicht, maar kan niet van een wegbeheerder eisen dat zijn route altijd beschikbaar is. Dat heeft hij zelf op te lossen].	Verzoek tot buitendienststelling van het tramspoor kan via een ontheffing/vergunning zoals bedoeld in de wet lokaalspoor
4.9 Inzet Verkeersregelaars	Verkeersregelaars worden in beginsel niet ingezet bij werkzaamheden.	• Binnen de stad Rotterdam worden verkeersregelaars in principe alleen ingezet bij calamiteiten, evenementen of zeer kortdurende werkzaamheden waarbij afwegingen dienen te worden gemaakt op risico, locatie, duur, kosten en efficiëntie; • Inzet van volledig bevoegde verkeersregelaars kan in Rotterdam alleen plaatsvinden na instemming door de wegbeheerder. Voor evenementen is dit uitsluitend door Team Verkeersregie. Alle verkeersregelaars dienen te voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van de opleiding, de uitrusting en de formele aanstelling conform de Regeling Verkeersregelaars 2009 door een aanstellingsbevoegde instantie. Ook verkeersregelaars met een langlopende aanstelling hebben in Rotterdam vóór aanvang van de werkzaamheden toestemming nodig. Dat geldt ook voor verkeersregelaars met een landelijke c.q. ministeriële aanstelling;	• De inzet van verkeersregelaars is alleen toegestaan wanneer; • Verkeersregelaars een aantoonbare meerwaarde genereren ten opzichte van de verkeersmaatregel zonder verkeersregelaars; • Indien de te nemen (standaard) veiligheidsmaatregelen conform de CROW niet afdoende zijn om de veiligheid en doorstroming te waarborgen; • De eigen veiligheid gewaarborgd kan worden. • De inzet van verkeersregelaars als maatregel moet zijn meegenomen bij de intake en zijn opgenomen in de afgegeven TVM; • Belangrijk onderdeel bij de inzet van verkeersregelaars is de juiste rol en taak. Verkeersregelaars hebben geen communicatieve of informatieve functie, zij dienen slechts aanwijzingen te geven aan het verkeer en de doorstroming te garanderen, d.w.z. geen voertuigen onnodig te laten stilstaan of in gesprek te gaan met verkeersdeelnemers.

5 Bijlagen

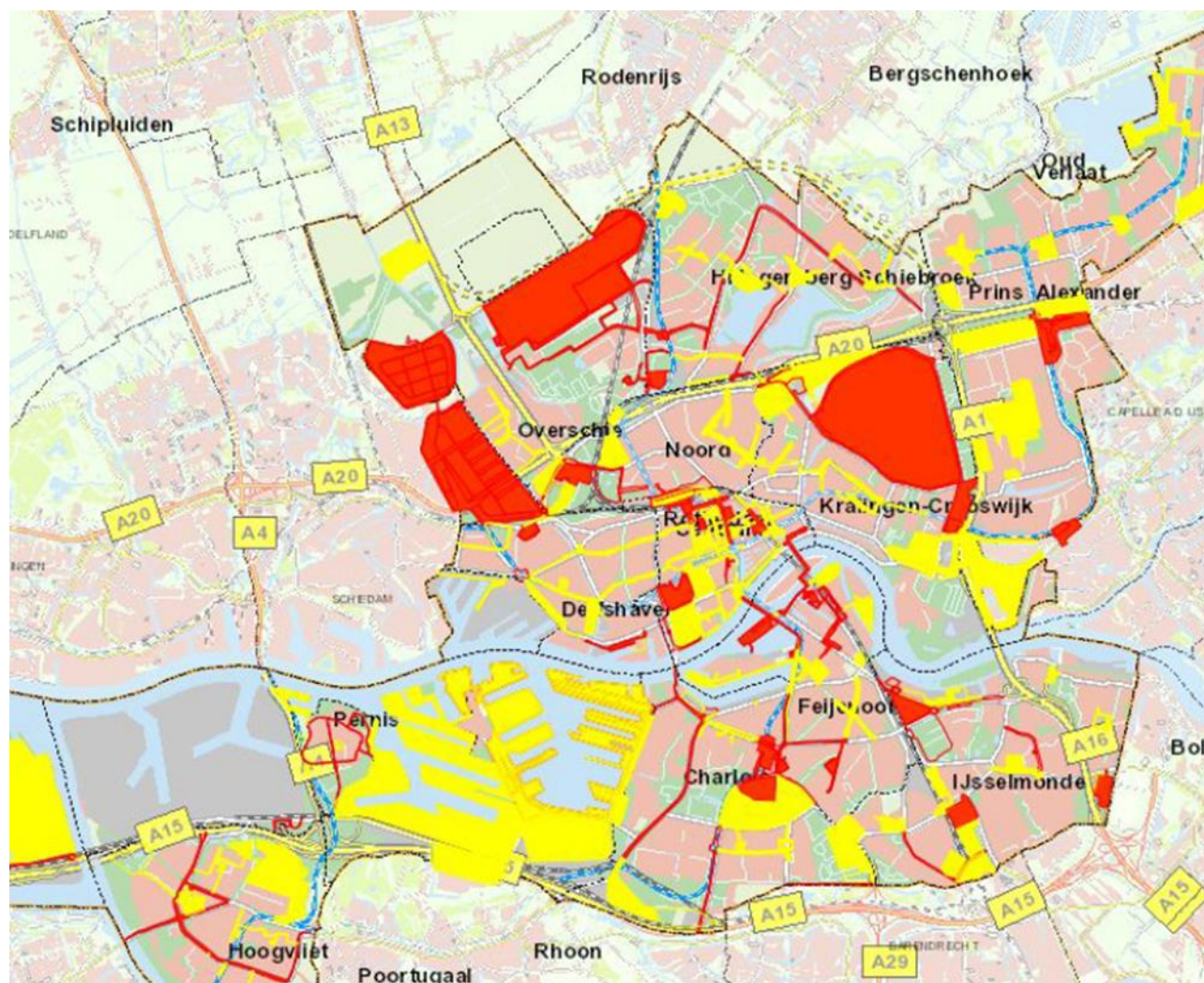
5.1 Kaart S-routes Rotterdam



5.2 Kaart Spoedtransportroutes EMC



5.3 Kaart Zonering Verkeershindercategorie



Gele zone; +3 punten m.b.t. verkeershindercategorie



Rode zone; +5 punten m.b.t. verkeershindercategorie

Zie ook tabel Parameter Verkeershindercategorie ([figuur 3 pagina 7](#))

5.4 Parkeerregeling

Het komt geregeld voor dat er vanwege werkzaamheden een verbod noodzakelijk is op het parkeren in een parkeerkom of -strook. Het verbod om te parkeren kan uitsluitend met een E04 met onderbord geregeld worden. Parkeerverboden langs een trottoirband worden geregeld middels een E01 of E02 en onderbord.

Model verkeersborden

Voor de duidelijkheid naar de weggebruiker worden de E01, E02 en E04 met het onderbord in een geel kader geplaatst waarbij de verhoudingen van de borden gewaarborgd blijft. De tekst onder de borden E01, E02 en E04 moet op juridische gronden worden aangebracht op een witte ondergrond.

Hierin staat aangegeven op welk moment (datum en tijd) de uitzondering op de functie als parkeerkom of -strook geldt en de wegsleepregeling van toepassing is.



Het bord heeft een dusdanige formele afmeting (0,96 m²) dat het in een tijdelijke situatie geschoord moet worden. Hiervoor is in de praktijk vaak geen ruimte. In Rotterdam is afgesproken dat het bord mag worden verkleind naar een afmeting van 600x900 mm (0,54 m²). De signface E01/E02/E04 heeft ook een afwijkende afmeting namelijk 350x350 mm (i.p.v. de reguliere 400x400 mm).

Voor wat betreft de toepassingsvormen is besloten dat:

- Het bord niet in zonale vorm toegepast mag worden;
- Het bord na elke onderbreking (zoals een zijstraat) herhaald moet worden (normaliter alleen van toepassing op verbodsborden en niet op gebodsborden);
- Niet elk vak een eigen bord hoeft: bij meerdere aangesloten parkeerkommen mag volstaan worden met een onderbord met pijlen <- ->.

De parkeerverboden worden minimaal 72 uur van tevoren geplaatst. Handhaving vindt plaats door Stadsbeheer Toezicht en Handhaving.

Vervallen parkeerplaatsen

Indien parkeervakken komen te vervallen als gevolg van werkzaamheden is het van belang dat er wordt gekeken naar de impact hiervan. Er dient te worden gekeken naar het aantal parkeerplaatsen dat tijdelijk verdwijnt, voor welke periode dit geldt en wat de parkeerdruk is in de omgeving. Het is niet vanzelfsprekend dat vervallen parkeerplaatsen in de tijdelijke situatie ergens anders gecompenseerd worden. Daar waar het weinig parkeerplaatsen zijn of maar van korte duur is, kunnen andere beslissingen worden genomen dan een hele straat die meerdere maanden is opgebroken. Ook kunnen na de werkzaamheden minder parkeerplaatsen terugkomen als gevolg van een gewijzigd inrichtingsplan. Richtlijn is dat de parkeerdruk in de omgeving van de werkzaamheden beheersbaar blijft, en wat daarvoor nodig is hangt af van de omstandigheden per geval.

