



Den Haag

Haagse richtlijn voor tijdelijke verkeersmaatregelen



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Toepassingsgebied	3
1.2	Beheer	3
1.3	Verhouding CROW en de HRTV	3
Hoofdstuk 2	Uitgangspunten	4
2.1	Wegcategorisering	5
2.2	Werkbare uren (wbu)	5
2.3	Prioritering in (tijdelijk) dwarsprofiel	6
2.4	Verkeersveiligheid	6
2.5	Verkeersmaatregeltekeningen	6
Hoofdstuk 3	Aanvullingen/afwijkende bepalingen	7
3.1	Omleiding	8
3.2	Verkeersmanagement en informatiesystemen	9
3.3	Aanvullende bepalingen voor voetgangers	10
3.4	Aanvullende bepalingen voor fietsers	11
3.5	Aanvullende bepalingen voor hulpdiensten	11
3.6	Aanvullende bepalingen voor openbaar vervoer	12
3.7	Wegwerkzaamheden en parkeren	14
3.8	Verkeersregelaars	14
Bijlagen		15
I.	Productomschrijving verkeersmaatregeltekeningen	16
II.	Vaste tweelettercombinaties omleidingsbestemmingen	18
III.	Veelgebruikte symbolen	20
IV.	Parkeerprotocol	21

Hoofdstuk 1 Inleiding

Als het gaat om bereikbaarheid, timmert Den Haag flink aan de weg. Dat levert een toekomstbestendig wegennet op, maar zorgt zo nu en dan voor forse hinder. Met tijdelijke verkeersmaatregelen houden we de verkeersveiligheid en doorstroming zoveel mogelijk op peil. Voor werken op de wegen van het zogenaamde Netwerk Bereikbaarheidsregie hebben we daarom de ‘Haagse Richtlijn Tijdelijke Verkeersmaatregelen’ (HRTV) opgesteld. Zo zorgen we – ook tijdens werkzaamheden – voor een gestroomlijnd wegennet.

1.1 Toepassingsgebied

In deze handleiding leest u welke eisen gelden voor tijdelijke verkeersmaatregelen op de wegen in beheer van de gemeente Den Haag. Deze eisen vormen een aanvulling op de landelijke richtlijnen van CROW en gelden voor iedereen die tijdelijke verkeersmaatregelen wil toepassen met effect op het [Netwerk Bereikbaarheidsregie](#). We maken daarin geen onderscheid tussen publieke en private partijen. Zo werken we allemaal hetzelfde en zijn werkzaamheden herkenbaar voor de weggebruiker. Ook geeft dit document zowel opdrachtgevers als opdrachtnemers duidelijk inzicht in de richtlijnen die de gemeente Den Haag hanteert en waarop wij toetsen.

1.2 Beheer

De richtlijn is opgesteld en wordt beheerd door het Team Bereikbaarheidsregie van de afdeling Bereikbaarheid en Verkeersmanagement (BVM) van de gemeente Den Haag. In dit document zijn de aanvullende richtlijnen van de verschillende betrokkenen bij het accorderen van tijdelijke verkeersmaatregelen zo veel mogelijk opgenomen.

Voordat we de HRTV opstelden, hebben we de richtlijnen van CROW vergeleken met de wensen en eisen van de verschillende betrokken partijen in het afstemmingsproces binnen de gemeente Den Haag. De eisen die al zijn vastgelegd in de CROW-publicaties 96b (maatregelen op niet-autosnelwegen publicatie 517) en 165 (hulpdiensten snel op weg), vindt u niet terug in de HRTV. Daarmee vormen de publicaties van CROW en de HRTV gezamenlijk de basis voor tijdelijke verkeersmaatregelen in de gemeente Den Haag. Spreken CROW en de HRTV elkaar tegen? Dan is de HRTV leidend.

Hoofdstuk 2

Uitgangspunten



Hoofdstuk 2 Uitgangspunten

Bij het beoordelen en toetsen van wegwerkzaamheden houden we vanuit de gemeente de volgende basiseis aan:

Hinder voor de weggebruiker als gevolg van (weg)werkzaamheden en tijdelijke verkeersmaatregelen beperken we zo veel mogelijk. Zowel in duur als in impact op het wegennet.

Naast de bovengenoemde basiseis hanteren we nog een aantal uitgangspunten. Die leest u hieronder.

2.1 Wegcategorisering

De HRTV sluit zo veel mogelijk aan op het principe 'Duurzaam Veilig' van CROW. Dit principe maakt onderscheid tussen stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Alle standaard verkeersmaatregelen zijn hierop gebaseerd.

Gaat u uit van regionale hoofdwegen, stedelijke hoofdwegen, wijkontsluitingswegen en woonstraten volgens de nota 'Straten, Wegen en Lanen'? Dan houdt u het principe 'Duurzaam Veilig' aan volgens onderstaande tabel. De tram als verkeersdeelnemer hebben we bij de indeling niet meegenomen. De tram rijdt immers in 80% van de gevallen op een vrijliggende baan.

Wegcategorie Duurzaam Veilig (g6b)	Wegcategorie Den Haag
Gebiedsontsluitingsweg	Alle wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en hoger
Erftoegangsweg	Alle wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur en lager

2.2 Werkbare uren

We hanteren de volgende uitgangspunten wat betreft werkbare uren (WBU):

Maandag t/m vrijdag	vanaf 10.00 uur tot 15.30 uur
Maandag, dinsdag en woensdag	vanaf 21.00 uur tot 05.00 uur
Donderdag	vanaf 22.00 uur tot 05.00 uur
Weekend	vanaf vrijdagavond 20.00 uur tot maandagochtend 05.00 uur

Deze uitgangspunten gelden met name voor het Netwerk Bereikbaarheidsregie. Ze vormen een richtlijn om het werk in te delen in deze werkuren. Afhankelijk van de locatie, type weg en de hinder is het mogelijk deze uren te verruimen. Het is overigens niet zo dat we een project automatisch goedkeuren als het voldoet aan bovenstaande WBU. Maatwerk is vaak noodzakelijk.

2.3 Prioritering in (tijdelijk) dwarsprofiel

Maak bij het ontwerpen van dwarsprofielen gebruik van het schema hiernaast, waaruit blijkt dat de voetganger de hoogste prioriteit heeft. Kunt u deze prioritering niet aanhouden vanwege de aard van het werk of de lokale situatie? Dan moet u dit overleggen met het Team Bereikbaarheidsregie.

In paragraaf 3.3 tot en met 3.6 hebben we waar nodig nog een verdere prioritering gemaakt van mogelijke maatregelen voor deze groepen verkeersdeelnemers.



2.4 Verkeersveiligheid

Vooraf in tijdelijke situaties is de kans dat een verkeersdeelnemer wordt afgeleid extra groot en daarmee neemt ook de kans op ongevallen toe. Wegwerkzaamheden moeten daarom altijd op een verkeersveilige manier worden uitgevoerd en de tijdelijke verkeersmaatregelen dienen daar aan bij te dragen. Voor zowel weggebruiker als wegwerker.

2.5 Verkeersmaatregeltekeningen

Wanneer u aan de weg werkt, moet u tijdelijke verkeersmaatregeltekeningen opstellen. Deze tijdelijke maatregelen moeten overeenstemmen met de CROW en deze richtlijn. Hanteer hiervoor de productomschrijving uit bijlage I. In deze productomschrijving leest u meer over:

- wat u inzichtelijk moet maken
- de gewenste samenstelling van de tekeningen
- wat er in het tekenhoofd moet staan
- het gewenste detailniveau

Hoofdstuk 3

Aanvullingen en afwijkende bepalingen



Hoofdstuk 3 Aanvullingen en afwijkende bepalingen

Zoals eerder vermeld vormen CROW-richtlijnen de basis voor tijdelijke verkeersmaatregelen op onze gemeentelijke wegen. In dit hoofdstuk leest u wat de aanvullende of afwijkende bepalingen zijn voor de Haagse situatie.

3.1 Omleiding

Binnen de gemeente Den Haag geven we omleidingsroutes zo veel mogelijk aan met een combinatie van twee hoofdletters. Om te voorkomen dat dezelfde letter of combinatie van letters voor twee verschillende omleidingsroutes tegelijk in gebruik is, hanteren we vaste lettercombinaties (zie bijlage II). Deze zijn gebaseerd op de richting of bestemming van de weggebruiker. Mist u een lettercombinatie? Dan wordt in overleg besloten of deze gebruikt kan / mag worden. Ook kunnen we uitwijken naar een verwijzing met namen of symbolen.

Voor een aantal belangrijke bestemmingen geldt dat ze altijd expliciet op tijdelijke bewegwijzering vermeld worden wanneer uw werk de reguliere route belemmert:

- Ziekenhuizen: deze specifieke doelgroep vraagt om een goede eenduidige begeleiding.
- Scheveningen en Kijkduin: op rijkswegen staan verschillende recreatieve bestemmingen aangegeven met de boodschap 'volg Scheveningen' of 'volg Kijkduin'.
- Madurodam en World Forum: vanwege de vele bezoekers.
- Houdt u tenslotte ook rekening met de routes voor gevaarlijke stoffen in Den Haag.

Vooraankondiging omleiding

Voor bepaalde werkzaamheden die veel hinder opleveren, moet u een aparte vooraankondiging maken. De opzet van de vooraankondiging gaat uit van CROW-richtlijn 96b:

(Naam wegvak)
afgesloten
van (datum) (tijdstip) h
tot (datum) (tijdstip) h

Bij wegafsluitingen op gebiedsontsluitingswegen moet de vooraankondiging minimaal twee weken van tevoren zichtbaar zijn. Bij wegafsluitingen op overige wegen moet de vooraankondiging minimaal een week voor aanvang zichtbaar zijn.

Aankondiging omleiding

In Den Haag kondigen we een omleiding als volgt aan:

Omlleiding	
1	(Naam wegvak) afgesloten
2	Richting (Naam bestemming)
	Volg...

- Op gebiedsontsluitingswegen met een S-nummering plaatsen we twee borden en zijn deel 1 en 2 gesplitst.
- Zijn er twee bestemmingen? Dan plaatsen we ook twee borden.
- Het einde van de omleidingsroute geven we aan door het laatste volgbord met de lettercombinatie te voorzien van drie diagonale lijnen.
- Gebruik zo veel mogelijk symbolen in plaats van tekst (zie bijlage III).

Wanneer de omleiding al klaarstaat maar nog niet van kracht is, dekt of kruist u de aankondigingsborden af. U mag deze borden niet omdraaien. De volgborden waarop letters of nummers zijn aangegeven, hoeft u niet af te kruisen of af te dekken. Zodra de omleiding is opgeheven dient u de borden uiterlijk binnen 48 uur te verwijderen. Doordat dit in fases gebeurt, kunnen er tussenfases ontstaan van langer dan 48 uur (bijvoorbeeld in het weekend). In overleg kunnen we besluiten om de omleiding te laten staan.

Omlleiding voor langzaam verkeer

Is er wel bewegwijzering voor (brom)fietsers aanwezig? Dan moet de permanente bewegwijzering, waar nodig, worden afgeplakt of aangepast (arm draaien). Zo komen de routes op de permanente bewegwijzering overeen met de omleiding.

Wanneer afdekken?

Als het verkeer bij een omleiding de permanente bewegwijzering langer dan twee maanden niet kan volgen, dekt u de bewegwijzering af. Duurt de uitvoeringsperiode korter dan twee maanden dan adviseren we om permanente bewegwijzering niet af te dekken op beslispunten waar tijdelijke bewegwijzering wordt geplaatst. Andere wegbeheerders kunnen andere eisen stellen.

Tijdelijke afdekkingen mogen niet eerder dan vier uur voor wegafsluiting of langer dan vier uur na openstelling aanwezig zijn.

Gebruik magneetstrippen of tape voor het afdekken van permanente bewegwijzering. Door het verwijderen van tijdelijke afdekkingen mogen geen beschadigingen of lijmresten op de bewegwijzering achterblijven. Eventuele schade wordt verhaald op de veroorzaker. We adviseren om foto's te maken van eventuele beschadigingen die voor het aanbrengen van de afdekking al aanwezig zijn.

3.2 Verkeersmanagement en informatiesystemen

De gemeente Den Haag heeft een dynamisch verkeersmanagementnetwerk (DVM-netwerk). Dit netwerk bestaat uit de rijkswegen, provinciale wegen rondom Den Haag en S-routes.

We informeren weggebruikers hier met dynamische bewegwijzering. Bijvoorbeeld door alternatieve routes aan te bieden. Deze routes zijn vastgelegd in scenario's.

3.2.1 Dynamische verkeersmanagementsystemen

We kennen in Den Haag de volgende vormen van dynamische bewegwijzering:

- **Dynamische route-informatiepanelen (DRIP's)**. DRIP's kunt u inzetten om omleidingen op en over het DVM-netwerk te faciliteren. Ze vervangen hier de gele bewegwijzering niet, maar bieden aanvullende informatie. Bijvoorbeeld actuele reistijden. Ook kunt u DRIP's gebruiken voor vooraankondigingen. Maar let op: alle andere scenario's – zoals voor incidenten – hebben voorrang boven vooraankondigingen.
- **Rotatiepanelen (kantelwalsen)**. Rotatiepanelen vindt u voornamelijk voor de ingangen van tunnels. Tunnels moeten kunnen worden afgesloten, onder andere voor onderhoud. Hiervoor gelden vaste scenario's en omleidingen. Op enkele plaatsen binnen de gemeente staan daarom rotatiepanelen met minimaal een 'gewone' zijde en een omleidingszijde.
- **Rijstrooksignalering**. Rijstrooksignalering boven de weg geeft aan of een rijstrook toegankelijk is en helpt de weggebruiker daarmee de juiste rijstrook te volgen bij een omleiding.
- **Vol-vrij displays in het Parkeerverwijssysteem (PVS)**. Het PVS verzorgt de verwijzing naar parkeergarages. Belemmert uw werk de PVS-route naar de parkeergarages? Dan moet u een omleiding instellen.

3.2.2 Aanvullende bepalingen voor DRIP's en tekstkarren

- Sommige werkzaamheden hebben (mogelijk) invloed op gebiedsontsluitingswegen met een S-nummering. Of ze maken onderdeel uit van de parkeerroutering. In dat geval moet de verkeerscentrale toetsen of de inzet van DRIP's noodzakelijk is.
- Het project is verantwoordelijk voor het functioneren van de tekstkarren gedurende de uitvoering van de werkzaamheden.
- De verkeerscentrale kan teksten van tekstkarren op afstand wijzigen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.
- Teksten op DRIP's en tekstkarren moeten aansluiten op de bebording van de aangegeven omleidingsroutes, en / of op de reguliere bewegwijzering.
- De vormgeving van teksten op DRIP's en tekstkarren moet voldoen aan de CROW-richtlijn 'Informatievoorziening op dynamische informatiepanelen'.
- De verkeerscentrale van de gemeente Den Haag toetst de teksten op DRIP's en tekstkarren.

3.2.3 Aanvullende bepalingen voor verkeersregelinstallaties

Wilt u werkzaamheden uitvoeren in de buurt van een verkeersregelinstallatie (VRI)? Dan moet u altijd contact opnemen met het Team Verkeersmanagement van de afdeling Bereikbaarheid en Verkeersmanagement (BVM). U moet zelf met een goed voorstel komen, waardoor de VRI ook goed functioneert in de tijdelijke situatie.

3.3 Aanvullende bepalingen voor voetgangers

Voor voetgangers geldt dat deze altijd gefaciliteerd dienen te worden. Er zijn geen aanvullende bepalingen voor voetgangers, anders dan CROW voorschrijft.

3.4 Aanvullende bepalingen voor fietsers

Zoals u in hoofdstuk 2 kunt lezen, hebben fietsers na voetgangers de hoogste prioriteit bij tijdelijke situaties. Om fietsers vlot en veilig langs het werk te leiden, zijn er verschillende mogelijkheden. Hieronder ziet u welke maatregelen er zijn en wat de prioritering is (waarbij door het SBO gekeken wordt of de voorgestelde maatregelen wel veilig zijn):

- 1 Fietspad in stand houden.
- 2 Fietspad versmallen.
- 3 Fietsers op de (hoofd)rijbaan langs het werkvak leiden, waarbij de fietsers op de rijbaan fietsen zonder ondersteunende maatregelen, zoals barriers.
- 4 Fietsers over het voetpad langs het werkvak leiden, waarbij voetgangers op het voetpad blijven lopen.
- 5 Fietsers op de (hoofd)rijbaan langs het werkvak leiden, waarbij u een deel van de rijbaan specifiek voor fietsers reserveert. Bijvoorbeeld door een afscheiding met barriers.
- 6 Fietsers op de (hoofd)rijbaan langs het werkvak leiden, waarbij u de rijbaan afsluit voor gemotoriseerd verkeer.
- 7 Fietsers over het voetpad langs het werkvak leiden, waarbij voetgangers worden omgeleid over het voetpad aan de overzijde van de rijweg. Deze oplossing is alleen mogelijk bij voetpaden met relatief weinig voetgangers in vergelijking tot het aantal fietsers.
- 8 Fietsers omleiden via andere routes, waarbij de omleiding maximaal 600 meter is of twee minuten extra rijtijd oplevert.

Naast deze maatregelen zijn er ook een aantal oplossingen waarmee we in Den Haag in principe niet werken:

- 1 Fietsers omleiden via het fietspad aan de overzijde, waardoor op dat fietspad tweerichtingsverkeer ontstaat.
- 2 Fietsers laten afstappen.
- 3 Fietsers over een tijdelijk fietspad leiden, met tijdelijk asfalt of op rijplaten op een onverharde ondergrond.

Wilt u toch één van deze maatregelen nemen, omdat andere voorkeursoplossingen niet mogelijk zijn? Neem dan vooraf contact op met het Team Bereikbaarheidsregie.

3.5 Aanvullende bepalingen voor hulpdiensten

Welke eisen gelden voor de bereikbaarheid en doorgang van hulpdiensten, leest u in de 'Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid' (NVBR). Bij afsluitingen van wegen moet u in overleg met de hulpdiensten een plan maken voor omleidingen. Zo kunnen zij altijd op de plaats van bestemming komen. Kijk daarbij ook naar de snelheidsremmende maatregelen die u treft. Deze kunnen de aanrijtijden van de hulpdiensten immers verlengen. Houd ook rekening met de doorgang voor hulpdiensten langs / over het werkvak.

De belangrijkste eisen voor de weginrichting van de tijdelijke, dan wel semi-permanente, situatie zijn:

- De verharding van een weg mag niet over een grotere afstand dan 40 meter worden open gebroken. Indien de toegang van een woning of gebouw van twee zijden kan worden bereikt, mag de weg maximaal over 80 meter worden opgebroken.

- minimale verhardingsbreedte: 3,50 meter
- minimale doorgangshoogte: 4,20 meter
- minimale verhardingssterkte: minimale asbelasting 10 ton en minimale voertuiggewicht 30 ton
- minimale boogstralen, R10 voor buitenbocht en R5,5 voor de binnenbocht

Bij bebouwing hoger dan 6 meter waarbij geen tweede nooduitgang aanwezig is, moet een redvoertuig voor de deur kunnen komen. Indien dit niet mogelijk is, dient u vooraf af te stemmen met de Veiligheidsregio.

Indien u niet werkt op een nood- en hulpdienstenroute, maar wel op een OV-route, dan dient u ook de Veiligheidsregio te raadplegen.

Routes voor nood- en hulpdiensten moeten door middel van bebording of een lijn aangegeven worden of begeleid worden door een verkeersregelaar.

In de CROW-publicatie 165 'Hulpdiensten snel op weg' leest u meer over de uitgangspunten van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

3.6 Aanvullende bepalingen voor openbaar vervoer

Het openbaar vervoer

Een adequaat werkend vervoersysteem draagt in belangrijke mate bij aan de mobiliteit in onze stad en omgeving. Mobiliteit verbindt, is goed voor de lokale economie en heeft een belangrijke sociaal maatschappelijke functie.

Het huidige openbare vervoersysteem bestaat uit een grofmazig railnet aangevuld door een fijnmazig busnet. Dit vervoersnetwerk kent vele onderlinge relaties en afhankelijkheden. Oftewel geen lijn staat op zich. Om betrouwbaar en voorspelbaar openbaar vervoer aan te kunnen bieden voor de reiziger, wordt een aantal voorwaarden gesteld ten aanzien van werken op een OV-route.

Werken op en rond het openbaarvervoersnet

Projecten kunnen gevolgen hebben voor het openbaar vervoer. De vervoerder heeft altijd een vervoerplicht. Uitsluitend in het geval van "overmacht" kan de vervoerder van deze plicht worden ontheven. Gevolgen voor het OV worden in volgorde van "gering" tot "groot" onderscheiden in drie hoofdcategorieën. Uitgangspunt is dat de impact van het project op het OV ten gevolge van projecten proportioneel en subsidiair van aard is. Hieruit voortvloeiende kosten worden doorbelast aan de veroorzaker.

- 1 Uitgangspunt is dat werkzaamheden niet leiden tot een verminderde dienstverlening in de omgeving van het werkgebied. Kortom, de lijnvoering en bediening wijzigt niet; dan is er sprake van een betrouwbaar en voorspelbaar product.
- 2 Indien hier niet aan kan worden voldaan worden vanuit het project beheersmaatregelen genomen opdat de lijnvoering in stand blijft. Het openbaar vervoer blijft, zij het belemmerd, gewaarborgd. Toegankelijkheid is eveneens gewaarborgd eventueel met behulp van tijdelijke haltevoorzieningen.
- 3 Een verzoek tot het tijdelijk staken van openbaar vervoer ten gevolge van werkzaamheden wordt uitsluitend voldaan indien:
 - het project technisch niet onder rail- dan wel busexploitatie kan worden gerealiseerd
 - wettelijke veiligheidseisen realisatie van het project onmogelijk maken

Afstemming vervoerder

Met name de derde categorie vereist tijdige afstemming met het vervoerbedrijf. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen een buitendienststelling van railinfrastructuur of een verzoek tot een omleiding van één of meerdere buslijn(en).

In het geval dat een project leidt tot het tijdelijk buitendienststellen van railinfrastructuur is het een concessieverplichting dat HTM haar reizigers een adequaat reisalternatief aanbiedt. Het uitgangspunt is dat waar geen tramvervoer kan worden aangeboden wordt voorzien in railvervangend busvervoer, dat zo dicht als mogelijk op het vervallen tracé aansluit. Een buitendienststelling moet altijd worden voorafgegaan door een schriftelijke overeenkomst tussen HTM en veroorzaker. Deze ondertekende overeenkomst dient minimaal 20 weken voor uitvoering in het bezit te zijn van HTM.

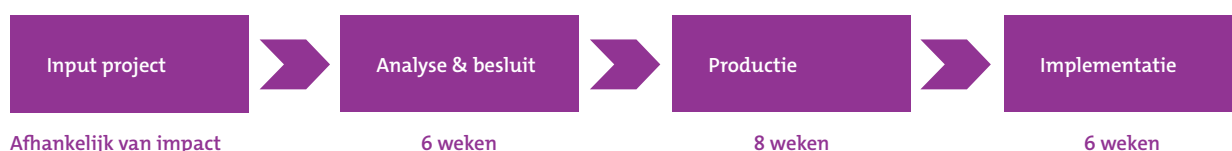
Indien een project uitsluitend leidt tot een aanpassing in de dienstregeling Bus dan vraagt dit minimaal 8 weken voorbereidingstijd.

Afhankelijk van de complexiteit van de aanpassing op het openbaar vervoer dient u zich, bij voorkeur voorafgaand aan de vergunningprocedure bij het SBO, te melden voor overleg bij de Vervoerder. Houd rekening met de genoemde organisatietermijnen van respectievelijk 20 (Rail) en 8 (Bus) weken voor uitvoering.

Wet Lokaal Spoor

Op basis van wettelijke regelgeving dient u in geval van werkzaamheden in de nabijheid van Railinfrastructuur (inclusief bovenleiding) een vergunning aan te vragen bij MRDH. Hier worden de werkzaamheden op technische- en veiligheidseisen getoetst. Let op, dit staat los van de afstemming met de vervoerder met betrekking tot de exploitatie gevolgen van uw werk.

Doorlooptijd Mutatie Rail



**Betreft het uitsluitend een mutatie Bus houdt u dan rekening met 8 weken.*

Samenvatting

Vinden uw activiteiten plaats in de nabijheid van railinfrastructuur maar hebben deze geen invloed op dienstregeling tram / bus? Zo ja, dan heeft u uitsluitend een vergunning nodig op basis van Wet Lokaal Spoor.

Leiden uw activiteiten tot verstoring van de dienstregeling tram / bus maar de lijnvoering blijft behouden? Zo ja, dan heeft u instemming nodig van HTM / Planning en mogelijk ook Wet Lokaal Spoor.

Leiden uw activiteiten tot een verzoek tot buitendienststelling van railinfrastructuur dan wel tot een omleiding van Busexploitatie? Zo ja, dan heeft u instemming nodig van HTM / Planning en Accountmanagement. En mogelijk ook WLS.

Loketten

Wet Lokaal Spoor	http://mrdh.nl/project/wet-lokaal-spoor
HTM / Planning	Eef Taal, 06 – 20624409. Mail: e.taal@htm.nl
HTM / Accountmanagement	Dick Baak, 06 – 22509891. Mail: d.baak@htm.nl

3.7 Wegwerkzaamheden en parkeren

In sommige situaties is het noodzakelijk parkeervakken vrij te maken tijdens de wegwerkzaamheden. Voor het toepassen van tijdelijke parkeermaatregelen moet het project het parkeerprotocol van de gemeente Den Haag hanteren (zie bijlage IV).

3.8 Verkeersregelaars

Als u gebruik wilt maken van verkeersregelaars, moet u dit aangeven in uw BVC-Plan en op de tijdelijke verkeersmaatregelen-tekening(en). Vermeld daarnaast in de tekst / beschrijving duidelijk om welke reden u de verkeersregelaars op die locatie inzet. Denk aan het bewaken van de veiligheid, het behouden van een vrije doortocht voor hulpdiensten, het verbeteren van de doorstroming van trams en bussen of het begeleiden van overstekende voetgangers.

We gaan ervan uit dat de verkeersregelaar:

- de locatie goed kent. Hij of zij bekend is met het stratenplan, bezienswaardigheden en belanghebbenden in de buurt. Denk aan vervoersmaatschappijen en wegbeheerders.
- goed bekend is met de dienstregeling en routes van het openbaar vervoer. Ook moet de verkeersregelaar (als dit van toepassing is) ervaring hebben met kruispunten waar trambanen liggen. Ook moet hij of zij in het bezit zijn van een duidelijke werkinstructie van de prioritering van de verkeersstromen op dergelijke kruisingen.
- goed bekend is met wegen van andere wegbeheerders.
- zich ervan bewust is dat hij of zij een visitekaartje is van de gemeente Den Haag. Bij vragen over de bereikbaarheid moet de verkeersregelaar de juiste antwoorden kunnen geven. Of kunnen doorverwijzen naar bijvoorbeeld een website, social media of contactpersonen bij de gemeente of het project.
- meedenkt in oplossingen en proactief handelt in nauw overleg met de hoofdverantwoordelijke.
- goed communicatief is opgeleid en minimaal de Nederlandse taal beheerst. Engels spreken is een pré.
- een herkenbaar uniform draagt en professioneel overkomt op alle weggebruikers.
- beschikt over een basisuitrusting. In de 'Regeling verkeersregelaars 2009' leest u hoe de basisuitrusting er precies uitziet.

Bovendien eisen wij van het bedrijf waarvoor de verkeersregelaar werkt, dat de organisatie 24/7 bereikbaar is met één aanspreekpunt voor de gemeente en het voldoet aan alle geldende VCA-eisen. Voor uitzendorganisaties geldt het VCU.

Bijlagen



Bijlagen

I Productomschrijving Verkeersmaatregelentekeningen

Voor het werken in de openbare ruimte staat de veiligheid van verkeersdeelnemers en wegwerkers voorop. Geef daarom bij het aanvragen van instemmingsbesluiten duidelijk aan welke maatregelen u hiervoor treft. U verwerkt deze maatregelen in een Tijdelijke Verkeersmaatregelentekening (TVM-tekening).

Wat is een TVM-tekening?

Een TVM-tekening is een tekening of tekeningenpakket waarop alle verkeerstechnische maatregelen zijn verwerkt voor een situatie die vanwege werkzaamheden afwijkt van de reguliere situatie.

Wat laat een TVM- tekening zien?

- Wat de bestaande indeling van de situatie is, inclusief markeringen.
- Welke maatregelen getroffen worden.
- Wanneer de maatregelen zullen gelden.
- Hoeveel verkeersregelaars aanwezig zullen zijn.
- Wat verkeersregelaars gaan doen. Wat moeten ze regelen met welke prioriteit?
- Wat de beschikbare ruimte is voor de wegwerkers. Denk aan maatvoering én kritieke dwarsprofiel. Dit is het minimaal beschikbare dwarsprofiel.
- Wat de beschikbare ruimte is voor de weggebruikers. Denk aan maatvoering én kritieke dwarsprofiel. Dit is het minimaal beschikbare dwarsprofiel.
- Wat de routes zijn voor de weggebruikers.
- Hoe algemene bestemmingen bereikbaar zijn en blijven.

Waar bestaat een TVM-tekening uit?

Algemene eisen voor TVM-tekeningen:

- 1) Algemene overzichtstekening
- 2) Maatregelentekening
 - a. van het werkgebied en de directe omgeving
 - b. actuele ondergrond
 - i. topografische tekening, geen luchtfoto
 - ii. per fase
 - c. per fase een nieuwe tekening
 - i. voorzien van de uitvoeringsperiode van de fase
 - d. voorzien van schaalindeling 1:500 - 1:1000, leesbaar op A3
 - e. bevat
 - i. straatnamen
 - ii. noordpijl
 - iii. legenda
 - iv. kopafzetting
 - v. toe te passen materialen en bebordingen
 - vi. af te plakken bebording
 - vii. de vrije calamiteitenroute en eventueel de alternatieve calamiteitenroutes
 - viii. locaties van verkeersregelaars

- ix. opheffen / instellen van verboden
 - x. omgedraaide rijrichtingen
 - xi. essentiële maatvoering in zowel dwars- als langsrichting
 - xii. toelichting op afwijkingen ten opzichte van de HRTV en de richtlijn CROW 'Handboek wegafzettingen 96B'
 - xiii. kritieke dwarsprofielen / doorsnedes voorzien van schaalindeling schaal 1:100
- 3) Omleidingstekening
- a. actuele ondergrond
 - i. topografische tekening, geen luchtfoto
 - ii. per fase
 - b. per fase een nieuwe tekening (mits er verkeerskundige aanpassingen benodigd zijn tussen fases)
 - i. voorzien van vermelding uitvoeringsperiode van de fase
 - c. maatregelen per modaliteit / verkeersdeelnemer
 - d. voorzien van schaalindeling 1:1000 - 1:2000, leesbaar op A3
 - e. bevat
 - i. straatnamen
 - ii. noordpijl
 - iii. benodigde omleidingsbebording

De tekeningen 1 tot en met 3 mag u **niet** combineren.

Tekenhoofd

Voeg aan de tekening een tekenhoofd toe met:

- projectnaam en nummer
- fasenummer
- versienummer
- verwerkingsdatum tekening
- tekeningnummer

Niet essentiële informatie

Laat informatie die niet relevant is zo veel mogelijk weg. Denk aan:

- 4) straatmeubilair
- 5) bestaande bebording
- 6) bebouwing
 - a. pandscheidingen (in pandig)
 - b. teksten
 - c. symbolen
- 7) erfscheidingen (bijvoorbeeld tussen tuinen)
- 8) hoogtematen
- 9) kabels en leidingen
- 10) riolerings-elementen
 - a. kolken
 - b. putdeksels
- 11) vlakvullingen die niet nodig zijn voor de TVM-maatregelen

II Vaste tweelettercombinaties voor omleidingsbestemmingen

Hieronder ziet u een lijst met bestemmingen en lettercombinaties die al bekend zijn voor de gemeente Den Haag.

Bestemming	Verwijzing	Bestemming	Verwijzing
A		K	
Amsterdam	AM	Kerkentuinen	KK
Archipel	AR	Kijkduin	KD
B		Koningstunnel	KT
Benoordenhout	BN	Kurhaus	KH
Bezuidenhout	BZ	L	
Binckhorst	BC	Laak	LA
Binnenstad	BS	Laakhaven	LH
Bomenbuurt	BM	Laakkwartier	LK
Boulevard	BV	Leidschendam	LD
Bronovo Ziekenhuis	BR	Leidschendam-Voorburg	LV
C		Leidschenveen-Ypenburg	LY
Centraal Station	CS	Leyenburg	LB
Centrum	CE	Loosduinen	LS
D		Leidschenveen	LE
Delft	DT	M	
Duindorp	DD	Madestein	MN
Duinoord	DO	Madurodam	MD
E		Malieveld	MV
Escamp	EC	Mariahoeve	MH
F		Moerwijk	MW
Forepark	FP	Monster	MR
H		Morgenstond	MG
Haagse Hout	HH	N	
Haga ziekenhuis Leyweg	HL	Nieuw Waldeck	NW
Hollands Spoor	HS	Nootdorp	ND
Hubertustunnel	HT	O	
J		Oostbroek	OS
Juliana Kinderziekenhuis	JK	P	
		Poeldijk	PD

Bestemming	Verwijzing	Bestemming	Verwijzing
R		V	
Rijswijk	RY	Valkenboskwartier	VK
Rotterdam	RD	Voorburg	VB
Rotterdam-Haven	RH	Vredespaleis	VP
S		Vroondaal	VD
Scheveningen	SC	Vruchtenbuurt	VR
Scheveningen-Bad	SB	W	
Scheveningen-Dorp	SD	Wassenaar	WS
Scheveingen-Haven	SH	Wateringen	WT
Schilderswijk	SW	Wateringse Veld	WV
Segbroek	SG	MCH Westeinde	WE
Statenkwartier	ST	Y	
T		Ypenburg YP	YP
U		Z	
Uithof	UH	Zichtenburg ZB	ZB
Utrecht	UT	Zuiderpark ZP	ZP

III Veelgebruikte symbolen



Station



Auto



Bus



Vrachtauto



Fiets



Fietsenstalling



Voetganger



Parkeerplaats



Parkeergarage



Park en Ride



Ziekenhuis



Bedrijventerrein



Winkelscentrum



Begraafplaats/Crematorium



Museum



Recreatiegebied



Strand



Sporthal



Stadion

IV Parkeerprotocol

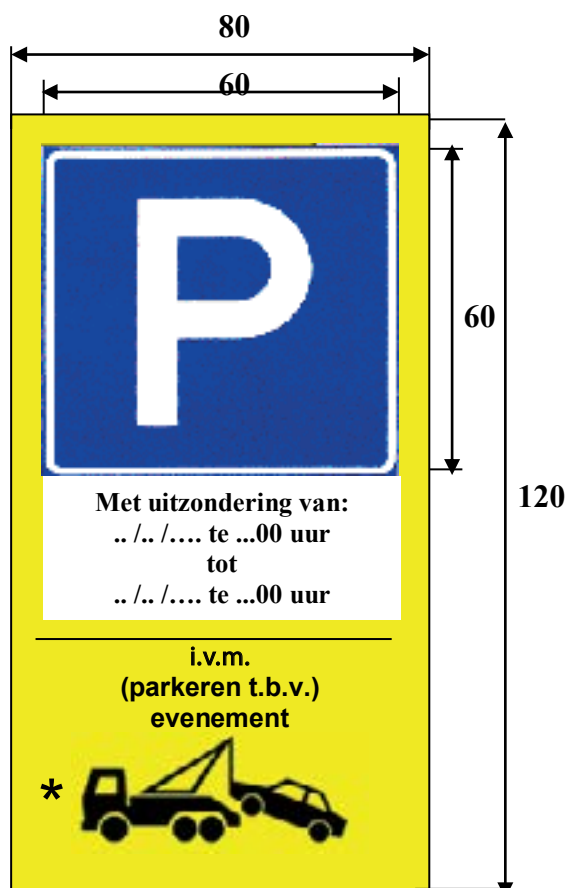
Het komt regelmatig voor dat gedurende een evenement of werkzaamheden een parkeerhaven of -strook vrij moet blijven. Juridisch kan het parkeren met een E1 of E2 in een parkeerhaven of -strook niet worden verboden. In een parkeerhaven of -strook is het in principe altijd toegestaan om te parkeren. Dit is ook het geval als er aan het begin (van de straat) een bord E1 of E2 staat.

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Ministerie is voorgeschreven dat het verbod om te parkeren op een parkeerhaven of -strook met een E4 met onderbord geregeld moet worden. De aanvrager zorgt zelf voor het maken en plaatsen van de borden.

Model verkeersborden

De gemeente Den Haag adviseert het bord E4 met het onderbord in een (groot) geel bord te plaatsen, waarbij de verhoudingen van de borden intact blijven. De tekst onder het bord E4 moet op juridische gronden worden aangebracht op een witte ondergrond.

Afmetingen bebording



* NB. Als de hoogte van de gele bebording het niet toelaat om een wegsleppictogram te plaatsen, kan men het wegsleppictogram op een separaat onderbord (OB 303 of OB 304) plaatsen.

Strafbare feiten

Bord E4
+ onderbord



Met uitzondering van:
.. /.. /.... te ...00 uur
tot
.. /.. /.... te ...00 uur

Als een bestuurder een voertuig parkeert op een parkeergelegenheid op dagen en uren waarop dit volgens het onderbord verboden is.

Feitcode 397F

Bord E1



Als een bestuurder een voertuig laat staan in strijd met een parkeerverbod.

Feitcode R584

Bord E2



Als een bestuurder een voertuig laat staan in strijd met een verbod stil te staan.

Feitcode R585

Tijdelijke borden voor evenementen

De organisatie plaatst de borden. De locatie en het model van het verkeersbord moet onderdeel zijn van het bereikbaarheidsplan voor het evenement.

Een week voor de start van het evenement worden in opdracht van de organisatie verkeersborden geplaatst. Deze bebording geeft aan op welke dag en tijden deze bebording geldig is. Na afloop van het evenement wordt de bebording door de organisatie of de door haar ingehuurd aannemer verwijderd.

Werkwijze parkeercontrole

Voor zorgvuldige handhaving worden bij het plaatsen van borden direct de kentekens van de voertuigen genoteerd die op dat moment op de locatie geparkeerd staan. Kentekens, datum, locatie en tijdstip moeten duidelijk met een tekstverwerker in blokletters op de daarvoor bestemde digitaal aangeleverde lijst (kentekenlijst) worden genoteerd. Deze lijst is bestemd voor de handhavingsorganisatie: wachtcommandant_HHO@denhaag.nl. Het maakt in principe niet uit wie de kentekens registreert. Dit kan dus ook iemand van de organisatie zijn.

Wegsleepregeling:

De wegsleepverordening gemeente Den Haag 2002 is van toepassing.

Wegslepen en verplaatsen van voertuigen

De afdeling Parkeren maakt evenementenlocaties autovrij. Dit gebeurt op grond van de bebording en kentekenlijsten.

Het handhaven gebeurt op twee manieren, door wegslepen en verplaatsen:

- 1 Voertuigen binnen de parkeerverboden die niet voorkomen op de kentekenlijsten worden weggesleept. De afdeling Parkeren geeft dan opdracht voor het feitelijk wegslepen. De kosten zijn voor de parkeerder.
- 2 Voertuigen binnen de parkeerverboden die wel op de kentekenlijst geregistreerd zijn, worden op de politiekraanwagen verplaatst naar een nader afgesproken locatie. De kosten zijn voor de organisatie.

Betrokkenen die hun voertuigen missen, kunnen telefonisch contact opnemen met de wachtcommandant van de afdeling Parkeren (06 – 83 64 22 41).

Colofon

Gepubliceerd: oktober 2019

De Haagse Richtlijn voor Tijdelijke Verkeersmaatregelen is een uitgave van de gemeente Den Haag in samenwerking met de nood- en hulpdiensten en openbaarvervoerbedrijven.

Redactie: bereikbaarheid@denhaag.nl

Disclaimer: Nood- en hulpdiensten, openbaarvervoerbedrijven en medewerkers van de gemeente Den Haag kunnen vanuit hun functie extra aanwijzingen geven.