



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Hinderaanpak is vernieuwd!

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Hinderaanpak bij wegwerkzaamheden

Ons (vaar)wegennet is kwalitatief een van de beste van de wereld en is een grote motor van onze economie. Het wordt intensief gebruikt, jaarlijks leggen we met zijn allen vele miljarden kilometers af. Als landelijke (vaar)wegbeheerder werkt Rijkswaterstaat (RWS) voortdurend aan de instandhouding en ontwikkeling van ons netwerk, via Beheer en Onderhoud, Vervanging en Renovatie en Aanleg. Met als doel een veilig, robuust, slim en duurzaam mobiliteitssysteem voor zowel personen- als goederenverkeer op de weg en op het water. En dat doen wij niet alleen. Ook andere beheerders zoals provincies, gemeenten en spoorwegbeheerders (zoals onder andere ProRail) werken aan hun infrastructuur. Die ingrepen gaan vrijwel altijd gepaard met hinder voor de gebruiker. Als betrokkenen hun werkzaamheden niet goed afstemmen en uitvoeren, kunnen bereikbaarheid en veiligheid fors in de knel komen. Daarom zetten we als RWS in op een brede Hinderaanpak voor wegverkeer, water en scheepvaart. In deze brochure staat de kern daarvan samengevat voor wegverkeer. Voor water- en scheepvaart verschijnt een aparte brochure.

Slimme mobiliteit als fundament

Voor de Hinderaanpak bij wegwerkzaamheden is door het Ministerie van IenW een beleidslijn vastgesteld. Deze beleidslijn biedt samen met een aantal richtinggevende uitspraken van het bestuur van RWS het kaderstellende fundament voor de manier waarop we werken aan de Hinderaanpak. De beleidslijn en richtinggevende uitspraken geven invulling aan de ambitie, doelen, uitgangspunten en bekostiging van de Hinderaanpak.

In de basis komt het erop neer dat we de Hinderaanpak plaatsen in de gehele aanpak van de mobiliteitstransitie naar slimme en duurzame mobiliteit. RWS wil de Hinderaanpak in samenwerking met regionale en landelijke partners benutten als katalysator voor de meerjarige/ langetermijnambitie en doelstellingen op het gebied van mobiliteit.

Brede doelstelling

Het doel van het beleid is de verkeershinder door werkzaamheden voor alle weggebruikers en belanghebbenden te beperken:

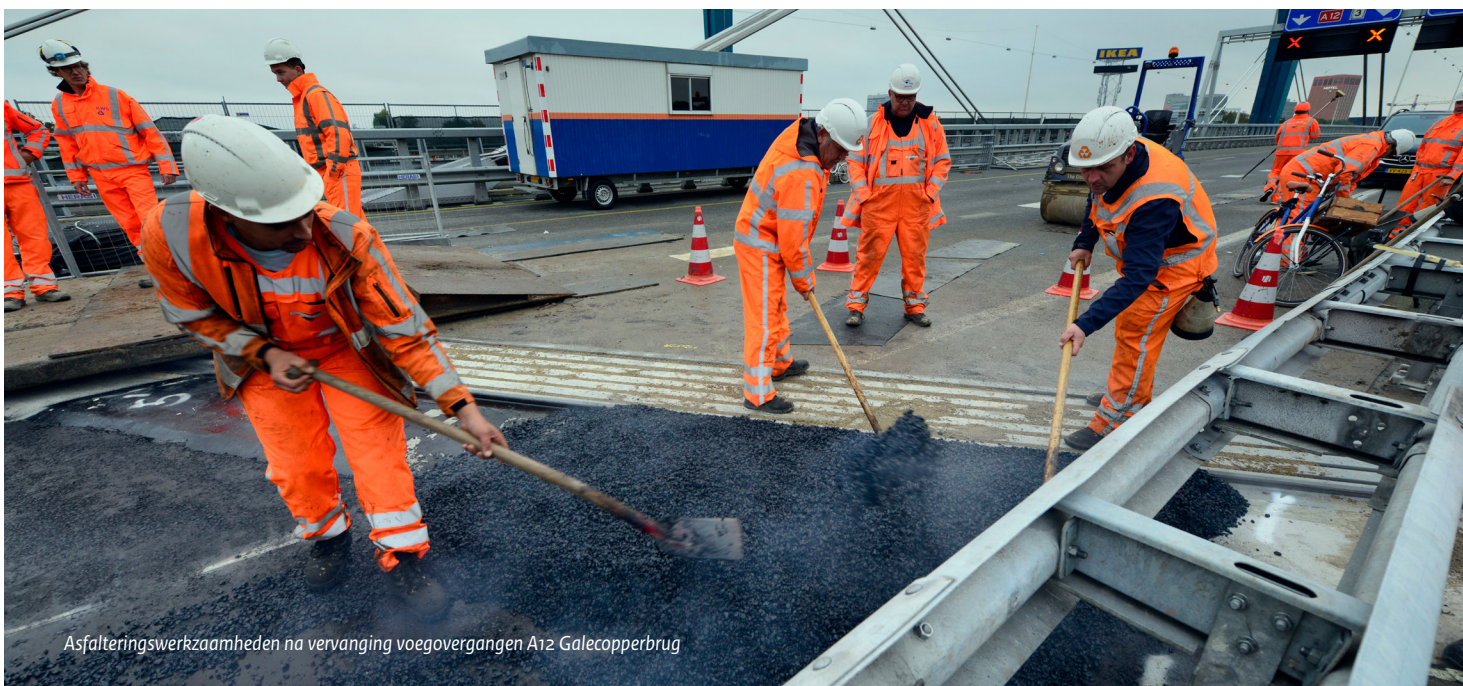
1. Voor Nederland als geheel is het beleid erop gericht dat de totale hinder (filedruk) op het hoofdwegenet (HWN) door werkzaamheden aan het rijkswegennet in enig kalenderjaar niet groter is dan 10% van de totale filedruk op het HWN (Huidige SLA-PIN).
2. Voor de weggebruiker streeft het beleid ernaar dat de extra reistijd op het HWN door werkzaamheden nooit groter is dan 60 minuten. Een extra reistijd tot 10 minuten wordt geaccepteerd.
3. Wellicht nog belangrijker dan de verkeershinder is de ervaring van weggebruikers ten aanzien van de hinder, oftewel de hinderbeleving. Voor Nederland als geheel is het beleid erop gericht dat 75% van de weggebruikers tevreden is over de beperking van hinder bij de uitvoering van wegwerkzaamheden op het HWN en dat dit in enig kalenderjaar nooit lager is dan 70%.

Veiligheid is bij werkzaamheden aan de infrastructuur een belangrijke randvoorwaarde. Aan de veiligheid voor wegwerkers, weggebruikers en andere belanghebbenden worden geen concessies gedaan. Wettelijke bepalingen worden vanzelfsprekend in acht genomen en daarnaast staat bij de afweging van mogelijke uitvoeringsvarianten het integraal afwegen van veiligheidsrisico's voorop.

In de Hinderaanpak willen we de hinderopgave verbinden aan de beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid in lijn met de Schets Mobiliteit 2040. Nog steeds is het garanderen van de bereikbaarheid de aanleiding voor de Hinderaanpak. Maar veiligheid en duurzaamheid zijn maatschappelijk en politiek afgelopen jaren steeds belangrijker geworden. Daarom kijkt de Hinderaanpak niet alleen naar de beperking van verkeershinder. Het beleid is dat hinderbeperkende maatregelen voorrang krijgen als ze ook positief scoren op verkeersveiligheid, duurzaamheid en/of leiden tot structurele effecten.

Projectoverstijgende aanpak

In de meeste landsdelen of provincies is al een samenwerkingsorganisatie actief waarin de belangrijkste infrabeheerders, overheden en andere stakeholders participeren (denk aan: GoedopWeg, Groningen Bereikbaar, Smartwayz, Amsterdam Bereikbaar, Zuid-Holland Bereikbaar en Zuid-Limburg bereikbaar). Via het BO MIRT worden afspraken gemaakt om te werken aan het verder professionaliseren van deze regionale samenwerkingsorganisaties én worden afspraken gemaakt over de uitvoering van meerjarige mobiliteitsprogramma's. De regionale uitwerking van deze BO MIRT-afspraken vormen de basis voor de projectoverstijgende, gebiedsgerichte Hinderaanpak. Onder andere voor het gebiedsgericht afstemmen van de planning van werkzaamheden. En voor het realiseren van een basis van multimodale maatregelen.



Asfalteringswerkzaamheden na vervanging voegovergangen A12 Galecopperbrug

In de uitvoering van de Hinderaanpak werken we als RWS conform deze regionale afspraken. We maken gebruik van de regionale samenwerkingsorganisaties en sluiten aan bij lopende activiteiten in het kader van de meerjarige mobiliteitsprogramma's. Daarbij speelt ook de vraag een rol of er tegelijkertijd werkzaamheden in het gebied lopen die leiden tot een opstapeling/versterking van hinderknelpunten. Dit kan aanleiding zijn om projectoverstijgend te gaan werken, ook als er nog geen afspraken over zijn gemaakt. Het idee van deze manier van werken is dat we (in samenwerking) op een effectievere manier werken binnen de beschikbare budgetten. Een projectoverstijgende aanpak hangt dus sterk af van de situatie en de afspraken in regionaal verband. Het is maatwerk voor elk project.

Het primaat voor een projectoverstijgende Hinderaanpak ligt binnen RWS bij de RWS Regio. Dat betekent niet dat de uitvoerder van het project (via GPO/PPO) geen verantwoordelijkheid meer draagt voor hinderbeperking. Maar wel dat de RWS Regio de regie heeft over een projectoverstijgende aanpak wanneer meerdere RWS-projecten in eenzelfde gebied spelen. In afstemming met de uitvoerder van de projecten (GPO/PPO) beslist de RWS Regio in die gevallen over aanwending van de financiële middelen die vanuit de projecten voor hinderbeperking beschikbaar zijn. Zo bereiken we een maximaal resultaat voor de Hinderaanpak op netwerkniveau. De RWS regio voert ook regie over de (financiële) afspraken met regionale overheden en samenwerkingsorganisaties.

Samenwerking met partners

In een aanpak waarin we de verbinding leggen met de andere beleidsdoelen en waarin we project-overstijgend werken is samenwerken met regionale en landelijke partners van cruciaal belang. Het gaat om de samenwerking op verschillende niveaus:

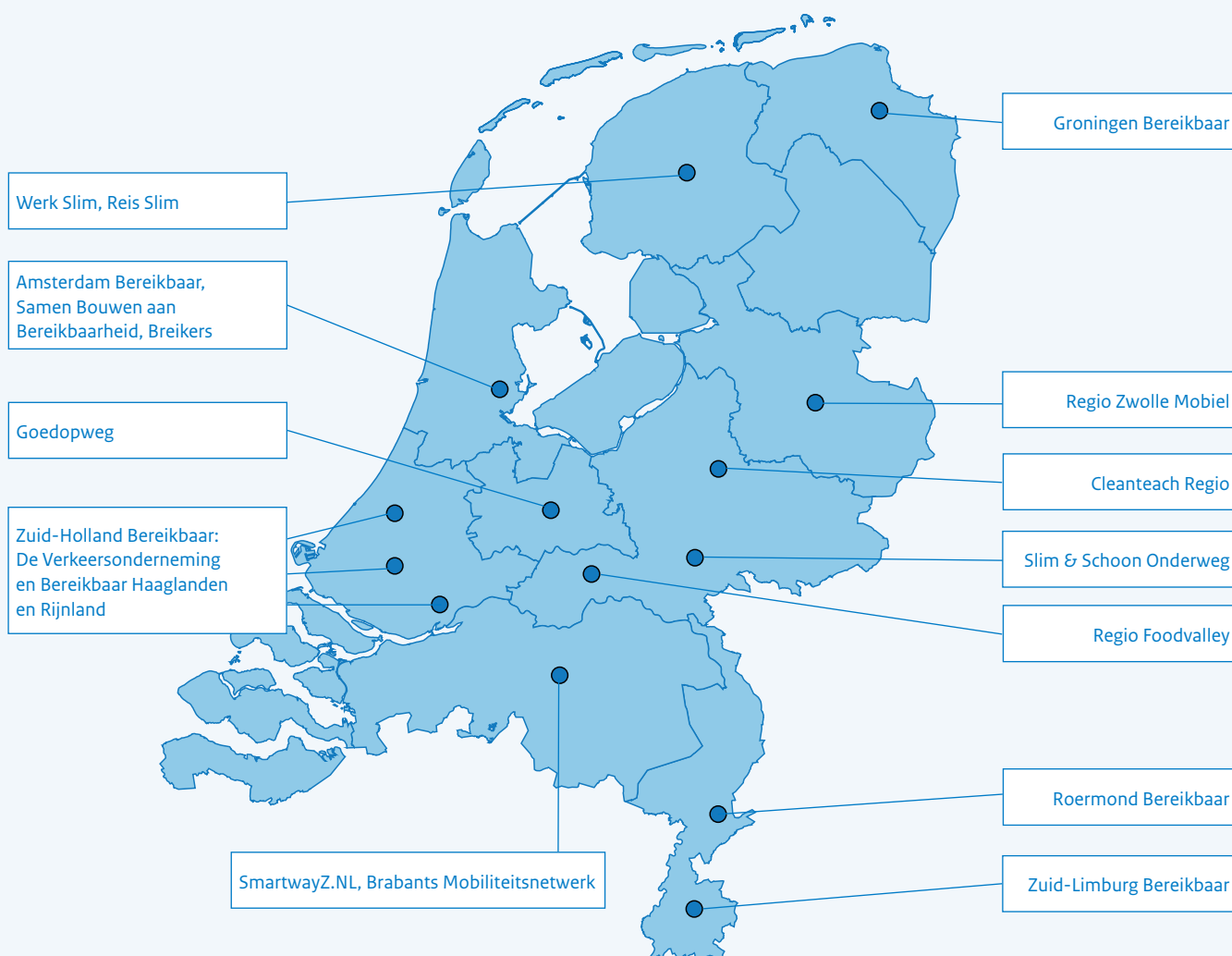
- De samenwerking tussen weg- én infrabeheerders (ProRail als belangrijke landelijke partner) om de planning van werkzaamheden af te stemmen. Conform BO MIRT-afspraken vindt afstemming plaats tussen modaliteiten en netwerken en wordt verder vooruit in de tijd gekeken. De afstemming vindt plaats in regioverband, met aandacht voor landelijke samenhang.
- De samenwerking tussen RWS (project/regio) en regionale samenwerkingsorganisaties om (delen van) de Hinderaanpak projectoverstijgend uit te voeren. Het gaat dan om de aansluiting bij de activiteiten in het kader van de meerjarig multimodale mobiliteitsaanpak in de regio (programma Veilig, Slim en Duurzaam/MIRT Korte Termijn Aanpak).
- De samenwerking met belangrijke stakeholders bij de uitwerking van maatregelpakketten voor hinderbeperking, om lokale kennis en ervaring te benutten en tegelijk draagvlak en actiebereidheid te creëren. Het gaat om grote werkgevers, onderwijsinstellingen, de transport- en de logistieke sector, OV-bedrijven, enzovoort.
- De samenwerking tussen Rijk en regionale overheden om via het BO MIRT afspraken te maken over meerjarige mobiliteitsprogramma's (programma Veilig, Slim en Duurzaam), waar de Hinderaanpak op aan kan sluiten, en over de regionale samenwerking/werkwijze voor de Hinderaanpak. Hierbij is RWS enerzijds een gesprekspartner in de regio als een van de regionale partners. Anderzijds is RWS een gesprekspartner met de beleidskern/DGMO als partner binnen de Rijksoverheid.

In de figuur op de volgende pagina zijn een aantal regionale samenwerkingsorganisaties in beeld gebracht.



Werkzaamheden Velsertunnel noordkant

Goede voorbeelden van samenwerkingsorganisaties



Benutten innovatie

Smart Mobility, eveneens focuspunt binnen RWS, biedt goede kansen om het werk in de Hinderaanpak beter en slimmer te doen. Het gaat enerzijds om het uniformeren van reeds beproefde concepten die succesvol zijn. Voor slimme reis- en route-informatiediensten via serviceproviders willen we als RWS deze stap nu maken op basis van ervaringen die we de afgelopen jaren in de Hinderaanpak opdeden. Anderzijds gaat het om het innoveren, het doorontwikkelen van bestaande diensten en het beproeven van nieuwe mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a Service. De Hinderaanpak in de projecten/samenwerking met de regio biedt hier namelijk een mooi platform voor.

Bij het toepassen/beproeven van nieuwe oplossingen binnen Smart Mobility is het extra belangrijk om de resultaten te meten en de kennis te delen. Om van elkaar te weten waar we welke nieuwe initiatieven ontplooiën. Ook is het zaak om kennis op te bouwen voor de toepassing in andere projecten, en voor de doorontwikkeling van de Hinderaanpak.

Ook voor de Hinderaanpak geldt dat goede data en dataketens nodig zijn ter ondersteuning van het proces en de inhoud. Data over werkzaamheden op de verschillende netwerken om tot een goede multimodale afstemming tussen de verschillende beheerders te komen. En data over werkzaamheden die door serviceproviders gebruikt worden om de reiziger te informeren en te adviseren. Daarnaast bieden databronnen als Floating Car Data nieuwe mogelijkheden voor de Hinderaanpak. Daarmee kunnen we gericht maatregelen nemen die bij de reiziger aansluiten en het verkeer beter monitoren.

Publieksgerichte uitvoering

De Hinderaanpak richt zich op de beperking van de hinder voor de weggebruiker. Het gaat daarbij niet alleen om de harde hinder, in de zin van de extra reistijd en de voertuigverliesuren, maar ook om hoe de weggebruiker de hinder ervaart, de hinderbeleving. Het werken aan de weg leidt tenslotte in de meeste gevallen tot hinder. Conform de doelen van de Hinderaanpak accepteren we een extra reistijd van 10 minuten bij wegwerkzaamheden. Daarboven zetten we in op maatregelen waarbij de extra reistijd niet boven 60 minuten mag uitkomen. Een publieksgerichte uitvoering is van belang om ervoor te zorgen dat weggebruikers de hinder niet of minder negatief ervaren. Dit doet RWS op een manier die de eigen verantwoordelijkheid van

burgers en bedrijven voor het beperken van en omgaan met hinder door werkzaamheden bevordert. Het beleid gaat namelijk uit van een grote eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven (werkgevers en transport- en logistieke sector) wat betreft het beperken van en omgaan met hinder door werkzaamheden. De focus ligt daarmee in het verlengde van lopende meerjarige mobiliteitsprogramma's op het stimuleren van 'bewuste en slimme keuzes in mobiliteit'.

Het is daarbij belangrijk om voorafgaand aan de reis goede verwachtingen te scheppen over de reistijd en te wijzen op eventuele reisalternatieven. We kunnen de beleving positief beïnvloeden als de reis meevalt ten opzichte van deze verwachtingen. Weggebruikers prefereren duidelijkheid boven optimale doorstroming. In het verlengde daarvan hebben weggebruikers, afhankelijk van de omreistijd, de voorkeur voor een korte en hevige afsluiting in plaats van een langdurige, wisselende fasering. Daarnaast is het belangrijk om begrip voor de hinder te creëren. Reizigers zijn positief als zij noodzaak en urgentie begrijpen en zien dat er daadwerkelijk (hard) wordt gewerkt.

Aanvliegroute van de Hinderaanpak

Om aan de uitgangspunten invulling te geven, hanteren we binnen RWS een brede Hinderaanpak die gericht is op alle verkeershinder die gepaard gaat met de werkzaamheden. Zowel de hinder die ontstaat op het HWN, OWN als op het hoofdvaarwegennet (HVWN). In de aanpak zetten we in op de onderdelen Slim Plannen, Slim Bouwen en Slim Reizen.

Slim Plannen. RWS plant werkzaamheden zo veel mogelijk lang van tevoren. Waar mogelijk combineren we werkzaamheden efficiënt en stemmen ze onderling binnen RWS en met andere (landelijke en regionale) infrabeheerders af.

Slim Bouwen. Waar mogelijk voeren we werkzaamheden in één keer uit (werk-met-werk), zodat de weggebruiker in achtereenvolgende jaren niet telkens opnieuw hinder op zijn traject ondervindt. Bij de beoordeling van verschillende uitvoeringswijzen nemen we zowel de hinder tijdens uitvoering als de hinder over de totale levensduur van een object/corridor in beschouwing. Waar mogelijk kiezen we

voor volledige afsluiting van de weg ('kort en hevig' qua hinder) in plaats van langdurige faseringen. Daarbij geldt dat de afweging van de meest geschikte uitvoeringsvariant maatwerk is en zo nodig plaats vindt in afstemming met de beleidskern.

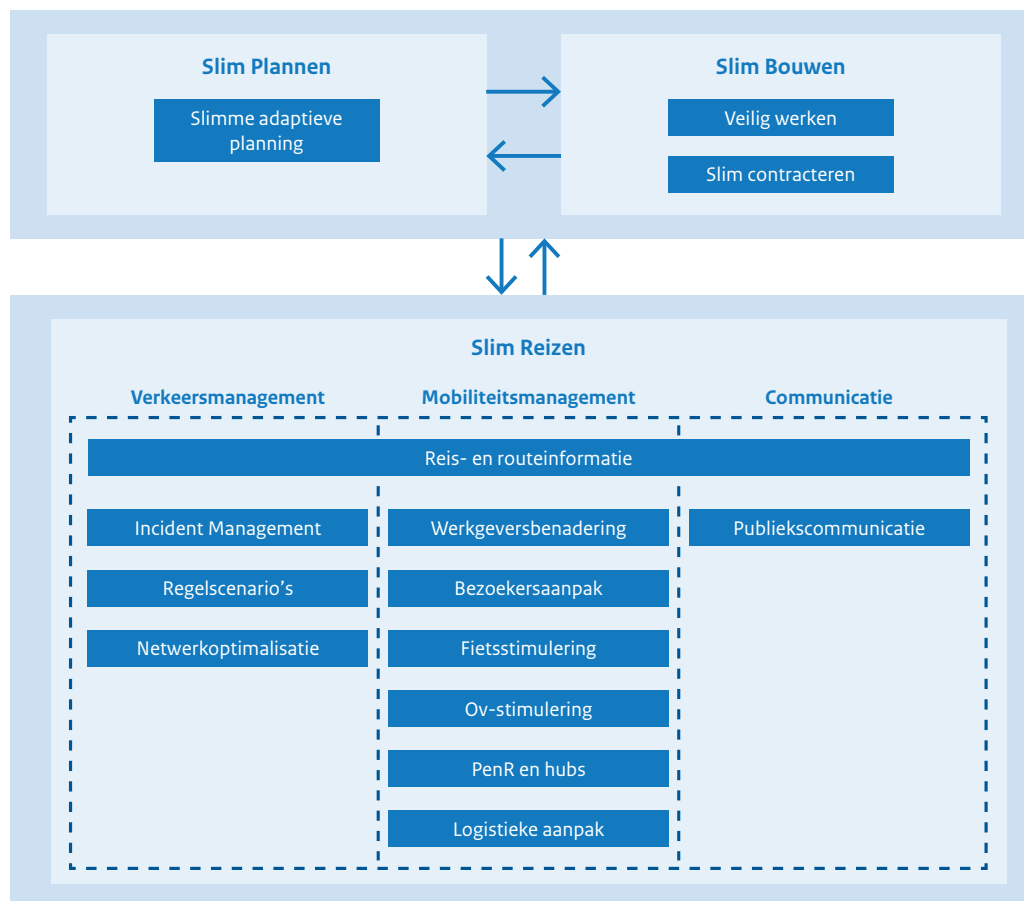
Slim Reizen. Maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie nemen we op basis van een integrale afweging (bereikbaarheid/bepierking verkeers-hinder, hinderbeleving, veiligheid, duurzaamheid, structurele effecten en kosten). Bij omvangrijke maatregelpakketten toetsen we de kosten-

effectiviteit. Hiervoor werken we als RWS waar mogelijk samen met regionale samenwerkings-organisaties en kunnen maatregelen als impuls voor meerjarige mobiliteitsprogramma's dienen.

De onderdelen moeten niet gezien worden als processen en activiteiten die volledig los van elkaar staan. In de praktijk komt de Hinderaanpak neer op een iteratief proces waarin deze onderdelen samen opgaan. Onderstaande schematische weergave van de Hinderaanpak moet dan ook gezien worden als een vereenvoudiging van de werkelijkheid.

Slimme Mobiliteit bij wegwerkzaamheden

Samen slimmer - Gebiedsgericht - Brede doelstelling - Benutten innovatie - Publieksgericht



Bekostiging Hinderaanpak

De Hinderaanpak is onderdeel van de integrale aanpak van Veilig, Slim en Duurzaam waarbij de volgende twee sporen zijn te onderscheiden.

1. In BO MIRT-verband maakt IenW budgettaire afspraken met regionale overheden over:
 - a. meerjarige exploitatie van regionale samenwerkingsorganisaties op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit (GoedopWeg, Groningen Bereikbaar, Smartwayz, Zuid-Holland Bereikbaar, Zuid-Limburg bereikbaar, enzovoort);
 - b. meerjarige uitvoeringsprogramma's voor regionale bereikbaarheids-/mobiliteitsaanpak (ITS/Smart Mobility, Klimaat, bereikbaarheid, veiligheid enzovoort).Beide bieden een basis voor de (project overstijgende) Hinderaanpak.
2. Projectbudgetten voor de Hinderaanpak op basis van vroegtijdige budgetreservering met opslagpercentages.

Spoor 2: projectbudgetten

In de Hinderaanpak werken we vanuit het perspectief van de dienstverlening aan de weggebruiker, opgavegericht en kosteneffectief. Dat vergt algemene geldende en helder geformuleerde afspraken aan het begin van een aanleg, V&R of beheer- en onderhoudproces. Hiermee voorkomen we dat de opdrachtgever (DGMO) voor elk project budget moet zoeken om de hinder binnen de afgesproken kaders te houden. Uitgangspunten zijn:

1. Bij ieder project reserveren we op basis van opslagpercentages vroegtijdig (verkenningfase en planuitwerkingsfase) budget voor hinderbeperkende maatregelen op het gebied van operationeel verkeersmanagement, communicatie en mobiliteitsmanagement (het onderdeel 'Slim Reizen' van de Hinderaanpak). De opslagpercentages uit onderstaande tabel hanteren we over het totaal van de bouwkosten (voorzien bouwkosten + risicoreservering), overeenkomstig de categorie-indeling van de SSK-methodiek (Standaard Systematiek Kostenramingen (CROW)). Naar gelang het project vordert, wordt de inzet op hinderbeperking nader onderbouwd en verantwoord.
2. In de voorbereiding van de realisatie benoemt en raamt een project op basis van de hinderopgave de benodigde maatregelen, passend binnen de gereserveerde budgetten. Conform afspraken doet een project een kosteneffectiviteitstoets op het maatregelpakket.
3. Als de hinderopgave meer of minder inzet vraagt, kunnen opdrachtgever (DGMO) en opdrachtnemer (RWS) conform het principe comply or explain nadere afspraken maken.

Tabel: Percentage Hinderaanpak kosten per project

Werksoort		Hinderaanpak toeslag
Aanleg en reconstructie	Verbredings- en reconstructieprojecten rondwegen/stedelijk gebied	5%
	Verbredings- en reconstructieprojecten niet stedelijk gebied	2%
	Nieuwe wegen/verbindingen	1%
V&R	Vervanging en Renovatie	7%
Onderhoud	Variabel onderhoud	1%
	Vast onderhoud	n.v.t.

Voor vast onderhoud hanteren we geen opslagpercentage. De uitgave aan hinderbeperkende maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie voor dat type werk is zeer beperkt ten opzichte van de totale projectbudgetten.

De budgetreservering is bedoeld voor maatregelen op het gebied van communicatie (langs de weg, in de media, via serviceproviders), operationeel verkeersmanagement (omleidingen met tekstkarren, regelscenario's) en mobiliteitsmanagement (OV/fiets-stimulering, spitsmijden enzovoort). Dit betreft het onderdeel Slim Reizen van de Hinderaanpak.

Onder de budgetreservering vallen niet:

- Wettelijk verplichte verkeersmaatregelen voor wegafzettingen of -sluitingen.
- Een door het projectteam voorgestelde uitvoeringsvariant die buiten de projectscope valt, maar die om verschillende redenen de voorkeur kan hebben voor bijvoorbeeld (ook) het beperken van de hinder. Opdrachtnemer (RWS) en opdrachtgever (DGMO) maken hierover in de voorbereiding van het project aparte afspraken. Denk aan extra infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van tijdelijke verbindingsbogen, of de keuze voor het vervangen in plaats van renoveren van een kunstwerk.

- De aangeboden bovenwettelijke hinderbeperkende maatregelen door de aannemer in het kader van BPKV/EMVI. Bijvoorbeeld het realiseren van een tijdelijke bypass of maatregelen om geluidshinder voor omwonenden of omliggende bedrijven te verminderen (geluidsarm werken). De kosten van deze maatregelen zijn 'verstopt' in de aanneemsom. De afweging vindt plaats via de gunningscriteria waarmee aanbiedingen van aannemers worden beoordeeld.

Tenslotte, meer weten?

Voor meer informatie over de vernieuwde Hinderaanpak verwijzen we naar de geïntegreerde werkwijzer. Hierin is gedetailleerd beschreven hoe we succesvol hinder kunnen beperken en bijdragen aan duurzame mobiliteitsdoelen. Naast hinder bij werkzaamheden voor Wegverkeer is daarin ook beschreven wat te doen bij werkzaamheden voor Water en Scheepvaart.

Pieter van der Veen
pieter.vander.veen@rws.nl

Joris Kessels
joris.kessels@rws.nl



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

juli 2021 | vwm0121zbo05