

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	G. Verrijn Stuart	Datum	18 september 2019
Doorkiesnummer	030 – 286 49 93	Ons kenmerk	6861942
E-mail	g.verrijnstuart@utrecht.nl	Onderwerp	Tijdelijke maatregelen bij wegwerkzaamheden
Bijlage(n)	–	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In de raadscommissie van 27 juni 2019 hebben wij toegezegd een raadsbrief te sturen ter voorbereiding op een Raadsinformatiebijeenkomst over tijdelijke verkeersmaatregelen die op 10 oktober zal plaatsvinden.

Utrecht werkt aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. Naast woningen en kantoren wordt ook volop gebouwd aan een goed verkeersnetwerk. Alle werkzaamheden hebben gevolgen voor de bereikbaarheid in en om de stad. De gemeente stemt die werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af en zorgt voor het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van overlast voor weggebruikers, omwonenden en bedrijven. Hier zijn veel partijen bij betrokken zoals aannemers, nutsbedrijven en evenementenorganisaties.

De komende tijd worden verbeteringen doorgevoerd in de huidige werkwijze. Zo is het uitgangspunt dat fietsers en voetgangers de werkzaamheden moeten kunnen passeren. Alleen als voor hen de veiligheid in het gedrang komt of als het werk niet met de juiste kwaliteit kan worden uitgevoerd, worden goede omleidingsroutes ingesteld. Verder wordt vaker met informatieborden ter plekke kenbaar gemaakt waarom bepaalde werkzaamheden plaatsvinden. Bij grote projecten met verkeershinder wordt strenger toegezien op het vroegtijdig maken van een plan waarin afspraken staan over een goede bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) tijdens het werk.

In deze brief staat informatie over:

1. de huidige werkwijze rondom bereikbaarheid tijdens werkzaamheden;
2. Verbeteringen in de kwaliteit van tijdelijke verkeersmaatregelen;
3. Onderhoud Galecopperbrug en aanleg busbaan Dichterswijk.

1. Huidige werkwijze rondom bereikbaarheid tijdens werkzaamheden

1.1 werkwijze

Binnen de gemeente Utrecht heeft Bureau Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht (TVU) de coördinatie over alle wegafsluitingen en tijdelijke bereikbaarheid in de stad.

TVU werkt vanuit een aantal doelstellingen:

- Het minimaliseren van verkeershinder voor alle modaliteiten, waarbij fiets, OV en voetganger de prioriteit hebben.

Burgemeester en Wethouders

Datum 18 september 2019
Ons kenmerk 6861942

- Het borgen van de verkeersveiligheid in de tijdelijke situaties
- Een dienstbare opstelling richting uitvoerders en advisering in maakbare oplossingen.

Jaarlijks ontvangt TVU circa 7000 meldingen en aanvragen over werkzaamheden, die effect kunnen hebben op het verkeer. Het gaat hierbij om projecten in opdracht van de gemeente (herinrichtingen, aanleg busbanen, groot onderhoud, etc.), en werken van derden, zoals Rijkswaterstaat, Provincie, ProRail en nutsbedrijven en projectontwikkelaars. Meer dan de helft van de aanvragen betreft kleine en grote opbrekingen voor werkzaamheden voor kabels en leidingen. Een groot aantal meldingen gaat over evenementen.

TVU probeert eventuele hinder door deze werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. In onze brief van 14 januari 2019 hebben wij u geïnformeerd over welke grote werken er dit jaar en volgend jaar op stapel staan, die verkeershinder zullen veroorzaken. Het overzicht waarin de grote werken op elkaar worden afgestemd stellen we jaarlijks vast.

We streven ernaar de hinder van de werkzaamheden zo minimaal mogelijk te houden. Er dient hierbij echter ook rekening te worden gehouden met de uitvoerbaarheid, de kosten en het effect van een eventuele fasering op de kwaliteit van het uit te voeren werk en de duur van de hinder. Op basis van deze aspecten dienen de opdrachtgevers van de projecten op basis van advies van TVU een afgewogen beslissing te nemen over de wijze van uitvoering van het project, de fasering en de te nemen tijdelijke verkeersmaatregelen.

Zodra een weg of fietspad (deels) moet worden afgesloten is het de verantwoordelijkheid van de veroorzaker om tijdig informatie aan te leveren bij TVU. Dit doen zij door middel van het projectformulier van TVU of een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie). Het projectformulier bevat de onderdelen: contactgegevens, locatie, omschrijving en doorlooptijd van de werkzaamheden, BLVC-toets en communicatie. Dit geldt zowel voor de gemeentelijke projecten en onderhoudsprojecten, maar ook voor alle nutsbedrijven of projecten van derden die werkzaamheden willen doen in de openbare ruimte. Van alle kleine werkzaamheden met minimale impact op de bereikbaarheid tot grote complexe projecten waarbij de bereikbaarheid van een gebied onder druk kan komen te staan.

TVU adviseert over alle aanvragen die zij binnenkrijgt en toetst of de in te zetten verkeersmaatregelen zoals omleidingen en bebordingsplannen van goede kwaliteit zijn. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat TVU een zwaarwegend advies kan geven, waar projecten zich in de praktijk bijna altijd aan houden, maar geen formeel mandaat heeft om bijvoorbeeld een project tegen te houden als wordt afgeweken van het advies.

TVU houdt het overzicht bij van alle lopende en geplande werkzaamheden in de stad en voorkomt daarmee dat bijvoorbeeld het ene project een omleidingsroute over een andere afgesloten weg leidt. Projecten met grote impact op de bereikbaarheid van het stedelijke verkeer worden behandeld in het Kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht (KTVU). In dit wekelijkse overleg nemen onder andere de hulpverleningsdiensten, OV-bedrijven en de wegbeheerder deel en worden adviezen en randvoorwaarden gegeven over inhoudelijke uitvoering, planning en communicatie. Daarnaast krijgen de leden van het kernteam informatie over kleinere projecten/projecten met minder impact via e-mail en kunnen daar (extra) randvoorwaarden aan meegeven of het project alsnog op de agenda laten zetten voor het wekelijkse overleg.

De communicatie over een project is de verantwoordelijkheid van de veroorzaker. Dit kan iemand van de gemeente zijn als het een gemeentelijk project betreft, maar bij projecten van derden is dit vaak een aannemer of evenementenorganisator. Gezien het belang van goede communicatie is dit een van de onderwerpen waar het Kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen randvoorwaarden over meegeeft. In het projectformulier of het BLVC-plan kan worden aangegeven wat er aan communicatie gedaan wordt; welke doelgroepen, middelen en gevoeligheden zijn er. De communicatieadviseur van het Kernteam toetst dit en legt waar nodig (extra) randvoorwaarden op. Dit kan gaan om de afstemming met belangrijke stakeholders, het inzetten van specifieke communicatiemiddelen of over de tijdigheid van communiceren.

Een overzicht op de kaart van de werkzaamheden in de stad is te raadplegen via www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/bereikbaarheid/. Hier kan ook een route gepland worden voor fiets, auto of te voet en voor vrachtverkeer en touringcars.

1.2 Projecten van derden

Een groot deel van werk in de openbare ruimte is van een projectontwikkelaar, de nutsbedrijven of andere overheden. De projectontwikkelaar en de nutspartijen (Eneco, Stedin, Vitens, etc.) hebben zelf een belangrijke rol als opdrachtgever van de nutswerkzaamheden, waaronder de te treffen tijdelijke verkeersmaatregelen en de communicatie hierover.

Grensoverstijgende werkzaamheden komen aan bod in het regio regieteam dat zesmaal per jaar bij elkaar komt. Deelnemers zijn gemeente Utrecht, omliggende gemeenten, Provincie en Rijkswaterstaat. Voor grote projecten met grote regionale impact zoals onderhoud aan de A2 of de Galecopperbrug worden vaak aparte begeleidingsgroepen georganiseerd. Voor deze projecten worden ook regionale verkeersmanagement-afspraken gemaakt over het inzetten van dynamisch verkeersmanagement.

1.3 Bereikbaarheidsregisseur

Als er sprake is van meerdere (grote) projecten in een gebied kan een bereikbaarheidsregisseur worden aangesteld. Zo is er een bereikbaarheidsregisseur verantwoordelijk voor het zuidwestelijke Stationsgebied, Dichterswijk en de Merwedekanaalzone. De bereikbaarheidsregisseur voert regie op de raakvlakken tussen de projecten en zorgt voor afstemming tussen uitvoeringsplanningen, uitvoeringsfaseringen, tijdelijke verkeersmaatregelen en communicatie. De bereikbaarheidsregisseur wordt geïnitieerd, gefinancierd en gemandateerd vanuit de betreffende uitvoeringsprojecten. De communicatie over verschillende bouw- en verkeersprojecten in een gebied wordt meer gebundeld vanuit het perspectief van de ontvangers. Aan elk projectencluster wordt een vaste communicatieadviseur gekoppeld, die de regie voert op de communicatie in dit gebied. Op deze wijze verloopt de informatievoorziening naar stakeholders, bedrijven, bewoners, etc. in de omgeving) bij calamiteiten, klachten, vragen, etc. efficiënter, doordat er per deelgebied één bereikbaarheidsregisseur en communicatieadviseur als eerste aanspreekpunt verantwoordelijk en aanspreekbaar zijn.

2. Verbeterpunten

De ervaringen bij de uitvoering van (weg)werkzaamheden en tijdelijke verkeersmaatregelen, omleidingsroutes en de communicatie daarover in het afgelopen jaar laten zien dat er veel goed gaat, maar dat op een aantal onderdelen ook verbetering wenselijk is. Verkeershinder is helaas vaak onvermijdelijk. Soms zijn er ook op een laat moment tegenvallers (bijvoorbeeld onverwachte obstakels in de ondergrond), waardoor er minder ruimte overblijft voor het verkeer tijdens de werkzaamheden dan vooraf voorzien. We kunnen verder nog beter inspelen op het gedrag van de verkeersdeelnemers, die zich niet altijd in de gewenste richting laten sturen. Tot slot heeft het KTVU soms helaas een keuze moeten maken om fietsers om te leiden, terwijl bij doorvragen bij opdrachtgever en aannemer blijkt dat met een aanpassing van het uitvoerings- en/of verkeersfaseringsplan een veilige en goede passage van fietsers langs het werk toch mogelijk is of was geweest. Recent heeft het KTVU in een aantal gevallen bijgestuurd en wordt vaker de keuze gemaakt om fietsers langs het werk te laten passeren in plaats van omrijden.

Om de hinder door de werkzaamheden voor bewoners, werknemers en bezoekers aan de stad zoveel mogelijk te beperken gaan we in de gemeentelijke werkwijze minder hinder voor de komende periode de volgende verbeteringen doorvoeren:

- a. Het kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht en de opdrachtgevers van de uitvoeringsprojecten sturen meer op het leidend principe voor tijdelijke verkeersmaatregelen dat fietsers en voetgangers het werk moeten kunnen passeren, tenzij de veiligheid in het gedrang

komt. Als een deel van het verkeer moet worden omgeleid om ruimte te maken voor de werkzaamheden maken we per project een afweging welk verkeer moet worden omgeleid en welk verkeer het werk kan passeren. Als verkeer moet worden omgeleid zal in principe worden gekozen om gemotoriseerd verkeer (in elk geval auto's) om te leiden en fietsers en voetgangers direct langs het werk te leiden. Hierbij hanteren we als randvoorwaarde dat de verkeersveiligheid en de veiligheid op de bouwplaats niet in het gedrang komen.

- b. Voor alle grote projecten met verkeershinder vraagt TVU vanaf heden om een BLVC-plan. In dit plan staan de kaders en randvoorwaarden voor een goede Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) tijdens de werkzaamheden. Dit document wordt ook getoetst door het KTVU en is vervolgens kaderstellend voor de te contracteren aannemer. Na contractering zal de gekozen aannemer vervolgens een gedetailleerder BLVC-plan opstellen, waarin hij aangeeft op welke wijze hij het werk binnen de gegeven randvoorwaarden zal uitvoeren, inclusief voorstellen voor tijdelijke verkeersmaatregelen, omleidingsroutes en bebording;
- c. Bij onze adviezen over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden gaat TVU nog effectiever sturen we op goede omleidingsroutes voor fiets, voetganger en auto, die al ruim voor de werkzaamheden goed staan aangegeven. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers tijdig een goede, alternatieve route kiezen. Daarbij gaan we duidelijke borden plaatsen (niet te veel tekst), waarbij we de periode van stremming en de omleidingsroutes voor hoofdbestemmingen aangeven. Voor werkzaamheden in opdracht van de gemeente staan de projecten zelf aan de lat om dit goed te regelen. De feitelijke uitvoering van de tijdelijke verkeersmaatregelen besteden de projecten uit aan de aannemer. Bij werkzaamheden of evenementen van derden (b.v. nutswerkzaamheden) heeft de gemeente een adviserende rol en ligt de verantwoordelijkheid voor goede tijdelijke verkeersmaatregelen bij deze (nuts)partijen;
- d. We vragen aan projecten om vaker via bebording of op andere wijze kenbaar te maken waarom bepaalde werkzaamheden plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld door een afbeelding van het ontwerp van een project op een bord te laten zien. Hiermee pakken we ook de aanbeveling op naar aanleiding van de raadvragen van januari 2019 van Student & Starter naar aanleiding van de vorige meerjarenhinderplanning;
- e. We halen in september ervaringen op bij de gemeenten Rotterdam en Amsterdam over de sturing op een goede bereikbaarheid tijdens (weg)werkzaamheden. Daarbij hebben we vooral aandacht voor de wijze, waarop de gemeente als bevoegd gezag en opdrachtgever in deze steden via vergunningverlening, vaste procedures en de wijze van aanbesteding vroegtijdig goed kan sturen op een goede bereikbaarheid tijdens de uitvoering van werkzaamheden. We kijken welke lessen en goede voorbeelden we uit deze steden kunnen benutten voor onze Utrechtse werkwijze. In Amsterdam en Rotterdam wordt gewerkt met een stedelijke bereikbaarheidsregisseur. Hij is bevoegd om vanuit het belang van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens werkzaamheden aanwijzingen te geven over de wijze van uitvoering van werkzaamheden, die door de projecten opgevolgd moeten worden. In Utrecht kan TVU wel adviseren over de planning en verkeersfaseringen bij werkzaamheden, maar geen maatregelen dwingend voorschrijven. We onderzoeken de mogelijkheid en wenselijkheid om ook in Utrecht een stevigere bevoegdheid en mandatering toe te kennen aan de overleggen en sleutelfunctionarissen, die sturen op een goede bereikbaarheid tijdens werkzaamheden;
- f. Werkzaamheden met hinder zijn ook een kans om automobilisten te verleiden een andere mobiliteitskeuze te maken. Dit biedt kansen om automobilisten kennis te laten maken met multimodaal reizen. Op deze manier kan fietsen, lopen en gebruik van het openbaar vervoer worden gestimuleerd. Hier liggen kansen om nieuw en duurzaam mobiliteitsgedrag te bevorderen en te verankeren bij de automobilist. Grote en langdurige werkzaamheden met hinder zien we ook als transitie momenten, waarin reizigers ander gedrag kunnen vertonen. Zo willen we een permanente gedragsverandering voor duurzame mobiliteitsvormen stimuleren door te zorgen voor goede alternatieven en deze ook onder de aandacht te brengen van de diverse doelgroepen. Goed voorbeeld hierbij is de aanpak bij de Westelijke Stadsboulevard, waar via een doelgroepgerichte aanpak reizigers worden gestimuleerd hun auto te laten staan en andere mobiliteitskeuzes te maken.
- g. Het belang van goede, tijdige communicatie naar omwonenden en andere belanghebbenden bij tijdelijke bereikbaarheid wordt niet altijd voldoende onderkend. Het kernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht zal strenger toezien op het invullen van het onderdeel communicatie

in de ingediende projectstukken en, zeker waar de gemeente opdrachtgever is, op de naleving van de voor communicatie gestelde randvoorwaarden.

Communicatie wordt ook een bepalende factor voor het geven van een positief advies door het Kernteam. Communicatie niet op orde; dan kan het project nog niet van start. Verder kijken we naar de mogelijkheden om vaker informatie te geven over 'wat gebeurt hier' en naar mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding.

Tot slot sturen we voor communicatie bij elk project op 'zichtbaarheid, nabijheid en aanspreekbaarheid'. Dat wil zeggen dat bij elk project in uitvoering vooraf duidelijk moet zijn voor bewoners en bedrijven in de nabijheid van het project en voor overige verkeersdeelnemers welke contactpersoon vanuit het project kan worden benaderd voor vragen, klachten, zorgen, tips, etc.

- h. Dit najaar gaan we in gesprek met de nutspartijen om betere afspraken te maken over het proces van voorbereiding, vergunningverlening, planning, fasering en realisatie van werkzaamheden in opdracht van nutspartijen. Daarbij kijken we naar mogelijkheden om deze werkwijze te verbeteren ten behoeve van een goede bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering.
- i. Om de duur van de hinder en de hinder voor het verkeer te beperken is nachtwerk een interessante maatregel. Nachtwerk zelf brengt echter een ander soort hinder met zich mee (geluidsoverlast). De gemeentelijke verordening staat s' nachts werken met geluidsoverlast in principe niet toe. We zullen met VTH en Stadsbedrijven een afwegingskader opstellen, dat duidelijk maakt wanneer s' nachts werken al dan niet mogelijk is. Dit afwegingskader zorgt er voor dat bij elk project (maatwerk) de afweging tussen overdag werken met hinder voor het verkeer of s' avonds of s' nachts werken met minder verkeershinder maar met meer geluidsoverlast expliciet en makkelijker kan worden gemaakt;
- j. In sommige gevallen kan het wenselijk zijn een korte, volledige afzetting met omleiding te hanteren, die relatief veel hinder heeft voor de omgeving in plaats van een gefaseerde uitvoering van het werk, waarbij de hinder voor verkeersdeelnemers lang duurt. We zullen een afwegingskader opstellen, waarmee de afweging tussen kort en hevig werken (meer hinder in korte tijd) of een meer gefaseerde en langduriger uitvoering van het werk met minder verkeershinder per project (maatwerk) kan worden gemaakt.

3. Onderhoud Galecopperbrug en aanleg busbaan Dichterswijk

In de komende periode zullen twee projecten voor flinke verkeershinder zorgen: het onderhoud aan de Galecopperbrug en de aanleg van busbaan Dichterswijk.

Rijkswaterstaat gaat dit najaar (planning oktober) gedurende vier weken op de zuidbrug van de A12 over het Amsterdam Rijnkanaal (Galecopperbrug) de voegovergangen vervangen in het kader van urgent en noodzakelijk onderhoud. Dit leidt tot stevige hinder op de snelweg A12 richting Arnhem/Amersfoort en op het onderliggend wegennet. Via verkeersmanagementmaatregelen (monitoring en sturing verkeersstromen) en vroegtijdige communicatie richting weggebruikers proberen we de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Eind augustus wordt gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van de busbaan Dichterswijk. De aanleg van de busbaan zelf start in november en duurt naar verwachting t/m augustus volgend jaar. De gemeente heeft als opdrachtgever voor dit project de aannemer uitgedaagd om met slimme faseringsvoorstellen te komen, zodat tijdens de aanleg van de busbaan de verkeershinder zoveel mogelijk beperkt blijft. De verbinding over de Van Zijstweg en de Nelson Mandelabrug blijft open voor al het verkeer met uitzondering van vier weekendstremmingen.

Vanwege zeer beperkte ruimte en in het belang van de veiligheid van de verkeersdeelnemers en de bouwvakkers is het helaas niet mogelijk om de fietsroute over de Kanaalweg open te houden voor langzaam verkeer. Vanwege onverwacht gevonden obstakels in de ondergrond is het ook niet mogelijk gebleken fietsers over de Kanaalweg langs de huidige kabels en leidingenwerkzaamheden te leiden. Fietsers worden omgeleid in de periode begin september 2019 t/m augustus 2020 via de Croeselaan en de oostzijde van de Overste den Oudenlaan. Tijdens deze uitvoeringsperiode wordt ook grote verkeershinder verwacht op de Van Zijstweg en de Tellegenlaan. Om de hinder te beperken, de

Burgemeester en Wethouders

Datum 18 september 2019
Ons kenmerk 6861942

doorstroming van het verkeer te bevorderen en de kwaliteit van het OV op niveau te houden bereiden we een maatregel voor, waarbij bussen in deze periode rijden via de Dichtersbaan in plaats van de Van Zijstweg. Tijdens de RIB op 10 oktober a.s. gaan we nader in op dit project.

1. Informeren inwoners en bezoekers over bereikbaarheid Utrecht tijdens werkzaamheden aan de ring

Tot slot hebben we dit voorjaar toegezegd u dit najaar per brief te informeren over de wijze waarop inwoners en bezoekers worden geïnformeerd over de bereikbaarheid van Utrecht op het moment dat er gewerkt wordt aan de ring. Op dit moment is de planning van uitvoering van het Rijkswaterstaatproject Ring Utrecht onzeker als gevolg van de vernietiging van het Tracébesluit Ring Utrecht door de Raad van State. Dit is een direct gevolg van de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Wij zullen u dan ook op een later tijdstip informeren over de communicatie naar bewoners en bezoekers over de bereikbaarheid van de stad bij wegwerkzaamheden aan de ring.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,