Gemeente Amsterdam

# Memo

| | |
|---|---|
| Aan | Projectgroep Op de Ring |
| Van | Werkgroep Mobiliteit (Rijkswaterstaat en V&OR) |
| Datum | 17 oktober 2024 |

## Aanleiding

In de projectgroep en stuurgroep heerst veel onduidelijkheid over het afsluiten en openstellen van de Ring A10. Er heerst onduidelijkheid over de starttijd, eindtijd, het proces, de verantwoordelijkheid en de tijdsduur van met name de opbouw. Dit memo moet antwoord geven op al deze vragen om daarmee ook een werkwijze creeeren voor het verdere vervolg.

## Inleiding

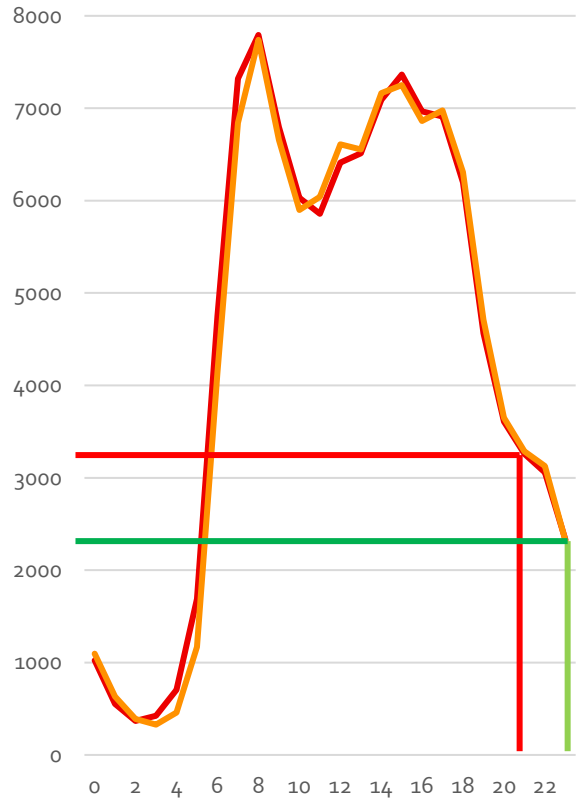
In dit memo wordt regelmatig het vergelijk gemaakt met wegwerkzaamheden. Dit vergelijk wordt getrokken, omdat het afsluiten van snelwegen iets is dat wekelijks op meerdere plekken in Nederland gebeurd. Het principe van afsluiten is voor dit evenement exact gelijk. 'Op de Ring' maakt het in twee gevallen anders:

1. Het aantal afsluitingen tegelijkertijd binnen dezelfde netwerkschakel;
2. Het effect van de afsluiting.

## Starttijd afsluiting

In de Bestuurlijke OvereenKomst (kortweg BOK) is door het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gesteld dat de A10 'na de avondspits' kan worden afgesloten. Bij reguliere wegwerkzaamheden, die regelmatig op de A10 (en ook A9) plaatsvinden, is de startijd voor 'na de spits' vastgesteld door Rijkswaterstaat (RWS) op 23:00u. Daarbij is een afweging gemaakt waarbij de doorstroming een belangrijk afwegingskader is, maar ook rekenschap wordt gehouden met de veiligheid voor de weggebruiker en de wegwerker.

De verkeersmanager vanuit RWS West Nederland Noord (WNN) heeft aangegeven, gegeven het bijzondere karakter van dit evenement alsmede ook de tijdsdruk die zit op de opbouw een starttijd van 21:00u mogelijk te willen maken. Daarbij is het goed te beseffen hoe druk het op de A10 om 21:00u nog is. Hiervoor is de navolgende figuur opgenomen met daarin de intensiteit (hoeveelheid verkeer) van een gemiddelde werkdag in de eerste helft van 2024.




Figuur 1 Intensiteit A10 Zuid in beide rijrichtingen

In de figuur zijn twee meetmomenten uitgelicht. Namelijk de intensiteit om 23:00u a 2.318 motorvoertuigen/uur (groen) en de intensiteit om 21:00u a 3.286 motorvoertuigen/uur (rood). De intensiteit ligt om 21:00u 42% hoger dan om 23:00u. De intensiteit rond 20:00u (3.651mvt/uur) ligt 11% hoger dan de intensiteit om 21:00u. Een capaciteit rond de 3.000mvt/uur is voor Rijkswaterstaat een acceptabele grenswaarde om af te sluiten, zonder een complete verkeerschaos te realiseren op het hoofdwegennet.
Dit leidt wel tot een tweetal aandachtsgebieden:

- De ARBO veiligheid van de wegwerkers, die de verkeersmaatregelen op de weg zetten, onder druk komt te staan vanuit de risico afweging (kans x effect);
- De omleidingsroutes een hogere intensiteit te verwerken krijgen dan er capaciteit is, waardoor direct (lange) files op het gehele netwerk ontstaan waardoor het afsluiten van 'Op de Ring' vertraagd Met als mogelijk effect files op de plek waar de snelweg moet worden afgesloten.

De starttijd van 21:00u is een gegeven en bekrachtigd door de verkeersmanager van RWS WNN. Een eerdere starttijd is in meerdere opzichte onverantwoord. Het aanpassen van de starttijd wanneer de intensiteit onder de grenswaarde komt te liggen is praktisch niet realiseerbaar. De ploegen die nodig zijn om de afsluiting te realiseren worden geïnstrueerd conform een draaiboek en in dit draaiboek zijn vaste tijden opgenomen. Een fluïde starttijd heeft praktisch uitgewezen dat het proces van afsluiten niet sneller verloopt en de kans op (persoonlijke) ongevallen toeneemt, doordat niet meer volgordelijk wordt gewerkt.'

## Starttijd opbouw producent

Vanuit de werkgroep Mobiliteit is in eerste aanleg, vanuit expert judgement en haalbaarheid, aangegeven dat de producent om 23:59u kan starten met de opbouw. Vanaf dit moment is de snelweg volledig vrijgegeven. Vanuit de Projectgroep en Stuurgroep is gevraagd of de duur van het afsluiten kan worden verkort en welke consequenties hier aan vast zitten. Om het antwoord op deze vraag te begrijpen is het goed te weten hoe de snelweg in basis wordt afgesloten.

Proces afsluiten snelweg.

In de bijlage van deze memo is een stripboek opgenomen voor het plaatsen van een verkeersmaatregel conform figuur 240 uit de CROW publicatie 96A (richtlijn voor werken op autosnelwegen). Dit stripboek bevat op hoofdlijnen de navolgende stappen. Per stap is aangegeven hoeveel tijd dit ongeveer in beslag neemt. Belangrijk is te realiseren dat dit één maatregel betreft op één locatie. Deze stappen vinden in totaal plaats op 11 verschillende locaties tegelijkertijd

| Stap | Verstreken tijd tov begin (in minuten) |
|---|---|
| Inbellen verkeersmaatregel bij de verkeercentrale (VCNWN) van Rijkswaterstaat | 0-7,5 |
| Plaatsen van de rode kruizen in fase door de wegverkeersleider VCNWN van Rijkswaterstaat | 7,5-15 |
| Goedkeuring om 1e maatregel op 1e rijstrook te plaatsen | 15 20 |
| Plaatsen maatregel op 1e rijstrook | 20-45 |
| Inbellen verkeersmaatregel voor afsluiting bij de verkeercentrale (VCNWN) van Rijkswaterstaat | 45 52.5 |
| Plaatsen van de rode kruizen in fase door de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat | 52,5-60 |
| Goedkeuring om 2e maatregel op 2e rijstrook te plaatsen | 60 65 |
| Plaatsen maatregel op 2e rijstrook | 65-90 |
| Inbellen verkeersmaatregel voor afsluiting bij de verkeercentrale (VCNWN) van Rijkswaterstaat | 90-97.5 |
| Plaatsen van de rode kruizen in fase door de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat | 97,5 105 |
| Goedkeuring om 3e maatregel op 3e rijstrook te plaatsen | 105 110 |
| Plaatsen maatregel op 3e rijstrook | 10-135 |
| Inbellen verkeersmaatregel rode kruizen werkvak bij de verkeercentrale (VCNWN) van Rijkswaterstaat | 135-142,5 |
| Plaatsen van de rode kruizen door de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat | 142,5-150 |

Proces afsluiten toerit.

Naast deze locaties worden ook nog op 23 andere locaties maatregelen getroffen om de snelweg dicht te kunnen krijgen. Dit betreft de diverse toeritten naar de A10 (of A4/A2). Het proces voor deze locaties ziet er als volgt uit:

| Stap | Verstreken tijd tov begin (in minuten) |
|---|---|
| Voorbereidende werkzaamheden op het onderliggend wegennet. (opdraaien bebording etc) | 0 30 |
| Goedkeuring om afsluiting te plaatsen aanvragen bij VCNWN | 30 35 |
| Plaatsen maatregel op toerit | 35-50 |
| Inbellen verkeersmaatregel rode kruizen werkvak bij de VCNWN. | 50-57,5 |
| Plaatsen van de rode kruizen door de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat | 57,5-65 |

Vrijgave weg -> start evenemententerrein
Nadat de weg op verschillende locaties is afgesloten kunnen de inrijbeperkende maatregelen worden geplaatst. Inrijbeperkende maatregelen zijn fysieke barrières tussen het autoverkeer aan de ene kant en het evenemententerrein op de binnenring en de hulpdienstenroute op de buitenring aan de andere kant. Dit zorgt ervoor dat de bezoekers veilig op de Ring kunnen verblijven, maar ook dat de opbouw veilig plaats vindt. Bij reguliere werkzaamheden komt het met enige regelmaat voor dat er auto's alsnog het afgesloten werkvak binnen rijden.
Naast het plaatsen van inrijbeperkende maatregelen dient de gehele Ring 'leeg' te worden gereden om er zeker van te zijn dat er geen voertuigen 'achterblijven' als gevolg van pech of een ongeval. Daarnaast dienen de geplaatste afzettingen door een 'derde' persoon te worden geverifieerd, zodat onafhankelijk vast staat dat alle schakels benodigd voor de totale afsluiting correct zijn geplaatst. Wanneer dit gehele protocol is afgewikkeld wordt de weg vrijgegeven aan de producent. Dit proces neemt ongeveer 1,5uur in beslag. Dit proces kan pas starten nadat de eerste afsluiting volledig is geplaatst.

Verantwoordelijkheid gehele proces afsluiting
Het is goed te beseffen dat het hiervoor beschreven proces geheel onder de verantwoordelijkheid valt van Amsterdam 750. De voorzitter van de werkgroep Mobiliteit draagt de verantwoordelijkheid voor het veilig overdragen van de A10 naar de producent. Rijkswaterstaat speelt in dit proces geen rol, anders dan dat zij de kruizen boven de weg plaatsen en mogelijk, steekproefsgewijs, toetsen op de vooraf afgesproken randvoorwaarden en richtlijnen.

## Versnellen starttijd opbouw producent
In het hiervoor beschreven proces is de reguliere opbouwtijd van 3 uur realistisch, waarbij een aanvaardbaar hoge werkdruk bij de realisatie wordt gelegd. Vanuit de Projectgroep en Stuurgroep is de vraag gesteld te beschouwen hoe deze tijd kan worden verkort. In de navolgende alinea wordt aangegeven welke gevolgen (in tijd/financiën/ risico's/veiligheid) optreden bij het versnellen.

De versnelling is alleen mogelijk te maken door het inzetten van meer personeel (incl. voertuig) om:
1. het materieel voor de afsluitingen fysiek op de snelweg te krijgen;
2. meerdere acties op verschillende locaties gelijktijdig uit te kunnen voeren.

Tijd
Wanneer een versnelling wordt ingezet is het absoluut maximum aan tijdwinst dat kan worden gerealiseerd ongeveer 60minuten. Indien de 60 minuten tijdsreductie wordt behaald kan de producent om 22:59u starten met de opbouw van het evenement Om deze tijdswinst van 60 minuten[1] te effectueren zijn de in de navolgende subkopjes randvoorwaarde en geen keuzes wel/niet.

Het besef dient er te zijn dat de wijze van deze operatie binnen 2 uur met militaire precisie dient te worden voorbereid, waarbij ook in de realisatie een uitvoeringsteam aanwezig dient te zijn die aantoonbare ervaring heeft met het uitvoeren van een dergelijke operatie. Deze kennis en kunde is slechts bij een beperkt aantal mensen in Nederland aanwezig.

Om de juiste mensen op de juiste plaats te krijgen is het belangrijk dat een besluit hierover plaatsvindt medio november 2024.

[1] Deze tijd is tevens geverifieerd bij een derde partij die jarenlange ervaring heeft in de verkeersmaatregelbranche en diverse directiefuncties heeft vervuld in dit vakgebied.

Risico's

Door het versnellen van de duur van de opbouw van de afsluiting van 3 naar 2 uur zijn de navolgende risico's geïdentificeerd. Uitwerking en beheersing van deze risico's dient in het vervolg van het proces te worden uitgewerkt.

- Files op de af te sluiten wegvakken als gevolg van voorbereidende werkzaamheden in de avondspits;
- Bij materieel/materiaal pech is er geen 'excuus tijd' meer en ontstaat direct vertraging;
- Pechvoertuigen staan in het afgesloten werkvak waardoor vrijgave niet plaats kan vinden en de afsluitingstijd langer duurt;
- In geval van een ongeval in het af te sluiten gebied kan vrijgave niet plaatsvinden en duurt de afsluitingstijd langer;
- Beschikbaarheid mens en materieel. De hoeveelheid die wordt gevraagd is niet door één marktpartij in te vullen. De vraag is überhaupt of dit door marktpartijen gezamenlijk is in te vullen.
- Opdraaien verkeersmaatregelen in de avondspits, waardoor de stad langzamer leeg loopt en congestie op het onderliggend wegennet ontstaat.
- Rijtijden reguliere OV-lijnen (bus en tram) kunnen als gevolg van de extra drukte oplopen, waardoor dit niet meer is op te vangen in de dienstregeling.
- Het vrijgeven van het werkvak kan vertragen door nog niet afgeronde opbouwwerkzaamheden op het onderliggend wegennet. Het starten met afsluiten van de toeritten om 20:00u is hiervoor noodzakelijk.
- De versnelling is niet doorgevoerd op de buitenring, waardoor een vacuüm zou kunnen ontstaan in de bereikbaarheid van de hulpdiensten.
- Opdraaien van omleidingsborden vindt in het verkeer plaats waardoor vluchtstroken tijdelijk niet beschikbaar zijn voor hulpdiensten.
- Capaciteit Verkeerscentrale Noordwest Nederland (VCNWN) kan te beperkt zijn om de grote vraag aan aanvragen voor rode kruizen binnen de eerder gestelde tijdskaders te verwerken.
- Groot incident binnen het beheersgebied van VCNWN, waardoor focus en capaciteit ligt bij veilig maken en afhandelen van incident en niet bij afsluiting Amsterdam 750.

Veiligheid

De werkdruk voor de medewerkers ter plaatsen wordt verhoogd, waardoor de kans op persoonlijke ongevallen toeneemt. Door het terugbrengen van de afsluittijd wordt deze werkdruk al in het voorbereidingsproces ervaren door de betrokken medewerkers. Om dit te beheersen wordt extra coordinatie voorzien om de veiligheid op de weg zoveel als mogelijk te beheersen.

Financiën

De versnelling van 60 minuten heeft een financieel gevolg dat ongeveer uitkomt op 5.1, 2, b Dit is een additioneel bedrag ten opzichte van de kosten voor de afsluiting binnen 3 uur. Dit bedrag is opgebouwd uit de navolgende bedragen:

- Extra inzet verkeersmaatregelploegen € 5.1, 2, b
- Extra uitvoeringsbegeleiding €
- Back up maatregelen €
- Additionele projectorganisatie 750 €

Ter referentie hieronder de opbouw van de kosten wanneer de afsluiting 3 uur kost.

- Verkeersmaatregelploegen € 5.1, 2, b
- Uitvoeringsbegeleiding €
- Back up maatregelen €
- Projectorganisatie 750 €

## Samenvatting

Het versnellen van de duur van de opbouw van de verkeersmaatregelen van 'Op de Ring' is te realiseren met een tijdswinst van 60 minuten. Deze versnelling is te realiseren doormiddel van een additioneel budget van 5.1, 2, b Deze versnelling is niet geheel zonder risico's. Deze risico's liggen in de navolgende hoofdlijnen:

- Congestie op hoofd en onderliggend wegennet, waardoor de avondspits aanzienlijk langer duurt;
- Versnelling van 60 minuten is niet te garanderen als gevolg van:
    - Congestie;
    - mogelijke ongevallen/pechgevallen die reeds in het af te sluiten gebied aanwezig zijn.
- Werkdruk op de betrokken medewerkers wordt verhoogd, waardoor de ARBO-veiligheid onder druk komt te staan.
- Beschikbaarheid mens en materieel om de afsluiting te kunnen realiseren.
- Capaciteit verkeerscentrale Rijkswaterstaat.