

Incident Management bij spits- en bufferstroken

Advies voor de spoedwetprojecten

November 2003

Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Boompjes 200
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

November 2003

Tweede druk

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

Summary 5

1 Inleiding 7

- 1.1 Spoedwet wegverbreding 7
- 1.2 Landelijk advies 7
- 1.3 Uitgangspunten 7
- 1.4 Opbouw van deze notitie 8
- 1.5 Verantwoording 8

2 Probleeminventarisatie 9

- 2.1 Probleemanalyse 9
- 2.2 Detectiefase 9
- 2.3 Alarmeringsfase 9
- 2.4 Aanrijfase 10
- 2.5 Afhandelingsfase 10
- 2.6 Normalisatiefase 10
- 2.7 Probleemstelling 10

3 Situaties 11

- 3.1 Inleiding 11
- 3.2 Analyse per situaties 11
- 3.3 Invloedsfactoren per lokatie 12
 - 3.3.1 Plaats van het incident 12
 - 3.3.2 Wegkenmerken 12

4 Voorbereiding IM maatregelen 15

- 4.1 Inleiding 15
- 4.2 Basismaatregelen 15
- 4.3 Aanvullende maatregelen 16
 - 4.3.1 Keuzeprocés 16
 - 4.3.2 Mogelijke aanvullende maatregelen 17
- 4.4 Overleg met hulpdiensten 18
- 4.5 Evaluatie 18

5 Operationele inzet IM maatregelen 19

- 5.1 Inleiding 19
- 5.2 Huidig IM in verkeerscentrales 19
- 5.3 IM in verkeerscentrales bij spitsstroken 19
- 5.4 Communicatie hulpdiensten met de verkeerscentrale 20
- 5.5 Detectie- en alarmeringsfase 20

6 Bijlagen 21

Summary

Incident Management frequently uses the hard shoulder. Employing hard shoulder running, emergency services can no longer rely on the use of the hard shoulder during peak hours. In order to facilitate incident management under those circumstances, this report outlines an approach to finding compensating measures. The intention of taking compensating measures is to keep the emergency response times on an acceptable level, as close as possible to the usual values. The approach to finding compensating measures is based on making as little changes as possible in existing practices. In this manner, we hope to avoid confusion of road users.

Compensating measures start with trying to free the hard shoulder, so that emergency services have free access to it. If cases are foreseen when it will not be possible to free the hard shoulder in time, alternative approaches are suggested. These are ranked in such a manner that road users experience as little change with current practice as possible. In addition, it is recommended that traffic control centers support the despatch of emergency services by supplying real-time camera information to the drivers. It is also recommended that close attention is paid to the efficient realisation of detection and alarming procedures in the control centers.

1 Inleiding

1.1 Spoedwet wegverbreding

De Spoedwet wegverbreding leidt tot de aanleg van spitsstroken en van bufferstroken.

Een spitsstrook is een vluchtstrook die tijdens de spitsuren ingezet wordt als tijdelijke extra rijstrook. Buiten de spitsuren vervult deze strook de normale functie van vluchtstrook. Een bufferstrook ziet eruit als een spitsstrook maar heeft een andere functie. De bufferstrook zorgt ervoor dat de file voor een knelpunt breder en korter wordt en voorkomt daardoor filevorming in andere, splitsende verkeersstromen.

Gedurende de openstelling van spits- en bufferstroken zal er geen vluchtstrook beschikbaar zijn. Vanuit veiligheidsoverwegingen is aangegeven dat in die situaties aanvullende maatregelen voor incident management (IM) overwogen moeten worden (zie AVV 2003 A en AVV 2003 B).

De positieve ervaringen opgedaan met de huidige spitsstroken, waarin reeds veiligheidsmaatregelen met betrekking tot het ontwerp en de inrichting zijn getroffen, geven aan dat aanvullende maatregelen niet in alle gevallen noodzakelijk zullen zijn.

In opdracht van het Hoofdkantoor van de Waterstaat brengt de Adviesdienst Verkeer en Vervoer in deze notitie advies uit over de vraag wanneer welke extra maatregelen voor IM aanbevolen worden. Dit advies is afgestemd in de landelijke werkgroep IM Spitsstroken.

Onder extra maatregelen wordt in dit document zowel nieuwe maatregelen als aanscherping van bestaande maatregelen verstaan.

In dit document worden spitsstroken en bufferstroken uitgevoerd als spitsstroken, wanneer het onderscheid niet relevant is, ook wel kortweg aangeduid als spitsstroken.

1.2 Landelijk advies

Dit document is opgesteld in de vorm van een landelijk advies. Aangezien er tussen spitsstroken verschillen kunnen bestaan, bestaat dit advies uit enerzijds uniform aanbevolen maatregelen en anderzijds locatieafhankelijk aanbevolen maatregelen. Dit document vormt het kader voor een per spoedwetproject op te stellen calamiteitenplan-op-maat. Het calamiteitenplan-op-maat wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van de Regionale Directie, na overleg met de betrokken hulpdiensten.

1.3 Uitgangspunten

Uitgangspunten voor dit advies zijn:

- De overwegingen en de realisatie van de maatregelen zoals weergegeven in AVV 2003 A;
- De uitvoering van personen- en vrachtautoregelingen zoals weergegeven in PIM 2001;
- De aanwezigheid van de in AVV 2003 D weergegeven maatregelen;
- De overwegingen zoals aangegeven in AVV 2003 B;
- De overwegingen zoals weergegeven in ICT 2003.

Verder is het uitgangspunt dat de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder zich uitstrekt tot de maatregelen die hij binnen zijn vermogen kan nemen voor:

- het beveiligen van de incidentlocatie, zowel voor de direct betrokkenen als de overige verkeersdeelnemers;
- het bereikbaar maken van de incidentlocatie;
- het verlenen van vrije doorgang voor spoedtransporten van de ambulancedienst.

Op het moment dat de hulpdiensten de incidentlocatie hebben bereikt, zal de verdere afhandeling op dezelfde wijze plaatsvinden als in de situatie zonder spitsstrook, namelijk onder de verantwoordelijkheid en volgens de procedures van de hulpdiensten. Wel kunnen er daarna door dezen aan de wegbeheerder om aanvullende maatregelen worden gevraagd. Dergelijke maatregelen zijn situatieafhankelijk en vallen buiten het bereik van deze notitie. Evenmin gaat dit advies in op de diverse calamiteitenplannen van de verschillende hulpverlenende instanties. Incidenten buiten de rijkswegen blijven ook buiten beschouwing.

1.4 Opbouw van deze notitie

Het volgende hoofdstuk geeft een inventarisatie van de problemen die het toepassen van spitsstroken uit oogpunt van veiligheid met zich mee kan brengen voor IM. Hoofdstuk 3 beschrijft de mogelijke situaties die zich in de praktijk kunnen voordoen. Deze zijn gebruikt om in hoofdstuk 4 de voorbereiding van de te nemen IM-maatregelen te beschrijven. Hoofdstuk 5 gaat in op de operationele maatregelen die na een melding vanuit de verkeerscentrale worden genomen.

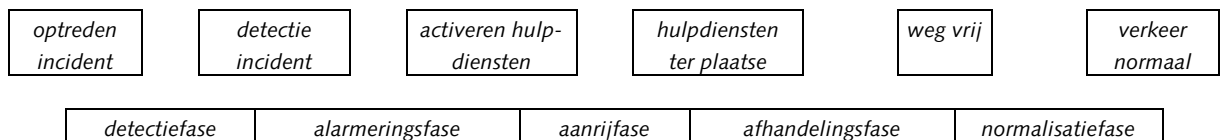
1.5 Verantwoording

Dit document is opgesteld door een werkgroep van de AVV en afgestemd met een landelijke werkgroep van de RWS. Deelnemers staan elders in dit document vermeld.

2 Probleeminventarisatie

2.1 Probleemanalyse

Incident Management (IM) omvat het zo snel mogelijk vrijmaken van de weg na incidenten. Incidenten zijn alle onverwachte gebeurtenissen die de vlotte doorstroming van het verkeer belemmeren. Voor het overgrote deel van de incidenten dienen hulpdiensten aan te rijden, om eventuele slachtoffers te helpen, juridisch onderzoek uit te voeren, om de weg vrij te maken en zonodig herstelwerkzaamheden uit te voeren. IM is op te splitsen in vijf fasen, zoals hieronder schematisch is weergegeven. (NB: de alarmeringsfase wordt ook wel ondergebracht bij de detectiefase of de aanrijfase)



Per fase wordt in dit hoofdstuk geïventariseerd welke problemen voor IM de aanleg van spitsstroken kan gaan betekenen. Voor alle duidelijkheid, hier, en in het vervolg van dit document, betekent "spitsstrook" of "bufferstrook" niet alleen de aanwezigheid maar juist ook het in bedrijf zijn van de spitsstrook. M.a.w. met "spitsstrook" of "bufferstrook" wordt de situatie bedoeld waarin verkeer over de spits- of bufferstrook rijdt.

2.2 Detectiefase

Een snelle detectie op spitsstroken is noodzakelijk om

- snel het incident te kunnen beveiligen voor de direct betrokkenen en voor de overige verkeersdeelnemers en
- snel maatregelen te kunnen nemen voor het aanrijden van hulpdiensten.

Het gebruik van spitsstroken vergroot het belang van het snel doorlopen van deze fase, om potentiële problemen bij beveiligen en aanrijden te voorkomen. Hiertegenover staat dat de te nemen basismaatregelen in het kader van inrichting en uitrusting van spitsstroken (AVV 2003 D) de mogelijkheid bieden om

- sneller incidenten te detecteren en
- via de camerabeelden snel een overzicht te krijgen van de situatie op de incidentlocatie.

Met deze maatregelen zal de detectiefase korter worden ten opzichte van de bestaande situatie.

2.3 Alarmeringsfase

De alarmeringsfase is zowel voor de beveiliging van het incident als voor het aanrijden van hulpdiensten van groot belang. Een snelle en nauwkeurige alarmering van de hulpdiensten leidt namelijk in het algemeen tot het sneller beveiligen en bereiken van incidenten. De aanleg en het gebruik van spitsstroken leidt niet tot bijzondere problemen voor deze fase, het vergroot wel het belang van het snel doorlopen van deze fase.

2.4 Aanrijfase

Het belang van een korte aanrijfase is gelegen in:

- de veiligheid van slachtoffers. Voor het herstel van letselslachtoffers zijn levensreddende handelingen kort na een ongeval van groot belang, en daarmee de snelle aanwezigheid van hulpdiensten.
- het voorkomen van de escalatie bij ernstige ongevallen. De nota AVV 2003 B aangaande externe veiligheid heeft expliciet aangegeven dat met name de aanrijtijd van de brandweer van belang is om de escalatie van ernstige ongevallen, en in het bijzonder met gevaarlijke stoffen, te voorkomen.
- het bevorderen van de doorstroming. De gehele afhandeling van incidenten vertraagt wanneer hulpdiensten niet tijdig de locatie van het incident kunnen bereiken. Dit leidt tot files en zo tot een slechtere doorstroming en een grotere kans op secundaire incidenten.

Hulpdiensten kunnen hinder ondervinden van de spitsstrook bij het aanrijden naar incidenten op het weggedeelte van de spitsstrook of op stroomafwaarts gelegen wegvakken. Dit kan m.n. gebeuren wanneer bij een geopende spitsstrook filevorming optreedt, zodat de spitsstrook niet tijdig kan worden vrijgemaakt om de hulpdiensten ongestoord over de vluchtstrook te laten aanrijden. Dit kan leiden tot overschrijding van de gebruikelijk gehanteerde aanrijtijden. Hierbij is aanrijtijd gedefinieerd als de tijd tussen de melding bij de hulpdienst en de eerste aankomst van de hulpdienst bij het incident. De aanleg en het gebruik van spitsstroken leidt tot potentiële problemen voor de hulpdiensten in deze fase.

2.5 Afhandelingsfase

Wanneer de spitsstrook is vrijgemaakt voor de hulpdiensten is er een situatie ontstaan die vergelijkbaar is met de situatie waarin een vluchtstrook aanwezig is. Derhalve wordt verondersteld dat de afhandelingsfase niet nadelig wordt beïnvloed door de aanwezigheid van een spitsstrook. Wel is het mogelijk dat de afvoer van slachtoffers wordt gehinderd wanneer stroomafwaarts van het incident een spitsstrook gepasseerd moet worden. Dit geldt in het bijzonder wanneer er congestie is op de spitsstroken en er zodoende geen vrije doorgang is. Dit kan ook, meer in het algemeen, spelen bij spoedtransporten van ambulances. De aanleg en het gebruik van spitsstroken leidt niet tot bijzondere problemen voor deze fase, afgezien van het passeren door hulpdiensten van spitsstroken in congestie.

2.6 Normalisatiefase

Nadat de weg weer is vrijgegeven voor het verkeer mag worden aangenomen dat de normalisatiefase niet negatief zal worden beïnvloed, aangezien een spitsstrook de capaciteit positief beïnvloedt. De aanleg en het gebruik van spitsstroken leidt niet tot bijzondere problemen bij deze fase.

2.7 Probleemstelling

Uit bovenstaande probleemanalyse wordt afgeleid dat de mogelijke problemen zich vooral voordoen in de aanrijfase. Daarnaast zijn ook een snelle detectie en snelle alarmering van groot belang.

3 Situaties

3.1 Inleiding

Om te kunnen bepalen of en zo ja, welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn gaat dit advies uit van situaties die zich in de praktijk kunnen voordoen. Hierbij worden voor elke situatie de relevante kenmerken beschreven, op basis waarvan in het volgende hoofdstuk de aanbevolen maatregelen worden vastgesteld.

3.2 Analyse per situaties

We gebruiken eerst een grove indeling van situaties. Hiertoe identificeren we twee assen waarlangs situaties onderscheiden kunnen worden, te weten een as die weergeeft wat de verkeerssituatie is en een as die de aard van het incident weergeeft. Dit is weergegeven in tabel 1.

	Letsel, brand of bedreiging van de omgeving (LBB)	Pech of uitsluitend materiële schade (UMS)
Voldoende doorstroming om de spitsstrook tijdig vrij te maken	LBB, WEL DOORSTROMING	PECH OF UMS, WEL DOORSTROMING
Onvoldoende doorstroming om de spitsstrook tijdig vrij te maken	LBB, GEEN DOORSTROMING	PECH OF UMS, GEEN DOORSTROMING

Tabel 1: Classificering van mogelijke praktijksituaties bij incidenten op spitsstrooken

De verkeerssituatie bepaalt of de spitsstrook tijdig vrijgemaakt kan worden. Tijdig betekent hier dat de vluchtstrook bijna altijd ongehinderd door de hulpdiensten gebruikt moet kunnen worden op het moment dat zij de rijksweg opkomen. Bij voldoende doorstroming kan verkeer invoegen op rijstroken links van de spitsstrook, bij onvoldoende doorstroming of bij filevorming is dit zodanig tijdrovend dat de vluchtstrook niet tijdig beschikbaar is voor de hulpdiensten.

Bij letsel, brand of bedreiging van de omgeving (LBB) is hulpverlening vereist door politie, brandweer en/of ambulance, en berger. Bedreiging van de omgeving kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. De noodzaak tot snelle hulpverlening wordt hier m.n. bepaald door het risico voor de slachtoffers of voor de omgeving. Bij pech of uitsluitende materiële schade (UMS) is hulpverlening noodzakelijk door een berger en eventueel politie. De noodzaak tot snelle hulpverlening wordt hier m.n. bepaald door het risico op secundaire incidenten.

Bij onvoldoende doorstroming zijn mogelijk aanvullende maatregelen nodig voor het aanrijden van hulpdiensten. Om aan te kunnen geven welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn moet rekening worden gehouden met invloedsfactoren die per locatie kunnen verschillen. In de volgende paragraaf wordt hier verder op ingegaan.

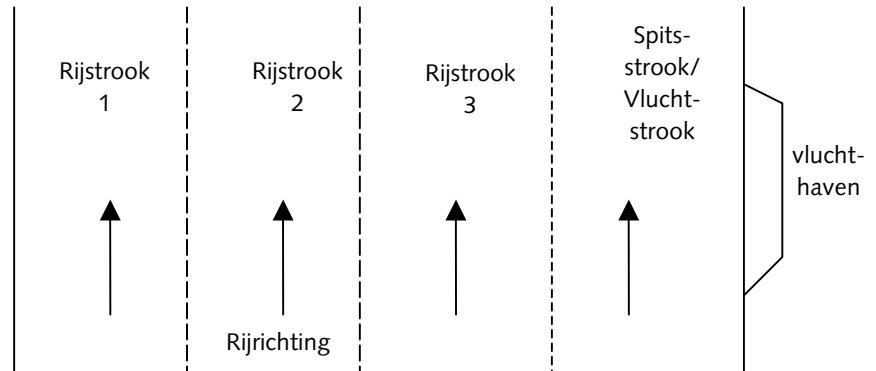
3.3 Invloedsfactoren per lokatie

Invloedsfactoren die per lokatie kunnen gelden zijn:

- Plaats van het incident
- Wegkenmerken

3.3.1 Plaats van het incident

De plaats van het incident kan met onderstaand schema worden aangegeven.



Hierbij gebruiken we de terminologie conform de Beschrijvende Plaatsbepalings-Systematiek (BPS) van Rijkswaterstaat:

- Rijstrook 1 = links
- Rijstrook 2/3 = midden
- Spitsstrook/Vluchtstrook = rechts
- Alle rijstroken = hele rijbaan

Bij analyse bleek de plaats van het incident niet van invloed op de maatregelen voor het aanrijden van hulpdiensten. Daarom zal verder in dit advies niet nader ingegaan worden op de plaats van het incident. Evident is dat de plaats van het incident wel van invloed is op de maatregelen voor het beveiligen van het incident, zoals nu al standaard in de verkeerscentrale gebeurt.

3.3.2 Wegkenmerken

Het aanrijden van hulpdiensten is afhankelijk van verschillende wegkenmerken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende kenmerken:

- Aanwezigheid parallelweg of parallelbaan
 - Afstand tot parallelwegen
 - Steil talud
 - Geleiderail
 - Geluidsschermen
 - Sloot
 - Andere obstakels
- Aanwezigheid van een zijberm
 - Draagkracht zijberm
 - Afmetingen zijberm
- Breedte van de totale verharding
- Bereikbaarheid vanaf de tegenovergestelde rijbaan
 - Afstand tussen beide rijbanen
 - Begaanbaarheid middenberm, waaronder middengeleiderail
 - Obstakels in de middenberm
- Frequentie van toe- en afritten

-
- Reguliere toeritten
 - Andere toeritten, zoals voor openbaar vervoer of voor gebruik wegbeheerder
 - Bereikbaarheid via alternatieve routes

Deze kenmerken bepalen de mogelijkheden voor hulpdiensten om aan te rijden over een alternatieve route wanneer de vluchtstrook door filevorming niet vrij is.

4 Voorbereiding IM maatregelen

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de IM-maatregelen bij de aanleg van spits- of bufferstroken.

In §2.5 wordt het spoedtransport van ambulances “langs” spitsstroken vermeld. Hiervoor is een landelijk protocol operationeel. Bij filevorming op een spitsstrook is het wenselijk de spitsstrook vrij te maken voor het spoedtransport. De maatregelen die hiervoor nodig zijn, zijn gelijk aan de maatregelen die nodig zijn om hulpdiensten aan te laten rijden naar incidenten. Ze worden in het vervolg dan ook niet apart behandeld.

Voordat de spitsstrook in gebruik wordt genomen worden IM-maatregelen genomen. Deze worden onderscheiden in de basismaatregelen die bij elke spitsstrook worden gerealiseerd en eventuele aanvullende maatregelen, die met name gericht zijn op het aanrijden naar de incidentlocatie (§4.3).

4.2 Basismaatregelen

Volgens AVV 2003 A dienen voor de verkeersveiligheid op de spitsstroken een aantal basismaatregelen gerealiseerd te worden. De meest relevante voor IM worden hieronder opgesomd.

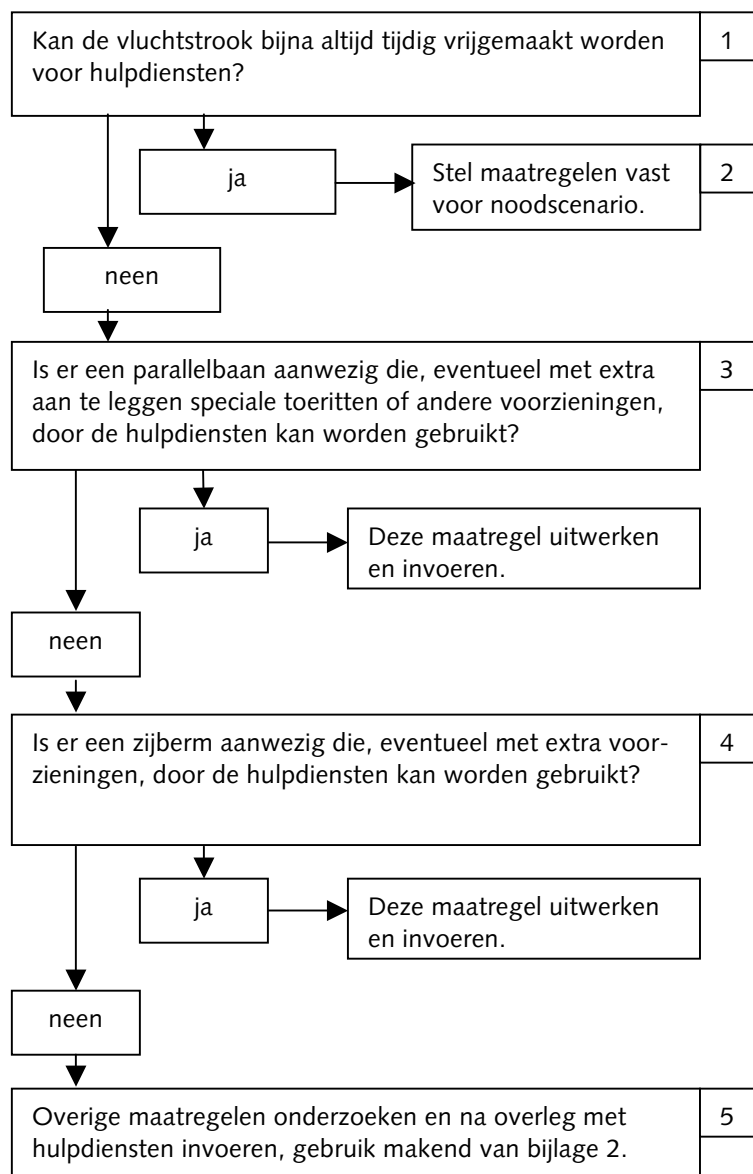
- Snelle detectie van incidenten,
- Beschikbaarheid camera's,
- Aanwezigheid pechhavens.

Ervan uitgaande dat de basismaatregelen worden gerealiseerd dient vervolgens te worden nagegaan of gelet op de specifieke situatie nog aanvullende maatregelen moeten worden genomen.

4.3 Aanvullende maatregelen

4.3.1 Keuzeproces

Deze paragraaf beschrijft het keuzeproces zoals dat in de voorbereiding van IM bij spits- en bufferstroken leidt tot de eventuele invoering van aanvullende maatregelen. De cijfers verwijzen naar de toelichting onder het schema.



(1) Deze vraag dient om de verwachte verkeerssituatie te bepalen. Hier wordt bepaald wat de kans zal zijn op situaties met onvoldoende doorstroming om tijdig de vluchtstrook vrij te maken (zoals besproken in hoofdstuk 3).

(2) In dit geval moet rekening worden gehouden met een incidentele verslechtering van de bereikbaarheid van incidenten voor de hulpdiensten. Maatregelen hiervoor dienen te worden vastgelegd in een noodscenario. Dit noodscenario dient om een aanpak gereed te hebben, inclusief afstemming met hulpdien-

sten, om deze situatie het hoofd te kunnen bieden. Daarbij kan eventueel gebruik gemaakt worden van de aanvullende maatregelen van §4.3.2, of de optionele maatregelen uit bijlage 1.

(3) Een parallelbaan is de meest voor de hand liggende vervanging van de vluchtstrook voor het aanrijden van hulpdiensten. De noodzaak van extra toeritten met overige voorzieningen (zoals slagbomen, verharding, etc.) dient afhankelijk van de lokale situatie te worden vastgesteld.

(4) Bij afwezigheid van een parallelbaan is een voldoende berijdbare zijberm de meest voor de hand liggende optie voor het aanrijden van hulpdiensten. De noodzaak van extra verharding, verplaatsing van obstakels, etc, dient afhankelijk van de lokale situatie te worden vastgesteld.

(5) Deze situatie vereist maatwerk. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de mogelijke aanvullende maatregelen in §4.3.2. Verder zijn er in bijlage 1 nog enkele suggesties voor maatregelen gedaan die mogelijk (in de toekomst) toegepast kunnen worden.

4.3.2 Mogelijke aanvullende maatregelen

Over de andere rijbaan aanrijden

Voor deze maatregel is het noodzakelijk dat de middenberm goed begaanbaar is, er geen obstakels in de middenberm aanwezig zijn (zoals een spoorlijn, of een steil talud) en dat de afstand tussen de rijbanen niet te groot is. De risico's die hierbij optreden voor hulpverleners i.v.m. het achteropkomende verkeer moeten zo veel mogelijk gereduceerd worden. Mogelijkheden hiervoor zijn het afkruisen van rijstrook 1 (en in sommige situaties ook rijstrook 2) op de tegenovergestelde rijbaan. Verder moet ook de bereikbaarheid via de middenberm zo nodig verbeterd worden. Hierbij speelt de constructie van een eventuele geleiderail een rol, de mogelijkheden voor het aanbrengen van doorsteken, evenals de verharding van de middenberm.

Middendoor aanrijden

Onder bepaalde omstandigheden is het mogelijk voor hulpdiensten om tussen de wachtende rijen voertuigen in file door aan te rijden (zie AVV, 2003 C). Bij toepassing wordt aanbevolen om tussen de twee meest linkse rijstroken door aan te rijden, zoals overigens al in richtlijnen van de brandweer genoemd wordt. Daarnaast werken ook de politie en ambulancediensten aan een brancherichtlijn, waarin ook het tussendoor rijden bij het ontbreken van de vluchtstrook wordt voorgeschreven. Aparte voorzieningen zijn hiervoor niet nodig, behalve dat aanbevolen wordt om het wachtende verkeer duidelijk te maken dat er een hulpdienst tussendoor gaat rijden. Dit zou gerealiseerd kunnen worden met bijvoorbeeld een dynamisch bord. Op dit moment is er met een dergelijk dynamisch bord in Nederland nog geen ervaring. Een dynamisch bord heeft de voorkeur boven een statisch bord, omdat alleen onder bijzondere omstandigheden middendoor wordt aangereden.

Tegen de rijrichting in aanrijden

In situaties van werk in uitvoering (zie bijvoorbeeld DNH, 2001 A) is ervaring opgedaan met het aanrijden van hulpdiensten tegen de rijrichting in. Afhankelijk van de mogelijkheden voor politie om met motorsurveillance het verkeer ter plaatse van het incident tegen te houden kan deze maatregel toegepast worden. Het tegenhouden van het verkeer ter plaatse van het incident is voor de veiligheid van de aanrijdende hulpverleners absolute voorwaarde.

Centrale berger

Eenvoudige incidenten die normaal gesproken niet tot gevaarlijke situaties leiden zijn in afwezigheid van de vluchtstrook wel potentieel gevaarlijk. Om deze reden dienen ze allereerst snel vanuit de verkeerscentrale beveiligd te worden. Wanneer twijfel bestaat over de tijdigheid waarmee bergers de incident-locatie kunnen bereiken, wordt aanbevolen om de inzet van een centrale berger te overwegen. Deze kan gedurende de periode waarin de spitsstrook in gebruik is op één (of meerdere) strategische locaties gestationeerd worden om in korte tijd de incident-locatie te bereiken.

4.4 Overleg met hulpdiensten

De hierboven genoemde maatregelen hebben directe consequenties voor het werk van politie, brandweer, ambulance, bergers, verzekeringsdeskundigen en eventuele andere betrokken hulpdiensten. Om een adequate hulpverlening te verkrijgen dient de definitieve keuze en invoering van de extra maatregelen voor IM dan ook plaats te vinden na overleg met de hulpdiensten.

De werkwijze van de hulpdiensten is, vanwege de verschillen in de aard van hun hulpverlening, in het algemeen verschillend. De hulpdiensten zijn bovendien, met uitzondering van het KLPD, niet landelijk georganiseerd. Regionale of lokale afdelingen van een zelfde hulpverlenende instantie kunnen ook verschillen in werkwijze hebben, onder invloed van regionale of lokale omstandigheden.

Vanuit het huidige IM is er regelmatig overleg tussen Rijkswaterstaat en hulpdiensten. Aanbevolen wordt om uitgaande van dit overleg extra overleg in te lassen over zaken die specifiek IM bij spits- en bufferstroken betreft. Op deze manier wordt zo goed mogelijk aangesloten bij de huidige praktijk van IM. Ook wordt aanbevolen om met de hulpdiensten af te spreken in proefsituaties aan te rijden, wanneer de extra maatregelen leiden tot voor de hulpdiensten ongebruikelijke aanrijroutes.

4.5 Evaluatie

IM bij spits- en bufferstroken zal in een aantal gevallen leiden tot nieuwe aanrijroutes en daarbij nieuwe procedures. Om te waarborgen dat deze extra IM maatregelen in die gevallen voldoen, wordt aanbevolen direct na openstelling van de spits- en bufferstroken evaluaties op te starten.

5 Operationele inzet IM maatregelen

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de operationele inzet van IM maatregelen, na het optreden van een incident.

5.2 Huidig IM in verkeerscentrales

Incidentafhandeling in verkeerscentrales begint

1. nadat de wegverkeersleider zelf het incident signaleert of
2. nadat men een melding heeft ontvangen van bijvoorbeeld de politiemeldkamer.

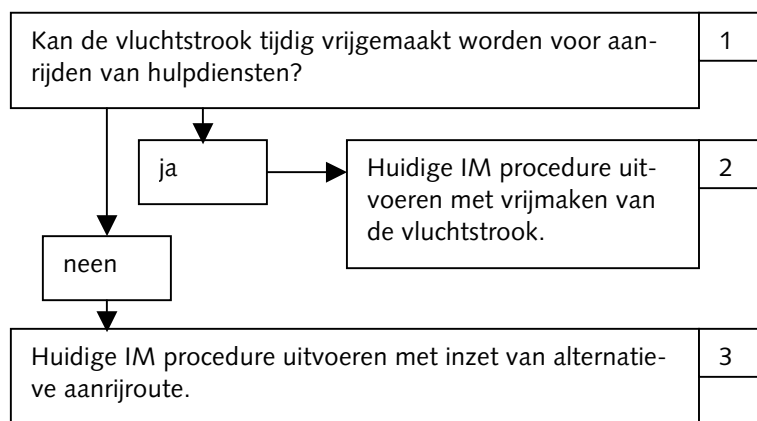
Ad 1. In het eerste geval zal de wegverkeersleider de incidentlocatie beveiligen door een rood kruis (of meerdere) te plaatsen op het laatste portaal stroomopwaarts van het incident. Vervolgens wordt de politie gewaarschuwd. De politie zal vervolgens de standaard IM-procedure starten. Voor een beschrijving van de standaard IM-procedures bij incidenten met personenauto's en vrachtauto's wordt verwezen naar PIM 2001.

Ad 2. In het tweede geval heeft de politie de melding ontvangen van derden en is de standaard IM-procedure door de politie gestart. In dat geval krijgt de wegverkeersleider via de politie de melding en beveiligt de wegverkeersleider het incident.

In beide gevallen levert de verkeerscentrale desgewenst ondersteuning bij de verdere afhandeling van het incident, tot en met het uiteindelijk weer vrijgeven van de weg.

5.3 IM in verkeerscentrales bij spitsstroken

Deze paragraaf beschrijft het keuzeproces dat direct na het optreden van incidenten wordt doorlopen door de verkeerscentrale van de RWS in geval van incidenten op of nabij spitsstroken. De cijfers verwijzen naar de toelichting onder het schema.



(1) Met deze vraag wordt in de verkeerscentrale, direct na het melden van het incident, bepaald of de verkeerssituatie het tijdig vrijmaken van de vluchtstrook toelaat.

(2) Binnen de verkeerscentrale worden op dit moment procedures gehanteerd bij de afhandeling van incidenten. Een beknopte beschrijving hiervan staat in §5.2. In aanvulling hierop dient bij spitsstroken, indien de verkeerssituatie het toelaat, de vluchtstrook zo snel als mogelijk vrijgemaakt te worden voor hulpdiensten.

(3) In dit geval wordt ook de huidige IM procedure uitgevoerd, nu echter aangepast met een alternatieve aanrijroute voor de hulpdiensten. De alternatieve aanrijroute komt overeen met de route die in het voorbereidende keuzeprocess is bepaald (zie §4.3).

Een bijzonder geval betreft pechgevallen op pechhavens. Als hier sprake van is, dan is het van belang dat dit pechvoertuig zo snel mogelijk wordt verwijderd. Het risico dat een ander pechgeval de pechhaven niet kan gebruiken en dus op de rijbaan stilvalt, wordt daarmee verkleind.

5.4 Communicatie hulpdiensten met de verkeerscentrale

Uitgaande van spits- of bufferstroken waar bewaking plaats vindt, levert deze bewaking de wegverkeersleider de mogelijkheid om snel gedetailleerde informatie te verzamelen en door te geven aan de hulpdiensten. Om optimaal gebruik te maken van deze gegevens wordt goede communicatie hierover met de hulpdiensten aanbevolen.

5.5 Detectie- en alarmeringsfase

Zoals gesteld in §2.2, heeft een verkorting van detectie- en alarmeringsfase als gevolg dat enerzijds eerder het incident beveiligd kan worden en anderzijds de hulpdiensten eerder in staat gesteld worden aan te rijden. Derhalve wordt aanbevolen deze fases zonodig te verkorten.

6 Bijlagen

Bijlage 1:	Optionele maatregelen
Bijlage 2:	Samenstelling werkgroepen en gebruikte literatuur

Bijlage 1: Optionele maatregelen

Naast de aanvullende maatregelen in §4.3.2 zijn er nog diverse andere maatregelen denkbaar. Deze variëren van organisatorische maatregelen tot technische maatregelen. Verder zijn sommige ideeën gericht op de toekomst, terwijl andere op korte termijn toegepast zouden kunnen worden. Afhankelijk van de lokale omstandigheden kunnen één of meer van deze maatregelen in een calamiteitenplan worden opgenomen.

Organisatorische maatregelen

- Er wordt op dit moment in de regio's Noord-Brabant en Noord-Holland een proef gedaan, waarbij de spitsinspecteurs van Rijkswaterstaat extra bevoegdheden krijgen. Deze bevoegdheden vallen binnen de regeling Verkeersregelaar. Met deze bevoegdheden kunnen de spitsinspecteurs bij incidenten op rijkswegen aanwijzingen geven aan het verkeer. Naast aanwijzingen aan de direct betrokkenen kunnen dit ook aanwijzingen betreffen gericht op de andere weggebruikers. Deze extra bevoegdheden kunnen in de toekomst tot een verbetering leiden van de afhandeling van met name kleinschalige incidenten.
- Afspraken maken over directe communicatie tussen hulpdiensten ter plaatse en verkeerscentrale RWS, inclusief de mogelijkheid om afkruisingen aan te vragen buiten politie om (waar mogelijk gebruik maken van camerabeelden ter verificatie, protocol nader te specificeren, techniek nader te specificeren, bijvoorbeeld inbelnummer op de verkeerscentrale).
- Inventarisatie opleidingsbehoefte bij operators en zonodig aanvullende training verzorgen voor incidentafhandeling vanuit centrales (opleidingsbehoefte volgen uit te volgen procedures in centrale, deze dienen nog gespecificeerd te worden, i.s.m. hulpdiensten).
- Afspraken over regelmatige controle bereikbaarheid incidenten door m.n. brandweer (proefrijden).
- Verzorgen van monitoring van aanrijtijden, voor zover mogelijk binnen het kader van de reguliere evaluatie van de Spoedwet-projecten, met als doel het aangeven of hier al dan niet problemen optreden
- Actieve voorlichting rondom het gebruik van spitsstroken.

Technische maatregelen

- Speciale IM-voertuigen om tussen de auto's door te kunnen rijden teneinde snel naar een plaats van het incident te kunnen komen. Denk daarbij aan motorambulances, zoals die in Den Haag hun waarde bewezen hebben.
- Multifunctionele IM-voertuigen, waarin zowel brandweer-, ambulance- als politiedeskundigheid aanwezig is. Deze voertuigen beschikken over personeel en materieel van verschillende disciplines. Bij incidenten kan ter plaatse door dit voertuig en bemanning meer worden gedaan.
- Communicatie met de bestuurders is heel belangrijk; dit kan via luidsprekers langs de rijbaan plaatsvinden, zoals nu al het geval is bij de carpoolwisselstrook A1/A6 en in tunnels.
- Inzet motoragenten. Om zo snel mogelijk maatregelen ter plaatse te kunnen nemen is de snelle aanwezigheid van de politie noodzakelijk. De inzet van motoragenten vergroot de flexibiliteit en kans om snel bij de incidentlocatie te kunnen komen.

-
- Continu surveilleren (oude tunnelpolitie). Door continu op het betreffende traject te surveilleren kan de aanrijtijd van de politie worden verkort.
 - IM-voertuig stand-by. Wanneer een IM-voertuig stand-by staat kan de aanrijtijd aanzienlijk worden verkort.
 - Noodpakket op pechhavens. Op de pechhavens kunnen materialen worden ondergebracht die in noodgevallen door de hulpdiensten kunnen worden gebruikt maar die niet altijd snel ter plaatse kunnen zijn.

Bijlage 2: Samenstelling werkgroepen en gebruikte literatuur

Samenstelling landelijke werkgroep IM bij spitsstroken

- Loek van Schie (DON, voorzitter)
- Erik van Berge-Henegouwen (DNB)
- Anneke Geselschap (DON, projectondersteuning)
- Arno van der Hoek (AVV)
- Willem Jan Knibbe (AVV)
- Thilde van Norel (HKW)
- Jan Willem Plomp (DNH)
- Huub Schlundt-Bodien (DZH)
- Frenk Swaak (DZH)
- Pieter van der Veen (DUT)
- Externe ondersteuning door Evert Klem (Traffic Test i.o. AVV)

Samenstelling AVV-werkgroep IM bij spitsstroken

- Wim Beukenkamp
- Hans Bokma
- Bert Helleman
- Arno van der Hoek
- Willem Jan Knibbe (projectleider)
- Michel Lambers
- Govert Schermers
- Jack de Vries
- Externe ondersteuning door: Evert Klem (Traffic Test i.o. AVV)

Geraadpleegde Literatuur

- AVV 2000. Incident Management basiskwaliteit autosnelwegen, Grontmij i.o. AVV, 2000.
- DNH 2001 A. Incident Management tijdens Groot onderhoud A10-west, DNH, 2001.
- DNH 2001 B. Effecten BOR benuttingsmaatregelen op IM serviceniveau, Arcadis i.o. DNH, 2001.
- AVV 2003 A. Veiligheid Spitsstroken, Plusstroken en Bufferstroken, AVV, 2003
- AVV 2003 B. Nota inzake externe veiligheidsaspecten m.b.t. Spoedwetprojecten, AVV, 2003.
- AVV 2003 C. Evaluatiestudie naar de proefmaatregel 'Maak ruimte voor hulpdiensten', Grontmij i.o. AVV, 2003.
- AVV 2003 D. Inrichting en uitrusting spitsstroken AVV, 2003 (concept).
- PIM 2001. Personenautoregeling Incident Management en Vrachtautoregeling Incident Management, Projectbureau Incident Management (PIM), 2001.
- ICT 2003. Systemen voor Spitsstroken, landelijke werkgroep ICT/Verkeerscentrales, 2003 (concept).