

Beleidsregels incident management Rijkswaterstaat

VW

«Wet beheer rijkswaterstaatswerken»

27 april 1999/Nr. HKWIUB 99/3289
Hoofdkantoor van de
Waterstaat/Stafafdeling Bestuurlijk
Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op de Wet beheer rijkswaterstaatswerken;
Overwegende:
dat in 1998 op de belangrijkste autosnelwegen in Nederland incident management is ingevoerd en dat in 1999 op de overige autosnelwegen incident management wordt ingevoerd;
dat incident management plaatsvindt met gebruikmaking van bestaande bevoegdheden;
dat het aanbeveling verdient beleidsregels op te stellen met betrekking tot het gebruik van die bevoegdheden bij incident management.

Besluit:

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- incident management*: het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken, een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers alsmede de beheersing van de ontstane schade;
- incidenten*: alle gebeurtenissen (zoals ongevallen, pechgevallen, afgevallen lading, gestrande voertuigen) die de capaciteit van de weg nadelig beïnvloeden of kunnen beïnvloeden en als zodanig de doorstroming van het verkeer belemmeren of kunnen belemmeren, uitgezonderd pechgevallen op de vluchtstrook voorzover sprake is van een aanvaardbaar risico ten aanzien van de doorstroming en de veiligheid van het overige verkeer;
- wegen*: wegen als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, aangeduid als autosnelweg en in beheer bij de Rijkswaterstaat alsmede de bijbehorende

de verbindingswegen naar wegen, niet in beheer bij de Rijkswaterstaat;

- eerste berging*: het verwijderen van vrachtauto's, personenauto's en/of lading van de weg en het vervoeren naar een veilige plaats (parkeerplaats, benzinstation, Rijkswaterstaatslokatie of het eigen terrein van een bergingsbedrijf) langs de autosnelweg dan wel in bijzondere gevallen de eindbestemming;
- deskundige*: een onafhankelijk persoon die fungeert als rapporteur over het incident en als adviseur inzake de meest adequate wijze (snel én met inachtneming van schades) van bergen aan het Coördinatieteam Plaats Incident (CTPI) waarin zitting hebben de bevelvoerders van brandweer, ambulancedienst, politie, de Rijkswaterstaat en de Rijksverkeersinspectie welk team beslist over de uiteindelijk te volgen werkwijze;
- vrachtauto*: een motorvoertuig met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kilogram en/of de bijbehorende aanhangwagen, een en ander met inbegrip van de lading;
- personenauto*: een motorvoertuig met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kilogram en/of de bijbehorende aanhangwagen en de lading;
- aanhangwagen*: voertuig dat door een motorvoertuig wordt voortbewogen of kennelijk bestemd is om aldus te worden voortbewogen, alsmede een oplegger;
- afhandelingskosten*: het totaal van de voorbereidingskosten, meldingskosten, bergingskosten, met inbegrip van de kosten voor aanvullend materieel zoals telekranen, koelwagens, pompinstallaties e.d., en de kosten van inzet van een deskundige.

Artikel 2. Toepassing incident management

1. De regionale directies van de Rijkswaterstaat en hun dienstkringen kunnen in het kader van hun taakuitoefening op de wegen die in beheer zijn bij de Rijkswaterstaat incident management toepassen, zulks in samenwerking met onder andere politie, brandweer, ambulancediensten,

bergingsbedrijven, deskundigen, hulpverleningsdiensten en verzekeraars. De hiervoor bedoelde samenwerking is onderwerp van overleg in het Landelijk Platform Incident Management.

2. Incident management vindt 24 uur per dag, gedurende het gehele jaar plaats op de weg, met het oog op een veilig en doelmatig gebruik van de weg als bedoeld in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Stb. 1996, 645).

3. Incident management wordt toegepast indien sprake is van:

- strijd met artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994,
- een onrechtmatige daad als bedoeld in artikel 6:162 BW gepleegd jegens de Rijkswaterstaat dan wel,
- inbreuk op het eigendomsrecht van de Rijkswaterstaat als eigenaar van de weg.

Artikel 3. Centraal meldpunt

1. De Rijkswaterstaat draagt in samenwerking met het betrokken bedrijfsleven zorg voor een centraal meldpunt vrachtautoberging (CMV) en een centraal meldpunt incident management (CMI) ten behoeve van personenautobergingen.

2. Het CMV fungeert ten aanzien van de eerste berging van vrachtauto's als alarmcentrale ten behoeve van de inschakeling van bergingsbedrijven, deskundigen en bedrijven die de beschikking hebben over aanvullend materieel (telekranen, koelwagens, pompinstallaties e.d.).

3. Het CMI maakt bij de opdrachtverlening tot eerste berging zoveel mogelijk gebruik van bestaande afspraken tussen verzekeraarshulpdiensten en bergingsbedrijven.

Artikel 4. Eerste berging

1. Een opdracht tot eerste berging van een vrachtauto of een personenauto die zich op de weg bevindt in geval van een incident wordt namens de Rijkswaterstaat gegeven door een functionaris die behoort tot een regionaal politiekorps dan wel een functionaris die behoort tot het Korps landelijke politiediensten.

2. Het CMV dan wel het CMI ontvangt

de opdracht tot eerste berging en geleid deze door naar een daarvoor in aanmerking komend bergingsbedrijf.

3. Vervoer van een vrachtauto of een personenauto naar de eindbestemming ('tweede berging') valt buiten het bestek van incident management en is derhalve een verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder van het betrokken motorvoertuig.

4. Bestuurders, houders en eigenaren van motorvoertuigen, dienen zich in geval van een incident waarbij berging van het voertuig noodzakelijk is, te onthouden van het zelf rechtstreeks geven van opdracht aan een bergingsbedrijf tot eerste berging van hun motorvoertuig. Zij dienen in plaats daarvan zo mogelijk de politie in te schakelen dan wel een hulpverleningsdienst die in staat is adequate bergingshulp te verlenen.

Artikel 5. Incident management bij vrachtauto's

1. De regionale directies van de Rijkswaterstaat of hun dienstkringen maken afspraken met bergingsbedrijven en deskundigen die kunnen worden ingezet in het kader van incident management voor vrachtauto's.
2. Bergingsbedrijven en deskundigen die worden ingezet bij het bergen van vrachtauto's dienen te voldoen aan kwaliteitseisen hetgeen dient te blijken uit een aan hen verleende erkenning.
3. De Rijkswaterstaat en de andere betrokkenen stellen zo spoedig mogelijk de voorlopige erkenningsregeling voor bergingsbedrijven en de voorlopige erkenningsregeling voor deskundigen vast.

Artikel 6. Inzet van bergingsbedrijven en deskundigen bij vrachtautobergingen

Het CMV beslist per incident over de inzet van (voorlopig) erkende bergingsbedrijven en (voorlopig) erkende deskundigen bij de berging van vrachtauto's.

Artikel 7. Stichting incident management vrachtautoberging en Commissie van toezicht vrachtautoberging

1. De Rijkswaterstaat en het betrokken bedrijfsleven hebben het voornemen een stichting op te richten die als doel zal hebben het bevorderen van de publiek-private samenwerking tussen de bij incident management voor vrachtauto's betrokken partijen in de

ruimste zin des woords. Binnen de stichting zal een Commissie van toezicht worden ingesteld. De stichting draagt voorts zorg voor totstandkoming en uitvoering van een erkenningsregeling voor bergingsbedrijven en een erkenningsregeling voor deskundigen.

2. De Rijkswaterstaat en het betrokken bedrijfsleven stellen vooruitlopend op de totstandkoming van de stichting gezamenlijk een voorlopige Commissie van toezicht vrachtautoberging in die tot taak heeft te overleggen over de werking van de regeling, controle van de kwaliteit van het vrijmaken van de weg, uitbrengen van adviezen over klachten en doen van voorstellen voor verbetering van de regeling alsmede het treffen van disciplinaire maatregelen tegen ingeschakelde bergingsbedrijven, deskundigen of het CMV.

Artikel 8. Indienen van klachten ten aanzien van vrachtautobergingen

1. Betrokkenen bij een vrachtauto-incident zijn gerechtigd een klacht in te dienen over de afhandeling van een incident door CMV, de deskundige of het bergingsbedrijf, overeenkomstig het bepaalde in het reglement van de voorlopige Commissie van Toezicht vrachtautoberging.
2. De betrokkenen bedoeld in het eerste lid zijn: de eigenaar/houder van de vrachtauto en/of de bestuurder, verzekeraars, het bergingsbedrijf, de deskundige, het CMV, de Rijkswaterstaat, de politie, de brandweer en de ambulancedienst.

Artikel 9. Incident management bij personenauto's

Ten aanzien van de eerste berging van personenauto's zijn afspraken gemaakt met het Verbond van Verzekeraars welke ertoe strekken dat de eerste berging zoveel mogelijk plaatsvindt met gebruikmaking van de zogenaamde hulprechten (hulpverleningsdekking) in de WA-verzekeringpolis van de desbetreffende personenauto. De kosten van de eerste berging op basis van hulprechten komen voor rekening van de WA-verzekeraars.

Artikel 10. Terugvordering bergingskosten en kosten van deskundigen

De afhandelingskosten als gevolg van een incident worden in daarvoor in aanmerking komende gevallen door de Rijkswaterstaat verhaald op de eigenaar/houder van een vrachtauto of

een personenauto. Verhaal van afhandelingskosten vindt niet plaats indien een personenauto is verwijderd op basis van de zogenaamde hulprechten in de WA-polis van de betrokken personenauto.

Artikel 11. Retentierecht en bankgarantie

1. De Rijkswaterstaat behoudt zich voor beslag te leggen bij een eigenaar/houder die de afhandelingskosten niet voldoet.
2. De Rijkswaterstaat behoudt zich voor retentierecht toe te (laten) passen ten aanzien van motorvoertuigen in gevallen waarbij, ter beoordeling van de Rijkswaterstaat, voldoende zekerheid tot verhaal van de afhandelingskosten ontbreekt.
3. De Rijkswaterstaat behoudt zich voor – indien geen retentierecht wordt toegepast als bedoeld in het tweede lid – afgifte van een bankgarantie door de eigenaar/houder te verlangen alvorens tot afgifte van het motorvoertuig over te gaan.

Artikel 12. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

Artikel 13. Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Beleidsregels incident management Rijkswaterstaat.

Dit besluit zal met de toelichting worden geplaatst in de Staatscourant.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*

Toelichting

Algemeen

Onder incident management (IM) wordt verstaan het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken, een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers alsmede de beheersing van de ontstane schade. In de nota Samen werken aan bereikbaarheid (kamerstukken II 1996/97, 25022) wordt IM genoemd als een van de

maatregelen die worden genomen om de stijging van de filelast te beperken, dit als onderdeel van het Dynamisch Verkeersmanagementprogramma. In de loop van 1998 is IM op de belangrijkste wegen ingevoerd en in 1999 volgt invoering op de overige daarvoor in aanmerking komende wegen.

Aanleiding tot het inzetten van IM vormt het toenemende aantal files op de (autosnel)wegen. Een toenemend aantal (autosnel)wegen heeft gedurende een aanzienlijk deel van de dag te kampen met een verkeersaanbod dat de beschikbare capaciteit benadert of zelfs bereikt. Op dergelijke zwaarbelaste wegen resulteert de kleinste verstoring van de normale verkeersafwikkeling al in files of, in die gevallen waar reeds sprake was van een structurele congestie door capaciteitsgebrek, in extra wachttijden. Een dergelijke verstoring kan bestaan uit een (gedeeltelijke) fysieke blokkade van de weg, bijvoorbeeld ten gevolge van een ongeval, afgevalen lading of pech. Incidenten blijken verantwoordelijk te zijn voor een aanzienlijk deel van het reistijdverlies ten gevolge van files op het Nederlandse wegennet. Als een incident bestaat uit een ongeval zal de directe schade slechts in geringe mate beperkt kunnen worden door het optreden na het ongeval (althans wat de materiële schade betreft). De indirecte kosten, meer in het bijzonder de kosten die samenhangen met eventuele files (maatschappelijke kosten), kunnen daarentegen sterk beperkt worden door snel en efficiënt handelen. IM kan daarbij een belangrijke rol spelen.

Tussen de instanties die betrokken zijn bij de afhandeling van incidenten is een aantal afspraken gemaakt die de uitvoering van IM mogelijk moeten maken. Het gaat om twee soorten maatregelen:

1. het verbeteren van de organisatie, de communicatie en de samenwerking tussen de verschillende partijen. Dit is noodzakelijk omdat er vaak verschillende organisaties betrokken zijn bij het afhandelen van incidenten, die ieder eigen taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hebben. De belangrijkste partijen zijn politie, bergers (takelbedrijven), ambulancediensten, brandweer, Rijkswaterstaat, alarmeringsdiensten/verzekeraarshulpdiensten, pechhulpdiensten en milieudiensten.
2. Technische en verkeerskundige

maatregelen ter verkorting van de afhandelingstijd. Voorbeelden hiervan zijn het stationeren van centrale bergers gedurende de spits tijden, het inschakelen van de wegenwacht, het sneller verplaatsen van voertuigen met schade naar de vluchtstrook, het (reeds gebruikelijke) doorzwaaien van het verkeer en het aangeven van omleidingsroutes, het maken van een doorsteek in de geleiderail in de middenberm, het plaatsen van zg. meekijkterminals in de politiemeldkamer en video-observatie bij verkeersknooppunten.

Bij IM staat centraal de verbetering van de meld- en inschakelingsprocedures. Terwijl tot nu toe de politie na een melding van een incident met een personenauto eerst poolshoogte ging nemen om te bezien of inschakeling van een berger daadwerkelijk noodzakelijk was, schakelt de meldkamer nu direct na ontvangst van de incidentmelding de berger in. Hierdoor kan de afhandelingstijd van de vele lichte ongevallen flink worden bekort. Met vrachtauto's vinden relatief weinig ongevallen plaats maar deze leveren in voorkomende gevallen dikwijls wel langdurige files op. Tijdsbesparing wordt hier vooral bereikt doordat de eigenaar van de vrachtauto niet meer in staat gesteld wordt zelf een berger in te schakelen. Dit leverde dikwijls veel vertraging op omdat een berger werd ingeschakeld vanuit de plaats van herkomst van de vrachtauto.

In de praktijk bestaat er een landelijke regeling voor het bergen van personenauto's en een landelijke regeling voor het bergen van vrachtauto's, beide op het hoofdwegennet. De regeling voor de personenauto's is een samenwerkingsverband met de politie, autoverzekeraars en de alarmeringsdiensten/verzekeraarshulpdiensten. Bij het bergen wordt gebruik gemaakt van het netwerk van bergingsbedrijven dat is opgebouwd door de alarmeringsdiensten/verzekeraarshulpdiensten. Inschakeling van een bergingsbedrijf vindt plaats via het centraal meldpunt incident management (CMI). Elke verzekerde in Nederland heeft op basis van zijn verzekeringspolis zg. hulprechten hetgeen inhoudt dat zijn voertuig indien het na een ongeval niet meer verder kan rijden op kosten van de verzekering wordt weggesleept. Het merendeel van de bergingen van personenauto's zal derhalve (blijven) geschieden op basis van de

hulprechten. De overige bergingen komen voor rekening van de Rijkswaterstaat die de kosten verhaalt op de eigenaar/houder van het betrokken voertuig. Verhaal van kosten blijft achterwege wanneer sprake is van een pechgeval op de vluchtstrook en het voertuig in verband met gevaar voor de doorstroming en/of veiligheid van het overige verkeer is weggesleept.

Bij vrachtauto's is geen doorgaans geen sprake van hulprechten in de verzekeringspolis. De eigenaar van de vrachtauto schakelde daarom in het algemeen zelf een bergingsbedrijf in. Deze taak wordt nu overgenomen door het centraal meldpunt vrachtautoberging (CMV). Het CMV maakt gebruik van de lijsten met bergers die zijn aangeleverd door de regionale directies. Deze directies hebben elk in hun gebied offertes gevraagd aan bergingsbedrijven en met enkele van deze bedrijven prijsafspraken gemaakt. Inschakeling van een bedrijf in een concreet geval hangt onder meer af van de locatie van een incident, de bereikbaarheid en het beschikbare materieel.

Na de afhandeling van een incident worden de kosten van inschakeling van bergingsbedrijven en de kosten van de ingeschakelde deskundige zoveel mogelijk verhaald op de eigenaar/houder van de desbetreffende vrachtauto.

Pechhulpverlening

Blijkens de definitie van *incident* zijn pechgevallen niet uitgesloten bij incident management. Er is echter een uitzondering gemaakt voor pechgevallen op de vluchtstrook voorzover sprake is van een aanvaardbaar risico ten aanzien van de doorstroming en veiligheid van het overige verkeer. Dit betekent dat reguliere pechhulpverlening, zowel bij vrachtauto's als bij personenauto's, in het algemeen niet zal worden aangemerkt als incident. De beoordeling van pechgevallen op de vluchtstrook is overgelaten aan de politie. Dit impliceert dat de politie, afhankelijk van de concrete situatie beslissingen kan nemen betreffende incident management, bijvoorbeeld omtrent omleidingsmaatregelen, inschakeling van hulpverleners en de locatie van pechhulpverlening. De politie beoordeelt aan de hand van de feitelijke situatie ter plaatse of een pechgeval op de vluchtstrook gerepareerd kan worden. Van belang daarbij zijn bijvoorbeeld de aard en de duur van een reparatie,

het verkeersbeeld, de beschikbare breedte van de rijbaan en de vluchtstrook (denk aan wegwerkzaamheden en omleidingen) en de aanwezigheid van een alternatieve plek waar een reparatie kan worden verricht. Hierbij dient bedacht te worden dat in feite geen sprake is van een nieuwe bevoegdheid. Ook voor de invoering van incident management was het mogelijk aanwijzingen te geven aan op de vluchtstrook aanwezige voertuigen in het belang van de handhaving van de verkeerswetgeving en de openbare orde en veiligheid. In het bijzonder kan hier gedacht worden aan artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 dat gedragingen verbiedt die gevaar op de weg veroorzaken of kunnen veroorzaken of het verkeer op de weg hinderen of kunnen hinderen. Gevaar of hinder kan in dit geval bijvoorbeeld geïnterpreteerd worden als gevaar of hinder ten aanzien van de doorstroming van het verkeer als gevolg van een mogelijke aanrijding op de vluchtstrook. De algemene regel uit de wet gaat boven het bepaalde in artikel 43, derde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Laatstgenoemd artikel bepaalt dat het weggebruikers verboden is *behoudens noodgevallen* gebruik te maken van de vluchtstrook, de vluchthaven of de berm. Het artikel houdt echter geen onbeperkt recht tot gebruik van de vluchtstrook in noodgevallen. Het vindt zijn grens wanneer sprake is van een gedraging als bedoeld in artikel 5 van de wet. Voor wat betreft de *hinder* (het belemmeren van de doorstroming van het verkeer) door pechgevallen op de vluchtstrook zijn helaas geen cijfers voorhanden. Echter, in meer kwalitatieve zin kan men, gezien de toenemende verkeersintensiteit alsmede de reactie van weggebruikers op een eventueel pechgeval, wellicht stellen dat pechgevallen op de vluchtstrook een potentiële bron van hinder vormen. Over het element *gevaar* zijn daarentegen wel cijfers¹ bekend. Het schema in de bijlage bij deze toelichting geeft een overzicht van die cijfers. Uit deze cijfers blijkt enerzijds dat ongevallen met geparkeerde voertuigen op de vluchtstrook relatief weinig voorkomen, namelijk gemiddeld 0,4% van alle ongevallen op de Rijkswegen gedurende de periode 1992-1997. Anderzijds blijkt echter dat het gemiddelde aantal slachtoffers bij dergelijke

ongevallen aanzienlijk hoger is dan bij de 'normale' ongevallen. Met andere woorden, als er een ongeval met een geparkeerd voertuig op de vluchtstrook plaatsvindt dan is het ook vaak een ernstig ongeval in termen van gewonden en/of doden. Derhalve kan men stellen dat geparkeerde voertuigen op de vluchtstrook zorgen voor een (potentieel) gevaarlijke situatie. Tenslotte wordt nog opgemerkt dat pechhulpverlening langs de weg geen overheidstaak is maar een particuliere aangelegenheid die bedrijfsmatig plaatsvindt door verschillende organisaties. De grootste organisatie op dit gebied is de Wegenwacht van de ANWB en daarnaast kunnen genoemd worden de activiteiten vanuit autoverzekeraars, leasemaatschappijen, dealers/automerken en 'fleetowners'.

Juridisch kader van IM

De Rijkswaterstaat heeft in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Stb. 1996, 645) een verantwoordelijkheid met betrekking tot het doelmatig en veilig gebruik van het hoofdwegennet. Doelmatig gebruik wordt onder meer bereikt door de doorstroming van het verkeer te bevorderen en files zoveel mogelijk te voorkomen. Het verwijderen van voertuigen en lading van de weg baseert de Rijkswaterstaat echter op een privaatrechtelijke bevoegdheid als gevolg van een onrechtmatige daad gepleegd jegens de wegbeheerder. Voor wat betreft vorderingen uit onrechtmatige daad (artikel 6: 162 BW) zijn er twee mogelijkheden. Ten eerste kan het verwijderen van voertuigen en lading na een incident begrepen worden onder het treffen van bijzondere maatregelen als gevolg van een onrechtmatige daad, in de zin van strijd met een wettelijke plicht, zoals naar voren komt in het zg. Rijksweg 12-arrest (HR 19 december 1975, NJ 1976/280). Ten tweede kan sprake zijn van een, op de zorgvuldigheid die een ieder in het maatschappelijk verkeer betaamt gebaseerde, verwijderingsplicht die rust op de eigenaar/houder of bestuurder van een overlast veroorzakend voertuig. In dit kader is tevens van belang artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 welk artikel een verbod inhoudt ten aanzien van het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg. Daarnaast zou onder bepaalde voorwaarden nog gedacht kunnen worden aan behoorlijke zaakwaarne-

ming door de RWS op grond van artikel 6:198 BW indien wordt overgegaan tot verwijdering van een voertuig dat op de weg staat.

In dit kader mogen niet onvermeld blijven de bevoegdheden van de politie ten aanzien van de handhaving van de verkeerswetgeving en handhaving van de openbare orde en veiligheid. Bij incident management handelt de politie krachtens volmacht van de RWS waar het gaat om de opdracht tot berging. Daarnaast hanteert de politie haar normale bevoegdheden op grond van de wegenverkeerswetgeving en haar opdracht tot handhaving van de openbare orde en veiligheid. Een en ander is hiervoor al onder het kopje pechhulpverlening uiteen gezet.

¹ Deze en andere gegevens worden verzameld door de Servicedesk van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer c.q. de vroegere VerkeersongevallenRegistratie (VOR)

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1. Begripsbepalingen

De begripsbepalingen zijn zoveel mogelijk ontleend aan de wegenverkeerswetgeving en sluiten waar mogelijk aan bij de begrippen die worden gehanteerd in de overeenkomsten die reeds zijn afgesloten en die nog worden afgesloten met de overige bij IM betrokken partijen zoals verzekeringsmaatschappijen en politie.

Onderdeel a, *incident management*: incident management strekt zich uit over de gehele weg (zie onderdeel c). Doel is het zo snel mogelijk vrijmaken van de weg; daarbij mogen echter andere belangen – verkeersveiligheid, slachtoffers en beheersing van schade – niet uit het oog verloren worden.

Onderdeel b, *incidenten*: incident is ruim omschreven en strekt zich uit tot alle gebeurtenissen die de capaciteit nadelig (kunnen) beïnvloeden en als zodanig de doorstroming (kunnen) belemmeren, in beginsel met inbegrip van alle pechgevallen. Pechgevallen op de vluchtstrook zijn echter uitgezonderd voor zover sprake is van een aanvaardbaar risico met betrekking tot de doorstroming en de veiligheid van het overige verkeer. Dit impliceert dat de gebruikelijke pechhulpverlening, behoudens uitzonderingsgevallen, niet wordt doorkruist door incident management. De politie beoordeelt of sprake is van een uitzonderingsgeval. De politie beslist derhalve of een pechgeval gevaar voor de doorstroming of

de veiligheid veroorzaakt en verwijderd moet worden.

Onderdeel c, *wegen*: het begrip wegen is ruim omschreven opdat incident management op alle plaatsen waar zich incidenten kunnen voordoen kan worden toegepast. Onder het begrip wegen vallen derhalve niet alleen de rijbanen, de vluchtstroken, en de in- en uitvoegstroken maar ook de bruggen, bermen en zijkanalen.

Onderdeel d, *eerste berging*: de berging in opdracht van de RWS is doorgaans slechts een gedeeltelijke berging, namelijk het verwijderen van het voertuig en de lading van de weg en het vervoer naar een veilige plaats. Het vervoer naar de eindbestemming, ook wel aangeduid als tweede berging, vindt aansluitend plaats in opdracht van de bestuurder, de eigenaar/houder of zijn verzekeringsmaatschappij. In uitzonderingsgevallen omvat de eerste berging ook de gehele berging, bijvoorbeeld indien de eindbestemming van het voertuig zeer dichtbij de locatie van het incident is gelegen. De bemoeienis van de RWS is beperkt ten einde de normale afspraken en de concurrentie bij de berging zo min mogelijk te beperken.

Onderdelen f en g, *vrachtauto en personenauto*: de definities zijn ontleend aan de wegenverkeerswetgeving en sluiten aan bij de grens die bij WA-verzekeringen wordt gehanteerd t.a.v. de zg. hulprechten. Opgemerkt wordt dat is gekozen voor een grove onderverdeling aan de hand van de in de praktijk meest voorkomende voertuigen, in vrachtauto's en personenauto's. Gelet op het gewichtscriterium worden onder vrachtauto's mede autobussen begrepen en andere voertuigen die zwaarder zijn dan 3500 kg. Onder personenauto's zijn tevens begrepen lichte bestelauto's, kampeerauto's die voldoen aan het gewichtscriterium en motorfietsen. Of in een concreet geval sprake is van een vrachtauto of van een personenauto is na te gaan bij het kentekenregister of aan de hand van het kentekenbewijs.

Artikel 2. Toepassing incident management

De bevoegdheid om IM toe te passen is neergelegd bij de regionale directies van de RWS en hun dienstkringen. Elke directie heeft verschillende dienstkringen die zijn belast met de toepassing van IM. Doelstelling van IM is het veilig en doelmatig gebruik van de autosnel-

wegen gedurende het gehele jaar, 24 uur per dag. Dit laat onverlet dat de aard van de maatregelen kan verschillen, afhankelijk van het tijdstip van de dag en de aard van het incident en de drukte op de weg. Incident management wordt toegepast in samenwerking met de organisaties die zijn vertegenwoordigd in het Landelijk Platform Incident Management. Onder meer worden genoemd politie, ambulance-diensten, brandweer, bergingsbedrijven en (pech)hulpverleningsdiensten. Het derde lid noemt een aantal wettelijke bepalingen die afzonderlijk of in een bepaalde combinatie een rol kunnen spelen bij de toepassing van IM. Zoals vermeld in de definitie van *incident* vallen pechgevallen op de vluchtstrook waarbij sprake is van een aanvaardbaar risico voor de doorstroming en de veiligheid van het overige verkeer niet onder incident management. In de regeling is geen maximale tijdsduur aangegeven voor het verblijf op de vluchtstrook bij pech aangezien het in de praktijk aan de politie moet worden overgelaten welke pechgevallen op grond van de inschatting ten aanzien van risico voor de doorstroming en veiligheid toepassing van IM vergen. Overigens wordt op dit moment nog overleg gepleegd met de politie en hulpverleningsdiensten over een mogelijke inkadering van de regeling op dit punt.

Artikel 3. Centraal meldpunt

Voor de afhandeling van incidenten zijn twee meldpunten in het leven geroepen, een voor personenauto's en een voor vrachtauto's, dit in verband met het verschil in afhandeling bij de onderscheiden incidenten. Het centraal meldpunt vrachtautoberging (CMV) maakt bij inschakeling van bergingsbedrijven en deskundigen gebruik van de lijsten die door de onderscheiden RWS-directies of dienstkringen zijn geleverd. Op deze lijsten zijn de beschikbare bedrijven en deskundigen waarmee afspraken zijn gemaakt vermeld voor de regio waarin een incident plaatsvindt. Inschakeling van bedrijven die de beschikking hebben over aanvullend materieel vindt in de regel plaats via de bergingsbedrijven in in uitzonderingsgevallen rechtstreeks vanuit het CMV.

Bij personenauto's bestaat er geen relatie tussen de RWS en de bergingsbedrijven. Het centraal meldpunt incident management (CMI) maakt

gebruik van de bestaande afspraken tussen verzekeraarshulpdiensten en bergingsbedrijven. Deze afspraken hebben betrekking op het verlenen van hulp aan verzekerde automobilisten op basis van de zg. hulprechten uit de verzekeringspolis. Deze hulpverlening zal in feite ongewijzigd voortgang vinden, zij het dat in het kader van incident management eerder een bergingsvoertuig ter plaatse zal zijn.

Artikel 4. Eerste berging

Dit artikel legt vast dat de bevoegdheid met betrekking tot berging bij IM zich alleen uitstrekt tot de eerste berging. Vervoer van een voertuig naar de eindbestemming ('tweede berging') valt buiten IM en is derhalve een verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder van het voertuig. Het vierde lid bepaalt dat een bestuurder of een eigenaar/houder zich in geval van een incident waarbij berging noodzakelijk is, dient te onthouden van het zelf geven van opdracht tot berging. Zij dienen zo mogelijk de politie in te schakelen dan wel een hulpverleningsdienst die adequate bergingshulp kan leveren. Deze bepaling is geformuleerd als een gedragsregel (zonder strafsanctie) ten einde te voorkomen dat bij een incident meerdere bergingsvoertuigen verschijnen van verschillende opdrachtgevers. Dit wordt niet bevorderlijk geacht voor een snelle en doelmatige afhandeling van incidenten. Opgemerkt wordt dat niets is bepaald omtrent de reguliere pechhulpverlening. Inschakeling van deze hulpverleners kan op de gebruikelijke wijze geschieden.

Artikel 5. Incident management voor vrachtauto's

Dit artikel bevat nog enkele aanvullende bepalingen ten aanzien van IM bij vrachtauto's. Bergingsbedrijven en deskundigen dienen in beginsel te voldoen aan kwaliteitseisen, blijkende uit een aan hen verleende erkenning. Het ligt in de bedoeling de erkenning van bergingsbedrijven en deskundigen onder te brengen in een nog op te richten stichting. Vooruitlopend op de definitieve erkenningsregeling zal een voorlopige erkenningsregeling worden vastgesteld.

Artikel 6. Inzet van bergingsbedrijven en deskundigen bij vrachtautobergingen

De RWS-directies en dienstkringen

hebben met het CMV afgesproken dat deze instantie per geval beslist over de inzet van bergingsbedrijven en deskundigen. Inzet geschiedt aan de hand van een lijst per regio. Op basis van een melding van de politie kiest het CMV telkens het bedrijf of de deskundige van de lijst die gelet op de doelstelling van IM het beste resultaat op kan leveren. Beschikbaarheid van materieel en personeel en snelheid van inzet kunnen hierbij een rol spelen..

Artikel 7. Stichting incident management vrachtautoberging en Commissie van toezicht

Het ligt in de bedoeling de publiek-private samenwerking tussen Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven (Verbond van Verzekeraars en de vervoerorganisaties TLN, EVO en KNV) verder vorm te geven binnen een nog op te richten stichting. Binnen deze stichting zal een Commissie van toezicht worden ingesteld die onder meer tot taak zal krijgen te overleggen over de werking van de beleidsregeling en de controle van de kwaliteit van het vrijmaken van de rijbaan. Vooruitlopend op de totstandkoming van de stichting wordt er een voorlopige Commissie van toezicht ingesteld met een aantal taken dat ongeveer gelijk is aan die zoals voorzien voor de latere Commissie van toezicht.

Artikel 8. Indienen van klachten ten aanzien van vrachtautobergingen

Betrokkenen bij een vrachtauto-incident zijn gerechtigd een klacht in te dienen over de afhandeling van een incident door het centraal meldpunt vrachtautoberging, de deskundige of het bergingsbedrijf. Als betrokkenen die een klacht mogen indienen noemt het artikel de bestuurder, de eigenaar/houder van de vrachtauto, de verzekeraars, het bergingsbedrijf en de deskundige die zijn ingeschakeld, het CMV, de RWS en de politie, de brandweer en de ambulancedienst. Klachten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de kwaliteit van de uitvoering of meer in het bijzonder het tijdsverloop tussen het incident en de feitelijke hulpverlening, de onderlinge samenwerking en de (te hoge) kosten. Opgemerkt wordt dat geen regeling is getroffen voor klachten over de Rijkswaterstaat, de politie, de brandweer en de ambulancediensten. Klachten over deze instanties kunnen worden ingediend bij o.m. de

Nationale Ombudsman en een gemeentelijke ombudsman.

Artikel 9. Incident management bij personenauto's

De eerste berging ten aanzien van personenauto's wordt zoveel mogelijk ingebed in het vigerende hulpverleningssysteem dat verzekeraars en alarmeringdiensten/verzekeraarshulpdiensten hun klanten bieden. Indien een personenauto na een ongeval niet meer in staat is om de reis te vervolgen, wordt het voertuig op basis van de hulprechten (hulpverleningsdekking) uit de verzekeringspolis gratis weggesleept. Deze dienstverlening blijft in feite ongewijzigd door de afspraken die de Rijkswaterstaat heeft gemaakt met het Verbond van Verzekeraars. Formeel is er sprake van incident management maar in de praktijk merkt de verzekerde automobilist daar niets van. Anders is het bij onverzekerde voertuigen en buitenlandse voertuigen. De eigenaar/houder van een dergelijk voertuig kan door Rijkswaterstaat worden aangesproken om de bergingskosten te voldoen. Omtrent kosten van pechhulpverlening (zie ook de definitie van afhandelingskosten) is in het onderhavige artikel niets bepaald. Dat is een zaak tussen de betrokken organisatie en haar klanten.

Artikel 10. Terugvordering afhandelingskosten

Dit artikel legt vast dat kosten van incident management in beginsel kunnen worden verhaald op de eigenaar/houder van een voertuig dat is verwijderd van de weg na een incident. Verhaal van kosten blijft vanzelfsprekend achterwege indien een personenauto is verwijderd op basis van de hulprechten in de verzekeringspolis. Indien de politie besluit tot verwijdering van een voertuig dat met pech op de vluchstrook staat vindt eveneens geen verhaal van kosten plaats. Ook bij dit artikel is niets bepaald omtrent kosten van pechhulpverlening.

Artikel 11. Beslag, retentierecht en bankgarantie

De Rijkswaterstaat behoudt zich voor beslag te leggen bij eigenaren/houders die weigeren de afhandelingskosten van een incident te voldoen. Hierbij dient bedacht te worden dat in het algemeen retentierecht als middel om betaling af te dwingen niet de voor-

keur heeft aangezien het bedrijfsmiddelen betreft die zo snel mogelijk weer beschikbaar moeten zijn voor de eigenaar. Ook wordt het niet doelmatig geacht om in alle gevallen een bankgarantie te vragen. In het algemeen zullen de afhandelingskosten dus achteraf moeten worden voldaan. Wanneer zich bij het verhaal problemen voordoen die niet op normale wijze kunnen worden opgelost, is het echter denkbaar dat tot beslaglegging wordt overgegaan.

De Rijkswaterstaat behoudt zich ook bij ontbreken van voldoende zekerheid tot betaling voor retentierecht toe te (laten) passen of een bankgarantie te vragen ten aanzien van degene die een voertuig na de eerste berging weer terug wil hebben. Voldoende zekerheid tot verhaal van de afhandelingskosten kan bijvoorbeeld ontbreken indien het een voertuig betreft dat niet is verzekerd of een voertuig dat buiten Nederland is geregistreerd. In een dergelijk geval kan in de plaats van retentie ook een bankgarantie worden verlangd alvorens tot afgifte van het voertuig wordt overgegaan.

Bijlage bij toelichting op Regeling incident management Rijkswaterstaat**Ongevallen op de rijkswegen**

	Alle ongevallen (op de rijstrook én de vluchtstrook)			Ongevallen met geparkeerde voertuigen ² op de vluchtstrook		
	Ongevallen	Slachtoffers	Gemiddeld ¹	Ongevallen	Slachtoffers	Gemiddeld
Vrachtauto's³						
1992	4.029	648	0,2	52	52	1,0
1993	4.074	611	0,1	55	20	0,4
1994	4.419	702	0,2	59	15	0,3
1995	4.922	743	0,2	74	16	0,2
1996	5.081	682	0,1	71	22	0,3
1997	5.215	715	0,1	61	9	0,1
Gemiddeld	4.623	684	0,2	62	22	0,4
Personenauto's⁴						
1992	20.248	3.925	0,2	54	58	1,1
1993	21.280	4.210	0,2	51	27	0,5
1994	22.780	4.450	0,2	66	24	0,4
1995	23.240	4.636	0,2	55	33	0,6
1996	23.744	4.666	0,2	53	21	0,4
1997	24.119	4.745	0,2	37	20	0,5
Gemiddeld	22.569	4.439	0,2	53	31	0,6
Alle voertuigen						
1992	24.277	4.573	0,2	106	110	1,0
1993	25.354	4.821	0,2	106	47	0,4
1994	27.199	5.152	0,2	125	39	0,3
1995	28.162	5.379	0,2	129	49	0,4
1996	28.825	5.348	0,2	124	43	0,3
1997	29.334	5.460	0,2	98	29	0,3
Gemiddeld	27.192	5.122	0,2	115	53	0,5

¹ Dit is het totaal aantal slachtoffers (c.q. doden en gewonden) gedeeld door het totaal aantal ongevallen.

² Voor het overgrote deel betreft dit pechgevallen.

³ Dit is een ongeval waarbij minimaal één vrachtauto is betrokken.

⁴ Dit is een ongeval waarbij géén vrachtauto is betrokken.