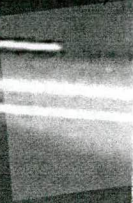
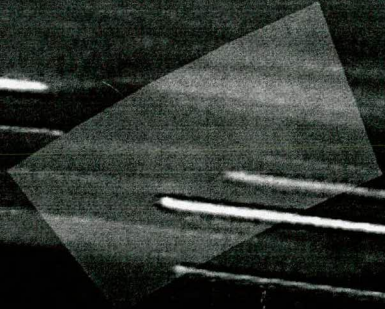
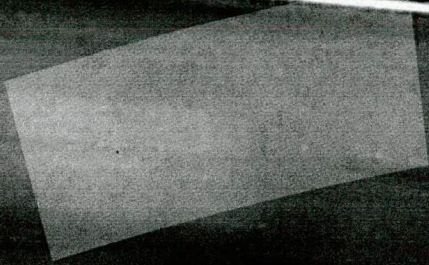
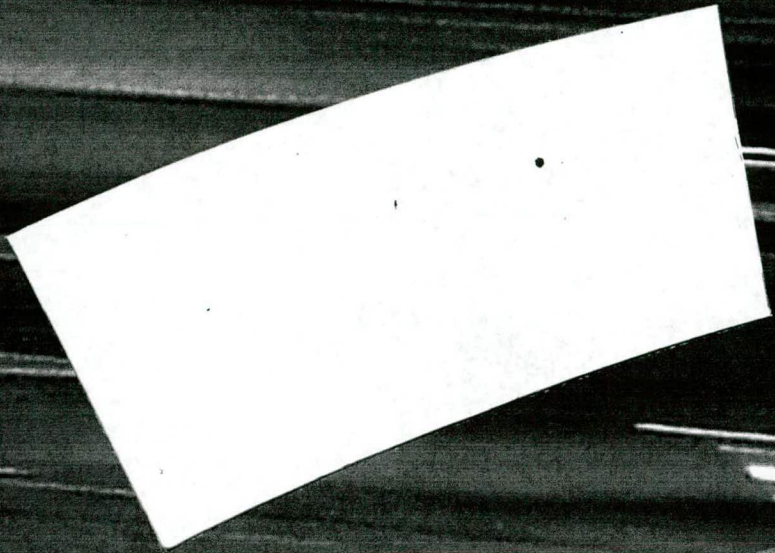


DI: 177730



RWS Directie Noord-Brabant
Bibliotheek & Documentatie



tel.: 073 - 6817 246 / ...247

Naam	retourdatum
S.v.Gorp (AIC)	27/10-2004

Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch



"IM op koers"
Verslag manifestatie ZON

rapportnr. TT99-26

Ing. E. Klem
Veenendaal, Traffic Test bv

Documentbeschrijving

Titel: "IM op koers"
Subtitel: Verslag manifestatie ZON
Rapportnummer: TT99-26
Status: Eindrapport
Projectnummer: EXT98-80
Auteur(s): Ing. E. Klem
Datum: 21 april 1999
Opdrachtgever: RWS directies Noord-Brabant, Limburg en Oost-Nederland

Korte inhoud: Ter gelegenheid van de invoering van 2 landelijke regelingen in het kader van Incident Management is op 24 maart 1999 een manifestatie georganiseerd door de 3 RWS directies Noord-Brabant, Limburg en Oost-Nederland.
Dit rapport doet verslag van deze manifestatie en bevat tevens enkele aanbevelingen voor vervolgstappen.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	De manifestatie	2
2.1	De begeleidingsgroep	2
2.2	Het programma	2
3.	De workshops	4
3.1	Deelnemers	4
3.1	Groep 1	5
3.2	Groep 2	6
3.3	Groep 3	7
3.4	Groep 4	8
3.5	Groep 5	9
3.6	Groep 6	10
3.7	Groep 7	11
3.8	Groep 8	12
3.9	Groep 9	13
3.10	Groep 10	14
4.	Conclusies en aanbevelingen	16

1. Inleiding

De Regionale Directies van Oost-Nederland, Noord-Brabant en Limburg werken vanaf 1995 aan de invoering van Incident Management (IM). Daarmee wil Rijkswaterstaat samen met de andere hulpverleners de autosnelwegen sneller vrijmaken na een incident, om daarmee de negatieve effecten op de doorstroming te reduceren.

Twee concrete maatregelen zijn in de loop van 1998 ingevoerd. Het betreft de Landelijke Personenautoregeling (LPR) en de Landelijke Vrachtautoregeling (LVR). Rijkswaterstaat Oost-Nederland is in 1994 als eerste begonnen met het inventariseren van problemen en het opstarten van een gedegen overlegcircuit. Dit heeft geleid tot het vaststellen en invoeren van gerichte maatregelen.

Gezien de wens van de Minister van Verkeer en Waterstaat om eind 1998 de 2 landelijke regelingen in heel Nederland te hebben geïmplementeerd is er in de Regionale Directies Noord-Brabant en Limburg sprake geweest van een versnelde invoering. Het proces dat alle betrokken partijen hebben doorlopen in Oost-Nederland alvorens de maatregelen werden ingevoerd is in Noord-Brabant en Limburg verkort doorlopen en moet zijn vervolg krijgen na invoering van de 2 genoemde regelingen. In alle directies leeft de wens om frequent het functioneren van IM te evalueren en aanpassingen en/of aanvullingen door te voeren. Het proces vindt plaats binnen de divers platforms. Naast een operationeel platform op dienstkringniveau kent elke directie een Regionaal platform waar meer op tactisch niveau de ontwikkelingen worden besproken. Het Landelijk Platform kent een strategisch karakter en bestuurt het proces op hoofdlijnen.

Om na een eerste gewenningsperiode de (tussen)balans te kunnen opmaken hebben de 3 directies besloten een bijeenkomst te organiseren die de positieve en negatieve ervaringen en mogelijke verbeteringen in beeld moet brengen.

Het doel van deze sessie is derhalve tweeledig.

Enerzijds is het goed met alle betrokkenen te constateren wat er tot nu toe reeds is bereikt. Het zijn vaak kleine punten die als positief worden ervaren, waarvan het goed is deze aan te stippen. In een lang lopend proces dreigen deze kleine successen anders ondergesneeuwd te raken onder de lading aspecten die nog geregeld moeten worden.

Anderzijds bestaat de behoefte inzicht te krijgen in deze 'minder goed lopende' aspecten. Via de dienstkringplatforms komt reeds veel informatie boven tafel. Aan de andere kant lijkt het raadzaam om met alle betrokkenen naar het totale plaatje te kijken om daarmee tot gerichte acties te komen die tot verdere verbeteringen van IM moeten leiden. Welke problemen spelen waar en in welke omvang en kan hier op lokaal, regionaal of landelijk niveau door RWS, of andere betrokkenen iets aan gedaan worden.

In samenwerking met de 3 Regionale Directies heeft Traffic Test een manifestatie georganiseerd, waarin zowel het feestelijke tintje als het educatieve aspect zijn verweven. Dit rapport doet verslag van deze dag.

2. De manifestatie

2.1 De begeleidingsgroep

Door de opdrachtgevers is een begeleidingsgroep samengesteld die de manifestatie heeft voorbereid.

Deze begeleidingsgroep bestond uit de volgende personen:

- B.O.A. Weijgertze (RWS Limburg)
- W.E. Kneepkens (RWS Oost-Nederland)
- Th. Vink (RWS Oost-Nederland)
- J.C.M. Bastiaansen (RWS Noord-Brabant)
- B.A. de Hek (projectbureau Incident Management)
- R. van de Scheur (KLPD divisie Mobiliteit)
- J.T. Mellema (Traffic Test)
- E. Klem (Traffic Test)

2.2 Het programma

De manifestatie is gehouden op 24 maart 1999 te Molenhoek. Na een ontvangst met lunch heeft de heer Weijgertze de opening verricht.

Daarna heeft het hoofd van de hoofdafdeling Infrastructuur van Oost-Nederland, de heer Aalbersberg de deelnemers toegesproken.

De heer Aalbersberg schetste de achtergrond van IM. Uit onderzoek is destijds gebleken dat veel 'onverwachte' files worden veroorzaakt door incidenten en wegwerkzaamheden. Met de invoering van IM dienen deze laatste files in omvang te worden gereduceerd.

Proeven rondom Utrecht en pilots o.a. bij Valburg-Ewijk hebben de basis gelegd voor de 2 landelijke regelingen die nu zijn ingevoerd.

De heer Aalbersberg benadrukte het belang van een goed functionerend Incident Management voor Rijkswaterstaat en sprak vol lof over de tot nu bereikte resultaten, zowel bij de afhandeling van incidenten als in het overlegcircuit. De baten tonen een gunstige ontwikkeling, een globale schatting leidt tot een factor 1:10, terwijl nadere bestudering van de cijfers zelfs nog positievere resultaten laat zien.

Ook ging de heer Aalbersberg in op het belang van de evaluatie van de genomen maatregelen en de gemaakte afspraken. De heer Aalbersberg is van mening dat er nog best het een en ander te verbeteren valt.

Als aandachtspunten voor de workshop noemde de heer Aalbersberg:

- Kan het aantal vergeefse ritten worden verlaagd;
- RWS kent geen 24-uurs paraatheid. Dit zou voor IM wel moeten, maar wordt bij sommige dienstkringen als een zware belasting ervaren. Ook leidt dit tot het regelmatig 'te laat' arriveren van RWS bij incidenten buiten kantooruren.
- Grote ongevallen zouden op korte termijn met de betrokkenen moeten worden geëvalueerd.
- Het millenniumprobleem kan mogelijk problemen opleveren door overbezette communicatiekanalen en het uitvallen van verkeerssystemen. De communicatie tussen hulpverleners zou in elk geval geregeld moeten zijn.

Tot slot sprak de heer Aalbersberg de hoop uit dat de workshop resultaat zou mogen opleveren.

Het publiek is vervolgens getraakteerd op een theaterstuk waarin op ludieke wijze het succes van IM werd uitgebeeld. Het 'gevecht' tussen het "Filespook" en de "IM-manager" werd vooralsnog onbeslist na succesvol ingrijpen van de dagvoorzitter.

Na deze ontspannen activiteit is de groep opgesplitst in 10 kleine groepen. Elke groep heeft zich gedurende ca. 45 minuten gebogen over één van de 10 praktijkproblemen die zich tijdens de afhandeling van incidenten nog (te) regelmatig voordoen. Hoofdstuk 3 gaat hier nader op in.

Na een pauze waarin de begeleidingsgroep de resultaten van de workshops heeft verzameld, heeft de projectmanager van 'Wegen naar de Toekomst' de heer De Winter het gezelschap meegenomen naar verkeer en vervoer in 2030 en de mogelijke effecten op IM.

"Wegen naar de Toekomst" probeert op basis van een lange termijn perspectief op korte termijn innovatieve ideeën te testen in de praktijk.

Een aantal geschetste ontwikkelingen heeft mogelijk consequenties voor Incident Management. Zo zal Automatische Voertuiggeleiding (AVG) mogelijk tot minder incidenten leiden, maar zijn incidenten dan misschien omvangrijker van ernst en aard.

Een proef met dynamische markering kan voordelen opleveren voor IM. Met dynamische markering wordt de mogelijkheid gecreëerd om een 2-strooks rijbaan in de spits om te bouwen naar een 3-strooks rijbaan. De rijstroken zijn dan smaller maar de vluchtstrook blijft behouden. Bij incidenten kan ook een extra rijstrook worden vrijgemaakt om het verkeer toch een redelijke doorstroming te bieden.

Na deze blik op de toekomst heeft de heer Weijgertze kort de resultaten van de workshops gepresenteerd en ter behandeling doorgegeven aan de diverse IM-vertegenwoordigers, waarna mevrouw Van der Streek van het KLPD het afsluitende woord werd gegeven.

Zij toonde zich verheugd over de grote deelname en de enthousiaste medewerking van de aanwezigen. Zij constateerde dat de sessie van vandaag enige interessante ideeën heeft opgeleverd. Volgens mevrouw Van der Streek blijkt IM in een belangrijke behoefte te voorzien. Niet alleen tijdens de afhandeling van incidenten op straat, ook de overlegplatforms bewijzen een belangrijke dienst. Tot nu toe is veel energie gestoken in de melding van incidenten en de aanstufingsfase. Volgens het KLPD wordt het nu tijd de ogen te richten op de afhandeling waarbij vooral gelet wordt op de bevordering van de doorstroming. De politie en het Openbaar Ministerie denken ook na over de administratieve rol van de politie bij kleine verkeersongevallen, dat mogelijk effect kan hebben op IM. Dat het KLPD groot belang hecht aan IM blijkt o.a. aan het feit dat er een intern IM-overleg is gestart. Dit belang van IM is ook terug te vinden in het feit dat in de lesprogramma's van de opleidingsinstituten van zowel de politie, brandweer, ambulancediensten als Rijkswaterstaat een module Incident Management zal worden opgenomen.

Het aspect OEFENEN werd door mevrouw Van der Streek benadrukt. Naar haar mening zijn er in de regio goede ideeën ontplooid en liggen er kansen om de kwaliteit van de afhandeling op straat te verbeteren.

Voor mevrouw Van der Streek ligt IM goed op koers.

Na deze afronding heeft het gezelschap nog geruime tijd nagepraat over IM en alles wat daarbij komt kijken.

3. De workshops

3.1 Deelnemers

Vooraf zijn 167 personen uitgenodigd om deel te nemen aan de bijeenkomst. De meeste rechtstreeks, een aantal is op verzoek door collega's aangemeld. Het betreft hier medewerkers van Rijkswaterstaat en politie die ervaring hadden opgedaan met de Incident Management maatregelen.

Van 32 personen is of geen reactie ontvangen of men heeft te kennen gegeven niet aanwezig te kunnen zijn, dan wel een vervanger te zullen sturen.

Van de 135 aanmeldingen hebben zich 9 mensen in de laatste week laten weten dat zij door omstandigheden niet aanwezig konden zijn.

12 personen zijn zonder bericht niet aanwezig geweest tijdens de manifestatie.

In totaal hebben dus 114 personen deelgenomen aan de manifestatie, waarvan er 101 aan de workshops hebben deelgenomen.

Onder de resterende 13 personen bevonden zich de drie sprekers en de betrokken bij de organisatie.

Instantie	Aantal deelnemers
Brandweer	6
CPA	2
VBS-berger	7
Rijkswaterstaat	28
Voorzitters Rijkswaterstaat	10
KLPD	5
Regiopolitie	24
Meldkamers politie	10
Sti	3
ANWB	3
CMI/CMV	3
Organisatie	10
Sprekers	3
Totaal	114

Aan de deelnemers van de manifestatie is vooraf een probleem voorgelegd, met de bedoeling tijdens de workshop oplossingsrichtingen vast te stellen.

In de volgende paragrafen is per groep de opgegeven probleemstelling beschreven. Tevens is kort de uitkomst van de discussie samengevat en wordt afrondend aangegeven welke actie, door wie op welke termijn uitgevoerd moet worden.

3.1 Groep 1

Probleemstelling:

Uit de meldingen blijkt niet nauwkeurig op welke locatie het ongeval heeft plaatsgevonden en wat er exact aan de hand is. Hoe kan deze procedure worden verbeterd of zelfs waterdicht worden gemaakt?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
ANWB Wegenwachstation Lexmond	J.J.	Kloos
Brandweer Regio Stedendriehoek	H.	Weitenberg
KLPD Meldkamer	A.	Lenten
Regiopolitie Brabant Zuid-Oost, meldkamer	J.H.M.	Sanders
Regiopolitie Midden- en West-Brabant, District Breda, Bestuurlijke Zaken	F.	De Jonge
Regiopolitie Twente, District Noordwest Twente	P.	Van de Zouwen
Rijkswaterstaat DAS Nijmegen	H.C.	Puyker
Rijkswaterstaat DAS Eindhoven	Y.	De Vries
Rijkswaterstaat Dienstring Zwolle	H.	Otterman

Oplossingen:

- Er moeten nieuwe hectometerborden komen waarop naast het hectometer, tevens het wegnummer en een eenduidige richtingaanduiding staat vermeld. Deze nieuwe borden moeten versneld worden ingevoerd.
- Door Rijkswaterstaat is de 'Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek' (BPS) ontworpen. Hierin wordt aangegeven welke termen gehanteerd worden om exact de plaats van een onderwerp op de weg te kunnen aangeven. Het verdient de aanbeveling het BPS ook bij andere instanties te promoten.
- Communicatie naar de weggebruikers moet worden verbeterd. Door meer en beter met weggebruikers over dit probleem te communiceren, zal de waarde van de geleverde informatie toenemen.
- De kennis van automobilisten vergroten. De weggebruikervis onvoldoende op de hoogte van de informatie die hem langs de weg wordt aangeboden. Door de weggebruiker beter te informeren zal hij/zij beter in staat zijn waardevolle informatie door te geven.

Aanbeveling:

Activiteit	actiehouder	Termijn
Versneld invoeren vernieuwde hectometerborden	Projectbureau en dienstringhoofden	Vanaf medio 1999
Weggebruiker informeren over informatieborden langs de weg en nuttige informatie voor politie	Projectbureau	Najaar 1999

3.2 Groep 2

Probleemstelling:

Rijkswaterstaat kent geen 24-uursdienst, waardoor het enige tijd vergt alvorens RWS actief kan deelnemen aan het CTPI en voor een afzetting kan zorgen. Hoe kunnen we dit verbeteren?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
Regionale Brandweer N-O en N-Brabant	J.J.	Smits
KLPD Divisie Mobiliteit Afdeling Oost	S.	Nijland
Politie Brabant Noord	G.M.A.	Gludemans
Regio Politie Limburg Noord	A.B.M.	Karnebeek
Politie Regio Gelderland-Zuid, Afd. DOZ, bureau Verkeerstaken	H.	Dillerop
Bergingsbedrijf Van Amerongen	R.	De Jong
Rijkswaterstaat DAS Planken Wambuis	J.H.	Beks
Rijkswaterstaat Directie Limburg	B.L.M.	Van den Berg
Rijkswaterstaat Directie Limburg	N.	Oosthoek
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn	G.	Wassink
Rijkswaterstaat Dienstkring Venlo-Wegen	D.	Klaver

Oplossingen:

- De vraag wordt gesteld of de 24-uurs inzet van RWS altijd noodzakelijk is? De conclusie luidt dat wanneer een CTPI wordt gevormd RWS altijd ter plaatse moet zijn. Voor eenvoudige schadegevallen hoeft RWS niet direct ter plaatse te komen.
- Als een noodafzetting gewenst is dan moet deze op zeer korte termijn gerealiseerd kunnen worden (15 min).
- Een complete afzetting moet binnen 45 minuten door RWS op straat gezet kunnen worden.
- De verkeerscentrale vervult een belangrijke spilfunctie binnen de RWS-organisatie.

Aanbeveling:

Activiteit	Actiehouder	Termijn
Onderzoeken op welke wijze inzet van RWS, in CTPI, voor noodafzetting en voor complete afzetting aan wensen kan voldoen	Hoofden beheer regionale directies en dienstkringhoofden	Najaar 1999

3.3 Groep 3

Probleemstelling:

Agent van regiopolitie weet nagenoeg niets van IM-procedures en laat op eigen initiatief de autosnelweg afsluiten. Hoe kunnen we de bekendheid van IM onder alle betrokken instanties vergroten?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
Regionale Brandweer Twente	L.	Schapink
Ambulancezorg/CPA Zuid-Limburg GGD Westelijke Mijnstreek	H.	Gubbels
Politie Regio Gelderland-Zuid Meldkamer	C.H.	Theunissen
Regio Politie Brabant Z-O, Afdeling Deurne-Asten-Someren	H.A.	Albers
Politie Brabant Noord	S.	Zijlstra
Politie Regio Gelderland-Zuid Afd. DOZ, bureau Verkeerstaken	H.	Jansen
Direcks Berging Maastricht BV	R.H.E.G	Direcks
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen 's-Hertogenbosch	J.G.	Pijnappel
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Breda	P.	Boogaarts
Rijkswaterstaat Dienstkring Zwolle	J.A.	Westrik
Rijkswaterstaat Dienstkring Venlo-Wegen	F.	Rooymans

Oplossingen:

- Er blijkt nog steeds sprake te zijn van onbekendheid met IM op operationeel niveau.
- Ook blijkt nog onduidelijk te zijn wanneer IM van toepassing is
- De meldkamers dienen sturend te zijn
- Stelling: geen goed werkend IM zonder bekendheid met het doel van IM

Aanbeveling:

Activiteit	Actiehouder	Termijn
informatie over inhoud en doel van IM met zekere regelmaat herhalen	Projectbureau, regionale platforms	1999

3.4 Groep 4

Probleemstelling:

Er arriveren uiteindelijk 3 verschillende bergers op de autosnelweg, namelijk de berger van de vrachtwageneigenaar, de CMV-berger en de CMI-berger. Kunnen we dit optimaliseren en wie bepaalt uiteindelijk wie wat mag bergen.

Deelnemers:

Organisatie	Voor-letters	Naam
Regionale Brandweer Twente	R.	Lettinga
CMI	J.	Van Goor
KLPD Divisie Mobiliteit Afdeling Oost	H.	Bergers
Regio Politie Brabant Zuid-Oost	J.J.	De Mul
Regiopolitie Midden- en West-Brabant	C.A.M.	Jacobs
Van Rijswijk Expertise BV		Van Rijswijk
Firma Leerentveld en Zn.	A.	Leerentveld
Rijkswaterstaat Dienstkring Zwolle Hfd. Dienstkring	J.	Maring
Rijkswaterstaat Directie Limburg	H.	Ruber
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Breda	P.J.	Dekker
Rijkswaterstaat Dienstkring Wegen Hengelo	G.B.	Maathuis
Politie Regio Noord- en Oost-Gelderland	B.	Brummel

Oplossingen:

- CMI en CMV zijn aansturende partij voor bergers
- Bij grote inzet bepaalt CTPI
- 'gepaste inzet' bij grote bergingen
- werken conform afspraken LVR
- aanrijtijd STI; maak gebruik van communicatiemiddelen

Aanbeveling:

Activiteit	actiehouder	Termijn
Duidelijkheid scheppen in rol CMI/CMV (informerend of sturend)	Projectbureau en CMI/CMV	2 ^e helft 1999
Communicatiemogelijkheden met Sti vergroten (foto's via computer oversturen ter beoordeling)	Projectbureau en Sti	2 ^e helft 1999

3.5 Groep 5

Probleemstelling:

De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat kan een belangrijke rol vervullen. Ook in de communicatie tussen de meldkamers. Hoe zou deze rol eruit kunnen zien en hoe realiseren we dat?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
ANWB-Wegenwachstation Meldkamer	A.B.	Bakker
Regionale Brandweer Z-O	R.	Verhoeven
CPA Gewest Midden-Limburg		Valentijn
Korps Landelijke Politie Diensten Meldkamer	J.W.	Van Dalen
Regiopolitie Brabant-Noord Meldkamer	F.	Van Tuijl
Politie Regio Gelderland-Midden Verkeersongevallendienst	W.H.M.	Lorx
Houterman-Lent bv	P.	Houterman
RijkswaterstaatDAS Eindhoven	J.H.M.	Goossens
Rijkswaterstaat Hfd. Verkeerscentrale	L.	Verwater
Rijkswaterstaat DAS Planken Wambuis	H.	Vogelzang
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen St. Joost	D.	Prins

Oplossingen:

- Bezetting 24 uur
- Centraal aanspreekpunt voor RWS in regio
- Verkeersdeskundigheid vereist
- Geen coördinerende rol tussen meldkamers

Aanbeveling:

Activiteit	Actiehouder	Termijn
Elke verkeerscentrale dient 24 uur bemand te zijn	Verkeersmanager/ Dienstkringhoofd	Voor zomer 1999
De verkeerscentrale vervult een loketfunctie voor externe organisaties en schakelt eigen mensen in	Verkeersmanager/ Dienstkringhoofd	Najaar 1999

3.6 Groep 6

Probleemstelling:

Door de lading van de vrachtwagen ontstaat milieuschade. De politie vraagt aan een brandweer om de zaak op te ruimen en krijgt vervolgens de rekening (f 10.000), kan deze niet betalen en stuurt de rekening door naar RWS. Ook RWS betaalt niet. Naderhand krijgt RWS nog een extra rekening (f 30.000) voor het saneren van de berm omdat door onzorgvuldig handelen veel schade is ontstaan. Welke afspraken kunnen hierover gemaakt worden?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
KLPD Divisie Mobiliteit Afdeling Zuid-Oost	W.	Van Horen
Politie Regio Gelderland-Midden Meldkamer	R.H.N.J	Scholten
Regiopolitie Noord-Limburg Meldkamer	R.	Keizer
Politie Brabant Z-O	J.	Peters
Van Rijswijk Expertise BV	M.J.M.	Van den Boogaart
Kusters Takel- en Bergingsbedrijf BV	G.	De Brouwer
Rijkswaterstaat Dienstkring Wegen Hengelo	A.L.D.	Geerdink
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen St. Joost	F.A.	Verheyen
Rijkswaterstaat Dienstkring Wegen Hengelo	P.J.N	v.d. Laak
Rijkswaterstaat DAS Planken Wambuis	M.	Zwaan

Oplossingen:

- Juridische aspecten (nog) niet meegenomen
- Verbeterpunten:
 - ✓ Betere operationele inzet RWS
 - ✓ Doorvragen door meldkamer m.b.t. materie
 - ✓ Snellere inzet milieudeskundige (via berger?)
 - ✓ Verplichte evaluatie na zware berging
- RWS altijd betalende/verhalende partij ?

Aanbeveling:

Activiteit	Actiehouder	Termijn
Probleem nader uitwerken en voorgestelde oplossingen verder onderzoeken	Regionale directie, Projectbureau	Najaar 1999

3.7 Groep 7

Probleemstelling:

De rijbaan blijft onnodig lang volledig geblokkeerd doordat hulpverleners de voertuigen overal neerzetten. In principe zou al snel één rijstrook voor het verkeer vrijgemaakt kunnen worden. Ook het gebruik van blauwe en oranje lampen kan extra filevorming op de andere rijbaan veroorzaken of versterken. Hoe kunnen we dit in de praktijk verbeteren?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
ANWB Wegenwacht Zuid/Breda	P.G.A.	Horvers
KLPD Divisie Mobiliteit Afd. Noord-Oost	D.	Veenhoven
Politie Regio Gelderland-Zuid Afd. DOZ, bureau Verkeerstaken	T.A.R.	Dekkers
Regiopolitie Twente District Noordwest Twente	T.	Scheffer
Rijkswaterstaat Dienskring Venlo-Wegen	R.J.	Rosenboom
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn	R.H.	Krause
Rijkswaterstaat DAS Nijmegen	P.	Rijke
Politie Regio Noord- en Oost-Gelderland	W.	Kolkman
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen St. Joost		Hawinkels

Oplossingen:

- Bewustwording
- Opvoeden en evalueren
- Aandachtspunten binnen CTPI (RWS)
- Aandacht voor opzwaaien
- Bekendheid met methode Kusters

Aanbeveling:

Activiteit	actiehouder	Termijn
Vaststellen of methode Kusters oplossing biedt. Definitieve oplossing bepalen en communiceren en invoeren	Projectbureau	2 ^e helft 1999

3.8 Groep 8

Probleemstelling:

Lekkende dieselolie leidt tot ernstige schade aan het ZOAB. Diverse opruimingen leiden tot niets en uiteindelijk moet het wegdek vervangen worden (frezen en opnieuw asfalteren). Op welke wijze kan dit beslissingsproces worden versneld?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
Brandweer Nijmegen	J.	Dresen
Politie Regio Gelderland-Midden Unit Verkeer	H.	Scheper
Politie Regio Noord-Oost Gelderland	A.C.	Van Weelden
Regiopolitie M-W Brabant District Waalwijk	P.	v.d. Zanden
Van Rijswijk Expertise BV	B.	Ruygrok
Vorgers Autoberging	R.	Vorgers
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn	A.T.	Markerink
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn	W.	Vis
Rijkswaterstaat DAS Planken Wambuis	T.	Jansen

Oplossingen:

- Direct RWS informeren m.b.t. diesel/ZOAB
- RWS kan opteren voor zout als absorptiemiddel
- Waakvlamcontract ZOAB-reiniger
- In later stadium weg repareren

Aanbeveling:

Activiteit	actiehouder	Termijn
Onderzoeken of een procedure opgesteld kan worden die tot snel handelen bij diesel op ZOAB leidt	Dienstringhoofden RWS	1999

3.9 Groep 9

Probleemstelling:

De vorming van het CTPI verloopt nog niet optimaal. Er bestaat hier en daar enige weerstand tegen het gebruik van de groene hesjes. Een goed functionerend CTPI kan het gehele afhandelingsproces versnellen en derhalve een grote bijdrage aan een succesvol IM betekenen. Op welke wijze kan het functioneren van het CTPI worden geoptimaliseerd en ook gegarandeerd?

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
KLPD Divisie Mobiliteit Afdeling Oost	G.	Meijering
Regiopolitie Midden- en West-Brabant	H.H.	Broekhuizen
Regiopolitie M-W Brabant District Waalwijk	G.J.	Timmermans
Regiopolitie Twente	H.	Gelen
Wielsma Int. Autoservice	W.L.G.S.	Wielsma JR
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Breda	G.J.C.F.	Smulders
Rijkswaterstaat Dienstkring Wegen Hengelo	J.	Beltman
Rijkswaterstaat Dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn	E.	Lettink
Rijkswaterstaat DAS Planken Wambuis	H.	Jans

Oplossingen:

- Eerst aankomende instantie initieert het CTPI en spreekt anderen daarop aan

Aanbeveling:

Activiteit	Actiehouder	Termijn
Onderzoeken of een eenvoudige CTPI-oefening kan worden opgezet	Projectbureau	Najaar 1999

3.10 Groep 10

Probleemstelling:

In sommige gebieden kan het voorkomen dat het, door de lage KLPD-bezetting en de lagere prioriteit bij de regiopolitie voor eenvoudige ongevallen op autosnelwegen, lang duurt voordat de politie ter plaatse komt of zelfs helemaal niet komt. Hoe gaan we hiermee om en hoe lang laten we andere hulpverleners (CMI-berger) wachten.

Deelnemers:

Organisatie	Voorletters	Naam
Politie Limburg-Zuid Regionale Meldkamer	J.	Lemmen
Regiopolitie Brabant-Noord Meldkamer	B.	Muilwijk
Politie Regio Twente Meldkamer	F.	Leerkotte
Regio Politie Limburg Noord	J.	Weterings
Politie Regio Noord- en Oost-Gelderland	L.	Ijdo
Regiopolitie Twente District Noordwest Twente	B.	Feddes
Rijkswaterstaat Dienstring Autosnelwegen St. Joost	C.	Janssen
Rijkswaterstaat Dienstring Autosnelwegen Apeldoorn		Ijzer
Rijkswaterstaat Dienstring Autosnelwegen 's-Hertogenbosch	J.	Van Hulst

Oplossingen:

- Geen 'eenvoudige ongevallen' op autosnelwegen;
- In alle gevallen politie ter plaatse gewenst, vanwege:
 - ✓ Veiligheid;
 - ✓ Juridische aspecten;
 - ✓ Doorstroming;
- Procedure ontwikkelen voor die gevallen waarbij de politie niet snel ter plaatse komt.

Aanbeveling:

Activiteit	Actiehouder	Termijn
Procedure ontwikkelen voor die gevallen waarbij de politie niet snel ter plaatse komt.	Projectbureau, KLPD, regiopolitie en evt. OM	2 ^e helft 1999

Wanneer er nog tijd zou mogen resteren konden de groepen na 3 andere problemen onder handen nemen. Zover is het echter bij geen enkele groep gekomen.

- De dienstkringplatforms hebben onder andere tot taak de IM-maatregelen te evalueren en hebben daarom behoefte om na een groot incident snel over relevante gegevens te kunnen beschikken. Hoe kunnen ervaringen/resultaten snel(ler) ter beschikking worden gesteld.
- De STI kent een lange aanrijtijd (45 min) en komt vervolgens in de file terecht waardoor hij laat ter plaatse arriveert. Hoe kan de rol van de STI worden gegarandeerd?
- Voor het vrachtwagenincident wordt het CMV niet direct gewaarschuwd maar pas in 2^e instantie. Hoe kan een dergelijk belangrijk tijdverlies worden voorkomen?

4. Conclusies en aanbevelingen

Terugblikkend kan de manifestatie "IM op koers ..." als succesvol worden beschouwd. De belangstelling voor de manifestatie is groot gebleken en de betrokkenen hebben enthousiast deelgenomen aan de workshops. Naast de aanbevelingen die reeds in het vorige hoofdstuk zijn genoemd, kunnen enkele leerzame conclusies worden getrokken:

- De betrokkenheid van de brandweer en de ambulancedienst blijkt geringer dan bij de andere partijen. Van 9 brandweermensen is geen reactie ontvangen (6) of heeft men zich bij de eerste uitnodiging afgemeld (3). Van de ambulancedienst is van 5 diensten geen reactie ontvangen. Dit beeld doet zich ook in de verschillende platforms voor en heeft mogelijk te maken met de invloed die de genomen IM-regelingen hebben op het functioneren van deze 2 instanties. Voor het ambulancepersoneel kunnen we concluderen dat er nagenoeg niets is veranderd en hun betrokkenheid bij IM daardoor ook kleiner is. Ten aanzien van de brandweer lijkt alleen de uitbreiding van het CTPI en de grotere rol van RWS van wezenlijk belang.
- De tijd die beschikbaar was gesteld voor de discussie (de workshop) werd door velen als te kort ervaren. Door diverse instanties is aangegeven dat de behoefte bestaat over verschillende probleemstellingen verder te discussiëren. Mogelijk kunnen de onderwerpen ook in de afzonderlijke dienstkringplatforms nader worden uitgewerkt, omdat sommige problemen per dienstkring een eigen aanpak zullen kennen. Andere problemen verdienen apart de aandacht voor een nadere uitwerking.
- Het werken met gemixte groepen, zowel qua regio als qua betrokken instantie ervaart men als positief en leerzaam. Niet alle regio's zijn gelijk. Het begrip voor de problemen van andere instanties en andere regio's is hiermee vergroot.



Traffic Test by Instituut voor onderzoek
en beleidsadvisering op gebied van
verkeer en vervoer

Landjuweel 22
3905 PG Veenendaal
Telefoon: (0318) 52 87 87
Telefax: (0318) 54 11 30
E-mail: TT@traffictest.nl
Homepage: <http://www.traffictest.nl>

