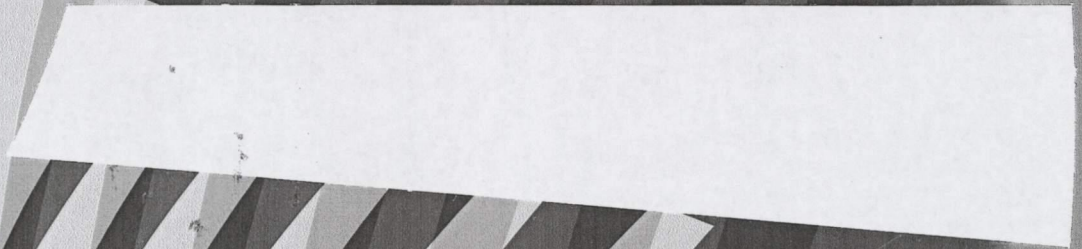
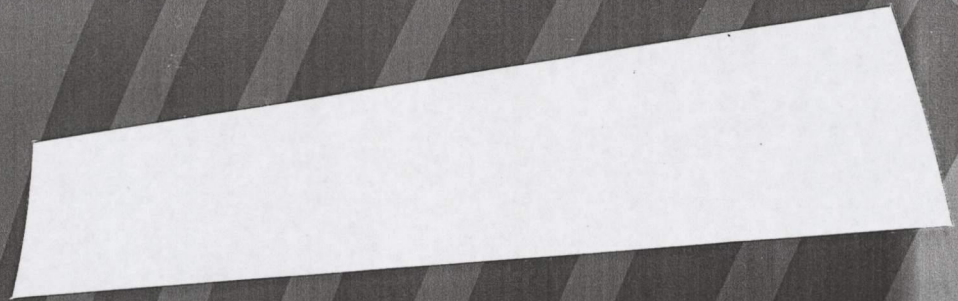




Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Brabant



Fk 153 NB



Incident Management Noord-Brabant

Plan van aanpak definitiefase

Afdeling beheer en verkeer (AIC)
's-Hertogenbosch, juni 1996

Incident Management Noord-Brabant

Plan van aanpak definitiefase



Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Achtergrond	3
1.2 Uitgangspunten	3
1.3 Aandachtspunten	3
1.4 Opstarten project	3
2 Plan van Aanpak definitiefase	5
2.1 Verzamelen basismateriaal	5
2.2 Projectgrenzen	5
2.3 Projecteisen	6
2.4 Opzetten projectplanning	6
2.5 Opzetten werkstructuur	6
2.6 Bezetting projectorganisatie	6
2.7 Communicatiestroom	6
2.8 Opstellen projectprogramma	6
2.9 Fase-resultaat	7
3 Beheersaspecten	8
3.1 Tijd	8
3.2 Financiën	9
3.3 Organisatie project	9
3.4 Kwaliteit	10
3.5 Informatie	10



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Rijkswaterstaat Noord-Brabant wil op korte termijn overgaan tot het inventariseren en daarna implementeren van Incident Management maatregelen (IM-maatregelen) binnen haar directie. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de resultaten van pilots die in o.a. Utrecht en Arnhem/Nijmegen worden/zijn gehouden. Tevens heeft de Hoofddirectie als doel om naar aanleiding van de presentatie van het rapport "File-arm Werken' binnen 2 jaar op ruime schaal IM-maatregelen te hebben gerealiseerd.

Hiervoor zijn naast de regio Utrecht ook de regio's Arnhem-Nijmegen, Amsterdam en Rotterdam als pilotgebieden aangewezen. De ervaringen die in deze pilotgebieden worden opgedaan kunnen door de andere regio's worden gebruikt om IM-maatregelen te implementeren.

1.2 Uitgangspunten

De binnen Rijkswaterstaat Noord-Brabant geïnstalleerde projectgroep heeft de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Incident Management is een geheel van maatregelen met als doel het beperken van het aantal voertuigverliesuren bij onverwachte gebeurtenissen die de capaciteit van de weg nadelig beïnvloeden.
- Een Incident Management-maatregel wordt toegepast indien er een reële verhouding bestaat tussen de kosten van de maatregel en het effect hiervan, waarbij gebruik wordt gemaakt van de ervaringen opgedaan door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) bij de IM-pilots elders in Nederland verricht.
- Incident Management wordt toegepast op rijkswegen, die op grond van soort en aantal ongevallen alsmede de verhouding intensiteit/capaciteit daarvoor in aanmerking komen.
- Incident Management wordt ingevoerd met behulp van de Handleiding Incident Management van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer d.d. januari 1995.

1.3 Aandachtspunten

- Opstellen van een per DAS toepasbaar en uitvoerbaar communicatieplan, passend binnen het landelijke communicatie-raamwerk;
- Organiseren van publiciteitscampagne(s) (landelijke ondersteuning en coördinatie bij opstellen draaiboek en materiaal);
- Vaststellen van de nul-situatie per wegvak van de te selecteren rijkswegen t.b.v. evaluatiedoelinden;
- Afstemmen van IM-activiteiten met de aangrenzende directies.

1.4 Opstarten project

De definitiefase is één van de fasen binnen het raamwerk van 'projectmatig werken'. Elke fase (eventueel gecombineerd) wordt afgesloten met een beslisdocument, op basis waarvan wordt besloten door te gaan met de volgende fase:



- initiatiefase (zie verslag bespreking Incident Management van 18 april 1995);
- definitiefase (2e beslisdocument);
- ontwerpfase (3e beslisdocument);
- voorbereidingsfase (4e beslisdocument);
- uitvoeringsfase (5e beslisdocument);
- nazorgfase.



2. Plan van Aanpak definitiefase

2.1 Verzamelen basismateriaal

■ Inventarisatie huidige situatie

We moeten vaststellen welke gegevens van de huidige situatie geïnterviewd moeten worden, met accent op de gevolgde procedures en gehanteerde werkwijzen. Daarbij maken we onderscheid in de verschillende fasen bij IM (zie ook handleiding Incident Management, AVV), namelijk:

- de incident-detectie of -meldingsfase;
- de verwerkingsfase;
- de afwikkelingsfase;
- de herstelfase.

Uitgangspunt bij de inventarisatie-werkzaamheden is dat er geen praktijkmetingen zullen worden verricht en er geen nieuw rekenmodel wordt gebouwd.

■ Inventarisatie en open analyse beleidskader

We moeten het relevante beleidskader inventariseren en analyseren. Hiervoor kan onder andere gebruik worden gemaakt van de recent verschenen "Filebrief" van de minister en het rapport "Filearm wegbeheer" van McKinsey. Mogelijk kan het verkeersbeheersingsplan van de directie Noord-Brabant gebruikt worden.

2.2 Projectgrenzen

■ Vaststellen reikwijdte van het projectresultaat

- Begrenzing betrokken beheersgebied

Van de betreffende DAS(sen) zullen de grenzen worden aangegeven.

Vanwege de relatie met aangrenzende gebieden kunnen de 'projectgrenzen' worden aangepast.

- Relatie betrokken beheersgebied met omgeving

In sommige gevallen kan het zinvol zijn het gebied uit te breiden vanwege de ligging van beheersgebieden van andere instanties (politie, berger etc, zie ook verslag 18 april 1995). Ook de relaties met de wegbeheerders van het onderliggend wegennet (provincie/gemeenten) moeten daarbij in ogenschouw worden genomen.

■ Vaststellen belanghebbenden

Er moet een adreslijst (contactpersonen, fax- en telefoonnummers) worden opgesteld van de diverse belanghebbenden bij IM-maatregelen (RWS (directie en DAS), politie (KLPD en regio), berger, CPA, brandweer, ANWB).

■ Vaststellen toepassingsgebied

Vastgesteld moet worden welke incidenten binnen het IM-pakket behoren (zie ook Handleiding Incident Management, AVV).

2.3 Projecteisen

■ Onderkennen van relevante randvoorwaarden met betrekking tot verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling, milieuhinder etc.

■ Het formeren van een platform voor belanghebbenden (politie, ANWB, bergers, CPA, brandweer etc). Het aansluiten bij bestaande, soortgelijke platforms moet hierbij overwogen worden.



De betrokken partijen zullen we moeten informeren over de ontwikkelingen. Deze groep kan per fase verschillen, aangezien sommige instanties in een fase actief zullen deelnemen aan het project terwijl zij in een andere fase in een belanghebbenden-groep zitting kunnen nemen.

2.4 Opzetten projectplanning

- Het bepalen van te onderscheiden activiteiten
Het totale project moet gezien de omvang en complexiteit worden opgeknipt in te onderscheiden activiteiten/fasen.
- Het leggen van onderlinge samenhang(en)
De relatie tussen de diverse activiteiten en de eventuele afhankelijkheid (kritische pad) moet in beeld worden gebracht.
- Het inschatten van de benodigde personele capaciteit
Voor de verschillende activiteiten moet een schatting worden gemaakt naar de benodigde personele capaciteit. Hierbij wordt zowel de interne (RWS) als de externe capaciteit bedoeld.
- Het inschatten van doorlooptijden
Van de verschillende activiteiten wordt de doorlooptijd aangegeven. In relatie met de onderlinge samenhang tussen activiteiten kan daarmee de totale doorlooptijd worden vastgesteld. Tevens kunnen daarbij kritieke momenten worden bepaald waaruit het eerder genoemde kritische pad kan worden afgeleid.

2.5 Opzetten werkstructuur

- Het opsplitsen in deelprojecten met een logische inhoud, samenhang en output.
De deelprojecten moeten gekoppeld zijn aan herkenbare en toetsbare mijlpalen.

2.6 Bezetting projectorganisatie

- Het nader bepalen van gewenste/mogelijke projectdeelnemers
Per fase wordt bepaald welke partijen deelnemen aan het project. Indien nodig kunnen alle partijen het totale traject doorlopen.
- Het leggen van contacten
De deelnemende partijen moeten worden benaderd en geïnformeerd over de plannen.

2.7 Communicatiestroom

- Het opstellen van een regionaal communicatieplan dat aansluit op het landelijke communicatie-raamwerk Incident Management.
Alle betrokken partijen (hangt onder andere af van welke maatregelen worden genomen) zullen geïnformeerd moeten worden over de implementatie van IM in Noord-Brabant. Dit geldt zowel intern als extern enerzijds als de direct en indirect betrokkenen anderzijds.

2.8 Opstellen projectprogramma (2e beslisdocument)



2.9 Fase-resultaat

- Aan het einde van de definitiefase (wanneer het plan van aanpak volledig is uitgevoerd) kan minimaal over het volgende resultaat worden beschikt:
 - een inventarisatie van het beleidskader Verkeer & Vervoer waarbinnen Incident Management een plaats inneemt;
 - een inventarisatie van de huidige situatie (afspraken, procedures, handswijzen) m.b.t. de incidentafhandeling in Noord-Brabant;
 - een (verkeerskundige) analyse waaruit volgt op welke locaties en met welke maatregelen IM in Noord-Brabant zinvol is (incl. kosten/baten afweging).
 - een afbakening van de reikwijdte van het projectresultaat in termen van:
 - begrenzing beheersgebieden
 - omgevingsrelaties
 - vaststelling belanghebbenden
 - vaststelling mee te nemen incident-typen;
 - een nadere definitie van de projecteisen m.b.t. :
 - de randvoorwaarden t.a.v. bereikbaarheid en leefbaarheid
 - het te formeren platform IM voor belanghebbenden;
 - een communicatieplan waarin staat aangegeven welke actoren op welke momenten en op welke wijzen worden betrokken bij het IM-project;
 - een projectplan voor de nog komende projectfasen o.a. bestaande uit :
 - een overzicht van activiteiten, relaties/samenhangen, kritische pad(en), capaciteiten en doorlooptijden
 - een raming van de benodigde financiële middelen per activiteit
 - een werkstructuur in deelprojecten voorzien van mijlpalen
 - een opzet voor de in te stellen projectorganisatie (zowel in- als extern).



3. Beheersaspecten

3.1 Tijd

Als startdatum van de definitiefase (goedkeuring Plan van Aanpak definitiefase door hoofd AI) wordt uitgegaan van uiterlijk 1 juli 1996.

De doorlooptijd van start definitiefase tot einde uitvoeringsfase is gepland op maximaal 12 maanden:

- start definitiefase : 1 juli 1996;
- einde definitiefase : 30 september 1996;
- start ontwerp- en voorbereidingsfase : 1 oktober 1996.
- einde ontwerp- en voorbereidingsfase : 31 december 1996
- start uitvoeringsfase : 1 januari 1997.
- einde uitvoeringsfase : 1 juli 1997.

Aan het einde van de uitvoeringsfase zal Incident Management de projectstatus verliezen en overgaan in een continue en dynamische activiteit.

Benodigde personele capaciteit t.b.v. definitiefase:

- R. Wilderom, (AIC) : 1 dag
- B. Dodemont, (AIC) : 12 dagen
- H. van der Veeke, DAS Eindhoven : 3 dagen
- H. Goossens, DAS Den Bosch : 3 dagen
- K. de Bruijn, DAS Breda : 3 dagen
- T. Smits, (RBR) : 3 dagen

25 dagen

Bij deze capaciteitsinschatting voor de definitiefase is er vanuitgegaan dat de werkzaamheden uitbesteed worden aan een adviesbureau. De aangegeven capaciteit is in dat perspectief met name benodigd voor begeleiding, toetsing, discussie en overleg.

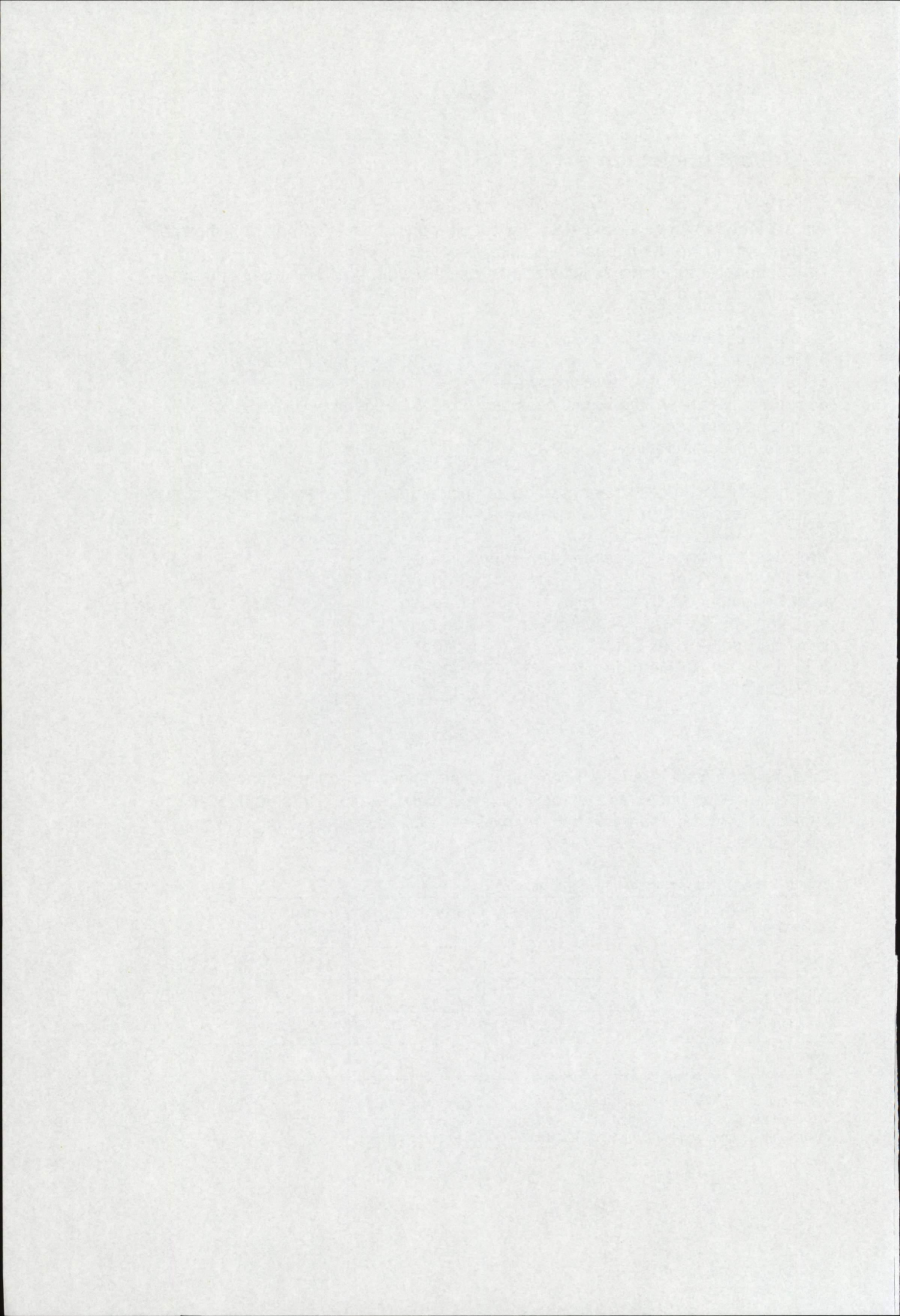
Inzet in mensweken per projectfase (grof geschat)

partijen projectfasen	RWS	AVV	Extern	Overige partijen
definitie ¹⁾	5	1	4	p.m.
ontwerp ²⁾	5	1	3	p.m.
voorbereiding ²⁾	5	1	3	p.m.
uitvoering ³⁾	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

1) Uitgaande van 4 vergaderingen van 0,5 dag met 0,5 dag voorbereiding.

2) Uitgaande van 3 vergaderingen van 0,5 dag met 0,5 dag voorbereiding.

3) Uitgaande van 2 vergaderingen van 0,5 dag met 0,5 dag voorbereiding.





Van de RWS-deelnemers aan het project zal worden gevraagd de eigen inzet (naar projectfase en activiteit) bij te houden ter informatie van de opdrachtnemer. Per kwartaal zal een voortgangscontrole worden uitgevoerd.

3.2 Financiën

Menskosten RWS-personeel:

- definitiefase : f 30.000 (5*5*8*140)
- ontwerp- t/m voorbereidingsfase : f 60.000
- Uitvoeringskosten voor rekening RWS : f PM (vast te stellen na ontwerpfase).

Deze kosten zijn exclusief de kosten die gemoeid zijn met de eventuele implementatie in 1996 van IM-maatregelen die op basis van de resultaten van de landelijke pilots door de Hoofddirectie worden voorgesteld.

Kosten project-uitbesteding in de definitiefase : f 35.000.

Kosten ontwerp- en voorbereidingsfase : f 45.000.

De kosten voor Incident Managementmaatregelen worden gefinancierd uit het 'benuttingsartikel' (artikelonderdeel 55.01.U.01.02, plan 9484).

3.3 Organisatie project

Opdrachtgever van Incident Management is het Hoofd AI van Rijkswaterstaat Noord-Brabant, waarbij het Hoofd AIC (dhr. Wilderom) gedelegeerd opdrachtgever is.

Opdrachtnemer worden de hoofden van de 3 DAS'sen.

De ingestelde begeleidingsgroep bestaat uit:

- B. Dodemont, directie Noord-Brabant (AIC), overall projectleider IM
- D. Heyse, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), adviseur IM algemeen
- H. van der Veeke, DAS Eindhoven (AIE), projectleider IM Eindhoven
- H. Goossens, DAS 's-Hertogenbosch (AID), projectleider IM Den Bosch
- K. de Bruijn, DAS Breda (AIB), projectleider IM Breda
- T. Smits, directie Noord-Brabant (RBR), adviseur juridische zaken

Per DAS wordt een projectgroep gevormd. In dit platform hebben bij voorkeur zitting:

- de DAS (projectleider / begeleidingsgroeplid);
- Politie - KLPD en regionaal;
- ANWB Wegenwacht;
- Vereniging van Bergingspecialisten (VBS);
- Brandweer;
- Centrale Post Ambulancevervoer;
- Overige hulpverleners.

De opdrachtnemer is in overleg met de opdrachtgever bevoegd de samenstelling van de projectorganisatie te wijzigen en werkgroepen in het leven te roepen.

Het op te stellen conceptplan 'Incident Management DAS ...' (3x) wordt ter commentaar aan de overkoepelende organisaties van belanghebbenden voorgelegd. Na verwerking van het commentaar wordt het ter goedkeuring



voorgelegd aan de opdrachtgever. Deze geeft bij zijn besluitvorming aan in hoeverre hij rekening heeft gehouden met eventueel verkregen op- en aanmerkingen.

3.4 Kwaliteit

Het bijeen brengen van alle betrokken relevante partijen eventueel met ervaringen elders moet een goede kwaliteit garanderen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van landelijke regelingen en resultaten van pilots en wordt een IM-plan opgesteld.

3.5 Informatie

Belangrijke tussentijdse wijzigingen/afwijkingen van het projectplan wordt door de opdrachtnemer voorgelegd aan de opdrachtgever.

Bij de overkoepelende organisaties van belanghebbenden worden, voor zover zij geen zitting hebben in het projectteam, wensen en gemaakte afspraken geïnterpreteerd. Zij worden via toezending van door de opdrachtgever geaccordeerde beslisdocumenten op de hoogte gehouden over de voortgang van het project.

Gedurende het gehele project wordt een actuele literatuurlijst met geraadpleegde literatuur/informatiebronnen bijgehouden.



Project: Plan van Aanpak Implementatie Incident Management maatregelen	
Beslisdocument definitiefase	definitieve versie
	datum: 25 juni 1996

Bestemd voor gedelegeerd opdrachtnemer : ing. R. Wilderom, hoofd AIC

Met verzoek om opdracht,

Akkoord

:

Datum

:

26/6/96

's-Hertogenbosch, 25 juni 1996.

