

Calamiteitenplan op maat

**Maatregelen Incident Management Spitsstrook A1
Hoevelaken - Barneveld**

maandag 4 oktober 2004

Inhoudsopgave

.....

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
2 Algemeen	4
2.1 Uitgangspunten	4
2.2 Betrokken hulpdiensten	4
2.3 Vigerende incidenten- en rampenbestrijdingsplannen in de regio	4
2.4 Leeswijzer	4
3 Landelijke regeling Incident Management	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Fasen	6
4 Verkeerssituatie wegvak	7
4.1 Verkeerssituatie zonder en met spitsstrook	7
4.2 Bestaande maatregelen	7
4.3 Basismaatregelen	7
5 Incident Management gedurende de openstelling van de spitsstroken	10
5.1 Risico-inventarisatie	10
5.1.1 Detectiefase	10
5.1.2 Alarmeringsfase	10
5.1.3 Aanrijdfase	10
5.1.4 Afhandelingsfase	11
5.1.5 Normalisatiefase	11
5.2 Conclusie	11
6 Aanvullende maatregelen	12
6.1 Scenario's	12
6.2 Incident Management per IM-fase; aanvullende maatregelen	13
6.2.1 Detectie- en alarmeringsfase	13
6.2.2 Aanrijdfase	14
6.2.3 Afhandelingsfase	15
6.2.4 Normalisatiefase	16
7 Standaard protocollen voor het operationele proces	17
8 Bereikbaarheidskaarten	18
9 Het informeren van de weggebruiker	19
Literatuurlijst	22

1 Inleiding

Op de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld wordt een spitsstrook in gebruik genomen. De aanpassing van het wegvak heeft betrekking op het weggedeelte van km 46,4 tot km 54,3. Deze spitsstrook dient om de bestaande fileproblematiek te reduceren. In principe kan de spitsstrook elk moment van de dag worden geopend, zodra een intensiteit van meer dan 3000 voertuigen per uur wordt bereikt. De spitsstrook wordt weer gesloten wanneer de intensiteit onder de 3000 voertuigen per uur komt.

Het doel van het calamiteitenplan op maat is de negatieve gevolgen van incidenten op de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk te beperken en tevens de hulpdiensten in staat te stellen op een zo veilig en adequaat mogelijke wijze hun taken uit te voeren. Onder incidenten wordt in dit verband verstaan alle onverwachte gebeurtenissen die de vlotte doorstroming van het verkeer belemmeren.

In het calamiteitenplan op maat wordt een beschrijving gegeven van het Incident Management tijdens de openstelling van de spitsstrook. De verschillende hulpdiensten vervullen een belangrijke rol bij de uitvoering van Incident Management. Voor de perioden van openstelling van de spitsstrook is met betrekking tot Incident Management in overleg met de hulpdiensten een aantal fysieke, organisatorische en communicatie maatregelen ingesteld. Deze maatregelen zijn beschreven in dit calamiteitenplan op maat. Dit plan gaat niet in detail in op de diverse regionale incidentbestrijdingsplannen van de verschillende hulpverlenende instanties. Incidenten buiten de rijkswegen blijven buiten beschouwing.

2 Algemeen

2.1 Uitgangspunten

Incidentenbestrijding geschiedt vanuit de algemeen bekende, vastgelegde en landelijk toegepaste regelingen en procedures inzake Incident Management (IM). Uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder zich uitstrekt tot maatregelen die hij binnen zijn vermogen kan nemen voor het ondersteunen van de hulpdiensten ten behoeve van:

- het beveiligen van de incidentlocatie;
- het bereikbaar maken van de incidentlocatie;
- het verlenen van vrije doorgang voor spoedtransporten van de ambulancedienst.

Voor de wijze van bestrijden van incidenten maakt het in principe geen verschil of een autosnelweglocatie wel of niet voorzien is van een, tot spitsstrook om te bouwen, vluchtstrook. De situatie dat de vluchtstrook wordt gebruikt als rijstrook levert uit het oogpunt van IM wel een bijzondere situatie op. Daarom is in overleg met de hulpdiensten nagegaan of en, zo ja, welke aanvullende IM-maatregelen genomen moeten worden voor het onderhavige wegvak. Dit calamiteitenplan op maat beschrijft de te nemen maatregelen.

2.2 Betrokken hulpdiensten

Dit calamiteitenplan op maat is tot stand gekomen na overleg met de volgende hulpdiensten:

- Regiopolitie Gelderland Midden (dhr. Turk, dhr. Witmer)
- Brandweer Barneveld (dhr. Olsder), Amersfoort (dhr. Van Geest) en Regio Gelderland Midden (dhr. Van Gerven).
- KLPD Unit Wolfheze en Unit Driebergen (dhr. Mulder)
- GHOR (dhr. Steenveld)
- VHD (verzekeraarshulpdienst/meldkamer IM)
- Hulpverlening Gelderland midden (dhr. Van het Hof)
- ANWB (dhr. Middag)
- Berger
- VCNON (dhr. Wit)
- Rijkswaterstaat DAS Apeldoorn (dhr. Wassink)
- Rijkswaterstaat Directie Utrecht (dhr. Tils)

2.3 Vigerende incidenten- en rampenbestrijdingsplannen in de regio

Op het onderhavige wegvak zijn twee regionale incident- en rampenbestrijdingsplannen met betrekking tot de tankstations aan noord- en zuidzijde van kracht.

2.4 Leeswijzer

Het calamiteitenplan is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de verschillende fasen van het IM beschreven. In hoofdstuk 4 worden achtereenvolgens beschreven de verkeerssituatie, de bestaande maatregelen en de nog te nemen basismaatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hoofdstuk 5 beschrijft per fase de eventuele consequenties voor IM bij een opengestelde spitsstrook. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het IM bij opengestelde spitsstrook en de in dat kader te nemen

aanvullende IM-maatregelen. Tot slot behandelen hoofdstukken 7, 8 en 9 de overige aspecten.

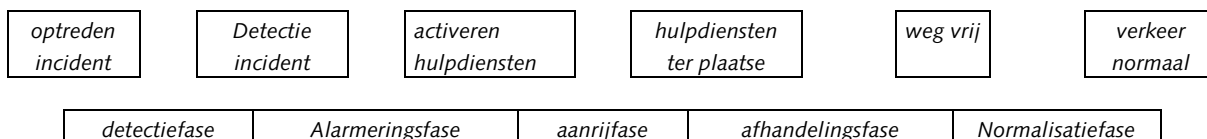
3 Landelijke regeling Incident Management

3.1 Inleiding

Incident Management is een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, hulpdiensten en de verzekeraars. Het doel van IM is een zo snel en veilig mogelijke afhandeling van een incident na detectie.

3.2 Fasen

De procedure bij IM kent een aantal fases:



Figuur 1: fasen Incident Management

Deze fasen behelzen het volgende.

Detectiefase: er wordt een incident gemeld bij de Gemeenschappelijke Meldkamer van de Regiopolitie met Brandweer en CPA, of bij de meldkamer van het KLPD op 112 door middel van een mobiele telefoon. Ook is mogelijk dat een incident door de regionale verkeerscentrale wordt opgemerkt. Het incident wordt vervolgens bij de Gemeenschappelijke Meldkamer gemeld.

Alarmeringsfase: de meldkamer alarmeert de hulpdiensten. Bij melding van een incident met uitsluitend materiële schade worden alleen de politie en de wegbeheerder gealarmeerd. Indien sprake is van (dreiging van) brand en/of vrijkomen van gevaarlijke stoffen worden ook de ambulance en de brandweer gealarmeerd.

Aanrijdfase: de hulpdiensten begeven zich na de alarmering op weg naar het incident conform regionale vigerende incident- en rampenbestrijdingsplannen.

Afhandelingsfase: door de hulpdiensten wordt actie ondernomen om het incident af te handelen.

Normalisatiefase: de weg wordt na afhandeling van het incident weer vrij gegeven voor het verkeer.

4 Verkeerssituatie wegvak

4.1 Verkeerssituatie zonder en met spitsstrook

De spitsstrook ligt in het verlengde van de projecten op de A28. Daar wordt een spitsstrook aangelegd tussen Rijsweerd en Leusden Zuid en een plusstrook op de rondweg Amersfoort met een voortzetting tot op de A1. Deze plusstrook sluit aan op de spitsstrook die in dit plan besproken wordt. In dit calamiteitenplan op maat wordt voor de maatregelen en benadering aangesloten bij de ontwikkelingen op deze trajecten.

In de situatie zonder spitsstrook bestaat de A1 uit 2x2 rijstroken, met een vluchtstrook. In de nieuwe situatie zal de vluchtstrook aan de zuidzijde tevens de functie van spitsstrook kunnen vervullen. De spitsstrook start vlak na de aansluiting "Hoevelaken" nabij km 46,4, waar de parallelbaan invoegt op de hoofdrijbaan. De spitsstrook loopt tot vlak voor de aansluiting "Barneveld" nabij km 54,3, waar zij overgaat in de uitvoegstrook naar de A30. Op het traject zijn geen aansluitingen. Wel ligt de verzorgingsplaats Palmpol op het traject. De spitsstrook passeert de verzorgingsplaats. De spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn loopt het eerste gedeelte van het traject op korte afstand parallel ten zuiden van de rijbaan. Voor de verzorgingsplaats (ca. km 52,0) wijkt de spoorlijn af en ligt er een weg tussen rijbaan en spoorbaan. Over het gehele traject ligt een sloot langs de rijbaan.

Over het traject zijn drie doorsteken in de middenberm ten behoeve van werk in uitvoering aanwezig (bij km.46,6 – 46,8, km. 50,4 – 50,6 en km 53,9 - 54,1). Ter hoogte van de doorsteken is de middenberm verhard.

Het spitsstrook dwarsprofiel leidt, onder handhaving van de bestaande verhardingsbreedte van 12,20 (tussen km 46,4 en km 50,6) respectievelijk 11,50 (tussen km 50,6 en km 54,0), tot de volgende maatvoering: een breedte van minimaal 3,35 meter voor de linkerrijstrook, 3,50 meter voor de middelste rijstrook en 3,50 meter voor de rechterrijstrook (spitsstrook/vluchtstrook).

Wellicht zou gezien kunnen worden of het zinvol is het vervoer van gevaarlijke stoffen in de spitsperiode verder te reguleren. Dit speelt echter op nationaal niveau en kan niet in een calamiteitenplan geregeld worden.

4.2 Bestaande maatregelen

Het onderhavige wegvak is voorzien van rijstrooksignalering met bijbehorende detectielussen. De detectielussen met bijbehorende software zorgen ervoor dat als er een file ontstaat, aan de automobilist lagere maximumsnelheden getoond worden. Het systeem is niet ingericht op detectie van incidenten en de alarmering van de hulpdiensten.

4.3 Basismaatregelen

In verband met de wegaanpassing en openstelling van de spitsstrook worden in overeenstemming met het AVV advies Veiligheid Spitsstroken, Plusstroken en bufferstroken, september 2003 – in aanvulling op de bestaande maatregelen – voor het wegvak de volgende basismaatregelen getroffen:

- Cameradetectie;
- Openbare verlichting;
- Detectiesysteem voor langzaam rijdende voertuigen;

- Pechhavens (voorzien van praatpalen);
- Snelheidsreductie gedurende de openstelling van de spitsstrook;
- Inhaalverbod voor vrachtwagens gedurende de openstelling van de spitsstrook;
- Schouwen voor en bewaking gedurende openstelling;
- Spitsrijden
- Plaatsing van bebording en bewegwijzering op hoogte.

Voorname maatregelen behelzen het volgende:

- *Cameradetectie;*

Hiertoe worden op het tracé in de zijberm camera's geïnstalleerd. Met deze camera's wordt de spitsstrook voor opening geschoond en kunnen incidenten vanuit de VCNON waargenomen, beoordeeld en doorgegeven worden.

- *openbare verlichting;*

Langs het wegvak wordt openbare verlichting geplaatst. Deze is ingeschakeld gedurende het in gebruik zijn van de spitsstrook, alsmede vlak daarvoor ten behoeve van het schouwen.

- *detectiesysteem voor langzaam rijdende voertuigen;*

Bij dit systeem worden middels lussen in het wegdek ernstige verstoringen van de verkeersstroom gedetecteerd. Het huidige verkeerssignaalingsysteem MTM 2 is met een aantal aanpassingen voor dit doel te gebruiken. De wegverkeersleider wordt middels dit systeem snel geïnformeerd. Hij alarmeert de hulpdiensten en neemt snel de nodige maatregelen voor het beveiligen van een incidentlocatie en het overige verkeer en voor het zeker stellen van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

- *vluchthavens, inclusief praatpalen;*

Omdat dat de vluchstrook tijdens de spits in gebruik is als rijstrook moet de weggebruiker met pech gebruik kunnen maken van een andere "vluchtmogelijkheid". Hiertoe worden om de ca. 1000 m vluchthavens gerealiseerd. Iedere vluchthaven wordt voorzien van een praatpaal.

- *snelheidsreductie gedurende de openstelling van de spitsstrook;*

Gedurende de periode waarin de spitsstrook is geopend, wordt op het gehele wegvak de maximumsnelheid verlaagd van 120 km/u naar 100 km/u. Deze maximumsnelheid wordt kenbaar gemaakt middels dynamische wisselborden.

- *inhaalverbod vrachtwagens;*

Het inhaalverbod voor vrachtwagens is op het betreffende wegvak al geldig van 6.00 tot 19.00 uur op werkdagen. Als de spitsstrook buiten deze periode wordt geopend, zal het inhaalverbod ook geldig zijn. Dit wordt aangegeven met dynamische wisselborden.

- *schouwen voor en bewaking gedurende openstelling;*

De operator in de verkeerscentrale moet zekerheid hebben dat er geen obstakels op de spitsstrook aanwezig zijn die een gevaar kunnen vormen voor rijdend verkeer voordat hij tot openstelling kan overgaan. Daarvoor zal een schouwing van de spitsstrook met camera's plaatsvinden.

- *spitsrijden*

Binnen de roosterdiensten van de DAS Apeldoorn wordt rekening gehouden met het zogenaamde "spitsrijden" tijdens de openstelling van de spitsstrook. Dit betekent dat in de spitsperiode extra aandacht is voor dit wegvak, door de aanwezigheid in de omgeving van inspecteurs van RWS. Er zal geregeld worden gepatrouilleerd of er wordt ten opzichte van de spitsstrook een

strategische positie ingenomen. Van hieruit kan snelle hulpverlening door medewerkers van RWS tot stand komen.

- *plaatsing van bebording en bewegwijzering op hoogte.*

De bestaande bewegwijzering wordt op enkele locaties binnen het onderhavige wegvak aangepast aan de nieuw ontstane situatie. Deze aanpassingen bestaan uit verplaatsing en gedeeltelijke vervanging van vaste elementen door wisselbewegwijzering. De essentiële bebording zal hoog worden geplaatst zodat de zichtbaarheid ook bij in gebruik zijnde spitsstrook optimaal is.

5 Incident Management gedurende de openstelling van de spitsstroken

5.1 Risico-inventarisatie

De in hoofdstuk 3 beschreven IM-fasen, als samengevat in de figuur onder 3.2, blijven tijdens de openstelling van de spitsstrook ook gelden. In dit hoofdstuk wordt per fase geïnventariseerd welke risico's de aanleg van spitsstroken voor de betreffende fase kan inhouden.

5.1.1 Detectiefase

Het gebruik van de spitsstrook als zodanig brengt geen negatieve gevolgen voor de detectiefase met zich. Snelle detectie is echter van groot belang, met name voor pechgevallen, omdat bij een in werking gestelde spitsstrook een vluchtstrook ontbreekt. Als snel duidelijk is dat en waar een incident heeft plaatsgevonden zal de spitsstrook in de meeste gevallen tijdig leeggemaakt kunnen worden, zodat de hulpdiensten over de vluchtstrook ongehinderd de plaats van het incident kunnen bereiken.

5.1.2 Alarmeringsfase

Het gebruik van de spitsstrook als zodanig brengt geen negatieve gevolgen voor de alarmeringsfase met zich. Een snelle en nauwkeurige alarmering van de hulpdiensten leidt echter wel tot het sneller beveiligen en bereiken van incidenten.

5.1.3 Aanrijdfase

Het gebruik van spitsstroken kan leiden tot potentiële problemen voor de hulpdiensten in de aanrijdfase.

Het belang van een korte aanrijdfase 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 escalatie bij ernstige ongevallen: met name de aanrijdtijd 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.

Bij een opengestelde spitsstrook kan de aanrijdtijd van hulpdiensten naar incidenten onder druk komen te staan. Hierbij is aanrijdtijd gedefinieerd als de tijd tussen de melding van het incident bij de hulpdienst en de eerste aankomst van de hulpdienst bij het incident. Wanneer de spitsstrook niet tijdig leeggemaakt kan worden, kunnen de hulpdiensten hinder ondervinden van de spitsstrook bij het aanrijden naar incidenten op het weggedeelte van de spitsstrook of op stroomafwaarts gelegen wegvakken. Dit kan met name gebeuren wanneer bij een geopende spitsstrook filevorming optreedt.

5.1.4 Afhandelingsfase

In het algemeen leidt het gebruik van de spitsstrook niet tot negatieve gevolgen voor de afhandelingsfase. Wanneer de spitsstrook is vrijgemaakt voor de hulpdiensten, ontstaat een situatie die vergelijkbaar is met de situatie waarin een vluchtstrook aanwezig is. Enkele basismaatregelen, als beschreven in paragraaf 4.2, kunnen positief bijdragen aan een snellere en veilige afhandeling van een incident. Daarom mag worden aangenomen dat de daadwerkelijke afhandeling niet nadelig wordt beïnvloed door de aanwezigheid van een spitsstrook. Wel is mogelijk dat de hulpdiensten na vertrek van de incidentlocatie worden gehinderd door stroomafwaarts optredende congestie.

5.1.5 Normalisatiefase

Het gebruik van de spitsstrook leidt niet tot negatieve gevolgen voor de normalisatiefase. De normalisatiefase is de tijd, die het verkeer nodig heeft om zich zodanig te gaan gedragen, zoals in de beoogde situatie gewenst is. Nadat de weg weer is vrijgegeven voor het verkeer mag worden aangenomen dat de normalisatiefase niet nadelig zal worden beïnvloed. Een opengestelde spitsstrook heeft juist een positief effect op de doorstroming.

5.2 Conclusie

Uit het bovenstaande kan worden afgeleid dat de negatieve gevolgen zich voornamelijk concentreren op de aanrijdfase. Daarnaast is een snelle detectie en alarmering van het incident van belang. Voorts dient aandacht te worden besteed aan de afhandelingsfase in de situatie dat stroomafwaarts congestie op de spitsstrook optreedt.

6 Aanvullende maatregelen

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 dit hoofdstuk wordt aan de hand van de relevante scenario's per IM-fase ingegaan op de met het oog op de openstelling van de spitsstrook eventueel te nemen aanvullende IM-maatregelen.

6.1 Scenario's

Om te kunnen bepalen welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn gaat dit calamiteitenplan op maat uit van situaties die zich in de praktijk kunnen voordoen. De hieronder in figuur 3 genoemde situaties worden onderscheiden. In deze figuur worden twee assen geïdentificeerd, te weten een as die weergeeft wat de verkeerssituatie is en een as die de aard van het incident weergeeft.

	Letsel, brand of bedreiging van de omgeving (LBB)	Pech of uitsluitend materiële schade (UMS)
Voldoende doorstroming om de spitsstrook tijdig vrij te maken	I	III
Onvoldoende doorstroming om de spitsstrook tijdig vrij te maken	II	IV

figuur 3: IM scenario's

- I. Voldoende doorstroming, LBB
- II. Voldoende doorstroming, UMS
- III. Onvoldoende doorstroming, LBB
- IV. Onvoldoende doorstroming, UMS

De verkeerssituatie bepaalt of de spitsstrook tijdig vrijgemaakt kan worden. Tijdig betekent hier dat de vluchtstrook ongehinderd door de hulpdiensten gebruikt moet kunnen worden op het moment dat zij de rijksweg opkomen. Bij voldoende doorstroming kan het verkeer invoegen op de rijstroken naast 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 en bedreiging van de omgeving (LBB) is hulpverlening vereist door politie, brandweer, ambulance en berger. Bedreiging van de omgeving kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. De noodzaak tot snelle hulpverlening wordt hier met name bepaald door het risico voor de slachtoffers of voor de omgeving. Bij pech of uitsluitend materiële schade (UMS) is hulpverlening noodzakelijk door een berger, politie en Rijkswaterstaat. De noodzaak tot snelle hulpverlening wordt hier met name bepaald door de kans op secundaire ongevallen.

6.2 Incident Management per IM-fase; aanvullende maatregelen

6.2.1 Detectie- en alarmeringsfase

Bestaande situatie

In de bestaande situatie vindt detectie plaats door een melding van een incident bij de Gemeenschappelijke Meldkamer van de Regiopolitie, Brandweer en CPA. Ook kan een melding binnenkomen bij de meldkamer van het KLPD op het noodnummer 112. Daarnaast kan een vertraging in de snelheid van verkeer op een baanvak, hetgeen kan duiden op een incident door (elektronische) detectiesystemen worden gedetecteerd door de regionale verkeerscentrale. Deze gegevens worden vaak gebruikt ter verificatie van andere meldingen. Dit wordt vervolgens bij de Gemeenschappelijke Meldkamer gemeld. Ten behoeve van de precieze locatiebepaling van het incident kan de melding van de verkeerscentrale bij de meldkamer worden vergeleken met meldingen die langs andere weg zijn binnengekomen. Deze precieze locatiebepaling heeft een positief effect op de incidentbestrijding.

Met spitsstrook

Met de aanleg van de spitsstrook wordt een aantal basismaatregelen (zoals beschreven in paragraaf 4.3) getroffen. De basismaatregelen voor de detectie- en alarmeringsfase zijn in de vier scenario's gelijk.

Er wordt op de spitsstrook een detectiesysteem voor langzaam rijdende voertuigen aangebracht. Dat detectiesysteem wordt door de regionale verkeerscentrale bestuurd. Daarnaast worden camera's aangebracht met behulp waarvan het wegvak door de regionale verkeerscentrale kan worden geschouwd en bewaakt. Ook wordt er openbare verlichting aangelegd op het traject. Dit vergroot de verkeersveiligheid als de spitsstrook geopend is en vergemakkelijkt het werk voor de hulpdiensten. Eventueel zouden de camerabeelden ook naar de gemeenschappelijke meldkamer gebracht kunnen worden. Hierover zullen separaat afspraken gemaakt worden.

Met behulp van het detectiesysteem en de camera's zal veel eerder dan in de bestaande situatie duidelijk worden of zich een incident voordoet, waar dat precies is en van welke aard het incident is. Hulpdiensten kunnen hierdoor effectiever reageren op de melding van een incident. Dit voordeel bestaat niet alleen in de periode dat de spitsstrook geopend is, maar ook wanneer deze gesloten is.

Het instellen van het zogenoemde "spitsrijden" door medewerkers van de Dienstkring AutoSnelwegen Apeldoorn zal voorts betekenen dat de medewerker sneller fysiek ter plaatse kan zijn. Dit leidt tot een verbetering van de detectie van incidenten, zodat ook de alarmering vlotter en adequater kan verlopen. De aard en omvang van het incident is dan beter gemeld. De kwaliteit van de meldingen zal toenemen door aanwezigheid van een deskundige ooggetuige.

Om de kwaliteit van de onderlinge communicatie van de hulpdiensten en de snelheid van aanrijden nog verder te bevorderen, is van belang dat de politie, in de hoedanigheid van waarnemer voor de Gemeenschappelijke Meldkamer, zo snel mogelijk ter plaatse kan komen. Om die reden zal de Regiopolitie bij een ongevalmelding gedurende de openstelling van een spitsstrook met een motor ter plaatse gaan. Gezien de verwachte

openingstijden zal dit doorgaans tussen 15.00 uur en 18.30 uur op werkdagen geschieden.

Pechgevallen kunnen zich opstellen op de vluchthavens die om de ca. 1000 m worden gerealiseerd. Deze zijn voorzien van praatpalen zodat ook hierdoor gealarmeerd kan worden.

Vergeleken bij de situatie zonder spitsstrook verkorten deze te nemen maatregelen de detectie- en alarmeringsfase aanmerkelijk. Als gevolg hiervan zal de aanrijdfase eerder kunnen aanvangen, hetgeen in belang is van de veiligheid van slachtoffers, het voorkomen van escalatie bij ernstige ongevallen en het bevorderen van de doorstroming.

6.2.2 Aanrijdfase

Toekomstig middendoor rijden

Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht voor het zogenaamde "middendoor rijden" van de hulpdiensten. In de Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer (herziene druk, 2003) wordt het middendoor rijden voor de brandweer voorgeschreven op rijbanen zonder vluchtstrook. Het is de bedoeling dat ook de politie en ambulance middendoor gaan rijden; in die branches wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een richtlijn. Middendoor rijden houdt in dat op een rijbaan met drie rijstroken zonder vluchtstrook tussen de voertuigen van rijstrook 1 (linkerbaan) en rijstrook 2 (middenbaan) wordt gereden. Bij rijbanen met twee rijstroken zonder vluchtstrook wordt tussen de twee rijen door gereden. Voorwaarde voor middendoor rijden is dat het verharde gedeelte van de rijbaan minimaal 11,5 m breed is.

Het vergt echter ook verder nog het nodige om het middendoor rijden voor alle hulpdiensten standaard als maatregel in situaties zonder vluchtstrook door te voeren, zoals onder meer eventuele wijzigingen van wet- en regelgeving, het grootschalig informeren van het publiek en eventuele fysieke maatregelen als het aanbrengen van dynamische bebording om het (wachtende) verkeer duidelijk te maken dat er een hulpdienst tussendoor gaat rijden.

Nu vooralsnog onzeker is of en, zo ja, wanneer middendoor rijden ingevoerd gaat worden moeten aanvullende maatregelen worden getroffen die ervoor zorgen dat de aanrijdtijden van hulpdiensten niet verslechteren. Deze maatregelen worden in de volgende paragrafen beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in situaties van voldoende doorstroming (scenario's I en II) en situaties van onvoldoende doorstroming (scenario's III en IV).

In het algemeen geldt dat meldkamer de aanrijdroute bepaalt. De VCNON is voor de elektronische verkeersmaatregelen de uitvoerende instantie. De VCNON zal pro-actief de spitsstrook sluiten om benadering door hulpdiensten mogelijk te maken. De Dienstkring AutoSnelwegen Apeldoorn van Rijkswaterstaat ondersteunt de VCNON met uitvoering van niet elektronisch gestuurde verkeersmaatregelen. Na vaststelling van de aanrijdroute door de meldkamer heeft de Regiopolitie de aanrijdregie.

Scenario's I en II: voldoende doorstroming

Door de maatregelen zoals camera's, detectie van langzaam rijdende voertuigen, signalering etc. kan de spitsstrook vanuit de verkeerscentrale worden vrijgemaakt. De ervaring met de huidige spitsstroken leert dat dit in vrijwel alle gevallen tijdig lukt om de hulpdiensten te laten passeren.

Rijkswaterstaat zal zich inspannen om dit te blijven realiseren. De verwachting is dat de doorstroming op dit wegvak voldoende is om ook hier de spitsstrook te kunnen vrijmaken. Dat betekent dat er een situatie ontstaat die vergelijkbaar is met de situatie waarin een vluchtstrook aanwezig is. De gebruikelijke aanrijdroutes kunnen worden gevolgd. Aanvullende maatregelen zijn voor deze situatie niet nodig.

Scenario's III en IV: onvoldoende doorstroming

Bij onvoldoende doorstroming kunnen de hulpdiensten geen gebruik maken van de vluchtstrook. Voor deze situatie moet een alternatieve aanrijdroute beschikbaar zijn. Bij het onderzoeken van alternatieve aanrijdroutes zijn de kenmerken van het wegvak bepalend. De bereikbaarheid van het wegvak wordt voornamelijk bepaald door de geografische ligging van het knooppunt Hoevelaken, aansluitingen Hoevelaken en Barneveld (A1/A30) en de verzorgingsplaats "Palmpol" bij km 52,0. Afgezien van de aansluitingen Hoevelaken en Barneveld aan het begin en einde van de spitsstrook, ligt alleen de verzorgingsplaats met toe- en afrit aan het wegvak. Andere aansluitingen zijn niet aanwezig.

Er zijn twee opties bij onvoldoende doorstroming:

- 1) Op basis van de bestaande brancherichtlijn is er voor de brandweer reeds de mogelijkheid om middendoor te rijden. Dit zal toegepast worden als de vluchtstrook niet kan worden vrijgemaakt.
- 2) Er zal over de noordelijke rijbaan worden aangereden om een incidentlocatie op de zuidelijke rijbaan te benaderen. Vanuit de verkeerscentrale kunnen in dat geval de twee rijstroken van de noordelijke rijbaan middels de signalering aan het verkeer worden onttrokken. Het verkeer wordt over de vluchtstrook geleid. Indien noodzakelijk kan ook voor volledige afsluiting van deze rijbaan worden gezorgd. Op de vrijgemaakte rijstroken kunnen voertuigen opgesteld worden.

Voorts zullen de drie bestaande doorsteken in de middenberm ter hoogte van km.46,6 – 46,8, km. 50,4 – 50,6 en km 53,9 - 54,1 worden ingericht als met de hand te bedienen calamiteitendoorsteken om de bereikbaarheid van een incidentlocatie op de zuidelijke rijbaan te vergroten. Op deze plaatsen is de middenberm verhard en derhalve goed begaanbaar voor voertuigen van de hulpdiensten.

Daarnaast beschikt de brandweer over de gereedschappen en hulpmiddelen om de geleiderail zonodig te overschrijden of te doorbreken en zich een toegang tot de plaats van het incident te verschaffen. De alternatieve aanrijdroute zal pas in laatste instantie, bij gebreke aan andere mogelijkheden, worden toegepast.

Een omleidingroute wordt pas ingesteld, als verwacht wordt, dat de blokkade van de gehele rijbaan tenminste twee uren zal gaan duren of als gevaar voor de weggebruikers bestaat als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen.

In alle gevallen wordt een grootschalige omleidingsroute ingesteld, omdat het onderliggend wegennet in deze regio niet de capaciteit voor een kleinschalige kan leveren. Samen met het KLPD zorgt de wegbeheerder voor de totstandkoming van deze verkeersmaatregel.

6.2.3 Afhandelingsfase

Scenario's I en II: voldoende doorstroming

Bij voldoende doorstroming kan de vluchtstrook verder stroomafwaarts van het incident voor de hulpdiensten worden vrijgemaakt. Dat betekent dat er een situatie ontstaat die vergelijkbaar is met de situatie waarin een vluchtstrook aanwezig is. Aanvullende maatregelen zijn voor deze situatie niet nodig.

Scenario's III en IV: onvoldoende doorstroming

Gezien de goede afstroom verder op de A1 in oostelijke richting en naar de A30 in zuidelijke richting, zijn aanvullende maatregelen voor deze situatie niet nodig.

6.2.4 Normalisatiefase

In de normalisatiefase wordt de betreffende rijstrook weer vrijgegeven voor het verkeer. Hiervoor kunnen de gebruikelijke procedures worden gevolgd. Aanvullende maatregelen zijn voor deze situatie niet nodig.

7 Standaard protocollen voor het operationele proces

De afspraken in dit calamiteitenplan op maat zullen in de protocollen van de diverse hulpdiensten operationeel worden gemaakt. De protocollen zullen gedetailleerd inzicht geven over het operationele proces voor de inzet van IM-maatregelen.

De kwaliteit van de afhandeling van een incident zal sterk afhangen van de kwaliteit van de communicatie tussen de hulpdiensten onderling. Bewaking van de eigen procedures en de mate van kennis van de andere disciplines bepalen het uiteindelijke resultaat. De vertegenwoordigers van de geraadpleegde hulpdiensten hebben te kennen gegeven de door dit calamiteitenplan ingegeven werkwijzen in hun organisatie te verankeren.

8 Bereikbaarheidskaarten

In verband met de wegaanpassing zal Rijkswaterstaat in samenwerking met de hulpdiensten bereikbaarheidskaarten opstellen om de aanrijdroutes gedurende de openstelling van de spitsstrook in kaart te brengen.
Deze bereikbaarheidskaarten dienen te allen tijde bij de hulpdiensten voorhanden te zijn.

9 Het informeren van de weggebruiker

Er vindt rond de openstelling van de spitsstroken landelijke communicatie plaats naar de weggebruiker. Deze voorlichtingscampagne heeft tot doel de weggebruiker bewust te maken van (de gevolgen van de invoering van) spitsstroken (en plus – en bufferstroken). Met deze landelijke campagne wordt de weggebruiker duidelijk gemaakt hoe deze zich dient te gedragen op wegen met onder meer spitsstroken.

De weggebruiker zal conform de normale IM procedure worden geïnformeerd over een incident. In geval van langdurige stremming en/of een omleiding zal het Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) de regionale verkeerscentrale zo uitgebreid mogelijk informeren. Het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) ontvangt de informatie van de regionale verkeerscentrale en sluit deze informatie via de media door naar de weggebruiker. Ook is de regionale verkeerscentrale in staat de plaatselijke weggebruiker middels Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP) rechtstreeks te benaderen. De wegbeheerder informeert de plaatselijke weggebruiker middels mobiele lichtkranten.

Begrippenlijst

• Aanrijdroute	Route die de hulpdiensten moeten afleggen om de incidentlocatie te bereiken.
• Aanrijdtijd	Tijd die een hulpdienst nodig heeft om een incidentlocatie te bereiken.
• Afhandelingsijd	Tijd die verstrijkt tussen de aankomst van de eerste hulpverlener en het moment waarop het incident volledig is afgehandeld.
• AID	Automatische Incidenten Detectie
• Alternatieve route	De route die als alternatief kan dienen wanneer een autosnelweg vanwege een incident is afgesloten voor het verkeer.
• ANWB	Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
• ANWB Wegenwacht	Pechhulpdienst van de ANWB
• AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat
• Berger	Afsleepdienst, belast met het verwijderen van de bij incidenten betrokken voertuigen. In het kader van IM verzorgt deze instantie ook het vervoer en de eerste opvang van niet gewonde, bij het incident betrokken personen. Treedt ook op als adviseur van het CTPI.
• COBA	Coördinatieplan Ongevallen Bestrijding Autosnelwegen. (Regionale brandweer)
• CPA	Centrale Post Ambulancevervoer.
• CTPI	Coördinatie Team Plaats Incident. Ook bekend als het 'motorkap- of stoeprandoverleg'. Het team dat op de incidentlocatie wordt gevormd door leidinggevend van brandweer, politie, CPA, Rijkswaterstaat en Rijksverkeersinspectie. Het CTPI coördineert de bij de incidentenaafhandeling betrokken hulpdiensten.
• Dienstkring	Een onderdeel van een Regionale Directie van Rijkswaterstaat. Onder meer belast met het operationele beheer en onderhoud van de rijkswegen.
• DAS	Dienstkring AutoSnelwegen
• DRIP	Dynamisch Route InformatiePaneel. Digitaal informatiesysteem boven de weg.
• GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
• GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure. Deze procedure beschrijft de afzonderlijke opschalingscriteria.
• IM	Incident Management. Het geheel aan maatregelen en procedureafspraken met als doel het zo snel mogelijk vrijmaken van de weg voor het verkeer. Hierbij wordt primair rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de fysieke en materiële belangen van bij het ongeval betrokken personen en partijen.
• Incidenten	Alle gebeurtenissen (zoals ongevallen, pechgevallen, afgefallen lading, gestrande voertuigen) die de

-
- Incidentlocatie

doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid negatief kunnen beïnvloeden. De locatie waar een incident heeft plaats gevonden. Deze locatie kan worden vastgesteld met behulp van de langs de autosnelweg geposteerde borden met daarop de aanduiding van het wegnummer, de rijbaan en de kilometrering van de weg.

- KLPD
- LTO
- Meldkamer

Korps Landelijke Politiediensten.

Land- en Tuinbouw Organisatie

Centrale plaats waar voor de betreffende instantie relevante informatie over een incident binnenkomt en van waaruit overleg plaatsvindt met de medewerkers op de incidentlocatie.

- Onderliggend Wegennet
- RDW
- Regionale Directies

Wegen in beheer bij provincies, gemeenten en waterschappen. Wordt ook PGW-net genoemd Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Regionale eenheden van Rijkswaterstaat die onder meer zijn belast met taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden ten aanzien van de aanleg, beheer en onderhoud van de rijkswegen.

- Rijkswaterstaat

Onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Beheerder van het hoofdwegennet, ook wel aangeduid als rijkswegen.

- Rijkswegen

Wegen als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, in beheer bij Rijkswaterstaat alsmede de bijbehorende verbindingswegen met wegen niet in beheer bij Rijkswaterstaat.

- RVC

Regionale Verkeerscentrale. Onderdeel van Rijkswaterstaat. De vijf RVC's zijn gevestigd in Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Brabant en Gelderland.

- STI

Salvage Transport Incident. Deze instantie adviseert het CTPI inzake maatschappelijke -, materieel -, en ladingskosten bij betrokkenheid van vrachtauto's.

- VCN

VerkeersCentrum Nederland. Het landelijk overkoepelend verkeersmanagementorgaan van Nederland.

- VCNON

VerkeersCentrale Noord- en Oost Nederland.

- VHD

Eén van de 5 landelijke regionale verkeerscentrales. Verzekeraars HulpDienst. beheert de meldpunten voor personenauto- en vrachtauto-incidenten. Stuur bergers en STI-medewerkers aan.

Literatuurlijst

- Evaluatiestudie naar de proefmaatregel 'Maak ruimte voor hulpdiensten', Grontmij i.o. AVV, 2003
- Effecten BOR benuttingsmaatregelen op IM serviceniveau, Arcadis i.o. DNH, 2001
- Incident Management basiskwaliteit autosnelwegen, Grontmij i.o. AVV, 2000
- Veiligheid Spitsstroken, Plusstroken en Bufferstroken, AVV, 2003
- Coördinatieplan-Ongevallen Bestrijding-Autosnelwegen
- Incidentenbestrijdingsplan DAS Apeldoorn

Colofon

Rijkswaterstaat
Regionale Dienst Oost-Nederland
Dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn

In het kader van het project spitsstrook A1 Hoevelaken - Barneveld