

Calamiteitenplan op maat OTB/MER Spitsstroken A7/A8

Datum	10 juni 2014
Kenmerk	RD1023/Brg/0093
Status	versie 4.0 Definitief

Inhoud

1	Inleiding 4
1.1	OTB/MER Spitsstroken A7/A8 4
1.2	Besluitvorming 5
1.3	Doel van het Calamiteitenplan 6
1.4	Leeswijzer 6
2	Algemeen 7
2.1	Uitgangspunten project en aandachtspunten Incident Management 7
2.2	Overleg met hulpdiensten en wegbeheerders 7
2.3	Vigerende calamiteitenplannen 7
3	Incident Management onder normale omstandigheden 9
4	Beter Benutten A7/A8 projectalternatief 10
4.1	Verkeerssituatie met spitsstroken 10
4.2	Maatregelen huidige situatie 10
4.3	Basismaatregelen nieuwe situatie 11
5	Risico-inventarisatie Incident Management 13
5.1	Risico-inventarisatie Incident Management 13
5.2	Detectiefase 13
5.3	Alarmeringsfase 13
5.4	Aanrijdfase 13
5.5	Afhandelingsfase 14
5.6	Normalisatiefase 14
5.7	Conclusie 14
6	Aanvullende maatregelen Incident Management 15
6.1	IM-Scenario's 15
6.2	Incident Management; aanvullende maatregelen 15
7	Standaard protocollen voor het operationele proces 19
	Afkortingenlijst 20

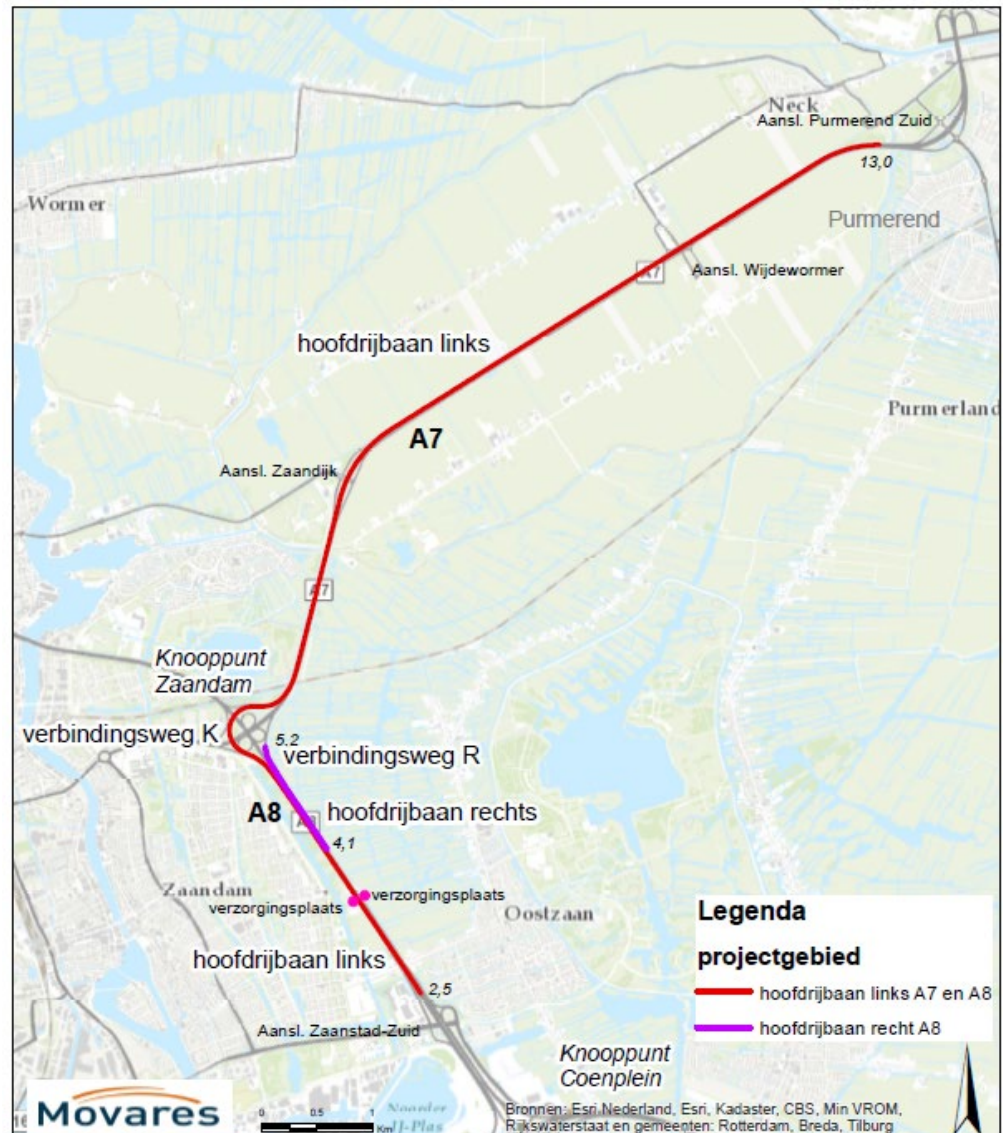
1 Inleiding

1.1 OTB/MER Spitsstroken A7/A8

Vrijwel elke ochtend staat er een file op de A7 tussen Purmerend en knooppunt Zaandam en op de A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein. Deze files staan al jaren in de File Top-10. Enkele jaren geleden is een spitsstrook aangelegd langs de oostbaan van de A7 (in noordelijke richting). Hierdoor is de doorstroming in de avondspits tussen knooppunt Zaandam en Purmerend sterk verbeterd.

Om het doorstromingsprobleem in de ochtendspits op te lossen, wordt het project 'Beter Benutten Spitsstroken A7/A8' uitgevoerd. Daarbij wordt op de westbaan van de A7 een spitsstrook aangelegd. Deze spitsstrook zal doorlopen tot de aansluiting Zaanstad-Zuid op de A8. De bestaande spitsstrook langs de oostbaan van de A7 zal worden verlengd, zodat deze al op de A8 begint.

De aanleg van de spitsstroken A7/A8 is onderdeel van het programma Beter Benutten. Met dit programma wil de minister op een innovatieve manier samen met de regionale overheden en het bedrijfsleven de infrastructuur zo goed mogelijk benutten. In figuur 1.1 is het project weergegeven.



Figuur 1.1: Overzichtskartaal project Spitsstroken A7/A8

1.2 Besluitvorming

De planuitwerking doorloopt een zogenoemde Verkorte Tracéwetprocedure. Hierin is geen verkenningsfase uitgevoerd. In de planstudie wordt slechts één alternatief onderzocht: het projectalternatief.

In het kader van deze procedure is een Ontwerp-tracébesluit opgesteld. Hierin is het project beschreven en is beschreven hoe het project past binnen de geldende wettelijke normen. Ten behoeve van het Ontwerp-tracébesluit is de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Dit achtergrondrapport bevat een toelichting bij het Ontwerp-tracébesluit.

1.3 Doel van het Calamiteitenplan

Het doel van het calamiteitenplan voor de Benuttingsmaatregelen A7/A8 is om de negatieve gevolgen van incidenten voor de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk te beperken. Tevens dient het 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 een vlotte doorstroming van het verkeer belemmeren.

In het calamiteitenplan op maat wordt een beschrijving gegeven van het Incident Management tijdens openstelling van de spitsstroken. De verschillende hulpdiensten vervullen een belangrijke rol bij de invoering van Incident Management. Voor de perioden van openstelling van spitsstroken is met betrekking tot Incident Management in overleg met de hulpdiensten een aantal fysieke, organisatorische en communicatiemaatregelen 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 A7/A8 zijn niet in de beschouwing van dit calamiteitenplan opgenomen. De concrete acties die nodig zijn bij een incident komen in dit plan ook niet aan de orde.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan de verschillende fasen van Incident Management, waarna in hoofdstuk 4 de projectsituatie aan de orde komt. In hoofdstuk 5 is verslag gedaan van de risico's die optreden tijdens een calamiteit op de A7 en de A8. In hoofdstuk 6 is benoemd met welke aanvullende maatregelen rekening wordt gehouden, gezien de specifieke inrichting van de A7 en de A8. In hoofdstuk 7 gaat in op de standaard protocollen voor het operationele proces.

2 Algemeen

2.1 Uitgangspunten project en aandachtspunten Incident Management

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 vanuit 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 de onderhavige wegvakken. Dit calamiteitenplan op maat beschrijft de te nemen maatregelen.

2.2 Overleg met hulpdiensten en wegbeheerders

Dit calamiteitenplan is tot stand gekomen in samenwerking met de wegbeheerder en hulpdiensten. Deze partijen zijn:

- Rijkswaterstaat district West-Nederland Noord
 - Verkeersmanager
 - Verkeerscentrale Noordwest-Nederland
 - District Noord
- Brandweer
 - Brandweer Purmerend
 - Brandweer Zaanstad
 - Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Politie
 - Politie Amsterdam-Amstelland
 - Politie Zaanstreek
- Geneeskundige hulporganisatie in de regio (GHOR) Amsterdam-Amstelland

2.3 Vigerende calamiteitenplannen

Voor de A7/A8 zijn de volgende regionale incident- en rampenbestrijdingsplannen van kracht:

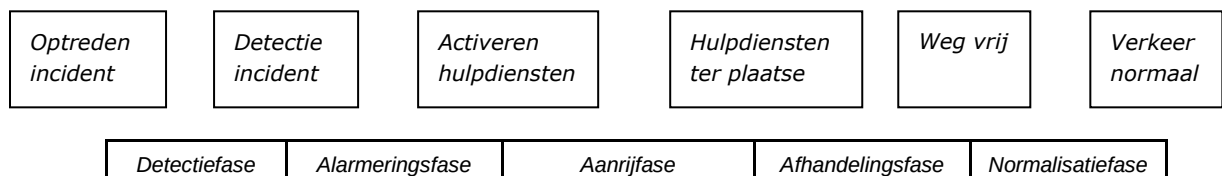
- Calamiteitenplan West-Nederland Noord;
- Calamiteitenbestrijdingsplan Hoofdwegen (CPB), Rijkswaterstaat West-Nederland Noord.

Het CBP voor het hoofdwegennet is een operationeel uitvoeringsplan dat onder de werking valt van het algemene calamiteitenplan West-Nederland Noord. Dit algemene plan beschrijft de calamiteitenorganisatie van RWS West-Nederland Noord, de organisatiedoelstellingen en de opschalingsniveaus van het district West-Nederland Noord.

3 Incident Management onder normale omstandigheden

Incident Management (IM) is een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, hulpdiensten en de verzekeraars. Het doel van IM is de totale afhandelingstijd na detectie van een incident te bekorten. De grootste tijdswinst wordt behaald door het eerder inschakelen van een berger.

De procedure bij IM kent een aantal fasen:



Figuur 3.1: Fasen Incident Management

Deze fasen behelzen het volgende.

Detectiefase

Er wordt een incident gemeld of opgemerkt bij de Verkeerscentrale Noord-West Nederland (VCNWN). Dit kan zijn door hulpdiensten of wegininspecteurs of verkeersdeelnemers. Deze laatste groep zal waarschijnlijk 112 bellen, waarna de melding via de Landelijke centrale meldkamer (LMC) wordt doorgegeven aan de Verkeerscentrale NWM.

Alarmeringsfase

Het incident wordt gemeld bij de Verkeerscentrale NWN. De meldkamer alarmeert de hulpdiensten. De keuze van de in te schakelen eenheden hangt af van de aard van het incident en de aanrijdrijde en de aanrijdroute. De gealarmeerde eenheden worden geïnformeerd over de aard, de locatie, de benaderingsroute, de opstelplaats en de reeds genomen maatregelen.

Aanrijdfase

De hulpdiensten begeven zich op de weg naar het incident conform de regionale calamiteitenplannen en inzetplannen. Afhankelijk van de incidentlocatie worden de hulpdiensten ingezet die zich in dezelfde regio bevinden als het incident.

Afhandelingsfase

Er wordt door de hulpdiensten en berger actie ondernomen om het incident af te handelen.

Normalisatiefase

De weg wordt na afhandeling van het incident weer vrijgegeven voor het verkeer.

4 Beter Benutten A7/A8 projectalternatief

4.1 Verkeerssituatie met spitsstroken

Om het doorstromingsprobleem in de ochtendspits op te lossen, wordt het project Spitsstroken A7/A8 uitgevoerd. Daarbij wordt aan de westbaan van de A7 een spitsstrook aangelegd. Deze spitsstrook zal vanaf de aansluiting Purmerend-Zuid op de A7 doorlopen tot aansluiting Zaanstad-Zuid op de A8. De bestaande spitsstrook langs de oostbaan van de A7 zal worden verlengd zodat deze al op de A8 begint. De spitsstrook op de A8 start vanaf het tankstation.

De realisatie van de spitsstroken betreft het gebruik van de bestaande vluchtstrook als extra rijbaan gedurende de ochtend- en de avondspits. De aanpassingen aan de weg en de directe omgeving daarvan die daarvoor nodig zijn, zijn opgenomen in het wegontwerp. De aanpassingen vinden plaats op de volgende tracés:

Spitsstrook van noord naar zuid:

- A7 hoofdrijbaan links van km 13,0 tot km 5,4;
- verbindingsweg K van knooppunt Zaandam van km 5,4 tot km 4,0 (gehele verbindingsweg);
- A8 hoofdrijbaan links van km 5,0 tot km 2,5.

Spitsstrook van zuid naar noord:

- A8 hoofdrijbaan rechts van km 4,1 tot km 4,8;
- verbindingsweg R van knooppunt Zaandam van km 4,8 tot km 5,1.

De fysieke aanpassingen aan de bestaande weg betreffen:

- Het verbreden van de bestaande vluchtstrook op enkele locaties, onder meer in de verbindingsweg K in het knooppunt Zaandam;
- Het aanleggen van acht nieuwe pechhavens, het vergroten van twee pechhavens en het opheffen van één pechhaven;
- Het verplaatsen van het bestaande geluidsscherm ten behoeve van een nieuwe pechhaven;
- Het op verschillende locaties (ver)plaatsen van geleiderail;
- Het aanpassen van het talud op vijf locaties;
- De aanleg van drie nieuwe portalen over de A7;
- De aanleg van compenserend wateroppervlak op twee locaties;
- Het verwijderen van struweel en enkele bomen en het realiseren van compenserende beplanting.

Het ontwerp is gemaakt conform Ontwerp en Inrichting van Spitsstroken, Bufferstroken en Plusstroken.

4.2 Maatregelen huidige situatie

Ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn op het traject de volgende maatregelen gerealiseerd:

- op de westbaan van de A7 en de beide richtingen van de A8 ligt een vluchtstrook;

- er zijn protalen aanwezig voor het afkruisen van rijstroken;
- cameradetectie: de wegen zijn aangesloten op de Verkeerscentrale NWN;
- er is een calamiteitendoorsteek ter plaatse van Purmerend-Zuid (met betonnen afscheiding).

4.3 Basismaatregelen nieuwe situatie

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

- verlaging maximumsnelheid;
- signalering en bebording;
- vluchthavens;
- openbare verlichting;
- detectiesystemen voor langzaam rijdende voertuigen;
- cameradetectie;
- schouwen voor en bewaking gedurende openstelling.

Voor genoemde maatregelen behelzen het volgende:

- 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.
- 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 de in gebruik zijnde spitsstrook optimaal is.
- Vluchthavens, inclusief praatpalen:
Omdat de vluchtstrook tijdens de spits in gebruik is als rijstrook moet de weggebruiker met pech gebruik kunnen maken van een andere "vluchtmogelijkheid". Hiertoe worden om de circa 1000 m vluchthavens gerealiseerd. Iedere vluchthaven wordt voorzien van een praatpaal. Daarnaast worden vluchthavens voorzien van Vluchthaven Aanwezigheid Detectie (VAD) om de aanwezigheid van voertuigen op vluchthavens te detecteren.
- Openbare verlichting:
Langs het wegvak wordt openbare verlichting geplaatst voor zover niet aanwezig.
- Detectiesysteem voor langzaam rijdende voertuigen:
Bij dit systeem worden met lussen in het wegdek ernstige verstoringen van de verkeersstrook gedetecteerd. Het 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.
- Cameradetectie:
Hiertoe worden op het tracé camera's geïnstalleerd. Met deze camera's

wordt de spitsstrook voor opening geschouwd en kunnen incidenten vanuit de Verkeerscentrale Noord-West Nederland (VCNWN) waargenomen, beoordeeld en doorgegeven worden.

- 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. De schouwing wordt tevens uitgevoerd ten behoeve van wegwerkzaamheden. Op trajecten met spitsstroken in de omgeving van de A7 en A8 wordt gedurende de spitsperioden continu gesurveilleerd door de weginspecteurs op motoren. Hierdoor worden potentiële incidenten voorkomen en is de weginspecteur snel ter plaatse van een incident.

5 Risico-inventarisatie Incident Management

5.1 Risico-inventarisatie Incident Management

De in hoofdstuk 3 beschreven IM-fasen, zoals samengevat in de tekst onder figuur 3.1, blijven tijdens de openstelling van de spitsstroken ook gelden. In dit hoofdstuk is per fase geïnventariseerd welke risico's de aanleg van spitsstroken voor de betreffende fase met zich meebrengt.

5.2 Detectiefase

Het gebruik van de spitsstroken als zodanig heeft geen negatieve gevolgen voor de detectiefase. 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.

5.3 Alarmeringsfase

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

5.4 Aanrijdfase

Het gebruik van de spitsstrook kan leiden tot potentiële problemen voor de hulpdiensten in de aanrijdfase. Een korte aanrijdfase is essentieel voor:

- 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.
- Veiligheid van hulpverleners: bij het adequaat uitvoeren van de werkzaamheden hoort een veilige werkomgeving van hulpverleners.
- Het voorkomen van escalatie bij ernstige ongevallen: met name de aanrijdtijd van de brandweer is van belang 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 spits 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.

5.5 Afhandelingsfase

In het algemeen leidt het gebruik van de spitsstroken 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. Enkel de basismaatregelen, als beschreven in paragraaf 4.3, 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, indien stroomafwaarts filevorming optreedt op de spitsstrook. Met name voor de afvoer van mogelijke slachtoffers na een ongeval is het noodzakelijk dat hulpdiensten ongehinderd de afvoerroute kunnen gebruiken. Belangrijk is daarom een vrije afvoerroute voor hulpdiensten. Indien wenselijk zou besloten kunnen worden om minimaal één rijstrook tot en met de eerstvolgende afrit gesloten te houden voor overige weggebruikers om hiermee een vrije doorgang voor hulpdiensten te creëren.

5.6 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 op een zodanige manier te gaan gedragen, zoals dat 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.

5.7 Conclusie

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

6 Aanvullende maatregelen Incident Management

In het calamiteitenplan is onderzoek gedaan naar de maatregelen die aanvullend nodig zijn ten behoeve van IM. Het gaat om organisatie en fysieke maatregelen. Aan de hand van verschillende scenario's is daarom verkend of naast de basismaatregelen er voor dit project nog aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

6.1 IM-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 tabel 6.1 genoemde situaties worden onderscheiden. In deze tabel worden twee assen geïdentificeerd, te weten een as die weergeeft wat de verkeerssituatie is en een as die de aard van het incident weergeeft. Afhankelijk van de (verwachte) verkeersintensiteiten wordt het project ingedeeld bij scenario I en II, of III en IV.

Tabel 6.1: IM-scenario's

	Letsel, brand of bedreiging in het effectgebied (LBB)	Pech of uitsluitend materiële schade (UMS)
Voldoende doorstroming om de spitsstroken tijdig vrij te maken	LBB, wel doorstroming	Pech of UMS, wel doorstroming
Onvoldoende doorstroming om de spitsstrook tijdig vrij te maken	LBB, geen doorstroming	Pech of UMS, geen doorstroming

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

Bij letsel, brand of bedreiging van de omgeving (LBB) is hulpverlening vereist door politie, brandweer en/of ambulance, en berger. Bedreiging van de omgeving kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. De noodzaak tot snelle hulpverlening wordt hier vooral bepaald door het risico voor de slachtoffers of voor de omgeving.

Bij pech of uitsluitend materiële schade (UMS) is hulpverlening noodzakelijk door een berger en eventueel politie. De noodzaak tot snelle hulpverlening wordt hier vooral bepaald door het risico op secundaire incidenten.

6.2 Incident Management; aanvullende maatregelen

Uit de probleemanalyse en overleg met de hulpdiensten is gebleken dat de toevoeging van de spitsstroken op de A7 en de A8 voor de meeste IM-fasen geen

grote gevolgen heeft. Daarnaast geldt dat er op de A7 in noordelijke richting al spitsstroken zijn aangebracht. Er is dus ervaring mee opgedaan en de nodige voorzieningen zijn al aanwezig. Aanvullende maatregelen zijn hierna per fase beschreven.

Detectie en alarmeringsfase

Bestaande situatie

In de bestaande situatie worden meldingen ontvangen op de Verkeerscentrale Noord-West Nederland (VCNWN). Daarnaast kan een vertraging in de snelheid van het verkeer op een baanvak, hetgeen kan duiden op een incident, met behulp van een elektronisch detectiesysteem worden gedetecteerd door de verkeerscentrale. Cameratoezicht maakt het mogelijk in te schatten of en waar het incident zich bevindt.

Naast cameratoezicht zijn er gedurende de spitsperioden meerdere wegininspecteurs op de motor beschikbaar die continu surveilleren over de wegvakken met spitsstroken van de A7 en de A8 en de nabije omgeving (A10/A1/A2/A4). Incidenten worden op die manier snel gedetecteerd en bereikt (aanrijdfase).

Situatie met (nieuwe) spitsstroken

Naast bovengenoemde maatregelen, 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 verkeerscentrale (VCNWN) bestuurd. De bestaande openbare verlichting op de A7 is in de middenberm aanwezig. Er wordt getoetst of die voldoende is om ook de buitenste rijbaan (wordt spitsstrook) van voldoende licht te voorzien. Dit voorkomt ongevallen en helpt hulpdiensten in geval van calamiteiten.

Omdat tijdens de spits de vluchtstrook gebruikt wordt als spitsstrook, moet de weggebruiker met pech gebruik kunnen maken van een andere vluchtmogelijkheid. Het bestaande aantal vluchthavens wordt aangevuld, zodat om de 1.000 meter een vluchthaven aanwezig is. Vluchthavens worden voorzien van een praatpaal en Vluchthaven Aanwezigheid Detectie (VAD). Op deze manier is het mogelijk snel hulp te sturen naar een bezette vluchthaven en die vervolgens vrij te maken voordat een nieuw pechgeval zich voordoet.

Aanrijdfase

Scenario's I en II: voldoende doorstroming

Door de maatregelen, zoals camera's, detectie van langzaam rijdende voertuigen, signalering et cetera kan de spitsstrook vanuit de verkeerscentrale worden vrijgemaakt. De ervaring met de huidige spitsstroken leert dat het in vrijwel alle gevallen tijdig lukt om de hulpdiensten te laten passeren. 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 spitsstrook. Voor die situaties moet een alternatieve aanrijdroute beschikbaar zijn.

De volgende stappen worden doorlopen om de tijdige bereikbaarheid van hulpdiensten mogelijk te maken:

- De surveillerende wegininspecteurs op motor begeven zich naar het incident en coördineren van daaruit samen met de verkeerscentrale het incident¹;
- Om de toegang voor hulpdiensten mogelijk te maken, wordt de rijstrook afgekruid tot aan de plaats waar hulpdiensten oprijden;
- Hulpdiensten worden door de verkeerscentrale geattendeerd op deze vrije toeritten.

Door deze maatregelen is het incident vanaf het onderliggende wegennet bereikbaar. Hiermee is de hoofdrijbaan nog steeds vol met verkeer. De alternatieven over de rijbaan van de A7 en A8 zijn mogelijk door het 'Middendoor rijden' en het 'Tweezijdig aanrijden' te faciliteren. De eerste maatregel wordt als standaard maatregel toegevoegd (plaatsing fysieke borden langs de weg). Het 'Tweezijdig aanrijden' is een mogelijkheid waartoe de coördinerende hulpverleners kunnen beslissen.

Middendoor rijden

Middendoor rijden houdt in dat op een rijbaan met drie rijstroken zonder vluchtstrook tussen de voertuigen van rijstrook 1 (linkerstrook) en rijstrook 2 (middenstrook) wordt gereden. Voorwaarden voor middendoor rijden zijn dat het verharde gedeelte van de rijbaan minimaal 11,50 meter breed is (kant asfalt tot kant asfalt) in de situatie dat er geen inhaalverbod voor vrachtwagens geldt. Op de A7 (minimale rijbaanbreedte) is de rijbaanbreedte 12,50 meter. De maatregel is dus toepasbaar.

Tweezijdig aanrijden

Tweezijdig aanrijden is mogelijk als minimaal één rijstrook (in de tegenrichting) is vrijgesteld van overige weggebruikers. De incidentlocatie is hierdoor vanuit meerdere richtingen te bereiken. 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. Dit is echter niet de meest wenselijke maatregel. De alternatieve aanrijdroute zal pas in laatste instantie, bij gebrek aan andere mogelijkheden, worden toegepast.

Een omleidingroute wordt pas ingesteld als verwacht wordt dat de blokkade van de gehele rijbaan ten minste twee uur zal duren of als er gevaar bestaat voor de weggebruikers als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. In alle gevallen wordt een grootschalige omleidingsroute ingesteld, omdat het onderliggend wegennet in de regio Noord-Holland Noord niet de capaciteit voor een kleinschalige omleidingsroute kan leveren. Samen met Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur zorgt de wegbeheerder voor de totstandkoming van deze verkeersmaatregel.

Afhandelingfase

¹ Doordat gebruik wordt gemaakt van motoren kunnen alle incidentlocaties, ook bij filevorming worden bereikt. Meerdere wegininspecteurs surveilleren gedurende de spitsperioden op de wegvakken met spitsstroken.

Scenario's I en II: voldoende doorstroming

Bij voldoende doorstroming kan de spitsstrook verder stroomafwaarts van het incident voor de hulpdiensten worden vrijgemaakt. Dat betekent dat er bij de spitsstrook 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

Bij onvoldoende doorstroming kunnen de hulpdiensten geen gebruik maken van de spitsstrook. Voor de situatie moet een alternatieve aanrijdroute beschikbaar zijn. Bij onvoldoende doorstroming stroomafwaarts van het incident zijn aanvullende maatregelen nodig voor de vrije doorgang van de hulpdiensten vanaf de incidentlocaties. Het Protocol Bediening Spitsstroken biedt bijvoorbeeld de mogelijkheid de spitsstrook stroomafwaarts gesloten te houden voor een vrije doorgang voor de hulpdiensten.

Normalisatiefase

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

Afkortingenlijst

CADO	Calamiteitendoorsteek
DRIP	Dynamisch Route Informatie Paneel
GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
IM	Incident Management, samenwerkingsverband tussen hulpverleners en Rijkswaterstaat met als doel in een zo kort mogelijke periode een ongeval veilig en adequaat af te handelen
RWS	Rijkswaterstaat
CPA	Centrale Post Ambulancevervoer