

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1782

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Na ongelukken onnodig lang in de file door procedures»* (ingezonden 1 maart 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 april 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1601.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Na ongelukken onnodig lang in de file door procedures»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de voortgang van de uitvoering van de motie van de leden Remco Dijkstra en Siemot waarin de regering wordt verzocht waar mogelijk een werkwijze toe te passen die de doorstroming na incidenten verbetert en daarmee het filemonster aanpakt?²

Antwoord 2

In mijn brief van 17 maart jl. over de korte termijn file-aanpak heb ik een pakket maatregelen aangekondigd om de doorstroming na incidenten te verbeteren.

Vraag 3

Klopt het dat weggebruikers bij pechgevallen en ongelukken op snelwegen in Nederland onnodig lang in de file staan als gevolg van procedures en protocollen?

¹ Algemeen Dagblad, 12 februari 2018: <https://www.ad.nl/binnenland/bergers-na-ongelukken-onnodig-lang-in-de-file-door-procedures~a8948957/>

² Kamerstuk 34 775 XII, nr. 18

Antwoord 3

Nee, dat is onjuist. Bij de afhandeling van incidenten (pechgevallen en ongevallen) is de veiligheid van betrokkenen, hulpverleners en andere weggebruikers de eerste prioriteit, direct gevolgd door de doorstroming. Hiervoor zet Rijkswaterstaat weginsecteurs en bergers in.

Vraag 4

Welke stappen kunt u zetten om die procedures en protocollen aan te passen zodat files niet onnodig langer worden?

Antwoord 4

De procedures en protocollen hoeven niet aangepast te worden. Wel zal ik, zoals eerder gezegd, alle weginsecteurs met blauw licht uitrusten zodat ze sneller bij incidenten aanwezig kunnen zijn. Daarnaast wordt met de eerder genoemde file-aanpak ingezet op het beschikbaar maken van meer weginsecteurs in combinatie met maatregelen die de aanrijtijd van bergers op strategische locaties verkorten. Hiermee wordt de filedruk gedempt.

Vraag 5

Klopt het dat dit bovendien gevaar oplevert? Hoe kan ervoor gezorgd worden dat het bergen van voertuigen veilig gebeurt en er tegelijkertijd zo min mogelijk tijdsverlies optreedt?

Antwoord 5

Een incident op een auto(snel)weg levert altijd een veiligheidsrisico op. Andere weggebruikers rekenen er niet op en betrokkenen weten vaak niet precies hoe te handelen na het stilvallen van het voertuig. Dat is de reden voor het inzetten van incident management op de rijkswegen. De eerst aankomende hulpverlener beveiligd de situatie, tot de daaropvolgende hulpverlener arriveert. Pas daarna kan de hulpverlening of de berging veilig worden uitgevoerd. Het is niet te voorkomen dat er beperkt op elkaar gewacht moet worden.

Vraag 6

Is het realistisch om met twee bergingsvoertuigen naar een incidentplek te gaan en dat de ene, de andere beveiligd, waardoor er niet meer gewacht hoeft te worden op een inspecteur van Rijkswaterstaat?

Antwoord 6

De weginsecteur van Rijkswaterstaat heeft meerdere taken bij de afhandeling van incidenten die qua aard en omvang zeer divers zijn. Alleen bij relatief eenvoudige incidenten, zoals pechgevallen op de vluchtstrook, volstaat het beveiligen van het incident door middel van het plaatsen van kegels en kunnen bergers dit zelf doen. Bergers zijn niet bevoegd om verkeer te regelen en dat is veelal nodig om het incident goed te beveiligen en het verkeer zo optimaal mogelijk door te laten stromen. In gevallen waarbij dit wel kan, zijn reeds werkafspraken gemaakt voor de inzet van een tweede berger en wordt hiervan gebruik gemaakt. In mijn brief over de file-aanpak heb ik aangegeven dat Rijkswaterstaat een verkenning gaat uitvoeren naar een optimalisatie van deze werkwijze.

Vraag 7

Hoe vaak is de berger eerder aanwezig dan Rijkswaterstaat, gezien het feit dat gewacht moet worden op de inspecteur van Rijkswaterstaat en de file dan toeneemt? Hoe wordt daarmee omgegaan? Hoeveel neemt de file af als de weg vijf minuten eerder vrijgemaakt kan zijn?

Antwoord 7

Uit gegevens van Stichting Incident Management Nederland (SIMN) en de interne logging van Rijkswaterstaat, blijkt dat weginsecteurs en bergers ongeveer even vaak op elkaar wachten. In de gevallen dat de berger als eerste aanwezig is, voert deze de beveiliging uit tot de weginsecteur aanwezig is. De kracht van incident management is de intensieve samenwerking tussen verschillende partners (politie, brandweer, Rijkswaterstaat, bergers, etc.) waarbij afgesproken is dat de eerste ter plaatse de veiligheidsmaatregelen treft. Alle hulpverleners hebben zich bij de uitvoering van

incident management te conformeren aan de Richtlijn Eerste Veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten (REVI) om de veiligheid van de betrokkenen, hulpverleners en het overig verkeer te borgen.

Een snelle aanrijdtijd van de hulpverleners is van groot belang voor een snelle afhandeling en de veiligheid ter plaatse. In de spits geldt de regel dat een minuut sneller een incident afhandelen zorgt voor 3 minuten minder file. De invoering van blauw licht bij alle weginspecteurs gaat helpen om de aanrijdtijd van weginspecteurs te verkorten zodat incidenten sneller afgehandeld worden. De afhandeltijd van een incident blijft echter altijd afhankelijk van de aard en kenmerken van het incident (slachtoffers, vermoeden van een misdrijf of schadeherstel).

Vraag 8

Kent u het voorbeeld van een incident op de Arnhemse Pleijroute waarbij de weginspecteur uit Tiel moest komen en de berger twintig minuten moest wachten? Hoe kan dat anders? Is dat geregeld en gebeurt dat inmiddels ook in de praktijk?

Antwoord 8

Ja, het incident op de Pleijroute is mij bekend. Dit betreft een provinciale weg waar andere aanrijtijden gelden dan op rijkswegen. Rijkswaterstaat en de provincie hebben voor de regio Arnhem- Nijmegen wel afspraken gemaakt om elkaar te helpen bij incidenten zodat deze zo snel als mogelijk opgelost worden.

Vraag 9

Hoe kan het huidige Incident Management bij pechgevallen en ongelukken op het hoofdwegennet efficiënter ingericht worden?

Antwoord 9

Het huidig incidentmanagement in Nederland staat internationaal op een hoog niveau. Het kan echter altijd beter. Zoals ik ook in mijn antwoord op vraag 6 heb aangegeven blijf ik bezien waar verbeteringen er mogelijk zijn.