



# Plan van aanpak

## Pilotproject Zware berging

**Uitgegeven door:** Verkeercentrum Nederland

**Informatie:**

Telefoon: 030- 280. 73. 00

Fax: 030- 280. 73. 73

**Projectleider** E. Hoekstra

**Opgesteld door:** E. Keyzer

P. Egberink

**Datum:** 9 november 2005

**Status:** Definitief

**Versienummer:** 1.0

---

## Inhoudsopgave

.....

<b><u>1. INLEIDING</u></b>	<b>0</b>
UITGANGSPOSITIE	0
ACHTERGROND	0
PROBLEEMSTELLING	0
OPLOSSINGSRICHTINGEN:	1
DOELSTELLINGEN	1
UITGANGSPUNTEN EN DEFINITIES IM	1
AFBAKENING	3
INITIATIEFNEMER PILOT	3
<b><u>2. PROJECTORGANISATIE EN BETROKKENEN</u></b>	<b>3</b>
2.1 PROJECTORGANISATIE	3
<b><u>3. PROJECTAANPAK PILOTPROJECT</u></b>	<b>3</b>
3.1 PROJECTAANPAK	3
3.1.1 VOORBEREIDINGSFASE	3
3.1.2 UITVOERINGSFASE	3
3.1.3 EVALUATIEFASE	3
<b><u>4. MIJLPALENPLANNING:</u></b>	<b>3</b>
<b><u>BIJLAGE 1      PROTOCOL DOORMELDING RVC- CMI/CMV</u></b>	<b>24</b>
<b><u>BIJLAGE 2      BENODIGDE GEGEVENS EVALUATIE</u></b>	<b>26</b>

# 1. INLEIDING

## Uitgangspositie

Rijkswaterstaat heeft als beheerder van het hoofdwegenet in 1999 na het uitvoeren van een aantal experimenten Incident Management (IM) ingevoerd. Doelstellingen voor de invoering van IM zijn:

- Bevordering van de verkeersdoorstroming;
- Bevordering van de verkeersveiligheid;
- Behartiging van de belangen van mogelijke slachtoffers;
- Beheersing van ontstane schade.

De basis voor IM, ten aanzien van vrachtwagenincidenten, wordt gevormd door de Beleidsregels IM en de Landelijke Vrachtautoregeling (LVR)

## Achtergrond

Het KLPD heeft in de zomer van 2005 een persbericht naar buiten gebracht betreffende een grote toename van het aantal door het KLPD geregistreerde vrachtauto-ongevallen in 2005. Dit persbericht vormde de aanleiding voor een groot aantal berichten in de pers. Tevens heeft het KLPD het initiatief genomen om een groot aantal partijen uit te nodigen om het ontstane beeld rondom vrachtauto-ongevallen nader te bespreken. (o.a. het Ministerie van V&W, Centraal Meldpunt Vrachtauto-incidenten, Salvage Transport Incidents, het Verbond van Verzekeraars, brancheorganisaties TLN, EVO, KNV en het onderzoeksinstituut TNO) In dit overleg is afgesproken om vanuit de gezamenlijke partijen een gedegen onderzoek op te starten naar vrachtauto-ongevallen in Nederland. Hierbij zullen tevens de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid betrokken worden. Parallel aan dit traject heeft het Ministerie van V&W (VNCL) een quick scan uitgevoerd naar de stand van zaken rond vrachtauto-ongevallen en het initiatief genomen om een proef te gaan uitvoeren in de regio Utrecht.

## Probleemstelling

Binnen de huidige Beleidsregels Incident Management van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Stc. 1999) wordt reeds de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van de zogenoemde versnelde of uitgestelde berging. Echter deze methoden van berging worden relatief weinig toegepast. De oorzaak hiervan is gelegen in een onvoldoende inzicht in de kosten/batenverhouding en onduidelijkheden over de verdeling van (eventuele) extra schade tussen partijen. Partijen kiezen daarom veelal voor de conventionele berging waarbij geen (extra) schade wordt toegebracht, dit met het gevolg dat de verkeersdoorstroming langer dan strikt noodzakelijk verhindert blijft.

---

## Oplossingsrichtingen:

De problematiek met vrachtwagenincidenten en de effecten hiervan op de doorstroming kunnen vanuit 2 twee invalshoeken worden benaderd.

### 1. Preventief.

Het voorkomen van ongevallen kan vanuit verschillende partijen op verschillende manieren worden bevorderd, door o.a.:

- Vervoerders/ Transporteurs (werkdruk, voertuiginrichting, opleiding en uitrusting)
- Politie/ Justitie (controle op naleving regelgeving)  
RWS (informereren, weginrichting en preventieve verkeersmaatregelen)

### 2. Incident afhandeling

Wanneer een vrachtwagenincident heeft plaatsgevonden kan door een efficiënte afhandeling de nadelige invloed op de verkeersdoorstroming en daarmee de maatschappelijke kosten (files) tot een minimum worden beperkt.

De focus van het Pilotproject is gericht op het, door het consequenter toepassen van de versnelde of uitgestelde berging en het optimaliseren van het afhandelingproces, terugdringen van de overlast van vrachtwagenincidenten.

## Doelstellingen

De uitvoering van dit project heeft de volgende doelstellingen:

1. Inzicht verkrijgen in welke extra kosten worden veroorzaakt door het gericht toepassen van versnelde cq. uitgestelde berging en welke baten, uitgedrukt in financiële kentallen en filelengte/ duur, de maatschappij heeft op het vlak van een verbeterde doorstroming.
2. Welke maatregelen (organisatorisch/juridisch) kunnen/moeten we nog nemen om de afhandeling van incidenten met vrachtauto's te versnellen.

Een en ander met in acht name van slachtofferhulp, sporenonderzoek en de veiligheid van de hulpverleners en het overige verkeer.

## Uitgangspunten en Definities IM

Uitgangspunten voor de afhandeling van vrachtwagenincidenten zijn en blijven de Beleidsregels IM.

De volgende relevante definities en beschrijvingen staan beschreven in de beleidsregels Incident Management Rijkswaterstaat (uit: Staatscourant 1999, nr. 89 / pag. 6).

### Incident Management (IM):

Het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk, nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken, een en ander met inachtneming van de

---

verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers alsmede de beheersing van de ontstane schade.

Incidenten:

Alle gebeurtenissen zoals ongevallen, pechgevallen, afgevalen lading, gestrande voertuigen die de capaciteit van de weg nadelig beïnvloeden of kunnen beïnvloeden en als zodanig de doorstroming van het verkeer belemmeren of kunnen belemmeren, uitgezonderd pechgevallen op de vluchtstrook voor zover sprake is van een aanvaardbaar risico ten aanzien van de doorstroming en veiligheid van het overige verkeer.

Uitzondering pechgeval binnen IM (korte samenvatting):

Voor pechgevallen op de vluchtstrook is een uitzondering gemaakt voor zover sprake is van een aanvaardbaar risico ten aanzien van de doorstroming en veiligheid van het overige verkeer. Voor de beoordeling van het aanvaardbare risico bij pechgevallen op de vluchtstrook is door Rijkswaterstaat een mandaat afgegeven aan de politiediensten.

Incident management bij vrachtauto's:

De regionale directies van de Rijkswaterstaat of hun dienstkringen maken afspraken met bergingsbedrijven en deskundigen die kunnen worden ingezet in het kader van incident management voor vrachtauto's.

Bergingsbedrijven en deskundigen die worden ingezet bij het bergen van vrachtauto's dienen te voldoen aan kwaliteitseisen hetgeen dient te blijken uit een aan hen verleende erkenning.

De Rijkswaterstaat en de andere betrokkenen stellen zo spoedig mogelijk de voorlopige erkenningsregeling voor bergingsbedrijven en de voorlopige erkenningsregeling voor deskundigen vast.

Inzet van bergingsbedrijven en deskundigen bij vrachtautobergingen:

Het CMV beslist per incident over de inzet van (voorlopig) erkende bergingsbedrijven en (voorlopig) erkende deskundigen bij de berging van vrachtauto's.

Eerste berging:

Een opdracht tot eerste berging van een vrachtauto of een personenauto die zich op de weg bevindt in geval van een incident wordt namens de Rijkswaterstaat gegeven door een functionaris die behoort tot een regionaal politiekorps dan wel een functionaris die behoort tot het Korps landelijke politiediensten. Het CMV dan wel het CMI ontvangt de opdracht tot eerste berging en geleidt deze door naar een daarvoor in aanmerking komend bergingsbedrijf. Vervoer van een vrachtauto of een personenauto naar de eindbestemming ('tweede berging') valt buiten het bestek van incident management en is derhalve een verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder van het betrokken motorvoertuig.

---

**Kosten:**

Kosten voor de inzet van mensen en middelen komen voor rekening van de eigen diensten en organisaties zoals dit ook in de reguliere situatie plaatsvindt.

**Schade:**

Binnen de normen van redelijkheid en billijkheid is het toegestaan om tijdens de pilot extra schade te veroorzaken om de berging van een voertuig te versnellen. Deze extra schade wordt geaccepteerd. Hiervoor is voor de berger de instemming van de medewerker van RWS (IVD-RWS) noodzakelijk. De door deze werkwijze ontstane schade of waardederving van zowel voertuig, lading en/of het wegmeubilair of kleinschalige milieuschade moet goed worden gedocumenteerd. Dit documenteren dient de doorstroming en afhandeling van het incident niet te belemmeren.

**Afbakening**

De pilot heeft uitsluitend betrekking op het hoofdwegennet binnen het beheersgebied van het wegendistrict Utrecht, bestaande uit onderstaande (auto)snelwegen:

<b>Wegnummer</b>	<b>hectometer van</b>		<b>hectometer tot</b>
A1 knpt. Eemnes	(km: 28,885)	tot	knpt. Hoevelaken (km: 46,100)
A2 Abcoude	(km: 37,430)	tot	Waardenburg (km: 93,967)
A12 Waarder	(km: 40,520)	tot	Veenendaal (km: 92,111)
A27 Vianen	(km: 52,270)	tot	Huizen (km: 107,649)
A28 Utrecht	(km: 0,0)	tot	knpt. Hoevelaken (km: 31,600)

**Initiatiefnemer Pilot**

Initiatiefnemer voor de uitvoering van het pilotproject is het Verkeerscentrum Nederland. Eindverantwoordelijke is de directeur, de heer Ir. .J. Slager.

---

## 2. Projectorganisatie en betrokkenen

### 2.1 Projectorganisatie

Bij de uitvoering en realisatie van het pilotproject zijn meerdere partijen betrokken. Onderstaand een overzicht van de betrokken organisaties en contactpersonen.

<b>Organisatie</b>	<b>Contactpersoon</b>
Rijkswaterstaat Utrecht	H. de Bruijne
Wegendistrict Utrecht	D. Ottevanger
Regionale Verkeerscentrale Midden Nederland	M. Noordman
Staf DG RWS	R. Hillen
Verkeerscentrum Nederland	J. Slager
Corporate Dienst RWS, afdeling Best. Jur. Zaken	H. van Douwe
Adviesdienst Verkeer en Vervoer	W.J. Knibbe
KLPD	J. Aalbers
Regio politie Utrecht	W. Smoorenburg
Centraal Meldpunt Vrachtauto's	B.H.M. Kamphuis
Verbond van Verzekeraars/ TVM	J. Stam
EVO	P.J. van Rheenen
KNV	E.J. Blook
TLN	F.J.D. Wiegerink
STI	M. Zuidgeest
Zware bergers in het Wegendistrict Utrecht	
• Dorrestein Autoberging	S. Vlaar
• Collewijn & Zn BV	S. Collewijn
• Fa. Bob den Dijker	M. den Dijker
• Kooijman Vianen	C. Baars
• Modern BV	T. van Oort
• Smink	F. Smink
• Van Amerongen	Rob de Jong
• Verberkt	C. de Vries
• Verweij Trucking	P. Verweij/ H. Verweij
• Joh. van de Zand BV	J. van de Zand
• Hoogenraad BV	A.W Hoogenraad

---

Voor uitvoering en realisatie van het pilotproject wordt voorgesteld een projectgroep op te richten bestaande uit:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1. E. Hoekstra         | VCNL (Overall Projectleider)            |
| 2. E. Keyzer           | VCNL (Operationeel Projectleider)       |
| 3. P. Egberink         | VCNL (Projectondersteuning )            |
| 4. W.J. Knibbe         | Adviesdienst Verkeer en Vervoer         |
| 5. J. van Hamersveld   | Wegendistrict Utrecht                   |
| 6. W. Makkee           | Verkeerscentrale Midden Nederland       |
| 7. B.H.M. Kamphuis     | Centraal Meldpunt Vrachtwagenincidenten |
| 8. M. Zuidgeest        | STI                                     |
| 9. J. Aalbers          | Korps Landelijke Politiediensten        |
| 10. Nader in te vullen | Vertegenwoordiger(s) EVO, TLN, KNV      |
| 11. Nader in te vullen | 2 Vertegenwoordigers zware bergers      |

Deze projectgroep komt regelmatig bijeen om de voortgang van de pilot te bewaken en op basis van voortschrijdend inzicht uit de evaluaties verbeterpunten te ontwikkelen en in te brengen in deze pilot.



---

## 3. Projectaanpak pilotproject

### 3.1 Projectaanpak

Het pilotproject wordt opgedeeld in 3 fases.

1. Voorbereidingsfase
2. Uitvoeringsfase
3. Evaluatiefase

#### 3.1.1 Voorbereidingsfase

Periode: oktober 2005

##### Introductiebijeenkomst 7 oktober

Ter voorbereiding op het pilotproject is er d.d. 7 oktober j.l. op initiatief van VCNL een bijeenkomst georganiseerd voor de partijen die betrokken zijn bij de afhandeling van vrachtwagen incidenten. Hiervoor waren uitgenodigd de vertegenwoordigers van:

- Wegendistrict Utrecht;
- Regionale Verkeerscentrale Midden Nederland;
- Verkeerscentrum Nederland;
- KLPD;
- Centraal Meldpunt Vrachtauto's;
- STI;
- Zware bergers in het Wegendistrict Utrecht.

In dit overleg is een inventarisatie gemaakt van de knelpunten welke door de betrokkenen worden ondervonden bij de dagelijkse afhandeling van incidenten en zijn mogelijkheden aangedragen welke de afhandeling van incidenten kunnen optimaliseren c.q. versnellen.

Met alle betrokken partijen zijn vervolgens afspraken gemaakt over de te hanteren werkwijzen bij de afhandeling van vrachtwagenincidenten gedurende de pilotperiode.

Belangrijke aspecten welke hierbij zijn besproken zijn:

- Inschakelingprocedures;
- Communicatie op de incidentlocatie;
- Communicatie tussen meldkamers;
- Verdeling van verantwoordelijkheden;
- Afdekking juridische aansprakelijkheid;
- Beschikbaarheid benodigde materieel en mensen;
- Samenwerking tussen partijen;
- Oplossingen voor knelpunten;
- Uitvoer van registratie;

- 
- Uitvoer van incident evaluaties.

Opstellen Plan van aanpak:

Voor aanvang van het pilotproject wordt een plan van aanpak (huidige document) opgesteld door VCNL. Het Plan van aanpak dient als leidraad voor de verdere uitvoering van het pilotproject en is gebaseerd op de inventarisatie van knelpunten en de met de betrokken partijen gemaakte afspraken.

Kick-off sessie:

10 november 2005 zal er een kick-off sessie worden georganiseerd waarbij alle direct betrokken uitvoerende partijen volledig zullen worden geïnformeerd over de gemaakte afspraken, aanpak en uitvoering van de pilot.

---

### 3.1.2 Uitvoeringsfase

Periode: 14 november 2005- 15 mei 2006

Belangrijk speerpunt in de uitvoering van het pilotproject is het doelmatiger toepassen van de versnelde of uitgestelde berging ten behoeve van het optimaliseren van de verkeersdoorstroming.

#### Richtlijnen

Voor het consequenter toepassen van de versnelde of uitgestelde berging zijn de volgende richtlijnen opgesteld.

1. De te hanteren bergingswijze bij incidenten is mede afhankelijk van het tijdstip, verkeersintensiteit en de verkeerskundige consequenties. Bij incidenten kort voor of gedurende de spits is de belemmering van de rijbaan een belangrijke reden voor het ontstaan van files. De rijbaan dient zo spoedig mogelijk vrij gemaakt te worden door het toepassen van de versnelde of uitgestelde berging.
2. Versnelde berging kan worden toegepast bij incidenten waarbij het bergen van het voertuig kan worden uitgevoerd met behulp van een standaard zwaar bergingsvoertuig en dit geen extra tijd vergt. Uitgangspunt hierbij is dat door het toepassen van de versnelde berging de doorstroming zo snel mogelijk wordt hersteld.
3. Uitgestelde berging kan worden toegepast bij incidenten wanneer het normaal of versneld bergen teveel tijd in beslag neemt en daardoor de verkeersdoorstroming langer dan nodig wordt belemmerd. Uitgangspunt hierbij is dat de rijbaan wordt vrijgemaakt door het ongevalvoertuig op de vluchtstrook/ in de berm te "schuiven" en de berging na de spits (in de daluren) uit te voeren. Het toebrengen van extra schade aan o.a. het wegdek, lading en/ of voertuig is hierbij acceptabel. Indien noodzakelijk en mogelijk, worden anti-kijkschermen geplaatst voor het afschermen van de incidentsituatie, dit ter voorkoming van het ontstaan van kijkfiles.
4. Bij het toepassen van een versnelde of uitgestelde berging dient door het STI de extra aangebrachte/ veroorzaakte schade gedocumenteerd te worden.

#### Incidenttypen en aanpak

Voor de afhandeling vrachtwagenincidenten is ten behoeve van de pilot wordt gebruik gemaakt van de onderstaande incidentcategorieën:

1. pechgeval op de vluchtstrook;
2. pechgeval op de rijbaan of spitsstrook;
3. ongeval, voertuig niet gekanteld;
4. ongeval, voertuig gekanteld.

Onderstaand wordt per type incident een toelichting gegeven over specifieke kenmerken, toe te passen bergingsmethode en benodigdheid STI.

---

#### Pechgeval op de vluchtstrook

Bij pechgevallen op de vluchtstrook, inclusief lekke banden, waarvoor geldt dat deze geen belemmering voor de verkeersveiligheid en/ of doorstroming vormt, kan worden volstaan met het uitvoeren van een normale berging in het kader van de CMV regeling. Er worden geen reparaties uitgevoerd op de vluchtstrook, tenzij de tijdsduur die gemoeid is met de reparatie korter is dan de tijdsduur die gemoeid is met het verplaatsen van het voertuig en de reparatie veilig en zonder hinder voor de doorstroming kan worden uitgevoerd. Een voorbeeld van een dergelijke situatie is een voertuig met pech op de vluchtstrook op meer dan een meter van de kantstreep buiten de spits (bergen trekt meer bekijks dan reparatie) of een voertuig waarbij het wisselen van bijvoorbeeld een wiel sneller en veiliger verloopt dan het geforceerd verslepen van het voertuig.

De berging dient uitgevoerd te worden met inachtneming van de voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van extra schade aan bijvoorbeeld de versnellingsbak of wanneer mogelijk door het langzaam rijden over een korte afstand naar een veilige locatie. Bij het uitvoeren van de berging wordt geen extra schade aan lading en voertuig toegebracht.

Inzet STI:  
Niet benodigd

#### Pechgeval op de rijbaan of spitsstrook

Bij pechgevallen, stilstaande vrachtwagens, op de rijbaan geldt dat deze een belemmering vormen voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Door het toepassen van de versnelde of uitgestelde bergingsprocedure kan de verkeersdoorstroming worden bevorderd. Het toebrengen van extra schade aan het voertuig is hierbij uitsluitend acceptabel wanneer het nemen van de standaard voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van extra schade aan bijvoorbeeld de versnellingsbak langer duurt dan 15 minuten of de veiligheid van de hulpverlener(s) en weggebruikers belemmerd wordt.

Inzet STI:  
De STI-deskundige wordt telefonisch door de IVD-RWS geconsulteerd en verzorgt de vastlegging van de gehanteerde bergingsmethodiek met motivatie en de eventueel extra toegebrachte schade.

#### Ongeval, voertuig niet gekanteld

Bij ongevallen met vrachtwagens welke niet zijn gekanteld, geldt dat deze in de regel een belemmering vormen voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Afhankelijk van de specifieke situatie zal gebruik gemaakt worden van de versnelde, normale of uitgestelde berging. Belangrijk bij de afhandeling van dit type incident is de afstemming tussen de betrokken partijen, benodigde handelingen (sporenonderzoek en slachtofferhulp end.) tijdstip en verkeersintensiteit.

Inzet STI:  
De STI zal ter plaatse een advies uitbrengen aan de IVD-RWS en verzorgt de vastlegging van de gehanteerde bergingsmethodiek met motivatie en de eventueel extra toegebrachte schade.

---

### Ongeval, voertuig gekanteld

Bij ongevallen met gekantelde vrachtwagens al dan niet met losliggende lading, geldt dat deze in de regel een belemmering vormen voor de verkeersveiligheid en doorstroming.

Uitgangspunten in deze situatie zijn, de rijbaan zo spoedig mogelijk vrij te maken, de doorstroming van het verkeer prevaleert boven het eventueel toebrengen van extra schade aan o.a. het voertuig, lading en/ of het wegdek. Belangrijk bij de afhandeling van dit type incident is de afstemming tussen de betrokken partijen, benodigde handelingen (sporenonderzoek en slachtofferhulp end.) tijdstip en verkeersintensiteit.

Inzet STI:

De STI zal ter plaatse een advies uitbrengen aan de IVD-RWS en verzorgt de vastlegging van de gehanteerde bergingsmethodiek met motivatie en de eventueel extra toegebrachte schade.

### **Afspraken met betrokken partijen**

Naast deze richtlijnen en indeling van incidenten met de beschreven aanpak zijn er met alle betrokken partijen vaste afspraken gemaakt over de afhandeling van incidenten. Deze afspraken zijn gericht op:

1. Het versnellen van de meldingsprocedures, zodat alle partijen zo snel mogelijk geïnformeerd zijn en het hulpverleningsproces kan starten;
2. Het optimaliseren van het afhandelingproces;
3. Het voor alle partijen duidelijk maken wat er gedurende de pilot veranderd ten opzichte van de huidige situatie en wat men van elkaar kan en mag verwachten.

Onderstaand is per betrokken partij een korte beschrijving gegeven van de rol, met bijbehorende verantwoordelijkheden, welke zij vervullen en de specifieke afspraken welke zijn gemaakt voor de uitvoering van de pilot.

### **Regionale Politie Utrecht- KLPD**

#### Regionale Politiemeldkamer Utrecht (RPMKU)/ KLPD meldkamer (KLPD-MK)

De primaire verantwoordelijkheid van de RPMKU/ KLPD-MK is het aannemen van incidentmeldingen en het opstarten van het hulpverlenerproces.

Gemaakte afspraken:

Aan de RPMKU en de KLPD-MK wordt gevraagd om het standaard uitvraag protocol te hanteren en een voormelding te doen aan het CMV en de regionale verkeerscentrale conform de voormeldingsprocedure.

#### Agenten op de incidentlocatie

De primaire verantwoordelijkheid voor de politie / KLPD met betrekking tot incidentafhandeling is het handhaven van de openbare orde en veiligheid. Op de incidentlocatie is de politie/ KLPD

---

hiermee o.a. verantwoordelijk voor de veiligheid van zowel de hulpverleners als de overige weggebruikers en het uitvoeren van onderzoek. De politie maakt deel uit van het motorkap / CTPI overleg, de coördinator is herkenbaar aan een groen veiligheidshesje met de opdruk CTPI of OVD(P)

Gemaakte afspraken:

Zowel de regionale politie als het KLPD is volledig geïnformeerd over de uitvoering van de pilot en zal intern zorgdragen voor de communicatie.

### **Brandweer**

De primaire verantwoording voor de brandweer met betrekking tot incidentafhandeling betreft het bevrijden van mogelijke slachtoffers, het blussen van branden, het afhandelen van gevaarlijke stoffen en eventueel schoonmaken van het wegdek. De brandweer maakt deel uit van het motorkap / CTPI overleg, de coördinator is herkenbaar aan een groen veiligheidshesje met de opdruk CTPI of OVD(B)

Gemaakte afspraken:

Meewerken aan het optimaliseren van het afhandelingproces na het uitvoeren van de primaire taken.

### **GHOR (Ambulance/ Traumateams)**

De primaire verantwoording voor ambulance en medische personeel is de behandeling van eventuele slachtoffers. De GHOR maakt deel uit van het motorkap / CTPI overleg, de coördinator is herkenbaar aan een groen veiligheidshesje met de opdruk CTPI of OVD(G)

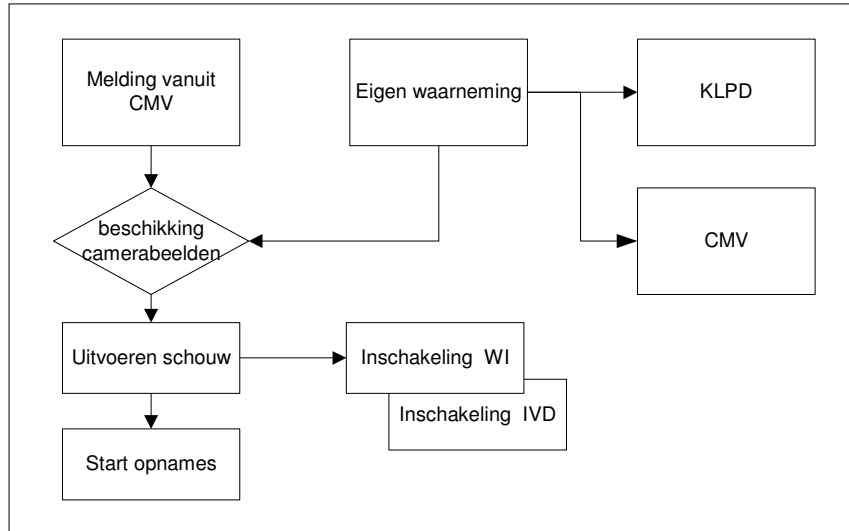
Met de ambulance diensten zijn geen nadere afspraken gemaakt in het kader van de pilot. Bij incidenten waarbij slachtoffers betrokken zijn en de inzet van ambulance/ medici benodigd is geldt dat de behandeling van slachtoffers voor de belangen van de verkeersdoorstroming gaan.

### **Regionale Verkeerscentrale Utrecht (RVC)**

De regionale verkeerscentrale Utrecht is voor de afhandeling van incidenten primair verantwoordelijk voor het bewaken van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming. Hiervoor heeft de RVC de beschikking over meerdere instrumenten en de weginspecteurs en IVD-RWS-ers

Gemaakte afspraken:

1. De RVC adviseert de weginspecteur of de IVD-RWS m.b.t. de actuele en de te verwachten verkeersdrukke dit met betrekking tot de mogelijke effecten van versneld/uitgesteld bergen.
2. Gelijktijdig met deze pilot loopt er een proef waarin de RVC rechtstreekse melding aan het CMI/ CMV kan doen.
3. Met de RVC Utrecht is een protocol opgesteld met hierin opgenomen de activiteiten en de prioriteit van handelen.



Figuur 1. Protocol Regionale verkeerscentrale Utrecht

#### Toelichting Protocol:

1. De wegverkeersleider ontvangt een melding, wanneer de betreffende locatie met camera's is te schouwen, wordt er eerst de benodigde informatie verzameld over de incidentkenmerken.
2. De wegverkeersleider schakelt de weginspecteur(s) in, stuurt deze naar de incidentlocatie, geeft de beschikbare incidentkenmerken door en zorgt voor de vastlegging (loggen) van de aanrijtijden. Afhankelijk van de complexiteit van het incident wordt ook de IVD-RWS door de verkeerscentrale ingeschakeld.
3. De wegverkeersleider zorgt ervoor dat, wanneer hiervoor de mogelijkheid is, er een video-opname van het incident wordt gemaakt. Belangrijk in de video-opnames is dat er een helicopterview ontstaat van de situatie en wordt ingezoomd op opvallende gebeurtenissen.
4. Wanneer er een eigen waarneming (weginspecteur of camerabeelden) van een incident is zorgt de wegverkeersleider voor het doormelden van het incident aan de KLPD-MK en het CMV. Vervolgens wordt het protocol volledig doorlopen.

Gedurende de afhandeling van het incident is de wegverkeersleider het aanspreekpunt voor de weginspecteur/ IVD-RWS voor:

1. Wanneer de wegverkeersleider de beschikking heeft over camerabeelden kan deze informatie met de weginspecteur/ IVD-er worden besproken. De weginspecteur/ IVD-er is verantwoordelijk voor de te nemen verkeersmaatregelen ten behoeve van de beveiliging van de incidentlocatie.

---

## **CMV**

De primaire verantwoordelijkheid van het CMV is het aannemen van incidentmeldingen vanuit de PMK of de regionale verkeerscentrale, het inschakelen van de dichtstbijzijnde zware berger en de STI.

Gemaakte afspraken:

1. Met het CMV is afgesproken om gebruik te gaan maken van de voormeldingsprocedure, op basis van de in deze fase beperkte informatie wordt reeds:
  - De zware berger ingeschakeld;
  - De STI coördinator geïnformeerd;
  - De regionale verkeerscentrale geïnformeerd;
2. Bij ontvangst voormelding dient aanleiding incidentmelding wel bekend te zijn.
3. Informatievoorziening van het CMV wordt verzorgd door de regionale verkeerscentrale, de weginspecteur en de IVD-RWS communiceren met de verkeerscentrale.
4. Gelijktijdig met de pilot zware berging vind er een proef plaats waarbij de verkeerscentrale ook een IM melding kan doen aan het CMI/ CMV en de IM procedure opstarten.
5. Het CMV geeft van alle meldingen het eigen CMV-meldnummer, waaronder de melding door het CMV in behandeling is genomen, door aan de regionale verkeerscentrale.

## **Wegendistrict Utrecht**

Vanuit het wegendistrict Utrecht zijn bij de afhandeling van incidenten zowel de weginspecteur(s) als een Inspecteur van Dienst (IVD-RWS) betrokken.

### Weginspecteur:

De primaire taak van de weginspecteur met betrekking tot incidentafhandeling betreft het verlenen van hulp aan slachtoffers/betrokkenen indien nodig, het uitvoeren/ toepassen van de eerste veiligheidsmaatregelen ter beveiliging van de incidentlocatie ten behoeve van de overige hulpverleners en weggebruikers en het bevorderen van de doorstroming.

Gemaakte afspraken:

1. De weginspecteur zal zelfstandig opereren bij vrachtwagenincidenten van het type pech, waarbij de weginspecteur verantwoordelijk is het nemen van de eerste veiligheidsmaatregelen, de bevordering van de doorstroming en voor het bepalen van de toe te passen bergingsmethode. Bij het nemen van beslissingen welke extra schade toebrengen aan het wegdek, lading of het voertuig zal de weginspecteur de IVD-RWS consulteren en informeren.
2. Bij vrachtwagenincidenten, van het type ongeval wordt te allen tijde een IVD-RWS door de weginspecteur geïnformeerd. Afhankelijk van de complexiteit van het incident zal de IVD-RWS besluiten ter plaatse te gaan en de coördinatie en de plaats in het CTPI overnemen.

### Inspecteur van Dienst RWS (IVD-RWS):

Gedurende de pilot zware berging zal tevens een nieuwe functionaris, de Inspecteur van Dienst Rijkswaterstaat, vanuit RWS worden geïntroduceerd. De IVD-RWS is gepositioneerd als



---

counterpartner van de Officier van Dienst (OVD) zoals deze door de Politie, Brandweer en GGD worden gehanteerd. Dit betekent dat de IVD-RWS een coördinerende functie heeft ten aanzien van de processen en communicatie op de incidentlocatie binnen de RWS-kolom. De IVD-RWS zal de leidinggevendenden van de betrokken diensten adviseren en trachten het proces mee te sturen en te ondersteunen. Daarbij blijven de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de functionarissen ter plaatse normaal in stand.

IVD-RWS Utrecht:

- John van Hamersveld
- Franklin Redert

Gemaakte afspraken:

1. Gedurende de pilotperiode zal bij ieder vrachtwagenincident (ongeval) een IVD-RWS-er worden ingeschakeld en afhankelijk van de complexiteit van het incident op de incidentlocatie aanwezig zijn. Indien aanwezig zal de IVD-RWS vanuit zijn rol vanuit RWS deelnemen binnen het motorkap / CTPI overleg, in overige gevallen zal dit de wegingspecteur zijn.
2. De IVD-RWS wordt door de wegingspecteur te allen tijde geïnformeerd/ geconsulteerd bij het nemen van beslissingen welke extra schade aan wegdek, lading of voertuig veroorzaken.
3. De IVD zal in overleg met de verkeerscentrale zorgdragen voor het toepassen van de benodigde verkeersmaatregelen en de inschakeling van benodigde contractpartners.
4. De IVD neemt, in overleg met het CTPI, de uiteindelijke beslissing of er een versnelde, normale of uitgestelde berging zal gaan plaatsvinden. Hiervoor heeft de IVD de berger en de STI-deskundige als adviseurs.
5. De IVD-RWS is verantwoordelijk voor de organisatie, uitvoering en schriftelijke vastlegging van de evaluatie. (zie beschrijving incident evaluatie)

### **Zware bergers**

De primaire verantwoordelijkheid van de berger is het bergen van de vrachtwagen(s) welke niet meer zelfstandig kunnen rijden ten gevolge van een ongeval of pech. De berger is tevens een adviserende partij voor RWS (de IVD) over de technische mogelijkheden voor de uit te voeren berging. De berger neemt officieel geen deel aan het motorkap / CTPI overleg.

Gemaakte afspraken:

1. De berger wordt vanuit het CMV ingeschakeld op basis van de voormelding en rijdt aan naar de incidentlocatie met zowel een verkenningsvoertuig\* als een standaard bergingsvoertuig. De inzet van het verkenningsvoertuig dient voor het sneller ter plaatse kunnen komen, het kunnen verzorgen van veiligheidsmaatregelen en voor de extra mankracht/ bergingsdeskundigheid. (De effecten van de inzet van het verkenningsvoertuig worden geëvalueerd). Het aanrijden van het standaard zware bergingsvoertuig zal in 80% van de incidenten afdoende zijn voor het uitvoeren van de berging. In het geval van incidenten waarbij, na afstemming met de IVD-RWS, een ander type bergingsvoertuig benodigd is zorgt de berger voor het inschakelen van het benodigde materieel.

- 
2. Bij het toepassen van een versnelde berging dienen de standaard voorzorgsmaatregelen genomen te worden ter voorkoming van extra schade aan voertuig, lading of wegdek, met uitzondering van de gevallen waarbij of de wegininspecteur of de IVD-RWS de berger opdracht verstrekt deze voorzorgsmaatregelen niet toe te passen en het voertuig direct te bergen.
  3. De berger adviseert de IVD met betrekking tot de (on)mogelijkheden en tijdsduur inzake de uit te voeren berging. De IVD-RWS zal dit advies inbrengen in het motorkap/ CTPI overleg.
  4. Momenteel wordt nog onderzocht of het stallen en inzetten van anti-kijkschermen bij de bergers (2-3) een mogelijke optie is. Vanuit het district Utrecht is hiervoor een voorstel gedaan aan de bergers.

\* de inzet van een verkenningsvoertuig is geen verplichting.

## **STI**

De primaire taak met betrekking tot incidentafhandeling van de STI-deskundige betreft het adviseren van Rijkswaterstaat ten aanzien van aspecten als milieu, voertuigschade en ladingschade. De STI-deskundige geeft hierbij advies aan RWS over o.a. de manier van berging (normaal, uitgesteld of versneld) van voertuig en lading. Deze aspecten worden door de STI-deskundige verwerkt in een rapportage, welke door zowel de verzekeraars, vervoerders en de wegbeheerder wordt geaccepteerd bij de verdere financiële afhandeling.

### **Gemaakte afspraken:**

1. Een STI-deskundige zal gedurende de pilotperiode worden gehuisvest op het kantoor wegendistrict Utrecht.
  - a. Bezettingsdagen: maandag- vrijdag
  - b. Bezettingstijden: 7.00- 18.00 uurMeldingen buiten bovenstaande tijden worden op de reguliere manier afgehandeld en opgestart.
2. Het STI verzorgt van alle incidenten waarvoor zij zijn geconsulteerd of op de incidentlocatie aanwezig zijn geweest een uitgebreide rapportage. Deze rapportage bevat naast de huidige gegevens minimaal de volgende onderdelen:
  - Motivatie van de uitgevoerde wijze van berging (normaal, versneld of uitgesteld)
  - Voor zover mogelijk financiële kentallen over de extra schade ten gevolge van de wijze van berging .
  - Het door de STI gegeven advies aan RWS.
3. De STI-coördinator wordt van alle vrachtwagenincidenten op de hoogte gebracht.
4. STI-deskundige wordt ten alle tijden geconsulteerd wanneer er extra schade aan lading, voertuig of wegdek wordt aangebracht en verzorgt de rapportage hiervan. Bij het incidenttype ongeval zal de STI-deskundige op de incidentlocatie komen.

---

### **Auditors VCNL**

Gedurende de pilot wordt er van alle vrachtwagenincidenten van het type ongeval, een audit uitgevoerd door de auditors van VCNL. Deze audits hebben betrekking op het in kaart brengen van het afhandelingproces en de naleving van de geldende procedures.

Auditors:

- Ben de Bruijn
- Tom den Hertog

Gemaakte afspraken:

1. Van de uitgevoerde audits wordt een rapportage opgesteld en beschikbaar gesteld aan de IVD-RWS ten behoeve van de evaluatie.
2. De auditors nemen ook deel aan de evaluatiegesprekken.
3. Audits worden uitgevoerd op basis van de beschikbaarheid van de auditors en zijn afhankelijk van de complexiteit van het incident.

### **Vervoersbedrijven/ Branche**

Gemaakte afspraken:

EVO, KNV en TLM ondersteunen de in dit plan van aanpak beschreven methodieken met betrekking tot het consequenter toepassen van de versnelde of uitgestelde berging.

### **Verzekeraars**

Gemaakte afspraken:

TVM en het Verbond van Verzekeraars ondersteunen de in dit plan van aanpak beschreven methodieken met betrekking tot het consequenter toepassen van de versnelde of uitgestelde berging.

### **Media**

In het geval dat er media/ fotograven aanwezig zijn op de incidentlocatie zullen deze worden doorgestuurd naar de aanwezige politiediensten. RWS zal mensen wel aanspreken op het dragen van veiligheidskleding.

### **Invoering voormelding**

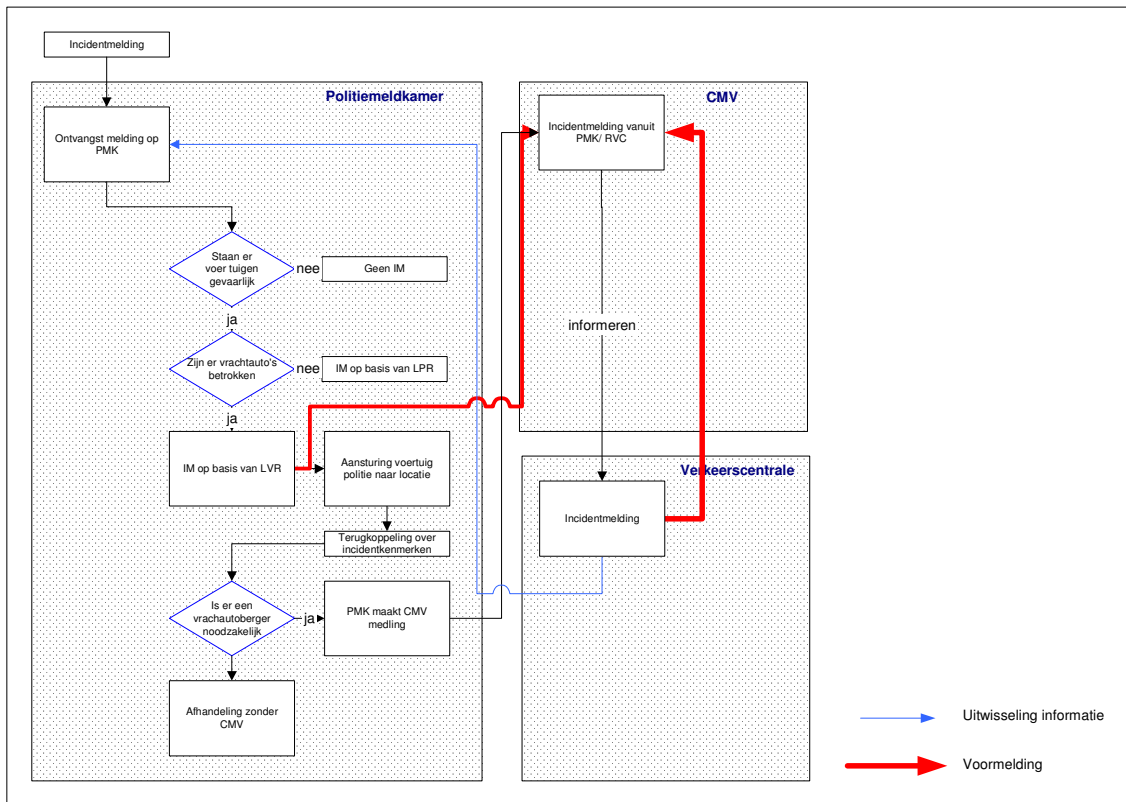
Een belangrijke bijdrage op het verkorten van de incidentduur kan worden gerealiseerd door ervoor te zorgen dat :

1. Het CMV zo spoedig mogelijk is geïnformeerd over een incident
2. De zware berger zo spoedig mogelijk is geïnformeerd over een incident en kan aanrijden.
3. De verkeerscentrale zo spoedig mogelijk is geïnformeerd en de wegininspecteurs en een IVD-RWSér kunnen inschakelen.

Binnen het huidige CMV-proces is opgenomen dat een CMV melding van de PMK aan het CMV wordt gedaan nadat de PMK een terugkoppeling heeft ontvangen van een een

surveillancevoertuig over de incidentkenmerken. Hierdoor gaat er tijd verloren ten aanzien van het inschakelen van de zware berger.

Gedurende de pilotperiode wordt de volgende wijziging toegepast op het bestaande CMV-proces. Bij ontvangst van een incidentmelding op de PMK, schakelt de PMK direct het CMV in (**voormelding**). Het CMV schakelt vervolgens direct de verkeerscentrale en de dichtstbijzijnde en beschikbare gecontracteerde zware berger in.



Figuur 1. Schematische weergave aangepast meldingsproces

De verwachting is dat circa 80% van de incidentmeldingen met het standaard zware bergingsvoertuig kunnen worden afgehandeld. Voordeel van het hanteren van de voormelding is dat de hulpverlening eerder op gang komt. De wegenspecteurs kunnen eerder de eerste veiligheidsmaatregelen treffen, de berger kan eerder aanvangen met de uitvoering van de berging, waardoor de verkeersveiligheid en de doorstroming worden bevorderd. Dit met inachtneming van a.o. slachtofferhulp en sporenonderzoek.

De verkeerscentrale kan, daar waar de beschikking is over camerabeelden, directe waarnemingen verrichten en deze informatie terugmelden aan het CMV. De berger rijdt direct aan met een verkenningsvoertuig en een standaard zware bergingsvoertuig.

---

Hoewel in deze fase de beschikbare informatie beperkt is wordt aan de PMK gevraagd om minimaal de volgende gegevens aan het CMV te melden:

- Locatiegegevens (conform BPS)
- Staat voertuig op de rijstrook
- Betreft het een gekantelde vrachtwagen
- Betreft het een pechgeval of een ongeval

### **Invoering doormelding RVC- CMV**

Met ingang van 14-11-2005 wordt er een pilotproject uitgevoerd waarbij de regionale verkeerscentrale de mogelijkheid krijgt om het CMI/CMV opdracht te verstrekken tot het laten bergen van een voertuig als deze betrokken is bij een incident. Deze pilot wordt uitgevoerd voor het wegengebied behorende bij de regionale verkeerscentrales:

- VC De Weide Blik
- VC Midden Nederland

De criteria en procedures welke hierbij van toepassing zijn staan beschreven in het protocol doormelding RVC- CMI/CMV zoals bijgevoegd in bijlage 1.

### **Incidentevaluatie**

#### Uitvoeren Incident evaluaties:

Met alle betrokken partijen is afgesproken om na iedere afhandeling van een vrachtwagenincident (ongeval) of waarbij gebruik is gemaakt van een versnelde of uitgestelde berging een evaluatie te houden over:

- De gekozen aanpak;
- De effecten (Van belang is ook te bepalen welke effecten ten aanzien van verkeersdoorstroming zijn vast te stellen.)
- De mogelijke verbeterpunten.

De resultaten van de evaluatie worden schriftelijk vastgelegd en beschikbaar gesteld aan alle betrokken partijen en VCNL. Afhankelijk van de complexiteit van het incident, kan de evaluatie worden uitgevoerd op basis van een dossieronderzoek of door een evaluatiebijeenkomst

Belangrijkste uitgangspunt bij de evaluatiebijeenkomsten is dat alle partijen hun werk goed hebben uitgevoerd en dat de evaluatie bedoeld is om van te leren en toekomstige incidenten nog beter af te kunnen handelen. Er is geen sprake van goed of fout. Er worden geen zwarte pieten uitgedeeld. De afhandeling is op een bepaalde manier verlopen en het is van belang om de direct betrokkenen aan te kunnen laten geven volgens welke procedures en afwegingen zij gewerkt hebben en welke argumenten in de besluitvorming van belang zijn geweest.

Voorafgaand aan de evaluatiebijeenkomst wordt van alle partijen verwacht dat de eigen registratie en logboek gegevens mbt het ongeval beschikbaar zijn.

---

## Rapportage

### Oplevering tussenrapportage:

Eind november dient er een tussen rapportage te worden opgeleverd aan de Minister van V&W , met hierin de beschikbare resultaten. Deze tussenrapportage wordt door de Minister gebruikt bij de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer.

### Opmerking:

In verband met het later aanvangen van de pilotperiode is de oplevering van een tussenrapportage eind november 2005 niet realiseerbaar. Op verzoek van de minister wordt het opleveren van een tussenrapportage op een ander tijdstip gerealiseerd.

### **3.1.3 Evaluatiefase**

Door AVV zullen de resultaten worden onderzocht welke gerealiseerd worden door het gerichter toepassen van de versnelde of uitgestelde berging ter bevordering van de verkeersdoorstroming.

Een volledige lijst met de benodigde gegevens ten behoeve van de evaluatie is opgenomen in bijlage 2.

De resultaten worden uitgedrukt in:

1. welke extra kosten worden veroorzaakt door het gerichter toepassen van versnelde cq. uitgestelde berging.
2. welke baten, uitgedrukt in financiële kentallen heeft de maatschappij op het vlak van een verbeterde doorstroming.
3. Welke maatregelen (organisatorisch/juridisch) kunnen/moeten we nog nemen om de afhandeling van incidenten met vrachtauto's te versnellen

Deze resultaten worden verwerkt tot een eindrapport met bevindingen, resultaten en aanbevelingen en aan de Minister van V&W worden aangeboden.

## 4. Mijlpalenplanning:

Activiteit	Termijn	Status
<b>Fase 1: Voorbereiding</b>		
Afspraken maken met:		
- Bergers	oktober	Gereed
- STI	oktober	Gereed
- District Utrecht	oktober	Gereed
- Verkeerscentrale Midden Nederland	oktober	Gereed
- Sector (transporteurs, brancheverenigingen en verzekeraars)	oktober	Gereed
- CMV	oktober	Gereed
- KLPD	oktober	Gereed
- AVV	oktober	Gereed
		Gereed
Opstellen Plan van Aanpak	oktober	Gereed
Maken van een conceptrapportage ten behoeve van de evaluaties	November	In bewerking
<b>Fase 2: Uitvoering</b>		
Uitvoering pilot	15 november 2005 tot 15 mei 2006	
Oplevering tussenrapportage	25 november	In verband met latere aanvang pilot komt dit te vervallen.
<b>Fase 3: Evaluatie</b>		
Opstellen Evaluatierapport	½ Mei- ½ Juni 2006	
Oplevering nota tbv de minister van V&W	Juni 2006	

---

## Bijlage 1 Protocol doormelding RVC- CMI CMV

**Versiedatum:** 8-11-2005

**Bestemd voor:** Hoofden Verkeerscentrales MN, NWN, VCNL, Wegendistrict

**Status:** Concept

### Inhoud

Een (landelijk) protocol voor het doormelden van bergingsopdrachten aan CMI en CMV door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat.

### Criteria

- De Regionale Verkeerscentrale verstrekt aan CMI/CMV een opdracht tot het laten bergen van een voertuig (personenauto, bus, vrachtwagen, motorfiets) of aanhangwagen, als deze betrokken is (geweest) bij een ongeval en niet meer op eigen kracht de rijbaan kan of mag vrijmaken, pech heeft of anderszins de doorstroming of veiligheid in gevaar brengt of kan brengen.
- De beslissing tot het laten bergen wordt genomen door de wegverkeerder op basis van camerazicht en/of op basis van informatie van een weginspecteur van het Wegendistrict ter plaatse.
- De beoordeling van de situatie vindt plaats op grond van dezelfde overwegingen als bij de aansturing via de MK Politie.
- De aansturing via de MK Politie (op basis van 112-meldingen en waarneming van politieursveillanten) blijft ongewijzigd van kracht.
- De melding van verwerkte bergingsopdrachten door CMI/CMV aan de Verkeerscentrale blijft ongewijzigd van kracht.

### Procedure

- De Regionale Verkeerscentrale bepaalt, op basis van camerazicht en/ of informatie vanuit de weginspecteur, bij incidenten (ongevallen, pech of anderszins):
  1. de locatie van het incident;
  2. het aantal af te slepen voertuigen;
  3. type voertuig (personen/vrachtwagen/bus/ motorfiets/aanhangwagen), en maakt inschatting gewichtsklasse (<3500 kg, >3500 kg, 10 ton, 40 ton enz.);
  4. rolbaarheid;
  5. de ernst van het incident;
  6. de urgentie van de berging;
  7. de noodzaak van komst van politie.
- Het CMI/ CMV stelt unieke telefoonnummers ter beschikking aan de Regionale Verkeerscentrale(s) voor het doen van een melding.
- De Regionale Verkeerscentrale informeert de MK KLPD of de MK Regiopolitie zo spoedig mogelijk na doormelding aan CMI/CMV.
- De Regionale Verkeerscentrale registreert het tijdstip melding, doormelding aan CMI/CMV, CMI/ CMV meldingsnummer en doormelding aan de MK Politie en, indien bekend aankomst tijdstip berger.



- 
- De weginspecteur registreert het tijdstip melding, tijdstip aankomst, tijdstip doormelding aan de RVC en tijdstip aankomst berger.

-----  
Specifieke afspraken verkeerscentrale Utrecht:

- CMI/CMV meldt aan de verkeerscentrale dat de STI gewaarschuwd is, de STI-deskundige neemt zelfstandig contact op met de verkeerscentrale en de dienstdoende IVD-RWS.
  - Indien RWS (weginspecteur of wegverkeersleider) het nodig vindt STI in te schakelen dan loopt dit via de verkeerscentrale. De verkeerscentrale vraagt dit aan CMI/CMV en legt dit verzoek vast.
-

---

## Bijlage 2 Benodigde gegevens evaluatie

De benodigde gegevens zijn onder te verdelen in twee groepen, namelijk kwantitatieve gegevens voor het berekenen van voertuigverliesuren enerzijds en kwalitatieve gegevens voor het bepalen van de aandachtspunten anderzijds.

### Kwantitatieve gegevens

De kwantitatieve gegevens die nodig zijn om de modelberekeningen uit te kunnen voeren en die AVV aan VCNL vraagt zijn, per incident:

- (het vroegst bekende) tijdstip van melding;
- aantal geblokkeerde rijstroken;
- aantal berijdbare rijstroken inclusief de vluchtstrook;
- tijdstip van weg vrij gemaakt;
  - eventueel tijdstippen van weg gedeeltelijk vrijgemaakt als de weg in stappen is vrijgemaakt,
  - aantal rijstroken dat dan is vrijgemaakt,
  - aantal rijstroken dat dan nog berijdbaar is incl eventueel de vluchtstrook,
- locatie (hectometrering, rijbaan, rijksweg) van incident;
- inschatting verkeersintensiteit langs het incident ( bijvoorbeeld 'twee stroken propvol', of 'één strook met af en toe een auto' );
- situatieschets met plaats van vrachtauto en hulpvoertuigen op de rijbaan, eventueel verschillende situatieschetsen met bijbehorende tijdstippen als de weg in stappen is vrijgemaakt;
- indicatie of er versneld geborgen is of niet;
- indien er versneld geborgen is, een beargumenteerde inschatting van de behaalde tijdwinst.

Bij het laatste punt is de *argumentatie* van belang om te kunnen bepalen waar de tijdwinst door behaald is en hoe vaak het mogelijk zal zijn op deze manier winst te behalen. Alleen een inschatting van de behaalde tijdwinst is niet voldoende voor de evaluatie. De inschatting met argumentatie kan gegeven worden door een deskundige ter plaatse, zoals de berger, de STI-expert of de inspecteur van dienst.

### Kwalitatieve gegevens

De kwalitatieve gegevens die we vragen aan VCNL zijn de evaluatierapporten zoals opgesteld voor elk incident door de inspecteur van dienst. Deze evaluatierapporten zijn de basis voor het aangeven van aandachtspunten. AVV zal hierover zelf geen gegevens verzamelen, hiertoe is VCNL beter in staat. Vanzelfsprekend is het van groot belang dat deze evaluatierapporten zo volledig mogelijk zijn. Wij gaan er vanuit dat VCNL toeziet op de kwaliteit van deze rapporten.

Een schatting van de extra kosten van versneld bergen (t.o.v. niet-versneld bergen) zal gebaseerd worden op gegevens hierover in de evaluatierapporten van de inspecteur van dienst. Dit betreft bijvoorbeeld kosten van de lading, van het voertuig, voor de berger, of voor het wegmeubilair. Zonder informatie over de kosten in de evaluatierapporten zal de evaluatie hierover geen uitspraken doen.

---

---