

Richtsnoer bepaling IM-wegen op het OWN

Stap 1: Verkeerskundige criteria

Voor het toepassen van IM worden de volgende criteria gehanteerd:

- Het economische belang van de weg.
Er worden alleen wegen geselecteerd die bij een blokkade een nadelige invloed hebben op de bereikbaarheid of ontsluiting van economisch belangrijke centra. De selectie van economisch belangrijke wegen is gebaseerd op bestaande provinciale verkeer- en vervoersplannen, regionale bereikbaarheidsplannen, etc. De selectie van deze wegen is, als onderdeel van de verkeer- en vervoersplannen ook bestuurlijk geaccordeerd.
- Logisch netwerk.
Het netwerk dient logisch te zijn. Dit impliceert bijvoorbeeld het toepassen van IM op een kort stukje gemeentelijk weg, omdat daarmee twee IM-wegen logisch met elkaar verbonden worden. Voor hulpdiensten leidt het niet toepassen van IM op een tussen gelegen wegvak tot veel problemen en onduidelijkheden.

Stap 2: onderbouwing economisch belang

Om het in stap 1 genoemde economisch belang aan te kunnen tonen, wordt gekeken naar het effect van een ongeval, waardoor de rijbaan (in één richting) volledig afgesloten wordt. De maatschappelijke gevolgen zijn uit te drukken in voertuigverliesuren. Er geldt een onder- en bovengrens voor het 24-uursgemiddelde¹ van een weg:

- Ondergrens (= 8.000 voertuigen per 24 uur).
Als het 24-uurs gemiddelde van de weg onder de ondergrens komt, is er te weinig economisch belang en komt de weg niet in aanmerking voor een contract om een contract te sluiten met bergers, om snel ter plaatse te komen.
- Bovengrens (= 12.000 voertuigen per 24 uur).
Indien het 24-uursgemiddelde van de weg boven de bovengrens komt, staat het economisch belang niet ter discussie en kan IM ingevoerd worden.

Van wegen met een 24-uurs gemiddelde tussen de onder en bovengrens moet een onderbouwing van het economisch belang toegelicht worden. Dit kan zijn, kwetsbare schakel in het netwerk, veel vrachtverkeer, hoge piek- intensiteiten enz.

Daar waar de functie van de weg verandert en een significant verschil zit in de intensiteit, kan dit betekenen dat hier de knip wordt gelegd wel/niet IM-weg. Bij wegvakken waar de gemiddelde intensiteit onder de ondergrens komt, maar waar dit een logische verbinding van het netwerk vormt (géén eindstuk), kan voor de eenduidigheid gekozen worden om dit wegvak wél op te nemen.

Wegvakken die voldoen aan het intensiteitscriterium maar qua functie niet voldoen worden niet meegenomen. De functie van de weg is dus maatgevend.

De wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor de eventueel uiteindelijke implementatie van Incident Management. In geval van een vraag van de NMa, dient de wegbeheerder een onderbouwing voor de gemaakte keuze te geven.

Stap 3: Opstellen randvoorwaarden

Om IM operationeel uit te voeren dienen de wegbeheerders te voldoen aan randvoorwaarden die zijn opgesteld bij de invoering van IM. Deze randvoorwaarden zijn tot stand gekomen in overleg met de Stichting Incident Management Nederland (SIMN),

¹ Het 24-uurs gemiddelde geeft de gemiddelde dagintensiteit in twee rijrichtingen, in motorvoertuigen (mvt) gemeten over een periode van minimaal 4 maanden (maatgevend is of gemiddelde werkdag, of gemiddelde weekdag of een jaargemiddelde).

de Vereniging van Bergingsspecialisten (VBS), IPO/VNG en het Programmabureau IM (PbIM) van Rijkswaterstaat.

- Wegen moeten voorzien zijn (worden) van eenduidige locatieaanduiding op basis van landelijk vastgestelde wegnummering en hectometrerings door middel van hectometerpaaltjes. Op wegen buiten de bebouwde kom is het aanbrengen hiervan vereist; op wegen binnen de bebouwde kom gewenst.
Voor een efficiënte inzet van de hulpdiensten is een goede locatieaanduiding van belang. De wegen in beheer bij Rijkswaterstaat en vele provinciale wegen zijn uitgerust met hectometerpaaltjes, voorzien van wegnummer, rijrichting en hectometer (bijv. A12, Re, 82,4. Zie 'Richtlijnen voor de uitvoering en plaatsing van hectometerborden, AVV, februari 2001')
- Wegen worden door wegbeheerder behandeld conform de beleidsregels IM.

De kracht van IM in Nederland zit onder andere in het feit dat de regelingen landelijk op uniforme wijze worden toegepast. Dit verkleint de kans op misverstanden wanneer hulpdiensten grensoverschrijdend worden ingezet. Dit impliceert de volgende randvoorwaarden:

- De wegbeheerder accepteert de bestaande IM-regelingen voor personenauto's en vrachtauto's (LPR en LVR) en handelt conform deze regelingen.
- De wegbeheerder vergoedt de kosten die gemoeid zijn met het inregelen en het periodiek beheer van de IM wegen binnen het Landelijk Centraal Meldpunt (LCM) en Centraal Meldpunt Vrachtauto's (CMV).
- De wegbeheerder staat garant voor de betaling van loze ritten, waarbij de kosten van de inzet van de berger niet verhaald kunnen worden op de verzekeraar of de eigenaar van het voertuig.
- De wegbeheerder staat garant voor mogelijke schadeclaims die door eigenaren na de berging van vrachtwagens waarbij meerschade is toegebracht worden ingediend.
- De wegbeheerder richt zijn organisatie in, teneinde het Recht van retentie te kunnen toepassen.
- De wegbeheerder draagt zorg voor de beschikbaarheid en aanwezigheid van 'weginspecteurs' of vergelijkbare functionarissen.
- Deze 'weginspecteurs of vergelijkbare functionarissen dienen de Basisopleiding IM te hebben gevolgd en met succes te hebben afgerond.
- De in te zetten weginspecteurs of vergelijkbare functionarissen dienen binnen nader vast te stellen aanrijdtijden ter plaatse te kunnen komen.
- Vaststelling IM-wegennet voor de komende 5 jaar;
Het wegennet waarop IM wordt toegepast dient consistent te zijn.
 - Frequente wisselingen leiden tot misverstanden en dienen daarom te worden beperkt.
 - Wijzigingen (wegen die worden toegevoegd of afgevoerd als IM-weg) worden maximaal 2x per jaar doorgevoerd (1 april of 1 oktober).