

Richtlijn Eerste Veiligheidsmaatregelen bij Incidenten

op auto(snel)wegen

Voorwoord

Helaas zijn er regelmatig en in toenemende mate hulpverleners betrokken bij ernstige vervolgongevallen op de autosnelweg. Zij doen op dat moment hun vaak levensreddende werk en het is dan natuurlijk extra tragisch dat zij van hulpverlener veranderen in slachtoffer.

Daarom is het niet verwonderlijk dat er bij de hulpverleners grote vraag is ontstaan naar mogelijkheden om de situatie die zij aantreffen op de snelweg beter te beveiligen. Deze richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen komt hieraan tegemoet.

Omdat maatregelen voor een betere beveiliging tijd vragen en de eigenlijke hulpverlening erdoor wordt uitgesteld, gaat het voor hulpverleners eigenlijk om bijna tegennatuurlijke handelingen. 'Hoe kun je je eerst gaan bezighouden met beveiliging als de slachtoffers zo dringend hulp nodig hebben?' Een logische vraag die eigenlijk alleen beantwoord kan worden met een wedervraag. 'Wie moet er hulpverleners als de hulpverleners zelf slachtoffer zijn geworden?' Want dat is de andere kant van het verhaal. Als er vervolgongevallen plaatsvinden dan levert dat niet alleen meer slachtoffers op, maar het schakelt in het ergste geval ook de hulpverleners ter plaatse uit.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk, zowel voor de henzelf als voor de slachtoffers, dat hulpverleners eerst aan hun eigen veiligheid denken voordat ze hulp gaan verlenen.

Deze richtlijn is opgesteld door hulpverleners voor hulpverleners. Er is goed nagedacht over de veiligheidsmaatregelen en sommige zijn ook met behulp van computersimulaties beoordeeld op hun juistheid. Er is in de eerste plaats gekozen voor veiligheid en meteen daarna voor praktische toepasbaarheid.

Het zal iedereen duidelijk zijn dat je in de hectiek van het hulpverleners na een ongeval niet met een boekwerk kan gaan zwaaien en zeggen: 'Zo moet het'. Daarom is het noodzakelijk dat de veiligheidsmaatregelen die in deze richtlijn zijn samengebracht door de hulpverlener worden geïnternaliseerd, populair gezegd: het moet bij de hulpverleners tussen de oren komen. Het doorbladeren van deze richtlijn kan dus nooit voldoende zijn om tot een veiliger werkplek te komen op de autosnelweg. Daarvoor zijn training en oefening nodig.

Hoewel het einddoel van deze richtlijn dus is een veiliger werkplek te creëren voor de hulpverleners, zijn er op de weg ernaartoe duidelijk tussendoelen. Het belangrijkste tussendoel is dat de informatie uit deze richtlijn deel gaat uitmaken van de opleidingen die de hulpverleners in het kader van hun werkzaamheden volgen. Minstens even belangrijk is het dat de richtlijn wordt gebruikt bij oefeningen. En juist voor het afhandelen van ongevallen op autosnelwegen zijn multidisciplinaire oefeningen onontbeerlijk. Het is dan ook mijn vurige wens dat hiermee een extra impuls gegeven wordt aan het multidisciplinair oefenen.

Aan alle hulpverlenende instanties is veel dank verschuldigd voor de vaak intensieve medewerking bij het totstandkomen van deze richtlijn. Uit de vastbeslotenheid die de hulpverleners zelf aan de dag hebben gelegd bij het totstandkomen van deze richtlijn kan worden afgeleid dat zij er groot belang aan hechten. Ik hoop dat jullie saamhorigheid en inzet een voorbeeld zullen zijn voor heel hulpverlenend Nederland. Want hoewel hulpverleners natuurlijk altijd risico's met zich mee zal blijven brengen, is het goed onnodige risico's uit te sluiten. Zo zal door ieders inzet het hulpverleners op de autosnelwegen veiliger worden.

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,
Ir. L.H. Keijts

Deze richtlijn is tot stand gekomen in samenwerking met:

Verkeerscentrum Nederland
KLPD
Landelijk Verkeersbijstandsteam (LVBT)
Nederlands Forensisch Instituut
Regiopolitie Utrecht
Regiopolitie Amsterdam-Amstelland
Nibra/ NVBR
Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland
Beroeps Vereniging Ambulancezorg
CPA Haaglanden
Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland
Directie Limburg
Directie Zuid-Holland
Regionale Verkeerscentrale Utrecht
Vereniging van Bergingsspecialisten
Bergings Centrale Bollenstreek
ANWB
Vereniging VACO
Profile Tyrecenter
BOVAG

Concept en realisatie
Words at Work Bedrijfscommunicatie bv, Amstelveen

Inhoud

Voorwoord	1
1 Inleiding	5
1.1 Incident Management	5
1.2 De richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen	5
1.3 Opzet van de richtlijn	6
1.4 Gebruikte termen en afkortingen	6
2 Eerste veiligheidsmaatregelen: de zes V's	7
2.1 Veiligheidsruimte van 100 meter	7
2.2 Voertuig als buffer	7
2.2.1 <i>Eerste beveiliging bij rijdend verkeer</i>	9
2.2.2 <i>Eerste beveiliging bij filevorming</i>	9
2.3 Veiligheidskleding	11
2.4 Verkeerskegels	11
2.5 Verkeerssignalering	13
2.5.1 <i>Procedure aanvragen verkeersmaatregelen</i>	13
2.5.2 <i>De nieuwe hectometerborden met de nieuwe rijbaanaanduiding</i>	13
2.5.3 <i>Rijstrooknummering</i>	15
2.6 Vrijhouden van aan- en afvoerroute	15
3 Beveiliging incidenten op de rijbaan	17
3.1 Checklist eerste veiligheidsmaatregelen: de zes V's	17
3.2 Aandachtspunten	17
3.3 Beveiliging incidenten aan de buitenkanten van de rijbaan	18
Figuur a - beveiliging rijstrook naast vluchtstrook	
Figuur b - beveiliging rijstrook naast middenberm	
3.4 Beveiliging incidenten in het midden van de rijbaan	19
Figuur c - afsluiting rechterdeel van de rijbaan	
Figuur d - afsluiting linkerdeel van de rijbaan	
4 Beveiliging pechhulpverlening op de vluchtstrook	21
4.1 Beveiliging pechhulp personenauto vluchtstrook rechts	21
4.2 Beveiliging pechhulp vrachtwagen vluchtstrook rechts	23
4.3 Pechhulpverlening vluchtstrook links	24
Bijlage I Achtergrondinformatie	25
Kaders	
Kader 1 Het inschatten van 100 meter	8
Kader 2 Handmatig waarschuwen van het verkeer	8
Kader 3 Gevaarlijke stoffen	10
Kader 4 Procedure aanvragen verkeersmaatregelen	12
Kader 5 Uitvragen voor verkeersmaatregel	12
Kader 6 Zwaailichtdiscipline	14
Kader 7 Vervolgmaatregelen	16
Kader 8 Gebruik van de vluchtstrook bij incidenten	16
Kader 9 Pechhulp: werk alleen op de vluchtstrook als de omstandigheden het toelaten	22
Kader 10 Eisen waaraan een servicebedrijf moet voldoen	22

1 Inleiding

1.1 Incident Management

Incident Management is officieel het geheel aan maatregelen die beogen om de weg zo snel mogelijk voor het verkeer vrij te maken nadat een incident heeft plaatsgevonden. In de praktijk is het de samenwerking tussen politie, brandweer, ambulance, Rijkswaterstaat, bergers en ANWB voor de veilige en efficiënte afhandeling van een incident. Prioriteiten hierbij zijn de eigen veiligheid van de hulpverlener, de verkeersveiligheid, adequate hulp aan de slachtoffers, de doorstroming van het verkeer, de beheersing van de schade en de mogelijkheid de schuldvraag vast te stellen door sporenonderzoek.

Door goede afspraken tussen de partijen en een betere coördinatie van de aanpak van een ongeval worden incidenten nu sneller afgehandeld. Bureau Berenschot heeft in 2002 een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van IM op het hoofdwegennet. De conclusie is dat incidenten met personenauto's door IM ca. 15 minuten sneller worden afgehandeld en incidenten met vrachtauto's ca. 60-90 minuten. Dit is goed voor zowel de slachtoffers als de hulpverleners en de weggebruikers: de slachtoffers worden sneller geholpen, de hulpverleners staan minder lang bloot aan gevaar en de weggebruiker kan eerder zijn weg vervolgen. Bovendien zorgt het sneller afhandelen van ongevallen voor een reductie van de vervolgongevallen: de ongevallen in de staart van de file en kijkersongevallen op de andere rijbaan.

Het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) streeft naar verdere optimalisatie van het IM-proces, uiteraard met veel aandacht voor de veiligheid van de hulpverlener en de weggebruiker. Zij doet dit onder andere door landelijke afspraken tussen de partijen te initiëren en de resultaten van die afspraken naar alle partijen te communiceren. Deze richtlijn is hier een voorbeeld van.

1.2 De richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen

De grootste risicofactor voor de veiligheid van hulpverleners is het verkeer. Wanneer een IM hulpdienst als eerste bij een incident aankomt, moet deze maatregelen kunnen treffen om de situatie zo veilig mogelijk te maken. Maar niet één situatie is gelijk aan de vorige. Toch kan in de afhandeling van een incident structuur worden aangebracht.

In het kader van samenwerken aan het verbeteren van kwaliteit en veiligheid van de afhandeling van incidenten heeft het Verkeerscentrum Nederland een multidisciplinaire werkgroep samengesteld voor het maken van afspraken over de eerste beveiligingsmaatregelen bij incidenten op auto(snel)wegen.

Goed samenwerken begint met samen afspraken maken. Samen afspraken maken creëert uniformiteit in de maatregelen en uniforme maatregelen vergroten de veiligheid op de incidentlocatie van zowel de IM hulpverlener als de weggebruiker. Door afspraken te maken weet de IM hulpdienst die als eerste bij een incident arriveert, welke eerste veiligheidsmaatregelen getroffen moeten worden. Kom je later, dan weet je welke eerste beveiligingsmaatregelen je kunt verwachten.

Goed samenwerken betekent ook goed weten wat er multidisciplinair afgesproken is. In deze richtlijn staan de afspraken die er samen gemaakt zijn over de eerste veiligheidsmaatregelen. Voor alle partijen geldt dat de IM hulpdienst die als eerste bij een incident aankomt, deze eerste veiligheidsmaatregelen treft. Dit betekent weliswaar dat de situatie veiliger is, maar nog niet optimaal beveiligd is. Afhankelijk van de situatie zullen er vervolgmaatregelen nodig zijn.

De werkgroep heeft bij het opstellen van deze richtlijn gewerkt volgens de prioriteitsstelling:

1. eigen veiligheid hulpverlener
2. verkeersveiligheid
3. slachtofferhulp

Naast deze richtlijn geeft het VCNL een instructievideo en een folder uit.

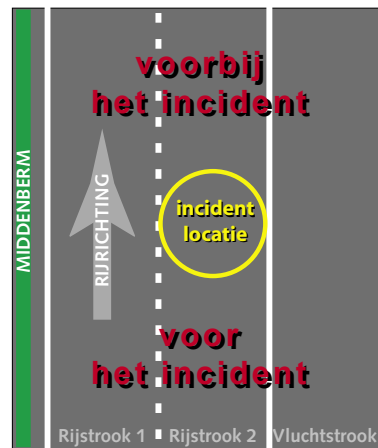
1.3 Opzet van de richtlijn

Deze richtlijn is als volgt opgezet. De informatie die van direct belang is voor handelen bij incidenten op auto(snel)wegen staat in de hoofdtekst. Alle achtergrondinformatie is in kaders geplaatst. Daarbij is er bij de incidenten een onderscheid gemaakt tussen IM hulpverlening (hoofdstuk 2 en 3) en pechhulpverlening (hoofdstuk 4).

In hoofdstuk 2 worden de veiligheidsmaatregelen uitgelegd, die een IM hulpdienst treft wanneer hij als eerste op de plaats incident aankomt. In hoofdstuk 3 worden concrete verkeerssituaties op de autosnelweg geschetst waarin deze maatregelen worden toegepast. Hoofdstuk 4 is gericht op de pechhulpverlening: pech bij personenauto's, bij vrachtwagens en pechhulpverlening op de linkervluchtstrook.

1.4 Gebruikte termen en afkortingen

CTPI	Coördinatieteam Plaats Incident (zie bijlage I).
Fend-off	Een beveiligingsvoertuig in fend-off positie plaatsen: het voertuig schuin en zo breed mogelijk op een rijstrook plaatsen ter afscherming van een incident. Door de richting waarin het voertuig schuin geplaatst is, wordt de rijrichting van het overige verkeer bepaald. Omdat het voertuig een bufferfunctie vervult, mag er nooit iemand in het voertuig blijven zitten.
IM hulpdiensten	Alle diensten betrokken bij IM: politie, brandweer, ambulance, Rijkswaterstaat, en bergers.
RVC	Regionale Verkeerscentrale, Rijkswaterstaat
Versneld bergen	Wordt toegepast als de extra schade die hierdoor aan het voertuig en/of lading ontstaat, opweegt tegen de vermindering van de maatschappelijke schade die de file veroorzaakt.
VCNL	Verkeerscentrum Nederland, Rijkswaterstaat.
Voor, voorbij	In deze richtlijn wordt onderscheid gemaakt tussen vóór het incident en voorbij het incident. Als je stopt vóór het incident betekent dat, dat je het incident nog niet gepasseerd bent.



2 Eerste veiligheidsmaatregelen: de zes V's

Wanneer IM hulpdiensten op weg zijn naar een incident is er altijd één partij die als eerste op de plaats incident aankomt. Deze IM hulpdienst kan een aantal maatregelen treffen om de situatie in eerste instantie te beveiligen: de zes V's. Het is belangrijk om onderweg naar het incident altijd met eigen meldkamer/centrale af te stemmen of politie en Rijkswaterstaat ook aanrijdend zijn. Zodra de politie op de plaats incident aankomt, neemt ze de bufferfunctie van de eerst aangekomen IM hulpdienst over.

De veiligheidsmaatregelen bij incidenten op auto(snel)wegen voor de IM hulpdienst die als eerste op de plaats incident aankomt, bestaan uit de zes V's:

1. Veiligheidsruimte van 100 meter;
2. Voertuig als buffer;
3. Veiligheidskleding;
4. Verkeerskegels;
5. Verkeerssignalering;
6. Vrijhouden aan- en afvoerroute.

Rijkswaterstaat kan, afhankelijk van de situatie, de zevende V regelen: de Vervolgmaatregelen (zie kader 7, blz. 16).

2.1 Veiligheidsruimte van 100 meter

Het Nederlands Forensisch Instituut heeft een aantal computersimulaties van botsingen uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het aanhouden van een veiligheidsruimte van 100 meter voor de meeste incidentsituaties afdoende beveiliging biedt. De eerste IM hulpdienst die op de plaats incident aankomt, creëert deze veiligheidsruimte door het voertuig op 100 meter vóór het incident te plaatsen.

Hoe harder het verkeer rijdt, hoe groter de risico's zijn voor hulpverleners. Dat wil niet zeggen dat verkeer waar de snelheid uit is niet meer gevaarlijk kan worden, omdat de verkeerssituatie kan wijzigen. Daarom geldt de veiligheidsruimte van 100 meter altijd, zowel bij rijdend verkeer als bij filevorming.

Bovendien geldt deze afstand van 100 meter ook als er bij een incident mogelijk gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (zie kader 3, blz. 10).

2.2 Voertuig als buffer

Het enige beveiligingsmiddel dat de IM hulpverlener direct bij de hand heeft bij een incident op de auto(snel)weg is zijn voertuig. Dit voertuig wordt gebruikt ter afscherming van de incidentlocatie. Daarbij is het belangrijk dat dit voertuig zo duidelijk mogelijk zichtbaar is. De IM hulpdiensten rijden allen in een opvallend voertuig: óf voorzien van retro-reflecterende markering, óf uitgevoerd in een opvallende kleur. Door het opvallende voertuig schuin en zo breed mogelijk te plaatsen, in de fend-off positie, wordt de zichtbaarheid optimaal gebruikt bij dag en nacht. Voor de goede zichtbaarheid blijft natuurlijk ook het zwaailicht aan staan. Voor de meest optimale beveiliging moeten de volgende handelingen worden verricht bij rijdend verkeer en bij filevorming.

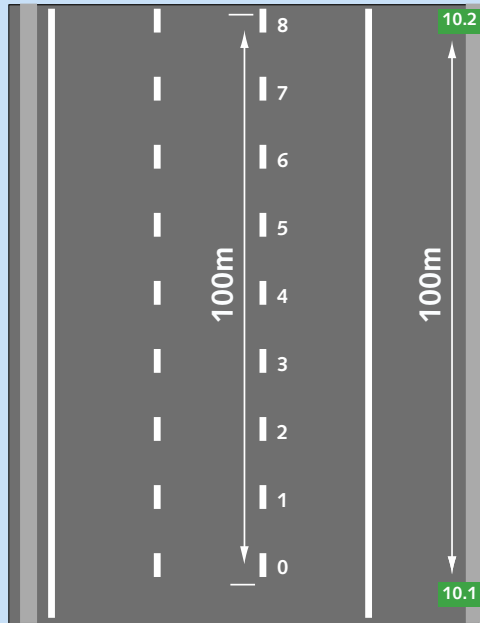
Afbeelding 1 Voertuig in fend-off positie

Het eerst hulpverleningsvoertuig dat ter plaatse komt, wordt gebruikt voor de afscherming van het incident. Door het voertuig in fend-off positie te zetten, wordt het beter zichtbaar voor het verkeer. Bovendien wordt met de richting waarin de auto schuin staat het verkeer geleid. Omdat het voertuig als buffer fungeert, moeten alle inzittenden het voertuig verlaten. Het zwaailicht blijft aanstaan.



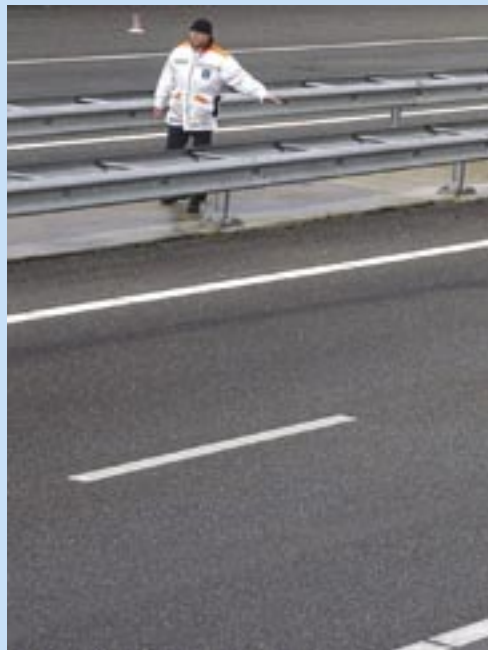
Kader 1 Het inschatten van 100 meter

Op de autosnelweg zijn twee 'hulpjes' te vinden voor het inschatten van een afstand van 100 m. Ten eerste is de afstand tussen twee groene hectometerborden 100 m. Ten tweede kan er met de onderbroken belijning ook een goede inschatting gemaakt worden. Eén lijn en één onderbreking samen is 12 meter. Dus negen lijnen met acht onderbrekingen zijn samen ± 100 m.



Kader 2 Handmatig waarschuwen van het verkeer

In een aantal omstandigheden, zoals bij een bocht of mistig weer, is het raadzaam dat één van de hulpverleners het verkeer handmatig waarschuwt. De hulpverlener moet dan uiteraard op ruime afstand (100 meter) vóór het fend-off geplaatste voertuig én achter de geleiderail staan. Hij kan hierbij een gele lamp gebruiken.



2.2.1 Eerste beveiliging bij rijdend verkeer

Voor alle partijen geldt dat de IM hulpdienst die als eerste bij een incident op de auto(snel)weg aankomt, als volgt handelt:

- wees alert op de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (zie kader 3, blz. 10);
- stop op 100 meter vóór het incident;
- parkeer het voertuig in fend-off positie:
de richting waarin het voertuig fend-off staat, bepaalt de rijrichting van het verkeer;
- trek de handrem aan;
- zet de versnelling in zijn vrij;
- laat het zwaailicht aanstaan (dus motor aan);
- draai de voorwielen naar de verkeersluwe zijde.



Afbeelding 2 Voertuig in fend-off positie bij rijdend verkeer

Het eerste hulpverleningsvoertuig dat ter plaatse komt, stopt 100 meter voor het incident en plaatst zijn voertuig in de fend-off positie.

Aansluitend:

- stap aan de verkeersluwe zijde uit.
- trek een veiligheidsvest aan (tenzij men al verkeersveilige kleding draagt). Eén persoon van politie, brandweer, ambulance, en Rijkswaterstaat trekt een groen vest aan. Hij neemt voor zijn dienst de leiding van het incident en is aanspreekpunt voor de andere diensten.
- plaats kijkend naar het verkeer vijf kegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident.

Niemand blijft in het beveiligingsvoertuig zitten.

Zodra de politie arriveert, neemt deze de beveiligingsfunctie over van de eerst aangekomen IM hulpdienst.

2.2.2 Eerste beveiliging bij filevorming

Voor alle partijen geldt dat de eerst aankomende IM hulpverlener zijn voertuig op 100 meter vóór het incident in fend-off positie plaatst. De veiligheidsruimte rijdt zich automatisch vrij of moet vrijgemaakt worden.

Voorbeeld 1: de politie plaatst het voertuig op 100 meter vóór het incident. Eén agent verleent slachtofferhulp en één zorgt voor het leegmaken van de veiligheidsruimte en het plaatsen van de kegels.

Voorbeeld 2: in de uitzonderlijke situatie dat de ambulance als eerste aankomt, wordt de auto op 100 meter vóór het incident geplaatst. Niemand blijft in de auto zitten. De bestuurder houdt per portofoon contact met de meldkamer ambulancezorg; de verpleegkundige gaat triage plegen. Zodra de politie arriveert, neemt deze de beveiligingsfunctie van de ambulance over. De ambulance wordt vervolgens voorbij en in lijn met het incident geparkeerd.



Kader 3 Gevaarlijke stoffen

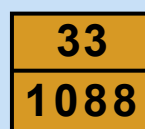
Wanneer er bij een incident het risico bestaat op gevaarlijke stoffen, dan gelden de vier A's:

Afstand houden	Blijf op een afstand van minimaal 100 meter en let daarbij op de windrichting: houd de wind in de rug;
Afzetten	Zet het gebied af op minimaal 100 meter;
Afwachten	Wacht, met de wind in de rug, tot deskundigen arriveren. De brandweer heeft de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen en meetapparatuur om op verkenning te gaan;
Afblijven	Het spreekt voor zich dat je bij vermoeden van gevaarlijke stoffen voor je eigen veiligheid nergens aankomt.

Probeer etiketten of oranje borden met een verrekijker te lezen en geef de informatie door aan de eigen meldkamer of centrale.

Het **oranje bord**, het gevaarsidentificatiebord:

het bovenste getal is het gevaarsidentificatienummer, het GEVI-nummer;
het onderste getal is het stofidentificatienummer, het UN-Nummer.



Het **GEVI-nummer** geeft het gevaar van de stof aan:

- het **eerste cijfer** duidt het onmiddellijke gevaar aan en komt overeen met de gevarenklasse waar de gevaarlijke stof is ingedeeld:
 - 2 gas
 - 3 brandbare vloeistof
 - 4 brandbare vaste stof
 - 5 oxiderende stof
 - 6 giftige of besmettelijke stof
 - 7 radioactieve stof
 - 8 bijtende stof
 - 9 gevaarlijke stof
- het **tweede en derde cijfer** geven de bijkomende gevaren aan:
 - 2 gevaar voor vrijkomen van gas als gevolg van druk of van een chemische reactie
 - 3 gevaar voor ontbranding
 - 5 gevaar voor oxiderende (de verbranding bevorderende) werking
 - 6 gevaar voor vergiftiging
 - 8 gevaar voor bijtende of corrosieve werking
 - 9 gevaar voor spontane heftige reactie
 - 0 geen bijkomend gevaar

Verdubbeling van een cijfer wijst op een versterking van het desbetreffende gevaar.

Bijvoorbeeld 556 duidt op een sterk oxiderende, giftige stof.

Het **UN-nummer**:

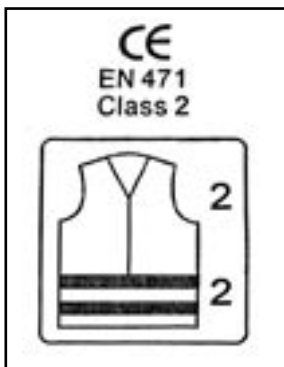
Elke gevaarlijke stof heeft een internationaal nummer, het stofidentificatienummer of het UN-nummer. Dit nummer geeft alleen informatie over het soort stof. Aan de hand van een stoffentabel kan worden opgezocht om welke stof het gaat. Onder een UN-nummer kan één stof vallen, maar ook een groep van stoffen. Bijvoorbeeld UN1017 Chloor; UN 1987 Alcoholen.

Voor meer informatie over IM bij gevaarlijke stoffen, zie bijlage I.

Vraag de folder *Herkenning gevaarlijke stoffen* aan bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Vervoer.

2.3 Veiligheidskleding

Voor de veiligheid van de IM hulpverlener is het van groot belang zichtbaar te zijn voor het overige verkeer. Draag daarom veiligheidskleding met retro-reflecterende strepen. Zorg ervoor dat deze kleding schoon is en gesloten gedragen wordt, dan is de zichtbaarheid het meest optimaal. De groene veiligheidsvesten worden gedragen door diegene van de politie, brandweer, ambulance en Rijkswaterstaat die deel uitmaken van het Coördinatie Team Plaats Incident, het CTPI. Voor de eisen waaraan veiligheidskleding moet voldoen, zie bijlage I.



Afbeelding 3
Label veiligheidsvest

Een vest met dit label voldoet aan veiligheidsklasse 2.

Afbeelding 4 **Retro-reflecterende kleding**

Met donkere kleding ben je overdag niet duidelijk en 's nachts helemaal niet zichtbaar.



Afbeelding 5 **Zo kan het ook**

Ook voor de brandweer zijn er verkeersveilige oranje pakken met retro-reflecterende strepen. Het materiaal voldoet aan de speciale eisen die de brandweer stelt aan brandwerendheid.



2.4 Verkeerskegels

Door vijf kegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident te plaatsen, wordt het incident voor de overige weggebruikers duidelijk zichtbaar afgeschermd.

Hoewel de grote kegels van 75 cm opvallender en dus veiliger zijn, is het om praktische redenen toegestaan kleine kegels van 50 cm te gebruiken. Wanneer een IM hulpdienst als tijdelijke maatregel kleine kegels heeft geplaatst, worden deze voor de duur van het incident vervangen door grote kegels zodra er een IM hulpdienst komt die deze bij zich heeft. Politie, brandweer, Rijkswaterstaat, bergers, ANWB Wegenwacht en servicebedrijven hebben allen kegels bij zich. Voor de eisen waaraan verkeerskegels moet voldoen, zie bijlage I.



Afbeelding 6 **Retro-reflecterende kegel**

De voorgeschreven kegel is minimaal 50 cm hoog en voorzien van horizontale rood-wit retro-reflecterende banden. Daardoor is de zichtbaarheid goed zowel overdag, 's nachts en bij slechte weersomstandigheden.

Kader 4 Procedure aanvragen verkeersmaatregelen

Politie, brandweer, ambulance, Rijkswaterstaat, bergers en ANWB Wegenwacht mogen verkeersmaatregelen op autosnelwegen aanvragen onder de volgende voorwaarden:

1. De IM hulpdienst moet ter plaatse zijn of de Regionale Verkeerscentrale (RVC) moet camerazicht hebben op de locatie.
2. De verkeersmaatregel wordt aangevraagd via de meldkamers/alarmcentrales van de IM hulpdiensten. De bergers vragen een maatregel aan via hun eigen basis.
3. Voor bergers en ANWB Wegenwacht geldt dat de RVC een directe communicatielijn moet hebben met de persoon op de plaats incident.
4. Degene die de maatregel bij de RVC aanvraagt, meldt deze ook weer af bij de RVC.
5. Vertrekt de aanvrager eerder dan de maatregel opgeheven kan worden, dan draagt deze de afmelding over aan politie of Rijkswaterstaat. De aanvrager geeft aan de RVC door wie de maatregel zal afmelden met telefoonnummer.

Dit betekent dat:

- Politie en Rijkswaterstaat verkeersmaatregelen direct aanvragen bij de RVC.
- bij Brandweer en Ambulance de alarmcentrale en meldkamer maatregelen aanvragen bij de RVC.
- bij Berger en ANWB Wegenwacht de eigen basis of meldkamer maatregelen aanvragen bij de RVC, waarbij de RVC direct telefonisch contact heeft met de persoon op de plaats incident.

Voor servicebedrijven blijft de bestaande regel gehandhaafd. Zij vragen via 112 en de politiemeldkamer een verkeersmaatregel aan bij de RVC.

Wanneer de RVC geen camerazicht heeft op de incidentlocatie, streeft Rijkswaterstaat ernaar een inspecteur naar de plaats incident te sturen om de legitimiteit van de aanvraag te beoordelen.

Belangrijk:

1. Politie en Rijkswaterstaat mogen altijd verkeersmaatregelen op autosnelwegen aanvragen. Alle andere hulpverleners mogen dat alleen onder de voorwaarden beschreven in de aan hen verleende machtiging.
2. Wanneer de RVC de aanvraag van de maatregel niet vertrouwt, bijv. vanwege tegenstrijdige informatie, heeft de RVC het recht de maatregel niet te plaatsen.
3. Bij herhaalde onjuiste aanvragen of afmeldingen van verkeersmaatregelen heeft het VCNL, op advies van de RVC, de bevoegdheid de machtiging in te trekken.
4. Voor het aanvragen van een verkeersmaatregel moet een IM hulpverlener minimaal een opleiding op het gebied van verkeersmaatregelen op auto(snel)wegen gevolgd hebben. De hulpverleningsorganisaties zijn zelf verantwoordelijk voor het verankeren van de procedure in hun organisatie. Het VCNL kan hierover meer informatie verschaffen.

Kader 5 Uitvragen voor verkeersmaatregel

Voor het plaatsen van een verkeersmaatregel heeft de RVC de volgende gegevens nodig:

1. het wegnummer
2. de hectometeraanduiding
3. de rijbaanaanduiding:
 - van de hoofdbaan, Links (Li) of Rechts (Re), of
 - voor op- en afritten, parallelbanen en verbindingbogen, de zwarte letter op de gele achtergrond
4. het nummer van de rijstrook, waar het incident heeft plaatsgevonden.

Voor informatie zie - § 2.5.2. en § 2.5.3

- bijlage I, Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek.

2.5 Verkeerssignalering

2.5.1 Procedure aanvragen verkeersmaatregelen

Als verkeerssignalering aanwezig is, biedt het een extra mogelijkheid om een incidentlocatie te beveiligen. Er kunnen snelheidsmaatregelen getroffen worden, het verkeer kan naar een andere rijstrook gestuurd worden en rijstroken kunnen worden afgekruid. Omdat de eerste IM hulpverlener maatregelen moet kunnen nemen ter beveiliging van de incidentlocatie, hebben de hoofden van de Regionale Verkeerscentrales (RVC's) besloten niet alleen politie en Rijkswaterstaat, maar ook de ambulance, brandweer, bergers en ANWB Wegenwacht te machtigen tot het aanvragen van verkeersmaatregelen. Hieraan is wel een aantal voorwaarden verbonden, namelijk:

1. Wanneer de RVC de aanvraag van de maatregel niet vertrouwt, bijv. vanwege tegenstrijdige informatie, behoudt de RVC het recht de maatregel niet te plaatsen.
 2. Bij herhaalde onjuiste aanvragen van verkeersmaatregelen heeft het VCNL, op advies van de RVC, de bevoegdheid de machtiging in te trekken.
- (Voor meer informatie zie kader 4, blz. 12.)

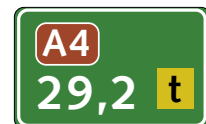
Om een verkeersmaatregel aan te kunnen vragen, is het noodzakelijk kennis te hebben van:

- a. de nieuwe hectometerborden met de rijbaanindeling (Li of Re), en
- b. de rijstrooknummering.

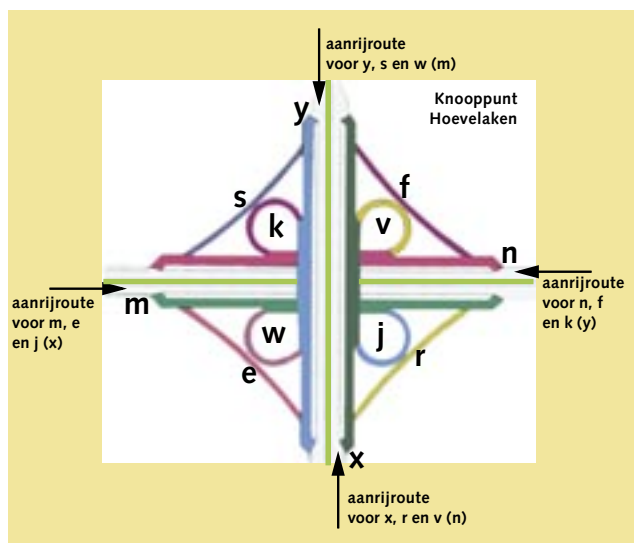
2.5.2 de nieuwe hectometerborden met de nieuwe rijbaaninduiding

Voor het effectief aansturen van de IM hulpdiensten en het juist afkruisen van rijstroken door de RVC is het belangrijk dat alle gegevens van het hectometerbord worden doorgegeven:

1. het wegnummer, bijvoorbeeld A4 of N148, en
2. de hectometeraanduiding, bijvoorbeeld 50,8, en
3. de rijbaanaanduiding:
 - voor de hoofdrijbaan is dit afhankelijk van de rijrichting **Li** (Links) of **Re** (Rechts): Re is de rijrichting met oplopende hectometrering; Li is met aflopende hectometrering.
 - voor de op- en afritten, parallelbanen, en verbindingbogen is dit een **zwarte letter op een gele achtergrond**, bijvoorbeeld **t**.



N.B. Er mag geen verwarring ontstaan tussen de rijrichting links of rechts van de hoofdrijbaan (de li of re op het hectometerbord) en de linker- en rechterrijstrook van de rijbaan. Benoem daarom rijstroken alleen met nummers (zie §2.5.3).



Afbeelding 7
Knooppunt Hoevelaken

Deze afbeelding toont duidelijk het belang van de zwarte letter op de gele achtergrond van het hectometerbord. Wanneer deze letter niet wordt doorgegeven, is de kans groot dat de IM hulpdienst op een verkeerde baan terechtkomt. Het kost dan onnodig veel extra tijd om alsnog de incidentlocatie te bereiken.



Kader 6 Zwaailichtdiscipline

Bij IM mag zwaailicht alleen gebruikt worden in de volgende situaties:

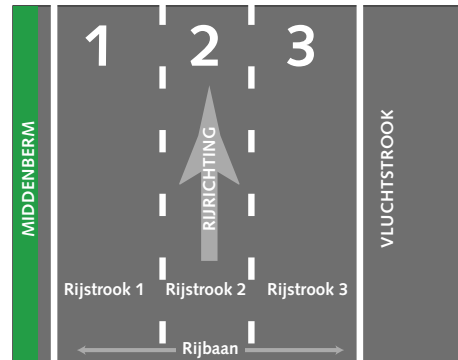
- door IM hulpverleners die op weg zijn naar een incident;
- door het beveiligingsvoertuig dat op 100 meter vóór het incident staat;
- door IM hulpverleners die vertrekken van de incidentlocatie om aan te geven dat ze weer aan het verkeer gaan deelnemen.

Politie, brandweer en ambulance voeren rijdend een blauw zwaailicht. Rijkswaterstaat, bergingsbedrijven en de ANWB Wegenwacht voeren gele zwaailichten (zie bijlage I).

Bij een incident op de auto(snel)weg houdt alléén het beveiligingsvoertuig het zwaailicht aan. Frontflitsers worden daarbij uitgezet. Alle andere voertuigen van de IM hulpdiensten zetten het zwaailicht en frontflitsers uit, zodra ze parkeren voorbij en in lijn van het incident. Teveel zwaailichten en flitsers leiden het verkeer op de andere rijbaan af. Dat kan kijkersfiles en vervolgongevallen veroorzaken. Daarbij belemmeren teveel zwaailichten de politie 's nachts bij het maken van foto's voor sporenonderzoek.

2.5.3 Rijstrooknummering

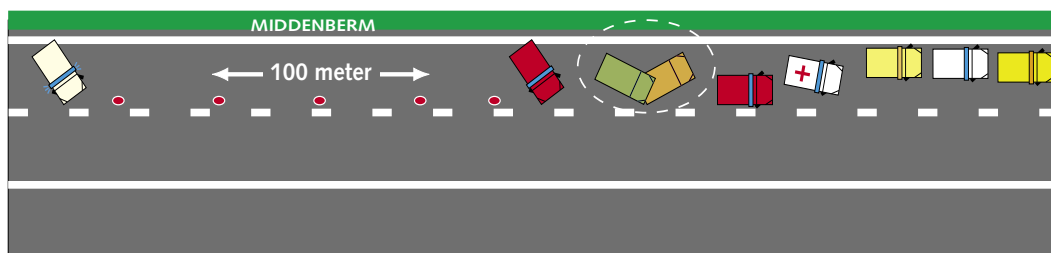
Een rijbaan bestaat uit één of meer rijstroken. In de rijrichting worden deze rijstroken genummerd van de middenberm naar de buitenberm. De rijstrook naast de middenberm is rijstrook 1, de rijstrook rechts van rijstrook 1 is rijstrook 2, de rijstrook rechts van rijstrook 2 is rijstrook 3, etc. Rijkswaterstaat gaat de rijstrooknummers op de panelen van de verkeerssignalering aanbrengen.



2.6 Vrijhouden van aan- en afvoerroute

De 100 meter veiligheidsruimte is bedoeld als een buffer en is dus niet bedoeld voor het parkeren van voertuigen van de IM hulpdiensten. Ambulance en brandweer parkeren op de 10 meter werkcirkels; de brandweer vóór en de ambulance voorbij het incident.

De overige IM hulpdiensten parkeren voorbij en in lijn met het incident. Dit is bedoeld om de vluchtstrook vrij te houden voor de aan- en afvoer van de IM hulpdiensten, en om ervoor te zorgen dat de hulpverleners na het parkeren geen rijstroken hoeven over te steken om bij het incident te komen. Als de situatie het toelaat kan de vrijgehouden route worden benut voor de afwikkeling van het verkeer.



Afbeelding 8
Overzicht eerste beveiliging



Het gebeurt regelmatig dat de ANWB Wegenwacht als eerste bij een ongeval aankomt. Zij treffen dan de eerste veiligheidsmaatregelen, bieden slachtofferhulp en zorgen dat het IM proces zo snel mogelijk op gang wordt gebracht.

Kader 7 Vervolgmaatregelen

Deze richtlijn gaat over de eerste maatregelen die getroffen worden ter beveiliging van een incidentlocatie. Dit betekent dat de situatie veiliger is dan het was, maar nog niet veilig genoeg. Afhankelijk van de situatie zullen er meestal aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn. Rijkswaterstaat beschikt over de volgende mogelijkheden:

- aktiewagen (ook bekend als pijlwagen, optische beveiliging);
- botsabsorber (fysieke beveiliging);
- tekstwagen (voorwaarschuwing);
- anti-kijkersscherm (tegen vervolgongevallen);
- Mobiele Rijstrook Signalering (als signalering ontbreekt);
- Mobiele Route Informatie (omleidingen);
- Flexibele bewegwijzering (Dynamische Route Informatie Panelen, DRIP's, de gele borden);
- Verkeersinformatie via het Verkeerscentrum Nederland.

Deze maatregelen kunnen door de calamiteiten coördinator van Rijkswaterstaat worden geregeld.

Kader 8 Gebruik van de vluchtstrook bij incidenten

In veel gevallen worden ongevallen op autosnelwegen, nadat de betrokken voertuigen van de rijbaan zijn verwijderd, afgehandeld op de vluchtstrook. Al dan niet in afwachting van de komst van het bergingsbedrijf, worden met name door politieambtenaren administratieve handelingen verricht op de vluchtstrook. Te denken valt aan het verhoren van betrokkenen en getuigen, het controleren van rij- en kentekenbewijzen, het invullen van schadeformulieren. Vaak rijden de betrokkenen pas weer verder en worden de beschadigde voertuigen afgevoerd, nadat deze administratieve handelingen zijn afgerond. Hoewel deze handelingen kunnen plaatsvinden buiten de risicovolle zone van 1 meter, is dit gedrag niet wenselijk.

De vluchtstrook mag niet langer gebruikt worden dan absoluut noodzakelijk.

Indien er sprake is van lichte schade, dan dient de politie de betrokken voertuigen direct naar een afrit of een parkeerplaats te dirigeren, waar de administratieve afhandeling kan worden verricht.

In de gevallen waarbij één of meerdere auto's zodanig zijn beschadigd dat deze moeten worden afgesleept, moet een bergingsbedrijf deze voertuigen zo snel mogelijk afvoeren. Administratieve handelingen moeten op een parkeerplaats, afrit, of op het terrein van het bergingsbedrijf worden verricht.

Vanaf het moment dat de betrokken voertuigen op de vluchtstrook zijn geplaatst tot het moment dat de berger zijn werkzaamheden op de vluchtstrook heeft beëindigd, moet de werkplek op de vluchtstrook worden beveiligd en moet zonodig de naastgelegen rijstrook worden afgekruid.

3 Beveiliging incidenten op de rijbaan

3.1 Checklist eerste veiligheidsmaatregelen: de 6 V's

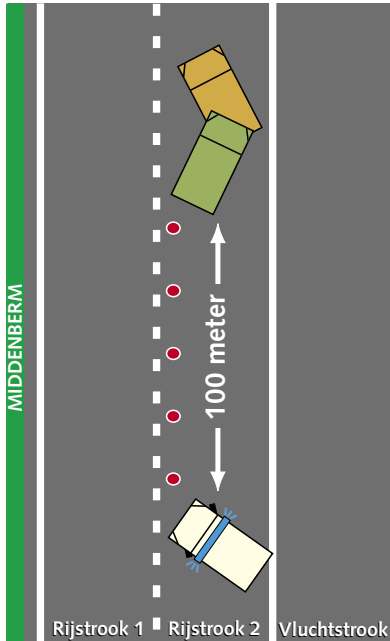
De IM hulpdienst die als eerste bij een incident op de auto(snel)weg aankomt, handelt volgens de 6 V's uit het vorige hoofdstuk:

1. **Veiligheidsruimte van 100 meter:**
 - stop op 100 meter vóór het incident.
2. **Voertuig als buffer:**
 - houd rekening met mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen; in geval van gevaarlijke stoffen handel volgens de vier A's (kader 3, blz. 10).
 - plaats het voertuig in fend-off positie; de richting waarin het voertuig fend-off staat, stuurt het verkeer;
 - trek de handrem aan;
 - zet de versnelling in zijn vrij;
 - laat het zwaailicht aanstaan (dus motor aan);
 - zet frontflitsers uit;
 - draai de voorwielen naar de verkeersluwe zijde;
 - stap aan de verkeersluwe zijde uit;
 - niemand blijft in het beveiligingsvoertuig zitten.
3. **Veiligheidskleding:**
 - trek veiligheidskleding aan, minimaal een veiligheidsvest (zie bijlage I).
4. **Verkeerskegels:**
 - plaats kijkend naar het verkeer vijf kegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident.
5. **Verkeerssignalering:**
 - indien signalering aanwezig is, vraag direct een kruis aan (zie kader 4, blz. 12).
6. **Vrijhouden aan- en afvoerrote:**
 - Afgezien van het beveiligingsvoertuig worden de hulpverlenende voertuigen voorbij en in lijn met het incident geparkeerd. (Alleen het beveiligingsvoertuig houdt het zwaailicht aan, alle andere IM hulpverlenendevoertuigen zetten het uit.)

3.2 Aandachtspunten

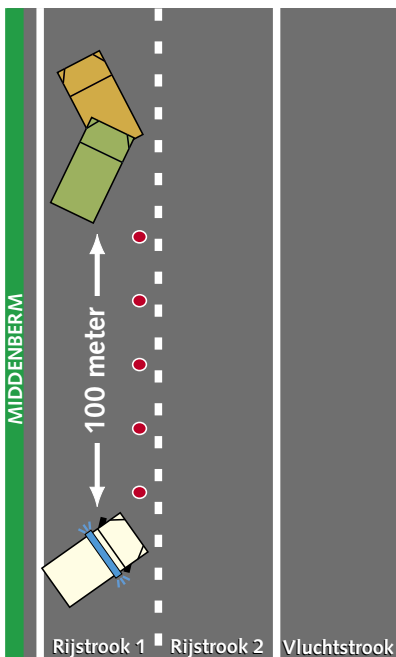
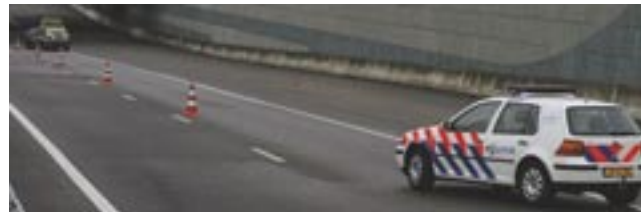
- Laat slachtoffers in het voertuig zitten, tenzij er acuut gevaar dreigt als bijv. brand of verdrinking. Aan de hand van het beeld van het incident kan het ambulancepersoneel een inschatting maken van mogelijk letsel.
- Breng mensen die al uitgestapt zijn in veiligheid aan de verkeersluwe zijde. D.w.z. laat ze achter de geleiderail (vluchtstrook/middenberm) gaan staan, als ze daarbij geen rijstroken hoeven over te steken. Breng ze anders samen voorbij het incident.
- Wees alert op de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Blijf op een afstand van 100 meter met de wind in de rug. Probeer de nummers op de oranje borden te lezen en geef deze door aan de meldkamer/(alarm)centrale. Wacht op instructies van de brandweer (kader 3, blz. 10).
- In geval van aanrijding van het beveiligingsvoertuig is de plaats van impact bepalend voor het effect dat het beveiligingsvoertuig krijgt. Wanneer een beveiligingsvoertuig twee rijstroken moet blokkeren, is het belangrijk erop te letten waar de auto in fend-off positie geplaatst wordt. Meestal probeert een bestuurder het beveiligingsvoertuig nog te ontwijken. Hoe dicht het beveiligingsvoertuig op de neus geraakt wordt, hoe meer het voertuig om zijn achterwielen draait en hoe kleiner de verplaatsing zal zijn (zie figuur c en d).

3.3 Beveiliging incidenten aan de buitenkanten van de rijbaan



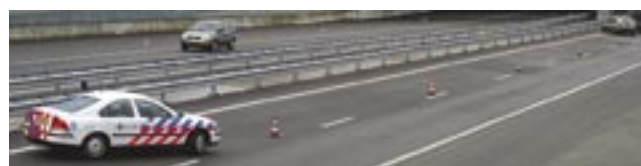
Figuur a Beveiliging rijstrook naast vluchtstrook

In figuur a stuurt het beveiligingsvoertuig in deze fend-off positie het verkeer naar rijstrook 1. De hulpverlenende voertuigen kunnen via de vluchtstrook de incidentlocatie bereiken.



Figuur b Beveiliging rijstrook naast middenberm

In figuur b stuurt het beveiligingsvoertuig in deze fend-off positie het verkeer naar rijstrook 2. Er is een verkeersstop nodig om de hulpverlenende voertuigen van de vluchtstrook naar rijstrook 1 over te laten steken.



3.4 Beveiliging incidenten in het midden van de rijbaan

Wanneer een incident plaatsvindt op een rijbaan met meer dan twee rijstroken moet er voor gezorgd worden dat het verkeer het incident niet aan twee kanten kan passeren. Er mag geen eiland ontstaan. Om eilandvorming te voorkomen zijn er in principe twee mogelijkheden voor het afschermen van een incidentlocatie:

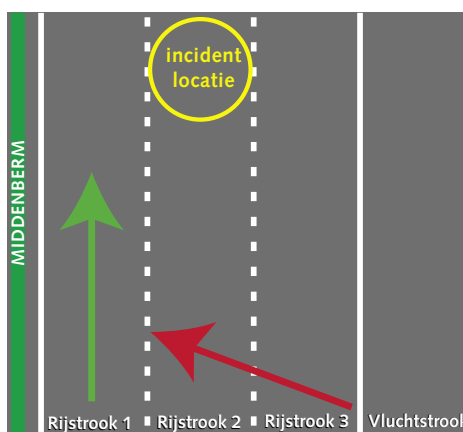
1. óf een afsluiting van de rijbaan vanaf de rijstrook met het incident tot en met de rechterrijstrook, figuur c;
2. óf een afsluiting van de rijbaan vanaf de middenberm tot en met de rijstrook met het incident, figuur d.

Figuur c afsluiting rechterdeel van de rijbaan

De afsluiting van figuur c heeft om twee redenen de voorkeur:

1. het beveiligingsvoertuig schermt rijstrook 2 en 3 af en stuurt het verkeer in deze fend-off positie naar rijstrook 1.
Dit sluit aan bij het verwachtingspatroon van het verkeer, dat gewend is links te passeren.
2. de vluchtstrook blijft vrij voor de aan- en afvoer van de IM hulpvoertuigen. De hulpverleners kunnen het incident bereiken zonder verkeer te kruisen.

Het beveiligingsvoertuig moet in dit geval groten-deels in rijstrook 3 staan.

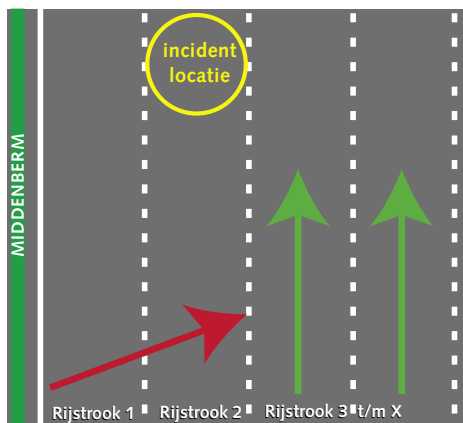


Figuur d afsluiting linkerdeel van de rijbaan

Deze afsluiting is noodzakelijk wanneer het incident bij op-, afritten of weefvakken heeft plaatsgevonden. In dat geval moet het beveiligingsvoertuig in fend-off positie over rijstrook 1 en rijstrook 2 geplaatst worden.

Het overige verkeer kan doorgaan over rijstrook 3 en kan gebruik maken van de op-, afritten en weefvakken.

Het beveiligingsvoertuig moet in dit geval groten-deels in rijstrook 1 staan.



4 Beveiliging pechhulpverlening op de vluchtstrook

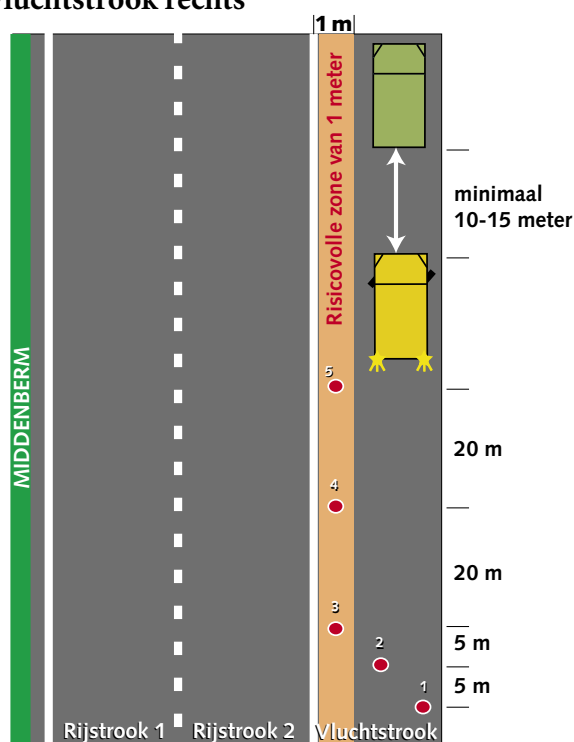
Adequate beveiliging van pechhulpverlening op de vluchtstrook is belangrijk, vanwege het grote verschil in snelheden op twee naast elkaar gelegen stroken. Verkeer dat stilstaat op de vluchtstrook wordt gepasseerd door verkeer dat rijdt met een snelheid van 80 tot 120 km/u. Het snelheidsverschil, in combinatie met de huidige verkeersintensiteiten, betekent dat de verblijftijd op de vluchtstrook zo kort mogelijk gehouden moet worden.

Daarom geldt tegenwoordig voor de veiligheid van de pechhulpverlener (en de inzittende(n) van het pechvoertuig) het basisprincipe van pechhulpverlening:
werk alleen ter plaatse aan een pechvoertuig als de omstandigheden dit toelaten.

4.1 Beveiliging pechhulp personenauto vluchtstrook rechts

Terwijl de pechhulpverlener onderweg is naar een pechvoertuig neemt hij al contact op met de bestuurder om te informeren naar het probleem. Als het probleem niet duidelijk is, plaatst hij zijn auto op minimaal 10-15 meter vóór het pechvoertuig. Dit gaat als volgt, de pechhulpverlener:

- komt over de vluchtstrook aangereden met alternerende verlichting aan;
- plaatst zijn voertuig recht op de vluchtstrook minimaal 10-15 meter vóór het pechvoertuig;
- draait de voorwielen naar de verkeersluwe zijde;
- stapt aan de verkeersluwe kant uit en spreekt de bestuurder aan;
- geeft de bestuurder een veiligheidsvest en vraagt hem achter de geleiderail te blijven/gaan staan;
- plaatst vijf kegels op de vluchtstrook, beginnend bij de geleiderail, kijkend naar het verkeer, vanaf 50 meter achterwaarts naar de auto toelopen op 5 meter, 5 meter, 20 meter, en 20 meter; de laatste drie staan 0,5 meter van de kant kantstreep (zie tekening van 1 naar 5).



Wordt het pechvoertuig verplaatst naar een veilige locatie, dan:

wordt de auto van de pechhulpverlener voorbij het voertuig op de vluchtstrook geplaatst:

- de alarmlichten van het pechvoertuig staan aan;
- de pechhulpverlener voegt met zwaailichten aan in het verkeer in om zijn auto voorbij het pechvoertuig te zetten. Bij grote verkeersdruk en aanwezigheid van signalering kan hiervoor een tijdelijke verkeersmaatregel aangevraagd worden voor de rijstrook naast de vluchtstrook (zie kader 4, blz. 12). De auto van de pechhulpverlener wordt voorbij het pechvoertuig geplaatst en de sleepkabel wordt aangehaakt.
- de pechhulpverlener haalt de kegels op, kijkend naar het verkeer, vanaf de kantstreep naar de geleiderail (zie tekening van 5 naar 1) en loopt langs de geleiderail terug naar de auto.

Wordt er hulp geboden op de pechlocatie dan gelden de volgende veiligheidsmaatregelen:

1. het beveiligingsvoertuig staat op 10-15 m. vóór het pechvoertuig;
2. er staan vijf kegels op de vluchtstrook (zie tekening van 1 naar 5);
3. alternerende verlichting staat aan;
4. niemand komt binnen de risicovolle zone van 1 meter van de kantstreep;
5. er wordt eerst een kruis op de naastgelegen rijstrook aangevraagd, voordat er wél gewerkt kan worden binnen 1 meter van de kantstreep (zie kader 9, blz. 22).

Kader 9 Pechhulp: werk alleen op de vluchtstrook als de omstandigheden het toelaten

Een door pech gestrande vrachtauto op de vluchtstrook vormt door zijn breedte een aanzienlijk risico voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer, vooral omdat het voertuig meestal binnen 1 meter van de kantstreep komt, de risicovolle zone.



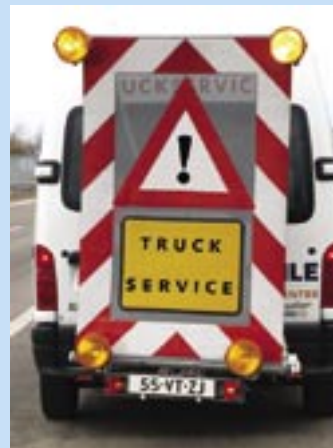
Gelet op het grote gevaar voor aanrijdingen en de vaak zeer beperkte werkruimte voor pechhulpverleners is het niet wenselijk dat ter plekke reparaties aan het voertuig worden uitgevoerd, tenzij er door het onttrekken van een extra rijstrook aan het verkeer voldoende werkruimte kan worden gecreëerd. Dit leidt echter snel tot filevorming.

In overleg tussen de politie en de regionale Verkeerscentrale of de inspecteur van Rijkswaterstaat wordt bepaald of er een verkeersmaatregel kan worden geplaatst of een zogenaamde versnelde berging kan worden uitgevoerd. Op de veilige (sleutel)plek kunnen dan alsnog de nodige reparatie(s) worden uitgevoerd. Vooral in de spitsperiodes zal de RVC besluiten tot een versnelde berging.

De politiemeldkamer waarschuwt het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) voor de inzet van een zware berger.

Kader 10 Eisen waaraan een pechhulpverlener moet voldoen

- een opvallend voertuig met minimaal retro-reflecterende markering en alternerende verlichting of een voertuig voorzien van een raamwerk met vier alternerende lampen (zie bijlage I);
- veilige, goed zichtbare en schone kleding, die voldoet aan de Europese norm (zie bijlage I);
- extra veiligheidsvest tijdelijk voor de chauffeur van het pechvoertuig;
- set van vijf, bij voorkeur grote, verkeerskegels (zie bijlage I).



4.2 Beveiliging pechhulp vrachtwagen vluchtstrook rechts

Ook voor vrachtwagens geldt als basisregel voor pechhulpverlening:
werk alleen ter plaatse aan een pechvoertuig als de omstandigheden dit toelaten.

Als een voertuig met pech binnen de risicovolle zone van 1 meter van de kantstreep staat, dan:

1. mag er alleen gesleuteld worden om het voertuig rolbaar te maken, en
2. is er een verkeersmaatregel op de naastgelegen rijstrook nodig:
 - bij signalering wordt de naastgelegen rijstrook afgekruid;
 - zonder signalering wordt er een afzetting geplaatst door Rijkswaterstaat.

Het werkt als volgt:

- de chauffeur van het pechvoertuig belt naar de alarmcentrale voor een pechhulpverlener.
- de pechhulpverlener komt ter plaatse en treft de eerste veiligheidsmaatregelen:
Hij komt met alternerende verlichting over de vluchtstrook aangereden en plaatst zijn voertuig:
 - op minimaal 10-15 meter vóór het pechgeval;
 - recht op de vluchtstrook;
 - met de voorwielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde;
- de pechhulpverlener informeert (via 112) de politie over de situatie;
- vraagt bij signalering een kruis aan voor de naastgelegen rijstrook bij de RVC.
- plaatst kijkend naar het verkeer vijf kegels, zoals in de tekening aangegeven (van 1 naar 5);
- geeft een veiligheidsvest aan de chauffeur van het pechvoertuig en vraagt hem achter de geleiderail te blijven/gaan staan.

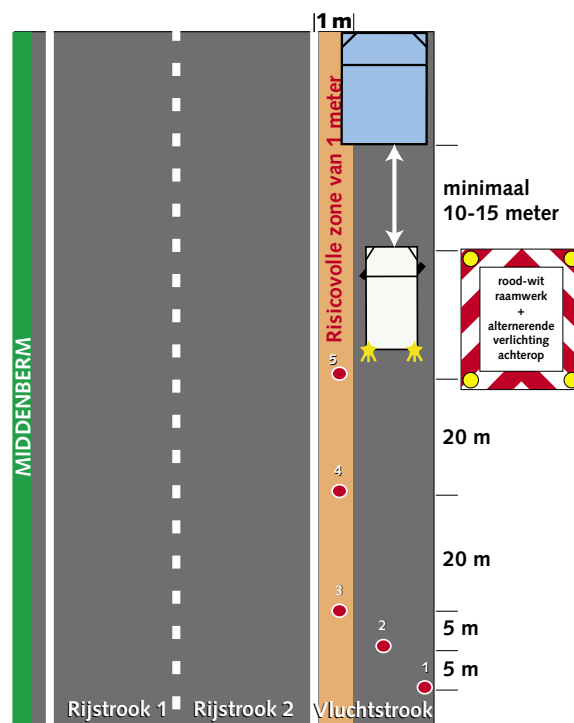
Wordt het pechvoertuig verplaatst naar een veilige locatie, dan:

wordt de auto van de pechhulpverlener voorbij het voertuig op de vluchtstrook geplaatst:

- de alarmlichten van het pechvoertuig staan aan;
- de pechhulpverlener voegt met zwaailichten aan in het verkeer in om zijn auto voorbij het pechvoertuig te zetten. Bij grote verkeersdruk en aanwezigheid van signalering, kan hiervoor een tijdelijke verkeersmaatregel aangevraagd worden voor de rijstrook naast de vluchtstrook (zie kader 4, blz. 12). De auto van de pechhulpverlener wordt voorbij het pechvoertuig geplaatst.
- de pechhulpverlener haalt de kegels op, kijkend naar het verkeer, vanaf de kantstreep naar de geleiderail (zie tekening van 5 naar 1) en loopt langs de geleiderail terug naar de auto.
- het pechvoertuig wordt verplaatst naar de dichtstbijzijnde sleutelplek of naar een andere veilige plek.
- de aanvrager van de verkeersmaatregel geeft aan de RVC door dat het rode kruis weer van de rijstrook af kan.

Wordt er hulp geboden op de pechlocatie, dan kan dat alleen als het pechvoertuig niet binnen 1 meter van de kantstreep staat en met de volgende veiligheidsmaatregelen:

1. het beveiligingsvoertuig staat op 10-15 m. vóór het pechvoertuig;
2. er staan vijf kegels op de vluchtstrook (zie tekening van 1 naar 5);
3. alternerende verlichting staat aan;
4. niemand komt binnen de risicovolle zone van 1 meter van de kantstreep;
5. er wordt eerst een kruis op de naastgelegen rijstrook aangevraagd, voordat er wél gewerkt kan worden binnen 1 meter van de kantstreep (zie kader 9, blz. 22).



4.3 Pechhulpverlening vluchtstrook links

Aangezien de linker vluchtstrook in zijn geheel een risicovolle zone is, mag er absoluut niet aan een pechvoertuig gewerkt worden.

Wanneer er een voertuig met pech op de linkervluchtstrook staat, handel dan als volgt:

- de IM hulpdienst, die als eerste aankomt plaatst zijn auto
 - recht op de vluchtstrook;
 - op minimaal 10-15 meter vóór het pechvoertuig;
 - met de wielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde.
- bij een linkervluchtstrook is meestal signalering aanwezig. Wanneer de hulpverlener ter plaatse is, kan er een kruis aangevraagd worden voor rijstrook 1 via de procedure aanvragen verkeersmaatregelen (zie kader 4, blz. 12);
- via eigen meldkamer en de politiemeldkamer wordt het CMI of CMV op de hoogte gesteld voor het aansturen van een pechhulpverlener;
- de pechhulpverlener plaatst zijn voertuig voorbij het pechvoertuig op de linkervluchtstrook.

Wanneer de eerste rijstrook nog niet afgekruist is, vraagt hij via eigen 'meldkamer' bij de RVC een kruis aan.

Pas nadat het kruis geplaatst is, kan hij achteruit rijden voor het aankoppelen van het pechvoertuig.

Is de eerste rijstrook al afgekruist, dan kan hij direct achteruit rijden voor het aankoppelen van het pechvoertuig.

Na vertrek van de pechhulpverlener met het pechvoertuig meldt de pechhulpverlener via zijn eigen 'meldkamer' bij de RVC dat het kruis van de eerste rijstrook af kan.

Bijlage I Achtergrondinformatie

Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek (BPS)

Voor meer informatie, zie de folder *Locatieaanduiding langs rijkswegen*,
Verkeerscentrum Nederland, oktober 2002
www.incidentmanagement.nl

CTPI, Coördinatieteam Plaats Incident

Voor meer informatie, zie *Het rood-blauwe boekje*
Verkeerscentrum Nederland, 2004

Gevaarlijke stoffen

Voor meer informatie, zie
Voorlopige richtlijn Incident Management en wegvervoer met gevaarlijke stoffen,
Verkeerscentrum Nederland, mei 2003
www.incidentmanagement.nl

Rood-wit raamwerk

Voor meer informatie, zie *Kleinschalige activiteiten op en langs de vluchtstrook
Aanvulling op 96a Richtlijnen voor maatregelen bij werken in uitvoering op autosnelwegen*
CROW, maart 1999, ISBN 90 6628 296 7

Veiligheidseisen kleding

Voor meer informatie, zie de Nederlandse praktijkrichtlijn NPR 3471:
Keuze, gebruik, verzorging en onderhoud van kleding met hoge zichtbaarheid.
Nederlands Normalisatie-instituut, mei 2003.
Voor de klassen van het vaststellen van het risico, zie NEN-EN 471.

Verkeerskegels

Voor de eisen waaraan verkeerskegels moeten voldoen, zie:

- *96a Richtlijnen voor maatregelen bij werken in uitvoering op autosnelwegen*,
bijlage I, Technische voorschriften, F, Verkeerskegels
CROW, 2e druk juni 1999; ISBN 90-6628-202-9.
- Infoblad *Aanvullende eisen verkeerskegels*,
CROW Infoblad Werk in Uitvoering nr. 2, maart 2001

Zwaailichtdiscipline

Voor meer informatie, zie *Vorrangssignalen tegen het licht gehouden*
Eindrapport van de multidisciplinaire werkgroep optische- en geluidssignalen.
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, juli 2003
www.minbzk.nl

