

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
RWS-2018/12433

**Uw kenmerk**  
2018Z03564

Datum 12 april 2018

Onderwerp Beantwoording vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) over het  
artikel 'Na ongelukken onnodig lang in de file door procedures'

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) over het artikel 'Na ongelukken onnodig lang in de file door procedures'. Deze vragen heb ik ontvangen op 1 maart 2018.

**Vraag 1**

Bent u bekend met het artikel 'Na ongelukken onnodig lang in de file door procedures'? <sup>1</sup>

**Antwoord 1**

Ja.

**Vraag 2**

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

**Antwoord 2**

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

**Vraag 3**

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

**Antwoord 3**

Nee, dat is onjuist. Bij de afhandeling van incidenten (pechgevallen en ongevallen) is de veiligheid van betrokkenen, hulpverleners en andere weggebruikers de

---

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

<sup>2</sup> Kamerstuk 34775 XII, nr. 18

eerste prioriteit, direct gevolgd door de doorstroming. Hiervoor zet Rijkswaterstaat wegininspecteurs en bergers in.

Vraag 4

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

Antwoord 4

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

Vraag 5

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

Antwoord 5

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

Vraag 6

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

Antwoord 6

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

Vraag 7

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

Antwoord 7

Uit gegevens van Stichting Incident Management Nederland (SIMN) en de interne logging van Rijkswaterstaat, blijkt dat wegininspecteurs en bergers ongeveer even vaak op elkaar wachten. In de gevallen dat de berger als eerste aanwezig is, voert deze de beveiliging uit tot de wegininspecteur aanwezig is. De kracht van incident management is de intensieve samenwerking tussen verschillende partners (politie, brandweer, Rijkswaterstaat, bergers, etc.) waarbij afgesproken is dat de eerste ter plaatse de veiligheidsmaatregelen treft. Alle hulpverleners hebben zich bij de uitvoering van incident management te conformeren aan de Richtlijn Eerste Veiligheidsmaatregelen bij verkeersIncidenten (REVI) om de veiligheid van de betrokkenen, hulpverleners en het overig verkeer te borgen.

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

Vraag 8

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

Antwoord 8

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

Vraag 9

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

Antwoord 9

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

**Ons kenmerk**  
RWS-2018/12433

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga