

Conceptverslag van de vergadering van de Commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie, gehouden op 18 december 2003 in het Provinciehuis te Utrecht

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), M.G.M. Bernard (LPF), drs. W. de Jong (CU), drs. J.A.J. Konings (VVD), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), mw. H. Nap (CDA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), drs. R.E. de Vries (D66)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

L.C.A.W. Graafhuis (adjunct-griffier), P. Kuijpers, mw. E.S. Thuis (notuliste Voorneman Van Weerd Notuleerbureau)

Afwezig:

A.J. van Bokkem (PvdA), mw. drs. M.C. Das (GL), mw. A.J.M. van Dongen (GL), drs. J.H. Gaaikema (D66), J.F.M. Kloppenborg (GL), M. van der Kolk (PvdA), J. Konijnenbelt (CDA), drs. W.M. van der Poel (CDA), mr. drs. F.T.M. Rohof (VVD), C.J. van Tuijl (SGP), L. de Vries (SP)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering met een hartelijk welkom aan de aanwezigen.

2. Mededelingen

Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Van Tuijl, Rohof, Van der Poel, L. de Vries, Konijnenbelt, Van der Kolk, Van Bokkem en Gaaikema, en mevrouw Van Dongen.

Bij agendapunt 9 zal de heer Dijkstra als spreker een toelichting geven.

Agendapunt 5 dient te worden geagendeerd bij 'ter kennisname' in plaats van bij 'ter bespreking'.

Ter kennisname wordt aangeboden de notitie "Bezuinigingen openbaar vervoer 2004-2007".

Het conceptverslag van de besloten vergadering van 20 november zal aan het slot van de vergadering worden behandeld.

De heer Mik deelt als volgt mee.

De Tweede Kamer heeft Randstadspoor inmiddels behandeld, hetgeen vanuit Utrechts gezichtspunt goed is afgelopen. De met de minister gemaakte afspraken zijn door de Tweede Kamer overgenomen. De minister heeft nog € 88 mln. extra toegezegd, hetgeen de problematiek aanzienlijk vermindert. Met het ministerie wordt nog gekeken naar de technische uitwerking van Randstadspoor en er zullen nog allerlei stappen volgen (onder andere financieel plaatje, herprioritering). De basis is in ieder geval gelegd.

De A12 Bravo zal in 2006 gerealiseerd kunnen worden. Er zijn wel al allerlei procedures in elkaar geschoven, maar één en ander vergt nog veel tijd, onder andere het huiswerk dat de regio moet verrichten (Utrecht-stad en Woerden). In januari a.s. volgt hierover bestuurlijk overleg.

De uitslag van de TIPP-regeling is dit jaar niet gunstig voor Utrecht uitgevallen. Het bedrag dat de provincie zelf zou investeren zal op een andere wijze moeten worden ingezet.

De proef met toelating van vrachtverkeer op busstroken wordt uitgebreid met twee locaties: de busbaan langs de N409 richting Houten en de busbaan langs de N237 richting Zeist.

GS hebben besloten de bezuinigingen in het openbaar vervoer voor 2004 op te lossen door onder andere bezuinigingen in de efficiency bij de vervoersbedrijven door te voeren, die overigens geen problemen voor de passagiers opleveren. Punt van aandacht blijft nog wel de scholierenlijnen; in de loop van 2004 zal worden bezien hoe hiermee om te gaan. Voor 2004 zal in ieder geval de huidige OV-situatie worden gehandhaafd. Het besluit over de aanbesteding zal in januari worden voorgelegd.

De heer De Vries (D66) vraagt wat het huiswerk voor de regio inzake de A12 Bravo inhoudt en of de provincie, nu de TIPP-regeling niet doorgaat, versneld met de situatie aan de gang gaat.

Mevrouw Lamers vraagt of het nog steeds zo is dat het geld dat aan Randstadspoor wordt besteed, niet ten koste van het bedrag voor de wegen gaat. Tevens vraagt zij of het bedrag voor de OV-maatregelen een bestemde reserve betreft. Spreekster uit haar complimenten voor het bereikte resultaat inzake de busbanen voor vrachtverkeer.

De heer Mik antwoordt als volgt. Er is sprake van twee belangrijke complicaties ten aanzien van de A12: er moet een gasleiding worden verlegd en er dient een geluidsscherm tussen Utrecht en Woerden te worden aangebracht. Het is van belang te bepalen waar die, in verband met de onteigening van gronden, komt. GS verstaan zich hier inmiddels over met het college van B&W van Utrecht.

Er zijn ten aanzien van Randstadspoor nog geen resultaten bekend over de verdeling. Er zijn vier ingrediënten om ervoor te zorgen dat het financiële gat wordt gedicht: de € 100 mln. die de provincie heeft aangeboden, de € 88 mln. van de minister, de technische uitwerking van Randstadspoor en als dit allemaal niet lukt: herprioritering. Het bedrag voor de OV-maatregelen betreft inderdaad een bestemde reserve. De uitslag van de TIPP-regeling verandert niets aan de plannen, er zal dus ook geen sprake zijn van vertraging.

3. Conceptverslag 20 november 2003

Tekstueel/inhoudelijk:

Mevrouw Das was afwezig, de heer Kloppenborg aanwezig.

Met inachtneming van deze wijziging concludeert de voorzitter dat het verslag wordt vastgesteld.

Naar aanleiding van:

De heer De Vries (D66) vraagt naar aanleiding van punt 6 van de toezeggingenlijst of al kan worden aangegeven wat de marginale breedte inhoudt.

De heer Mik antwoordt dat dit nu nog niet het geval is, maar waarschijnlijk wel in maart als het ontwerp wegaanpassingsbesluit wordt ingediend. De breedte zal marginaal zijn omdat de verbreding zich beperkt tot één plusstrook.

9. Brief Branchevereniging voor bergingsbedrijven

De voorzitter licht toe dat hij door de vereniging is benaderd. Na overleg heeft hij besloten het onderwerp ter kennismaking op de agenda te plaatsen. Na de toelichting krijgt de commissie gelegenheid tot het stellen van vragen en kan worden besloten het onderwerp alsnog ter bespreking op de agenda te plaatsen.

De heer Dijkstra verwoordt het standpunt van de branchevereniging aan de hand van een notitie, die achter dit verslag wordt gevoegd. Kortheidshalve wordt naar de inhoud ervan verwezen.

Mevrouw Lamers vraagt of het klopt dat bepaalde bedrijven wel worden benaderd en andere niet.

De heer Dijkstra antwoordt dat het incident management (IM) in 1999 is ingevoerd voor het boven- en onderliggend wegennet. Het NMA heeft per 1 juli jl. het onderliggend wegennet als incident managementregeling uit de ontheffing gehaald. Dit betekent dat alleen nog op de snelwegen IM wordt uitgevoerd. De uitvoerende partij is Stichting Incident Management, die op basis van een overeenkomst met RWS werkt. De bergingsbedrijven die zijn gecontracteerd vormen een deel van het bestand dat de Nederlandse markt aanbiedt.

De heer Kloppenborg vraagt of de geschetste situatie ook in meer provincies voorkomt.

De heer Dijkstra geeft aan dat de problematiek in eerste instantie overal speelt, reden waarom de Tweede Kamer zich erg bezorgd maakt en twee moties heeft ingediend met het verzoek aan de minister om de sector te reorganiseren. Het probleem doet zich met name voor in Noord- en Zuid-Holland, Utrecht, Gelderland en een deel van Noord-Brabant, waar de spoeling dun is ter zake de wijze waarop de aanbesteding in 2002 is uitgevoerd. Dit is met name het kritiekpunt waar de landelijke politiek op heeft ingespeeld en waarop nog steeds geen afdoende antwoord is gekregen.

De heer Bernard vraagt hoe de markt van de bergingsbedrijven is verdeeld.

De heer Dijkstra stelt dat voor de markt per 1999 een aanbesteding is begonnen. Alle bedrijven die toen een gunning hebben gekregen, voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen en kwalificaties. In wezen voldoen dus alle 170 bergingsbedrijven in Nederland aan die kwalificaties. Er is echter maar een deel gegund gekregen. In de aanbesteding in 2002 zijn 58 bedrijven niet gegund gekregen, waarvan een behoorlijk deel in Noord- en Zuid-Holland en Utrecht zijn gevestigd. De aanbesteding is gedaan op basis van het feit dat iedereen veronderstelde dat het een private zaak betrof. Dit betekent dat RWS haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder heeft uitbesteed middels een convenant aan de Stichting IM, beheerst door acht individuele alarmcentrales. Er was dus geen sprake van een openbare of op Europese regelgeving gebaseerde aanbesteding, maar van een onderhandse aanbesteding.

De heer Mik geeft aan dat de aanbesteding een apart punt is. De problematiek zoals door de inspreker geschetst is bekend; er wordt bij IM behoorlijk door overheden langs elkaar heen gewerkt, hetgeen vertraging veroorzaakt bij afhandeling van incidenten. Dit is overigens één van de onderwerpen die met RWS, Eemland, Utrecht-stad en BRU in het kader van de Luteijn-aanpak wordt bekeken en snel in 2004 dient te worden aangepakt.

De voorzitter concludeert dat de situatie rondom IM de aandacht van de Staten heeft en blijft houden en sluit de bespreking van dit onderwerp.

4. Werkplan 2004 Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid

De voorzitter licht toe dat dit onderwerp voor de Statenvergadering van 18 januari staat geagendeerd.

De heer Kloppenborg vindt het plan en de onderdelen er goed uitzien, maar zet een vraagteken bij de hoogte van het bedrag voor het mediaoffensief.

De heren De Vries (D66), De Jong en Bernard en mevrouw Nap zeggen het eveneens een goed plan te vinden. De heer Overbeek vraagt of het plan haalbaar is en of er aandacht wordt besteed aan de rijvaardigheid van de gebruikers van scootmobielen op de wegen, bijvoorbeeld in de vorm van lessen of trainingen. De heer Konings sluit zich aan bij de complimenten. Hij vraagt of de gelden die besteed worden direct vanuit het Rijk komen en hoe hetgeen aan dit project wordt besteed, zich verhoudt tot andere projecten. Hij vraagt zich af of het wellicht beter is minder projecten ter hand te nemen, zodat de kans van slagen van die projecten groter wordt. De versnippering is vaak oorzaak van vertraging. Aan de andere kant moet spreker toegeven dat alle projecten belangrijk zijn.

De heer Mik antwoordt dat gebruik wordt gemaakt van een doeluitkering van het Rijk; dit gaat overigens in 2005 veranderen en in 2004 dient bedacht te worden hoe één ander moet worden voortgezet. Het doel is in 2005 verdwenen en het bedrag kan naar eigen goeddunken worden besteed. De provincie en het BRU zullen samen moeten bezien hoe dit kan worden aangepakt. Van vorige jaren is geld overgehouden omdat voor bepaalde projecten niet voldoende aanvragen door gemeenten waren ingediend. Het (hoge) bedrag voor gedragsbeïnvloeding komt nu in de begroting terug. De plannen zoals ze voorliggen zijn haalbaar, maar het is wel zo dat de gemeenten ook zelf een steentje moeten bijdragen. Er is een apart project voor scootmobielen om met name voor ouderen trainingen in de rijvaardigheid te geven. Het betreft hier een doeluitkering die specifiek voor dit soort zaken is bedoeld en niet voor infrastructurele zaken. In het SMPI is ook geld gereserveerd voor verkeersveiligheid, vaak gebonden aan infrastructurele projecten. De meeste projecten zijn provinciebreed opgezet. De waarde van het overleg met alle betrokken organisaties is met name dat het geld gericht kan worden ingezet. Het betreft dan ook een keuze uit een aantal thematische projecten die met elkaar worden aangepakt. Er zal altijd sprake zijn van een zekere versnippering, omdat er niet voldoende geld is om alles overal in de provincie te realiseren.

De voorzitter stelt voor het stuk als sterstuk voor de komende statenvergadering te agenderen.

6. Statenwerkplan

De voorzitter licht toe dat het gaat om de competentie van GS/PS, de instrumentaria hiervoor en of er aanvullingen zijn op de in het stuk genoemde punten. Bij kaderstellend is van belang de verantwoordelijkheid GS/PS, en daarbij de randvoorwaarden en probleemanalyse, waar GS een belangrijke rol bij moeten gaan spelen. De onderwerpen die de commissie IME regarderend worden vervolgens per punt doorgenomen.

IME01 : PS kaderstellend

IME02 : GS volksvertegenwoordigend, controlerend

IME03 : GS volksvertegenwoordigend

IME04 : GS volksvertegenwoordigend

IME05 : GS

IME06 : PS kaderstellend

De heer Mik licht toe dat GS hiertoe een voorstel als input gereed heeft waarop de commissie kan reageren (januari 2004).

IME07 : Ook hiervoor (en voor CVV Amersfoort) heeft GS een voorstel gereed dat aan de commissie wordt voorgelegd.

IME08 : GS kaderstellend (wordt eerder dan 2004/4)

IME09 : GS

IME10 : PS kaderstellend

IME11 : GS

IME12 : kaderstellend

IME13 : GS

IME14 : PS kaderstellend

De heer Mik licht toe dat er rekening mee moet worden gehouden dat de universiteit de lead heeft.

Op voorstel van de heer De Vries wordt dit thema breder geformuleerd: Innovatie economisch beleid.

IME15 : PS kaderstellend, met name het overleg over de problematiek rondom de investeringen

IME16 : volksvertegenwoordigend

IME17 : GS

IME18 : GS

IME19 : GS

IME20 : GS, waarbij de commissie prioriteiten kan stellen

IME21 : GS

IME22 : PS controlerend, volksvertegenwoordigend

IME23 : besloten wordt dit punt, conform de eerder gemaakte afspraken, van de agenda te halen

De heer Graafhuis licht toe dat het gebruik van vaarwegen in het licht van de nieuwe scheepvaartverordening functioneel bij IME thuishoort.

De heer Overbeek merkt op dat in de Wet gelijke behandeling die per 1 december is aangenomen, een onderdeel over het openbaar vervoer is opgenomen. De PvdA verzoekt dit onderdeel aan de lijst toe te voegen.

De voorzitter constateert dat met dit voorstel wordt ingestemd.

Spreker doet vervolgens een voorstel over hoe met PS kaderstellend kan worden omgegaan. Letterlijk genomen houdt dit in dat de commissie randvoorwaarden op basis van bijvoorbeeld een probleemanalyses gaat bepalen. Daar is niet altijd de tijd en kennis voor beschikbaar. Het uiteindelijke besluit blijft liggen bij PS, maar om zaken voortvarend aan te kunnen pakken zullen vanuit het college randvoorwaarden ten aanzien van een bepaald onderdeel worden gesteld. De commissie kan hier dan een mening over geven, waarna aan de hand van de becommentarieerde randvoorwaarden het voorstel nader kan worden besproken. Het gaat immers om het uiteindelijke resultaat en niet om het doel op zich.

De heer De Jong zegt dat er inderdaad niet dogmatisch met de materie moet worden omgegaan, maar dat de commissie wel moet kunnen aangeven of een bepaald onderwerp nadere discussie behoeft.

De heer De Vries (D66) ziet de praktische kant van het voorstel wel, maar verzoekt wel daar waar wenselijk en nodig ambtelijke bijstand te kunnen krijgen.

Mevrouw Lamers ondersteunt het voorstel met de vrijheid om wanneer gewenst, de procedure gaandeweg anders in te richten.

De heer Overbeek vraagt of er een evaluatiepunt wordt afgesproken.

De heer Graafhuis bedankt de commissie allereerst voor het invullen van de leemtes in het overzicht. Hij meldt dat periodiek overleg wordt gearrangeerd tussen de functioneel gedeputeerde, de voorzitter van de commissie, de directeur van de functionele dienst en de statengriffie. Doel is het statenwerkplan meer handen en voeten te geven om het ook concreet te kunnen uitvoeren, voorzien van een reële tijdplanning. Hij wijst in dit verband op de verschillende gradaties die de term kaderstellend heeft. Dit kan variëren per onderwerp. Zo kan gedacht worden aan het vooraf door GS laten ontwikkelen van een startnotitie, waarin de problematiek wordt uiteengezet en varianten voor oplossingen worden beschreven, zonder dat een keuze wordt gemaakt. Ook kan gedacht worden aan een werkconferentie, waarvoor bijvoorbeeld deskundigen uit het maatschappelijke middenveld worden uitgenodigd. Ook kan de commissie met ondersteuning van de statengriffie geheel zelf een onderwerp ter hand nemen. Kortom er zijn tal van mogelijkheden die ter uitwerking van het kaderstellend element kunnen worden benut. Er zal een voorstel komen dat aan de commissie wordt voorgelegd – waarbij de eindbeslissing ter zake het kaderstellende bij de Staten ligt en blijft liggen. De commissie wordt tussentijds volledig op de hoogte gehouden en kan altijd terugvallen op ambtelijke bijstand vanuit de statengriffie. Er zal tussentijds zeker een evaluatiemoment zijn, waarbij voor wat betreft het tijdstip gedacht kan worden, aan het tijdstip waarop de huidige zittingsperiode van de Staten voor de helft is verstreken.

De heer Mik kan zich vinden in de door de heer Graafhuis gegeven uiteenzetting van de wijze van aanpak.

De voorzitter constateert dat met het voorstel wordt ingestemd.

7. Rondvraag

De heer De Vries (D66) vraagt of het mogelijk is dat de commissie op de hoogte wordt gehouden van de vervolgbijeenkomsten van Bioplaza.

Mevrouw Lamers vraagt ter zake agendapunt 5 waar de grens ligt tussen economisch en sociaal, waarbij zij doelt op met name de zorgconsulent.

De heer Mik zegt toe dat de griffie zal organiseren dat de commissie op de hoogte zal worden gehouden van de bijeenkomsten van Bioplaza. De voorziening economische ontwikkeling behoort in deze commissie. Als er een beroep wordt gedaan op deze voorziening, dient IME daarover te beslissen.

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter onder dankzegging aan de aanwezigen voor de inbreng, om ca. 20.45 uur de vergadering.

Geactualiseerde Lijst van toezeggingen/actiepunten t/m de vergadering van 20 november 2003.

Mobiliteit/Infra

1. De commissie zal voortdurend op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen m.b.t. de gesplitste aansluiting van Zeist en Driebergen op de A 12.
2. Toegezegd wordt dat de commissie nadere informatie zal worden gegeven over de financiële consequenties van de met het BRU gemaakte afspraken in het kader van de ontvlechting van de openbaar vervoertaken, die in principe budgettair neutraal zou verlopen.
3. Het onderzoek naar de herinrichting van de Utrechtseweg als gevolg van de aanleg van de HOV zal komend jaar zijn afgerond. De verbinding EHS zal daarbij worden betrokken.
4. Nagegaan zal worden wat wordt bedoeld met de volgende passage in de brief aan de Stichting Heiligerbergerbeekdal van 20 november 2003. De passage luidt: "Dit laat onverlet ons streven om, indien zich in de toekomst kansen voordoen (bijvoorbeeld bij een meer dan marginale verbreding van de A 28) de barrièrewerking van de A 28 op te heffen c.q. (verder) te verminderen".

Deze informatie kan in maart 2004 worden gegeven.

Economie en Arbeidsmarktbeleid

5. Met de commissie zal apart worden gesproken over de consequenties van de intrekking van de TIPP-regeling. Een en ander zal worden betrokken bij de opstelling van het nieuwe actieprogramma herstructurering bedrijfsterreinen.
6. De commissie zal een notitie bereiken, waarin de integrale benadering (ruimtelijk, milieu, infra etc.) bij de vestiging van bedrijven wordt uiteengezet.
7. Zodra de op te stellen acties m.b.t. het arbeidsmarktbeleid zijn geformuleerd, zal de commissie worden geïnformeerd.
8. De commissie hecht aan het houden van een fundamentele inhoudelijke discussie op enig moment over het onderwerp kenniseconomie.

Recreatie en toerisme

9. Het actieplan recreatie en toerisme zal z.s.m. met de commissie worden besproken.
10. Het onderzoek naar het functioneren van de recreatieschappen zal eveneens aan de commissie worden voorgelegd.
11. De commissie zal in het vervolg worden uitgenodigd voor bio-plaza.

Presentatie problemen autoberginghulpverlening provinciale wegen provincie Utrecht.

De Branchevereniging Voor Bergingsbedrijven (BVB) welke ruim een kwart van de in de sector werkzame bedrijven vertegenwoordigt en in die zin niet optreedt als marktpartij heeft bij de commissie Infrastructuur Mobiliteit en Economie (IME) spreektijd aangevraagd met als doel haar bezorgdheid over de op dit moment slecht geregelde autoberging hulpverlening op het onderliggende wegennet en dus ook op de provinciale wegen in de provincie Utrecht aan de commissieleden voor te leggen.

Na het NMA besluit in 1999 om de toenmalige landelijk bestaande marktsituatie in de bergingssector te verbieden en middels een ontheffing aan 8 gezamenlijke alarmcentrales, verenigt in Stichting Incident Management Nederland (SIMN), op het hoofd en onderliggende wegennet onder voorwaarden te laten voortbestaan, is deze ontheffing, wegens het niet nakomen van de daarop betrekking hebbende ontheffingsvoorwaarden en de niet aangetoonde noodzakelijke spoedeisendheid voor bergingen op het onderliggende wegennet met ingang van 1 juli 2003 door de NMA beperkt tot het hoofdwegennet.

Uit onvrede over de aanbesteding van de bergingswerkzaamheden in 2002 en klachten van politie en brandweer personeel is er op 5 november 2002 een kamermotie ingediend gevolgd door een aanvullende motie welke op 26 juni 2003 werd ingediend, beide met het verzoek aan de minister van Verkeer en Waterstaat om de bergingssector duurzaam te reorganiseren. Beide moties werden volledig ondersteund door met name CDA, VVD, PVDA, LPF en in feite door alle leden van de 2^e kamer. Een antwoord in de vorm van een door de alle betrokken partijen gedragen duurzaam reorganisatieplan is er tot op heden niet gekomen.

Doel van deze presentatie is om u als provinciaal bestuurder in kennis te stellen van de problemen welke zich inmiddels in enkele regio's voordoen op het onderliggende wegennet en meer in het bijzonder op de provinciale wegen in het kader van algehele verkeerscongesties als gevolg van een niet afdoende functionerende autoberginghulpverlening.

Ter voorkoming van ernstige verkeerscongesties op de provinciale wegen is het van belang dat u passende maatregelen treft om bij calamiteiten als gevolg van aanrijdingen op belangrijke provinciale stroomwegen deze snel vrij maakt om zodoende de verkeersdoorstroming te bevorderen. Daarbij zou de gekozen aanpak van Rijkswaterstaat voor het hoofdwegennet (rijkswegen) in de vorm van incident management (IM) als oplossing kunnen worden aangemerkt. Met deze aanpak neemt RWS echter wel de financiële risico's voor haar rekening zoals meldfee kosten welke SIMN bij haar in rekening brengt en kosten van tevergeefs gereden ritten en is zij in principe als wegbeheerder verantwoordelijk voor de bergingskosten.

Een nieuwe NMA ontheffing om op alle provinciale wegen opnieuw incident management in te kunnen voeren is gelet op het haar standpunt, dat met grote uitzondering enkele nader aan te wijzen belangrijke provinciale stroomwegen kunnen worden toegevoegd aan de IM regeling van RWS, geen optie.

Een goede berging incident management regeling voor de provinciale wegen levert de provincie Utrecht in maatschappelijke zin de volgende oplossingen:

Een snelle verkeersdoorstroming bevordert de voorkoming van extra maatschappelijke filekosten (toeleveringsbedrijven en openbaar vervoer) en bevordert een snelle hulpverlening van politie, brandweer en ambulancehulp.

Minder sluipverkeer en verlaging van de kans op vervolgongevallen en of zogenaamde kijkfiles.

Betere gewaarborgde verbinding tussen gemeenten onderling, en niet in de laatste plaats een absolute waarborging in het kader van gemeentelijke rampenplannen.

De BVB vraagt aan u als provinciale bestuurders in overweging te nemen alle in de provincie gevestigde gekwalificeerde bergingsbedrijven te betrekken bij uw plannen de bergingswerkzaamheden op de provinciale te verbeteren. De BVB is gaarne bereid u hierin alle noodzakelijke support te leveren.

Wat is incident management.

Incident Management (IM) op het Nederlandse hoofdwegennet betekent in de regel dat na binnenkomen van een ongevalsmelding via de KLPD of anderszins via de een zogenaamde Centraal Meldpunt Incidenten (CMI) deze wordt doorgeleid naar een hiervoor door Stichting Incident Management Nederland (SIMN) gecontracteerde rayonberger en is mede ingegeven ter voorkoming van kop en staartbotsingen welke als gevolg van incidenten op het hoofdwegennet oorzaak zijn ernstige vervolgincenten.

Deze gecontracteerde berger rijdt uit zonder dat er vooraf een kentekencontrole is uitgevoerd en dient binnen een vooraf gestelde tijdslimiet ter plaatse te zijn om de rijbaan vrij te maken.

Uitzondering op het snel vrijmaken van een of meerdere rijbanen kan voorkomen als gevolg van een door de technische recherche uit te voeren technisch onderzoek.

In de regel neemt de berger betrokken voertuigen mee naar zijn bedrijf en stelt deze daar veilig tot er een vervolg opdracht de eindbestemming bekend maakt.

Kosten van loze ritten en het bergen van onverzekerde voertuigen komen voor rekening van de wegbeheerder. De inning van de bergingskosten voor het bergen van buitenlandse voertuigen komt voor rekening van betrokken bergingsbedrijf.

Voordelen van IM zijn tijdwinst door binnen gestelde aanrijtijden te operen.

Deze voordelen vertalen zich in voorkoming van grote verkeerscongesties en daardoor een besparing op maatschappelijke kosten. (filekosten)

Andere relevante voordelen zijn ondermeer en snelle beschikbaarheid van politie, brandweer en ambulance personeel, voorkoming van kijkfiles en daardoor een grotere verkeersveiligheid.

IM op provinciale wegen.

Als mogelijke oplossing om een gelijkwaardig systeem voor het met spoed vrijmaken van provinciale wegen kan de provincie afspraken maken met alle in de provincie gevestigde bergingsbedrijven die voldoen aan minimaal te stellen kwaliteitseisen en relevante certificaten om binnen gelijke aanrijtijden als meest dicht bijzijnde bergingsbedrijf gelijk als bij IM hun dienst te leveren.