



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Richtlijnen Handelwijze bij Noodschade

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.





# Inhoud

## **1. Inleiding 5**

- 1.1 Achtergrond 5
- 1.2 De richtlijnen 6
- 1.3 Opzet van de richtlijnen 7
- 1.4 Gebruikte termen 8

## **2. Hoe te handelen 9**

- 2.1 Schema 9
- 2.2 Toelichting schema 10

## **3. Objectgroep verharding 13**

- 3.1 Onvoldoende stroefheid door gladde substantie op het wegdek 13
- 3.2 Onvoldoende stroefheid door grind of zand op het wegdek 15
- 3.3 Langsgroeven in het wegdek 17
- 3.4 Gaten in het wegdek 19

## **4. Objectgroep kunstwerken 20**

## **5. Objectgroep berm 22**

- 5.1 Rijsporen in de berm 22
- 5.2 Object in de berm 24

## **6. Objectgroep bermbeveiliging 25**

- 6.1 Bermbeveiliging fysiek gevaar 26
- 6.2 Functionele werking bermbeveiliging middenberm 26
- 6.3 Functionele werking bermbeveiliging zijberm 30

## **7. Objectgroep wegmeubilair anders dan bermbeveiliging 33**

## **Colofon 37**



# 1. Inleiding

## 1.1

### Achtergrond

De richtlijnen 'Handelwijze bij noodschade' zijn tot stand gekomen vanuit het project FileProof. Dit project is door de Minister in het leven geroepen met als doel het fileleed op korte termijn te verzachten. In het kader van dit project zijn binnen de toenmalige Verkeer en Waterstaat-organisatie ideeën verzameld om de files terug te dringen. Van de ruim tweeduizend aangedragen ideeën zijn er ruim veertig geselecteerd om verder uit te werken.

Eén van de aangedragen ideeën heeft betrekking op reparaties aan het wegdek of wegmeubilair. De inschatting van de indiener was dat rijstroken sneller kunnen worden vrijgegeven wanneer gekozen wordt voor een noodreparatie. De definitieve reparatie kan op een later tijdstip (na de spits of in het weekend) worden uitgevoerd. Om hierin meer inzicht te krijgen is destijds een probleemverkenning uitgevoerd. Bij verschillende districten is toen onderzocht hoe zij met (nood)schades aan het wegdek of wegmeubilair omgaan en of er behoefte is aan richtlijnen hiervoor. Uit de probleemverkenning bleek dat men in de verschillende districten op hoofdlijnen hetzelfde handelt. Een andere conclusie was dat er wel behoefte bestond aan richtlijnen voor het omgaan met (nood)schades aan wegdek of wegmeubilair.

Er is een klankbordgroep opgericht met betrokkenen vanuit Rijkswaterstaat (zie colofon, pagina 35). De richtlijnen zijn samen met deze klankbordgroep ontwikkeld. Vervolgens zijn ze getoetst bij een groep wegingspecteurs en bij de districtshoofden. De richtlijn is vastgesteld in het DUO Droog overleg van 10 mei 2007.

De bij het opstellen nagestreefde doelen zijn:

- het bevorderen van de veiligheid van de weggebruikers;
- het bevorderen van de doorstroming;
- het bevorderen van uniformiteit in de manier waarop met noodschades wordt omgegaan;
- het verhogen van de kwaliteit van de medewerkers van Rijkswaterstaat;
- het verankeren van processen;
- het beperken van de risicoansprakelijkheid van medewerkers en Rijkswaterstaat.

De richtlijnen helpen medewerkers van Rijkswaterstaat bij de uitvoering van hun werkzaamheden. Ze zijn vooral bedoeld voor wegininspecteurs, coördinatoren en officieren van dienst. Daarnaast moeten de richtlijnen ook bekend zijn bij wegverkeersleiders en coördinerend wegverkeersleiders.

## 1.2

### De richtlijnen

Hoofdstuk twee beschrijft het proces vanaf het constateren van de schade aan het wegdek of wegmeubilair tot de definitieve reparatie. De richtlijnen 'Handelwijze bij noodschade' zijn gericht op drie momenten in dat proces. Zij bieden kaders bij:

- 1) het bepalen wanneer een schade zo ernstig is dat er direct actie moet worden ondernomen;
- 2) het maken van de afweging tussen een tijdelijke en een definitieve reparatie;
- 3) het nemen van maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker waarborgen.

#### Bij welke schades?

De richtlijnen zijn bedoeld voor rijkswegen (ASW en NASW). De verantwoordelijkheid voor de te nemen maatregelen ligt bij Rijkswaterstaat. Eventueel omgevingsrisico door (explosie-) gevaarlijke stoffen wordt door de brandweer afgedekt.

De richtlijnen zijn van kracht bij noodschades aan wegdek en/of wegmeubilair. Dit zijn schades met:

- belangrijke nadelige invloed op de kwaliteit van het object én;
- nadelige invloed op de verkeersveiligheid.

Bij bovenstaande schades moeten direct maatregelen getroffen worden om de veiligheid van de weggebruiker te garanderen. Het gaat om situaties waarbij het niet acceptabel is om niets te doen. Vervolgens moet er gekeken worden of de schade de doorstroming belemmert. Als dit niet het geval is, kan de definitieve reparatie op een later tijdstip plaatsvinden. Als er wel een probleem is met de doorstroming dan betekent dit: repareren. Deze reparatie kan tijdelijk of definitief zijn en gaat vaak samen met veiligheids- en doorstromingsmaatregelen.

## Welke onderwerpen?

In de richtlijnen worden de volgende objectgroepen behandeld:

- verharding (hoofdstuk 3);
- kunstwerken (hoofdstuk 4);
- berm (hoofdstuk 5);
- bermbeveiliging (hoofdstuk 6);
- wegmeubilair anders dan bermbeveiliging (hoofdstuk 7):
  - bebording langs en boven de weg
  - geluidsschermen
  - signalering
  - bewegwijzering
  - openbare verlichting

De categorie ‘wegmeubilair anders dan bermbeveiliging’ is onderverdeeld in vijf sub-categorieën. Binnen deze subcategorieën onderscheiden we enerzijds fysieke en anderzijds functionele schade. Deze richtlijn besteedt alleen aandacht aan de fysieke schade en niet aan functionele schade. De reden is dat functionele schade aan ‘wegmeubilair anders dan bermbeveiliging’ nooit leidt tot verkeersonveilige situaties. De richtlijnen houden dus geen rekening met de functionaliteit van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de verkeerscentrale. Zij beschikken over protocollen wat te doen bij uitval van DVM. Fysieke schade aan DVM (bijvoorbeeld schade aan een VRI) valt wel binnen deze richtlijnen. De richtlijnen zijn niet van toepassing bij schade aan infrastructuur in tunnels. Voor tunnelveiligheid bestaan (per tunnel) aparte veiligheidsplannen. Als laatste valt ook milieuschade waarbij gevaar bestaat voor de (verkeers)veiligheid niet onder deze richtlijnen, omdat dit de verantwoordelijkheid van de brandweer is.

## 1.3

### Opzet van de richtlijnen

Deze richtlijnen zijn als volgt opgezet. Hoofdstuk twee geeft weer welke stappen te doorlopen wanneer een (nood)schade wordt geconstateerd. In de hoofdstukken 3 t/m 7 komen achtereenvolgens de objectgroepen verharding, kunstwerken, berm, bermbeveiliging en wegmeubilair anders dan bermbeveiliging aan de orde. Per objectgroep geven de richtlijnen aan wanneer een schade als een noodschade moet worden aangemerkt en welke tijdelijke reparaties mogelijk zijn. Enkele voorbeelden illustreren elke objectgroep.

## 1.4

### Gebruikte termen

Noodschade:	Schade waar direct actie op moet worden ondernomen. Het is onacceptabel om niets te doen. Er moeten direct veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Vervolgens moet er besloten worden of de schade direct (tijdelijk of definitief) gerepareerd wordt of dat de schade met spoed (binnen 24 uur) wordt hersteld.
Spoedschade:	Schade die binnen 24 uur dient te worden gerepareerd.*
Veiligheidsmaatregelen:	(Tijdelijke) maatregelen die gericht zijn op een veilige afwikkeling van het verkeer.
Doorstromingsmaatregelen:	(Tijdelijke) maatregelen die er op gericht zijn het verkeer zo vlot mogelijk af te wikkelen.
Tijdelijke reparatie:	Reparatie van de schade met een tijdelijk karakter. Voor een tijdelijke reparatie kan worden gekozen als deze reparatie op kortere termijn plaats kan vinden of als deze reparatie minder tijd in beslag neemt. Vervolgens moet de definitieve reparatie gepland worden.
Definitieve reparatie:	Reparatie met een permanent karakter. Het terugbrengen in de oorspronkelijke staat.

\* Wanneer het veiligheidsniveau door tijdelijke maatregelen (bijvoorbeeld een snelheidsbeperking) op een acceptabel niveau is gebracht, maar deze maatregelen wel de doorstroming verstoren moet de spoedschade binnen 24 uur worden gerepareerd. Wanneer de doorstroming acceptabel is kan de reparatie ook op een later moment worden hersteld, bijvoorbeeld tijdens regulier onderhoud.

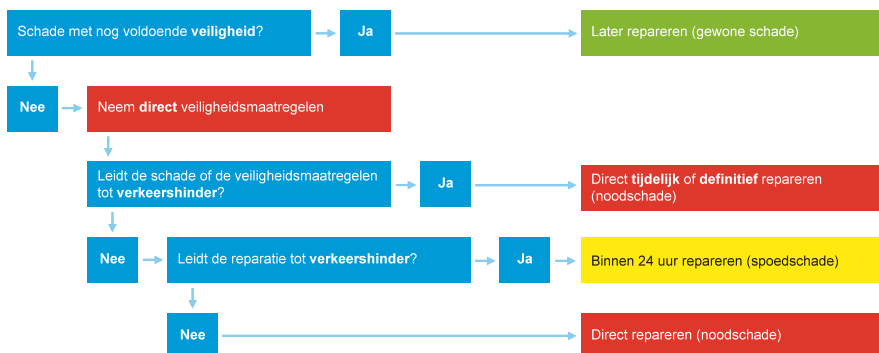


## 2. Hoe te handelen

### 2.1

### Schema

Hieronder ziet u schematisch hoe het proces er uitziet; van constatering van de schade tot de definitieve reparatie. Toelichting op dit schema volgt in de volgende paragraaf.



## 2.2

### Toelichting schema

Noodschades kunnen meerdere oorzaken hebben. Incidenten, extreme weersomstandigheden of vandalisme zijn enkele voorbeelden. Wanneer er schade aan het wegdek of wegmeubilair wordt geconstateerd, moet de weginspecteur eerst vaststellen of het een noodschade betreft.

Bij noodschades is er sprake van:

Belangrijke nadelige invloed op de kwaliteit van het object én nadelige invloed op de verkeersveiligheid.

Met behulp van de volgende hoofdstukken in deze richtlijnen kan je vaststellen wanneer een schade een 'noodschade' is. Bij een noodschade moet je direct actie (laten) ondernemen:

- 1) Allereerst moeten er veiligheidsmaatregelen getroffen worden. Een voorbeeld hiervan is het afsluiten van een rijstrook. Als de noodschade het gevolg is van een incident, zijn er vaak al veiligheidsmaatregelen getroffen.
  - 2) Na het nemen van de veiligheidsmaatregelen moet de weginspecteur beoordelen of de schade, de veiligheidsmaatregelen of de reparatie problemen opleveren met de doorstroming op dat moment of binnen enkele uren. Afhankelijk hiervan kan hij direct een definitieve reparatie in gang zetten, de schade op redelijk korte termijn laten repareren, of eerst kiezen voor een (snellere) tijdelijke reparatie, gevolgd door de definitieve reparatie op een later tijdstip.
- a) Als zowel de schade zelf, als de veiligheidsmaatregelen en de reparatie geen problemen opleveren voor de doorstroming, kan de schade direct worden gerepareerd. De veiligheidsmaatregelen moeten gehandhaafd blijven tot de schade is hersteld.

- b) Als door de schade of de getroffen veiligheidsmaatregelen problemen ontstaan met de doorstroming op dat moment of binnen enkele uren, moet er direct een reparatie plaatsvinden. Dit kan een tijdelijke reparatie zijn met de definitieve reparatie op een later tijdstip, bijvoorbeeld binnen 24 uur (spoedschade). Er kan ook voor worden gekozen om de schade direct definitief te laten herstellen. De keuze van de wegininspecteur voor een tijdelijke of een definitieve reparatie hangt af van meerdere factoren, bijvoorbeeld:
- Wat voor effect hebben deze twee varianten op de doorstroming?
  - Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?
  - Hoe lang duurt het voordat men kan beginnen met repareren?
  - Hoe lang gaat de reparatie duren?

Bij een tijdelijke reparatie kan het nodig zijn om aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen totdat het definitief herstel heeft plaatsgevonden. Bijvoorbeeld het verlagen van de maximale snelheid tot de definitieve reparatie. De richtlijnen bieden hulp bij het bepalen van acceptabele combinaties van tijdelijke reparatie en aanvullende veiligheidsmaatregelen.

- c) Als de schade en de veiligheidsmaatregelen op zichzelf geen problemen opleveren voor de doorstroming, maar de reparatie leidt (bijvoorbeeld door aanvullende veiligheidsmaatregelen) naar verwachting wél tot problemen met de doorstroming, kan ervoor gekozen worden om de schade niet direct te laten herstellen. De reparatie moet wel op redelijk korte termijn plaatsvinden, bijvoorbeeld binnen 24 uur (spoedschade). De veiligheidsmaatregelen moeten gehandhaafd blijven tot de schade is hersteld.

In de hoofdstukken 3 tot en met 7 wordt voor de 5 objectgroepen aangegeven wanneer er sprake is van noodschade en welke tijdelijke reparaties mogelijk zijn.



### Voorbeeld noodschade

Omdat de geleiderail is uitgebogen tot minder dan 0,6 meter van de kantstreep, is hier sprake van noodschade. (zie paragraaf 6.2)



### Voorbeeld spoedschade

Omdat de geleiderail niet te ver is uitgebogen en in beide richtingen nog voertuigerend is, is hier sprake van spoedschade. (zie paragraaf 6.2)



### Van noodschade naar spoedschade

Omdat de bermbeveiliging zich op meer dan 4,5 meter van de kantstreep bevindt, is een snelheidsbeperking hier voldoende om van noodschade spoedschade te maken. (zie paragraaf 6.3)



### Van noodschade naar spoedschade

In verband met een gat in de weg is de rechterrajstroom afgesloten. Omdat het weekend is, levert dit voorlopig nog geen problemen op voor de doorstroming. Dit betekent dat er van noodschade spoedschade is gemaakt. (zie paragraaf 3.4)

## 3. Objectgroep verharding

In de volgende situaties kan er sprake zijn van noodschade binnen de objectgroep verharding:

- onvoldoende stroefheid door gladde substantie op het wegdek;
- onvoldoende stroefheid door grind of zand op het wegdek;
- langsgroeven in het wegdek;
- gaten in het wegdek.

Onderstaande vier paragrafen omschrijven wanneer er sprake is van noodschade. Daarnaast tref je de mogelijke tijdelijke reparaties aan. Het onderwerp 'dwarsgroeven in het wegdek' wordt in dit hoofdstuk niet beschreven. Het komt bijna nooit voor dat dwarsgroeven zó ernstig zijn, dat ze een gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid.

### 3.1

#### Onvoldoende stroefheid door gladde substantie op het wegdek

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Bij een gladde substantie op het wegdek binnen 1,1 meter van de kantstreep.<sup>1</sup>

---

Wanneer op de rijbaan of binnen 1,1 meter van de kantstreep<sup>1</sup> een gladde substantie, zoals olie of (dierlijk) vet op het wegdek ligt, is er sprake van noodschade. De substantie kan schade veroorzaken aan het wegdek. Daarnaast bestaat voor de weggebruiker de kans op ongevallen door slippen. Wanneer er een gladde substantie op het wegdek wordt geconstateerd, moet de situatie beveiligd worden zodat er geen verkeer meer over het gladde wegdek kan rijden.

---

<sup>1</sup> Binnen 1,1 meter van de kantstreep betekent de rijstroken en de eerste meter van de vluchtstrook

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

Wanneer er een kleine hoeveelheid gladde substantie op het wegdek ligt, kan dit tijdelijk worden bestreden. Bij de districten zijn hiervoor verschillende middelen beschikbaar. Op een later tijdstip moet het wegdek nog wel definitief gerepareerd worden.

---

Bij grote hoeveelheden olie of vet op het wegdek is een tijdelijke reparatie niet mogelijk. Dan moet er direct gekozen worden voor de definitieve reparatie (bijvoorbeeld ZOAB-cleaner of frezen en nieuw asfalt).



### Voorbeeld 1

---

Er ligt olie op de weg. De stroefheid is onvoldoende. Dit betekent dat er sprake is van een noodschade. In dit geval moet de rijstrook worden afgesloten. Het wegdek moet worden gereinigd voordat er weer verkeer overheen mag.

## 3.2

### Onvoldoende stroefheid door grind of zand op het wegdek

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Bij zand of grind op het wegdek binnen 1,1 meter van de kantstreep.<sup>2</sup>

---

Wanneer op de rijbaan of binnen 1,1 meter van de kantstreep zand, grind of andere losse delen op het wegdek liggen, is er sprake van noodschade. Dit materiaal kan schade aan het wegdek veroorzaken. Daarnaast bestaat de kans op ongevallen door slippen.

Is de stroefheid nog voldoende dan is er geen sprake van noodschade. Bij bijvoorbeeld opspattend steenslag is het ter beoordeling aan de wegininspecteur om over te gaan tot maatregelen, eventueel na opschaling.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

---

Wanneer er een kleine hoeveelheid zand of grind op het wegdek ligt, kan dit worden weggeveegd tot 1,1 meter van de kantstreep.<sup>2</sup>

---

Grote hoeveelheden zand, grind of andere losse delen moeten machinaal worden verwijderd. Ook moet in sommige gevallen het wegdek worden gereinigd.

---

<sup>2</sup> Binnen 1,1 meter van de kantstreep betekent de rijstroken en de eerste meter van de vluchtstrook.



## Voorbeeld 2

---

Er ligt zand op de vluchtstrook binnen 1,1 meter van de kantstreep. Er is sprake van een noodschade. Totdat het zand voldoende is opgeruimd, moet de rechterrijstrook afgesloten blijven. Het zand kan als tijdelijke maatregel worden weggeschept en gebezemd. Voor het definitief herstel is machinale reiniging nodig.



### 3.3

## Langsgroeven in het wegdek

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Wanneer een motorrijder uit balans kan raken doordat het wiel in een groef komt, is er sprake van noodschade. De langsgroef bevindt zich op de rijbaan binnen 1,1 m van de kantstreep.<sup>3</sup>

---

Langsgroeven leveren als eerste gevaar op voor motorrijders. Wanneer een motorrijder uit balans kan raken doordat het wiel in een groef komt, is er sprake van noodschade. De motorrijder is dus maatgevend voor de beoordeling. Behalve de breedte en diepte van de groef is ook de vorm bepalend. De inspecteur kan alleen ter plaatse beoordelen of een groef een motorrijder uit balans kan brengen. Daarom zijn er geen maten opgenomen in deze richtlijn. Overwegingen bij het beoordelen van het gevaar van een groef zijn:

- een groef die zodanig breed is dat een wiel van een motorfiets erdoor uit balans kan raken is gevaarlijk;
- de groef is gevaarlijker als deze dieper is en/of een scherpe rand heeft.

Als de inspecteur beoordeelt dat er gevaar is voor een motorrijder om uit balans te raken, moet de situatie worden beveiligd totdat een (tijdelijke) reparatie is uitgevoerd.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

---

Langsgroeven kunnen o.a. met koud asfalt/gietasfalt worden gevuld.

---

---

<sup>3</sup> Binnen 1,1 meter van de kantstreep betekent de rijstroken en de eerste meter van de vluchtstrook.



### Voorbeeld 3

---

Door deze groeven kan een motorrijder uit balans raken. Er is sprake van een noodschade. De rijstroken worden afgesloten en het wegdek dient onmiddellijk (tijdelijk of definitief) te worden hersteld. Pas daarna kunnen de rijstroken weer worden vrijgegeven.

### 3.4

## Gaten in het wegdek

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Wanneer een motorrijder uit balans kan raken doordat het wiel in het gat komt, is er sprake van noodschade. Het gat bevindt zich op de rijbaan binnen 1,1 m. van de kantstreep.<sup>4</sup>

---

Gaten leveren als eerste gevaar op voor motorrijders. Wanneer een motorrijder uit balans kan raken doordat het wiel in een gat komt, is er sprake van noodschade. De motorrijder is dus maatgevend voor de beoordeling. Een richtgrootte voor een gat is 20 cm x 20 cm x 5 cm. Een kleiner gat is doorgaans geen noodschade. Als de inspecteur beoordeelt dat er gevaar is voor een motorrijder is om uit balans te raken, moet de situatie worden beveiligd totdat een (tijdelijke) reparatie is uitgevoerd.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

---

Gaten kunnen o.a. met koud asfalt/gietasfalt worden gevuld.

---

Naar aanleiding van de ervaringen die zijn opgedaan tijdens de afgelopen winters, zijn de “Richtlijnen Handelwijze bij vorstschade aan asfalt” opgesteld om beter voorbereid te zijn op de te nemen maatregelen bij vorstschade aan het wegdek.

---

<sup>4</sup> Binnen 1,1 meter van de kantstreep betekent de rijstroken en de eerste meter van de vluchtstrook.

## 4. Objectgroep kunstwerken

In de volgende situaties kan er sprake zijn van noodschade binnen de objectgroep kunstwerken:

- schade aan verharding;
- schade aan bermbeveiliging;
- schade aan constructies.

Hierna wordt omschreven wanneer er sprake is van noodschade.

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Schade aan verharding of bermbeveiliging: zie hoofdstuk 3 resp. 6. Schade aan constructie: ter beoordeling aan inspecteur. Bij enige twijfel expertise inschakelen (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur).

---

Beoordeel schade aan de verharding van een kunstwerk net zoals verharding op de 'gewone' rijbaan. Dat geldt ook voor schade aan de bermbeveiliging van een kunstwerk. Beoordeel schade aan de constructie van een kunstwerk bij twijfel altijd als noodschade. Schakel vervolgens expertise in (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur). Een criterium hiervoor is: als de wapening zichtbaar is, of als het beton over meer dan 1 m<sup>2</sup> is beschadigd.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

---

Tijdelijk repareren in overleg met Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur.

---



#### Voorbeeld 4

---

Door deze schade aan het kunstwerk is de wapening zichtbaar. Er is hier duidelijk sprake van noodschade. In overleg met Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur dient de schade onmiddellijk (tijdelijk of definitief) te worden hersteld. Pas daarna kunnen de rijstroken weer worden vrijgegeven.

# 5. Objectgroep berm

In de volgende situaties kan er sprake zijn van noodschade binnen de objectgroep berm:

- rijsporen in de berm;
- object in de berm.

Onderstaande twee paragrafen omschrijven wanneer er sprake is van noodschade. Daarnaast tref je de mogelijke tijdelijke reparaties aan.

## 5.1

### Rijsporen in de berm

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Wanneer er rijsporen in de berm zijn van meer dan 150 mm diep binnen 1,1 meter van de kantstreep is er sprake van noodschade.<sup>5</sup>

---

Er is sprake van noodschade als er sporen in de berm zijn binnen 1,1 meter vanaf de kantstreep. Als er sprake is van een vluchtstrook dan ligt de berm op meer dan 1,1 meter en zijn rijsporen dus geen noodschade. Wanneer een noodschade wordt geconstateerd, is het plaatsen van een aantal kegels met een snelheidsbeperking voldoende totdat de rijsporen zijn opgevuld.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

- 
- plaatsen van kegels en 90 km/uur limiet;
  - barriër;
  - opvullen.
- 

---

<sup>5</sup> Binnen 1,1 meter van de kantstreep betekent de rijstroken en de eerste meter van de vluchtstrook.



## Voorbeeld 5

De rijsporen in de berm liggen binnen 1,1 meter vanaf de kantstreep en zijn dieper dan 150 mm. Er is daarom sprake van noodschade.

## 5.2

### Object in de berm

---

Wanneer is er sprake van  
noodschade?

---

---

Wanneer een object zich op de rijbaan of binnen 1,1 meter van  
de kantstreep bevindt, is er sprake van een noodschade.<sup>6</sup>

---

Een object op de rijbaan of binnen 1,1 meter vanaf de kantstreep betekent een noodschade. Wanneer het object zich op de rijbaan bevindt moet de betreffende rijstrook worden afgesloten totdat het object verwijderd is. Wanneer het object zich niet op de rijbaan bevindt maar binnen 1,1 meter van de kantstreep, dan is het voldoende om een barri er te plaatsen of een snelheidsbeperking in te stellen en kegels te plaatsen.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn  
er mogelijk?

---

- 
- plaatsen van kegels en snelheidsbeperking;
  - barri er;
  - wegschuiven, wegbuigen, omhalen, etc.
- 

---

<sup>6</sup> Binnen 1,1 meter van de kantstreep  
betekent de rijstroken en de eerste  
meter van de vluchtstrook.



## 6. Objectgroep bermbeveiliging

In de volgende situaties kan er sprake zijn van noodschade binnen de objectgroep bermbeveiliging:

- de bermbeveiliging vormt een fysiek gevaar;
- de bermbeveiliging in de middenberm functioneert niet meer;
- de bermbeveiliging in de zijberm functioneert niet meer.

De onderstaande voorbeelden maken het verschil duidelijk tussen een situatie waarin de bermbeveiliging een fysiek gevaar vormt en een situatie waarin de bermbeveiliging niet meer functioneert en dus niet meer beschermt.



### Voorbeeld 6

Na het verwijderen van een vrachtwagen vormt de bermbeveiliging fysiek gevaar. De geleiderail wordt afgezaagd, daarna is het gevaar bij een aanrijding zodanig groot dat er sprake is van een noodschade.



### Voorbeeld 7

De bermbeveiliging functioneert niet meer waardoor er geen sprake meer is van beschermende werking.

Onderstaande drie paragrafen omschrijven wanneer er sprake is van noodschade. Daarnaast tref je de mogelijke tijdelijke reparaties aan.

## 6.1

### Bermbeveiliging fysiek gevaar

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

- De bermbeveiliging is zodanig beschadigd dat er scherpe of uitstekende delen zijn.
  - De bermbeveiliging blokkeert de rijbaan.
- 

Wanneer de bermbeveiliging een fysiek gevaar voor het verkeer vormt is er sprake van een noodschade. Dit is het geval als er scherpe/uitstekende delen zijn of wanneer de bermbeveiliging de rijbaan blokkeert.

Mogelijke tijdelijke reparaties zijn terugbuigen of afzagen. Een alternatief is het plaatsen van een barrier. Totdat de situatie op deze manier (tijdelijk) is gerepareerd worden bakens met een snelheidsbeperking geplaatst.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

- barrier;
  - terugbuigen of afzagen;
  - wegschuiven, wegbuigen, omhalen, etc.
- 

## 6.2

### Functionele werking bermbeveiliging middenberm

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

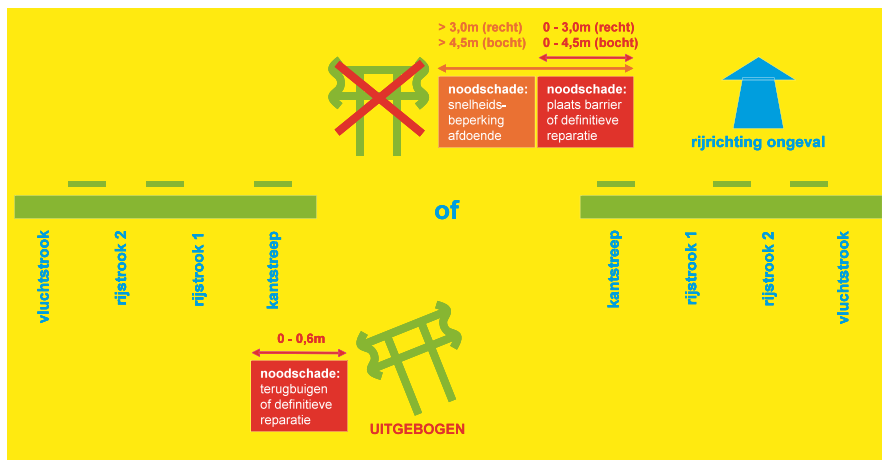
---

- De bermbeveiliging is uitgebogen tot minder dan 0,6 meter van de kantstreep.
  - De bermbeveiliging is niet meer voertuigkerend.
-

Wanneer de bermbeveiliging niet meer voertuigerend is óf zodanig verbogen is dat deze binnen 0,6 meter van de kantstreep staat, maken we het volgende onderscheid:

- de bermbeveiliging is uitgebogen tot minder dan 0,6 meter van de kantstreep: terugbuigen of definitieve reparatie noodzakelijk;
- de bermbeveiliging is niet meer voertuigerend en staat op een recht weggedeelte op minder dan 3 meter vanaf de kantstreep: barrier of definitieve reparatie noodzakelijk;
- de bermbeveiliging is niet meer voertuigerend en staat op een recht weggedeelte op méér dan 3 meter vanaf de kantstreep: wanneer er geen fysiek gevaar is door uitstekende delen, is plaatsen van bakens en een snelheidsbeperking voldoende;
- de bermbeveiliging is niet meer voertuigerend en staat in een bochtgedeelte op minder dan 4,5 meter vanaf de kantstreep: barrier of definitieve reparatie noodzakelijk;
- de bermbeveiliging is niet meer voertuigerend en staat in een bochtgedeelte op méér dan 4,5 meter vanaf de kantstreep: wanneer er geen fysiek gevaar is door uitstekende delen, is plaatsen van bakens en een snelheidsbeperking voldoende.

Wanneer er sprake is van een dubbele geleiderails waarvan één niet meer voertuigerend is, maar de andere nog wel: beoordelen als bij zijberm.



Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

- barrier;
- terugbuigen.



## Voorbeeld 8

De geleiderail is nog wel voertuigkerend vanaf de kant van de aanrijding, maar niet meer vanaf de andere rijbaan. Er is dus functioneel geen scheiding meer tussen de rijbanen. Omdat de geleiderail op een (vrijwel) recht weggedeelte minder dan 3 meter vanaf de kantstreep staat, is er sprake van noodschade. Rijstrook 1 van de rechter rijbaan moet afgesloten worden. Na het plaatsen van een tijdelijke barrier of het uitvoeren van een noodreparatie kan de rijstrook weer vrijgegeven worden. In dergelijke gevallen kan de geleiderail vaak rechtgetrokken worden, bijvoorbeeld door de berger.



## Voorbeeld 9

De geleiderail is in beide richtingen nog voertuigkerend. Er is geen sprake van een noodschade.

### 6.3

## Functionele werking bermbeveiliging zijberm

Wanneer is er sprake van noodschade?

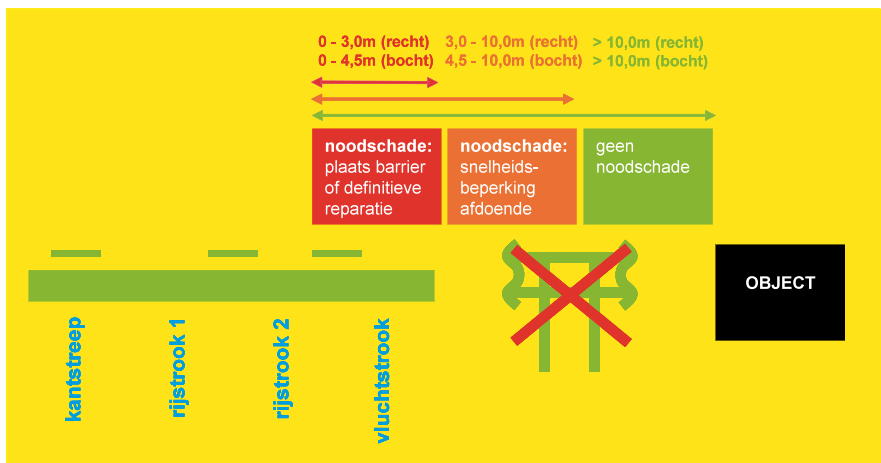
De bermbeveiliging is niet meer voertuigerend en de afstand van de kantstreep tot de bermbeveiliging is minder dan 10 meter.

Wanneer de bermbeveiliging niet meer voertuigerend is, is er sprake van noodschade.

Als de afstand van de kantstreep tot het object klein is, zijn er zwaardere maatregelen nodig dan wanneer de afstand groot is. Daarbij wordt het volgende onderscheid gemaakt:

- de bermbeveiliging op een recht weggedeelte beschermt een object op minder dan 3 meter van de kantstreep: barrier of definitieve reparatie noodzakelijk;
- de bermbeveiliging op een recht weggedeelte beschermt een object méér dan 3 meter van de kantstreep: snelheidsbeperking voldoende;
- de bermbeveiliging in een bochtgedeelte beschermt een object op minder dan 4,5 meter van de kantstreep: barrier of definitieve reparatie noodzakelijk;
- de bermbeveiliging in een bochtgedeelte beschermt een object méér dan 4,5 meter van de kantstreep: snelheidsbeperking voldoende.

Wanneer het object meer dan 10,0 meter van de kantstreep staat, is er geen sprake van noodschade.<sup>7</sup>



Beveilg de situatie direct afdoende wanneer het object op een recht weggedeelte op minder dan 3 meter, of in een bochtgedeelte op minder dan 4,5 meter staat en er nog geen barrier is geplaatst. Bijvoorbeeld met een auto van de wegininspecteur of actiewagen. Indien zo'n beveiliging niet mogelijk is, moet de naastliggende rijstrook worden afgesloten.

Wanneer wordt gekozen voor een tijdelijke maatregel, dient de definitieve reparatie daarna zo snel mogelijk te worden ingepland.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

- 
- barrier;
  - te beschermen object verwijderen.
- 

---

<sup>7</sup> Voor deze indeling is gekozen op basis van de richtlijn voor de breedte van de obstakelvrije zone in de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA)



### Voorbeeld 10

---

De bermbeveiliging beschermt een steil talud in een bochtgedeelte op meer dan 4,5 meter vanaf de kantstreep. Een snelheidsbeperking is daarom afdoende tot op een later moment de geleiderail weer is hersteld.



## 7. Objectgroep wegmeubilair anders dan bermbeveiliging

De categorie ‘wegmeubilair anders dan bermbeveiliging’ is onderverdeeld in vijf subcategorieën:

- bebording langs en boven de weg;
- geluidsschermen;
- signalering;
- bewegwijzering;
- openbare verlichting.

---

Wanneer is er sprake van noodschade?

---

---

Het wegmeubilair vormt fysiek een gevaar voor het verkeer.

---

Voor wegmeubilair anders dan de bermbeveiliging is alleen sprake van noodschade als dit een fysiek gevaar voor het verkeer vormt. Dit is ter beoordeling aan de weginspecteur. Als wegmeubilair onder elektrische spanning staat, is er sprake van een noodschade. In dat geval moet het wegmeubilair eerst worden afgekoppeld. Tot die tijd dient toezicht gehouden te worden.

Wanneer het meubilair zijn functie niet meer vervult maar verder geen fysiek gevaar vormt, is er geen sprake van noodschade. Voorbeelden zijn een uitgevallen VRI of verwijderde bebording.

---

Welke tijdelijke reparaties zijn er mogelijk?

---

- 
- terugbuigen, afzagen, wegschuiven, stutten, etc;
  - bij elektrische spanning: afkoppelen en tot die tijd toezicht houden.
-



### Voorbeeld 11

---

De rimob is niet meer voertuigerend. Het door de rimob beschermde object ligt binnen de 3 meter langs een rechte weg. Er is dus sprake van een noodschade. De rimob moet direct worden vervangen of er moet als tijdelijke reparatie een barrier worden geplaatst. Tot dat moment wordt de locatie beveiligd. Bijvoorbeeld met een auto van de weginspecteur of actiewagen. Indien zo'n beveiliging niet mogelijk is, moet de uitvoegstrook worden afgesloten.



## Voorbeeld 12

---

De lichtmast vormt een fysiek gevaar zolang er elektrische spanning op staat. Er moet toezicht worden gehouden tot de lichtmast is afgekoppeld.



## Colofon

Richtlijnen Handelwijze bij Noodschade is een uitgave van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart.

### **Deze richtlijn is tot stand gekomen in samenwerking met**

*Eerste druk 2008*

E. de Graauw, Verkeerscentrum Nederland  
A. Haans, Wegendistrict Sint Joost  
F. Mekken, Wegendistrict Alkmaar  
H. Roebbers, Wegendistrict Veluwe  
R. Schinkel, Wegendistrict 's-Hertogenbosch  
R. van Son, Wegendistrict Arnhem-Nijmegen  
R. Sukhraj, Dienst Verkeer en Scheepvaart  
M. Zwaan, Wegendistrict Amsterdam

*Gewijzigde herdruk 2011*

A. van Bommel, Corporate Dienst  
E. de Graauw, Verkeerscentrum Nederland  
T. Oskam, Verkeerscentrale Zuidwest Nederland  
R. van Son, Wegendistrict Arnhem-Nijmegen  
R. Sukhraj, Dienst Verkeer en Scheepvaart  
J. Voskuilen, Dienst Verkeer en Scheepvaart  
M. Zwaan, Wegendistrict Amsterdam

### **Fotografie**

Wegendistricten Rijkswaterstaat



### **Meer informatie**

DVS loket  
T 088-7982555  
E [dvsloket@rws.nl](mailto:dvsloket@rws.nl)

Gewijzigde herdruk, maart 2011







Dit is een uitgave van

## **Rijkswaterstaat**

Kijk voor meer informatie op  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
of bel 0800 - 8002  
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

maart 2011 | DVS0311V023A