# Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten

Voor ontwerp en beheer

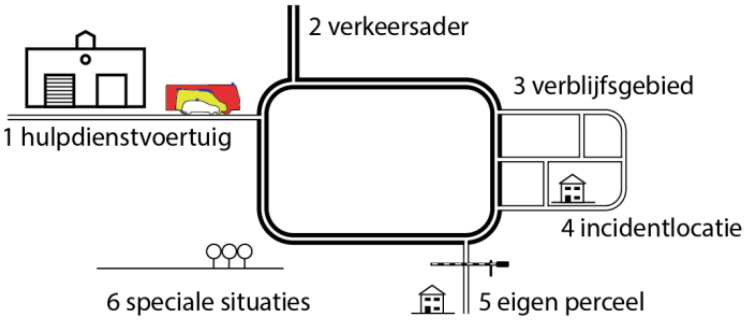
van de openbare ruimte

Het veiligheidsregio's Flevoland & Gooi en Vechtstreek hebben namens de gezamenlijke hulpdiensten (Brandweer, Politie, GHOR, RAV, bevolkingszorg en meldkamer) een handreiking bereikbaarheid voor ontwerp en beheer van de openbare ruimte gemaakt. Deze handreiking is opgesteld op basis van de Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland (2019). De handreiking is een hulpmiddel voor de adviseurs van de diensten bij hun adviestaak. Hiermee is er een eenduidige visie voor de hele regio. Daarnaast kan de handreiking gebruikt worden door stedenbouwers en wegbeheerders als referentie.

Versie: 20251101

## Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid wordt in het algemeen verstaan, de mate waarin een bepaald doel snel en zonder hinder te bereiken is. Er kan dus sprake zijn van een goede of slechte bereikbaarheid en van onbereikbaarheid. Bij de hulpdiensten gaat het om het snel en veilig kunnen bereiken en verlaten van het incident door het eigen materieel en het personeel en veilig kunnen werken bij een inzet.




Deze handreiking beschrijft welke eisen gesteld worden aan een goede bereikbaarheid. Deze handreiking sluit zoveel mogelijk aan op de terminologie van het programma Duurzaam Veilig (SWOV, 1992) en het vervolgprogramma Door met Duurzaam Veilig (SWOV, 2005) en de landelijke handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid (Brandweer NL 2019).

Dit programma kent een zogenaamde categorisering van wegen: grofweg kunnen we spreken over verkeersaders (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en verblijfsgebieden (erftoegangswegen en erven). De inrichting hiervan heeft een directe invloed op de bereikbaarheid.

In de eisen over bereikbaarheid wordt gewerkt van grof naar fijn. De eerste eis spreekt over de kenmerken van het hulpdienstvoertuig. De tweede eis gaat over de inrichting van de verkeersaders. De derde eis gaat over de inrichting van het verblijfsgebied. De vierde eis heeft betrekking op de inrichting van een incidentlocatie. De vijfde eis gaat over de bereikbaarheid op eigen terrein en de zesde eis over speciale situaties. Hierbij moet in acht worden genomen dat een specifieke eis over een specifiek wegdeel gaat.

Een openbare weg wordt ontworpen conform actuele CROW richtlijnen inclusief aanvullingen voor hulpdiensten. Als de richtlijnen gehanteerd worden zal een weg in de regel voldoen aan de handreiking bereikbaarheid hulpdiensten.

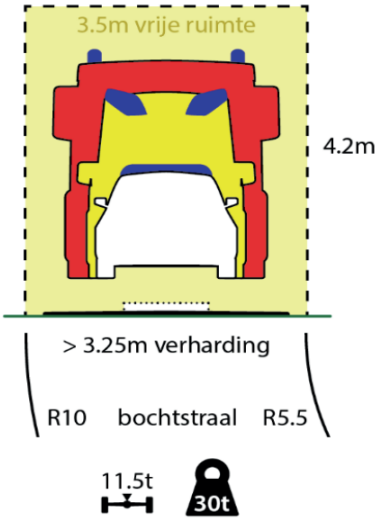
Een incidentlocatie is goed bereikbaar als er een beschikbare route aanwezig is tot een bij het incidentlocatie gelegen opstelplaats (specifieke of samenvallend met de openbare weg) die binnen de norm afgelegd kan worden. De normtijden verschillen per discipline. De routes voor hulpdiensten vormen een robuust basisnetwerk voor een minimale snelle en veilige bereikbaarheid.

## 1. Hulpdienstvoertuig

*Een weg is alleen door de hulpdiensten te gebruiken wanneer die recht doet aan de specifieke kenmerken van hulpdienstvoertuigen.*

Hulpdienstvoertuigen kennen specifieke afmetingen, waardoor wegen aan minimale voorwaarden moeten voldoen. De brandweer heeft het grootste en zwaarste voertuig, dit is daardoor maatgevend. Voor de specifieke afmeting wordt het ontwerpvoertuig Branpolance van het CROW gehanteerd. Dit is een som van alle hulpverlenings-voertuigen en houdt ook rekening met de lagere bodemvrijheid van politievoertuigen en ambulances.

De minimale beschikbare verharde rijbaanbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar is tenminste 3,25 meter. Daarbij is er minimaal 3.5 meter vrije ruimte nodig. Ook moet er rekening gehouden worden met de draaicirkel: een bochtstraal moet berijdbaar zijn voor de brandweervoertuigen (door het intekenen van rijcurves of sleeplijnen). Hierbij zijn sleeplijnen gebaseerd op snelheid; bochtstralen zijn minimale eisen om een bocht te kunnen nemen.



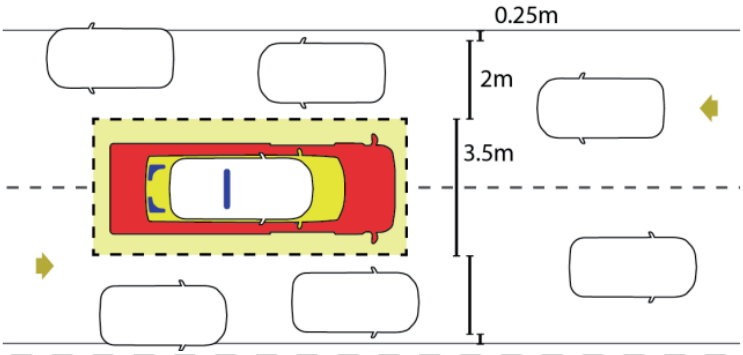

Daarnaast is er ook een minimum aan belastbaarheid van een weg. De openbare weg zal in de regel geschikt zijn voor een brandweervoertuig. Minimale verharding is berijdbaar maar geeft veel problemen in het beheer als hulpdiensten hier frequent gebruik van maken. Als richtlijn voor verharding geldt een asbelasting van 11,5 ton en een totaal gewicht van 30 ton (verkeersklasse 30). Dit is met name belangrijk voor hoofdroutes (stroomwegen) en kunstwerken. Als hier niet aan voldaan wordt, bijvoorbeeld op fietspaden, zal het beheer toenemen.

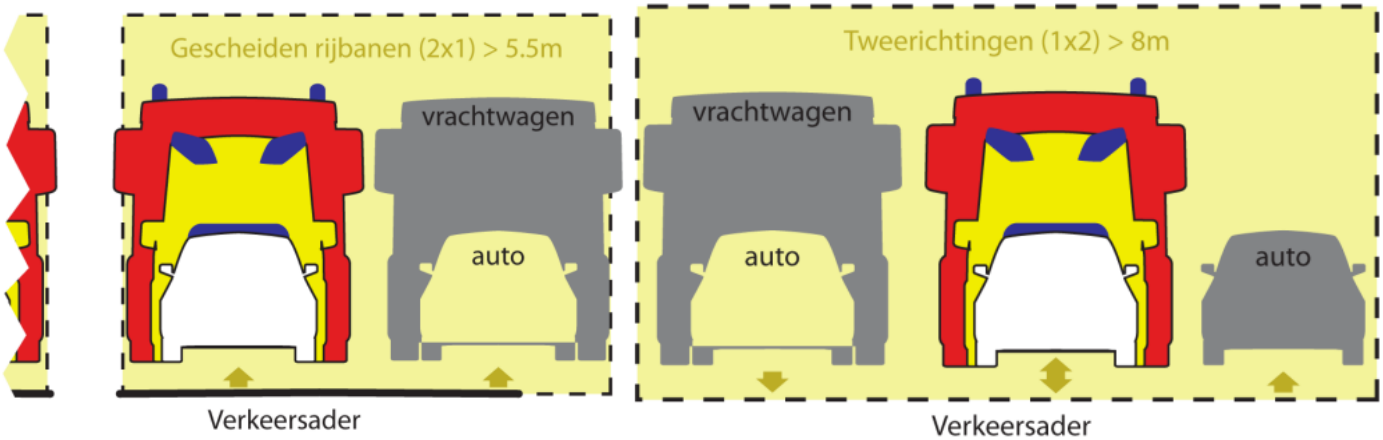
## 2. Verkeersaders

*Verkeersaders bieden aan hulpdienstvoertuigen een onbelemmerde en betrouwbare doorgang*

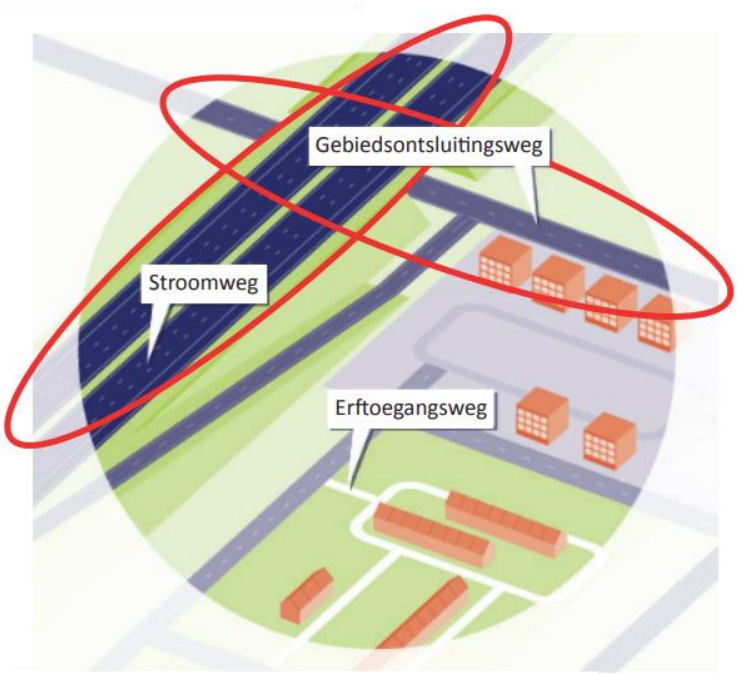
Op **verkeersaders** is de snelheid van hulpverleningsdiensten vergelijkbaar en wanneer mogelijk hoger dan de snelheid van het overige verkeer (max 20 – 40 km/h harder). De ervaring leert dat het overige verkeer snelheid terugneemt om plaats te maken voor hulpdienstvoertuigen.

Dit houdt in dat er ruimte moet zijn om het verkeer op dezelfde baan te kunnen passeren en het eventueel tegemoet-komende verkeer te kunnen ontwijken. Waar er niet genoeg ruimte is om te passeren moet er een uitwijkmogelijkheid zijn voor weggebruikers. Hulpdiensten passeren op dit moment middendoor.



*Verkeersaders worden onderverdeeld in stroomwegen en gebieds-ontsluitingswegen.*




Stroomwegen hebben een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat. Zij zijn daarom niet toegankelijk voor langzaam verkeer en landbouwverkeer. Stroomwegen kennen in de Duurzaam Veilig-visie geen gelijkvloerse kruisingen en er is een fysieke scheiding, bijvoorbeeld in de vorm van een middenberm. In de praktijk betreft het hier veelal de zogenaamde A-wegen (snelwegen) en N-wegen (veelal provinciale wegen en autowegen).

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisseling tot doel hebben. Zij zorgen ervoor dat bijvoorbeeld woonwijken, bedrijfsterreinen en winkelcentra bereikbaar blijven. Tevens hebben ze tot doel te zorgen voor het verdelen en verzamelen van verkeer. In de praktijk gaat het hier veelal om doorgaande wegen tussen dorpskernen en hoofdroutes in en rondom stadskernen, dorpskernen, wijken en buurten.

Verkeeraders moeten altijd bruikbaar zijn en blijven. Wanneer dit niet het geval is, moet hiervoor een alternatief worden gezocht. Een onbelemmerde doorgang kan worden bevorderd door verkeers-management, bijvoorbeeld door het toepassen van verkeerslicht-beïnvloeding of het aangeven van gewenst gedrag door borden. Er moeten ook goede zichtlijnen voor de bestuurder zijn nabij kruisingen om snel en veilig het kruispunt te kunnen passeren.

Wegwerkzaamheden kunnen een reden zijn voor het moeten zoeken naar een (tijdelijk) alternatief. Vormen van alternatieven zijn; wegomleidingen, een parallelbaan of een calamiteitenroute door het werkvak. Snelheids-remmende en verkeers-werende elementen zijn in tegenspraak met een onbelemmerde doorgang. Deze moeten in overleg worden geplaatst om te verkomen dat de aanrijtijd onevenredig lang wordt.

*Afsluitingen anders dan wegwerkzaamheden*

Afsluitingen anders dan wegwerkzaamheden in de verkeersaders, gebiedsontsluitingswegen en vastgestelde hoofd- en calamiteiten-routes mogen uitsluitend door middel van op afstand bediende voorzieningen zijn afgesloten. Deze moeten vanuit het hulpdienst-voertuig bediend kunnen worden. De afsluiting mag enkel worden toegepast als de afsluiting regionaal is afgestemd en uniform is vormgegeven. De afsluiting moet te bedienen zijn door alle hulpdiensten.

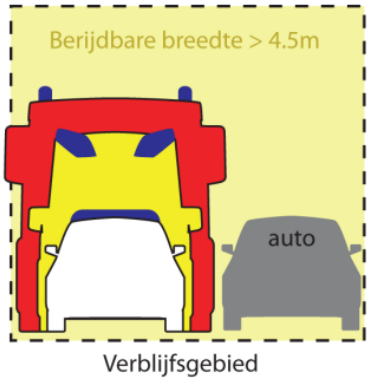
## 3. Verblijfsgebied

*Verblijfsgebieden kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen een gestelde tijd bereikbaar is.*

Voor de hulpdiensten is het van belang dat **verblijfsgebieden** goed ontsloten zijn. Een willekeurig adres in een verblijfsgebied moet vanaf een verkeersader binnen een gestelde tijd bereikbaar zijn. Uitgaande van de normtijden in het besluit veiligheidsregio's is een tijd van één à twee minuten aan de orde. Dat leidt ertoe dat verblijfsgebieden: 1. beperkt in omvang zijn; 2. strategisch ontsloten zijn; 3. geen onacceptabel lange erftoegangswegen hebben; 4. beperkt remmende verkeersobstakels kennen.

In veel gemeenten zal de vastgestelde categorisering (Duurzaam Veilig) niet voldoen aan deze eisen. De hulpdiensten maken over het algemeen gebruik van zgn. hoofdrijroutes voordat zij het omliggende fijnmaziger wegennet opgaan om een specifieke incidentlocatie te bereiken. Dergelijke routes zijn vaak de grotere wegen binnen een verblijfsgebied, waarvoor wel een 30 km/u regime geldt.

*Minimale berijdbare breedte van een tweerichtings-erftoegangsweg.*




Bij een aangepaste inrichting, bijvoorbeeld met voertuigvriendelijke elementen of een ruimere wegbreedte, kunnen deze wegen door de hulpdiensten toch worden beschouwd als vrije (betrouwbare en onbelemmerde) doorgang. Deze moeten in samenspraak met de hulpdiensten bepaald worden.

Op erftoegangswegen (de wegen binnen het verblijfsgebied) moet voldoende ruimte zijn om hulpdienstvoertuigen doorgang te kunnen geven, waardoor een minimale berijdbare breedte van 4.50 meter nodig is. Verkeersdeelnemers moeten uit kunnen wijken om het hulpdienstvoertuig passeerruimte te geven,

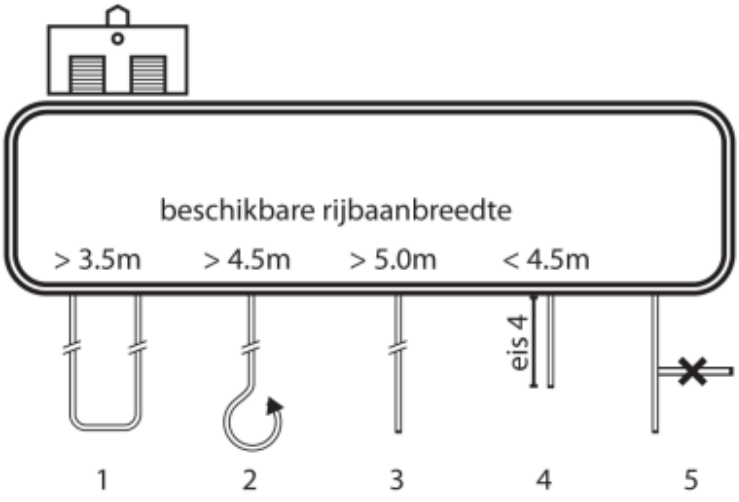
De gemiddelde snelheid van een hulpverleningsvoertuig ligt binnen de bebouwde kom over het algemeen lager dan de maximale snelheid. In verblijfsgebieden, zeker wanneer die met snelheid remmende maatregelen zijn ingericht, ligt de gemiddelde snelheid nog lager. Waar de snelheid via de normale erftoegangswegen niet afdoende is, kan worden gekeken naar alternatieve mogelijkheden, bijvoorbeeld via een stuk fietspad of een calamiteitendoorgang.

*Een willekeurig adres moet in principe vanaf een doorgaande verkeersader via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn.*

Naast de voorkeursroute moet een willekeurig adres vanaf een doorgaande verkeersader in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. Dit is noodzakelijk, omdat niet gegarandeerd kan worden dat de voor de hand liggende route altijd bruikbaar is. Wegwerkzaamheden, opstoppingen, fout geparkeerde voertuigen en dergelijke kunnen een goede bereikbaarheid in de weg staan. Als het niet anders mogelijk is kan dit ook worden opgelost met alternatieve mogelijkheden. Deze tweede onafhankelijke route mag eventueel afgesloten worden met een verwijderbare afsluiting om sluipverkeer tegen te gaan.

Bij gebruik van bruggen in de (calamiteiten)routes is de maximale belasting en maximale aslast een belangrijk aandachtspunt.

Doodlopende wegen




Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is. Kan er wel rondgereden worden? Dan is de rijbaanbreedte minimaal 3,5 meter bij eenrichtingsverkeer en 4,5 meter bij tweerichtingsverkeer (eis 1). Bij een rijbaanbreedte van 3,5 meter moet wel rekening gehouden worden met ruimte voor opstelplaatsen (zie verder).

Is dit niet mogelijk, dan betekent dit dat per definitie niet voldaan kan worden aan de eis van een tweede onafhankelijke route. De afbeelding hiernaast laat zien wanneer een doodlopende weg mogelijk is (eis 2 t/m 4).

Als de rijbaanbreedte minimaal 4,5 meter bedraagt en er is een keermogelijkheid aanwezig, dan mag de weg maximaal 80 meter lang zijn (eis 2). Hou bij de keermogelijkheid rekening met de bochtstralen R10 en R5.5. Is er geen keermogelijkheid aanwezig, dan is de rijbaanbreedte minimaal 5 meter en is de weg ook maximaal 80 meter lang (eis 3).

Kan er aan geen van deze eisen worden voldaan dan geldt er een maximale afstand van 40 meter van een beschikbare opstelplaats tot de toegang van een woning (eis 4). Een doodlopende weg met vertakkingen is in beginsel niet mogelijk (eis 5).

Wegopbrekingen

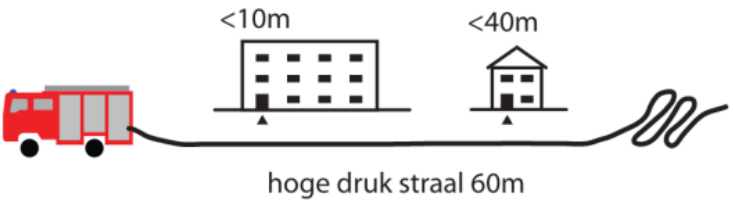
Bij een wegopbreking is er sprake van een doodlopende weg. Hiervoor geldt eveneens een maximale afstand van 40 meter van de opstelplaats (begin afsluiting) tot de toegang van een woning volgens eis 4. Voor de route tot de afsluiting gelden in beginsel ook eis 2 en 3. Als beide zijde van de wegopbreking bereikbaar zijn, kan een werkvak waar woningen aan liggen maximaal 80 meter bedragen. Denk hierbij ook aan de bereikbaarheid en berijdbaarheid met een brancard. De bereikbaarheid van toegang tot overige gebouwen zal redelijkerwijs geregeld moeten blijven.

## 4. Incidentlocatie

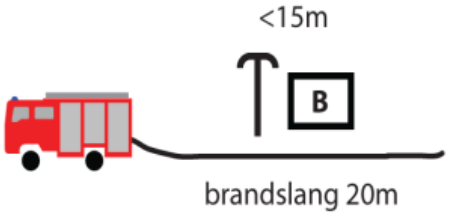
*De afstand en overbrugging vanaf een opstelplaats tot objecten en bluswatervoorzieningen doen recht aan de middelen en mogelijkheid van hulpverleners*

Elke **incidentlocatie** kent een opstelplaats: een veilige, doelmatige en goed bereikbare plaats voor hulpdienstvoertuigen van waaruit de inzet kan plaatsvinden. Deze opstelplaats kan en zal vaak samenvallen met de openbare weg. Specifieke locaties als natuurgebieden en infrastructuur vragen om maatwerk.

De afstand van de opstelplaats tot de incidentlocatie is aan een functioneel maximum gebonden. Voor een grond-gebonden woning is dat 40 meter. Voor andere gebouwtypes zoals gestapelde bouw, wordt er een maximale afstand van 10 meter aangehouden door de vaak grotere afmetingen van deze gebouwtypen.

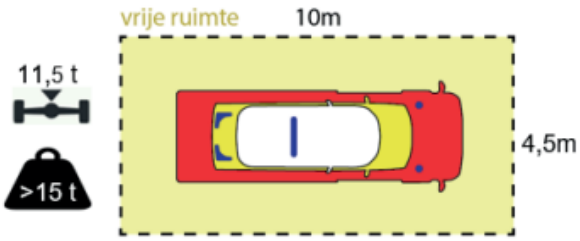



Voor het bestrijden van brand moet er een bluswater-voorziening voorhanden zijn. Het brandweervoertuig moet de voorziening tot op een minimale afstand kunnen benaderen. De functionele relatie tussen de blusvoorziening en het brandweervoertuig is veelal gebaseerd op een brandslang van 20 meter. Zodoende is de minimale benaderbaarheid van een brandkraan 15 meter. Dat geldt tevens voor een droge blusleiding. Voorzieningen als opstelplaats open water of bluswaterriool vragen maatwerk.



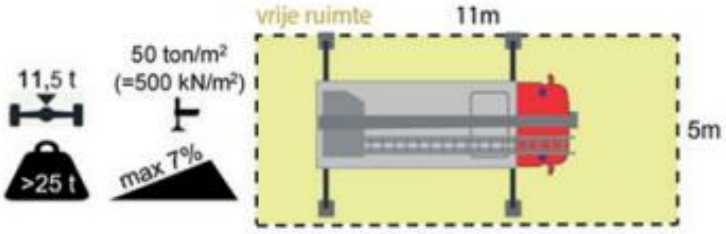

<u>Opstelplaats</u>

Zoals aangegeven gelden brandweervoertuigen als zwaarste en daardoor maatgevend voor hulpverlenings-voertuigen. Voor een tankautospuit kunnen de afmetingen hiernaast worden aangehouden voor een opstelplaats, deze kan en zal vaak samenvallen met de openbare weg. Bij een doorgaande weg betekent dit echter dat er zeer beperkte mogelijkheid is het voertuig te passeren.




<u>Opstelplaats redvoertuig</u>

Het redvoertuig is een belangrijk hulpmiddel voor de brandweer voor het blussen van hoogte en redding bij bouwwerken met een vloerhoogte van meer dan 6 meter waar een tweede vluchtweg ontbreekt. Daarnaast kan het redvoertuig gebruikt worden als er een medische noodzaak is om patiënten af te hijsen. Bij de inrichting van de opstel-plaats moet om die reden rekening worden gehouden met de afmetingen hiernaast.




In sommige gevallen staat een object te ver van de openbare weg om aan de vierde eis te voldoen. De weg moet dan doorlopen op eigen terrein tot voldaan wordt aan de volgende eisen: “Tussen de openbare weg en ten minste een toegang van een bouwwerk voor het verblijven van personen ligt een verbindingsweg die geschikt is voor voertuigen van de brandweer en andere hulpdiensten.”

## 5. Eigen terrein

Voor incidentlocaties die niet via de openbare weg bereikbaar zijn, gelden de eerdergenoemde eisen onverminderd

## 5. Speciale situaties

*Voor speciale situaties geldt maatwerk. Zie voor een gedetailleerde uitwerking de landelijke handreiking van Brandweer Nederland*

Bij **speciale situaties** zoals natuurgebieden, infrastructuur en complexe objecten kan niet altijd aan de genoemde eisen worden voldaan. Zodoende geldt voor dergelijke categorieën maatwerk. Hierbij wordt gekeken naar te verwachten incidenten en de frequenties ervan, een zogenaamde risicobenadering. Voor de bereikbaarheid van hulpdiensten gelden echter wel de minimale afmetingen, aslast en draaicirkels van hulpverleningsvoertuigen.

*Landelijk / ruraal gebied*

Voor landelijk/ruraal gebied gelden in principe onverkort de eerdergenoemde vijf eisen, waarbij wegen in landelijk gebied in veel gevallen worden beschouwd als erftoegangswegen. Voor afwijkingen hierop kan gedacht worden aan passeerplaatsen voor vrachtverkeer.

*Autovrije (winkel)gebieden*

In gebieden waar regelmatig of permanent geen autoverkeer is, liggen vastgestelde routes die vrijgehouden moeten worden voor de hulpdiensten. Hiervoor geldt de maatvoering zoals eerder in deze handreiking is gesteld en deze moeten vrijgehouden worden van obstakels.

*Natuurgebieden*

Bij een incident in een natuurgebied geldt dat de bereikbaarheid gehinderd kan worden door een slechte of beperkte verharding. Voor natuurbranden geldt ook de beschikbaarheid van bluswater.

*Kampeerterreinen en recreatieplassen*

De bereikbaarheid op kampeerterreinen en bij recreatieplassen moet minimaal hetzelfde niveau hebben als de bereikbaarheid op perceelniveau.

*Auto(snel)wegen*

Auto(snel)wegen hebben gescheiden rijbanen en zijn alleen vanaf toe- en afritten bereikbaar. Vluchtstroken en calamiteiten-doorgangen kunnen meerwaarde opleveren.

*Spoorwegen*

Spoorwegen in het vrije veld zijn vaak slecht bereikbaar. Bereikbaarheid kan gecreëerd worden door (halfverharde) werkwegen of fietspaden. Dit geldt ook voor kunstwerken.

*Complexe objecten / terreinen en aanleg nieuwbouwwijken*

Complexe objecten, meervoudig ruimtegebruik, (grootschalige) industrie- en bedrijventerreinen, oude stadskernen en de realisatiefase van nieuwbouwwijken vragen om maatwerk.

*Evenementen*

Evenementen zijn een tijdelijke speciale categorie die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de algemene bereikbaarheid. Denk hierbij ook aan evenementen die gebruik maken van wegen.

*Grootschalige wegwerkzaamheden*

Grootschalige wegwerkzaamheden zijn doorgaans ingewikkelder dan werkzaamheden aan het onderliggende wegennet. Speciale aandacht is nodig voor afsluitingen en wijzingen die gevolgen hebben voor het onderliggende wegennet.