

# Coördinatieplan

## SNELWEG INCIDENT MANAGEMENT

*Veiligheidsregio Gelderland-Zuid*



Versie	Datum	Auteurs	Wijzigingen
1.0	25.01.2011	Expertgroep 'Incident Management'	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Naamswijziging van COBA naar SIM</li> <li>- Lay-out aangepast conform VRGZ</li> <li>- Introductie van scenario's en bijbehorende beslisboom tbv GMK</li> <li>- Update werkingsgebied</li> </ul>
2.0	10.02.2011	LV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toevoegen van SBH: SIS 2.2 en SIS 4.2</li> <li>- COH en Portofonistengroep: SIS 2.3 en SIS 4.3</li> <li>- 1 MMT toevoegen: SIS 6.1</li> </ul>
<b>Vastgesteld door:</b>			<b>Digitale vindplaats:</b>
DTV, 17 januari 2011			<b>ROC-domein:</b> R:\PREPARATIE-MAP\Operationele plannen(multidisciplinair)\Coördinatieplannen\ <b>SIM (Snelweg Incident Management)</b> <b>10_02_2011.doc</b>

**INHOUDSOPGAVE**

1	DOELSTELLING	3
2	AANVERWANTE DOCUMENTEN	3
3	AANVERWANTE WET- EN REGELGEVING	3
4	OPERATIONELE AFSPRAKEN	4
4.1	Werkingsgebied	4
4.2	Melding en alarmering	5
4.3	Aanrijprocedure	5
4.4	Opstelplaats	5
4.5	Verkenningprocedure	6
4.6	Coördinatie ter plaatse	6
4.7	Opschaling	6
4.8	Voorlichting	6
4.9	Registratie voertuigen en slachtoffers	7
4.10	Opvang gedupeerden	7
4.11	Inzet helikopter KLPD	7
4.12	Inzet MMT (Mobiel Medisch Team)	7
4.13	Inzet afzettings- en bewegwijzigingsmateriaal	7
4.14	Omleidingsroutes	7
4.15	Verbindingen	8
4.16	Logistiek	8
4.17	Benoeming van rijbanen	8
4.18	Extreme weersomstandigheden	9
4.19	Transport van gevaarlijke stoffen	9
4.20	Breedtetransporten	9
4.21	Afschaling	9
4.22	Trauma-opvang	9
BIJLAGE 1:	Afkortingenlijst	10
BIJLAGE 2:	Incident Management (IM)	11
BIJLAGE 3:	Stroomschema melding incident	12
BIJLAGE 4:	SIM Scenario's	13
BIJLAGE 4.1	SIS 2.1 brand	15
BIJLAGE 4.2	SIS 2.2 brand	16
BIJLAGE 4.3	SIS 2.3 brand	17
BIJLAGE 4.4	SIS 2.4 brand	18
BIJLAGE 4.5	SIS 2.5 brand	19
BIJLAGE 4.6	SIS 3.1 hulpverlening	20
BIJLAGE 4.7	SIS 3.2 hulpverlening	21
BIJLAGE 4.8	SIS 3.3 hulpverlening	22

BIJLAGE 4.9	SIS 3.4	hulpverlening	23
BIJLAGE 4.10	SIS 3.5	hulpverlening	24
BIJLAGE 4.11	SIS 4.1	gevaarlijke stoffen	25
BIJLAGE 4.12	SIS 4.2	gevaarlijke stoffen	26
BIJLAGE 4.13	SIS 4.3	gevaarlijke stoffen	27
BIJLAGE 4.14	SIS 4.4	gevaarlijke stoffen	28
BIJLAGE 6.15	SIS 6.1	waterongevallen	29
BIJLAGE 6.16	SIS 6.2	waterongevallen	30
BIJLAGE 6:	Taken		32
BIJLAGE 7:	Checklist COPI		34
BIJLAGE 8:	Algemene maatregelen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen		35
BIJLAGE 9:	Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek		36
BIJLAGE 10:	Overzichtskaart autosnelwegen		38

## 1 DOELSTELLING

- Het realiseren van een gecoördineerde en efficiënte hulpverlening op de autosnelwegen in de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.

## 2 AANVERWANTE DOCUMENTEN

- Regionaal model rampenplan 2009
- Zakboek Crisisbeheersing sleutelfunctionarissen Gelderland-Zuid, 2e druk, januari 2010
- [Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar, ISBN 90-369-1733-6, Verkeerscentrum Nederland, januari 2010](#)
- Het Rood-Blauwe boekje, ISBN 90-369-1912-6, Verkeerscentrum Nederland, september 2004
- BPS Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek, Rijkswaterstaat, september 2002
- Raamwerk Inzet OGS-Peloton Regionale Brandweer Gelderland-Zuid Januari 2008; , Versie 1.0, 29 februari 2008

## 3 AANVERWANTE WET- EN REGELGEVING

- *Wegenverkeerswet 1994*  
Deze wet vormt de basis van de verkeerswetgeving. De belangrijkste regel uit de Wegenverkeerswet is artikel 5. Dit artikel geldt altijd en voor iedereen en luidt als volgt: "Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd."
- *Regelgeving in het kader van Incident Management (IM)* (zie [bijlage 2](#)):
  - Landelijke Personenauto Regeling (LPR)
  - Landelijke Vrachtauto Regeling (LVR)
- *Regeling optische en geluidssignalen 2009*
  - Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Brandweer, dec. 2003
  - Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende Medische Hulpverlening, sept.2009
  - Politie Brancherichtlijn Verkeer, apr. 2006

**4 OPERATIONELE AFSPRAKEN**

**4.1 Werkingsgebied**

- Het werkingsgebied van het SIM betreft de volgende baanvakken: in [bijlage 10](#) staat een overzichtskaart van de snelwegen in het werkgebied

Snelweg	Traject	Wegbeheerder
A 2	knooppunt Everdingen- knooppunt Empel	RWS
A 15	af/oprit 37 (Andelst) - af/oprit 28 (Arkel)	RWS
A 50	brug over de Waal - brug over de Maas	RWS
A 73	knooppunt Ewijk - brug over de Maas	RWS
A 326	knooppunt Bankhoef - knooppunt Lindenholt	Provincie



#### 4.2 Melding en alarmering

- De melding van een incident op de autosnelweg kan op verschillende manieren bij de Gemeenschappelijke Meldkamer of het servicecentrum van de politie<sup>1</sup> terechtkomen (zie het stroomschema in [bijlage 3](#)).
- De betreffende meldkamer (MKA, MKB of MKP) draagt zorg voor het goed uitvragen van de melder, het bepalen van het SIS scenario (zie [bijlage 4](#)) en het informeren van de overige meldkamers (zie [bijlage 5](#)).
- Indien blijkt dat de meldkamers voor verschillende scenario's hebben gekozen is het hoogste scenario van toepassing.
- Elke meldkamer draagt zorg voor het alarmeren van de eigen eenheden. Er wordt gealarmeerd op basis van het gekozen scenario. Bij onduidelijkheid wordt altijd gekozen voor het hogere SIS scenario (beter afschalen dan te laat opschalen)
- Beslisboom in [bijlage 4](#)

#### 4.3 Aanrijdprocedure

- Als standaard aanrijdprocedure geldt dat het incident wordt benaderd via de normale rijrichting. Het rijden tegen het verkeer in mag niet op eigen initiatief plaatsvinden, maar is alleen verantwoord indien alle noodzakelijke afzettingen door de politie genomen én bevestigd zijn. Aanrijden tegen het verkeer in vindt alleen plaats onder politiebegeleiding of Rijkswaterstaat.  
**Tegen het verkeer inrijden kan alleen indien de rijbaan dicht is.**
- Bij **SIS 3.5** wordt de eerstvolgende afrit (voorbij het incident) gebruikt door de hulpverleners om tegen het verkeer in te rijden. De meldkamer politie draagt zorg dat er minimaal één surveillancewagen klaar staat voor begeleiding bij deze afrit.
- Bij het ter plaatse komen geven de eerst aankomende eenheden, ongeacht van welke dienst, de juiste locatie van het incident (rijbaan en hectometeraanduiding) door aan de eigen meldkamer. De betreffende meldkamer geeft deze informatie door aan de overige meldkamers.
- Indien het een incident met gevaarlijke stoffen betreft bepalen de gealarmeerde brandweerkorpsen zelf de bovenwindse aanrijroute en geven deze route door aan de MKB. De bovenwindse aanrijroute wordt door de MKB doorgegeven aan de overige meldkamers.
- Indien de bevelvoerder constateert dat het i.v.m. de windrichting onverantwoord is om aan te rijden, dan geeft de bevelvoerder dit door aan de MKB en wordt een ander korps gealarmeerd.
- Elke dienst is zelf verantwoordelijk voor het bovenwinds aanrijden naar incidenten met gevaarlijke stoffen.

#### 4.4 Opstelplaats

- Er wordt opgetreden vanaf de rijbaan waar het incident heeft plaatsgevonden, behalve indien de situatie optreden vanaf de tegengestelde rijbaan noodzakelijk maakt (dit ter beoordeling van het COPI). Bij optreden vanaf de tegengestelde rijbaan dient deze rijbaan te zijn afgezet en vrij te zijn van verkeer. Ter plaatse wordt beoordeeld of de geleiderail moet worden verwijderd (wegbeheerder heeft calamiteiten contractor).
- Bij een incident waarbij **geen gevaarlijke stoffen** zijn betrokken stellen alle eerste eenheden zich op aan de staart van het ongeval (m.u.v. de portofonistengroep en COH). De staart van het incident is de kant die via de normale rijrichting het eerst wordt benaderd. Bij het opstellen van de voertuigen dient terdege rekening te worden gehouden met de latere taakuitoefening van de andere diensten (zoals sporenonderzoek) en het vrijhouden van aanrij- en afvoerroutes. De vluchtstrook dient dan ook zoveel mogelijk vrij gehouden te worden van obstakels ter bevordering van een goede aanrij- en afvoerroute. Ook kunnen voertuigen op de rijstrook gezet worden voorbij het incident.
- De Portofonistengroep en COH stellen zich op **voor of voorbij het incident** (aanrijden onder politiebegeleiding of wegbeheerder)
- Bij een incident **met gevaarlijke stoffen** is de brandweer leidend in het bepalen van de voorlopige opstelplaats bovenwinds van het incident. Vanaf deze voorlopige opstelplaats wordt door de brandweer een verkenning uitgevoerd met als doel de definitieve **opstelplaats** te bepalen. Alle diensten stellen zich vervolgens op bij deze definitieve opstelplaats. Zie [bijlage 8](#) voor algemene maatregelen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen.
- Nadat een veilige situatie is gecreëerd door de politie of de wegbeheerder dienen de blauwe zwaailichten van de voertuigen te worden uitgezet. Dit bevordert een betere en snellere doorstroming van het verkeer en vermindert de kans op secundaire verkeersongevallen.

<sup>1</sup> Meldingen komen binnen bij het servicecentrum van de politie indien gebruik wordt gemaakt van het telefoonnummer 0900-8844. Dit nummer is bedoeld voor niet-spoedeisende meldingen. Spoedeisende meldingen die bij het servicecentrum van de politie binnen komen, worden direct doorverbonden met de GMK.

#### 4.5 Verkenningprocedure

- Bij de verkenning worden de gebruikelijke monodisciplinaire procedures gehanteerd. De verkenning wordt uitgevoerd door de verpleegkundige van de **eerste ambulance** en de bevelvoerder van de **eerste tankautospuiter**.
- De rol van de politie bij de verkenning is beperkt. De **eerst arriverende surveillance-eenheid** geeft vanaf de staart van het incident een schets van de situatie door aan de MKP en richt zich vervolgens op het creëren en in stand houden van een veilige situatie aan de staart van het incident.
- Tijdens de verkenning wordt getracht inzicht te krijgen in:
  - exacte plaats van het incident
  - risico's (brand/brandgevaar, lekkage gevaarlijke stof, etc.)
  - aard en omvang van het incident
  - aard en aantal slachtoffers
  - aanrijmogelijkheden en -onmogelijkheden
- Het COPI dient bij complexe incidenten op basis van de verkenningresultaten zo snel mogelijk een situatieschets te maken. Met behulp van de schets kunnen ook de later instromende leidinggevenden gebriefd worden. **Nummering van de bij het ongeval betrokken voertuigen** draagt bij aan een heldere coördinatie van de hulpverlening.
- Indien het een incident met gevaarlijke stoffen betreft wordt eerst een verkenning door de brandweer uitgevoerd volgens de Raamwerk Inzet OGS-Peloton Regionale Brandweer Gelderland-Zuid. De ambulancedienst en de politie kunnen dan pas worden ingezet nadat de brandweer de situatie veilig heeft verklaard, of een veilig gebied heeft gedefinieerd (bijvoorbeeld bovenwinds van de lekkage).

#### 4.6 Coördinatie ter plaatse

- Om een effectief optreden op de autosnelweg te bevorderen is het noodzakelijk **zo snel mogelijk** de coördinatie op te starten. Veel winst kan worden behaald indien reeds tijdens de verkenning coördinatie plaatsvindt (zie verkenningprocedure). Bij kleinschalige incidenten kan worden volstaan met een 'motorkapoverleg' (GRIP 0). In situaties die coördinatie tussen de diensten vereisen dient opgeschaald te worden naar GRIP 1. Dat betekent dat er een Commando Plaats Incident (COPI) wordt gevormd. Dit team bestaat in ieder geval uit de hoogst ter plaatse aanwezige functionarissen van de parate diensten en de wegbeheerder. Het COPI werkt op basis van gelijkwaardigheid. Bij een ramp en/of grootschalig ongeval (GRIP 2 en hoger) ligt de bevelvoering bij de leider van het COPI (HOVD). De leden van het COPI zijn herkenbaar aan een vestje of jas met als opschrift Leider COPI, OVD-B, OVD-P, OVD-G en OVD-RWS. In [bijlage 7](#) is een checklist voor het COPI opgenomen.
- Het COPI kan zich o.a. laten adviseren door de berger, deskundigen op het gebied van gevaarlijke stoffen, voertuigen en lading, etc.
- Bij de scenario's SIS 2.3, 2.4, 2.5, 3.3, 3.4, 3.5, 4.3 en 4.4 wordt de commando haakambak (COH) van de brandweer ingezet. Deze unit dient als centraal punt voor de coördinatie ter plaatse (ontmoetingsplaats voor het COPI). **De COH wordt opgesteld voor of voorbij het incident**. De leden van het COPI bepalen zelf hun aanrijdroute.
- De coördinatie binnen de eenheden vindt plaats volgens de gebruikelijke procedures.

#### 4.7 Opschaling

- Omdat de aard en omvang van een incident op de autosnelweg op basis van de melding slechts globaal kan worden ingeschat en het incident zich kan uitbreiden in de tijd tussen de alarmering en de aankomst van de hulpverlenende instanties, zal na aankomst op grond van de eerste verkenning moeten worden beoordeeld of extra eenheden nodig zijn voor de bestrijding van het incident, of dat wellicht al kan worden afgeschaald.
- Elke hulpverlenende instantie is zelf verantwoordelijk voor het inschatten en aanvragen van de benodigde bijstand. Opschaling geschiedt volgens de gebruikelijke procedures.
- De CACO heeft de bevoegdheid om als het incident daartoe aanleiding geeft op te schalen naar een hoger scenario.
- In het kader van IM is afgesproken dat de meldkamer van het KLPD (= OC-KLPD) en de meldkamer van de regiopolitie met elkaar contact opnemen om de inzet van mensen en middelen af te stemmen.
- Als blijkt dat het COPI de situatie niet de baas kan met de betrokken onderdelen van de parate diensten is verdere opschaling noodzakelijk. Dit gebeurt volgens de **GRIP-systematiek**.

#### 4.8 Voorlichting

- Bij (langdurige) filevorming is het de taak van de politie en de wegbeheerders dit te melden bij het Regionaal Meldcentrum (RMC) en de regionale VC-RWS. Via de meldkamer van het KLPD (=OC-KLPD) en/of Verkeerscentrum Nederland worden de files en eventueel in te stellen omleidingsroutes vermeld middels de radionieuwsdienst.
- Om de informatievraag in te dammen en om de mediabelangstelling in goede banen te leiden, dient bij een ongeval van bepaalde omvang zo spoedig mogelijk pers- en publieksvoorlichting te worden opgestart.  
Afhankelijk van de GRIP-niveau ligt de verantwoordelijkheid:
  - ① op het plaats incident bij de voorlichter van de politie (GRIP-1 en verder)
  - ② (GRIP-2) bij het regionaal actiecentrum voorlichting in het ROT
  - ③ (GRIP 3) het Gemeentelijk Beleidsteam
  - ④ (GRIP-4) het Regionaal Beleidsteam.Belangrijk is daarbij dat de voorlichting aan het publiek en de media tussen de verschillende organisaties gecoördineerd gebeurt.

#### 4.9 Registratie voertuigen en slachtoffers

- De politie is verantwoordelijk voor het verzamelen en verstrekken van informatie over betrokken voertuigen en slachtoffers. Dit gebeurt volgens de daarvoor geldende procedures.  
Voor wat betreft de registratie van slachtoffers wordt op de **gewondenkaart (GHOR)** aangegeven wat er met de slachtoffers is gebeurd en met name waarheen zij zijn vervoerd.  
Indien er sprake is van een complex incident vindt verdubbeling van de personele inzet van het gemeentelijk informatiecentrum plaats. Niet aan te geven is bij welke omvang van een incident de opschalingsmogelijkheden van het eigen informatiecentrum uitgeput zullen zijn. In dat geval bestaat de mogelijkheid om het Centrale Registratie en Informatie Bureau (CRIB) van de gemeente Nijmegen erbij te betrekken.

#### 4.10 Opvang gedupeerden

- Niet-gewonde personen dienen zo snel mogelijk op een centraal punt te worden opgevangen. Afhankelijk van de omvang van het incident en de weersomstandigheden dient te worden overwogen om een bus naar het incident te laten komen voor het transport van deze personen naar een opvangcentrum. De politie draagt zorg voor de ontruiming van het terrein of gebied en de evacuatie van de getroffen en de gemeente kan zorgdragen voor een opvangcentrum.. De GHOR draagt zorg voor de psychosociale hulpverlening

#### 4.11 Inzet helikopter KLPD

- Bij een grootschalig incident moet door het COPI overwogen worden om een helikopter te alarmeren via het KLPD (=OC-KLPD). MKP draagt zorg voor de alarmering. De helikopter kan worden ingezet voor het uitvoeren van een verkenning, het maken van video-opnamen of het waarschuwen van de bevolking.

#### 4.12 Inzet MMT (Mobiel Medische Team)

- Aan de hand van vooraf gestelde voorwaarden wordt door de MKA besloten om al dan niet het MMT (per wegvervoermiddel of traumahelikopter) in te zetten. De MKA geeft de bevestiging van inzet door aan het MKP en de MKB.
- De piloot van de helikopter is zelf verantwoordelijk voor de landing en bepaalt zelf de landingsplaats. Indien nodig verzorgt de politie het vervoer van het medisch team van de landingsplaats naar de ongevalsplaats. Indien nodig zorgt de politie voor de veiligheid bij de landing en het vertrek van de helikopter.

#### 4.13 Inzet afzettings- en bewegwijzigingsmateriaal

- Rijkswaterstaat en/of de Provincie kan bij incidenten, t.b.v. de veiligheid van de weggebruikers en het hulpverlenend personeel diverse soorten materieel, zoals actiewagens, tekstwagens, autosnelwegsignalering, dynamische route-informatiepanelen, antikijkscherm, mobiele camera's, bebakening en bebording inzetten.
- Door het commando ter plaatse moet worden overwogen om een **antikijkscherm** in de middenberm te plaatsen. Dit scherm zorgt ervoor dat het overige verkeer het incident niet kan zien, waardoor de kans op files en ongevallen door 'kijkers' afneemt. Daarnaast wordt een relatief rustige werkomgeving voor de hulpverleners gecreëerd. **Het antikijkscherm wordt geplaatst door Rijkswaterstaat.**

#### 4.14 Omleidingsroutes

- In onderling overleg tussen het KLPD, de Regiopolitie en de verschillende wegbeheerders kunnen grootschalige omleidingroutes via het Hoofdwegennet ingesteld worden en kleinschalige omleidingroutes via het onderliggend wegennet. Ook kan, als hierover binnen het gebied afspraken zijn gemaakt, gebruik worden gemaakt van zogenaamde uitwijkroutes.



Dit zijn routes waarover tussen de wegbeheerders vaste afspraken zijn gemaakt, die permanent worden gefaciliteerd en waarvan bij calamiteiten op de wegen gebruik gemaakt kan worden. Bij het instellen van omleidingroutes heeft de regionale VC-RWS een belangrijke rol. Het verkeerscentrum zorgt voor de omleidingroutes gemeld in de landelijke verkeersinformatie op de radiozenders en teletekst.

#### 4.15 Verbindingen

- Tijdens het optreden op de autosnelweg hanteert elke discipline de voor haar gebruikelijke verbindingsstructuur. Door verschillende diensten wordt voor de communicatie gebruik gemaakt van het mobiele telefoonnet. Bij grootschalige incidenten raakt dit net vaak overbelast en kunnen de hulpverleners niet meer gebruik maken van hun mobiele telefoons. Voor deze diensten is het van belang dat de brandweer verbindingsmiddelen ter beschikking stelt om via de Gemeenschappelijke Meldkamer met de eigen organisatie te communiceren. De betrokken diensten zullen aan de brandweer om deze tijdelijke voorzieningen dienen te vragen.
- Zodra de portofonistengroep van de brandweer ter plaatse is zijn er C2000 portofoons (5) beschikbaar voor het COPI. Het voertuig van de HOVD van de regionale brandweer Gelderland-Zuid is eveneens uitgerust met een aantal extra portofoons (2) t.b.v. het COPI. Zo snel als mogelijk dient een COPI-verbindingsnet te worden opgezet. Het COPI communiceert op een, door de meldkamer toe te wijzen, Regionale Multidisciplinaire Gespreksgroep.
- Met name bij grootschalige incidenten is een goede etherdiscipline vereist. Direct overleg heeft echter altijd de voorkeur boven portofoonverkeer.

#### 4.16 Logistiek

- De politie en /of de wegbeheerder draagt zorg voor het realiseren en in stand houden van een vrije doorgang naar en van het ongeval voor de hulpverleningsvoertuigen. Het behoort tot de taak van alle hulpverleners om daar bij het opstellen van hun voertuigen al rekening mee te houden.
- Elke hulpverlenende instantie is verantwoordelijk voor de verzorging en vervanging van de eigen eenheden volgens de gebruikelijke procedures.

#### 4.17 Benoeming van rijbanen

- Op meldkamerniveau worden de rijbanen benoemd volgens de Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek (BPS) en de hectometeraanduiding conform IM van Rijkswaterstaat ([bijlage 9](#)):
  1. Nummer van de (auto)snelweg, knooppunt of markant punt
  2. Hectometerpaal met Linker – en rechterrijbaan<sup>2</sup>
  3. Hoofd of parallelrijbaan
  4. Vlucht- en rijstrook 1,2,3 enz.
  5. Midden- en buitenberm
- De meldkamers kunnen bij het aansturen van de eigen eenheden de benaming linker- en rechterrijbaan aanvullen met de rijrichting (bijvoorbeeld A73, richting Boxmeer, tussen de op- en afritten ...).

<sup>2</sup> Oplopende hectometrering is altijd de rechterbaan. Deze naamgeving staat vermeld op de hectometerborden.

**4.18 Extreme weersomstandigheden**

- Bij extreme weersomstandigheden zoals zeer dichte mist, storm of gladheid dienen de meldkamers nauw contact met elkaar te houden. De parate diensten en de wegbeheerder hebben eigen afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen bij bijzondere weersomstandigheden. De politie of de wegbeheerder kan als gevolg van (dreigende) gevaarlijke situaties en langdurige stranding van voertuigen besluiten wegen of bruggen af te sluiten voor het verkeer of bijvoorbeeld het vrachtverkeer en hiertoe maatregelen treffen. Hierbij zullen dan , indien aanwezig, omleidingsroutes worden ingesteld.

**4.19 Transport van gevaarlijke stoffen**

- Bij een calamiteit op de wegen kunnen transporten via omleidingsroutes door stad- en dorpskernen gestuurd worden die niet of minder geschikt daarvoor zijn. Indien nodig zullen deze transporten door de politie of de wegbeheerder stilgezet worden op parkeerplaatsen of andere opstelplaatsen. **De verantwoordelijkheid voor het niet rijden over voor gevaarlijke stoffen gesloten routes berust echter bij de bestuurder van deze voertuigen.**

**4.20 Breedtetransporten**

- Voor breedtetransporten geldt dat vastgesteld dient te worden of deze wel via de alternatieve route kunnen gebeuren. Ook deze transporten dienen voortijdig stilgezet te worden.

**4.21 Afschaling**

- Naast een kwalitatief hoogwaardige inzet dient gestreefd te worden naar een snel herstel van de normale verkeersstromen. Iedere stremming van de mobiliteit vergroot immers de kans op ongevallen en heeft aanzienlijke maatschappelijke schade tot gevolg. Alle eenheden die niet meer ter plaatse nodig zijn dienen zo snel als mogelijk terug te keren.
- Afschaling monodisciplinair kan alleen geschieden door de hoogst leidinggevende van desbetreffende hulpdienst nadat hij/zij ter plaatste heeft vastgesteld dat het incident daartoe aanleiding geeft.

**4.22 Trauma-opvang**

- Elke discipline is verantwoordelijk voor de trauma-opvang van het eigen personeel.
- De GHOR is verantwoordelijk voor de trauma-opvang van slachtoffers en omstanders.
- Per incident dient het COP1 te overwegen of het wenselijk c.q. mogelijk is om de trauma-opvang gezamenlijk te organiseren.

In [bijlage 6](#) is een overzicht opgenomen van de taken van de diverse meldkamers en parate diensten.

**BIJLAGE 1: Afkortingenlijst/ Begrippenlijst**

AOV	= Ambtenaar Openbare orde en Veiligheid
ASW	= Afzettingen Snelwegen
CACO	= Calamiteitencoördinator
CC	= Compagnies Commandant
CMI	= Centraal Meldpunt Incidenten
CMV	= Centraal Meldpunt Vrachtautobergingen
COBA	= Coördinatieplan Ongevallen Bestrijding Autosnelwegen
COH	= Commando Haakarmbak
COPI	= Commando Plaats Incident
CRIB	= Centraal Registratie-en Inlichtingen Bureau
Fastresponder	= Motorambulance
GAGS	= Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GBT	= Gemeentelijk Beleids Team
GEVI	= GEVaarIdentificatienummer
GHOR	= Geneeskundige Hulpverlening Ongevallen en Rampen
GNK	= Geneeskundige
GMK	= Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	= Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
HCC	= Hoofd Calamiteiten Centrum
HOVD	= Hoofd Officier van Dienst
HS-GHOR	= Hoofd Sectie Geneeskundige Hulpverlening Ongevallen en Rampen
HV	= Hulpverlenings Voertuig
IM	= Incident Management
KLPD	= Korps Landelijke Politie Diensten
LCM	= Landelijk Centraal Meldpunt
LPR	= Landelijke Personenauto Regeling
LVR	= Landelijke Vrachtauto Regeling
MKA	= Meldkamer Ambulancezorg
MKB	= Meldkamer Brandweer
MKP	= Meldkamer Politie
MMT	= Mobiel Medische Team
OC-KLPD	= Operationeel Centrum KLPD
OVD-B	= Officier van Dienst - Brandweer
OVD-G	= Officier van Dienst - Geneeskundig
OVD-P	= Officier van Dienst - Politie
OVD-RWS	= Officier van Dienst - Rijkswaterstaat
PCC	= Plaatsvervangend Compagnies Commandant
RAV	= Regionale Ambulance Voorziening
SBH	= Schuim Blus Haakarmbak
SIM	= Snelweg Incident Management
SIS	= Snelweg Incident Scenario
RGF	= Regionaal Geneeskundig Functionaris
ROGS	= Regionaal deskundige Ongevalsbestrijding Gevaarlijke Stoffen
RVI	= RijksVerkeersInspectie
RWS	= Rijkswaterstaat
TS	= TankautoSpuut
VC-RWS	= Verkeerscentrale Rijkswaterstaat
VOA	= Verkeers Ongevallen Analyse

**BIJLAGE 2: Incident Management (IM)**

In de loop van 1999 is Incident Management (IM) op landelijke schaal ingevoerd, met als aanleiding het toenemende aantal files op de (autosnel)wegen. IM is van toepassing op de autosnelwegen en autowegen waar Rijkswaterstaat de wegbeheerder is en sinds mei 2010 op de aangewezen wegen op het onderliggende wegennet. IM staat voor de samenwerking tussen de verschillende hulpdiensten.

Onder IM wordt verstaan het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden voor het verkeer vrij te maken, één en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers, alsmede de beheersing van de ontstane schade.

Tussen de instanties die betrokken zijn bij de afhandeling van incidenten is een aantal afspraken gemaakt die de uitvoering van IM mogelijk moet maken. Het gaat om twee soorten maatregelen:

1. Het verbeteren van de organisatie, de communicatie en de samenwerking tussen de verschillende partijen. Dit is noodzakelijk omdat er vaak verschillende organisaties betrokken zijn bij het afhandelen van incidenten, die ieder eigen taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden hebben.
2. Technische en verkeerskundige maatregelen ter verkorting van de afhandelingstijd. Voorbeelden hiervan zijn het stationeren van centrale bergers gedurende de spijstijden, het inschakelen van de wegwacht, het sneller verplaatsen van voertuigen met schade naar de vluchtstrook, video-observatie bij verkeersknooppunten, etc.

In het kader van een snelle berging van voertuigen zijn er tweetal regelingen in het leven geroepen:

**De Landelijke Personenautoregeling (LPR)**

Voorheen ging de politie na een melding van een incident met een personenauto eerst ter plaatse om de situatie te beoordelen. Daarna waarschuwde de politie indien nodig de alarmcentrale van de verzekeraars, die vervolgens een lokale berger inschakelde. Deze ging vervolgens ter plaatse om de voertuigen te bergen. In de LPR zijn enkele belangrijke wijzigingen doorgevoerd. Ten eerste waarschuwt de politiemeldkamer na binnenkomst van een melding direct het LCM (Landelijk Centraal Meldpunt, voorheen Centraal Meldpunt Incidenten (CMI)). Het LCM schakelt vervolgens een berger in. Vrij snel na aankomst van de politie zal ook de berger arriveren en soms zal deze zelfs eerder ter plaatse zijn. Als de politie de zaak heeft afgehandeld kan de berger direct met zijn werkzaamheden beginnen.

**De Landelijke Vrachtautoregeling (LVR)**

Met vrachtauto's vinden relatief weinig ongevallen plaats, maar deze leveren dikwijls wel lange files op. In de oude situatie was het de eigenaar zelf die bepaalde wie het bergingswerk zou gaan uitvoeren. Dit leverde vaak veel vertraging op omdat een berger werd ingeschakeld vanuit de plaats van herkomst van de vrachtauto.

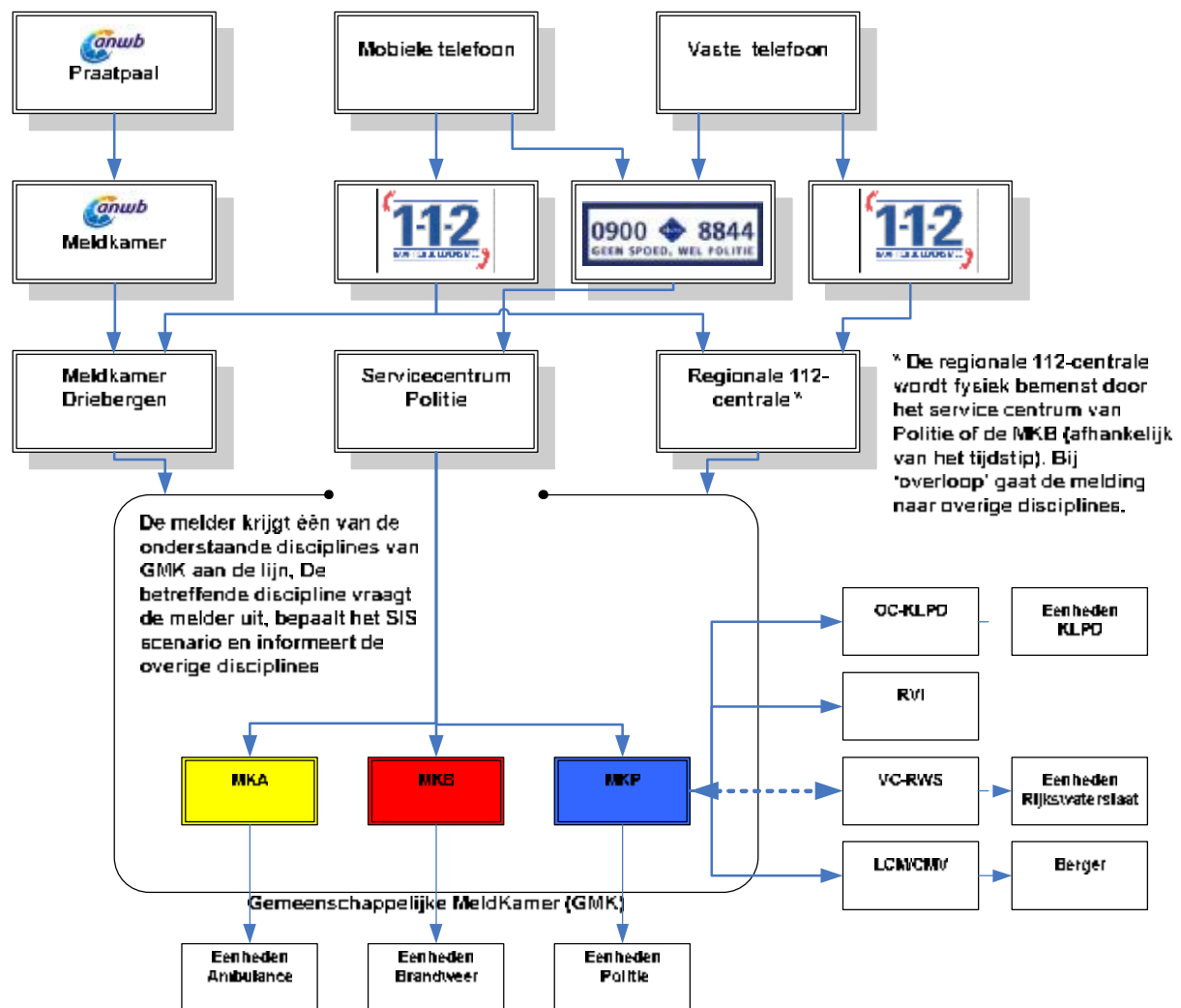
De LVR biedt Rijkswaterstaat de mogelijkheid om opdracht tot bergen te geven, waardoor veel tijdswinst kan worden geboekt. Na een melding van een incident met een vrachtauto gaat de politie nog wel eerst ter plaatse. Vervolgens wordt het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) gewaarschuwd. Het CMV zorgt voor inschakeling van de berger die het snelst met het juiste materiaal ter plaatse kan komen. Tevens schakelt het CMV een vrachtautodeskundige in, achterhaalt de eigenaar van de vrachtauto en neemt hiermee contact op.

**Op grond van IM maakt de wegbeheerder deel uit van het COPI** en zal het aspect verkeersdoorstroming in het vervolg in de afweging van het COPI dienen te worden meegenomen.

**Onderliggende wegennet**

Sinds april 2008 is IM ingevoerd op meerdere 'niet autosnelwegen'. Deze wegen zijn niet in dit plan opgenomen aangezien dit plan alleen gaat over autosnelwegen. Desondanks geldt voor deze wegen een vergelijkbare werkwijze als bij IM op autosnelwegen.

**BIJLAGE 3: Stroomschema melding incident**



## BIJLAGE 4: SIM Scenario's

	Klein	Middel	Groot	Zeer Groot	Compagnie
SIS 2 <b>Brand</b>	SIS 2.1 ► Bembrand. ► 1 Personenauto in brand.	SIS 2.2 ► 1 Vrachtauto in brand. ► 2-4 Personenauto's in brand.	SIS 2.3 (GRIP 1) ► 5-6 Personenauto's in brand. ► 2 vrachtauto's in brand. ► 1 Autobus in brand.	SIS 2.4 (GRIP 1) ► >6 Personenauto's in brand. ► 3-4 Vrachtauto's in brand. ► 1 Dubbeldekkerbus in brand.	SIS 2.5 (GRIP 1) ► > 2 Autobussen in brand. ► > 4 Vrachtauto's in brand.
SIS 3 <b>Hulpverlening</b>	SIS 3.1 ► Ongeval 1-2 personenauto's met mogelijke beknelling en/of gewonde(n).	SIS 3.2 ► Ongeval 3-4 personenauto's, met beknellingen en/of gewonden. ► Ongeval met 1 vrachtauto, met beknelling en/of gewonde(n).	SIS 3.3 (GRIP 1) ► Ongeval met 4-5 personenauto's, met beknellingen en/of gewonden. ► Ongeval met 2-3 vrachtauto's, met beknellingen en/of gewonden. ► Ongeval met 1 autobus, met beknellingen en/of gewonden.	SIS 3.4 (GRIP 1) ► Ongeval met > 6 personenauto's, met beknellingen en/of gewonden. ► Ongeval met ≥ 4 vrachtauto's, met beknellingen en/of gewonden. ► Ongeval met een dubbeldekkerbus, met beknellingen en/of gewonden.	SIS 3.5 (GRIP 2) ► Kettingbotsing met meer dan 15 voertuigen, met beknellingen en/of gewonden.
SIS 4 <b>Gevaarlijke stoffen</b>	SIS 4.1 ► Ongeval zonder slachtoffers waarbij sprake is van een lekkende brandstoftank.	SIS 4.2 ► Incident met 1 vrachtauto, met vermoedelijk lekkende lading. ► Ongeval met tankauto, waarbij er sprake is van brand.	SIS 4.3 (GRIP 1) ► Incident met 2 vrachtauto's, met vermoedelijk lekkende lading. ► Ongeval met 2 tankauto's, waarbij er sprake is van brand.	SIS 4.4 (GRIP 1) ► Incident met > 2 vrachtauto's, met vermoedelijk lekkende lading. ► Ongeval met > 2 tankauto's, waarbij er sprake is van brand.	
SIS 6 <b>Waterongevallen</b>	SIS 6.1 ► Ongeval waarbij een personenauto te water is geraakt en het voertuig/persoon <i>boven</i> water ligt. ► Ongeval waarbij een vrachtauto te water is geraakt en de cabine/persoon <i>boven</i> water ligt.	SIS 6.2 ► Ongeval waarbij een personenauto te water is geraakt en het voertuig/persoon <i>onder</i> water ligt. ► Ongeval waarbij een vrachtauto te water is geraakt en de cabine/persoon <i>onder</i> water ligt.			



**BIJLAGE 4.1****SIS 2.1****brand**

<b>Snelwegincidentscenario 2.1</b> Bermbrand 1 Personenauto in de brand	<b>brandweerkwalificatie: klein</b>
---	-------------------------------------

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Brandstichting Techniek Onzorgvuldig gedrag	Afhankelijk van ontwikkeling	Uitbreiding mogelijk

<b>Slachtofferbeeld</b>
Geen

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
1 TS	1 surveillance eenheid, in overleg met meldkamer	Geen	1 wegininspecteur IM 1 ASW LCM (personenauto's)

<b>GRIP</b>
-

<b>Aandachtspunten</b>
▪ Toepassen Incident Management (IM)

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
1 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.2****SIS 2.2****brand**

<b>Snelwegincidentscenario 2.2</b> 1 Vrachtauto in brand 2-4 Personenauto's in de brand	<b>brandweerkwalificatie: middel</b>
---	--------------------------------------

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Brandstichting Techniek Onzorgvuldig gedrag Botsing	Beperkt zicht agv rookontwikkeling Inhalatietrauma Brandwonden Ingesloten bestuurder(s) Uitbreidingsgevaar	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk brandwonden Mogelijk inhalatietrauma

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
2 TS 1 HV-2 1 SBH 1 OVD-B	1 surveillance eenheid	Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 ASW LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
-

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen</li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
2 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.3****SIS 2.3****brand**

<b>Snelwegincidentscenario 2.3</b> 2 Vrachtauto's in brand 5-6 Personenauto's in de brand 1 Autobus in brand	<b>brandweerkwalificatie: groot</b>
---	-------------------------------------

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Brandstichting Techniek Onzorgvuldig gedrag Botsing	Beperkt zicht agv rookontwikkeling Inhalatietrauma Brandwonden Ingesloten bestuurder(s) Uitbreidingsgevaar Gestrande reizigers	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners Verkeersdoorstroming(filevorming)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk brandwonden Mogelijk Inhalatietrauma

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
3 TS 1 SBH 1 HV-2 1 OVD-B 1 HOVD 1 COH 1 Portofonistengroep 1 PCC	1-2 surveillance eenheden 1 OVD-P	1 OVD-G Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
1

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mogelijk AOV in COPI</li> <li>▪ OVD-RWS in COPI</li> </ul> </li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
2 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.4****SIS 2.4****brand**

<b>Snelwegincidentscenario 2.4</b> 3-4 Vrachtauto's in brand > 6 Personenauto's in de brand 1 Dubbeldekkerbus in brand	<b>brandweerkwalificatie: zeer groot</b>
---	--

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Brandstichting Techniek Onzorgvuldig gedrag Botsing	Beperkt zicht agv rookontwikkeling Inhalatietrauma Brandwonden Ingesloten bestuurder(s) Uitbreidingsgevaar Gestrande reizigers	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners Verkeersdoorstroming(filevorming)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk brandwonden Mogelijk Inhalatietrauma

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
4 TS 1 SBH 1 HV-2 1 OVD-B 1 HOVD 1 PCC 1 COH 1 Portofonistengroep 1 CC	2-4 surveillance eenheden 1 OVD-P	1 OVD-G Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
1

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen</li> <li>▪ AOV in COPI, proces Opvang en Verzorging <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ OVD-RWS in COPI</li> </ul> </li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
4 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.5****SIS 2.5****brand**

<b>Snelwegincidentscenario 2.5</b> >4 Vrachtauto's in brand >2 Autobussen in brand	<b>brandweerkwalificatie: compagnie</b>
--	---

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Brandstichting Techniek Onzorgvuldig gedrag Botsing	Beperkt zicht agv rookontwikkeling Inhalatietrauma Brandwonden Ingesloten bestuurder(s) Uitbreidingsgevaar Gestrande reizigers	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners Verkeersdoorstroming(filevorming)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk brandwonden Mogelijk Inhalatietrauma

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
1 Compagnie HV 2 SBH	2-4 surveillance eenheden 1 OVD-P	1 OVD-G Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
1

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen</li> <li>▪ AOV in COPI, proces Opvang en Verzorging <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ OVD-RWS in COPI</li> </ul> </li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
4 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.6****SIS 3.1****hulpverlening**

<b>Snelwegincidentscenario 3.1</b> Ongeval met 1-2 personenauto's met mogelijke beknelling en/of gewonden	<b>brandweerkwalificatie: klein</b>
--	-------------------------------------

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Botsing	Ingesloten, beknelde bestuurder(s)	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk beknelling

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
1 TS 1 HV-2 1 OVD-B	1-2 surveillance eenheden	1 Fastresponder * 1 Ambulance 1 MMT	1 wegininspecteur IM 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's)

<b>GRIP</b>
-

<b>Aandachtspunten</b>
▪ Toepassen Incident Management (IM)

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
1 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 4.7****SIS 3.2****hulpverlening**

<b>Snelwegincidentscenario 3.2</b> Ongeval met 3-4 personenauto's met beknelling en/of gewonden Ongeval met 1 vrachtwagen met beknelling en/of gewonde(n)	<b>brandweerkwalificatie: middel</b>
---	--------------------------------------

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Botsing	Ingesloten, beknelde bestuurder(s)	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk beknelling

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
2 TS 1 HV-2 1 HV-1 (+TS) 1 OVD-B	1-2 surveillance eenheden	1 Fastresponder* 2 Ambulances 1 OVD-G 1 MMT	1 wegininspecteur IM 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
-

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen</li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
2 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 4.8****SIS 3.3****hulpverlening**

<b>Snelwegincidentscenario 3.3</b> Ongeval met > 4 personenauto's met beknelling en/of gewonden Ongeval met > 2 vrachtwagens met beknelling en/of gewonden Ongeval met 1 autobus met beknelling en/of gewonden	<b>brandweerkwalificatie: groot</b>
---	-------------------------------------

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Botsing	Ingesloten, beknelde bestuurders	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners Verkeersdoorstroming(filevorming)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk beknelling

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
3 TS 1 HV-2 1 HV-1 (+TS) 1 OVD-B 1 HOVD 1 PCC 1 COH 1 Portofonistengroep	2 surveillance eenheden 1 OVD-P	1 Fastresponder* 2 Ambulances 1 OVD-G 1 MMT	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
1

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mogelijk AOV in COPI</li> <li>▪ OVD-RWS in COPI</li> </ul> </li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
2 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 4.9****SIS 3.4****hulpverlening**

<b>Snelwegincidentscenario 3.4</b> Ongeval met > 6 personenauto's met beknelling en/of gewonden Ongeval met ≥ 4 vrachtwagens met beknelling en/of gewonden Ongeval met 1 dubbeldekkerbus met beknelling en/of gewonden	<b>brandweerkwalificatie: zeer groot</b>
---	--

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Botsing	Ingesloten, beknelde bestuurders	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners Verkeersdoorstroming(filevorming)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk beknelling

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
4 TS 1 HV-2 1 HV-1 (+TS) 1 OVD-B 1 HOVD 1 PCC 1 COH 1 Portofonistengroep 1 CC	2 surveillance eenheden 1 OVD-P	1 Fastresponder* 2 Ambulances 1 OVD-G 1 MMT	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
1

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mogelijke inzet GNK Combinatie                   <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AOV in COPI</li> <li>▪ OVD-RWS in COPI</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
4 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 4.10****SIS 3.5****hulpverlening**

<b>Snelwegincidentscenario 3.5</b> Kettingbotsing met > 15 voertuigen met beknelling en/of gewonden	<b>brandweerkwalificatie: compagnie</b>
--	---

<b>Te bestrijden effecten</b>		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Botsing	Ingesloten, beknelde bestuurders	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen) Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners Verkeersdoorstroming(filevorming)

<b>Slachtofferbeeld</b>
Mogelijk beknelling

<b>Inzetbehoefte hulpdiensten</b>			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
1 Compagnie HV 1 HVH-REDDING (+TS)	2 surveillance eenheden 1 OVD-P	1 Fastresponder* 2 Ambulances 1 OVD-G 1 MMT 1 HS-GHOR	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW OC-KLPD LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

<b>GRIP</b>
2

<b>Aandachtspunten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ Aanwezigheid van gevaarlijke stoffen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mogelijke inzet GNK Combinatie</li> </ul> </li> <li>▪ Mogelijk Inzet 2e OVD-G en 2e MMT <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AOV in COPI</li> <li>▪ OVD-RWS in COPI</li> </ul> </li> </ul>

<b>Eerste prognose afhandelingduur</b>
4 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 4.11****SIS 4.1****gevaarlijke stoffen**

**Snelwegincidentscenario 4.1** brandweerkwalificatie: klein  
Ongeval zonder slachtoffers waarbij sprake is van een lekkende brandstoftank

**Te bestrijden effecten**

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Brandstichting Techniek Onzorgvuldig gedrag	Afhankelijk van ontwikkeling	Uitbreiding mogelijk

**Slachtofferbeeld**

--

**Inzetbehoefte hulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
1 TS	1 surveillance eenheid, in overleg met meldkamer	Geen	1 wegininspecteur IM 1 ASW LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

**GRIP**

-
---

**Aandachtspunten**

▪ Toepassen Incident Management (IM)
--------------------------------------

**Eerste prognose afhandelingduur**

1 uur, na 1 uur tweede prognose
---------------------------------

**BIJLAGE 4.12****SIS 4.2****gevaarlijke stoffen****Snelwegincidentscenario 4.2** **brandweerkwalificatie: middel**

1 Vrachtauto / Tankauto die gevaarlijke stoffen vervoert waarbij sprake is van lekkende lading

1 Tankauto / Vrachtautowagen die gevaarlijke stoffen vervoert waarbij sprake is van brand

**Te bestrijden effecten**

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Menselijk falen Mechanisch defect Aanrijding	Gezondheidsklachten onbeschermden personen	Mogelijke verspreiding toxische rook of stank Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

**Slachtofferbeeld**

Gezondheidsklachten onbeschermden personen a.g.v. blootstelling aan gevaarlijke stoffen

**Inzetbehoefte hulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
2 TS 1 HV-2 1 SBH 1 OVD-B 1 HOVD	1 surveillance eenheid	Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 ASW CMV (vrachtauto's)

**GRIP**

-

**Aandachtspunten**

- Toepassen Incident Management (IM)
- GAGS in overleg met HS-GHOR

**Eerste prognose afhandelingduur**

2 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.13****SIS 4.3****gevaarlijke stoffen**

<b>Snelwegincidentscenario 4.3</b>	<b>brandweerkwalificatie: groot</b>
2 Vrachtauto's / Tankauto's die gevaarlijke stoffen vervoert waarbij sprake is van lekkende lading	
2 Tankauto's / Vrachtauto's die gevaarlijke stoffen vervoert waarbij sprake is van brand	

Te bestrijden effecten		
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Menselijk falen Mechanisch defect Aanrijding	Gezondheidsklachten onbeschermden personen	Mogelijke verspreiding toxische rook of stank Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

Slachtofferbeeld
Gezondheidsklachten onbeschermden personen a.g.v. blootstelling aan gevaarlijke stoffen

Inzetbehoefte hulpdiensten			
Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
3 TS 1 HV-2 1 HV-1 (+TS) 1 SBH 1 OVD-B 1 HOVD 1 PCC 1 COH 1 Portofonistengroep	2 surveillance eenheid 1 OVD-P	1 OVD-G Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW CMV (vrachtauto's)

GRIP
1

Aandachtspunten
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toepassen Incident Management (IM)</li> <li>▪ GAGS in overleg met HS-GHOR</li> </ul>

Eerste prognose afhandelingduur
2 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.14****SIS 4.4****gevaarlijke stoffen**

**Snelwegincidentscenario 4.4** **brandweerkwalificatie: zeer groot**  
 > 2 Vrachtauto's / Tankauto's die gevaarlijke stoffen vervoert waarbij sprake is van lekkende lading  
 > 2 Tankauto's / Vrachtauto's die gevaarlijke stoffen vervoert waarbij sprake is van brand

**Te bestrijden effecten**

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Menselijk falen Mechanisch defect Aanrijding	Gezondheidsklachten onbeschermden personen	Mogelijke verspreiding toxische rook of stank Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

**Slachtofferbeeld**

Gezondheidsklachten onbeschermden personen a.g.v. blootstelling aan gevaarlijke stoffen

**Inzetbehoefte hulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
4 TS 1 HV-2 1 HV-1 (+TS) 1 SBH 1 OVD-B 1 HOVD 1 ROGS 1 PCC 1 COH 1 Portofonistengroep 1 CC	2 surveillance eenheid 1 OVD-P	1 OVD-G Ambulances afhankelijk van slachtofferbeeld	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW CMV (vrachtauto's)

**GRIP**

1

**Aandachtspunten**

- Toepassen Incident Management (IM)
  - GAGS in overleg met HS-GHOR
  - Mogelijke inzet GNK Combinatie

**Eerste prognose afhandelingduur**

4 uur, na 1 uur tweede prognose

**BIJLAGE 4.15****SIS 6.1****waterongevallen****Snelwegincidentscenario 6.1** **brandweerkwalificatie: klein**

Ongeval met 1 personenauto te water waarbij auto/persoon BOVEN water ligt

Ongeval met 1 vrachtauto te water waarbij cabine/persoon BOVEN water ligt

**Te bestrijden effecten**

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Menselijk falen Mechanisch defect Aanrijding	Ingesloten, beknelde bestuurders	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

**Slachtofferbeeld**

Mogelijk beknelling

**Inzetbehoefte hulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
1 TS 1 Oppervlakteredding 1 HV-1 1 OVD-B	1 surveillance eenheid	1 Fastresponder* 1 Ambulance 1 MMT	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

**GRIP**

-

**Aandachtspunten**

- Toepassen Incident Management (IM)

**Eerste prognose afhandelingduur**

1 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 4.16****SIS 6.2****waterongevallen****Snelwegincidentscenario 6.1** **brandweerkwalificatie: middel**

Ongeval met 1 personenauto te water waarbij auto/persoon ONDER water ligt

Ongeval met 1 vrachtauto te water waarbij cabine/persoon ONDER water ligt

**Te bestrijden effecten**

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
Menselijk falen Mechanisch defect Aanrijding	Ingesloten, beknelde bestuurders	Aanrijdingen andere rijbaan (nieuwsgierigen)

**Slachtofferbeeld**

Mogelijk beknelling

Mogelijk reanimatie

**Inzetbehoefte hulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning snelwegbranche
2 TS 1 Oppervlakteredding 1 Duikendeheid 1 OVD-Duiken 1 HV-1 1 OVD-B	2 surveillance eenheid	1 Fastresponder* 2 Ambulance 1 MMT 1 OVD-G	1 wegininspecteur IM 1 OVD-RWS 1 ASW LCM (personenauto's) CMV (vrachtauto's)

**GRIP**

-

**Aandachtspunten**

- Toepassen Incident Management (IM)

**Eerste prognose afhandelingduur**

1 uur, na 1 uur tweede prognose

\* = indien beschikbaar

**BIJLAGE 5: Meldkameroverleg****Belang**

Meldkameroverleg is bij een incident op de autosnelweg van groot belang. Hiermee wordt de veiligheid van de hulpverleners en de efficiëntie van de inzet vergroot.

**Wanneer**

Informatie wordt uitgewisseld op het moment dat:

- de eerste gegevens over de genoemde onderwerpen bekend worden
- deze gegevens worden bevestigd
- een verandering in de situatie is opgetreden

**Ongeacht bij welke discipline de informatie het eerste binnenkomt, informeren zij elkaar te allen tijde middels GMS, waarbij dubbele informatie-uitwisseling de voorkeur geniet boven geen informatie-uitwisseling.**

**Voorwaarde**

Een voorwaarde voor het goed kunnen functioneren van het meldkameroverleg is de communicatie tussen de disciplines en de eenheden ter plaatse. De eenheden ter plaatse dienen de meldkamers gedurende de hele inzet goed op de hoogte te houden van de actuele situatie op de plaats van het incident en de nabije omgeving.

**Checklist onderwerpen**

Over o.a. de volgende onderwerpen dient op meldkamerniveau informatie te worden uitgewisseld en met de CACO/HCC te worden gecommuniceerd:

- **Aard en omvang van het incident**
  - het SIM scenario dat van toepassing is
  - aantal slachtoffers
  - soort en aantal betrokken voertuigen
  - aanwezigheid brand
  - gegevens over gevaarlijke stoffen
- **Exakte ongevalslocatie**
  - benaming van de weg en het wegdeel
  - rijrichting
  - hectometerpaal (kop en staart van het incident)
  - markante punten (op- of afrit, knooppunt, tankstation, viaduct)
- **Bereikbaarheid van de ongevalslocatie**
  - locatie van files
  - blokkades op de vluchtstrook
  - aanrijroutes en alternatieve aanrijroutes
  - afzetten en vrijgeven van de rijbaan door de politie
  - secundaire incidenten
- **Inzet traumahelikopter (MMT)**
- **Inzet politiehelikopter**

**BIJLAGE 6: Taken****MKP**

- melding aannemen en verwerken
- alarmeren eigen eenheden
- regelmatig informeren MKB en MKA en CACO/HCC
- afstemming met meldkamer KLPD (OC-KLPD) m.b.t. inzet mensen en middelen
- alarmeren wegbeheerder
- alarmeren LCM/CMV
- informeren RVI

**MKA**

- melding aannemen en verwerken
- alarmeren eigen eenheden
- regelmatig informeren MKB en MKP en CACO/HCC

**MKB**

- melding aannemen en verwerken
- alarmeren eigen eenheden
- regelmatig informeren MKP en MKA en CACO/HCC

**Politie**

- inschatten en aanvragen bijstand eigen organisatie
- informeren MKP
- creëren en in stand houden van een veilige situatie (in samenwerking met wegbeheerder)
- creëren en in stand houden van de sporen ivm onderzoek en waarheidsvinding
- creëren en in stand houden vrije doorgang naar en van het incident (aan- en afvoerroutes)
- nemen van de nodige verkeersmaatregelen (in samenwerking met wegbeheerder)
- filemelding via radionieuwsuitzendingen
- technische ongevalsanalyse
- opstarten pers- en publieksvoorlichting (GRIP 1)
- verzamelen en verstrekken informatie over betrokken voertuigen en slachtoffers
- gedupeerden verzamelen en voor hen transport naar opvangcentrum organiseren
- veiligheid tijdens landing traumahelikopter waarborgen

**GHOR**

- verkenning
- inschatten en aanvragen bijstand eigen organisatie
- informeren MKA
- medische zorg gewonden
- vervoer gewonden
- psychische hulpverlening gedupeerden
- GAGS raadplegen via HS-GHOR (indien gevaarlijke stoffen een rol spelen bij het incident)

**Brandweer**

- verkenning
- inschatten en aanvragen bijstand eigen organisatie
- informeren MKB
- stabiliseren situatie
- bevrijden slachtoffers (in overleg met de GHOR)
- brandbestrijding
- nemen milieumaatregelen
- assisteren bij bergen voertuigen (taak berger)
- assisteren bij reinigen wegdek (taak wegbeheerder)

**Wegbeheerder**

- creëren en in stand houden van een veilige situatie (in samenwerking met politie)
- nemen van (aanvullende) verkeersmaatregelen (in samenwerking met politie)
- afkruisen van rijstroken
- inzetten actiewagen (wagen met een grote oplichtende pijl, die de rijrichting aangeeft)

- inzetten informatiewagen (wagen met een bord waarop informatie staat over de vertraging/files op de snelweg)
- instellen grootschalige en kleinschalige omleidingsroutes en uitwijkroutes
- plaatsen antikijkscherm
- gebruik vaste en mobiele camera's
- laten bergen van voertuigen en lading
- reinigen wegdek
- herstellen wegdek en wegmeubilair

**Gemeente**

- Indien nodig kan de AOV deelnemen aan COPI
- Indien relevant informeren burgemeester
- Uitvoering gemeentelijke processen conform afspraken

**BIJLAGE 7: Checklist COPI****Algemeen**

- gebruik vestjes t.b.v. de herkenbaarheid (zie paragraaf 4.6)
- stel COPI verbindingsnet in (door meldkamer toe te wijzen Regionale Multidisciplinaire Gespreksgroep)
- regel een portofonist
- gebruik voorbeeld agenda

**Mogelijke overwegingen/acties**

- GRIP-fase
- maken situatieschets op basis van de verkenningsresultaten;
- vaststellen prioriteiten;
- incident indelen in bestrijdingsvakken;
- afstemmen werkzaamheden;
- afsluiten van de autosnelweg en het tot stand brengen van omleidingsroutes;
- afkruisen rijstroken;
- afstemmen aan- en afvoerroute;
- plaatsen van een calamiteitenscherm;
- optreden vanaf de tegengestelde rijbaan;
- verwijderen van rail;
- sporen veiligstellen voor politieonderzoek;
- opvang gedupeerden;
- inzet van een helikopter van het KLPD;
- inzet MMT (al dan niet met traumaheli);
- vaststellen tijdstip berging voertuigen/afgevalen lading in relatie tot de verkeersdoorstroming;
- afvoer beschadigde voertuigen met gevaarlijke stoffen;
- vaststellen tijdstip en locatie voor het bergen van doden;
- het geven van pers- en publieksvoorlichting;
- inschakeling van het CRIB bij de registratie van de slachtoffers;
- verdere opschaling tot zwaar ongeval/ramp;
- traumaopvang (eventueel multidisciplinair);
- inschakelen deskundigen;
- informeren instanties (RVI, afdeling milieu, waterschap, etc.);
- informeren actiecentra en bestuurders;
- reinigen en herstellen wegdek/meubilair/omgeving;
- verslaglegging;
- formele overname verantwoordelijkheden.

**Aandachtspunten die mogelijk van belang zijn bij het optreden op de autosnelweg**

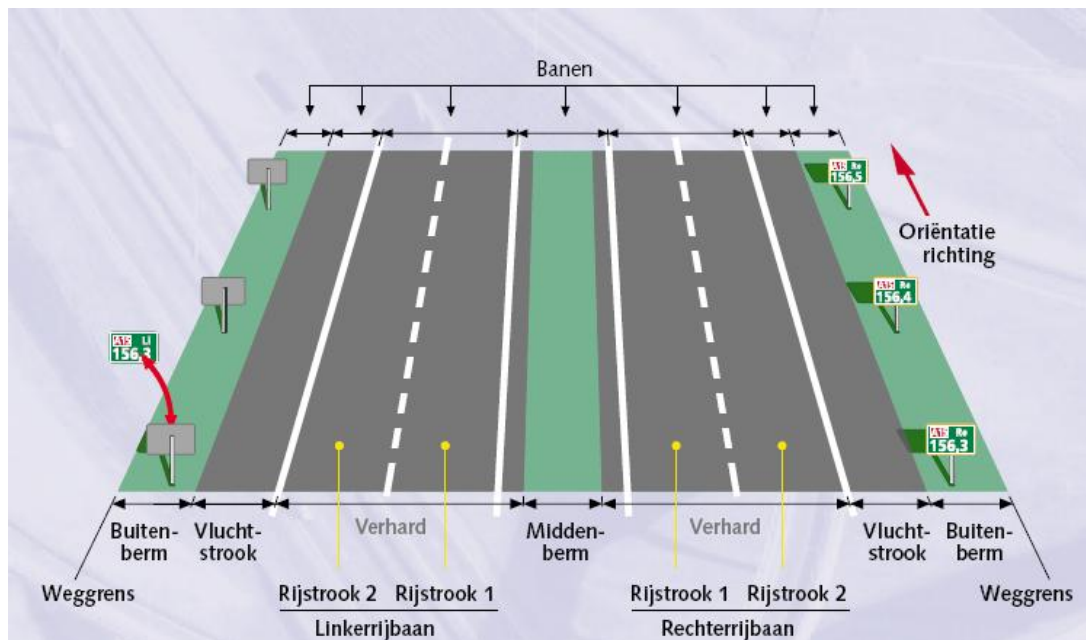
- slechte bereikbaarheid van het incident;
- extreme weersomstandigheden (mist, gladheid);
- aard van de goederen die vervoerd worden;
- aanwezigheid van LPG-installaties die kunnen gaan afblazen en/of exploderen;
- verspreiding van brandbare vloeistoffen over het wegdek;
- de aanwezigheid van grote hoeveelheden brandstof (tot ca. 1500 liter bij dubbeldekkerbus);
- gevaar voor het ontstaan van brand;
- aantasting van het wegdek door de hitte van de brand;
- rookverspreiding over de autosnelweg;
- het niet kunnen beschikken over voldoende bluswater;
- het ontstaan van files, mogelijk gevolgd door nieuwe aanrijdingen;
- het ontstaan van files of secundaire ongevallen in de tegengestelde rijrichting door kijkers;
- de aanwezigheid van vele gedupeerden en slachtoffers (gewonden en doden).

**BIJLAGE 8: Algemene maatregelen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen**

	<b>TE TREFFEN MAATREGELLEN</b>	<b>BETREFFENDE DIENSTEN</b>
<b>1</b>	<b>Gevaarlijke situatie onder controle brengen (stabiliseren)</b>	
	1. Blijf bovenwinds	Alle diensten
	2. Gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen	Alle diensten
	3. Breng slachtoffers in veiligheid	Brandweer
	4. Markeer gevarengedebied	Politie in overleg met brandweer
	5. Waarschuw deskundigen	Politie, brandweer, GHOR
	6. Voorkom dat omstanders of voertuigen het gevarengedebied binnengaan	Politie
	7. Voorkom dat brand uitbreekt, zo nodig blussen indien verantwoord	Brandweer
	8. Voorkom verdere verspreiding van de stof	Brandweer
	9. Stop lekkage	Brandweer
<b>2</b>	<b>Onschadelijk maken/opruimen e.d. van gevaarlijke stof</b>	
	10. Decontaminatie van personen en materieel	Brandweer
	11. Tref milieubeschermbende maatregelen en waarschuw de benodigde instanties	Brandweer
<b>3</b>	<b>Vrijgeven van de situatie</b>	
	12. Geef de situatie vrij	Politie, na overleg met brandweer, GHOR en wegbeheerder
	13. Controleer kleding en materieel van betrokkenen op besmetting	Brandweer

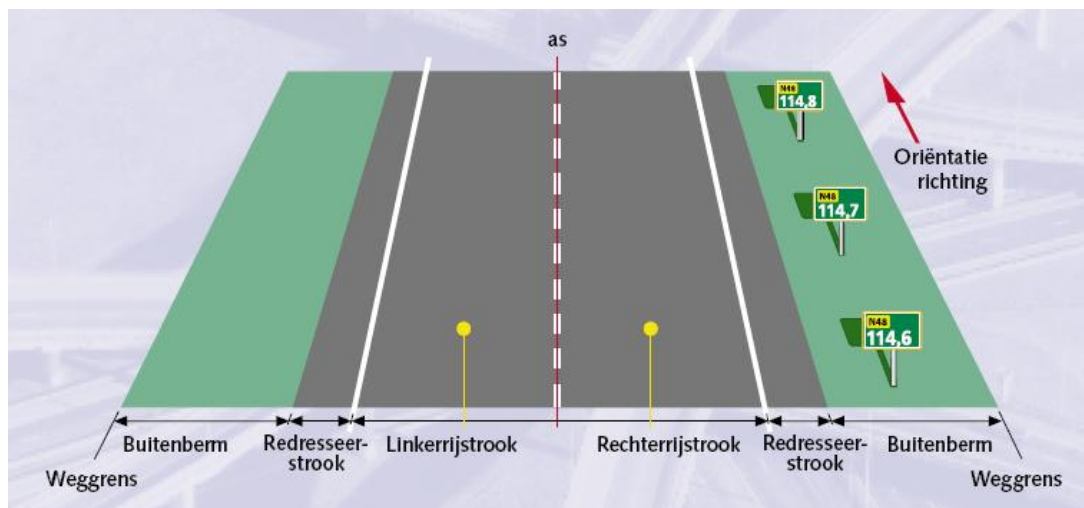
**BIJLAGE 9: Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek**

Hieronder staat de Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek (BPS) en de hectometeraanduiding conform het Incident Management van Rijkswaterstaat.

**Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek (BPS) meerbaanswegen**

- ① Bepaal de uitgangspositie: sta met het gezicht naar de oplopende kilometrering;
- ① Beschouw de middenberm als de as van de weg;
- ① De rijbaan aan de linkerhand is de linkerrijbaan (Li) en de rijbaan aan de rechterhand is de rechterrijbaan (Re);
- ① De rijbaan is verdeeld in een aantal rijstroken en een vluchtstrook;
- ① De rijstrook die het dichtst bij de middenberm ligt, is de 1<sup>e</sup> rijstrook, daarnaast ligt de 2<sup>e</sup> rijstrook, etc.;
- ① De vluchtstrook wordt niet apart benoemd;
- ① De buitenberm aan de linkerhand is de linker buitenberm en die aan de rechterhand is de rechter buitenberm.

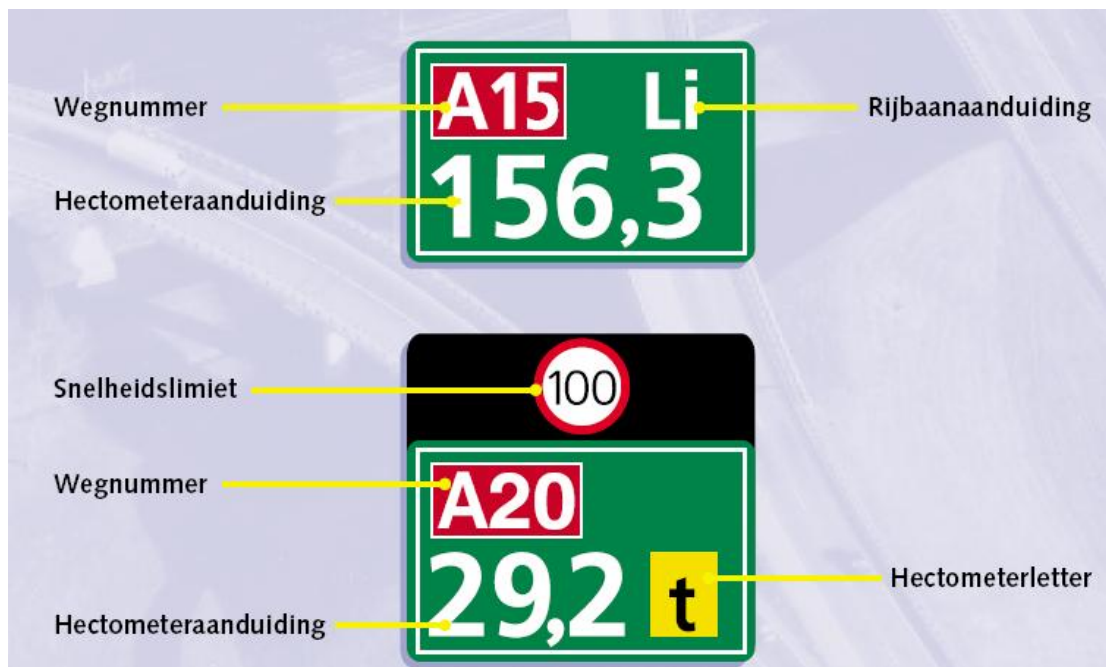
**Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek (BPS) enkelbaanswegen**



- ⌚ Bepaal de uitgangspositie: sta met het gezicht naar de oplopende kilometring;
- ⌚ Beschouw de asstreef als de as van de weg;
- ⌚ De rijstrook aan de linkerhand is de linkerrijstrook en aan de rechterhand is de rechterrijstrook;
- ⌚ De buitenberm aan de linkerhand is de linker buitenberm en aan de rechterhand is de rechter buitenberm.

**Hectometeraanduiding**

Met behulp van de hectometeraanduiding aan de kant van de weg kan de exacte locatie doorgegeven worden. Onderstaand wordt uitgelegd welke informatie een hectometerbordje bevat.



**BIJLAGE 10: Overzichtskaart autosnelwegen**

