



Incident Management bij verkeersongevallen met gevaarlijke stoffen



Nibra publicatiereeks, nr. 9

Deze publicatie is vervangen door de Handreiking Incidentmanagement bij verkeersongevallen met gevaarlijke stoffen.

VERVALLEN

*Incident Management bij
verkeersongevallen met
gevaarlijke stoffen*

Nibra publicatiereeks, nr. 9

VERVALLEN

Deze publicatie 'Incidentmanagement bij verkeersongevallen met gevaarlijke stoffen' is vervaardigd door het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (Nibra) in opdracht van het projectbureau Incident Management van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de directie Brandweer en Rampenbestrijding van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopiëren, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het ministerie van Verkeer en Waterstaat of het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding.

December 2000

© Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Nibra

Exemplaren van deze publicatie zijn te bestellen bij de uitgeverij van het Nibra via faxnr. 026-3515051.

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Hoofdstuk 1	7
Inleiding	7
Hoofdstuk 2	
Incidentmanagement	9
1. Inleiding	9
2. Incidentmanagement	9
3. De fasen van het hulpverleningsproces	10
4. Typering van incidenten	10
5. Samenwerking op plaats incident	11
Hoofdstuk 3	
Optreden op snelwegen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen	13
1. Inleiding	13
2. De meldkamer	15
3. De politie	16
4. De medisch hulpverlening	16
5. De brandweer	17
6. De wegbeheerder	18
7. De Rijksverkeersinspectie (RVI)	18
8. De vervoerder	19
9. De chemische industrie	19
10. CMV/CMV-Berger	20
11. Overige diensten	20
Hoofdstuk 4	
Slotbeschouwing	21
Bijlage 1 Incidenten op auto(snel)wegen	23
Bijlage 2 Uitvoering in hoofdlijnen	25
Bijlage 3 Samenwerking op plaats incident	27
1. Inleiding	27
2. Communicatie en informatie	27
3. Prioriteiten bij het optreden	28
4. Indeling van plaats incident	29
Bijlage 4 Deelnemers werkcongres 21 februari 2000	31

VERVALLEN

Voorwoord

Het Nibra richt zich op het ontwikkelen, in stand houden en beschikbaar stellen van expertise met betrekking tot de brandweezorg en de rampenbestrijding. Onderzoek naar de voorbereiding op multidisciplinaire incidentenbestrijding is dan ook een van de speerpunten van het onderzoeksteam van het Nibra. De voorbereiding op het 'managen' van transportongevallen met gevaarlijke stoffen is daar een deel van.

Wij vertrouwen erop dat deze publicatie over het incident management bij transportongevallen met gevaarlijke stoffen zal bijdragen aan de kwaliteit van de voorbereiding op ongevallen met gevaarlijke stoffen.

mr. drs. P.J.P.M. van Lochem
Directeur Nibra

VERVALLEN

VERVALLEN

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Het Nederlandse hoofdwegenet is zwaar belast. Ongevallen op het hoofdwegenet leiden daarom al snel tot grote vertragingen (en deze betekenen een grote schadepost voor de Nederlandse economie). Het is daarom van belang om de organisatie van de hulpverlening bij ongevallen zo goed voorbereid te hebben dat de totale hulpverlening (van eerste spoedeisende hulp tot wrakberging) na een ongeval zo snel mogelijk kan worden aangeboden. Dit is vanzelfsprekend in het belang van betrokkenen bij het ongeval (slachtoffers en hulpdiensten), maar ook in het belang van de verkeersdoorstroming.

In het bijzonder geldt het bovenstaande voor ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Hulpverlening bij dit soort ongevallen is vaak complex en vereist gespecialiseerd materiaal. Dit, gecombineerd met de relatieve schaarsheid van dit soort ongevallen, kan leiden tot aanzienlijke vertragingen in de afwikkeling van een ongeval.

Deze overwegingen hebben betrokkenen zoals het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Verbond van Verzekeraars gebracht tot het instellen van een centraal meldpunt voor vrachtwagenongevallen (CMV). Dit meldpunt biedt assistentie bij hulpverlening na een ongeval waarbij vrachtwagen(s) betrokken zijn. Concrete hulp wordt bijvoorbeeld geboden bij het snel ter plaatse krijgen van bergingscapaciteit en het verkrijgen van financiële fiattering door de betrokken verzekeraar.

Een speciale categorie wordt gevormd door ongevallen met vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren. Meer dan voor 'normale' ongevallen met vrachtwagens, geldt hier dat alle aspecten van de hulpverlening meer deskundigheid vragen. Omdat dit soort ongevallen nog zeldzamer is dan ongevallen met gewone vrachtwagens, moet elke keer het traject van de hulpverlening opnieuw 'bedacht worden'. Juist omdat het hier gaat om situaties met een groot potentieel gevaar voor hulpverleners betreft, vereist dit tijd en zorgvuldigheid.

Ongevallen met vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, leiden dan ook in het algemeen tot zeer grote vertragingen. Een klassiek voorbeeld is het ongeval met een bestelbusje met MDI op de rondweg rond Amsterdam, dat tot zo'n 80 km file leidde. Deskundig advies had het incident binnen een half uur kunnen afsluiten.

Een specifiek aspect van ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, is de mogelijke milieuschade. De aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water en bodem wordt geregeld in het Burgerlijk Wetboek (boeken, 3, 6 en 8) en bedraagt 30 miljoen gulden. In gevallen waarbij er sprake is van schuld aansprakelijkheid en er dus sprake is van verwijtbaar handelen, is de maximale aansprakelijkheid 75 miljoen gulden. De hoofdregel bij schade is, dat deze steeds rust op degene die op het tijdstip van de gebeurtenis waardoor de schade is veroorzaakt,

de meeste invloed op de schade kon uitoefenen. Dit kan in bepaalde gevallen de transporteur (vervoerder) zijn, waarop de schade tot deze bedragen dan ook kan worden verhaald op de (verzekeraar) van de transporteur. Onoordeelkundig handelen, bijvoorbeeld met als doel de rijbaan snel vrij te krijgen kan dan tot enorme schade leiden. Een recent voorbeeld is het snel wegspoelen van gelekt chroomzuur waardoor de bacteriepopulatie van de rioolzuivering afstierf.

In vergelijking met gewone vrachtwagenongevallen bestaat er een ruime hoeveelheid aan actoren die geraadpleegd, of betrokken moeten worden als er een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De onbekendheid van de verschillende actoren met elkaar, hun mogelijkheden en handelselementen vertraagt de hulpverlening telkens weer nodeloos. We noemen hier als actoren: parate hulpverlenende diensten (politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening), Rijksverkeersinspectie (RVI), Vervoersinformatiecentrum (VIC), Milieuongevallendienst (MOD) van het RIVM, Nationaal Vergiftigingen Informatie Centrum (NVIC), Meldpunt VROM, Rijkswaterstaat als wegbeheerder, Landelijk informatiepunt voor ongevallen gevaarlijke stoffen (LIOGS) van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, hulpverleners van de industrie, verzekeraar van het transport en commerciële dienstverleners die kunnen afslepen, takelen, vacuümzuigen e.d.

Deze leidraad is het resultaat van een studie om de haalbaarheid van een centraal assistentiepunt voor de afwikkeling van ongevallen met gevaarlijke stoffen te onderzoeken. Deze studie is verricht in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn de resultaten van de studie gecombineerd met de gegevens afkomstig van een werkcongres dat gehouden is op 21 februari 2000. Bij het onderzoeken van het werkcongres is een groot aantal van de hierboven genoemde partijen betrokken geweest.

Het doel van deze leidraad is om te bevorderen dat ook incidenten met gevaarlijke stoffen op auto(snel)wegen op een snelle en verantwoorde wijze af te ronden. De bestaande regelingen voorzien niet volledig in het correct afhandelen van deze incidenten en deze leidraad zorgt voor de nodige aanvullingen.

De doelgroep bestaat uit alle betrokkenen die bij een incident met gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dat zijn niet alleen de hulpverleningsdiensten zoals de politie, brandweer en medische hulpverleners, maar ook diegene die een bijzondere spelen bij gevaarlijke stoffen, zoals de Rijksverkeersinspectie, de vervoerder en de industrie.

HOOFDSTUK 2

Incidentmanagement

1. Inleiding

In het voorjaar van 1999 is er door de gezamenlijke diensten een reader uitgegeven met de titel 'Incidentmanagement bij verkeersongevallen op auto(snel)wegen'.

In deze reader wordt op duidelijke wijze verwoord hoe het een en ander in zijn werk gaat bij ongevallen op auto(snel)wegen. De rollen van de diverse hulpverleningsdiensten en andere betrokkenen worden uiteengezet en er wordt duidelijk gemaakt wat de taken van de afzonderlijke diensten zijn.

In dit hoofdstuk wordt de inhoud van deze reader kort herhaald om in de leidraad een helder beeld te houden en om de gebruikte terminologie nog eens onder de loep te nemen. Tevens worden enkele nieuwe feiten en inzichten vermeld. Daarnaast wordt alvast een voorzet genomen op hoofdstuk 3, door aan te geven wat de verschillen zijn bij ongevallen met gevaarlijke stoffen.

2. Incidentmanagement

Incidentmanagement wordt gedefinieerd als: 'het geheel van maatregelen die tot doel hebben de rijbaan zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden voor het verkeer vrij te maken. Een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van de belangen van mogelijke slachtoffers en de beheersing van de ontstane schade.'

Incidentmanagement is nader omschreven in de Beleidsregels Incident Management Rijkswaterstaat, als uitvloeisel van de Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken. Daarin wordt de wegbeheerder de mogelijkheid gegeven tot het geven van opdracht tot alle soorten bergingen. Overeenkomsten tussen Rijkswaterstaat, de Stichting Incidentmanagement Nederland (IMN), het Verbond van Verzekeraars, brancheorganisaties in het wegtransport (EVO, KVV, TLN) en de politiekorpsen, hebben het mogelijk gemaakt dat incidentmanagement vanaf 1 april 2000 operationeel is in geheel Nederland voor personenauto's en vrachtauto's.

De ervaringen met incidentmanagement gedurende afgelopen jaren hebben laten zien dat de meeste (tijd)winst gehaald is uit de betere samenwerking tussen de verschillende diensten die bij een incident betrokken zijn. Het begrip van elkaars werkzaamheden en belangen heeft het aantal en de aard van conflicten doen veranderen. Het aantal conflicten is duidelijk afgenomen en de aard is nagenoeg niet meer toe te wijzen aan conflicterende belangen, maar zijn meer van praktische aard.

In de eerste opzet van incidentmanagement zijn gevaarlijke stoffen wel genoemd maar niet volledig uitgewerkt. Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn er echter nog enkele andere partijen betrokken. Het is daarom van belang dat ook deze andere partijen bij het fenomeen van incidentmanagement betrokken worden.

3. De fasen van het hulpverleningsproces

Het hulpverleningsproces wordt voor incidenten op auto(snel)wegen in vier fasen verdeeld:

- de waarschuwingsfase
de tijd tussen incident en waarschuwing van de hulpverleningsdiensten
- de aanrijfase
de tijd tussen waarschuwing en ter plaatse komen
- de actiefase
de tijd voor directe hulpverlening en onderzoek ter plaats
- de normalisatiefase
de tijd na acute hulpverlening tot aan herstel van de normale situatie

Het belang van incidentmanagement op auto(snel)wegen ligt op tijd. De bovenstaande indeling is daarom vooral gebaseerd op chronologie.

Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen zal de eerst genoemde fase niet anders zijn dan bij andere ongevallen. Wellicht dat geavanceerde technieken zoals GPS in de nabije toekomst zelfs voor een kortere waarschuwingsfase kan zorgen. Sommige transporteurs staan in contact met hun voertuigen en worden ogenblikkelijk geïnformeerd als er iets ongewoon met het voertuig zou gebeuren. Met GPS is de transporteur dan ook direct op de hoogte van de exacte locatie van het voertuig.

De tweede fase kan lange dueren bij ongevallen met gevaarlijke stoffen, omdat daarvoor speciale eenheden gealarmeerd moeten worden die normaal gesproken een langere opkomsttijd hebben dan de 'normale' eenheden.

De actiefase is bij alle incidenten zeer variabel en is ook bij ongevallen met gevaarlijke stoffen een fase die vrij snel afgehandeld kan zijn, maar die ook zeer veel tijd in beslag kan nemen.

Voor de normalisatiefase is de verwachting dat die bij ongevallen met gevaarlijke stoffen lang zal duren. Zeker als er product is weggelekt en daarbij milieuschade zou kunnen veroorzaken, zal de normalisatiefase er een van lange duur.

4. Typering van incidenten

In de eerder genoemde reader worden enkele incidenten getypeerd. (bijlage 1) In deze typering worden ongevallen met gevaarlijke stoffen al genoemd. Bij de toelichting staat vermeld dat bij ongevallen met gevaarlijke stoffen, naast de brandweer, ook de milieudienst en de Rijksverkeersinspectie (RVI) gealarmeerd moeten worden. In hoofdstuk 3 zal er nader op dit onderwerp ingegaan worden.

5. Samenwerking op plaats incident

Zoals al eerder verteld zijn de direct betrokkenen bij het huidige incidentmanagement er van overtuigd dat de grote winst van het incidentmanagement ligt in de veel betere samenwerking op het plaats incident.

Voor een conflictloze samenwerking is het van groot belang om precies te weten wat de taakverdeling is van de verschillende hulpverleningsdiensten. In bijlage 2 is een schema geplaatst waarin de taakverdeling op hoofdlijnen is weergegeven. Deze bijlage is overgenomen uit de reader en is aangevuld met enkele andere diensten die een belangrijke rol spelen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen.

De samenwerking op plaats incident kent een aantal aspecten:

- communicatie en informatie
- bepalen van prioriteiten bij optreden
- indeling van plaats incident.

Deze aspecten worden volledig beschreven in de reader en zijn hier volledig opgenomen als bijlage 3.

Het derde aspect is echter bij een ongeval met gevaarlijke stoffen iets anders van aard. Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen zal in eerste instantie een gebiedsindeling plaats vinden aan de hand van de procedure ongeval/strijding gevaarlijke stoffen van de brandweer. Deze zal in het derde hoofdstuk uitgebreid aan bod komen. Na stabilisatie van het vrijkomen van een gevaarlijke stof zal de brandweer het terrein vrijgeven. Het incident kan dan vervolgens afgehandeld worden onder gebruikmaking van de indeling zoals omschreven in bijlage 3.



VERVALLEN

HOOFDSTUK 3

Optreden op snelwegen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen

1. Inleiding

Op auto(snel)wegen komt het regelmatig voor dat bij incidenten voertuigen met gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren zijn vaak herkenbaar aan het oranje bord (waarop in code aangegeven staat welke stof vervoerd wordt), maar het komt ook regelmatig voor dat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet duidelijk is aangegeven! Het is daarom voor alle hulpverleningsdiensten het beste om voorzichtig te werk te gaan.

De brandweer zal bij dergelijke incidenten altijd een leidende rol vervullen. De brandweer heeft de benodigde kennis om ongevallen met gevaarlijke stoffen veilig tot een goed einde te brengen. De overige hulpverleners kunnen vanzelfsprekend altijd gebruik maken van deze deskundigheid en moeten voor het uitvoeren van activiteiten overleg voeren met de brandweer. Daarmee wordt de veiligheid van hulpverleners en omstanders gegarandeerd.

Bij de ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen zijn ter plaatse verschillende gebieden te onderscheiden die aangeven waar gevaren aanwezig (kunnen) zijn, voertuigen worden opgesteld en werkzaamheden worden uitgevoerd. In afbeelding 3.1 wordt een overzicht gegeven van de gebiedsindeling die de brandweer bij ongevallen met gevaarlijke stoffen gebruikt.

De gevarezone (of met gevaargebied) is het gebied waarbinnen gevaarlijke stoffen zich verspreiden, mogelijk (gezondheids)schade aangericht wordt of de effecten van een explosie te verwachten zijn. De gevarezone wordt beïnvloed door de wind en de windrichting: de gassen of stofdeeltjes die in de lucht komen, worden immers door de wind meegevoerd. Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen moeten alle hulpverleners/diensten daarom goed letten op de windrichting, zodat zij bij hun werkzaamheden niet in gevaargebied terechtkomen.

De grens van de gevarezone wordt gevormd door de lijn waar de meetapparatuur van de brandweer in alarm gaat.

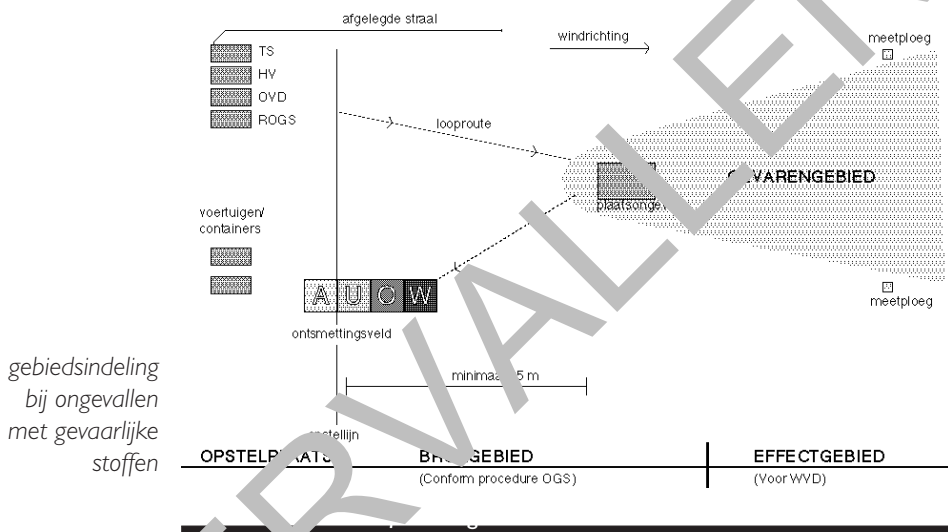
De gevarezone is bij aankomst zelden bekend. Om deze reden gelden de volgende in acht te nemen veiligheidsafstanden tussen het ongeval en de opstelplaats van brandweerpersoneel en -materieel, die worden berekend vanaf de zichtbare grens van het ongeval.

- In eerste instantie ten minste 100 meter bovenwinds, omdat in die gevallen meestal nog niet bekend is welke stoffen er bij het incident betrokken zijn en de ongevalsituatie vaak onoverzichtelijk is. Vanaf deze voorlopige opstelplaats kan dan een eerste snelle verkenning worden uitgevoerd, onder meer om te bepalen of nadering tot ten minste 25 meter mogelijk en verantwoord is.

De afstand van 100 meter wordt ook aangehouden als er stoffen bij windstilte in de lucht komen.

- Ten minste 25 meter bovenwinds als het enige gevaar is dat er brandbare, giftige of radioactieve gassen, nevels of stofdeeltjes in de lucht komen en door de wind worden meegevoerd.
- Ten minste 500 meter bovenwinds bij een dreigende explosie van ontplofbare stoffen of reservoirs met gas.

De genoemde afstanden gelden natuurlijk niet alleen voor de brandweer, maar zeker ook voor de andere hulpverleningsdiensten (die bovendien niet van beschermende middelen en kleding zoals adembescherming en speciale pakken zijn voorzien)!



Naast de reguliere hulpverleningsdiensten die altijd bij incidenten op auto(snel)wegen aanwezig zijn, zoals politie, brandweer, medische hulpverlening en wegbeheerder, zullen er bij incidenten waar gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn ook andere hulpverleningsdiensten noodzakelijk zijn. Verder zal de prioriteitstelling binnen de taakverdeling bij de reguliere hulpverleningsdiensten een andere zijn.

In dit hoofdstuk worden alle betrokkenen bij een incident met gevaarlijke stoffen genoemd en zal voor elke dienst een toelichting worden gegeven op de taakstelling. Er wordt daarbij van uitgegaan dat de inhoud van de reader 'Incidentmanagement bij verkeersongevallen op auto(snel)wegen' redelijk bekend is. Bij de verschillende diensten wordt slechts een samenvatting gegeven van de inhoud van de reader en wordt er meer specifiek aandacht besteed aan de aspecten bij ongevallen met gevaarlijke stoffen.

2. De meldkamer

De rol van de meldkamer zal in eerste instantie niet veel verschillen met de taak die de meldkamer heeft bij een incident zonder gevaarlijke stoffen. De belangrijkste taken van de meldkamer(s) zijn:

- ontvangst van de melding
- interpretatie van de melding

De meeste meldkamers gebruiken voor het aannemen van de melding een uitvraagprotocol. Hiermee wordt gegarandeerd dat er geen aspecten van een incident over het hoofd worden gezien. Hierbij zal ook de vraag gesteld moeten worden of er sprake is van gevaarlijke stoffen. Mochten er gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn, dan liggen er voor de afzonderlijke hulpverleningsdiensten aparte taken klaar. Deze worden in de volgende paragrafen besproken.

- Alarmeringsvoorstel

De interpretatie van de melding leidt tot een bepaald alarmeringsvoorstel. Bij de betrokkenheid van gevaarlijke stoffen zal de prioriteit van het bericht verhoogd worden. Tegenwoordig wordt bij het opstellen van een alarmeringsvoorstel steeds vaker gebruik gemaakt van computers. Daardoor worden de uitrukvoorstellen steeds beter omdat de computer sneller verbanden kan leggen tussen de bij het uitvragen verkregen informatie. Helaas is dit echter nog vrij beperkt. Zo wordt er nog geen verband gelegd tussen bijvoorbeeld een CN-nummer (stofidentificatie volgens vervoerswetgeving) en een uitrukvoorstel, maar bepaald in dit voorbeeld alleen de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen het specifieke uitrukvoorstel.

- Alarmering

Na vaststelling van het uitrukvoorstel kunnen de benodigde eenheden gealarmeerd worden. Hierbij is het van belang dat als de eerste melding bij een mono-disciplinaire meldkamer (bijvoorbeeld politie) binnenkomt, dat deze er zorg voor draagt dat ook de andere diensten van het voorval op de hoogte worden gebracht. Bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen zal dit nadrukkelijk gemeld moeten worden aan de andere disciplines.

- Communicatie

Gedurende de rest van het incident is de belangrijkste rol van de meldkamer het onderhouden van de communicatie met de diverse diensten. De meldkamer draagt zorg voor de gehele berichtgeving. Hierbij is het van belang dat de op de plaats incident gemaakte afspraken goed binnen en buiten de eigen diensten gecommuniceerd worden. De meldkamer kan daarnaast gebruikt worden voor de alarmering van overige diensten.

Een bijzondere meldkamer bij incidentmanagement is de centrale meldkamer vrachtwagenongevallen (CMV). Deze meldkamer is gevestigd bij de verzekeraarhulpdienst te Apeldoorn. Zij worden ingeschakeld voor het inschakelen van vrachtwagendeskundigen en specifieke bergers.

3. De politie

De politie vervult veelal een centrale rol bij de afhandeling van een incident. Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen ligt die centrale rol echter meer bij de brandweer, zeker tijdens de actiefase. Toch blijven de taken voor de politie onaangetast, al zal de aanpak bij incidenten met gevaarlijke stoffen duidelijk verschillen met de aanpak bij normale incidenten.

De eerste wijziging in aanpak is het afzetten van het incident. Bij normale incidenten wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde werkcirkels. Deze zijn echter ongeschikt bij de aanpak van een incident met gevaarlijke stoffen. De beste aanpak voor de politie is een aanpak die ook door de brandweer gebruikt wordt. In de al eerder genoemde reader wordt deze methode kort uit de doeken gedaan. In het kort komt het erop neer dat een incident op de volgende manier benaderd moet worden:

- ALTIJD bovenwinds benaderen
- zonder beschermende kleding een afstand houden van minimaal 100 meter.

De tweede wijziging is de zorg voor eventuele slachtoffers. Hierbij moet met zeker zijn dat de slachtoffers niet in contact zijn geweest met de gevaarlijke stof. De eigen veiligheid moet altijd op de eerste plaats komen. Het kan voorkomen dat de eigenschappen van de gevaarlijke stof dusdanig zijn dat een onbeschermde politiefunctionaris ook zelf snel slachtoffer kan worden. Door het daarmee wegvallen van een hulpverlener zal dit de afhandeling van het incident alleen maar vertragen.

Mocht bij aankomst van de politie, die meestal als eerste op de plaats van het incident zal zijn, blijken dat er gevaarlijke stoffen bij het incident betrokken zijn (te herkennen aan de oranje bordes en/of de etiketten), dan zal daarvan direct melding gemaakt moeten worden naar de meldkamer, die op haar beurt voor de verdere communicatie zal zorgen. Vanzelfsprekend zal de eerste aankomende politie na constatering ook conform de procedure bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen moeten handelen.

Voor de politie is het belangrijk om te weten dat het sporenonderzoek bij ongevallen met gevaarlijke stoffen bij vervoer is voorbehouden aan de Rijksverkeersinspectie.

4. De medische hulpverlening

Bij gevaarlijke stoffen kan de medische hulpverlener niet alleen te maken krijgen met 'normale' verkeersongevallenletsels, maar ook met personen die blootgesteld zijn aan gevaarlijke stoffen.

Net zoals voor de politie geldt voor de medische hulpverleners dat zij niet de beschikking hebben over beschermende kleding. Zij zullen moeten wachten totdat de brandweer het slachtoffer uit het gevareng gebied heeft gehaald. Eventueel kan de brandweer zorg dragen voor ontsmetting van het slachtoffer, zodat de medische hulpverleners zonder extra bescherming aan het werk kunnen.

In samenwerking met de meldkamer kunnen de medische hulpverleners meer informatie krijgen over eventueel beschikbare behandelprotocollen. Voor sommige gevaarlijke stoffen zijn deze protocollen beschikbaar. Tevens kan er contact gezocht worden met het Nationaal Vergiftigingen Informatie Centrum (NVIC) in Utrecht. Daarnaast zijn er in sommige regio's operationele afspraken gemaakt met medische milieukundigen die speciaal zijn opgeleid tot het geven van advies over maatregelen voor de volksgezondheid op korte en langere termijn.

Voor het ambulancepersoneel is een protocol opgesteld voor het omgaan met besmette slachtoffers in een ambulance. In principe wordt er geen besmet slachtoffer in een ambulance meegenomen. Mocht het de toestand van het slachtoffer echter zo ernstig zijn dat er niet gewacht kan worden op ontsmetting ter plaatse, dan kan het slachtoffer naar het ziekenhuis vervoerd worden. Het ziekenhuis wordt daarbij direct op de hoogte gebracht van de status van het slachtoffer en de betrokken stoffen). Sommige ambulances hebben de beschikking over een vluchtmasker. Dit is echter niet voldoende om te gebruiken in een gevaarlijk gebied. Een vluchtmasker is alleen maar geschikt om te gebruiken om te vluchten als de medische hulpverlener onverhoopt in het gevaarlijke gebied terecht zou zijn gekomen.

5. De brandweer

De brandweer heeft een centrale rol in de bestrijding van een incident met gevaarlijke stoffen. Zij heeft de meeste kennis op dat gebied, beschikt over beschermende kleding en heeft de beschikking over speciale gereedschappen om bij voorbeeld een lekkage provisorisch te dichten. Daarnaast zal in veel gevallen de brandweer enkele preparatieve maatregelen genomen hebben om bij ongevallen met gevaarlijke zo adequaat mogelijk te kunnen reageren. De mate van preparatie hangt voor een groot deel af van de in de betreffende regio aanwezige risico's. Een inventarisatie van de vervoerstromen met gevaarlijke stoffen met hierop gebaseerde grondslag. Voorbeelden van preparatieve maatregelen zijn onder andere:

- een logistiek draaiboek met daarin gegevens over transportmogelijkheden, pomp- en overpompmogelijkheden, overpakmethoden enzovoort
 - afspraken met het lokaal bestuur over eventueel te nemen maatregelen
 - beschikbare consistentieregelingen binnen en buiten de brandweer.
- Verder zal de brandweer aan andere partijen de nodige adviezen en/of richtlijnen geven voor een veilige aanwezigheid en uitvoering van de werkzaamheden.

Als bekend wordt dat er gevaarlijke stoffen betrokken zijn bij een incident, zal de brandweer onmiddellijk een regionaal officier ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen (ROGS) naar het incident sturen. Deze ROGS is extra boven op de bezetting die naar een normaal incident gestuurd wordt. Hij functioneert dan als adviseur voor de Officier van dienst (OvD). Momenteel is er binnen de brandweer een ontwikkeling in gang gezet naar een adviseur gevaarlijke stoffen (AGS). Deze AGS is een expert op het gebied van ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen.

De centrale rol blijft bij de brandweer liggen zolang er nog sprake is van een onveilig gebied. Na stabilisatie ligt deze rol weer bij de wegbeheerder. De brandweer zal vanzelfsprekend aanwezig blijven om indien nodig assistentie te verlenen. Hiermee wordt niet bedoeld dat de brandweer ingezet kan worden om reinigingstaken uit te voeren. De taken van de brandweer blijven beperkt tot spoedeisende werkzaamheden die gevaar op kunnen leveren voor mens, dier en/of milieu.

6. De wegbeheerder

De wegbeheerder moet zorg dragen voor een veilig en doelmatig gebruik van de weg. Met andere woorden de wegbeheerder moet zorgen voor een veilige, vloeiende en efficiënte verkeersafwikkeling. De wegbeheerder voor de auto(snel)wegen in Nederland is Rijkswaterstaat (RWS).

De wegbeheerder heeft in Nederland een zeer centrale rol bij het afhandelen van incidenten op de auto(snel)wegen. Beslissingen die bij voorbeeld genomen moeten worden over de wijze van aanpak zullen altijd via de wegbeheerder genomen moeten worden. Gezien de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder is de wegbeheerder die hier een beslissende bevoegdheid in heeft.

De wegbeheerder is de schakel tussen de hulpverleningsdiensten en de bevolking als het gaat om informatie over het wegennet. De wegbeheerder draagt ook zorg voor een zo snel mogelijk herstel van de weg, of van het milieu.

Vooraf het milieu is bij ongevallen met gevaarlijke stoffen een belangrijke factor. Vooral omdat schade aan het milieu voor maximaal 75 miljoen gulden (ruim 34 miljoen Euro) te vorderen is van de vervoerder (volgens de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen).

De wegbeheerder heeft bij ongevallen met vrachtauto's, bij toepassing van de CMV-regeling, de beschikking over de zogenaamde vrachtautodeskundige. Dit is een onafhankelijke deskundige die in opdracht van de wegbeheerder adviseert rondom de berging. Hij onderzoekt de toedracht, stelt de schade vast en rapporteert zijn bevindingen. Hij heeft echter geen oordeel over het incident. De vrachtautodeskundige heeft een volmacht van de verzekeraars om zo efficiënt te adviseren op de plaats van het incident. Zeker bij complexere incidenten en die waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn is de vrachtautodeskundige een bekwame partner voor de officier van de brandweer, alsmede de ingeschakelde berger.

De wegbeheerder zal ook een stimulerende rol spelen bij een eventuele evaluatie van een incident. Zoals bij het huidige incidentmanagement is de mogelijkheid geschapen voor evaluatie. Hier wordt het incident door alle betrokkenen nog eens onder de loep genomen om te bezien of er in de toekomst verbeteringen mogelijk zijn.

7. De Rijksverkeersinspectie (RVI)

Een belangrijke speler bij ongevallen op (auto)snelwegen met gevaarlijke stoffen is de Rijksverkeersinspectie (RVI). De inspecteurs van de RVI hebben op grond van de WVGs een opsporing- en toezichthoudende taak. Op grond van deze taak geldt in het bijzonder dat het nemen van monsters en het openen van verpakkingen uitsluitend is voorbehouden aan de inspecteurs van de RVI. Bij incidenten met gevaarlijke stoffen is het dan ook noodzakelijk dat inspecteurs in een vroeg stadium hierbij aanwezig zijn.

Een goede communicatie is hier van eminent belang. In de eerste plaats zal het gaan om de communicatie tussen de RVI en de brandweer, waarbij natuurlijk ook overleg moet worden gevoerd met de politie en andere hulpdiensten (zoals ambulances en takeldiensten). Feitelijk begint de communicatie al bij de eerste melding. Bij een incident met gevaarlijke stoffen is, moet een melding hiervan ook terstond worden gedaan aan het VIC (tel. 070-3052444). Hiermee wordt dan tevens invulling gegeven aan de wettelijke verplichting om ongevallen (ook voorvallen) te melden ingevolge artikel 47 en 48 van de WVGs. Aan de hand van deze melding zal in overleg met de RVI de dienstdoende inspecteur(s) zich moeten voegen naar de plaats van het incident, alwaar een beroep kan worden gedaan op de deskundigheid van de betrokken RVI-er. Indien mogelijk in samenspraak met de chauffeur, zal ter plaatse ook een registratieformulier moeten worden ingevuld door de RVI. Ook hiermee wordt voldaan aan voornoemde meldplicht.

Het zal in ieder geval duidelijk zijn dat bij een incident met gevaarlijke stoffen ook de RVI deel uit moet maken van het CTPI (zie voor uitleg bijlage 3).

Een belangrijke rol voor de Rijksverkeersinspectie is het sporenonderzoek. In verband met het risico van de aanwezigheid van de gevaarlijke stoffen zal de RVI pas monsters kunnen nemen als zij daarvoor voldoende uitgerust en opgeleid zijn of als de brandweer het incident vrij geeft voor betreding zonder extra persoonlijke bescherming. Voor de brandweer is hier van sprekend van groot belang dat zij daar waar mogelijk met de nodige voorzichtigheid optreedt om sporen zoveel mogelijk in tact te houden. Een goede communicatie is hier cruciaal.

8. De vervoerder

De vervoerder dient zo snel mogelijk na het ongeval de RVI op de hoogte te stellen (artikel 47 WVGs). Of dit de meest ideale en snelste weg is om de RVI te bereiken is niet duidelijk. Wellicht dat het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) hier een rol in kan spelen.

Zoals in de inleiding al beschreven, kan de vervoerder aansprakelijk worden gesteld voor de milieuschade door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aangezien deze aansprakelijkheid kan oplopen tot vele miljoenen guldens, zal het duidelijk zijn dat de vervoerder ook snel op de hoogte wil zijn van het incident en wellicht ook ter plaatse polshoogte wil komen nemen. Beslissingen die door de hulpverleners genomen kunnen worden, kunnen namelijk ook grote financiële gevolgen hebben voor de vervoerder.

9. De chemische industrie

Van huis uit is de chemische industrie nauw betrokken bij de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen. Vele chemische bedrijven in Nederland hebben het Responsible Care programma ondertekend, wat inhoudt dat zij haar prestaties op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu voortdurend wil verbeteren en daarover zal communiceren. In dit kader heeft de Europese Chemische Industrie het ICE-programma opgezet, een programma om ongevallen met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te voorkomen en gegeven een ongeval hulp te verlenen als daarom wordt gevraagd. Hieruit blijkt dat de chemische industrie zich verantwoordelijk voelt voor haar producten en de effecten van die producten. Het laat een producent zeker niet ongemeoid als er een incident gebeurt met een van haar producten.

Over het algemeen hebben de Nederlandse chemische bedrijven, onder de vlag van de Vereniging voor de Nederlandse Chemische Industrie (VNCI), hun verantwoordelijk voldoende geregeld. De brandweer kent kanalen die gebruikt mogen worden bij incidenten en indien nodig zijn er bedrijven die deskundigheid ter plaatse kunnen en willen sturen. De industrie kent ook onderlinge afspraken. Bij voorbeeld als er een incident plaatsvindt met een product van producent X, terwijl dat vlak in de buurt is van producent Y, dan is Y bereid om hulp te verlenen voor X. De chemische bedrijven hebben hier al voorbereidende afspraken over gemaakt. Voor bijvoorbeeld het product chloor heeft de industrie zelfs de beschikking over mensen en materieel voor ongevalbestrijding ter plaatse.

10. CMV/CMV-Berger

Het Centraal Meldpunt Vrachtafberging vervult tijdens een ongeval met een of meerdere vrachtauto's op de snelweg een belangrijke rol in de versnelde afhandeling. Verschillende taken die het CMV uitvoert zijn:

- het inschakelen van een geschikte berger en een vrachtautodeskundige of –expert
- het coördineren van alles en het informeren van betrokken partijen
- het aanleggen van een dossier voor het natraject.

Een CMV-berger wordt door het CMV ingeschakeld en fungeert, samen met de vrachtautodeskundige –expert, als adviserend/uitvoerend naar het plaatselijk commando.

11. Overige diensten

Bij transportongevallen met gevaarlijke stoffen zijn meestal meer instanties betrokken dan degene die hierboven al benoemd zijn. Te denken valt aan bergingsbedrijven, andere overheidsdiensten (b.v. waterkwaliteitbeheerder) en anderen.

In veel gevallen is er een relatie tussen een van de aanwezige kerndiensten (brandweer, politie, geneeskundige dienst en rijkswaterstaat) en de andere instantie. Het is hierbij van belang dat deze instantie onder de vlag blijft opereren van de kerndienst. Dat houdt de processen op de plaats van het incident zo helder mogelijk.

HOOFDSTUK 4

Slotbeschouwing

Op 21 februari 2000 heeft er op het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding een werkcongres plaatsgevonden. De deelnemers aan het congres staan vermeld in bijlage 4.

Tijdens dit werkcongres zijn, na een aantal inleidingen, de in de vorige hoofdstukken beschreven aspecten besproken. Diverse nieuwe standpunten zijn ter tafel gekomen en hebben de volgende conclusies mogelijk gemaakt.

De belangrijkste conclusie betreft de rol van de brandweer bij incidenten op autosnelwegen. De brandweer heeft, tenzij de burgemeester anders besluit, in principe de operationele leiding bij een incident waarbij sprake is van een gecoördineerde inzet en heeft daardoor een blijvende verantwoordelijkheid. Bij minder bedreigende situaties, zoals die beschreven staan in de reader 'Incidentmanagement bij verkeersongevallen op auto(snel)wegen', speelt de brandweer een minder prominente rol. De feitelijke operationele aansturing ligt bij dergelijke incidenten vaak bij de vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat. Worden de incidenten echter complexer, waarbij sprake is van reddingen en/of gevaarlijke stoffen, dan ligt er voor de brandweer een veel centralere rol weggelegd. De brandweer is bij inzetten waarbij meerdere hulpverleningsdiensten betrokken zijn verantwoordelijk voor de coördinatie.

Dat veroorzaakt niet noodzakelijk een verandering in de aanpak van de incidenten op autosnelwegen. Het werkcongres is van mening dat een efficiënte aanpak het snelst bereikt kan worden als de aanpak bij complexe incidenten zoveel mogelijk aansluit bij de 'dagelijkse aanpak'. Voor de complexere incidenten zal de bestaande procedure als uitgangspunt gebruikt worden, met als toevoeging dat bij aankomst van een brandweerofficier de coördinatie van het incident, op zijn of haar aangeven, naar deze overgaat. Het mag duidelijk zijn dat het hier alleen over de coördinatie gaat. De afzonderlijke diensten blijven vanzelfsprekend verantwoordelijk voor hun eigen deeltaken.

Een andere conclusie die getrokken kon worden is dat een van de grootste winstpunten van het incidentmanagement de communicatie betrof. Door het consequent toepassen van de procedure werd het tijdens incidenten een betere afstemming bereikt tussen de aanwezige diensten. De op deze manier behaalde tijdwinst heeft direct een positief effect op de oplossing van de vertraging. Hierbij moet uiteraard gewaakt worden voor een immer groeiend CTPI. Zoals al vermeld zijn er bij een ongeval met gevaarlijke stoffen meer diensten betrokken dan bij een 'normaal' incident. Het congres is van mening dat het CTPI in ieder geval moet bestaan uit de kerndiensten, aangevuld met deskundigen van nadere diensten en/of bedrijven. Het is hierbij van groot belang dat voorkomen wordt dat het CTPI kan uitgroeien tot een te grote groep. Gezien de kerndiensten en de maximaal te verwachten anderen kan het CTPI nooit groter worden dan 9-10 personen.

Met het beperkt houden van het aantal deelnemers van het CTPI blijft het grote winstpunt van het fenomeen incidentmanagement, de betere communicatie, ook bij ongevallen met gevaarlijke stoffen gehandhaafd. Wil dit winstpunt effectief blijven, dan zal er ook in de preparatieve zin aandacht aan besteed moeten worden bij voorbeeld in de vorm van oefeningen.

Concluderend kan gesteld worden dat het huidige incidentmanagement een goede basis vormt voor de bestrijding van ongevallen op auto(snel)wegen. Bij ongevallen waar gevaarlijke stoffen betrokken zijn, krijgt de brandweer een prominenter rol, maar die rol is een voortzetting van de door het incidentmanagement gevormde structuur. Daarnaast dienen de afzonderlijke diensten door een passende risico-inventarisatie voorbereid te zijn op de reële scenario's met gevaarlijke stoffen. Bij deze preparatieve activiteiten is het natuurlijk raadzaam om in 'CTPI-structuur' overleg te hebben.

VERVALLEN

BIJLAGE 1

Incidenten op auto(snel)wegen

	politie	brandweer	ambulance	wegbeheerder	berger	pechhulpverleningsdiensten/ ANWB	milieudienst
Personenauto's							
Voertuig met pech op vluchtstrook	(x)			(x ²)	(x)	x	
Uitsluitend materiële schade, voertuig kan op eigen kracht rit voortzetten	x	(x ¹)		(x ²)		(x)	
Uitsluitend materiële schade, berging voertuig noodzakelijk	x	(x ¹)		(x ²)	x		
Incident met brand (geen gewonden)	x	x		x			
Incident met gewonden/beknelling en/of brand	x	x	x ²		x		
Afgevalen lading	x	(x)		x			
Vrachtauto's							
Vrachtauto met pech op vluchtstrook	(x ²)	(x ¹)		(x ²)	(x)	x	
Uitsluitend materiële schade, vrachtauto en overige betrokken voertuigen kunnen op eigen kracht rit voortzetten	x	(x ²)		(x ²)		x	
Uitsluitend materiële schade, berging vrachtauto noodzakelijk	x	(x ¹)		x	x		(x ¹)
Uitsluitend materiële schade, lekkage van vloeistoffen (lekkende vaten, tankauto)	x	x	(x ¹)	x	x		x
Vrachtauto-incident met gewonden/beknelling en/of brand	x	x	x ²	x	x		
Afgevalen lading	x	(x)		x		(x)	
Overige incidenten							
Bermbbrand	x	x					
Hoogtemeldingen (te hoge voertuigen incl. lading, bijv. bij tunnels)	x			x			
Onwel worden	x		x				
Overig	vast te stellen afhankelijk van kenmerken incident						

- (x) = Inzet afhankelijk van specifieke situatie.
- 1 = Indien er sprake is van lekkage van olie of koelvloeistof op het wegdek, moeten de wegbeheerder of de brandweer gealarmeerd worden.
- 2 = Indien de voertuigen ten tijde van de botsing een snelheid hadden > 80 km/u, is er veelal sprake van ernstige verwondingen - de inzet van een mobiel medisch team kan dan gewenst zijn.
- 3 = Indien een vrachtauto een gevaarlijke lading vervoert, moet bij een incident altijd de brandweer gewaarschuwd worden.
- 4 = Indien er sprake is van weglekken/vrijkomen van gevaarlijke lading, zullen altijd de brandweer en de milieudienst worden ingeschakeld; daarnaast zal ook de Rijksverkeersinspectie (RVI) worden ingeschakeld en staat een ambulance standby. Indien er sprake is van een gekantelde vrachtauto zal de brandweer worden gealarmeerd.
- 5 = Inzet van wegbeheerder is noodzakelijk als er sprake is van schade aan weg of wegmeubilair en indien er sprake is van stremming van de gehele of een deel van de rijbaan.
- 6 = Inzet van politie en wegbeheerder is gewenst als de verkeersveiligheid gevaar loopt.

BIJLAGE 2

Uitvoering in hoofdlijnen

	brand- weer	politie	ambu- lance	wegbe- heer- der
1. Alarmeer zo nodig overige diensten/organisaties.	*	*	*	*
2. Verken plaats incident./Verkrijg overzicht en zet eigen eenheden in.	*	*	*	*
3. Neem plaats in het CTPI.	*	*	*	*
4. Bevrijd slachtoffers./Blus branden.	x	*	x	
5. Verleen geneeskundige hulp en voer slachtoffers af.	*	*	x	
6. Verricht juridisch onderzoek.		x		
7. Zorg voor verkeersafwikkeling en -begeleiding.		x		*
8. Beperk de emissie van gevaarlijke en milieuverontreinigende stoffen.	x			
9. Geef voorlichting.	*	x	*	*
10. Geef verkeersinformatie.		x		*
11. Voer voertuigen af (verging) en houd ze eventueel in bewaring.		*		*
12. Verricht schoonmaak-/herstelwerkzaamheden aan weg en wegmeubilair.	*			x
13. Zorg voor debruying, evaluatie en nazorg.	*	*	*	*
14. Verkeer blokkeren naar opvang locaties elders (voor verdere afwikkeling).		x		
15. Verzorg hulpverleners (drink/voeding) voor ten minste de eerste acht uren.	*	*	*	*
16. Alarmeer deskundigen en/of wettelijk aangewezen instanties/hulpdiensten voor de uitvoering van bovenstaande taken.	*	*	*	*

taken bij uitvoering

(ontleend aan: rapport Incidentmanagement op auto(snel)-wegen, CCRB)

In voorgaande afbeelding worden de taken van brandweer, politie, ambulancedienst en de wegbeheerder nog eens in schema gezet. De diensten die de (wettelijke) taken van organisaties coördineren zijn in het schema met een 'x' gemarkeerd. Wanneer er sprake is van een gemeenschappelijke/gedeelde verantwoordelijkheid, wordt dit in het schema gemarkeerd met een '*'.

De in dit schema toegekende taken zijn gebaseerd op de primaire verantwoordelijkheid van de hulpverlenende dienst. In de praktijk kan het wenselijk zijn dat bepaalde taken worden gedelegeerd. Bijvoorbeeld: de wegbeheerder delegeert de taak 'inroepen berger' naar de politie. Daarnaast is het natuurlijk mogelijk dat per gebied/regio afzonderlijke afspraken tussen hulpverlenende instanties worden gemaakt over rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden tijdens het hulpverleningsproces bij een incident.

VERVALLEN

BIJLAGE 3

Samenwerking op plaats incident

1. Inleiding

Onderstaande tekst is nagenoeg integraal overgenomen uit de publicatie 'Incidentmanagement bij verkeersongevallen op auto(snel)wegen'

2. Communicatie en informatie

Een goede samenwerking tussen de parate diensten is van groot belang. Als iedereen weet wat er verwacht wordt en daar naar handelt, wordt een basis gecreegd voor efficiënt en effectief handelen op plaats incident. Om die reden is het belangrijk dat de leidinggevendens tijdens de afhandeling van een incident goed overleggen. Coördinatie op de plaats van het incident is, in welke vorm dan ook, noodzakelijk.

Op de eerste plaats is het een goede zaak om vooraf werkspraken tussen de diensten te maken.

Een voorbeeld van zo'n werkspraak is om in het geval van een incident waarbij meer dan één voertuig betrokken is, de voertuigen en/of cluster van voertuigen (volgens een afgesproken code) te nummeren. Dit vergemakkelijkt de communicatie tussen de diensten, zowel tijdens de werkzaamheden als de afloop van het incident.

Een ander voorbeeld is het dragen van speciaal gekleurde verkeersvesten door de leidinggevendens van de parate diensten ter plaatse. Door het dragen van deze (opvallend gekleurde (groene), gemerkte) vesten zijn de leidinggevendens herkenbaar voor de andere hulpverleningsdiensten. Op deze manier ontstaat op plaats incident ook een duidelijk herkenbaar coördinatieteam.



motorkapoverleg

Coördinatie is op plaats incident altijd nodig. Bij ongevallen waarbij meer dan één hulpverleningsdienst betrokken is, zal al snel sprake zijn van bilateraal overleg. Zodra het ongeval complexer wordt is de vorming van een CTPI, een duidelijk herkenbaar coördinatieteam, noodzakelijk. Dit CTPI is gericht op een zo optimaal mogelijke afstemming en collegiale samenwerking. Het CTPI kent een gedeeld leiderschap - de activiteiten worden uitgevoerd door de diensten die daarvoor verantwoordelijk zijn. De algehele coördinatie is in principe in handen van de brandweer. In het CTPI nemen bij verkeersongevallen op auto(snel)wegen in principe de brandweer, de politie, de ambulancedienst en de wegbeheerder plaats. De overige diensten worden door het CTPI aangestuurd. Te veel partners in het CTPI zouden ervoor zorgen dat één van ander niet meer functioneert.

De leden van het CTPI moeten:

- het hulpverleningsproces coördineren
- hun eigen organisatie aansturen
- op de hoogte zijn van geldende procedures, codes en dergelijke
- de samenwerking tussen de bij de hulpverleningsoperatie betrokken diensten bevorderen
- informatie met betrekking tot het incident uitwisselen
- afspraken maken over de verbindingen
- afspraken maken over de verzorging
- afspraken maken over de voorlichting
- afspraken maken over de verkeersafwijking
- ondersteunende organisaties zoals berg- en reddingsdiensten, pechhulpverleningsdiensten/ANW, aan de gang aansturen
- duidelijk herkenbaar zijn door een fagekleed (signaalgroen) vest met de letter C en daaronder de tak van dienst.

Het CTPI blijft operationeel totdat het incident is afgewerkt. Bij een groot incident moet in het CTPI besloten worden of het rampenplan in werking moet treden (opschaling). Bij opschaling gaat het CTPI over in een CORT (Commando ongevals-/rampterrein).

3. Prioriteiten bij het optreden

Tijdens het optreden bij incidenten op auto(snel)wegen gelden in het algemeen de volgende prioriteiten:

1. veiligheid op de plaats incident
2. snelle inschakeling van de hulpvraag (en opschaling)
3. stabilisatie van het incident
4. verlenen van medische hulp en bevrijden van het slachtoffer
5. starten van onderzoek naar oorzaak en beoordelen van de schuldvraag
6. vrijmaken van (een deel van) de weg.

De dilemma's waar de hulpverleningsdiensten bij hun werkzaamheden mee te maken hebben, zijn zorgvuldigheid en snelheid. De activiteiten moeten zo zorgvuldig mogelijk uitgevoerd worden. Dit is in het belang van de eigen veiligheid van de hulpverleners, de slachtoffers, het sporenonderzoek, enzovoorts. Om de vervoersstromen zo kort

mogelijk te blokkeren is het echter ook noodzakelijk zo snel mogelijk te werken. Als het kan zullen de diverse hulpverleningsactiviteiten parallel uitgevoerd worden, bijvoorbeeld het schoonmaken van de rijbaan en de berging van het voertuig.

4. Indeling van plaats incident

Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen is onderstaande indeling pas van toepassing nadat het risico van de gevaarlijke stoffen is beheerst. Als de gevaarlijke stoffen het incident nog bepalen, dan geldt de indeling van afbeelding 3.1.

Op de plaats van het incident wordt door de hulpverleningsdiensten een werkplek gedefinieerd: in principe twee werkcirkels. Deze werkcirkels hebben als doel:

- de werkzaamheden beter en overzichtelijker te laten verlopen
- werkruimte te creëren.

De werkcirkels moeten op de nodige afstand rond het incident lopen, zodat er voldoende werkruimte ontstaat. Een vaak gebruikte verdeling is de volgende:

- de eerste werkcirkel loopt met een straal van 5 meter rond het incident
- de tweede werkcirkel loopt met een straal van 10 meter rond het incident.

Ook andere afstanden zijn mogelijk, als het uitgangspunt maar voldoende ruimte is. Daarnaast kan bij het vaststellen van de werkruimte rekening gehouden worden met de wens om (beperkte) doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld door één strook open te houden voor het verkeer. Zo'n actie dient vanzelfsprekend wel afgestemd te worden in het CTM.

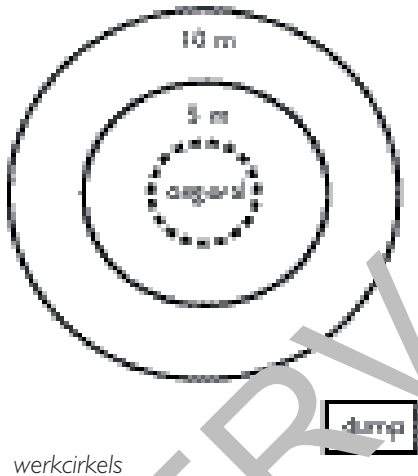
Aankankelijk gebruikte de brandweer de methode van de werkcirkels bij incidenten met beknelde slachtoffers en/of slachtoffers met ernstig letsel. De methode is echter ook toepasbaar bij eenvoudiger ongevallen, en door de overige hulpverleningsdiensten. Overigens hoeven de werkcirkels niet noodzakelijk de vorm van een cirkel te hebben. Wanneer het bijvoorbeeld gaat om een incident waarbij aan twee kanten gewerkt wordt, kunnen 'werkvierkanten' gemakkelijk zijn. Het systeem van werkcirkels hoeft dus niet altijd letterlijk te worden gebruikt. Het belangrijkste is dat er rust en organisatie op plaats incident heerst.

Binnen de eerste werkcirkel werken alleen die hulpverleners die daadwerkelijk bij de redding betrokken zijn. Het uitgangspunt hierbij is: zes hulpverleners van de brandweer en twee hulpverleners van de ambulancedienst. (Indien er meerdere slachtoffers zijn, kan het wettelijk zijn 2 x 2 hulpverleners van de ambulancedienst binnen de eerste werkcirkel te hebben.) Binnen de eerste werkcirkel wordt snel opgeruimd, waardoor een schone werkplek ontstaat.

In de tweede cirkel liggen alle hulpmiddelen en het gereedschap aangesloten klaar. Het in te zetten gereedschap wordt vanaf de '5-meterlijn' gehaald en na gebruik weer naar de lijn teruggebracht. Dit geldt ook voor de te gebruiken hulpmiddelen. Hierdoor ontstaat een opgeruimd werkveld; hulpverleners struikelen niet over losliggende materialen en gereedschappen.

Alle, niet voor de redding noodzakelijke overige hulpverleners staan buiten de '10-metercirkel'. Deze cirkel kan met rood-wit lint worden aangegeven. Buiten de werkcirkels wordt een bewaarplaats (door de brandweer vaak 'dump' genoemd) gemaakt, waar alle materialen afkomstig van het wrak naartoe gebracht moeten worden.

Voor de politie is de bewaarplaats een belangrijke plaats. Vanaf deze positie kan een goed overzicht van het incident en de sporen van het incident worden verkregen. Alle persoonlijke bezittingen van het slachtoffer worden aan de politie op de bewaarplaats afgegeven. Door deze werkwijze ontstaat een volledig beeld van het incident. Voorwaarde is wel, dat één politiehulpverlener vanaf het begin in de bewaarplaats plaatsneemt. Hierdoor wordt de afwikkeling van het incident overzichtelijk. (Het spreekt voor zich dat de politie in verband met het sporenonderzoek ook toegang heeft tot het wrak en bij het ongeval betrokken voorwerpen en personen.)



werkcirkels

De opstelplaatsen van de hulpverleningsvoertuigen (en van een eventuele helikopter) worden bepaald door de plaats van het incident, de aanwezige slachtoffers, het benodigde materieel, de ligging van de sporen en de werkzaamheden van de hulpverleningsdiensten. De voertuigen moeten zo opgesteld worden, dat aan- en afvoer altijd mogelijk blijft. Brandweervoertuigen staan vaak in de zogenaamde fend-off-positie. Deze voertuigopstelling biedt de hulpverleners extra bescherming tijdens het werk.

BIJLAGE 4

Deelnemers werkcongres 21 februari 2000

Brandweer Arnhem

R. Smit

Brandweer Rotterdam

ing M.J. van de Watering

Hanselman Groep

J.P. Fros

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie

ir A.M.M. van Leest

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, projectbureau Incidentmanagement

D.H.H. Heyse

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterkeringssinspectie

H.C. van der Stokker

G.A.M. Schipper

Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding

ing P.J.A. Tolsma

Politie, Korps landelijke politiediensten

M. v.d. Scheer

Vereniging Nederlands Chemische Industrie

ing Dr. Schuddebeurs

Verzekeringsschade dienst

B. J.M. Kamphuis



VERVALLEN