

Handreiking voor eerste vijftien minuten na incident

Snelle beeldvorming en informatie-uitwisseling

Kortgeleden heeft het IFV een handreiking opgesteld voor globaal het eerste kwartier na een incident met gevaarlijke stoffen op de weg. In die eerste fase zijn er nog geen specialisten gevaarlijke stoffen ter plekke. Dan is het voor hulpverleners niet duidelijk welke informatie ze waar moeten verzamelen en welke vervolgacties er ingezet moeten worden. In deze acute fase draait het om een snel en adequaat beeld van het incident.

Nils Rosmuller

Hulpverleners die als eerste bij incidenten op de weg met gevaarlijke stoffen aankomen, zijn veelal geen deskundigen op het gebied van gevaarlijke stoffen. Zij waren 'gewoon' in de buurt. De specialisten komen namelijk later, omdat zij van verder moeten komen. Maar juist voor die eerst aankomenden bij dit soort incidenten is het essentieel een adequaat eerste beeld van het incident op te bouwen. Essentieel voor de eigen veiligheid, de veiligheid van medeweggebruikers, de omgevingsveiligheid en het milieu. Maar ook essentieel om de verdere bestrijding van het incident een 'vliegende' start te geven. De specialisten, die dus later komen, hebben zo hun eigen procedures en materieel. Maar juist voor de eerste tien à vijftien minuten van het incident zijn er – met uitzondering van het in contact treden met het Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (LLOGS) – nauwelijks tot geen handvatten beschikbaar die aangeven:

- ▶ welke informatie van het incident met gevaarlijke stoffen van belang is om te verzamelen, en
- ▶ waar die informatie verkregen kan worden.

De hulpverleners zijn dus op zichzelf en hun algemene kennis aangewezen.

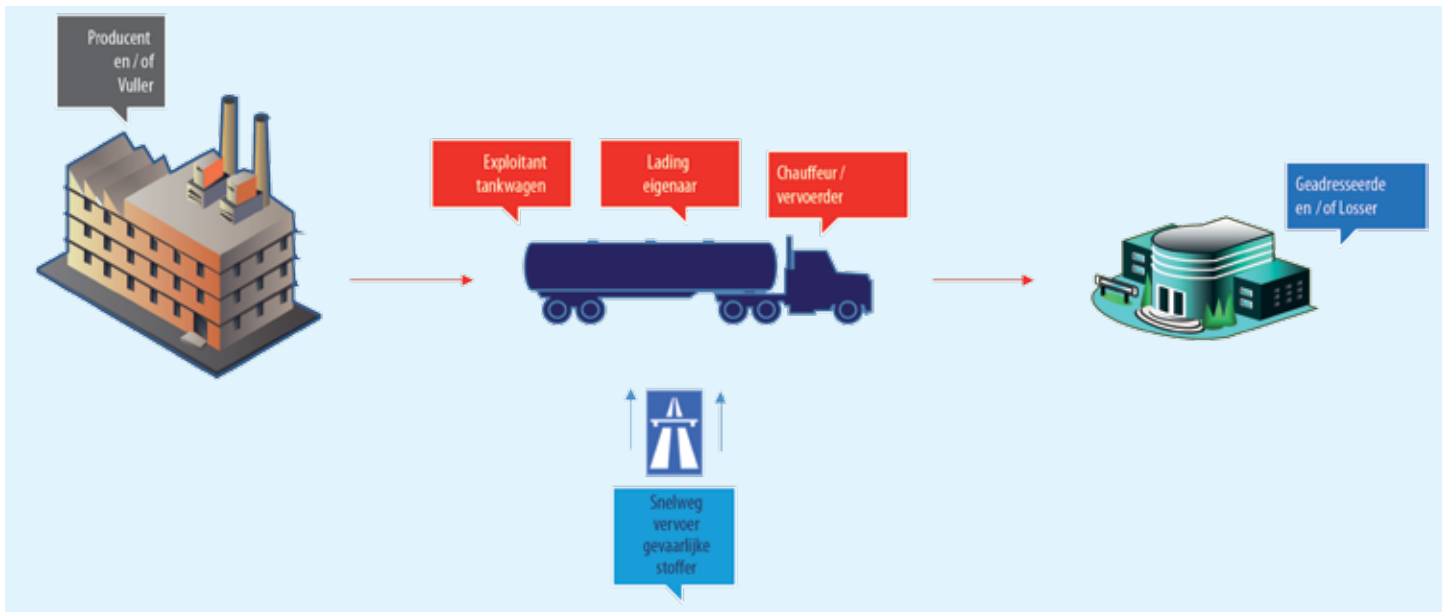
Praktische handvatten

Daarom heeft het Instituut Fysieke Veiligheid met stakeholders uit de transportbranche, veiligheidsregio's, handhaving en infraproviders een handreiking opge-

steld. Deze *Handreiking incidentbestrijding gevaarlijke stoffen* op de weg biedt praktische handvatten voor het incidentmanagement van gevaarlijke stoffen in de eerste tien à vijftien minuten van een dergelijk incident. De handreiking kan ter voorbereiding op ongevallen met gevaarlijke stoffen bestudeerd worden, teneinde de bestrijding ervan veilig en efficiënt te laten verlopen. Als men in de voorbereiding zich deze kennis eigen maakt, wordt bevorderd dat incidenten met gevaarlijke stoffen op (auto)wegen op een snelle en verantwoorde wijze afgerond kunnen worden in de repressieve fase (tijdens het bestrijden van het incident). Ook zijn er voor de handreiking enkele schema's opgesteld die als kaartje meegenomen kunnen worden bij de eerste uitruk van hulpverleners. De bestaande regelingen op dit terrein, bijvoorbeeld de *Handreiking ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen*, bieden maar deels soelaas op dit gebied. Een actuele, multidisciplinaire en praktijkgerichte handreiking voor de informatievergaring en -uitwisseling in de eerste acute fase, is er nog niet.

Het doel van de handreiking is om informatie te verschaffen:

- ▶ die bijdraagt aan de beeldvorming van incidenten met gevaarlijke stoffen;
- ▶ over de benodigde informatie in de meest acute fase van de incidentbestrijding – ten behoeve van de besluitvorming;



Figuur 1: Logistieke keten van transport van gevaarlijke stoffen

- ▶ over de partijen waar die informatie kan worden verkregen;
- ▶ over de partijen met wie de informatie kan worden uitgewisseld.

De doelgroep bestaat uit alle betrokkenen (publieke en private hulpverleners) die bij de bestrijding van een incident met gevaarlijke stoffen betrokken zijn in de meest acute fase (dus de eerste vijftien minuten van de repressieve fase). Naast de hulpverleningsdiensten en Rijkswaterstaat zijn dat onder andere ook de vervoerder(s) en de industrie. De handreiking dient hierbij primair als hulpmiddel bij een goede voorbereiding (opleiden, trainen en oefenen).

De handreiking is opgebouwd uit drie onderdelen, te weten:

- ▶ een schets van de logistieke keten van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de partijen die hierin een rol spelen;
- ▶ een zestal incidentscenario's die ter illustratie kunnen dienen bij de voorbereiding op incidenten met gevaarlijke stoffen;
- ▶ enkele schema's die aangeven waar in de meest acute fase van een incident welke informatie relevant is en waar deze vandaan kan worden gehaald.

Logistieke keten

De afgelopen jaren heeft zich in de transportsector een steeds verdergaande taakspecialisatie voorgedaan. Waar 'vroeger' sprake was van een verlader (eigenaar van de lading), een transporteur en een afnemer, is tegenwoordig een scala aan partijen door de logistieke keten heen betrokken bij het transport van gevaarlijke stoffen. Figuur 1 schetst deze logistieke keten, waarbij de kern nog altijd wel gevormd wordt door de verlader, vervoerder en afnemer.

Deze schematische weergave maakt enerzijds duidelijk dat in het transport van gevaarlijke stoffen diverse activiteiten plaatsvinden waarbij incidenten kunnen optreden. Bijvoorbeeld: laden, lossen en op de weg rijden. Anderzijds maakt dit schema direct duidelijk bij welke partijen – in het geval van een incident – mogelijk informatie te verkrijgen valt over de stof en de gevaren ervan:

- ▶ producent/afzender: de organisatie die de gevaarlijke stof heeft geproduceerd en wil laten transporteren;
- ▶ eventueel de vuller: de organisatie die het vullen van de tankwagen uitvoert;
- ▶ vervoerder: de partij die opdracht heeft gekregen het vervoer uit te voeren;
- ▶ chauffeur: de partij die de gevaarlijke stof vervoert (kan ook een zelfstandige ondernemer zijn);
- ▶ geadresseerde/ontvanger: de instantie die de gevaarlijke stof in ontvangst neemt;
- ▶ eventueel de lossen: die instantie die de gevaarlijke stof uit de tankwagen haalt en overslaat in een opslag bij de afnemer.

Informatievergaring

Welke gevaarlijke stof ook betrokken is bij een incident, het is cruciaal snel te achterhalen *welke* gevaarlijke stof het precies betreft. Dit vanwege de veiligheid van hulpverleners en zodat adequate proportionele maatregelen worden genomen. Om exact de gevaarlijke stof te bepalen zijn er verschillende stappen/mogelijkheden voor de eerst aankomende hulpverlener. Figuur 2 schetst de stappen om de specifieke gevaarlijke stof te achterhalen, in welke fase deze informatie wordt verstrekt, door welke functionaris en aan wie. Deze stappen zijn in feite een opeenvolging van verschillende mogelijkheden: als de eerste mogelijkheid de gewenste informatie niet verschaft, kan de tweede mogelijkheid geprobeerd worden, en er is ook nog een derde alternatief. Als eerste kan de chauffeur de informatie aanleveren aan de eerst aankomende ter plekke, die het vervolgens inbrengt in

het motorkapoverleg (zie hieronder). Als dit onmogelijk is, dan kan de hulpverlener via de oranje borden (Kemlerborden) de gevaarlijke stof en de bijbehorende gevaren achterhalen. Als ook dat niet mogelijk is, dan kan het door middel van het opschrift op de tankwagen of via het kenteken door de politie achterhaald worden. Mocht ook dit niet mogelijk zijn, dan ontbreekt de informatie over de specifieke gevaarlijke stof en zal de bevelvoerder brandweer een conservatieve afstand bepalen waarbinnen het onveilig is. Vanaf die afstand zal het incident dan verder verkend worden. Het zou ook nog kunnen zijn dat er geen gevaarlijke stof in het geding is.

Motorkapoverleg

De acute fase van de incidentbestrijding wordt ook wel 'motorkapoverleg' genoemd. Hierbij zijn de personen/hulpverleners betrokken die op dat moment al aanwezig zijn. Er is nog geen Commando Plaats Incident (CoPI) met een Officier van Dienst-Brandweer (OvD-B), noch zijn er specialisten aanwezig. In deze fase onderscheiden we drie detailniveaus (fasen) van informatieverzameling ten behoeve van de bestrijding van een wegincident met gevaarlijke stoffen:

1 Risico-inschatting (eerste paar minuten na aankomst nabij incidentlocatie)

De eerste fase/het eerste detailniveau is de informatieverzameling gericht op het inschatten van de risico's, en

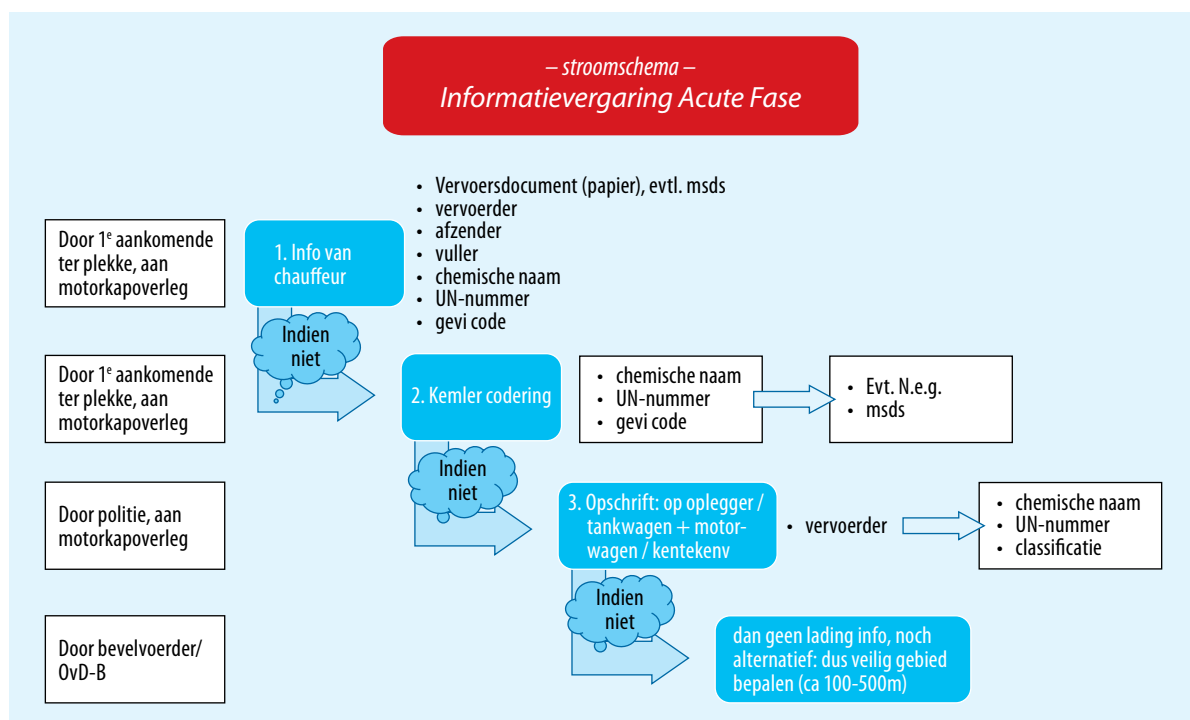
het bepalen van het (on)veilig gebied en de eventuele milieuschade. De in deze fase benodigde informatie komt in essentie neer op:

- a stof-informatie: GEVI-code;
- b type vervoer (tankwagen of stukgoed);
- c schadebeeld aan voertuig (lekkage, brand, slachtoffers);
- d omgeving (bebouwd, onbebouwd, bluswater aanwezig).

Het zijn de eerst aankomende hulpverleners die deze informatie trachten te verwerven. Op basis hiervan kan de bevelvoerder ter plekke een eerste inschatting maken van de risico's voor mens en milieu, eventueel met hulp van het LLOGS. Hij kan een indicatie afgeven voor veilig/onveilig gebied in zones van bijvoorbeeld ongeveer dertig meter, honderd meter en vijfhonderd meter van de bron. Hierbij kan hij gebruikmaken van bestaande bronnen met handelingsperspectieven, zoals het ERIC-kaartenboek, de ADR-app of de schriftelijke instructies (verplicht aanwezig op ieder voertuig met Kemlerbord). In deze bronnen staat per klasse vermeld wat er moet gebeuren in geval van nood.

2 Stabiliseren en escalatie voorkomen (circa eerste vijf à tien minuten na aankomst)

De tweede fase/het tweede detailniveau is gericht op informatieverzameling om besluiten te kunnen nemen voor het stabiliseren van het incident en om escalatie te



Figuur 2: Stappenplan om te achterhalen welke gevaarlijke stof bij een incident betrokken is.

N.e.g.= niet elders genoemd.

MsdS = materials safety data sheet = veiligheidsinformatieblad

voorkomen. Hiertoe kan de hulpverlener informatie ophalen bij de bedrijfsdeskundige/veiligheidsadviseur van het bedrijf rechtstreeks of via het LIOGS (contactgegevens staan uiteraard in de handreiking). Deze partijen zullen onder meer vragen naar:

- e Welk type voertuig betreft het?
- f Waar vindt de eventuele lekkage exact plaats, lekt er veel/weinig, welke waarde geeft de drukmeter aan?
- g Wat is de exacte positie van het voertuig?
- h Is het voertuig vol/leeg, (on)gereinigd?

Deze informatie kan gebruikt worden door bedrijfsdeskundige en/of LIOGS in hun advies aan de bevelvoerder. De bevelvoerder kan vervolgens dit advies meewegen in zijn besluit over de inzet tactiek ten behoeve van de stabilisatie en de wijze waarop verdere escalatie kan worden voorkomen. Ook zal hij nu de afstand van het onveilig gebied in (her)overweging kunnen nemen.

3 Voorbereiding bestrijding (circa eerste vijftien minuten na aankomst)

De derde fase/het derde detailniveau is gericht op informatieverzameling ter voorbereiding op het bestrijden van de gevolgen. Dit derde detailniveau gebruikt hetzelfde type gegevens als het eerste en tweede detailniveau, maar het derde niveau kan verder verfijnd worden, omdat er meer tijd beschikbaar is dan in de eerdere fasen:

- a stof info: GEVI-code;
- b type vervoer (tankwagen of stukgoed);
- c schadebeeld aan voertuig (lekkage, brand, slachtoffers);
- d omgeving (bebouwd, onbebouwd, bluswater aanwezig);
- e type voertuig;
- f waar de eventuele lekkage exact plaatsvindt, of er veel/weinig lekt, welke waarde de drukmeter geeft;
- g exacte positie van het voertuig;
- h of het voertuig vol/leeg, (on)gereinigd is.

Ook met deze informatie kan de bedrijfsdeskundige/het LIOGS gevoed worden bij de vraag om advies. De bevelvoerder kan vervolgens dit advies meewegen in zijn voorbereiding van en overwegingen over de bestrijdingstactiek. Hij kan het ook ter beschikking stellen aan de Ovd-B en aan de wegbeheerder, ten behoeve van de latere berging. Ook zal hij hiermee de afstand van het onveilig gebied in (her)overweging kunnen nemen.

Zoals gezegd beperken bovengenoemde fasen binnen de meeste acute fase van de incidentbestrijding zich tot het motorkapoverleg: het overleg tussen de partijen in




Kemlerbord van 'tot vloeistof verdicht gas'.

Boven: gevaarsidentificatienummer (GEVI-nummer),
onder: = United Nations-nummer (UN-nummer)

de eerste vijftien minuten na aankomst ter plekke. Na verloop van tijd zullen meerdere functionarissen van de hulpdiensten in beeld komen, bijvoorbeeld de adviseur Gevaarlijke Stoffen, Ovd-B, geneeskundig adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS), Ovd-RWS en private partijen (bedrijfsbrandweer en specialisten). Hun kennis en expertise wordt gekanaliseerd in het CoPI-overleg, dat volgt op het motorkapoverleg. Vervolgens gaan – na de verkenning en de eerste inzet van de hulpdiensten – de CoPI-partners en veelal de wegbeheerder (Rijkswaterstaat voor autosnelwegen) CoPI-informatie uitwisselen. Hierbij wordt de daadwerkelijke incidentbestrijdingsstrategie uitgedacht en wordt daartoe besloten. Meestal gebeurt dit door de Ovd met advies van de AGS. Ook dit is een cruciale fase voor de bestrijding van het incident, maar deze wordt hier niet nader uitgewerkt: elke dienst heeft dan namelijk zijn eigen procedures en werkprotocollen beschikbaar.

Wanneer het incident bestreden is en gevaren zijn geweken ('sein veilig'), kan het zijn dat de ongevalslocatie verder geruimd wordt. Omdat er dan geen sprake meer is van acute dreiging, vallen deze werkzaamheden onder de reguliere Arbeidsomstandighedenwet (de bestrijding zelf van het incident valt onder de Wet veiligheidsregio's). Onder regie van de wegbeheerder kan een bergingsplan worden opgesteld. De eerdergenoemde partijen zullen expliciet moeten bespreken wat bedoeld wordt met 'gevaren zijn geweken'/'sein veilig' en moeten afstemmen wat men over en weer nog van elkaar verwacht. Eventueel wordt de leiding formeel overgedragen van de hulpdiensten aan de wegbeheerder.

Implementatie

De kern van de ontwikkelde handreiking staat; deze berust op een snelle en adequate informatie-uitwisseling. De volgende stap is de vervolmaking en vervolgens implementatie ervan. Zodat we ook in de praktijk komen tot veilige, snelle en efficiënte afhandeling van wegverkeersongevallen met gevaarlijke stoffen. Hierover zijn de partijen die met elkaar gewerkt hebben aan de handreiking in gesprek. Zodra de handreiking beschikbaar is, wordt dat (ook) bekendgemaakt via www.gevaarlijkelading.nl. 

Nils Rosmuller is lector
Transportveiligheid bij
het IFV en TNO.