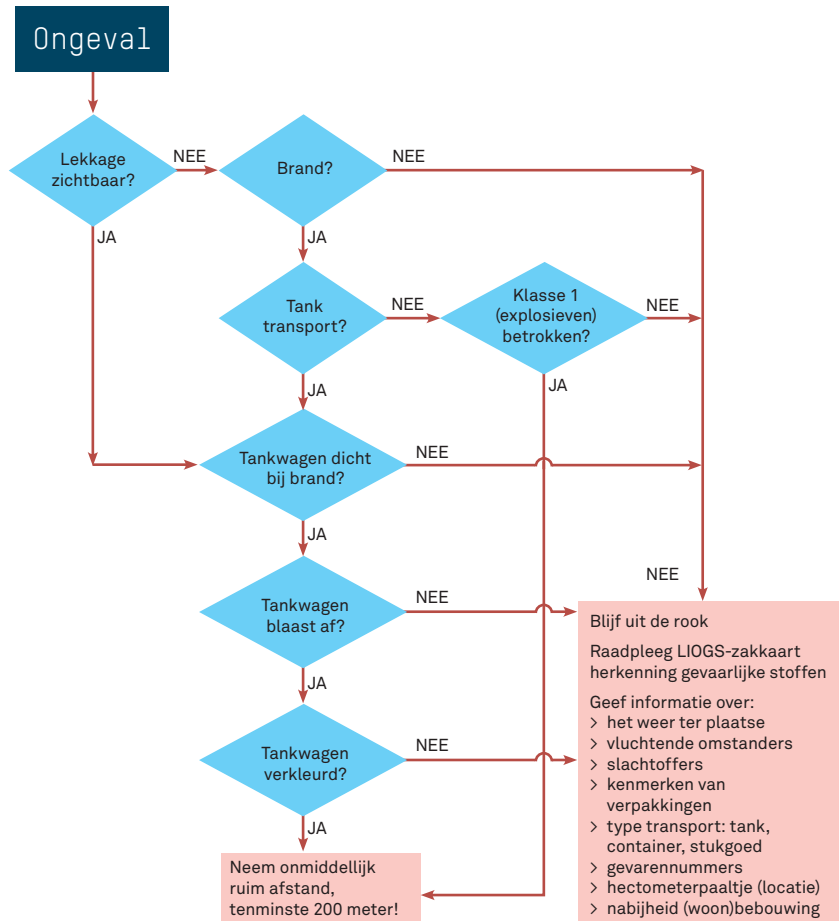


Incidentmanagement verkeersongevallen met gevaarlijke stoffen



Afloopschema eerst aankomende hulpverlener bij een incident met gevaarlijke stoffen

Zodra er meer leidinggevende functionarissen van hulpdiensten ter plaatse zijn, zoals de OVD-B, de GAGS en de OVD-RWS, zal een CoPI-overleg plaatsvinden. In dit CoPI-overleg zal de verdere aanpak van het incident besproken worden. Wanneer het incident bestreden is en de gevaren zijn geweken ('incident meester' of 'sein veilig'), wordt de incidentlocatie verder opgeruimd en gaat de nazorgfase in.

Deze factsheet is gebaseerd op de *Handreiking Incidentmanagement bij verkeersongevallen met gevaarlijke stoffen. Informatievergaring en -uitwisseling in de eerste 15 minuten.* (IFV, augustus 2016). Deze handreiking is te downloaden op bit.ly/2g39Mz6

Voor het dossier Transportveiligheid zie www.ifv.nl/kennisplein/transportveiligheid

Instituut Fysieke Veiligheid, november 2016.



Verkeersongevallen kunnen leiden tot ernstige stagnatie van het toch al zwaar belaste Nederlandse wegennet. Vanwege de complexiteit en de tijdrovende afwikkeling van verkeersongevallen is het Incidentmanagement (IM) ontwikkeld. IM heeft als doel de doorstroming van het wegennet zo snel mogelijk weer op gang te brengen na een verkeersongeval.

In Nederland wordt jaarlijks ongeveer 15 miljoen ton aan gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd. Dit betreft een breed scala aan stoffen (meestal in vloeibare of gasvormige toestand) die bij vrijkomen gevaar voor mens, dier en/of milieu kunnen opleveren, bijvoorbeeld doordat ze brandbaar, toxisch of bijtend zijn. Een verkeersongeval waarbij dergelijke stoffen betrokken zijn, vragen om aanvullende veiligheidsmaatregelen, middelen en expertise. Goede informatie-uitwisseling tussen betrokken partners is hier van groot belang.

Betrokkenen

Het scala aan betrokken partners is groot en grofweg te onderscheiden in:

1. de logistieke keten (onder meer de producent, de vervoerder, de eigenaar van de lading en de geadresseerde)
2. de hulpverlenende partijen (onder meer brandweer, ambulancedienst, politie, Rijkswaterstaat, Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (LIOGS), Centraal Meldpunt Vrachtautoberging en de VHD-alarmdienst).

Acties

Hoewel er een grote diversiteit bestaat aan mogelijke ongevallen met gevaarlijke stoffen op het Nederlandse wegennet, zijn er toch een achttal acties te noemen die in ieder geval moeten worden uitgevoerd door de eerst aankomende eenheden van de hulpverlenende partijen.

1. Zoek een veilige locatie (bovenwinds, de wind in de rug).
2. Blijf bovenwinds, zodat u zelf niet in de giftige en/of ontvlambare dampen staat en voertuigen niet de ontstekingsbron kunnen vormen van een eventueel brandbaar gas of brandbare dampwolk.
3. Vermijd zo veel mogelijk contact met de gevaarlijke stoffen (zowel vloeistofplassen als zichtbare dampen).
4. Maak een gevaarschatting, met name voor de eigen veiligheid.
5. Betreed de gevarezone niet en zet deze af.

6. Kies bij een onoverzichtelijke situatie en bij nog onbekende stoffen een voorlopige opstelplaats van ten minste 200 meter bovenwinds van de grens van het ongeval om de veiligheid te borgen en werkruimte te creëren. Nadere bepaling van deze afstand kan plaatsvinden na verkenning door de brandweer.
7. Verzamel informatie om een beeld te vormen van het incident. Geef uw waarnemingen (zien, horen, ruiken) door aan de meldkamer.
8. Maak indien mogelijk opnames van het incident en van de omgeving.

Bij alle acties geldt dat te allen tijde onnodige risico's moeten worden vermeden.

Informatie

Ongeacht welke gevaarlijke stof betrokken is bij een incident, is het snel achterhalen van de aard van de gevaarlijke stof cruciaal om de veiligheid van hulpverleners te borgen en om adequate proportionele maatregelen te kunnen nemen. Primair dient de betrokken gevaarlijke stof met de bijbehorende gevaarsaspecten bepaald te worden. Deze informatie kan verkregen worden van:

- > de chauffeur van het betrokken voertuig
- > de oranje borden (Kemler-borden) op het voertuig en het gevaaretiket op het voertuig of op de verpakkingen.

Mochten deze opties niet het gewenste resultaat opleveren, dan kan er nog informatie achterhaald worden via het opschrift op de container of (door de politie) via het kenteken van het voertuig.

Wanneer bekend is **welke stof** het betreft, wat de **wijze van vervoer** is (bulk of stukgoed) en wat het **beeld van de situatie** is (schade, letsel, file, omgeving, weerbeeld/meteo etc.), kan begonnen worden met het verzamelen van meer specifieke informatie (tweede detailniveau) over het **type voertuig**, de **positie** van het voertuig, de **belading** van het voertuig en de **aard en de locatie van de lekkage**. Op basis van deze informatie kan het LIOGS, de adviseur gevaarlijke stoffen of de bedrijfsdeskundige een advies aan de bevelvoerder van de brandweer geven over de inzetactiek.

In de eerste minuten na aankomst van hulpdiensten is het cruciaal om te bepalen of er mogelijk explosiegevaar is. Na de fase van verkenning en informatie verzamelen zal er een overleg tussen de hulpverleners ter plaatse plaatsvinden (het 'motorkapoverleg').