

incident management

Het rood- blauwe boekje

Politie



Brandweer



Ambulance



Wegbeheer



Berging



Colofon

Incident Management is een blijvend groeiproces. Alleen met uw praktijkervaring en ideeën kunnen we het IM-proces verder optimaliseren. Daarom zijn aanvullingen en suggesties van harte welkom. U kunt deze via het contactformulier op de website www.incidentmanagement.nl kenbaar maken. Via deze website wordt u op de hoogte gehouden van de laatste ontwikkelingen.

Verkeerscentrum Nederland
Incident Management
Papendorpseweg 101
3528 BJ Utrecht
Postbus 3268
3502 GG Utrecht
Telefoon 088 – 797 36 50
www.incidentmanagement.nl

ISBN 90-369-1912-6

Januari 2021

Dit boekje is te downloaden van de website www.incidentmanagement.nl.

Verkeerscentrum Nederland -en degenen die aan deze uitgave hebben meegewerkt- hebben de in deze uitgave opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van kennis en techniek. Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend. Het Rijk sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze uitgave hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die uit het gebruik van de hierin opgenomen gegevens mocht voortvloeien.

Research, vormgeving en realisatie:
Programmabureau Incident Management & Sweco Nederland B.V.

Afkortingen

BPS:	Beschrijvende Plaatsaanduiding Systematiek.
CMV:	Centraal Meldpunt Vrachtautoberging.
COPI:	Commando Plaats Incident.
DRIP:	Dynamisch Route Informatie Paneel.
IM:	Incident Management.
imV3:	deskundige op het gebied van Vrachtauto, Vracht en Verontreiniging.
LCM:	Landelijke Centraal Meldpunt.
MKA:	Meldkamer Ambulance.
MTM:	Motorway Traffic Management (verkeerssignaleringsysteem).
OC:	Operationeel Centrum Politie.
OTO:	Opleiden, Trainen en Oefenen.
OvD:	Officier van Dienst. -B (Brandweer), -G (Geneeskundig), -P (Politie), -RWS (Rijkswaterstaat).
REVI:	Richtlijn Eerste Veiligheidsmaatregelen bij Verkeersincidenten.
RVC:	Regionale Verkeerscentrale.
SIMN:	Stichting Incident Management Nederland.
STIMVA:	Stichting Incident Management Vrachtauto's.
VOA:	Verkeersongevallenanalyse.
VRI:	Verkeersregelinstallatie.
WIS:	Weginspecteur. WVL: Wegverkeersleider.

Het doel van het boekje

Incident management: een introductie

Eind jaren negentig is gestart met het reguliere Incident Management (IM) op het Nederlandse hoofdwegennet. Met Incident Management wordt bedoeld het geheel aan maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk voor het verkeer vrij te maken nadat een incident heeft plaatsgevonden. Daarbij rekening houdend met de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers en de beheersing van de ontstane schade.

Het onderwerp IM werd in 2008 belegd bij het Programmabureau Incident Management (Rijkswaterstaat) met als doel IM te blijven professionaliseren samen met de ketenpartners. De Stichting Incident Management Nederland (SIMN), de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA), het IM-Beraad en het Landelijk Platform IM werden opgericht. Deze diensten maken en onderhouden de afspraken tussen wegbeheerders, bergingsbedrijven en verzekeraarshulpdiensten. IM wordt in de regel alleen ingezet op IM-wegen. Oorspronkelijk waren dat alleen rijkswegen, maar inmiddels behoren hier ook de aangewezen provinciale en gemeentelijke wegen toe. Het actuele IM netwerk is terug te vinden op de website van SIMN.

In de praktijk is IM de samenwerking tussen politie, brandweer, ambulancezorg, wegbeheerder, bergers, ANWB en Koninklijke Marechaussee voor de veilige en efficiënte afhandeling van een incident. Prioriteiten hierbij zijn de eigen veiligheid van de IM-hulpverlener, de verkeersveiligheid, adequate hulp aan de slachtoffers, de mogelijkheid de schuldvraag vast te stellen door sporenonderzoek, de doorstroming van het verkeer en de beheersing van de schade.

Door goede afspraken tussen de diensten en betere coördinatie van de aanpak van een ongeval worden incidenten sneller afgehandeld. Dit is goed voor zowel de slachtoffers als de IM-hulpverleners en de overige weggebruikers: de slachtoffers worden sneller geholpen, de IM-hulpverleners staan minder lang bloot aan gevaar en de overige weggebruikers kunnen eerder hun weg vervolgen. Bovendien zorgt het sneller afhandelen van ongevallen voor een reductie van vervolgongevallen: ongevallen in de staart van de file en kijkersongevallen op de andere rijbaan.

Meer informatie over de organisatie van Incident Management is te vinden op de website www.incidentmanagement.nl.

Wat is het rood-blauwe boekje?

Voor een goede samenwerking is het van belang dat alle betrokkenen op de hoogte zijn van elkaars taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Daar naast moet het duidelijk zijn wie welke informatie nodig heeft om zijn of haar taken goed uit te kunnen voeren, en waar die informatie te verkrijgen is. Hiertoe is het rood-blauwe boekje gepubliceerd. Dit boekje geeft inzicht in de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken diensten. Zowel de rol van de medewerkers in de meldkamers/centrales als van de medewerkers op de weg komen aan bod.

De vorige versie van het rood-blauwe boekje, waarin de taken van alle bij IM betrokken hulpdiensten worden besproken, komt uit 2004. Het boekje dat nu voor u ligt is een herziene en geactualiseerde versie daarvan.

Voor wie is het?

Het boekje is vooral geschikt voor personen die relatief nieuw zijn in het werkveld van IM. Het biedt namelijk een eerste kennismaking met alle diensten die betrokken zijn bij IM en brengt de onderlinge structuren in beeld. Ook is het interessant voor personen die om een andere reden geïnteresseerd zijn in IM, maar die niet zelf actief in de operatie van IM werkzaam zijn. Hierbij kan gedacht worden aan directie- en stafleden, interne opleiders (OTO) maar ook aan zaken als (internationale) kennisuitwisseling of werving van personeel.

Wat staat er in? Waarover wel en waarover niet?

Het boekje geeft inzicht in het werkveld van IM. Het behandelt de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle bij IM betrokken diensten. Daarnaast behandelt het de informatievoorziening en informatie uitwisseling tussen diensten gedurende de afhandeling van een incident. Het boekje voorziet niet in de beschrijving van werkprocessen, richtlijnen, veiligheidseisen en andere operationele afspraken. Hiertoe bestaan reeds andere documenten, zoals de REVI, en daarnaast hanteren de diverse diensten hun eigen protocollen. Dit boekje zal waar nodig en mogelijk verwijzen naar passages uit reeds bestaande documenten, om dubbelingen te voorkomen.

Het uiteindelijke doel van dit boekje is dus inzicht te geven in de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de verschillende diensten die bij IM betrokken zijn, zodat de diensten hun werkzaamheden zo goed mogelijk kunnen uitvoeren en de onderlinge samenwerking zo efficiënt mogelijk zal verlopen. Uiteindelijk moet dat ertoe leiden dat incidenten zo snel en veilig mogelijk kunnen worden afgehandeld.

Introductie van de IM-diensten

Welke diensten zijn betrokken bij IM?

Dit hoofdstuk is een introductie van de diensten die betrokken zijn bij IM. Het behandelt de verschillende rollen in welke de IM-diensten kunnen optreden, en wat hun taken en verantwoordelijkheden zijn.

Wat zijn de verantwoordelijkheden van de gezamenlijke IM-diensten in het algemeen?

Behalve de specifieke taken en verantwoordelijken die iedere dienst heeft, is er ook een gedeelde verantwoordelijkheid van alle IM-diensten gezamenlijk. De voornaamste is veiligheid: veiligheid voor de hulpverlener zelf, voor de betrokkenen bij het incident en voor de overige weggebruikers. Om veilig te werk te kunnen gaan, dienen hulpverleners ten alle tijde de veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, bijvoorbeeld de voorschriften die vermeld worden in de REVI.

Wat zijn hun taken en verantwoordelijkheden?

Op de volgende pagina's wordt per dienst beschreven welke taken en verantwoordelijkheden er zijn vastgelegd. Eerst de politie, waarna achtereenvolgens de brandweer, ambulance, wegbeheerder en berging ter sprake komen.

Politie



Operationeel Centrum

Het Operationeel Centrum Politie (OC) is het hart van de operatie voor de politie. Zij ontvangen de melding van een incident, voeren regie op de aansturing van eenheden en coördineren en communiceren met meldkamers/centrales van andere diensten. Bij binnenkomende meldingen is het van belang dat de centralist de juiste, benodigde informatie uitvraagt. Het OC heeft hiervoor haar eigen uitvraagprotocol. Bij een melding van een incident schakelt de centralist in het OC zo snel mogelijk met de Regionale Verkeerscentrale (RVC) om de melding door te zetten. Indien een politie-eenheid ter plaatse gaat, blijft de centralist in contact met die eenheid. Zo kan de centralist nieuwe, aanvullende informatie over het incident doorgeven aan de eenheid en omgekeerd.

Politie-eenheid ter plaatse

De politie-eenheid die ter plaatse gaat bij een incident heeft de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- mede zorgen voor de veiligheid van betrokkenen en overige weggebruikers;
- zorg voor de justitiële afwikkeling van het ongeval;
- mede zorgen voor de doorstroming van het verkeer;
- zorg voor de openbare orde;
- zorg voor het goed kunnen uitvoeren van werkzaamheden door andere hulpdiensten.

De politie kan besluiten dat een verkeersongevallenanalyse (VOA) moet worden uitgevoerd. VOA is een onderzoek naar de oorzaak en toedracht van verkeersongevallen. Het is de verantwoordelijkheid van de politie om te beoordelen of VOA nodig is en om VOA te laten uitvoeren.

Daarnaast is de politie verantwoordelijk voor het inschakelen van een schouwarts en/ of het regelen van vervoer van overleden personen.

Brandweer



Meldkamer Brandweer

De Meldkamer Brandweer krijgt meldingen binnen wanneer de inzet van een brandweereenheid nodig is. In tabel 3 (pagina 17) staat aangegeven bij welke kenmerken de brandweer wordt ingeschakeld bij een incident. De centralist beoordeelt de melding en vraagt aanvullende informatie uit, die nodig is om te beoordelen welk(e) voertuig(en) ter plaatse moet(en) gaan. De Meldkamer Brandweer heeft hiervoor haar eigen uitvraagprotocol.

Brandweereenheid ter plaatse

De brandweereenheid die ter plaatse gaat bij een incident heeft de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- het veilig geven van de incidentlocatie;
- hulp verlenen aan slachtoffers, samen met ambulancepersoneel;
- blussen van branden;
- bevrijden van slachtoffers;
- maatregelen nemen bij het vrijkomen van schadelijke stoffen.

Ambulance



Meldkamer Ambulancezorg

De Meldkamer Ambulancezorg (MKA) ontvangt meldingen van incidenten wanneer de inzet van een ambulance-eenheid nodig is. In tabel 3 staat aangegeven bij welke kenmerken de ambulance wordt ingeschakeld bij een incident. De medewerker in de meldkamer beoordeelt de melding en vraagt aanvullende informatie uit, die nodig is om te beoordelen welk(e) voertuig(en) ter plaatse moet(en) gaan en of bijvoorbeeld een Mobiel Medisch Team (MMT) moet worden ingeschakeld. De MKA heeft hiervoor haar eigen uitvraagprotocol.

Ambulance-eenheid ter plaatse

De ambulance-eenheid die ter plaatse gaat bij een incident heeft de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- aantal benodigde ambulances inschatten;
- via de MKA zo nodig meer medische hulpverlening inschakelen;
- samen met de brandweer slachtoffers bevrijden;
- medische hulp verlenen;
- slachtoffers vervoeren naar het ziekenhuis.

Wegbeheer



Verkeerscentrale

In de Regionale Verkeerscentrale (RVC)* wordt melding gemaakt van een incident. Die kan komen vanuit het OC Politie, vanuit andere IM-diensten op de weg (bijv. bergingsbedrijven), vanuit weggebruikers (via de landelijke verkeerscentrale) of door eigen medewerkers (eigen waarneming wegverkeersleider of melding door-weginspecteur). De wegverkeersleider (WVL) of tunneloperator beoordeelt welke diensten moeten worden geïnformeerd over een incidenten worden aangestuurd om ter plaatse te gaan, aan de hand van de kenmerken die staan weergegeven in tabel 3 (blz. 17). De WVL blijft in contact met de diensten die ter plaatse gaan, om hen te voorzien van nieuwe, aanvullende informatie over het incident, de verkeerssituatie rondom het incident en de aanrijroute. Daarnaast ondersteunt de WVL in het beveiligen van het incident, en het zoveel mogelijk waarborgen van de doorstroming van het verkeer, door het nemen van (dynamische)verkeersmanagementmaatregelen.

Weginspecteur/OvD

De taken en verantwoordelijkheden van de weginspecteur (WIS) die ter plaatse gaat bijeen melding van een incident, zijn vertaald naar zes werkprocessen (weergegeven op basis van prioriteitstelling):

- treffen veiligheidsmaatregelen;
- doorstroming;
- omleiden;
- bergen;
- schadeherstel/opruimen/milieuverontreiniging voorkomen;
- informeren weggebruikers.

Om deze taken en verantwoordelijkheden uit te kunnen voeren, heeft de WIS de bevoegdheid om gecontracteerde aannemers in te schakelen.

** Waar RVC geschreven staat, kan ook de verkeerscentrale van een provincie of gemeente gelezen worden.*

Berging



Landelijk Centraal Meldpunt

Het Landelijk Centraal Meldpunt (LCM) neemt meldingen aan die worden doorgezet vanuit de RVC, het OC Politie of andere (afgesproken) meldende diensten. Dit zijn meldingen van incidenten waarbij één of meerdere personenauto's betrokken zijn. De centralist beoordeelt de melding en stuurt de gecontracteerde berger aan. Hierbij dient het bergingsbedrijf te worden geïnformeerd over het aantal en soort in te zetten bergingsvoertuigen. De centralist informeert ook de RVC over het aansturen van de berger.

Centraal Meldpunt Vrachtautoberging

Het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV) neemt ook meldingen aan die worden doorgezet vanuit de RVC, het OC Politie of andere (afgesproken) meldende diensten. In dit geval zijn het meldingen van een incident waarbij één of meer vrachtwagens betrokken zijn. De centralist vraagt de benodigde informatie uit. Het gaat hierbij om een aantal specifieke zaken. Deze staan beschreven op pagina 15. Het CMV stuurt een geselecteerde vrachtwagenberger aan en informeert de RVC hierover. Tevens meldt het CMV op grond van van tevoren opgestelde inzet-criteria het incident aan bij de imV3 deskundige waarna naar aanleiding van de noodzakelijkheid wordt besloten tot diens daadwerkelijke inzet. Ook kunnen via het CMV andere specialistische dienstverleners (bijv. dierspecialist, omgevingsdienst) worden verzocht ter plaatse te gaan.

Bergingsbedrijf

De taken en verantwoordelijkheden van de IM-berger tijdens het IM-proces zijn:

- zorgen dat de bergingswerkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd;
- nemen van schadebeperkende maatregelen;
- het vrijmaken van de incidentlocatie door voertuig en lading te bergen;
- overleggen met de weginspecteur/officier van dienst over het bergingsplan;
- overleggen met imV3-deskundige indien van toepassing;
- opvang bestuurder (en inzittenden) en eventueel regelen vervangend vervoer;
- zorg dragen voor de lading.

imV3-deskundige

De imV3-deskundige gaat ter plaatse naar een incident wanneer dat nodig wordt geacht in het bergingsproces. Het CMV stuurt in dat geval de imV3-deskundige aan. De imV3-deskundige adviseert de weginspecteur van de wegbeheerder over de te nemen maatregelen op gebied van vrachtauto, vracht en verontreiniging. Er wordt ondienstig advies gegeven over de wijze en duur van het bergen en maakt een afweging over de restantwaarde van de voertuigen en de lading tegenover de economische schade van de file.



ANWB

De taken en verantwoordelijkheden van de ANWB tijdens het IM-proces zijn:

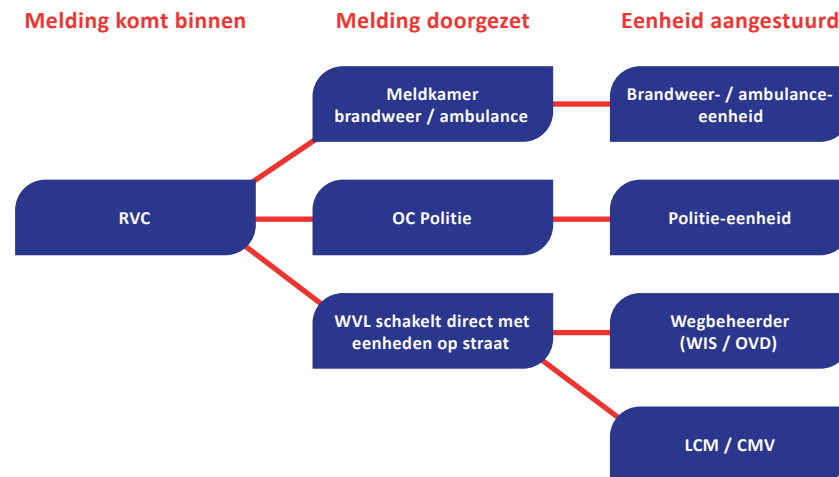
- zorgen dat de pechhulpwerkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd;
- ter plaatse van afstemming wegenwachtpersoneel met de RVC over de handelswijze ter plaatse n het incident;
- melden ongevallen en onveilige pechincidenten bij het LCM*;
- meldingen vinden waar mogelijk elektronisch plaats.

**En, indien door ANWB noodzakelijk geacht, aanvullend bij het OC politie, RVC, MKA en/of 112; afhankelijk van het incident en het ANWB-onderdeel.*

De opstart van IM: de melding

Op welke manier en bij welke diensten kan een melding van een incident binnen komen?

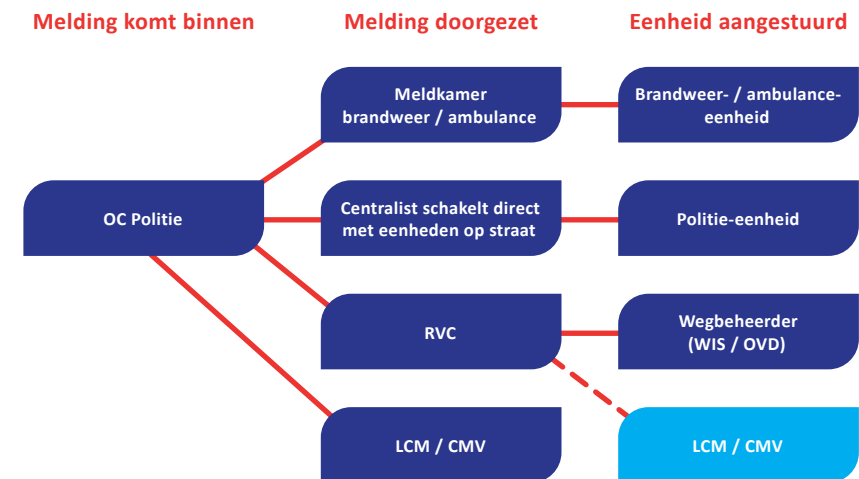
De meeste meldingen van incidenten komen binnen bij de OC Politie of bij de RVC. De meldingen kunnen op meerdere manieren worden ontvangen en doorgezet; vaak telefonisch of automatisch. Een nadere uiteenzetting van de verschillende wijzen valt buiten het bestek van dit rood-blauwe boekje. De RVC kan daarnaast ook zelf meldingen opstarten, wanneer de WVL zelf een incident waarneemt. De centrale die de eerste melding van een incident aanneemt, start IM berging op. Dat wil zeggen dat de centrale die de melding aanmaakt vervolgens contact opneemt met de meldkamers van de andere diensten (ambulance, brandweer, LCM en CMV), waarvoor de betreffende melding van belang is. De omschrijving en kenmerken van een incident bepalen welke diensten dat zijn. In onderling overleg tussen OC Politie en RVC is een afwijkende werkwijze mogelijk; zo kan worden overeengekomen dat een OC Politie alle meldingen doorgeeft aan de RVC waarna de RVC de IM berging via LCM en CMV laat opstarten. Ook kunnen afspraken worden gemaakt met ANWB en bergers om (onder voorwaarden) rechtstreeks een IM berging via LCM en CMV op te starten.



FIGUUR 1: HET MELDINGSPROCES VAN EEN MELDING DIE BINNENKOMT BIJ DE RVC

Figuur 1 en 2 bieden een overzicht van het meldproces. Uit figuren 1 & 2 blijkt dat een melding zowel bij het OC Politie als bij de RVC binnen kan komen. Tabel 1 op de volgende pagina geeft weer op welke manier, bij welke dienst en van welke bron een melding kan binnenkomen.

Zoals zichtbaar is in figuur 1 en 2 hieronder, verschillen de processen lichtelijk. Wanneer een melding bij de RVC binnenkomt, stuurt de centralist een weginспекteur aan en wordt geschakeld met het OC Politie. Wanneer een melding bij het OC Politie binnenkomt, kan de centralist direct een politie-eenheid ter plaatse sturen en wordt geschakeld met de RVC. De centrale die de melding heeft aangemaakt, neemt vervolgens contact op met de meldkamers van de andere diensten (ambulance, brandweer, LCM en CMV), indien dat nodig is.



FIGUUR 2: HET MELDINGSPROCES VAN EEN MELDING DIE BINNENKOMT BIJ HET OC POLITIE

	Telefonisch	Via andere centrale	Eigen waarneming
Operationeel Centrum Politie (OC)	Na melding weggebruikers, politie-eenheden	Melding doorgezet vanuit RVC	
Regionale verkeerscentrale (RVC)	Na melding weggebruikers, weginспекteurs, politie-eenheden	Melding doorgezet vanuit OC politie	Monitoring via camera's en andere meldsystemen

TABEL 1: DE OPSTART VAN EEN MELDING

Uit welke informatie bestaat een melding? Wat is de meest elementaire informatie bij een melding die een IM-dienst in eerste instantie nodig heeft?

De eerste, meest elementaire informatie bij een melding van een incident op een IM-weg:

- De exacte locatie van het incident (volgens BPS);
- Korte omschrijving van de aard het incident.

Behalve de exacte locatie van een incident, maakt ook een korte omschrijving van de aard van het incident onderdeel uit van de eerste melding. Tabel 2 hieronder geeft aan welke omschrijvingen er over het algemeen zijn en welke IM-diensten daarover geïnformeerd dienen te worden.

	Politie	Brandweer	Ambulance	Wegbeheer	Berging
ongeval (materieel)	(X) ¹			X	X
ongeval (letsel)	X	(X) ²	X	X	X
pechgeval				X	(X) ³
obstakel op de rijbaan				X	
dieren (dood, gewond, loslopend)				X	
vervuild wegdek				X	
defect straatmeubilair*				X	
spookrijder	X			X	

*lichtmast, verkeersbord, geleiderail, MTM, VRI, DRIP.

Tabel 2

- 1 De politie komt ter plaatse bij een ongeval (materieel) in bepaalde omstandigheden, bijv. verlaten van plaats ongeval, bestuurder onder invloed drank/drugs, agressie.
- 2 Brandweer komt ter plaatse wanneer sprake is van beknelling. Bij letsel wordt in eerste instantie niet uitgegaan van beknelling.
- 3 Bij een pechgeval dat gevaarlijk staat wordt ook een berging opgestart.

Welke informatie moet in tweede instantie beschikbaar komen bij welke IM-dienst?

Nadat de locatie en aard van een incident bekend zijn, is het van belang om snel meer informatie te verkrijgen. Met die informatie kan onder meer bepaald worden welke (aanvullende) diensten moeten worden ingeschakeld en welke verkeersmaatregelen genomen moeten worden. Deze paragraaf beschrijft welke informatie in tweede instantie van belang is.

Om te bepalen welke IM-diensten aangestuurd moeten worden, dient duidelijk te zijn welke kenmerken van toepassing zijn op het incident.

In tabel 3 staat een overzicht van kenmerken en voor welke IM-diensten die kenmerken van belang zijn.

	Politie	Brandweer	Ambulance	Wegbeheer	Berging
GEWONDEN					
onwelwording	X		X	X	
(vermoeden van) letsel	X		X	X	
slachtoffers	X	X	X	X	
ongevallen met hoge snelheid	X	X	X	X	X
beknelling	X	X	X	X	
VOERTUIGEN					
aantal voertuigen	X	X		X	X
staat voertuigen	X			X	X
aard voertuigen	X	X		X	X
RISICOFACTOREN					
(vermoeden van) brand		X		X	
(vermoeden van) gevaarlijke stoffen	X	X	X	X	X
slechte weersomstandigheden	X	X	X	X	X
tunnel of brug	X	X	X	X	X
accupakket beschadigd		X		X	X

Tabel 3

De uitvoering van IM: communicatie en informatie delen

Welke aanvullende informatie hebben de IM-diensten nodig om het IM-proces zo veilig en efficiënt mogelijk te kunnen doorlopen?

In deze paragraaf staat beschreven welke informatie de IM-diensten nodig hebben, in de aanrijfase en wanneer zij ter plekke komen, voor het goed kunnen uitoefenen van hun taken. Ten eerste wordt beschreven welke algemene informatie beschikbaar moet komen, die voor alle diensten van belang is. Daarna volgt een beschrijving per hulpdienst.

Aanvullende algemene informatie

Verkeerssituatie en bereikbaarheid incident:

- Locatie voertuigen (rijbaan, rijstrook, vluchtstrook, lastige plaatsen);
- Omvang blokkade;
- Beschikbaarheid overige rijstroken (voor verkeer en aanrijdende diensten);
- Status filevorming;
- Inrichting van de weg (bereikbaarheid).

Aan de hand van deze informatie bepalen IM-diensten hun route naar de plaats van het incident. Ook kan de WVL in de verkeerscentrale maatregelen nemen op basis van de informatie. De hierboven beschreven informatie kan gedeeltelijk direct worden ingewonnen bij de melder, wanneer deze het incident meldt. De overige informatie dient te worden verzameld door de verkeerscentrale (op basis van eigen waarneming) en door de IM-dienst die het eerst ter plaatse is. De IM-dienst die als eerste ter plaatse is, heeft een belangrijke rol in de informatievoorziening.

Deze moet verifiëren welke informatie uit tabel 2 en 3 en welke informatie over de verkeerssituatie al bekend is bij de verkeerscentrale en zo mogelijk dit aanvullen. De verkeerscentrale kan op basis van de aanvullende informatie verkeersmaatregelen plaatsen, zoals het afsluiten van een bepaalde rijstrook (met een rood kruis), het instellen van een lagere snelheid (op matrixborden) en het activeren van omleidingsroutes (via DRIP's).

Daarnaast is het voor iedere dienst van belang om op de hoogte te zijn van eventuele risicofactoren of andere specifieke aandachtspunten bij de plaats van het incident.

Aanvullende informatie politie

- Informatie over de toedracht van het ongeval;
- Informatie die van belang is voor de juridische afwikkeling van het ongeval (sporenonderzoek/slachtofferidentificatie/ongevalsanalyse).

Aanvullende informatie brandweer

- Aanwezigheid gevaarlijke stoffen (kenmerkingsborden, etiketten etc.);
- Is er sprake van lekkage;
- Is er sprake van beknelling;
- Is er sprake van dampen, rookontwikkeling;
- Is er sprake van brand.

Aanvullende informatie ambulance

- Aantal personen en de aard van het letsel;
- Is sprake van slachtoffer(s) in levensgevaar.

Aanvullende informatie wegbeheerder

- Schade aan de weg, het wegmeubilair of milieuschade;
- Informatie over het nemen van aanvullende verkeersmaatregelen;
- Informatie over de verwachte afhandelingsduur van het incident.

Aanvullende informatie bergingsbedrijf

- Informatie over de status sporenonderzoek/ongevallenanalyse;
- Is er sprake van bijzondere situaties die het bergingsproces kunnen bemoeilijken (hoogspanningsmasten, viaducten, etc.)

Aanvullende informatie bij betrokkenheid van vrachtauto's

Bij de betrokkenheid van vrachtauto's is een aantal specifieke zaken van belang. Het gaat hierbij om:

- Soort lading;
- Aanwezigheid gevaarlijke stoffen;
- Levende have;
- Stand v.d. vrachtauto (staand/liggend);
- Totaalgewicht (gewichtsklasse) van de vrachtauto;
- Het in te zetten materieel (sleep,- takel- of kraanwagen).

Deze informatie is nodig bij elk incident waarbij een vrachtauto is betrokken, maar zeker van belang voor de imV3-deskundige, indien deze wordt ingeschakeld. Een imV3-deskundige wordt door het CMV ingeschakeld indien:

- i. er sprake is van een gekantelde of geschaarde vrachtauto;
- ii. er sprake is van vrachtautobrand;
- iii. er sprake is meerdere betrokken vrachtauto's;
- iv. er sprake is milieuschade, olie- of diesellekkage;
- v. er sprake is afgevallen lading, levende lading en/of kostbare lading;
- vi. er sprake is ADR-lading (gevaarlijke stoffen);
- vii. er sprake is van ernstige infrastructurele schade;
- viii. lading verloren dreigt te gaan;
- ix. er naast de eerder genoemde criteria een complexe situatie is ontstaan, welke de inzet van een deskundige op het gebied van vrachtwagen, vracht en verontreiniging wenselijk dan wel noodzakelijk maakt, dit ter beoordeling door het CMV.

Wie stuurt wie aan?

Tabel 2 en 3 geven een overzicht van welke IM-diensten ter plaatse moeten komen in welke situaties. Het OC Politie of de RVC, afhankelijk van welke centrale de melding als eerste binnenkrijgt, start IM op. De centralist vraagt, indien nodig, de inzet van hulpdiensten (ambulance/ brandweer) en bergers (LCM/CMV) aan via de betreffende centrales. Het OC Politie en de RVC voeren vervolgens regie over het inschakelen van hun eigen eenheden. Het CMV beoordeelt of de inzet van een imV3-deskundige nodig is. Een schematische weergave van dit proces is tevens opgenomen in figuur 1. Daarnaast is er een aantal andere diensten die moeten worden ingelicht in specifieke gevallen, bijvoorbeeld bij verontreiniging, risico's voor de volksgezondheid of afgevallen lading, zoals nutsvoorzieningen, (opper-vlakte) waterbeheerders, dierenspecialisten etc.

Wat hebben de IM-diensten aan elkaar als zij ter plekke zijn? Hoe kunnen zij elkaars werkprocessen vereenvoudigen?

De hulpdienst die al ter plekke is, kan arriverende hulpdiensten in staat stellen hun werk zo goed mogelijk te doen, door essentiële informatie in te winnen en deze over te dragen aan de andere diensten.

CoPI

Bij grootschalige of complexe incidenten – of wanneer kleinschalige incidenten uitgroeien tot grootschalige incidenten - kan worden opgeschaald naar een GRIP-fase. Vanuit de verschillende diensten komt dan een Officier van Dienst (OvD) ter plaatse. Deze vormen gezamenlijk het CoPI: commando plaats incident. Het CoPI is belast met de operationele leiding ter plaatse, de afstemming met andere betrokken diensten en het adviseren van het regionaal operationeel team. In het CoPI bij IM nemen zitting: Officier van Dienst brandweer (OvD-B), Officier van Dienst geneeskundig (OvD-G), Officier van Dienst politie (OvD-P) en de Officier van Dienst Rijkswaterstaat (OvD-RWS). Deze laatste kan ook de Officier van Dienst van een andere wegbeheerder zijn, zoals de gemeente. Eventueel wordt het CoPI aangevuld met vertegenwoordigers van andere ketenpartners en/of diensten. Het CoPI staat onder leiding van een leider CoPI.

incident
management.