

# i ncident management.



**Richtlijn eerste  
veiligheidsmaatregelen  
bij verkeersincidenten**



## Voorwoord

Acht jaar geleden kwam de eerste multidisciplinaire richtlijn tot stand, de eerste stap in het continue proces om de veiligheid van de hulpverleners op de weg te optimaliseren. Toen was het een unieke gebeurtenis, want er was nog nooit door alle hulpverleners gezamenlijk gewerkt aan een document waarin werd vastgelegd wat je moest doen bij een ongeval op de weg.

De veiligheid van de hulpverlener stond vanaf dat moment bij iedereen centraal. Samen werken aan de richtlijn gaf op zichzelf al aan in welke hoek de verbetering van het afhandelingsproces van verkeersongevallen gezocht moest worden: gecoördineerde samenwerking op de weg. Dat is de laatste acht jaar volop in de praktijk gebracht. En het bleek mogelijk te zijn om in de praktijk niet alleen veiliger te werken, maar verkeersongevallen ook effectiever af te handelen door goed gecoördineerde multidisciplinaire samenwerking.

Dat is mooi, zou je zeggen. Missie volbracht. Maar zo is het niet met veiligheid. Want aan de ene kant zijn we erin geslaagd om gezamenlijk veiligheidsmaatregelen op te stellen en die ook in de praktijk toe te passen, maar aan de andere kant dreigt daardoor het gevoel te ontstaan dat we nu alles onder controle hebben. Het gevaar ontstaat dat er een zekere routine in het afhandelingsproces gaat ontstaan en dat daarmee de alertheid van de individuele hulpverleners weer afneemt. Om dit nieuwe 'gevaar' af te wenden, moet veiligheid steeds opnieuw onder de aandacht worden gebracht en bespreekbaar worden gemaakt.

Daarom ben ik zeer verheugd dat er nu, in het kader van de integratie van de twee delen van de richtlijn, maatregelen bij éénzijdig aanrijdgevaar en bij tweezijdig aanrijdgevaar, opnieuw grondig is gekeken naar alle maatregelen. De meeste veiligheidsmaatregelen blijken de tand des tijds uitstekend te hebben doorstaan. Dus die zijn ongewijzigd overgenomen in de geïntegreerde richtlijn die voor u ligt. Waar dat nodig bleek, zijn de maatregelen aangevuld en op één plaats grondig herschreven: beveiligen op de vluchtstrook.

Het is echter belangrijk voor alle hulpverleners om te weten dat de veiligheidsmaatregelen niet wezenlijk zijn veranderd. De hulpverleners kunnen dus de hun bekende maatregelen blijven toepassen. Alleen zijn de maatregelen door de aanvullingen nog vollediger gemaakt. Dat wil echter niet zeggen dat alle omstandigheden die zich in de praktijk kunnen voordoen in de richtlijn terug te vinden zijn. Als dit al mogelijk zou zijn, dan zou dit een zeer groot en in de praktijk onhandelbaar document opleveren.

Gelukkig zijn de opstellers van de richtlijn, een multidisciplinaire werkgroep, er weer in geslaagd om een handzaam en toegankelijk document te maken, waarmee de hulpverleners in de praktijk goed uit de voeten kunnen. En als ze een situatie aantreffen waarbij de veiligheidsmaatregelen niet letterlijk toe te passen zijn, dan kunnen we het naar mijn mening heel goed aan de professionaliteit van onze hulpverleners overlaten om maatregelen te treffen 'in de geest van deze richtlijn', dat wil zeggen de situatie zo veilig mogelijk te maken in de gegeven omstandigheden.

Het is, denk ik, goed om er op deze plaats nog eens op te wijzen dat de veiligheidsmaatregelen die in deze richtlijn staan, gericht zijn op het in eerste instantie zo veilig mogelijk maken van de ongevalslocatie. Honderd procent veilig zal het daarmee niet zijn. Blijf als hulpverlener dus altijd alert op de gevaren en zorg dat er zo snel mogelijk aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen.

Ik verwacht dat ook deze integrale versie van de richtlijn, de 'Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten', weer zal bijdragen aan het veiliger hulpverleners op de weg. En dat de richtlijn alle hulpverleners opnieuw zal motiveren en ondersteunen om het ongelofelijk belangrijke werk dat zij dag in dag uit doen zo veilig mogelijk uit te voeren.

Mr. ing. Jan Hendrik Dronkers  
Directeur-generaal Rijkswaterstaat

# Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten

Deze *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten* is tot stand gekomen in samenwerking met:

Politieacademie	Kees van Eekelen
Regiopolitie Noord- en Oost-Gelderland	Hans Tornij
Regiopolitie Zuid-Holland-Zuid	Herman Buijk
Regiopolitie Haaglanden	Rob Coobs
Veiligheidsregio Haaglanden	Meindert Louwsma
Ambulancezorg GGD Den Haag	Michel Blom
VBS	Ingrid Huffener
Van Amerongen berging	Rob van Amerongen
ANWB Wegenwacht	Michel Straathof
Rijkswaterstaat, Verkeer en Watermanagement	Thomas Oskam
Rijkswaterstaat, Verkeer en Watermanagement	Eeltje Hoekstra
Words at Work Bedrijfscommunicatie bv	Loes van Hengel
Words at Work Bedrijfscommunicatie bv	André Doesburg

## ISBN

Geïntegreerde uitgave, 1e druk, november 2012






Zie [www.incidentmanagement.nl](http://www.incidentmanagement.nl) en [www.eigenveiligheideerst.nl](http://www.eigenveiligheideerst.nl) voor

- instructievideo's
- e-learning programma
- folders met aanvullende informatie

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



# Inhoudsopgave

	<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
	1.1 Incident Management	9
	1.2 De richtlijn	9
	1.2.1 Doelgroepen	10
	1.2.2 Doel en toepassingsgebied	10
	1.2.3 De richtlijn is bindend voor alle IM-hulpverleners	10
	1.3 Opzet van de richtlijn	10
	1.4 Gebruikte termen en afkortingen	11
	<b>Uitgangspunten voor de beveiliging van een verkeersincident</b>	<b>13</b>
	2.1 Creëren van een veiligheidsruimte	13
	2.2 Gebruik van het hulpverleningsvoertuig als beveiligingsvoertuig	15
	2.3 Aanvragen van verkeersmaatregelen bij verkeerssignalering	15
	2.3.1 Procedure aanvragen maatregel op de verkeerssignalering	15
	2.3.2 Hectometerborden met rijbaanaanduiding	15
	2.3.3 Rijstrooknummering	17
	2.4 Dragen van veiligheidskleding	17
	2.5 Plaatsen van verkeerskegels	19
	2.6 Gebruik van de schouwkaart	19
	2.7 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes	21
	2.8 Aanvragen van aanvullende verkeersmaatregelen	21
	<b>Het stappenplan: de vier V's</b>	<b>23</b>
	V1 Voertuig plaatsen	23
	V2 Veiligheid regelen	23
	V3 Verkennen van het incident	23
	V4 Vervolgstappen regelen	23
	<b>Beveiligen van een verkeersincident bij eenzijdig aanrijdgevaar - op alle wegen met gescheiden rijbanen</b>	<b>25</b>
	4.1 Algemene procedure bij eenzijdig aanrijdgevaar	25
	4.1.1 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij eenzijdig aanrijdgevaar	27
	4.2 Beveiligen van een incident op de rijbaan	29
	4.2.1 Beveiligen van een incident op een rijbaan met twee rijstroken	29
	4.2.2 Beveiligen van een incident op een rijbaan met drie of meer rijstroken	31
	4.2.3 Beveiligen van een incident op een verkeersplein	33
	4.3 Beveiligen van een incident op de vluchtstrook	35
	4.3.1 Beveiligen van een incident buiten de risicovolle zone van één meter van de kantstreep: niets of niemand komt in de risicovolle zone	35
	4.3.2 Beveiligen van een incident binnen de risicovolle zone van één meter van de kantstreep: iets of iemand komt in de risicovolle zone	37
	4.3.3 Beveiligen van een incident op de afgesloten spitsstrook links of de linkervluchtstrook	39
	<b>Beveiligen van een verkeersincident bij tweezijdig aanrijdgevaar - op alle wegen met niet-gescheiden rijbanen</b>	<b>41</b>
	5.1 Algemene procedure bij tweezijdig aanrijdgevaar	41
	5.1.1 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij tweezijdig aanrijdgevaar	42
	5.2 Beveiligen bij vier basissituaties	43



5.2.1	Beveiligen van een incident op één rijstrook	43
5.2.2	Beveiligen van een rijbaanbreed incident	45
5.2.3	Beveiligen van een incident op een kruising	48
5.2.4	Beveiligen van een incident op een rotonde	50
5.3	Beveiligen bij pechhulpverlening op wegen met niet-gescheiden rijbanen	51

## KADERS

Kader 1	Twee delen samengevoegd	8
Kader 2	Gevaarlijke stoffen	12
Kader 3	Een hulpverleningsmotor als beveiligingsvoertuig	14
Kader 4	Procedure aanvragen van een maatregel op de signalering	16
Kader 5	Benodigde gegevens voor een maatregel op de signalering	16
Kader 6	Gebruik attentieverlichting / Zwaailichtdiscipline	18
Kader 7	Slachtofferhulp, direct maar ook indirect!	18
Kader 8	Hulpverlening bij elektrische en hybride voertuigen	20
Kader 9	Inschatten van de afstand voor de veiligheidsruimte	24
Kader 10	Handmatig waarschuwen van het verkeer	24
Kader 11	Overnemen van de beveiligingsfunctie	26
Kader 12	Kleuren geven de verschillende IM-hulpverleners aan	26
Kader 13	Een motor is geen auto	28
Kader 14	Gebruik van de vluchtstrook na een incident op de rijbaan	28
Kader 15	Calamiteitenschermen	30
Kader 16	Beveiligen op de vluchtstrook met een motorfiets	32
Kader 17	Verkeerskegels zijn levensredders	32
Kader 18	Beveiligen van een ambulance op de vluchtstrook	32
Kader 19	Rijden op de vluchtstrook	34
Kader 20	Werk alleen ter plaatse als de omstandigheden het toelaten	34
Kader 21	Uitzondering: pechgeval verplaatsen -> direct er voorbij	36
Kader 22	Uitzondering: als er direct hulp moet worden verleend	36
Kader 23	Uitzondering: pechgeval op linkerspitsstrook/-vluchtstrook	38
Kader 24	Eisen pechhulpverleningsvoertuigen	38
Kader 25	Attentieverlichting bij pechhulpverlening	39
Kader 26	Stilzetten van het verkeer	40
Kader 27	Weg afsluiten of niet? Vroeg beslissen!	40
Kader 28	Afsluiten van één of van beide rijrichtingen?	40

## Kader 1 Twee delen samengevoegd

Deze *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten* is een samenvoeging van de *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar* (2010) en de *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met tweezijdig aanrijdgevaar* (2010).



De maatregelen uit de bovenstaande richtlijnen zijn in principe niet gewijzigd.

Ze zijn aangepast aan de nieuwste inzichten en aangevuld met de nieuwste ontwikkelingen. En er is een nieuw universeel stappenplan ontwikkeld dat voor alle incidenten toepasbaar is (zie hoofdstuk 3, blz. 23).

Geïntegreerde  
Richtlijn:



### Geschiedenis van de richtlijn

- 2004 De *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten op auto(snel)wegen* wordt uitgebracht. Daarin worden 6V's als leidraad gebruikt. Deze richtlijn is – zoals de titel al zegt – alleen gericht op auto(snel)wegen.
- 2010 Er wordt een aanvulling uitgebracht voor wegen met niet-gescheiden rijbanen: *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met tweezijdig aanrijdgevaar*. In deze aanvulling worden de 4 S'en als leidraad gebruikt. De richtlijn uit 2004 wordt aangepast en krijgt een nieuwe titel: *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar*. Deze twee delen omvatten het volledige Nederlandse wegennet.
- 2012 De twee delen van de richtlijn uit 2010 worden samengevoegd in de *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten*. In deze samengevoegde richtlijn zijn de beide leidraden uit de vorige versies samengevoegd tot het stappenplan: de 4 V's (zie hoofdstuk 3, blz. 23). Deze richtlijn betreft het volledige Nederlandse wegennet.



## Inleiding

### 1.1 Incident Management

Incident Management (IM) is het geheel aan maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk voor het verkeer vrij te maken nadat een incident heeft plaatsgevonden. In de praktijk is het de samenwerking tussen politie, brandweer, ambulance, wegbeheerder, bergers, ANWB en Koninklijke Marechaussee voor de veilige en efficiënte afhandeling van een incident. Prioriteiten hierbij zijn de eigen veiligheid van de 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 partijen en een betere coördinatie van de aanpak van een ongeval worden incidenten sneller afgehandeld. Dit is goed voor zowel de slachtoffers als de hulpverleners en de overige weggebruikers: de slachtoffers worden sneller geholpen, de 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 de vervolgongevallen: ongevallen in de staart van de file en kijkersongevallen op de andere rijbaan.

IM-hulpverleners streven naar verdere optimalisatie van het IM-proces, uiteraard met veel aandacht voor de eigen veiligheid en de veiligheid van de weggebruiker. Zij doen dit onder andere door landelijk afspraken te maken en naar alle partijen te communiceren. Deze richtlijn is hier een voorbeeld van.

### 1.2 De richtlijn

De grootste risicofactor voor de veiligheid van hulpverleners is het verkeer. Wanneer een IM-hulpverlener als eerste bij een incident aankomt, moet deze maatregelen treffen om de situatie zo veilig mogelijk te maken. Maar niet één situatie is gelijk aan de vorige. Toch kan in de afhandeling van een incident structuur worden aangebracht.

In het kader van samenwerken aan het verbeteren van kwaliteit en veiligheid van de afhandeling van incidenten is er een multidisciplinaire werkgroep samengesteld voor het maken van afspraken over de eerste beveiligingsmaatregelen bij verkeersincidenten.

Goed samenwerken begint met samen afspraken maken. Samen afspraken maken creëert uniformiteit in de maatregelen en uniforme maatregelen vergroten de veiligheid op de incidentlocatie van zowel de IM-hulpverlener als de weggebruiker. Door afspraken te maken weet de IM-hulpverlener die als eerste bij een incident aankomt, welke eerste veiligheidsmaatregelen getroffen moeten worden. Kom je later, dan weet je welke eerste beveiligingsmaatregelen je kunt verwachten.

Goed samenwerken betekent ook goed weten wat er multidisciplinair afgesproken is. In deze richtlijn staan de afspraken die samen gemaakt zijn over de eerste veiligheidsmaatregelen. Voor alle partijen geldt dat de IM-hulpverlener die als eerste bij een incident aankomt, deze eerste veiligheidsmaatregelen treft. Dit betekent weliswaar dat de situatie veiliger is, maar nog niet optimaal beveiligd is. Afhankelijk van de situatie zullen er aanvullende maatregelen nodig zijn.

De werkgroep heeft bij het opstellen van deze richtlijn gewerkt volgens de prioriteitsstelling:

- 1 Eigen veiligheid hulpverlener;
- 2 Verkeersveiligheid;
- 3 Slachtofferhulp;
- 4 Sporenonderzoek;
- 5 Doorstroming verkeer;
- 6 Behoud lading/voertuig.

Geen incident is hetzelfde. Daarom gelden de in deze richtlijn genoemde maatregelen als uitgangspunt. Ze moeten met gezond verstand worden toegepast.

Gebruik van het hulpverleningsvoertuig en de verkeerskegels is essentieel voor de eerste beveiliging, maar elke IM-hulpverlener moet zich bewust blijven dat hulpverleners in het verkeer nooit 100% veilig



kan zijn. De risico's zijn nooit tot 0 terug te brengen. Dus moet je altijd alert blijven en ervoor zorgen dat je in elke situatie zo min mogelijk risico loopt. Vergeet dus niet, als je op de plaats incident aan het werk bent, om zo snel mogelijk aanvullende verkeersmaatregelen te (laten) treffen.

### **1.2.1 Doelgroepen**

Doelgroepen van deze richtlijn zijn alle IM-hulpverleners: politie, brandweer, ambulance, wegbeheerders, bergers, ANWB Wegenwacht en de Koninklijke Marechaussee.

### **1.2.2 Doel en toepassingsgebied**

Doel van deze richtlijn is de veiligheid te optimaliseren bij verkeersincidenten, niet alleen voor de IM-hulpverleners, maar ook voor de betrokkenen bij het incident en het overige verkeer. Eenduidigheid in de maatregelen vergroot ook de veiligheid.

De veiligheidsmaatregelen in deze richtlijn moeten worden toegepast op alle wegen in Nederland. Omdat verkeerssituaties zo divers zijn, zal de hulpverlener de veiligheidsmaatregelen soms aan de situatie ter plaatse moeten aanpassen. We zeggen dan dat de hulpverlener altijd moet handelen in 'de geest van de richtlijn', waarbij de eigen veiligheid altijd voorop staat.

Handelen in de geest van de richtlijn betekent dat in situaties waarin de veiligheidsmaatregelen niet goed kunnen worden nageleefd er in ieder geval naar wordt gestreefd ze zo goed mogelijk na te leven. Een voorbeeld van aanpassing van de veiligheidsmaatregelen aan de situatie is terug te vinden bij het beveiligen van een incident op een verkeersplein (zie blz. 33). Dit geldt ook voor wegen waar de toegestane maximumsnelheid lager is dan 50 km/u, zoals woonerven. Door de beperkte ruimte zullen de veiligheidsmaatregelen daar ook vaak moeten worden aangepast. En door de lagere snelheid van het verkeer kan dat over het algemeen ook.

### **1.2.3. De richtlijn is bindend voor alle IM-hulpverleners**

Alle IM-hulpdiensten hebben meegewerkt aan de totstandkoming van deze richtlijn en hebben deze geaccordeerd. Zij zijn hiermee de verplichting aangegaan hun medewerkers te laten werken volgens deze richtlijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de richtlijn gepubliceerd in de Staatscourant en daarmee is de richtlijn bindend verklaard voor alle IM-hulpverleners.

## **1.3 Opzet van de richtlijn**

In deze inleiding, hoofdstuk 1, worden onder andere doel en doelgroep beschreven en de opzet van de richtlijn en de gebruikte termen uitgelegd.

In hoofdstuk 2 staan de algemene uitgangspunten waarop de veiligheidsmaatregelen in deze richtlijn zijn gebaseerd.

In hoofdstuk 3 staat het stappenplan voor de eerste beveiliging van verkeersincidenten: de vier V's.

In hoofdstuk 4 wordt dit stappenplan uitgewerkt voor het beveiligen van incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten op de rijbaan en veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de vluchtstrook.

In hoofdstuk 5 wordt dit stappenplan uitgewerkt voor het beveiligen van incidenten met tweezijdig aanrijdgevaar.

## 1.4 Gebruikte termen en afkortingen

Alternierende verlichting	Alternierende verlichting is paarsgewijs knipperende, naar achteren gerichte gele verlichting op een hulpverleningsvoertuig. Deze verlichting brandt afwisselend boven en beneden.
Beknelling	Fysieke -: een slachtoffer kan niet zelfstandig een voertuig verlaten, omdat de persoon zodanig bekneld/opgesloten zit, dat deze met hulp van derden (bijv. brandweer) bevrijd moet worden. Medische -: het slachtoffer zit niet fysiek bekneld, maar mag door een medische oorzaak niet zelfstandig zijn voertuig verlaten.
Beveiligingsvoertuig	Het beveiligingsvoertuig is het hulpverleningsvoertuig dat het incident afschermt van het overige verkeer. Dit voertuig houdt als enige een zwaailicht aan, bij voorkeur geel.
Botsabsorber	Met een botsabsorber wordt bedoeld: een verzwaarde aktiewagen met een Truck-mounted Attenuator (TMA).
COPI	Commando Plaats Incident
Eenzijdig aanrijdgevaar	Eenzijdig aanrijdgevaar bestaat op wegen met fysiek gescheiden rijbanen.
Fend-off	Een beveiligingsvoertuig in fend-off positie plaatsen: het voertuig schuin en zo breed mogelijk op een rijstrook plaatsen ter afscherming van een incident. De voorwielen worden ingedraaid naar de verkeersluwe zijde. Door de richting waarin het voertuig schuin geplaatst is, wordt de rijrichting van het overige verkeer bepaald. Omdat het voertuig een beveiligingsfunctie vervult, mag er nooit iemand in het voertuig blijven zitten.
Hoog-energetisch ongeval	Een ongeval waarbij veel kinetische energie op een lichaam vrijkomt. Bij een hoog-energetisch ongeval worden alle IM-hulpdiensten ingezet.
IM-hulpdiensten	Alle diensten betrokken bij IM: politie, brandweer, ambulance, wegbeheerders, bergers, ANWB en Koninklijke Marechaussee.
Situatierapport	Een situatierapport (sitrap) is een zo kort mogelijke, feitelijke omschrijving van de situatie op de plaats incident, zie schouwkaart.
RVC	Regionale Verkeerscentrale, Rijkswaterstaat.
Schouwkaart	Deze kaart is gemaakt voor de eerste IM-hulpverlener ter plaatse, als hulpmiddel voor het gestructureerd doorgeven van informatie aan de meldkamer (zie hoofdstuk 2, blz. 19).
Tweezijdig aanrijdgevaar	Met tweezijdig aanrijdgevaar wordt bedoeld minimaal tweezijdig aanrijdgevaar: bij een rechte weg komt het gevaar van het verkeer van minimaal twee kanten; bij een T-splitsing van drie en bij kruispunten en rotondes van vier of meer. Voor de leesbaarheid van de richtlijn wordt alleen de term tweezijdig gebruikt.
Uitgesteld bergen	Uitgesteld bergen wordt toegepast als het voor de doorstroming van het verkeer beter is de berging van de voertuigen uit te stellen tot een rustiger tijdstip en de voertuigen zodanig naast de rijbaan liggen of kunnen worden geschoven dat ze geen gevaar vormen voor het verkeer.
Veiligheidsruimte	De veiligheidsruimte is de ruimte tussen het beveiligingsvoertuig en het incident
Versneld bergen	Wordt toegepast als de extra schade die hierdoor aan het voertuig en/of lading ontstaat, opweegt tegen de vermindering van de maatschappelijke schade die de file veroorzaakt.
Vervolgmaatregelen	Vervolgmaatregelen zijn aanvullende verkeersmaatregelen die vaak door de wegbeheerder moeten worden genomen ter aanvulling op de eerste veiligheidsmaatregelen die worden beschreven in deze richtlijn.
Voor, voorbij	In deze richtlijn wordt onderscheid gemaakt tussen vóór het incident en voorbij het incident. Als je stopt vóór het incident betekent dat, dat je het incident nog niet gepasseerd bent.
Wegbeheerder	De wegbeheerder is de overheid die belast is met het wegbeheer van een weg. De vier grootste wegbeheerders in Nederland zijn: - Rijkswaterstaat voor de Rijkswegen; - de Provincies voor de provinciale wegen; - de Gemeentes voor de gemeentelijke wegen; en - de Waterschappen voor de waterschapswegen.

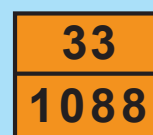
## Kader 2 Gevaarlijke stoffen

Wanneer er bij een incident het risico bestaat op gevaarlijke stoffen, dan gelden de vier **A's**:

- Afstand houden** Blijf op een afstand van minimaal 100 meter en let daarbij op de windrichting: houd de wind in de rug;
- Afzetten** Zet het gebied af op minimaal 100 meter (tegenwinds minimaal 500 meter);
- Afwachten** Wacht, met de wind in de rug, tot deskundigen arriveren. De brandweer heeft de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen en meetapparatuur om op verkenning te gaan;
- Afblijven** Het spreekt voor zich dat je bij vermoeden van gevaarlijke stoffen voor je eigen veiligheid nergens aankomt.

Probeer etiketten of oranje borden met een verrekijker te lezen en geef de informatie door aan de eigen meldkamer of centrale.

Het **oranje bord**, het gevaarsidentificatiebord:  
het bovenste getal is het gevaarsidentificatienummer, het GEVI-nummer;  
het onderste getal is het stofidentificatienummer, het UN-Nummer.



Het **GEVI-nummer** geeft het gevaar van de stof aan:

- het **eerste cijfer** duidt het onmiddellijke gevaar aan en komt overeen met de gevarenklasse waar de gevaarlijke stof is ingedeeld:
  - 2 gas
  - 3 brandbare vloeistof
  - 4 brandbare vaste stof
  - 5 oxiderende stof
  - 6 giftige of besmettelijke stof
  - 7 radioactieve stof
  - 8 bijtende stof
  - 9 gevaarlijke stof
- het **tweede en derde** cijfer geven de bijkomende gevaren aan:
  - 2 gevaar voor vrijkomen van gas als gevolg van druk of van een chemische reactie
  - 3 gevaar voor ontbranding
  - 5 gevaar voor oxiderende (de verbranding bevorderende) werking
  - 6 gevaar voor vergiftiging
  - 8 gevaar voor bijtende of corrosieve werking
  - 9 gevaar voor spontane heftige reactie
  - 0 geen bijkomend gevaar

Verdubbeling van een cijfer wijst op een versterking van het desbetreffende gevaar. Bijvoorbeeld 556 duidt op een sterk oxiderende, giftige stof.

Het **UN-nummer**:

Elke gevaarlijke stof heeft een internationaal nummer, het stofidentificatienummer of het UN-nummer. Dit nummer geeft alleen informatie over het soort stof. Aan de hand van een stoffentabel kan worden opgezocht om welke stof het gaat. Onder een UN-nummer kan één stof vallen, maar ook een groep van stoffen. Bijvoorbeeld UN1017 Chloor; UN 1987 Alcoholen.

**LET OP HOUD BIJ ELK VERKEERSINCIDENT REKENING MET DE MOGELIJKHEID DAT ER GEVAARLIJKE STOFFEN IN DE VOERTUIGEN AANWEZIG ZIJN!**

Vrachtwagens met stukgoederen als bijvoorbeeld thinner hoeven geen gevaarsidentificatie borden te voeren, maar kunnen een groot gevaar zijn bij incidenten. Ook in personenauto's kunnen zich niet veilig verpakte gevaarlijke stoffen bevinden.



## Uitgangspunten voor de beveiliging van een verkeersincident

In deze richtlijn worden de algemene principes uitgewerkt voor de beveiliging van een verkeersincident. Deze eerste veiligheidsmaatregelen worden getroffen door de eerstaankomende IM-hulpverlener.

Uitgangspunten voor de beveiliging van een verkeersincident zijn:

- gebruik van het hulpverleningsvoertuig als beveiligingsvoertuig;
- creëren van een veiligheidsruimte;
- aanvragen van verkeersmaatregelen bij verkeerssignalering
- dragen van veiligheidskleding;
- plaatsen van verkeerskegels.

Deze uitgangspunten worden in dit hoofdstuk verder toegelicht (2.1 t/m 2.5).

Na het plaatsen de eerste veiligheidsmaatregelen schouwt de IM-hulpverlener het incident. In 2.6 wordt uitgelegd hoe het incident multidisciplinair wordt geschouwd aan de hand van de schouwkaart.

Deze richtlijn gaat over de handelingen en beslissingen van de eerstaankomende hulpverlener op de plaats incident. Vanwege het belang voor de voortgang van de hulpverlening wordt bovendien uitgelegd hoe de hulpverleners, die na de eerstaankomende hulpverlener op de plaats incident aankomen moeten parkeren zodat de aan-en afvoer routes worden vrijgehouden (2.7).

Ten slotte wordt benadrukt dat aanvullende verkeersmaatregelen (bijna) altijd noodzakelijk zijn. Aanvullende verkeersmaatregelen, ook wel vervolgmaatregelen genoemd, worden door de wegbeheerder getroffen. In 2.8 wordt een aantal aanvullende verkeersmaatregelen opgesomd.

### 2.1 Creëren van een veiligheidsruimte

De eerste IM-hulpverlener die op de plaats incident aankomt, creëert een veiligheidsruimte door het voertuig op [max. snelheid = min. meter] vóór het incident te plaatsen. Het Nederlands Forensisch Instituut heeft een aantal computersimulaties van botsingen uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het aanhouden van een veiligheidsruimte van minimaal 100 meter op een autoweg waar 100 km/uur mag worden gereden voor de meeste incidentsituaties afdoende beveiliging biedt. De formule [max. snelheid = min. meter], bijv. 70 km/uur = min. 70 meter, is gebaseerd op deze vaststelling. Naast betonnen barrières en in tunnels moet altijd een grotere veiligheidsruimte worden aangehouden, omdat beton, anders dan een geleiderail, geen krachten absorbeert. Na aanrijding zal een hulpverleningsvoertuig dan ook verder doorschuiven. Bij het plaatsen van een motorfiets als beveiligingsvoertuig moet vanwege het lage gewicht ook altijd een grotere veiligheidsruimte worden aangehouden.

NB Bij een incident waarbij mogelijk gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, geldt altijd een minimale afstand van 100 meter met de wind in de rug en 500 meter bij tegenwind (zie kader 2, blz. 12).

Toegestane maximum snelheid	Minimale veiligheidsruimte
50 km/uur	minimaal 50 meter
60 km/uur	minimaal 60 meter
70 km/uur	minimaal 70 meter
80 km/uur	minimaal 80 meter
100 km/uur	minimaal 100 meter
120 km/uur	minimaal 120 meter
130 km/uur	minimaal 130 meter

### Kader 3 Een hulpverleningsmotor als beveiligingsvoertuig

Het gebruik van de motor als first-response voertuig neemt toe. Het voordeel is dat een motor sneller en wendbaarder is dan een auto. Hoewel een motor geen ideaal beveiligingsvoertuig is, kan er toch mee worden voorkomen dat een weggebruiker het incident inrijdt. Dat is essentieel voor de vermindering van de gevaarzetting voor IM-hulpverleners bij de hulpverlening op de weg. Daarom zijn de regels voor toepassing van de hulpverleningsmotor als beveiligingsvoertuig gelijk aan de regels voor alle andere hulpverleningsvoertuigen. Alleen de lengte van de veiligheidsruimte wordt vergroot.

De verplaatsing van de motoren bij aanrijding is afhankelijk van een aantal factoren, zoals het gewicht van de motor, de stroefheid van het wegdek en de weersomstandigheden. Uit botsproeven met motoren als beveiligingsvoertuig is gebleken dat motoren als ze worden aangereden eerst even loskomen van het wegdek en vervolgens over het wegdek schuiven. Onder droge omstandigheden en met snelheden van het verkeer tot 100 km/u blijven de motoren binnen de veiligheidsruimte [max. snelheid = min. meter].

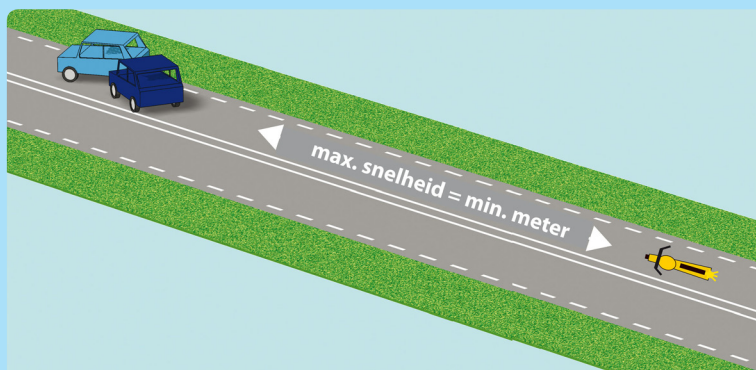
De uitkomsten van de botsproeven geven aan dat de verplaatsing na aanrijding binnen de marges blijft. Echter, door extrapolatie van de gevonden meetwaarden is een theoretische kans berekend dat een motor bij nat wegdek en bij hogere snelheden van het verkeer (+80 km/u) de incidentlocatie kan bereiken. Dit kan gecompenseerd worden door vanaf 80 km/u de veiligheidsruimte met ongeveer 20% te vergroten.

De hulpverlener op de motor bepaalt zelf de motor wel of niet als beveiligingsvoertuig in te zetten. Bij slecht zicht of slecht weer, maar vooral bij hoge snelheid van het verkeer kan de hulpverlener op de motor het niet verantwoord vinden zijn voertuig in het verkeer te plaatsen.

- Plaats in dat geval de motor voorbij en in lijn met het incident.
- Geef een situatierapport aan eigen meldkamer/centrale.
- Loop daarna tegen het verkeer in en ga het verkeer afzwaaien.

Bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar op de hoofdrijbaan plaatst de eerste hulpverlener ter plaatse zijn hulpverleningsvoertuig in fend-off, met de neus naar de richting waarin het verkeer mag passeren (zie afbeelding->).

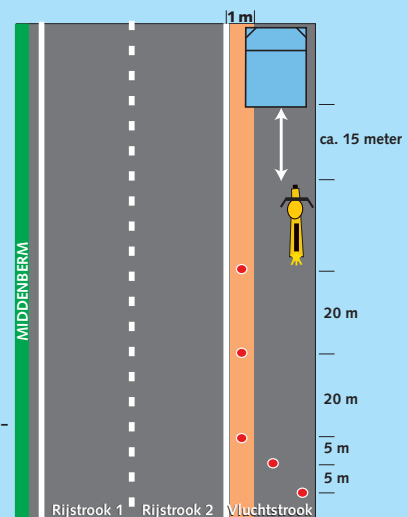
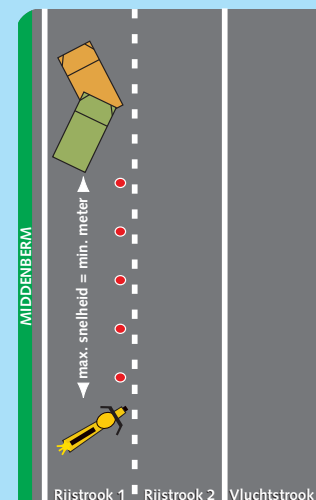
Bij incidenten met tweezijdig aanrijdgevaar plaatst de eerste hulpverlener ter plaatse zijn hulpverleningsvoertuig RECHT, omdat er geen verkeer mag passeren (zie afbeelding hieronder).



Op de vluchtstrook wordt de motor recht geplaatst (zie afbeelding ->).

Als verkeerskegels op de motor aanwezig zijn, dan worden deze gebruikt conform de voorschriften in hoofdstuk 4 en 5. De hulpverlener blijft nooit in de buurt van zijn motor staan.

De functie als beveiligingsvoertuig moet altijd meteen worden overgenomen door het eerstvolgende hulpverleningsvoertuig op 4 wielen.





## 2.2 Gebruik van het hulpverleningsvoertuig als beveiligingsvoertuig

Alle IM-hulpverleners rijden in een opvallend voertuig dat is voorzien van retro-reflecterende markering. Dit hulpverleningsvoertuig wordt door de eerst aankomende IM-hulpverlener gebruikt ter afscherming van de incidentlocatie.

Of het voertuig schuin (in fend-off) of recht geplaatst moet worden, hangt af van het feit of het verkeer mag passeren of niet:

- 1 Mag het verkeer passeren, dan wordt het voertuig schuin geplaatst. Met de richting waarin het voertuig staat, wordt het verkeer om het incident heengeleid (eenzijdig aanrijd-gevaar, zie hoofdstuk 4).
- 2 Mag het verkeer niet passeren, dan wordt het voertuig recht geplaatst (tweezijdig aanrijd-gevaar, zie hoofdstuk 5).



In beide gevallen geldt:

- De voorwielen worden ingedraaid naar de verkeersluwe zijde, zodat het voertuig bij aanrijding niet in het verkeer terecht kan komen.
- Het zwaailicht blijft aanstaan. Geel heeft de voorkeur.
- In geval van gevaarlijke stoffen: handel volgens de vier A's (zie kader 2, blz. 12).

## 2.3 Aanvragen van verkeersmaatregelen bij verkeerssignalering

Als verkeerssignalering aanwezig is, vraag dan zo snel mogelijk een rood kruis aan voor de rijstrook of de rijstroken waarop het incident staat. Het aanvragen van een verkeersmaatregel op de verkeerssignalering is onderdeel van stap V2 van het stappenplan (zie hoofdstuk 3).

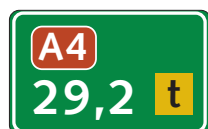
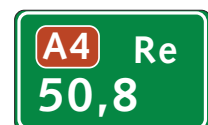
### 2.3.1 Procedure aanvragen maatregel op de verkeerssignalering

Als verkeerssignalering aanwezig is, biedt het een extra mogelijkheid om een incidentlocatie te beveiligen. Er kunnen snelheidsmaatregelen getroffen worden, het verkeer kan naar een andere rijstrook gestuurd worden en rijstroken kunnen worden afgekruist. Alle IM-hulpverleners mogen verkeersmaatregelen aanvragen. Om een verkeersmaatregel aan te kunnen vragen, is het noodzakelijk kennis te hebben van de groene hectometerborden met de rijbaanaanduiding (Li of Re), en de rijstrooknummering. Voor meer informatie zie kader 4, blz. 16.

### 2.3.2 Hectometerborden met rijbaanaanduiding

Voor het effectief aansturen van de IM-hulpverleners en het juist afkruisen van rijstroken is het belangrijk dat alle gegevens van het hectometerbord worden doorgegeven:

- 1 het wegnummer, bijvoorbeeld A4 of N148, en
- 2 de hectometeraanduiding, bijvoorbeeld 50,8, en
- 3 de rijbaanaanduiding:
  - voor de hoofdrijbaan is dit afhankelijk van de rijrichting Li (Links) of Re (Rechts): Re is de rijbaan met oplopende hectometering; Li is met aflopende hectometering.
  - voor de toe- en afritten, parallelbanen, en verbindingbogen is dit een zwarte letter op een gele achtergrond, bijvoorbeeld t.



N.B. Er mag geen verwarring ontstaan tussen de rijrichting links of rechts van de hoofdrijbaan (de Li of Re op het hectometerbord) en de linker- en rechterrijstrook van de rijbaan. Benoem daarom rijstroken alleen met nummers (zie 2.3.3, blz 17).

## Kader 4 Procedure aanvragen van een maatregel op de signalering

Politie, brandweer, ambulance, wegbeheerders, bergers, ANWB Wegenwacht en de Koninklijke Marechaussee mogen verkeersmaatregelen op de signalering aanvragen onder de volgende voorwaarden:

- 1 De IM-hulpverlener moet ter plaatse zijn of de Regionale Verkeerscentrale (RVC) moet camerazicht hebben op de locatie.
- 2 Degene die de maatregel bij de RVC aanvraagt, meldt deze ook weer af bij de RVC.
- 3 Vertrekt de aanvrager eerder dan de maatregel opgeheven kan worden, dan draagt deze de afmelding over aan politie of de wegbeheerder. De aanvrager geeft aan de RVC door wie de maatregel zal afmelden, met telefoonnummer.

Manier van aanvragen

- Politie, Brandweer en Ambulance vragen via de centrale/meldkamer verkeersmaatregelen aan bij de RVC.
- Wegbeheerders, IM-Bergers en ANWB Wegenwacht vragen verkeersmaatregelen rechtstreeks bij de RVC aan.
- Servicebedrijven vragen via 112 en de politiemeldkamer verkeersmaatregelen aan bij de RVC.

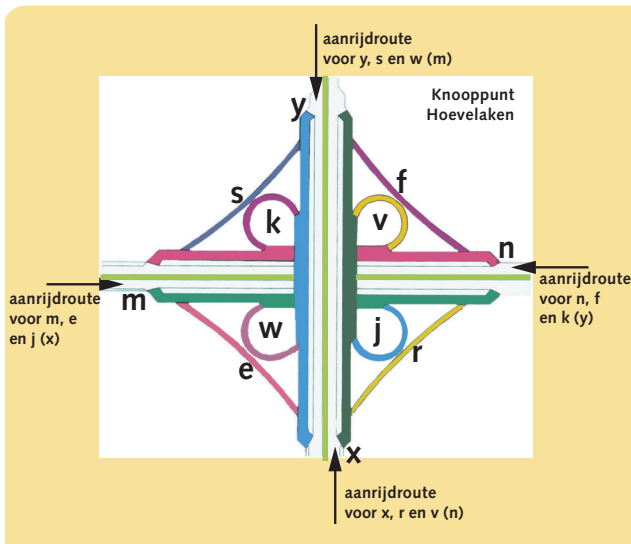
Omdat de RVC verantwoordelijk is voor de verkeersmaatregel, zal deze bij twijfel de aanvraag niet (direct) kunnen honoreren.

Voor het aanvragen van een verkeersmaatregel moet een IM-hulpverlener minimaal een opleiding op het gebied van veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten gevolgd hebben. De hulpverleningsorganisaties zijn zelf verantwoordelijk voor het verankeren van de procedure in hun organisatie.

## Kader 5 Benodigde gegevens voor een maatregel op de signalering

Voor het plaatsen van een verkeersmaatregel op de verkeerssignalering heeft de RVC de volgende gegevens nodig:

- 1 het wegnummer;
- 2 de hectometeraanduiding;
- 3 de rijbaanaanduiding:
  - van de hoofdrijbaan, Links (Li) of Rechts (Re), of
  - voor toe- en afritten, parallelbanen en verbindingbogen, de zwarte letter op de gele achtergrond;
- 4 het nummer van de rijstrook of de rijstroken waar het incident staat.

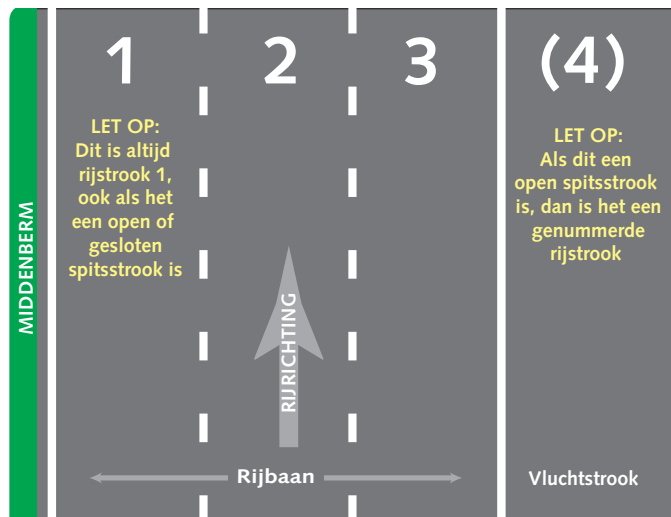


### Knooppunt Hoevelaken

Deze afbeelding toont duidelijk het belang van de zwarte letter op de gele achtergrond van het hectometerbord. Wanneer deze letter niet wordt doorgegeven, is de kans groot dat de IM-hulpverlener op een verkeerde baan terecht komt. Het kost dan onnodig veel extra tijd om alsnog de incidentlocatie te bereiken.

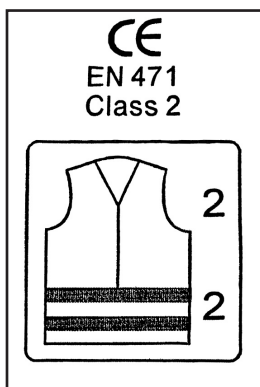
### 2.3.3 rijstrooknummering

Een rijbaan bestaat uit één of meer rijstroken. Deze rijstroken zijn genummerd van de middenberm naar de buitenberm. De rijstrook naast de middenberm is rijstrook **1** (ook als het een open/gesloten spitsstrook is), de rijstrook rechts van rijstrook 1 is rijstrook **2**, de rijstrook rechts van rijstrook 2 is rijstrook **3**, etc. Als de vluchtstrook een open spitsstrook is, dan wordt deze ook genummerd. In de figuur zou dat dus rijstrook **4** worden. De rijstrooknummers staan soms op de panelen van de verkeerssignalering.



## 2.4 Dragen van veiligheidskleding

Voor de veiligheid van de IM-hulpverlener is het van groot belang zichtbaar te zijn voor het overige verkeer. Draag daarom veiligheidskleding met retro-reflecterende strepen. Zorg ervoor dat deze kleding schoon is en gesloten gedragen wordt, dan is de zichtbaarheid het meest optimaal. De groene veiligheidsvesten worden gedragen door IM-hulpverleners die deel uitmaken van het Commando Plaats Incident, het COPI. Veiligheidskleding moet minimaal voldoen aan klasse 2.



Label veiligheidsvest

Een vest met dit label voldoet aan veiligheidsklasse 2

## Kader 6 Gebruik attentieverlichting / Zwaailichtdiscipline

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 stelt eisen aan de signaalverlichting. Bestaande voertuigen dienen per 1 januari 2014 aan de nieuwe eisen te voldoen. Uitgangspunt bij de nieuwe regeling is: "rijdend blauw, stilstaand geel". Dit houdt in dat het beveiligingsvoertuig voor een incident bij voorkeur een geel zwaailicht aan heeft.

Zet de frontflitsers uit wanneer het voertuig als beveiligingsvoertuig wordt gebruikt. Als een hulpverleningsvoertuig niet over alternierende verlichting beschikt, worden de alarmlichten gebruikt.

### Zwaailichtdiscipline

Bij een incident houdt alléén het beveiligingsvoertuig het zwaailicht aan (bij voorkeur geel). Frontflitsers worden daarbij uitgezet. Alle andere voertuigen van de IM-hulpdiensten zetten zodra ze parkeren het zwaailicht en de frontflitsers uit. Teveel zwaailichten en flitsers verwarren de weggebruiker, zeker 's nachts, en leiden het verkeer op de andere rijbaan af. Dat kan kijkersfiles en vervolgongevallen veroorzaken.

Politie, brandweer, ambulance en de Koninklijke Marechaussee voeren rijdend een blauw zwaailicht. Wegbeheerders, bergingsbedrijven en pechhulpverleners voeren gele zwaailichten. Voor de wegbeheerders, bergers en pechhulpverleners geldt dat de **Richtlijn gebruik gele attentieverlichting** deel uitmaakt van deze **Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten**.

Bij IM mag het zwaailicht alleen gebruikt worden in de volgende situaties:

- door IM-hulpverleners die op weg zijn naar een incident;
- door het beveiligingsvoertuig dat in fend-off vóór het incident staat;
- door IM-hulpverleners die vertrekken van de incidentlocatie, om aan te geven dat ze weer aan het verkeer gaan deelnemen.
- door IM-hulpverleners die van de rijbaan de vluchtstrook op- of afrijden (zie kader 19, blz. 34).

## Kader 7 Slachtofferhulp, direct maar ook indirect!

Bij een ongeval met slachtoffers is het natuurlijk van groot belang deze direct te helpen. Maar denk bij de hulpverlening ook aan de andere belangen van de slachtoffers.

Het is voor de slachtoffers ook belangrijk dat de toedracht van het incident wordt vastgesteld. Daarbij zijn het vastleggen van de sporen en het technisch onderzoek aan de voertuigen van groot belang. Aan alle hulpverleners ter plaatse wordt dan ook gevraagd om:

- aanwijzingen die de toedracht van het ongeval kunnen helpen vaststellen niet te verstoren;
- noodzakelijke wijzigingen in de ongevalssituatie door te geven aan de Leider Onderzoek.

Dit houdt bijvoorbeeld in:

- dat noodzakelijke handelingen als het verplaatsen van voertuigen, het losmaken/-snijden van veiligheidsgordels, het losschroeven van accukabels (nooit doorknippen) en het leeg laten lopen van banden moeten worden doorgegeven aan de politie;
- dat er geen glasscherven mogen worden aangeveegd, geen rem- en oliesporen mogen worden verwijderd en geen rondgeslingerde onderdelen van voertuigen mogen worden verplaatst. Is dit wel noodzakelijk, teken dan met krijt de oorspronkelijke situatie af op het wegdek;
- dat er zo min mogelijk door de aanwezige sporen mag worden gereden;
- parkeer geen voertuigen in de berm.

Maar dit houdt bijvoorbeeld ook in dat er niet nodeloos sporen mogen worden toegevoegd door op het laatste moment hard te remmen of door bij de stabilisatie van voertuigen de banden lek te steken.

Natuurlijk is het redden van levens het belangrijkste, maar daarnaast kunnen we de slachtoffers ook helpen door te zorgen dat de toedracht goed kan worden achterhaald.

## 2.5 Plaatsen van verkeerskegels

Door vijf verkeerskegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident te plaatsen, wordt het incident voor de overige weggebruikers duidelijk zichtbaar afgeschermd. Hoewel de grote verkeerskegels van 75 cm zichtbaarder en dus veiliger zijn, is het om praktische redenen toegestaan kleine verkeerskegels van 50 cm te gebruiken. Wanneer een IM-hulpverlener als tijdelijke maatregel kleine verkeerskegels heeft geplaatst, worden deze voor de duur van het incident vervangen door grote verkeerskegels, zodra er een IM-hulpverlener komt die deze bij zich heeft. Politie, brandweer, wegbeheerders, bergers, ANWB Wegenwacht en servicebedrijven hebben allen minimaal 5 verkeerskegels bij zich. Het plaatsen van verkeerskegels is onderdeel van stap V2 van het stappenplan (zie hoofdstuk 3).



## 2.6 Gebruik van de schouwkaart

De schouwkaart is bedoeld voor de eerste hulpverlener die op de plaats incident arriveert. Het is een hulpmiddel om korte, feitelijke informatie over het incident door te geven aan de meldkamer. Op de andere kant van de kaart worden voorbeelden gegeven voor het herkennen van een hoog energetisch ongeval. Met deze informatie kan de meldkamer de juiste inzet bepalen. De schouwkaart is gebaseerd op het Methane-protocol. Dit is een internationale, multidisciplinaire gestructureerde manier van uitvragen. Deze methode wordt gebruikt bij alle mogelijke incidenten. Op de schouwkaart wordt het Methane-protocol toegepast op verkeersincidenten.

<b>Verkeersincident</b>	<b>M</b>	<b>Omvang</b>	<b>N</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alleen blikshade?</li> <li>• Met slachtoffers?</li> </ul>		<b>Aantal slachtoffers, ABC bedreigd - levensgevaar?</b> A Ademweg vrij? Gezichtskleur bleek, blauw? ( <i>Tong, gebit</i> ) B Ademhaling vrij/hoorbaar? ( <i>Snurkend</i> ) C Uitwendige bloedingen? Hartslag? D Aanspreekbaar? E Koude/warmte letsel? ( <i>Brand, bevrozing, ...</i> )	
<b>Exacte locatie</b>	<b>E</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slachtoffers uit de auto geslingerd?</li> <li>• Slachtoffers in de auto gebleven?</li> </ul>	
<b>Aard incident</b>	<b>T</b>	<b>Aantal voertuigen?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Personenauto's?</li> <li>• Vrachtwagens?</li> <li>• Wel/niet rolbaar?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat is er gebeurd?</li> <li>• Hoog energetisch ongeval?<sup>1</sup></li> </ul>		<b>Extra inzet</b>	<b>E<sup>2</sup></b>
<b>Gevaar</b>	<b>H</b>	Voorgaande informatie leidt tot inzet van de benodigde IM-hulpdiensten.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevaarlijke stoffen: kenteken, stofnr., gevaarnr.?</li> <li>• Brand?</li> <li>• Explosie?</li> <li>• Verdrinking?</li> <li>• Bijzondere weersomstandigheden? (<i>Gladheid, mist, sneeuw, hitte, ...</i>)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is er extra inzet nodig?</li> </ul>	
<b>Aanrijdroute</b>	<b>A</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beste aanrijdroute: gevarezone, windrichting, bereikbaarheid?</li> </ul>			

### Multidisciplinair schouwen

Alle partijen hebben informatie nodig over de locatie en de aard en omvang van het incident. De eerste IM-hulpverlener op de plaats incident kijkt voor alle partijen welke informatie van belang is. De IM-hulpverlener geeft na het schouwen een situatierapport aan eigen meldkamer/centrale. Deze geeft de informatie weer door aan de andere meldkamers/centrales.

Bij een multidisciplinaire schouw wordt met de schouwkaart een aantal vragen beantwoord:

- Verkeersincident: Is het alleen blikshade of zijn er ook slachtoffers?
- Exacte locatie: Is de juiste locatie bekend bij de meldkamer?
- Aard van het incident: Wat is er gebeurd? Is er sprake van een hoog-energetisch ongeval?



## Kader 8 Hulpverlening bij elektrische en hybride<sup>1</sup> voertuigen

Het aantal elektrische en hybride voertuigen neemt snel toe en de kans dat je er als hulpverlener mee te maken krijgt, wordt dan ook steeds groter. Net als alle andere voertuigen worden elektrische en hybride voertuigen uitvoerig getest, voordat ze de weg op mogen. Er wordt hierbij nadrukkelijk gekeken naar de veiligheid van deze voertuigen voor gebruikers, monteurs en hulpverleners. Hoewel er tal van veiligheidsvoorzieningen zijn ingebouwd, is er – net als bij voertuigen die voor de aandrijving gebruik maken van benzine, diesel of LPG – een richtlijn nodig voor de hulpverleners om bij incidenten veilig te kunnen werken. Incidenten met elektrische en hybride voertuigen worden onderverdeeld in vier categorieën:

- A incidenten zonder schade;
- B incidenten met blikshade;
- C incidenten met geactiveerde airbags;
- D incidenten met ernstig vervormde kooiconstructie.

### A Incidenten zonder schade

Incidenten zonder schade zijn bijvoorbeeld pechgevallen of incidenten met een medische oorzaak, zoals een onwelwording. In dit soort gevallen is het uitgesloten dat de carrosserie onder spanning staat. Het enige risico voor de hulpverlening is dat het voertuig ongewenst in beweging kan komen, omdat het nog in de rijstand/bedrijfsstand staat. Zet om dit te voorkomen het voertuig in de Parkeerstand en activeer de mechanische of elektrische parkeerrem. Hierdoor staat het voertuig geblokkeerd.

Als de dashboardverlichting uit is, is het voertuig uitgeschakeld. Is de dashboardverlichting nog aan, schakel het voertuig dan uit door de contactsleutel te verwijderen. Als het voertuig geen contactsleutel heeft maar een keycard (of is uitgerust met 'keyless entry') EN de controlelichten op het dashboard branden nog, druk dan op de start/stop knop om het contact uit te schakelen. Zorg dat de keycard minimaal 15 meter van het voertuig wordt verwijderd.

### B Incidenten met blikshade

Bij incidenten met alleen blikshade zijn de airbags meestal niet geactiveerd. Ook hierbij is het uitgesloten dat de carrosserie onder spanning staat. Het enige risico voor de hulpverlening is dat het voertuig ongewenst in beweging kan komen. Handel om dit te voorkomen zoals hierboven beschreven bij 'A Incidenten zonder schade'.

### C Incidenten met geactiveerde airbags

Wanneer bij een incident de airbags van een elektrisch of hybride voertuig worden geactiveerd, wordt automatisch de stroomvoorziening vanuit de hoogspanningsbatterij afgesloten. Het is hierdoor uitgesloten dat de carrosserie onder spanning staat. In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat bij een zware aanrijding de airbags niet worden geactiveerd, bijvoorbeeld als het voertuig aan de achterzijde wordt aangereden. Zolang de kooiconstructie intact blijft, is er ook dan geen risico dat de carrosserie onder spanning staat. Het enige risico voor de hulpverlening is dat het voertuig ongewenst in beweging kan komen. Handel om dit te voorkomen zoals hierboven beschreven bij 'A Incidenten zonder schade'.

### D Incidenten met ernstig vervormde kooiconstructie

Bij elektrische en hybride voertuigen is de hoogspanningsbatterij geplaatst binnen de kooiconstructie van het voertuig. Bij extreme vervorming van de kooiconstructie zou het in zeer uitzonderlijke gevallen mogelijk kunnen zijn dat de carrosserie onder spanning staat. Daarom moet elke hulpverlener bij incidenten waarbij het voertuig extreem is vervormd altijd de brandweer alarmeren.

#### Brand

Als een elektrisch of hybride voertuig in brand staat, komen dezelfde verbrandingsprodukten vrij als bij een ander voertuig. Neem in zo'n geval dan ook dezelfde veiligheidsmaatregelen. Alleen als de hoogspanningsbatterij verbrandt, komen er extra en afwijkende verbrandingsprodukten vrij. Laat benadering en blussen over aan de brandweer.

<sup>1</sup> Met 'hybride voertuigen' wordt steeds bedoeld 'hybride elektrische voertuigen'.

<sup>2</sup> Hoewel bij ernstige vervorming van de kooiconstructie de stroomtoevoer vanuit de hoogspanningsbatterij is onderbroken – door geactiveerde airbags en/of (kort)sluiting in het systeem, zou er door mogelijke deformatie van het batterijcompartiment in zeer uitzonderlijke gevallen stroom naar de carrosserie kunnen 'leken'. Indicatoren hiervoor kunnen zijn: vonken, rook, de geur van kortsluiting of rotte eieren. Waarschuw altijd de brandweer.

### Stappenplan benadering elektrische /hybride voertuigen

#### Stap 1 Stel vast dat er sprake is van een elektrisch / hybride voertuig

1a Vraag bestuurder/inzittende uit (indien aanspreekbaar)

1b Trek het kenteken na (indien zichtbaar)

1c Let op kenmerken: Type-aanduidingen / stickers op carrosserie  
Oranje bedrading (door crash zichtbaar)

#### Stap 2 Schat het gevaar in

A Geen schade	>	Geen gevaar
B Alleen blikshade	>	Geen gevaar
C Geactiveerde airbags	>	Geen gevaar
D Ernstig vervormde kooiconstructie	>	Mogelijk gevaar <sup>2</sup>

- Gevaar: Zijn er gevaarlijke stoffen? Is er brand? Is er een voertuig te water? Is er lekkage? Zijn er bijzondere weersomstandigheden: hevige regenval, sneeuw, gladheid, mist, laagstaande zon?
- Aanrijdroute: wat is de beste aanrijdroute: gevarezone, windrichting, bereikbaarheid?
- Omvang:
  - Aantal slachtoffers? In of uit de auto? Is er iemand levensbedreigend gewond?
  - Aantal voertuigen? Hoeveel personenauto's/vrachtwagens zijn bij het incident betrokken? Zijn ze wel/niet rolbaar?
- Extra inzet: Is er extra inzet van specialistische teams nodig?
  - Bijvoorbeeld:
    - Is sporenonderzoek noodzakelijk?
    - Is er schade aan milieu, wegdek, geleiderail, straatmeubilair of kunstwerken?
    - Is er een dierenarts nodig? (bij levende have)
- Hoe lang gaat het naar verwachting duren?

## 2.7 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes

De ruimte tussen het beveiligingsvoertuig en het incident is alleen bedoeld als veiligheidsruimte en is dus niet bedoeld voor het parkeren van voertuigen van de IM-hulpverleners. Om de aan- en afvoerroutes zo goed mogelijk vrij te houden, staan alleen ambulance en brandweer op de 10 meter werkcirkels. De overige IM-hulpdiensten parkeren hun voertuigen zodanig, dat er een aan- en afvoerroute vrijblijft. Zie verder 4.1.1, blz. 27 voor het parkeren bij eenzijdig en 5.1.1, blz. 42 voor het parkeren bij tweezijdig aanrijdgevaar.

## 2.8 Aanvragen van aanvullende verkeersmaatregelen

Als de eerste veiligheidsmaatregelen getroffen zijn, betekent dit dat de situatie veiliger is dan het was, maar vaak nog niet veilig genoeg. Afhankelijk van de situatie zullen er meestal aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn.

Rijkswaterstaat beschikt over de volgende mogelijkheden:

- Aktiewagen (ook bekend als pijlwagen, optische beveiliging);
- Botsabsorber (fysieke beveiliging);
- Tekstwagen (voorwaarschuwing);
- Calamiteitenscherm (tegen vervolgongevallen);
- Mobiele Rijstrook Signalering (als signalering ontbreekt);
- Mobiele Route Informatie (omleidingen);
- Flexibele bewegwijzering (Dynamische Route Informatie Panelen, DRIP's, de gele borden);
- Verkeersinformatie (via het Verkeerscentrum Nederland).

Aanvullende verkeersmaatregelen kunnen bij de wegbeheerder worden aangevraagd.





## Het stappenplan: de vier V's

De IM-hulpverlener die als eerste op de plaats incident aankomt, handelt volgens de vier V's.

De vier V's gelden voor alle verkeersincidenten, zowel op wegen met eenzijdig als met tweezijdig aanrijdgevaar. In de volgende hoofdstukken wordt het stappenplan toegepast in een aantal voorbeelden, in hoofdstuk 4 bij eenzijdig aanrijdgevaar en in hoofdstuk 5 bij tweezijdig aanrijdgevaar.

### **V 1 Voertuig plaatsen**

Creëer een veiligheidsruimte (zie 2.1, blz. 13)

Plaats het hulpverleningsvoertuig ter beveiliging (zie 2.2, blz. 15)

### **V 2 Veiligheid regelen**

Vraag verkeerssignalering aan (zie 2.3, blz. 15)

Draag veiligheidskleding (zie 2.4, blz. 17)

Plaats verkeerskegels (zie 2.5, blz. 19)

Zet het verkeer stil (zie kader 26, blz. 40)

### **V 3 Verkennen van het incident**

Schouw het incident multidisciplinair (zie 2.6, blz. 19)

### **V 4 Vervolgstappen regelen**

Beslis of de weg afgesloten moet worden (zie kader 27 & 28, blz. 40)

Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan (zie 2.8, blz. 21)

In geval van gevaarlijke stoffen: handel volgens de vier A's:

- Afstand houden
  - Afzetten
  - Afwachten
  - Afblijven
- (zie kader 2, blz. 12).

### Kader 9

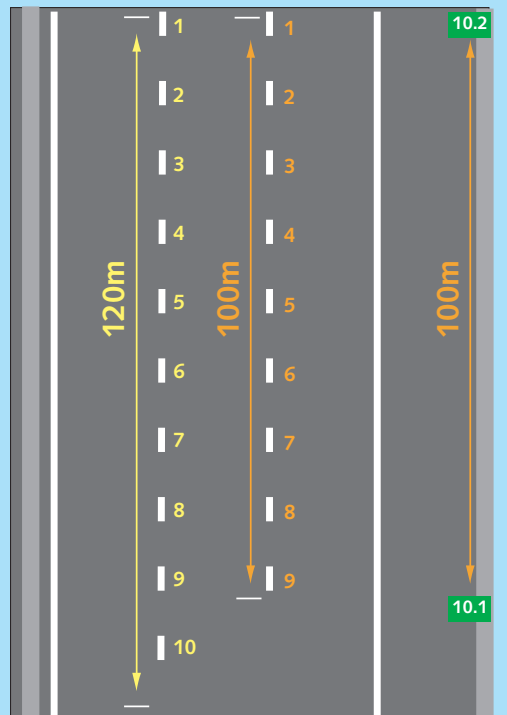
#### Inschatten van de afstand voor de veiligheidsruimte

Op de autosnelweg zijn twee ‘hulpjes’ te vinden voor het inschatten van de afstand.

Ten eerste is de afstand tussen twee groene hectometerborden 100 m.

Ten tweede kan er met de onderbroken belijning ook een goede inschatting gemaakt worden. Eén lijn en één onderbreking samen is 12 meter.

Negen lijnen met acht onderbrekingen zijn samen  $\pm 100$  m en tien lijnen met tien onderbrekingen zijn samen 120 m.



### Kader 10 Handmatig waarschuwen van het verkeer

In een aantal omstandigheden, zoals bij een bocht of mistig weer, is het raadzaam dat één van de IM-hulpverleners het verkeer handmatig waarschuwt. De IM-hulpverlener moet dan uiteraard op ruime afstand vóór het beveiligingsvoertuig én op een veilige plaats (bijv. achter de geleiderail) staan. Hij kan hierbij een gele lamp gebruiken.





4

# Beveiligen van een verkeersincident bij eenzijdig aanrijdgevaar - op alle wegen met gescheiden rijbanen

## 4.1 Algemene procedure bij eenzijdig aanrijdgevaar

De IM-hulpverlener die als eerste bij een incident op een weg met eenzijdig aanrijdgevaar aankomt, handelt als volgt:

### V1 Voertuig plaatsen bij eenzijdig aanrijdgevaar

- *Creëer een veiligheidsruimte*

Plaats het IM-hulpverleningsvoertuig op [max. snelheid = min. meter] vóór het incident.

Toegestane maximum snelheid	Minimale veiligheidsruimte
50 km/uur	minimaal 50 meter
60 km/uur	minimaal 60 meter
70 km/uur	minimaal 70 meter
80 km/uur	minimaal 80 meter
100 km/uur	minimaal 100 meter
120 km/uur	minimaal 120 meter
130 km/uur	minimaal 130 meter

Hoe harder het verkeer rijdt, hoe groter de risico's zijn voor hulpverleners. Maar dat wil niet zeggen dat verkeer waar de snelheid uit is niet meer gevaarlijk kan worden. De verkeerssituatie kan namelijk wijzigen en nieuw verkeer kan weer op snelheid aan komen rijden. Daarom geldt de veiligheidsruimte van [max. snelheid = min. meter] altijd, zowel bij rijdend verkeer als bij filevorming. NB Bij een incident waarbij mogelijk gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, geldt altijd een minimale afstand van 100 meter met de wind in de rug en 500 meter bij tegenwind (zie kader 2, blz. 12).

- *Plaats het hulpverleningsvoertuig*

Plaats het voertuig in de fend-off positie: schuin en zo breed mogelijk op de rijstrook, waarop het incident heeft plaatsgevonden. De richting waarin het voertuig fend-off staat, bepaalt de rijrichting van het verkeer. Voor de goede zichtbaarheid blijft het zwaailicht aanstaan, bij voorkeur geel.



Voor alle partijen geldt dat de IM-hulpverlener die als eerste bij een incident met éénzijdig aanrijdgevaar aankomt, als volgt handelt:

- stop op een afstand van [max. snelheid = min. meter] vóór het incident;
- parkeer het voertuig in fend-off positie;
- trek de handrem aan;
- zet de versnelling in zijn vrij;
- laat het (gele) zwaailicht aanstaan (dus motor aan);
- zet altemnerende verlichting aan;
- draai de voorwielen naar de verkeersluwe zijde.

Niemand blijft in het beveiligingsvoertuig zitten.

## Kader 11 Overnemen van de beveiligingsfunctie

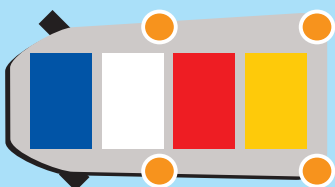
Als een ambulance als eerste aankomt, wordt deze op een afstand van [max. snelheid = min. meter] vóór het incident geplaatst. Niemand blijft in het voertuig zitten. De bestuurder houdt per portfoon contact met de meldkamer ambulancezorg; de verpleegkundige gaat triage plegen. Zodra de tweede IM-hulpverlener aankomt, neemt deze de beveiligingsfunctie van de ambulance over. De ambulance wordt vervolgens bij het incident ingezet voor slachtofferhulp.



Zodra de politie of de wegbeheerder op de plaats incident aankomt, neemt deze de beveiligingsfunctie van andere IM-hulpverleners over. Komt de wegbeheerder ter plaatse, dan neemt hij de beveiligingsfunctie van de politie over.



## Kader 12 Kleuren geven de verschillende IM-hulpverleners aan



In de tekeningen geeft een voertuig met verschillende kleuren aan voor welke IM-hulpverleners de afbeelding van toepassing is.

- |       |  |
|-------|--|
| Blauw | = politie                                  |
| Wit   | = ambulancezorg                            |
| Rood  | = brandweer                                |
| Geel  | = wegbeheerder, berger en pechhulpverlener |

## V2 Veiligheid regelen

- *Vraag verkeerssignalering aan*  
Vraag zodra je ter plaatse komt een kruis aan voor de rijstrook of rijstroken waar het incidentstaat (zie kader 4, blz. 16).
- *Draag veiligheidskleding*  
Trek een veiligheidsvest aan (tenzij je al verkeersveilige kleding draagt). Eén persoon van politie, brandweer, ambulance en de wegbeheerder trekt een groen vest aan. Hij neemt voor zijn dienst de leiding en is aanspreekpunt voor de andere diensten (zie 2.4, blz. 17).
- *Plaats verkeerskegels*  
Plaats kijkend naar het verkeer vijf verkeerskegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident.
- *Zet het verkeer stil*  
In principe wordt het verkeer bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar niet stilgezet.

## V3 Verkennen van het incident

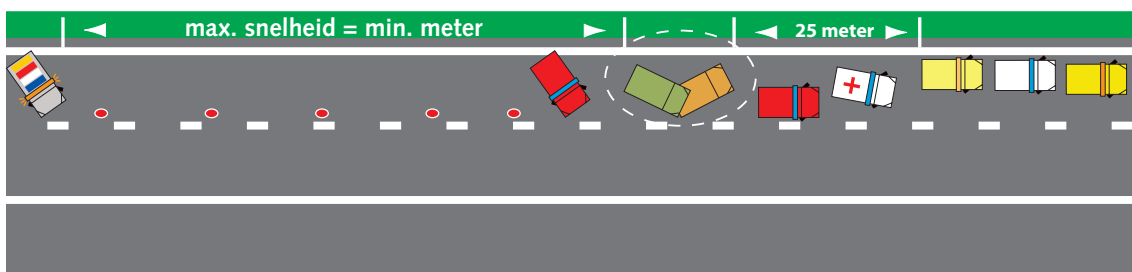
- *Schouw het incident multidisciplinair*  
Schouw voor alle partijen met behulp van de schouwkaart (zie 2.6, blz. 19) en geef de informatie kort en bondig door aan de meldkamer.

## V4 Vervolgstappen regelen

- *Beslis of de weg afgesloten moet worden*  
Beslis in een vroeg stadium of er wel of niet afgesloten en omgeleid moet worden. Als het te lang duurt, voordat er maatregelen getroffen worden, gaat het verkeer zichzelf regelen. Houd bij het nemen van deze beslissing rekening met een veilige werkplek en voldoende werkruimte voor de IM-hulpverleners.
- *Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan*  
Als de eerste veiligheidsmaatregelen getroffen zijn, betekent dit dat de situatie veiliger is. Afhankelijk van de situatie zullen er meestal aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn (zie 2.8, blz. 21).

### 4.1.1 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij eenzijdig aanrijdgevaar

Voor alle IM-hulpverleners geldt: houd aan- en afvoerroutes vrij. De ruimte tussen het beveiligingsvoertuig in fend-off en het incident is bedoeld als veiligheidsruimte en is dus niet bedoeld voor het parkeren van voertuigen van de IM hulpdiensten. Ambulance en brandweer staan op de 10 meter werkcirkels voor slachtofferhulp; de brandweer vóór en voorbij en de ambulance voorbij het incident.



Rekening houdend met eventueel sporenonderzoek, parkeren de overige IM-hulpverleners 25 meter voorbij en in lijn met het incident en niet in de berm. Dan hoeven zij na het parkeren geen rijstroken over te steken om bij het incident te komen. Het is de bedoeling dat de vluchtstrook vrij blijft voor de aan- en afvoer van de IM-hulpverleners. Als de situatie het toelaat, kan de vrijgehouden route worden benut voor de afwikkeling van het verkeer.

### Kader 13 Een motor is geen auto

Een motor biedt niet dezelfde veiligheid als een auto en valt minder op. En voor de hulpverlener op de motor geldt natuurlijk ook: eigen veiligheid eerst.

Daarom moet hij vóór het inzetten van de motor als beveiligingsvoertuig op de hoofdrijbaan altijd overwegen of hij – gezien de omstandigheden – de veiligheidsruimte moet vergroten of geheel moet afzien van het inzetten van de motor als beveiligingsvoertuig.

Omstandigheden die het risico vergroten, zijn bijvoorbeeld: hard rijdend verkeer, nat wegdek en onoverzichtelijke situaties (bochten, viaducten, rijbaanverleggingen, slechte wegverlichting).

Als de hulpverlener op de motor als eerste aankomt op de plaats incident en door de omstandigheden moet afzien van het inzetten van de motor als beveiligingsvoertuig, dan plaatst hij de motor voorbij en in lijn met het incident en loopt 'stroomopwaarts' om het verkeer vanaf een veilige plaats te waarschuwen (zie kader10, blz. 24).

### Kader 14 Gebruik van de vluchtstrook na een incident op de rijbaan

In veel gevallen worden ongevallen op autosnelwegen, nadat de betrokken voertuigen van de rijbaan zijn verwijderd, afgehandeld op de vluchtstrook. Al dan niet in afwachting van de komst van het bergingsvoertuig, worden met name door politieambtenaren administratieve handelingen verricht op de vluchtstrook. Te denken valt aan het verhoren van betrokkenen en getuigen, het controleren van rij- en kentekenbewijzen, het invullen van schadeformulieren. Vaak rijden de betrokkenen pas weer verder en worden de beschadigde voertuigen afgevoerd, nadat deze administratieve handelingen zijn afgerond. Hoewel deze handelingen kunnen plaatsvinden buiten de risicovolle zone van 1 meter, is dit gedrag niet wenselijk.

**De vluchtstrook mag niet langer gebruikt worden dan absoluut noodzakelijk.**

Indien er sprake is van lichte schade, dan dient de IM-hulpverlener de betrokken voertuigen direct naar een afrit of een parkeerplaats te dirigeren, waar de administratieve afhandeling kan worden verricht.

In de gevallen waarbij één of meerdere auto's zodanig zijn beschadigd dat deze moeten worden afgesleept, moet een bergingsbedrijf deze voertuigen zo snel mogelijk afvoeren. Administratieve handelingen moeten op een parkeerplaats, afrit, of bij het bergingsbedrijf worden verricht.

**Vanaf het moment dat de betrokken voertuigen op de vluchtstrook zijn geplaatst tot het moment dat de berger zijn werkzaamheden op de vluchtstrook heeft beëindigd, moet de werkplek op de vluchtstrook worden beveiligd en moet zonodig de naastgelegen rijstrook worden afgekruist.**

## 4.2 Beveiligen van een incident op de rijbaan

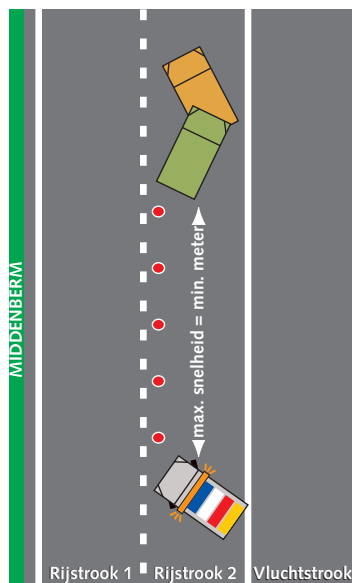
Het is onmogelijk om alle situaties die in de praktijk kunnen voorkomen te beschrijven. Daarom worden in deze paragraaf vier basissituaties besproken met eenzijdig aanrijdgevaar, die als voorbeeld gelden voor de toepassing van de veiligheidsmaatregelen op de rijbaan.

Deze drie situaties zijn:

1. beveiligen van een incident op een rijbaan met twee rijstroken (4.2.1);
2. beveiligen van een incident op een rijbaan met drie of meer rijstroken (4.2.2);
3. beveiligen van een incident op een verkeersplein (4.2.3).

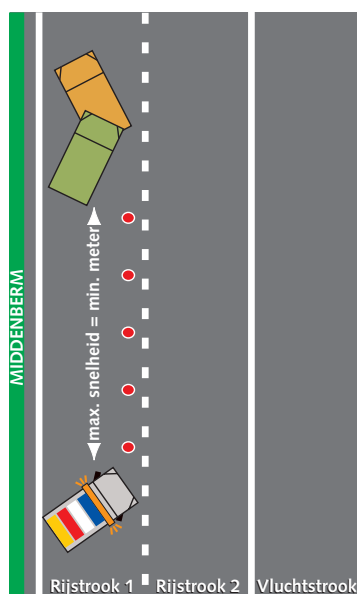
### 4.2.1 Beveiligen van een incident op een rijbaan met twee rijstroken

Als het incident op de tweede rijstrook staat, stuurt het beveiligingsvoertuig in de fend-off positie het verkeer naar rijstrook 1.



Als het verkeer op de eerste rijstrook staat, stuurt het beveiligingsvoertuig in de fend-off positie het verkeer naar rijstrook 2.

Handel volgens de procedure zoals beschreven in 4.1.





## Kader 15 Calamiteitenschermen

Voor de veiligheid en de doorstroming van het verkeer is het belangrijk dat bij het afhandelen van incidenten schermen worden gebruikt, met name op het hoofdwegennet. Een scherm ontnemt het verkeer op de andere rijbaan en eventuele naastliggende rijstroken het zicht op het incident. Dit heeft de volgende effecten:

- het voorkomt kijkfiles  
kijkfiles hinderen de doorstroming en verhogen het risico op vervolgongevallen;
- het vermindert gevaarstelling  
stilstaand verkeer is gevaarlijker dan rijdend verkeer, want mensen gaan uitstappen en verhogen zo het risico op ongevallen.

Als op strategische punten door heel Nederland schermen klaar staan, kunnen ze snel worden ingezet. Na het plaatsen van een scherm lost een kijkersfile binnen afzienbare tijd op.

### Wanneer wordt een scherm gebruikt?

Een scherm kan ingezet worden bij elk incident op het hoofdwegennet waarvan de afhandeling minimaal 2 uur duurt. Voor optimaal effect moet al in het eerste overleg besloten worden of er een scherm bij het incident geplaatst wordt of niet. Bij rukwinden of windkracht 5 en hoger worden schermen uit veiligheidsoverwegingen niet gebruikt.

### Schermen bij een uitgestelde berging

Wanneer een ongeval in (of vlak voor) de spits gebeurt, is het voor de veiligheid en de doorstroming beter om op een later, rustiger tijdstip te bergen, mits de omstandigheden dit toelaten. Om kijkfiles te voorkomen moeten bij uitgestelde bergingen calamiteitenschermen worden geplaatst.



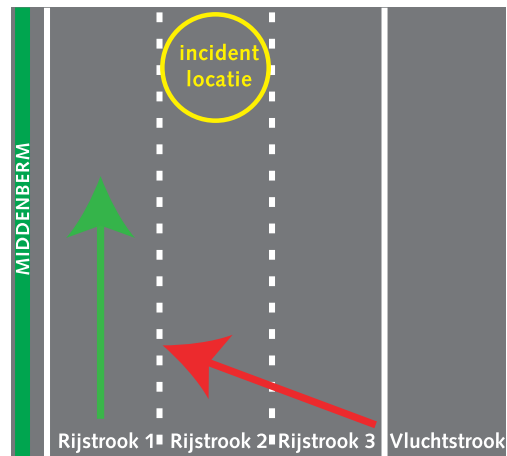


#### 4.2.2 Beveiligen van een incident op een rijbaan met drie of meer rijstroken

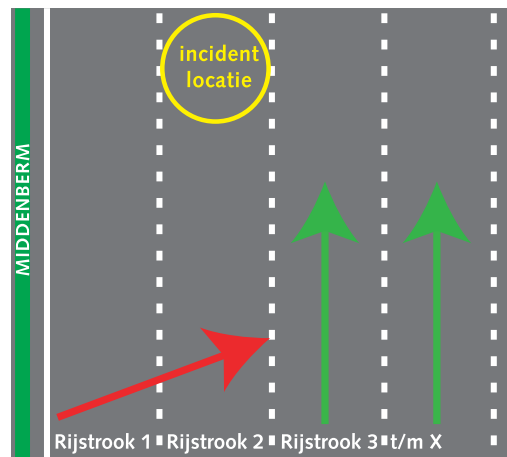
Wanneer een incident plaatsvindt op een rijbaan met drie of vier rijstroken, dan moet er voor gezorgd worden dat het verkeer het incident niet aan twee kanten kan passeren. Er mag geen incident-eiland ontstaan.

Om eilandvorming te voorkomen zijn er twee mogelijkheden voor het afschermen van een incidentlocatie:

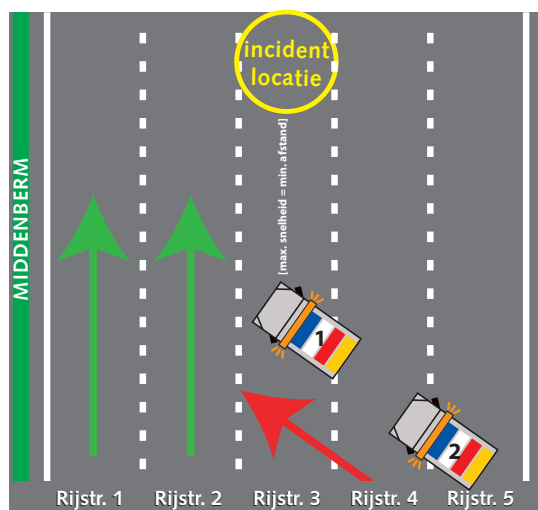
- 1 het beveiligingsvoertuig in fend-off schermt rijstrook 2 en 3 af en stuurt het verkeer naar rijstrook 1.  
Dit sluit aan bij het verwachtingspatroon van het verkeer, dat gewend is links te passeren.



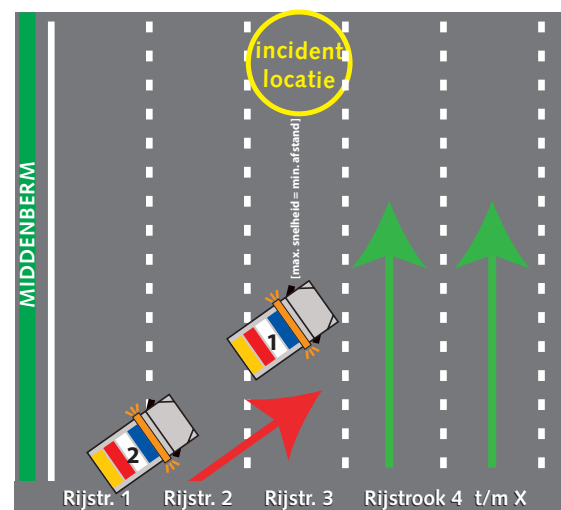
- 2 het beveiligingsvoertuig in fend-off schermt rijstrook 1 en 2 af en stuurt het verkeer naar rijstrook 3 en 4.  
Deze afsluiting is noodzakelijk wanneer het incident bij toe-, afritten of weefvakken heeft plaatsgevonden. In dat geval moet het beveiligingsvoertuig in fend-off positie over rijstrook 1 en rijstrook 2 geplaatst worden. Het overige verkeer kan doorgaan over rijstrook 3 en kan gebruik maken van de toe-, afritten en weefvakken.



Als er meer rijstroken afgesloten moeten worden, dan zijn er meer beveiligingsvoertuigen nodig. Als er bijvoorbeeld drie rijstroken afgesloten moeten worden, dan zijn er ten minste twee beveiligingsvoertuigen nodig. De eerst aankomende IM-hulpverlener concentreert zich op het beveiligen van de rijstrook waar het incident staat en geeft door aan de meldkamer (a) welke rijstroken afgekruid moeten worden en (b) dat er meer hulpverleningsvoertuigen nodig zijn voor de beveiliging van het incident. Handel volgens de 4 V's, zoals beschreven in 4.1.



Afsluiting vanaf de vluchtstrook



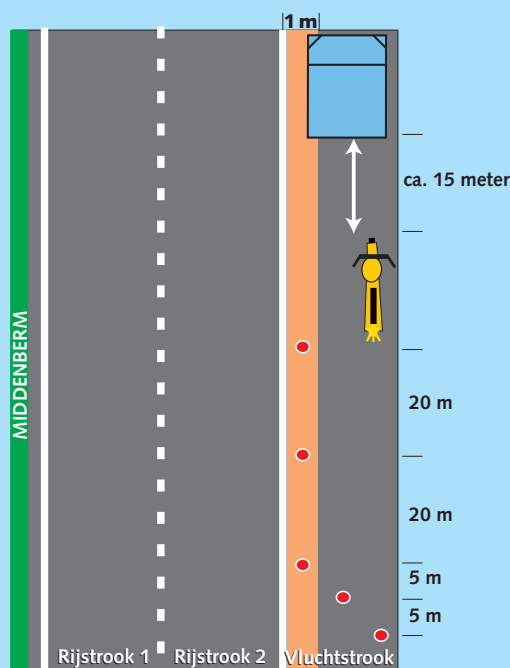
Afsluiting vanaf de middenberm bij toe-, afritten of weefvakken

## Kader 16 Beveiligen op de vluchtstrook met een motorfiets

Bij incidenten op de vluchtstrook is de beveiliging gericht op het grootste gevaar: 'veterende' voertuigen. Daarom wordt op de vluchtstrook een risicovolle zone van 1 meter vanaf de kantstreep aangehouden. In principe worden alleen gestrande voertuigen beveiligd, die door hun breedte in de risicovolle zone staan. Voor voertuigen buiten de risicovolle zone is alleen beveiliging nodig als er moet worden gewerkt.

Het eerste hulpverleningsvoertuig ter plaatse heeft een waarschuwende functie en wordt – met de attentieverlichting aan – RECHT en zo ver mogelijk uit het verkeer geplaatst, dus zo dicht mogelijk langs de berm/geleiderail. Dit geldt ook voor de motorfiets. Als verkeerskegels op de motor aanwezig zijn, dan wordt een afzetting geplaatst (zie tekening). De hulpverlener blijft nooit in de buurt van zijn motor staan.

Als het gestrande voertuig direct wordt weggehaald door de eerstvolgende hulpverlener, dan kan een motor met verkeerskegels ter beveiliging blijven staan. Maar als ter plaatse moet worden gewerkt, dan dient de motor altijd eerst te worden vervangen door een hulpverleningsvoertuig op 4 wielen.



## Kader 17 Verkeerskegels zijn levensredders

Bij veel IM-hulpverleners leeft de gedachte dat het gebruik van verkeerskegels enkel tot doel heeft om de plaats van een incident beter zichtbaar te maken. Maar, het plaatsen van verkeerskegels heeft nog een andere belangrijke functie, namelijk het produceren van geluid op het moment dat ze worden aangereken. Als de verkeerskegels op de juiste plaats en afstand zijn geplaatst, heeft een hulpverlener enkele seconden om zich in veiligheid te brengen. Ook een bestuurder van een auto reageert vaak op de klap en stuurt als reactie terug in de goede richting. Een aantal IM-hulpverleners heeft hier hun leven al aan te danken.

## Kader 18 Beveiligen van een ambulance op de vluchtstrook



Als een ambulance naar een incident op een vluchtstrook wordt gestuurd, moet de politie of de wegbeheerder worden meegestuurd ter beveiliging.

Ten eerste hebben ambulancevoertuigen over het algemeen geen verkeerskegels, ten tweede komen ambulancevoertuigen door hun breedte binnen de risicovolle zone van 1 meter van de kantstreep en ten derde moet de ambulanceverpleegkundige voor het verlenen van hulp bijna altijd in de risicovolle zone werken.

De politie of de wegbeheerder moet ter plaatse de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen treffen en de RVC moet bij aankomst van de ambulance meteen de naastgelegen rijstrook afsluiten.

### 4.2.3 Beveiligen van een incident op een verkeersplein

Het eerst aankomende hulpverleningsvoertuig wordt in fend-off op het verkeersplein geplaatst. De veiligheidsruimte tussen het voertuig in fend-off en het incident wordt aangepast aan de omstandigheden. In de praktijk zal deze afstand meestal worden bepaald door de eerste toerit tot het verkeersplein vóór het incident.

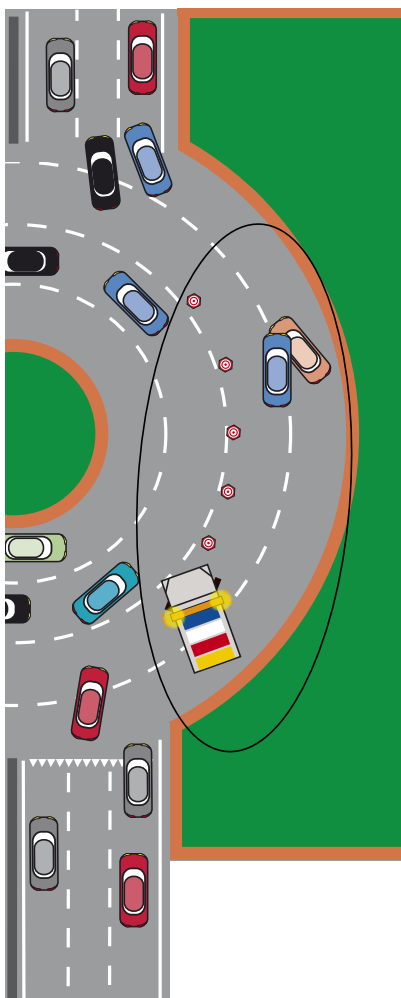
#### Regel

Op verkeerspleinen van 3 of meer rijstroken\*:

- Plaats het voertuig in fend-off op de rotonde.
- Sluit de rijstrook waarop het incident heeft plaatsgevonden af.
- Zorg dat het verkeer maar aan één zijde het incident kan passeren.
- Sluit hiervoor als dat nodig is ook naastgelegen rijstroken af.

In figuur a wordt een voorbeeld gegeven van incidentbeveiliging op rijstrook 3 en 4 en in figuur b van beveiliging op rijstrook 1 en 2 van een verkeersplein.

Handel volgens de 4 V's zoals beschreven in 4.1.



**Figuur a**  
Het incident op rijstrook 3 en 4 wordt beveiligd door het hulpverleningsvoertuig in fend-off ervoor te zetten. De afstand tot het incident wordt bepaald door de toerit.



**Figuur b**  
Het incident op rijstrook 1 en 2 wordt beveiligd door het hulpverleningsvoertuig in fend-off ervoor te zetten. De afstand tot het incident wordt bepaald door de toerit.

\*Verkeerspleinen met één of twee rijstroken worden besproken in 2.4.5, blz. 50.

## Kader 19 Rijden op de vluchtstrook

IM-Hulpverleners die over de vluchtstrook mogen rijden, moeten de snelheid aanpassen aan de snelheid van het verkeer op de naastgelegen rijstrook. Zij mogen tot 20 km/u harder rijden, met een maximum van 50 km/u.

### Het gebruik van attentieverlichting bij het oprijden en verlaten van de vluchtstrook

Het oprijden van de vluchtstrook vanaf de rijbaan gebeurt als volgt:

- Geef rijdend op de rijstrook richting aan;
- Zet het zwaailicht aan en rijd de vluchtstrook op;
- Zet rijdend op de vluchtstrook de alternerende verlichting aan (of anders de alarmverlichting) en het zwaailicht uit.

Het verlaten van de vluchtstrook gebeurt als volgt:

- Zet rijdend op de vluchtstrook het zwaailicht aan en de alternerende verlichting (of anders de alarmverlichting) uit;
- Geef rijdend op de vluchtstrook richting aan;
- Rijd de hoofdrijbaan op;
- Zet rijdend op de hoofdrijbaan het zwaailicht uit.

## Kader 20 Werk alleen ter plaatse als de omstandigheden het toelaten

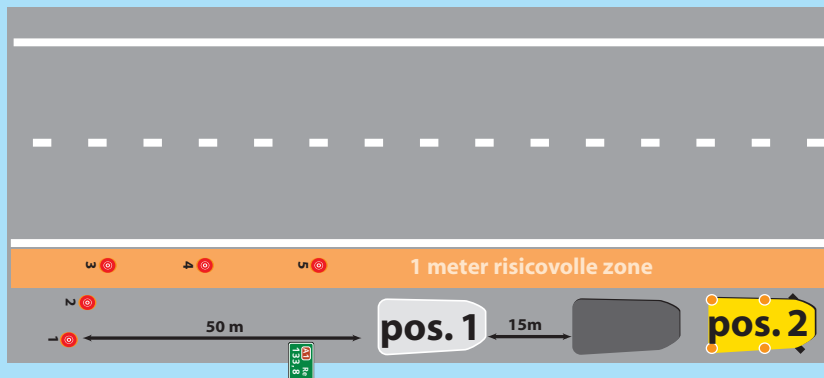
Voor alle pechgevallen buiten de risicovolle zone geldt het basisprincipe:

**werk alleen ter plaatse aan een pechvoertuig als de omstandigheden dit toelaten.**

Kan de veiligheid niet voldoende gewaarborgd worden, dan wordt het pechvoertuig eerst meegenomen naar een veiliger plaats, voordat het wordt gerepareerd.

Voor het meenemen van een pechvoertuig wordt het voertuig van de pechhulpverlener/berger verplaatst, van positie 1, de beveiligingspositie, naar positie 2, voorbij het pechvoertuig. Handel als volgt:

- Laat altijd de verkeerskegels voor het pechvoertuig staan.
- Zorg dat de alarmlichten van het pechvoertuig aanstaan.
- Voeg met zwaailichten aan in het verkeer in. Bij grote verkeersdruk en aanwezigheid van signalering kan hiervoor een tijdelijke verkeersmaatregel worden aangevraagd op de naastgelegen rijstrook (zie kader 4, blz. 16).
- Rij met zwaailicht aan voorbij het pechvoertuig de vluchtstrook weer op.
- Haal voor vertrek als laatste de verkeerskegels op, kijkend naar het verkeer. Haal de verkeerskegels van 5 naar 1 op en loop langs de geleiderail terug naar de auto.



## 4.3 Beveiligen van een incident op de vluchtstrook

Stilstaan op een vluchtstrook is altijd gevaarlijk. Het gevaar ontstaat doordat:

1. Een voertuig dat stilstaat op de vluchtstrook, wordt gepasseerd door verkeer dat rijdt met een snelheid van 80-130 km/uur. Dit is een groot verschil in snelheid. Dit betekent dat bij aanrijding de gevolgen ernstig zullen zijn.
2. Mensen rijden in de richting waar ze kijken: gebeurt er iets op de vluchtstrook, dan willen weggebruikers kijken en onbewust sturen ze dan in de richting waarnaar ze kijken. Het risico aangereeden te worden op de vluchtstrook wordt hierdoor vergroot.
3. Weggebruikers 'veteren' over de kantstreep. Terwijl ze met andere dingen dan autorijden bezig zijn (cd wisselen, mobiel gebruiken, etc.), gaan ze deels over de kantstreep rijden. Wanneer zo'n veterende weggebruiker ook nog eens achter een vrachtwagen rijdt, ontbreekt het zicht op de vluchtstrook volledig. Dit verhoogt het risico op een aanrijding op de vluchtstrook nog eens extra. Daarom is het belangrijk dat incidenten op de vluchtstrook altijd goed beveiligd worden.

De eerste meter naast de kantstreep op de vluchtstrook wordt door deze risico's dan ook gezien als de meest risicovolle zone. Beveiliging op de rechtervluchtstrook wordt hierom ingedeeld in:

- a beveiligen van een incident buiten één meter van de kantstreep (4.3.1), en
- b beveiligen van een incident binnen één meter van de kantstreep:
  - op niet-gesignaleerde en op gesignaleerde wegen (4.3.2).

Een linkervluchtstrook geldt in z'n geheel als risicovolle zone (4.3.3).

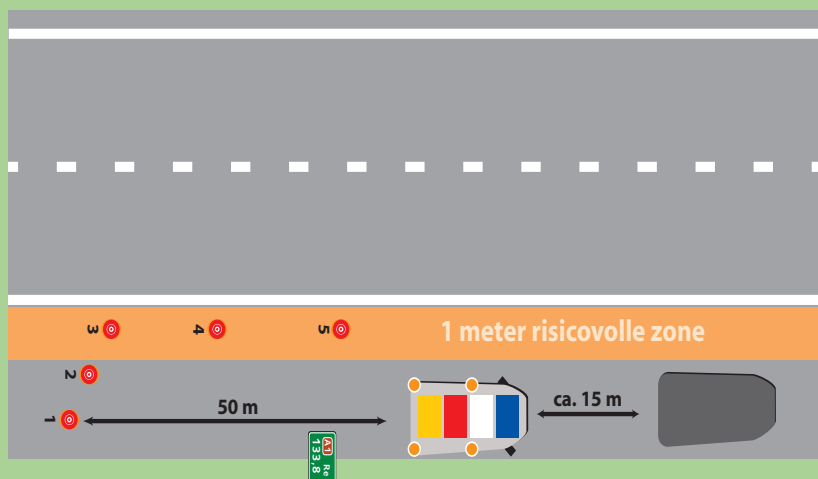
Onderstaande regels voor de beveiliging van incidenten op de vluchtstrook gelden voor alle IM-hulpverleners. Stilstaan op de vluchtstrook is altijd gevaarlijk, niet alleen binnen de risicovolle zone. Beveilig daarom altijd zo optimaal mogelijk en houd de verblijftijd zo kort mogelijk. Voor incidenten waarbij niets of niemand in de risicovolle zone komt, worden geen verkeersmaatregelen getroffen en er wordt geen IM opgestart, tenzij de weginspecteur beslist dat de omstandigheden het noodzakelijk maken.

### 4.3.1 Beveiligen van incidenten buiten de risicovolle zone van één meter van de kantstreep: niets of niemand komt in de risicovolle zone

**Situatie** Niets of niemand komt in de risicovolle zone: zowel het incident als het voertuig van de IM-hulpverlener staan beiden buiten één meter van de kantstreep; niemand hoeft in de risicovolle zone te komen voor de hulpverlening.

**Basishandelingen** Handel volgens de stappen 1-6:

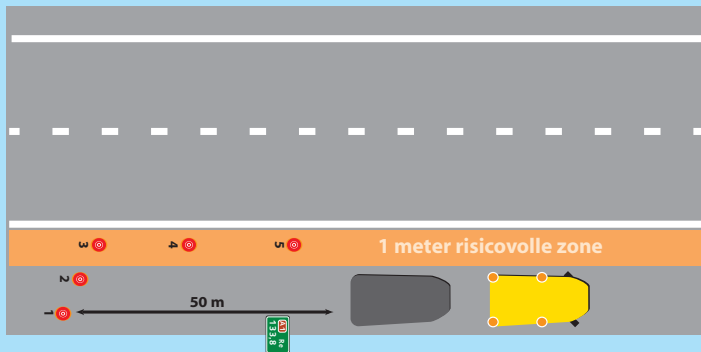
- 1 Plaats het hulpverleningsvoertuig zo ver mogelijk van de kantstreep recht op de vluchtstrook, op ca. 15 meter vóór het incident.
- 2 Zorg dat de alternerende (of alarm)verlichting aanstaat.
- 3 Draai de voorwielen naar de verkeersluwe zijde.
- 4 Laat inzittende(n) op een veilige plaats gaan staan, indien mogelijk achter de geleiderail.
- 5 Plaats kijkend naar het verkeer vijf verkeerskegels op de vluchtstrook, beginnend op 50 meter vóór het hulpverleningsvoertuig bij de geleiderail van verkeerskegel 1 tot verkeerskegel 5. De laatste drie verkeerskegels staan 0,5 meter van de kantstreep.
- 6 Haal voor vertrek als laatste de verkeerskegels op, kijkend naar het verkeer. Haal de verkeerskegels van 5 naar 1 op en loop langs de geleiderail terug naar de auto.



## Kader 21 Uitzondering: pechgeval verplaatsen -> direct er voorbij

Een pechhulpverlener/berger, die de opdracht heeft gekregen een pechvoertuig te verplaatsen, mag als eerst aankomende IM-hulpverlener zijn voertuig direct voorbij het pechvoertuig plaatsen.

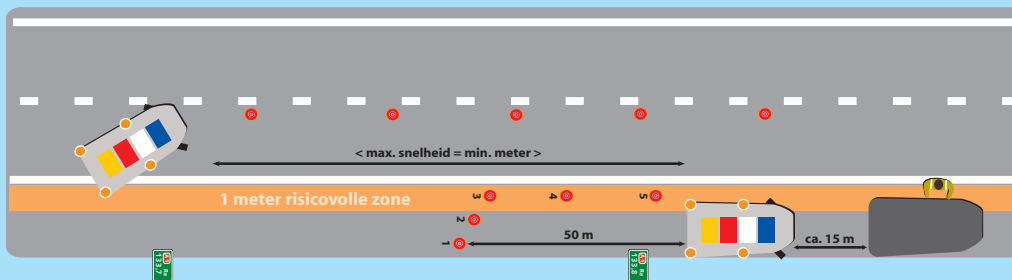
- 1 Plaats het hulpverleningsvoertuig zo ver mogelijk van de kantstreep recht op de vluchtstrook, vóórbij het incident;  
Voer daarna stap 2-6 van de basishandelingen uit.



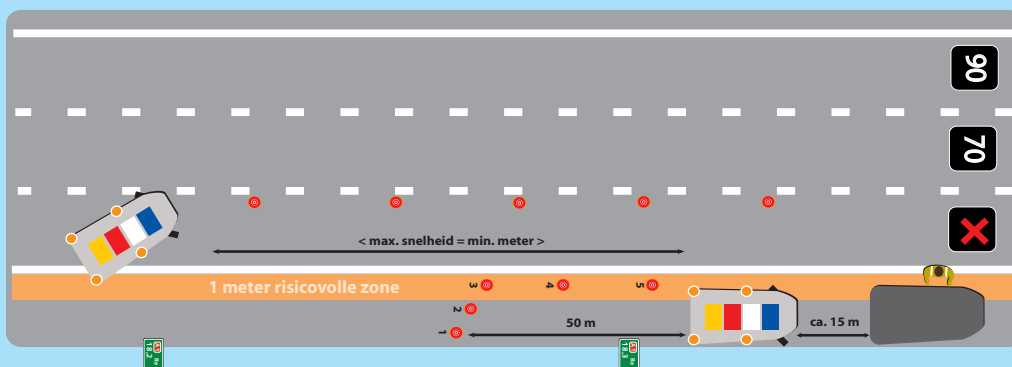
*Als de pechhulpverlener/berger de opdracht heeft het pechvoertuig te verplaatsen, dan mag deze zijn hulpverleningsvoertuig er direct voorbij plaatsen. Er worden ook in dit geval altijd eerst verkeerskegels geplaatst, voordat er gewerkt wordt.*

## Kader 22 Uitzondering: als er direct hulp moet worden verleend

Moet er direct hulp verleend worden, zoals bijvoorbeeld bij spoedeisende hulp, brand, gevaarlijke stoffen en levende have, dan is er geen tijd om te wachten op een botsabsorber. Voer stap 1-5 van de basishandelingen uit. Daarbij wordt de rechterrijstrook afgesloten met een IM-hulpverleningsvoertuig in **fend-off** op [max snelheid = min. meter].



*Situaties zonder signalering waarin direct hulp moet worden verleend*



*Situaties met signalering waarin direct hulp moet worden verleend*

### 4.3.2 Beveiligen van een incident binnen de risicovolle zone van één meter van de kantstreep: iets of iemand komt in de risicovolle zone

**Situatie** Iets of iemand komt in de risicovolle zone. Dit is het geval, wanneer:

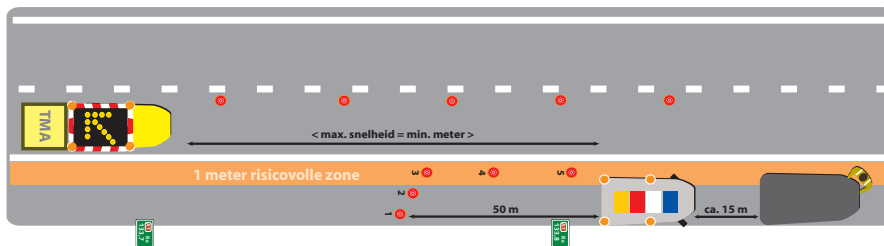
- òf het incident òf het IM-beveiligingsvoertuig òf beiden in de risicovolle zone staan;
- òf er moet in de risicovolle zone gewerkt worden.

Voertuigen en personen die zich binnen de risicovolle zone bevinden, vormen een aanzienlijk veiligheidsrisico. Er moeten dan ook altijd aanvullende veiligheidsmaatregelen worden getroffen.

#### Handelingen zonder signalering

Voer stap 1-5 van de basishandelingen uit. Daarbij:

- 6 Wordt de rechterrijstrook afgesloten met een botsabsorber (TMA) op [max snelheid = min. meter];
- 7 Worden er 5 verkeerskegels geplaatst over de lengte van [max snelheid = min. meter] langs de onderbroken streep, die tussen de rechterrijstrook en de strook links daarvan ligt.

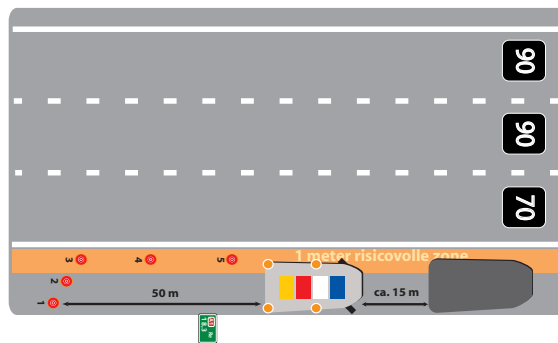


Aanvullende verkeersmaatregelen in situaties zonder signalering

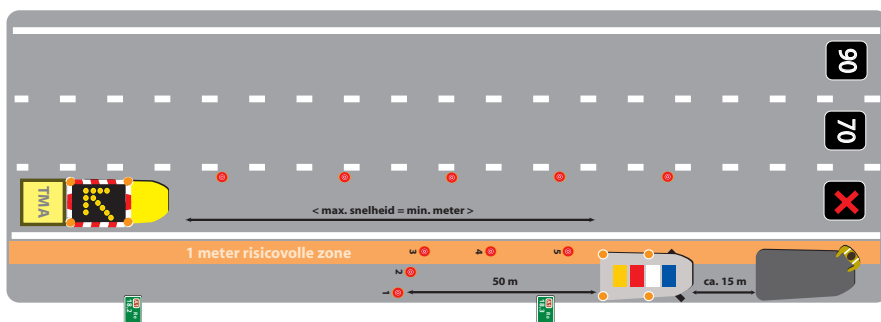
#### Handelingen met signalering

Voer stap 1-5 van de basishandelingen uit. Daarbij:

- 6 Wordt er bij signalering een snelheidsmaatregel geplaatst, zolang de IM-hulpverlening nog niet gearriveerd is. Staat het incident erg gevaarlijk (bijv. over de kantstreep, net na een onoverzichtelijke bocht, of slecht zichtbaar door weersomstandigheden of vormt het op andere wijze een gevaar voor het rijdend verkeer, dan moet er vanuit het oogpunt van veiligheid ook altijd een kruis geplaatst worden.)
- 7 Wordt er op aanvraag een rood kruis geplaatst boven de rechterrijstrook, zodra de IM-hulpverlening ter plaatse is.
- 8 Wordt de rechterrijstrook afgesloten met een botsabsorber op [max snelheid = min. meter];
- 9 Worden er 5 verkeerskegels geplaatst over de lengte van [max snelheid = min. meter] langs de onderbroken streep, die tussen de rechterrijstrook en de strook links daarvan ligt.
- 10 Wordt na vertrek het kruis afgemeld bij de RVC van Rijkswaterstaat.



Aanvullende verkeersmaatregelen in situaties met signalering als er nog niet gewerkt wordt



Aanvullende verkeersmaatregelen in situaties met signalering als er gewerkt wordt



## Kader 23 Uitzondering: pechgeval op linkerspitsstrook/-vluchtstrook

Aangezien een gesloten spitsstrook links of de linkervluchtstrook in zijn geheel een risicovolle zone is, mag er absoluut niet aan een pechvoertuig gewerkt worden.

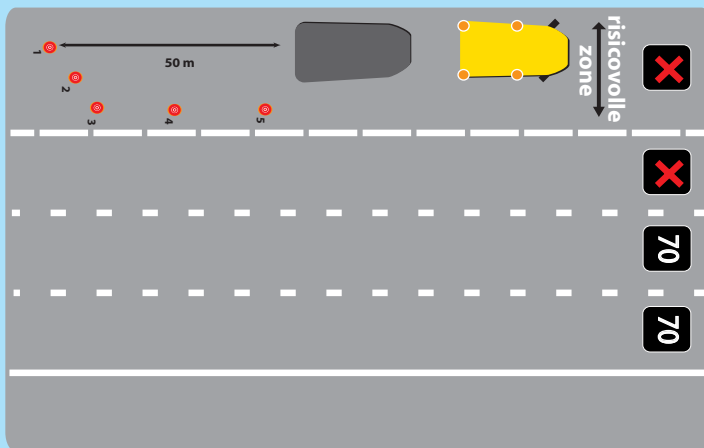
Handelingen

1 Plaats het hulpverleningsvoertuig zo ver mogelijk van de kantstreep recht op de vluchtstrook, vóórbij het incident;

Handel daarna volgens stap 2-5 en daarbij:

6 Vraag een rood kruis aan voor de naastgelegen rijstrook. Als het kruis geplaatst is, kan achteruit gereden worden voor het meenemen van het pechvoertuig.

7 Meld na vertrek het kruis af bij de RVC van Rijkswaterstaat.



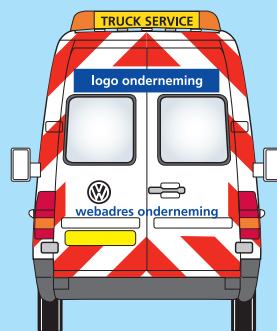
Verplaatsing van een pechvoertuig vanaf een gesloten spitsstrook links of een linkervluchtstrook

## Kader 24 Eisen pechhulpverleningsvoertuigen

- een opvallend voertuig, bij voorkeur geel, met minimaal retro-reflecterende markering en alternerende verlichting



- **OF** een voertuig voorzien van een raamwerk met vier alternerende lampen



- veilige, goed zichtbare en schone kleding, die voldoet aan de Europese norm
- set van vijf, bij voorkeur grote, verkeerskegels (75 cm hoog)

Bij vereniging VACO en BOVAG is gedetailleerde informatie beschikbaar over de wijze waarop het pechhulpverleningsvoertuig aan de eisen kan worden aangepast.

### 4.3.3 Beveiligen van een incident op de afgesloten spitsstrook links of de linkervluchtstrook

De gesloten spitsstrook links of de linkervluchtstrook is in zijn geheel een risicovolle zone, vanwege de hoge snelheid van het verkeer op de naastgelegen rijstrook.

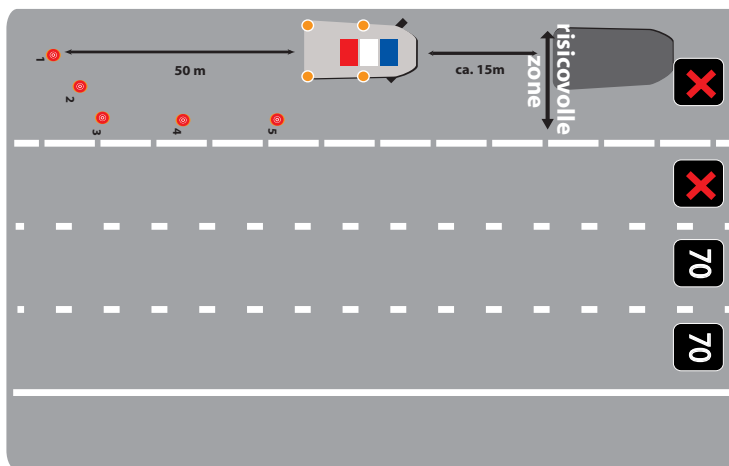
**Situatie** Een incident op de gesloten spitsstrook links of de linkervluchtstrook dat geen pechgeval is. (voor pechgevallen zie kader 23, blz. 38)

Handelingen

Voer stap 1-5 van de basishandelingen uit. Daarbij:

- 6 Vraag een kruis aan voor de naastgelegen rijstrook (zie procedure aanvragen verkeersmaatregelen, kader 4, blz. 16).
- 7 Meld na vertrek het kruis af bij de RVC van Rijkswaterstaat.

NB bij een gesloten spitsstrook links of een linkervluchtstrook is altijd signalering aanwezig.



Beveiliging op een gesloten spitsstrook links of een linkervluchtstrook

## Kader 25 Attentieverlichting bij pechhulpverlening

### Gebruik frontflitsers

Frontflitsers mogen alleen aanstaan wanneer ook de zwaailichten aan staan. Zodra het pechhulpverleningsvoertuig stilstaat, gaan de frontflitsers uit.

- Bij het rijden over de vluchtstrook *langs een file* is het verplicht zwaailichten en frontflitsers te gebruiken. (Is er geen file, dan is bij het rijden over de vluchtstrook alternierende verlichting verplicht.)

### Gebruik van verlichting bij het verplaatsen van defecte voertuigen

- Het bergingsvoertuig mag zwaailicht gebruiken tot de eerste veilige locatie. Alleen de normale verlichting van het defecte voertuig staat aan. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit.
- Bij doortransport mag geen zwaailicht worden gebruikt. Breng met magneet of zuignap losse verlichting aan achterop het defecte voertuig. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit.



## Kader 26 Stilzetten van het verkeer

Elke IM-hulpverlener is bevoegd na een incident het verkeer stil te zetten. Hij is op dat moment niet het verkeer aan het regelen, maar de veiligheid bij het incident aan het vergroten door vervolgincidenten te voorkomen. Het stilzetten van het verkeer moet niet worden verward met het afsluiten van de weg (zie kader 27 & 28 hieronder).

## Kader 27 Weg afsluiten of niet? Vroeg beslissen!

Beslis in een vroeg stadium of er wel of niet afgesloten en omgeleid moet worden. Als het te lang duurt, voordat er maatregelen getroffen worden, gaat het verkeer zichzelf regelen. Houd bij het nemen van deze beslissing rekening met een veilige werkplek en voldoende werkruimte voor de IM-hulpverleners. Beslis bij tweezijdig aanrijdgevaar ook of één rijrichting of beide rijrichtingen moeten worden afgesloten. Geef je beslissing door aan de eigen meldkamer/centrale, zodat zij maatregelen kunnen laten nemen via de wegbeheerder.

NB geen verkeer omleiden over fietspaden en door bermen.

## Kader 28 Afsluiten van één of van beide rijrichtingen?

Het besluit om de weg al dan niet af te sluiten op de kruispunten en het verkeer om te leiden moet zo vroeg mogelijk worden genomen. Daarom is dit besluit onderdeel van de activiteiten van de eerst aankomende IM-hulpverlener. De uitvoering van de afsluiting vraagt extra inzet van mensen en materieel en behoort niet tot de eerste veiligheidsmaatregelen. De afsluiting wordt door politie en/of wegbeheerder uitgevoerd.

Er zijn drie opties:

- a. niet sluiten; stilzetten van het verkeer is voldoende.
- b. één rijrichting sluiten;
- c. twee rijrichtingen sluiten;

Optie a: niet sluiten; stilzetten van het verkeer is voldoende

Stilzetten kan bijvoorbeeld genoeg zijn bij ongevallen met alleen lichte blikshade, als er geen letsel is.

Optie b en c: één of beide rijrichtingen sluiten

De beslissing hoe te handelen moet op de plaats incident zelf bepaald worden door de eerste IM-hulpverlener. Omstandigheden en weginrichting kunnen dusdanig variëren dat het onmogelijk is hiervoor vooraf regels te geven. Het is wel mogelijk een aantal omstandigheden te geven op basis waarvan de beslissing tot wel of niet afsluiten genomen kan worden.

Omstandigheden die de beslissing om al dan niet af te sluiten kunnen beïnvloeden:

- Is sporenonderzoek noodzakelijk?
- Wat is de wegbreedte? Is er voldoende werkruimte voor de partijen die ter plaatse moeten komen?
- Wat is de verkeersdrukte? Welke rijrichting heeft de hoogste intensiteit en dus prioriteit.
- Is er vervuiling, bijv. van het wegdek, de berm of de sloot?
- Zijn er veel omstanders?

Optie c: twee rijrichtingen sluiten

In drie gevallen worden beide rijrichtingen altijd gesloten:

1. als ambulance en/of brandweer nodig is/zijn: voor een veilige werkplek en voldoende werkruimte;
2. als sporenonderzoek noodzakelijk is: om de sporen te behouden;
3. bij gevaarlijke stoffen: uit veiligheid, totdat de brandweer de incident locatie vrijgeeft.

5

## Beveiligen van een verkeersincident bij tweezijdig aanrijdgevaar - op alle wegen met niet-gescheiden rijbanen

### 5.1 Algemene procedure bij tweezijdig aanrijdgevaar

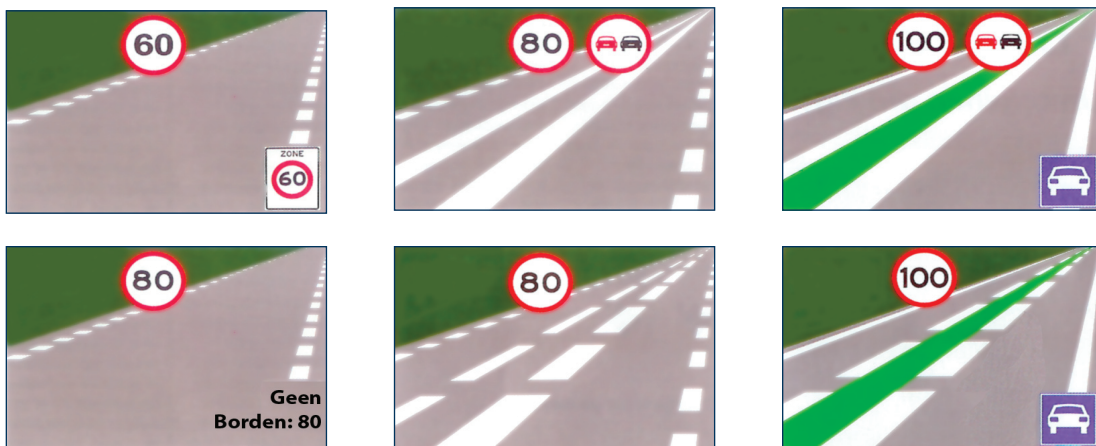
De IM-hulpverlener die als eerst bij een incident op een weg met tweezijdig aanrijdgevaar aankomt, handelt als volgt:

#### V1 Voertuig plaatsen bij tweezijdig aanrijdgevaar

- *Creëer een veiligheidsruimte*  
 Plaats het IM-hulpverleningsvoertuig op [max. snelheid = min. meter] vóór het incident.

Toegestane maximum snelheid	Minimale veiligheidsruimte
50 km/uur	minimaal 50 meter
60 km/uur	minimaal 60 meter
70 km/uur	minimaal 70 meter
80 km/uur	minimaal 80 meter
100 km/uur	minimaal 100 meter

Als een weg duurzaam veilig is ingericht, kan de toegestane maximum snelheid en daarmee de aan te houden veilige ruimte worden afgeleid van de weginrichting:



NB Bij een incident waarbij mogelijk gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, geldt altijd een minimale afstand van 100 meter met de wind in de rug en 500 meter bij tegenwind (zie kader 2, blz. 12).

- *Plaats het hulpverleningsvoertuig*  
 Plaats je hulpverleningsvoertuig **recht** op veilige afstand van het incident, zodat er een veiligheidsruimte ontstaat. Bij tweezijdig aanrijdgevaar wordt het voertuig recht geplaatst – dit geldt ook voor hulpverleningsmotoren, zie kader 3, blz.14 – om aan de weggebruiker aan te geven dat deze moet stoppen vóór het beveiligingsvoertuig. Dit in tegenstelling tot wegen met gescheiden rijbanen, waar het beveiligingsvoertuig schuin, in fend-off, wordt geplaatst om het verkeer om het incident heen te leiden. Als een motor wordt gebruikt als beveiligingsvoertuig, dan moet deze altijd direct worden vervangen door het eerstvolgende hulpverleningsvoertuig.

#### V2 Veiligheid regelen

- *Vraag verkeerssignalering aan*  
 Bij wegen met niet-gescheiden rijbanen zal meestal geen verkeerssignalering aanwezig zijn, maar als verkeerssignalering aanwezig is, vraag dan direct een kruis aan (zie kader 4, blz. 16).

- *Draag veiligheidskleding*  
Draag altijd veiligheidskleding, minimaal een veiligheidsvest (zie 2.4, blz. 17).
- *Plaats verkeerskegels*  
Bij tweezijdig aanrijdgevaar worden de verkeerskegels niet alleen gebruikt om het verkeer langs het incident te leiden, zoals bij eenzijdig aanrijdgevaar, maar ook om verkeer (tijdelijk) stil te zetten. In 5.2 wordt per situatie uitgelegd, hoe de verkeerskegels moeten worden geplaatst.
- *Zet het verkeer uit beide richtingen stil*  
Bij tweezijdig aanrijdgevaar is het voor de eigen veiligheid noodzakelijk het verkeer in eerste instantie aan alle kanten stil te zetten. Dan kan de IM-hulpverlener de situatie op de plaats incident opnemen, zonder dat het verkeer hierbij een gevaar vormt (zie kader 26, blz. 40). Het stilzetten van het verkeer moet niet verward worden met het sluiten van de weg (zie kader 27 & 28, blz. 40).

### V3 Verkennen van het incident

- *Schouw het incident multidisciplinair*  
Schouw voor alle partijen met behulp van de schouwkaart (zie 2.6, blz. 19).

### V4 Vervolgstappen regelen

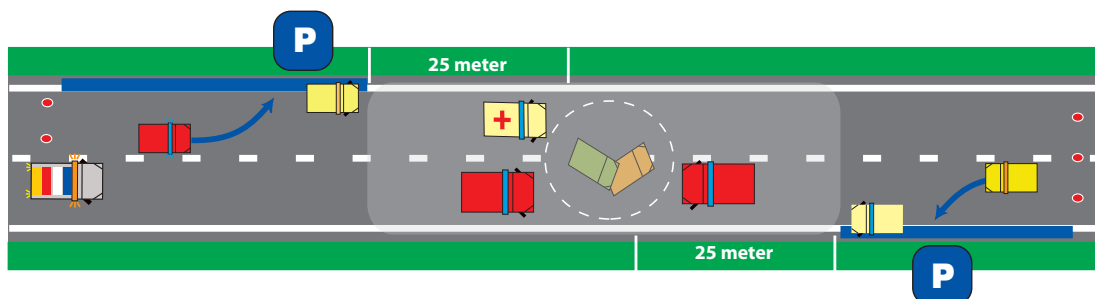
- *Beslis of de weg afgesloten moet worden*  
Beslis in een vroeg stadium of er wel of niet afgesloten moet worden en, zo ja, of één of beide rijrichtingen afgesloten moet(en) worden. Geef je beslissing door aan eigen meldkamer/centrale (zie ook kader 27 & 28, blz. 40).
- *Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan*  
Wanneer de eerste veiligheidsmaatregelen getroffen zijn ter beveiliging van een incidentlocatie, betekent dit dat de situatie veiliger is dan het was, maar nog niet veilig genoeg. Afhankelijk van de situatie zullen er meestal aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn (zie 2.8, blz. 21).

#### 5.1.1 vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij tweezijdig aanrijdgevaar

Voor alle IM-hulpverleners geldt: houd aan en afvoerroutes vrij.

Voor het vrijhouden van aan- en afvoerroutes is het belangrijk dat de hulpverleningsvoertuigen elkaar niet in de weg staan. Om dit te voorkomen zijn de volgende afspraken gemaakt:

- 1 alle aankomende hulpverleningsvoertuigen worden aan de linkerkant van de weg 25 meter vóór het incident geparkeerd. Blijf daarbij op voldoende afstand van de berm, zodat niets of niemand in de berm komt, voor het behoud van eventuele sporen. Alleen brandweer- en ambulancevoertuigen die hulp verlenen aan slachtoffers naderen het incident tot de 10 meter werkcirkel.



Dus ongeacht van welke kant men aanrijdt, parkeer het hulpverleningsvoertuig altijd aan de linkerkant van de weg. Bovendien worden hulpverleningsvoertuigen nooit naast elkaar opgesteld.

## 5.2 Beveiligen bij vier basissituaties

Het is onmogelijk om alle situaties die in de praktijk voor kunnen komen te beschrijven. Daarom worden in deze paragraaf vier basissituaties besproken met twee- of meezijdig aanrijdgevaar, die als voorbeeld gelden voor de toepassing van de veiligheidsmaatregelen.

Deze 4 situaties zijn:

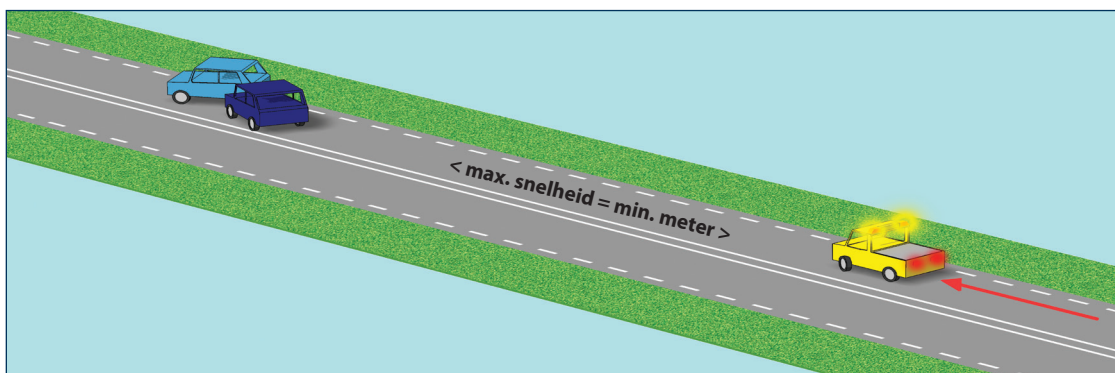
1. beveiligen van een incident op één rijstrook (5.2.1);
2. beveiligen van een rijbaanbreed incident (5.2.2);
3. beveiligen van een incident op een kruising (5.2.3);
4. beveiligen van een incident op een rotonde (5.2.4).

### 5.2.1 Beveiligen van een incident op één rijstrook

Het stappenplan voor de eerst aankomende IM-hulpverlener bij een incident op één rijstrook op en weg met tweezijdig aanrijdgevaar:

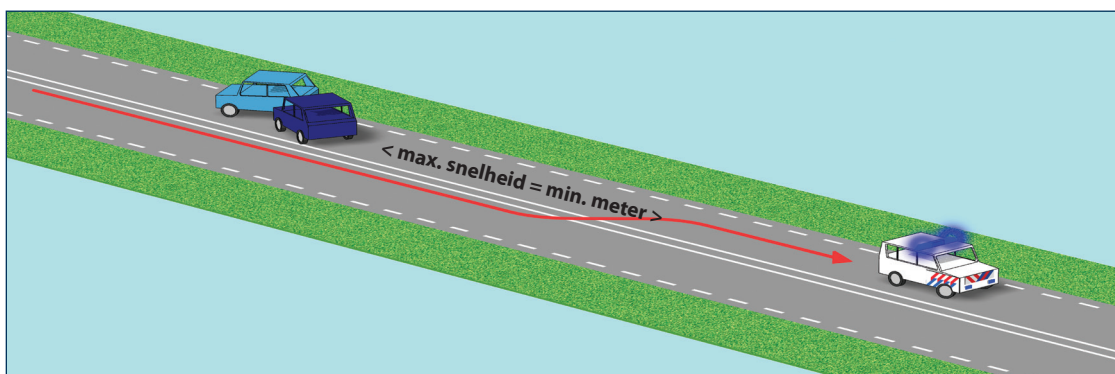
#### V1 Voertuig plaatsen

- *Creëer een veiligheidsruimte*  
 Creëer een veiligheidsruimte van [max. snelheid = min. meter].
- *Plaats het hulpverleningsvoertuig*
  - Plaats het voertuig recht met de voorwielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde;
  - Zet alternerende verlichting aan;
  - Laat zwaailicht aan;
  - Zet frontflitsers uit.



of, als de hulpverlener vanuit de andere rijrichting komt aanrijden:

- Plaats het IM-hulpverleningsvoertuig op [max. snelheid = min. meter] voorbij het incident;
- Plaats het voertuig recht met de voorwielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde;
- Zet alternerende verlichting aan;
- Laat zwaailicht aan;
- Zet frontflitsers uit.



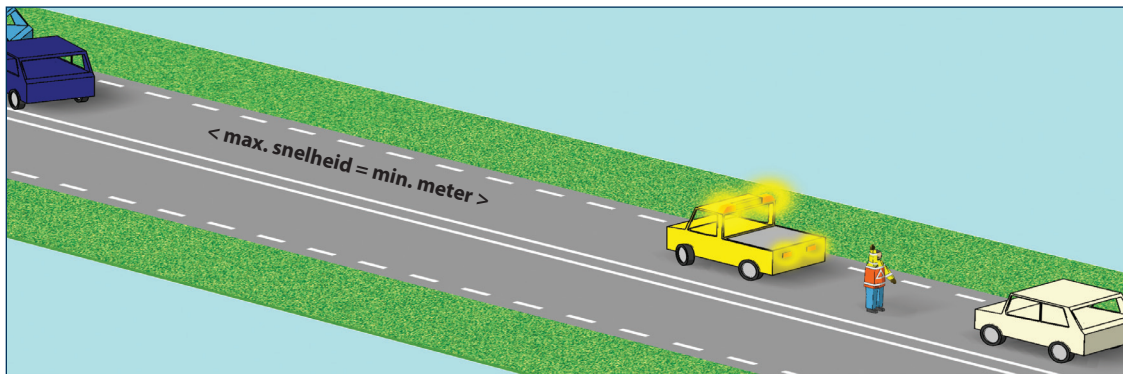


## V2 Veiligheid regelen

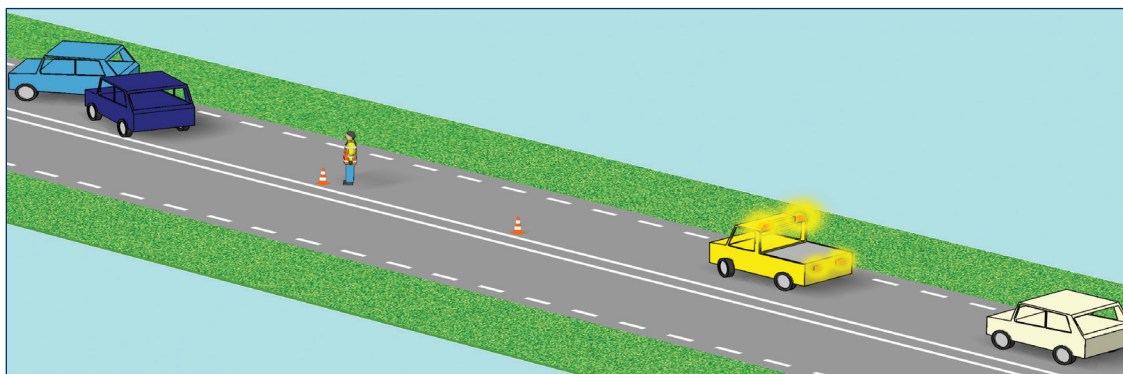
- *Vraag verkeerssignalering aan*  
Vraag via eigen meldkamer/centrale verkeersmaatregelen aan (als signalering aanwezig is) (zie kader 4, blz. 16).
- *Draag veiligheidskleding*  
Draag altijd veiligheidskleding, minimaal een veiligheidsvest (zie 2.4, blz. 17).
- *Plaats verkeerskegels*  
Zie volgende punt
- *Zet het verkeer uit beide richtingen stil*

### Rijrichting 1

- Geef een stopteken aan het eerste voertuig dat je achterop komt en vertel de bestuurder vanaf de passagierskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;



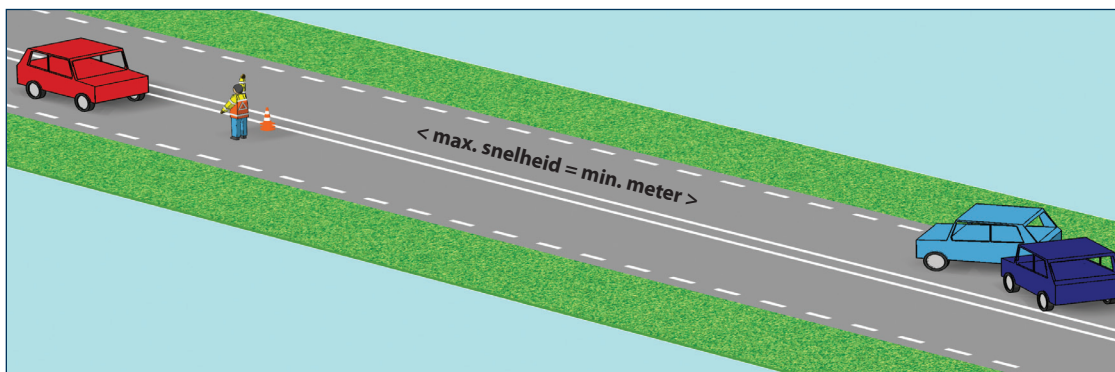
- Neem 5 verkeerskegels mee;
- Let op het tegemoetkomende verkeer;
- Plaats kijkend naar het verkeer twee verkeerskegels tussen het hulpverleningsvoertuig en het incident.



### Rijrichting 2

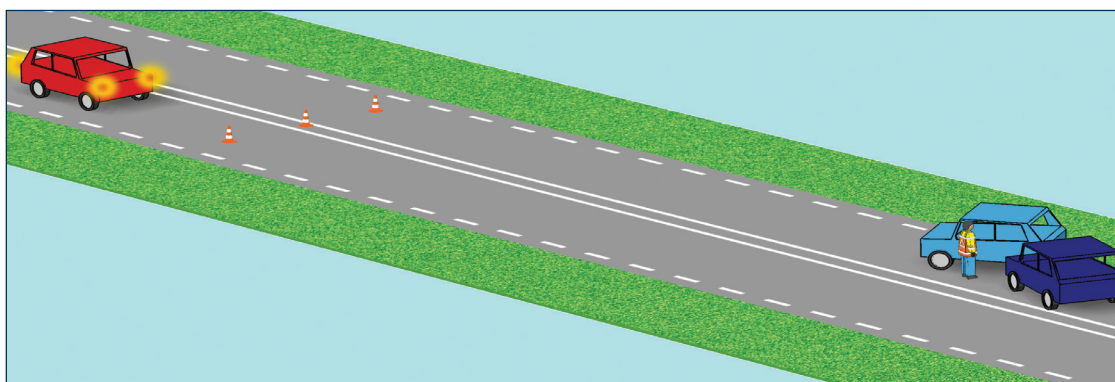
- Loop [max. snelheid = min. meter] voorbij het incident;  
(In het voorbijgaan krijg je alvast een indruk in grote lijnen van wat er aan de hand is. Laat je niet door het ongeval afleiden van het stilzetten van het verkeer uit de andere rijrichting.)
- Geef een stopteken aan het eerste voertuig en vertel de bestuurder vanaf de passagierskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
- Plaats de overige drie verkeerskegels haaks op de rijbaan;





### V3 Verkennen van het incident

- *Schouw het incident multidisciplinair*  
Schouw voor alle partijen met behulp van de schouwkaart (zie 2.6, blz. 19).



### V4 Vervolgstappen regelen

- *Beslis of de weg afgesloten moet worden of niet*  
(zie kader 27 & 28, blz. 40)
- *Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan*  
(zie 2.8, blz. 21)

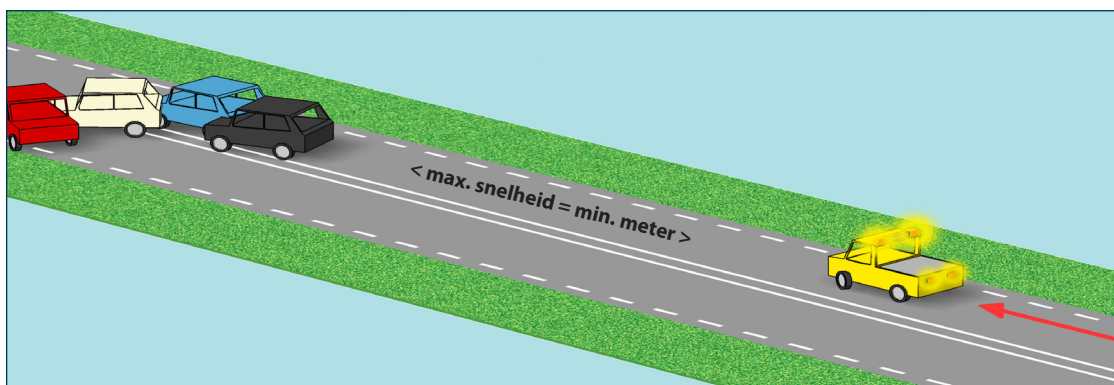
NB Houd aan- en afvoerroutes vrij (zie 5.1.1, blz. 42)

## 5.2.2 Beveiligen van een rijbaanbreed incident

Het stappenplan voor de eerstaankomende IM-hulpverlener bij een rijbaanbreed incident op en weg met tweezijdig aanrijdgevaar:

### V1 Voertuig plaatsen

- *Creëer een veiligheidsruimte*  
Creëer een veiligheidsruimte van [max. snelheid = min. meter].
- *Plaats het hulpverleningsvoertuig*
  - Plaats het voertuig recht met de voorwielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde;
  - Zet alternerende verlichting aan;
  - Laat zwaailicht aan;
  - Zet frontflitsers uit.

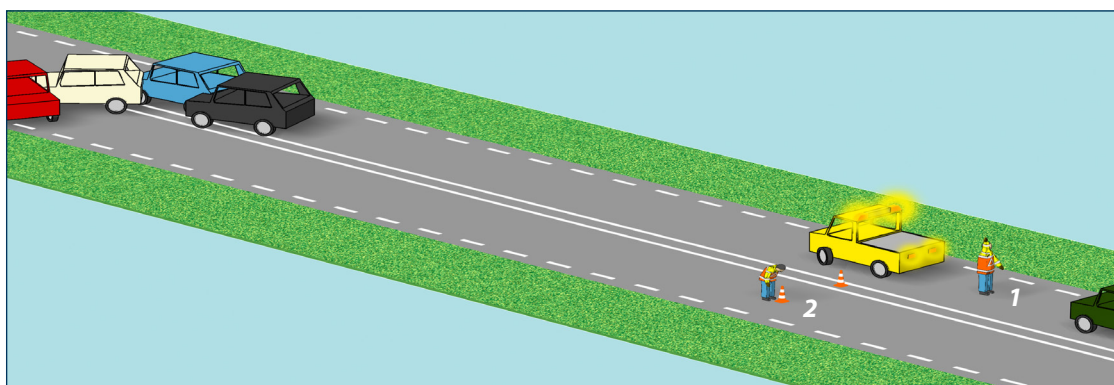


## V2 Veiligheid regelen

- *Vraag verkeerssignalering aan*  
Vraag via eigen meldkamer/centrale verkeersmaatregelen aan (als signalering aanwezig is) (zie kader 4, blz. 16).
- *Draag veiligheidskleding*  
Draag altijd veiligheidskleding, minimaal een veiligheidsvest (zie 2.4, blz. 17).
- *Plaats verkeerskegels*  
Zie volgende punt
- *Zet het verkeer uit beide richtingen stil*

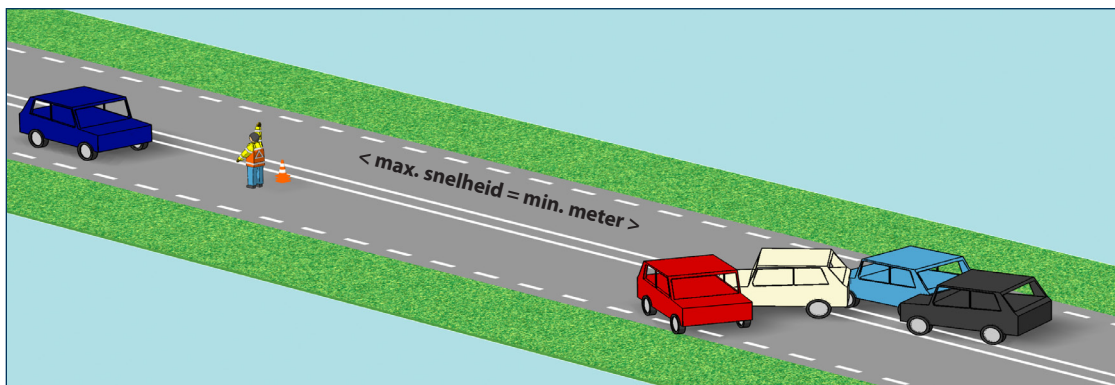
### Rijrichting 1

- Geef een stopteken aan het eerste voertuig dat je achterop komt en vertel de bestuurder vanaf de passagierskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
- Plaats 2 verkeerskegels naast het hulpverleningsvoertuig.



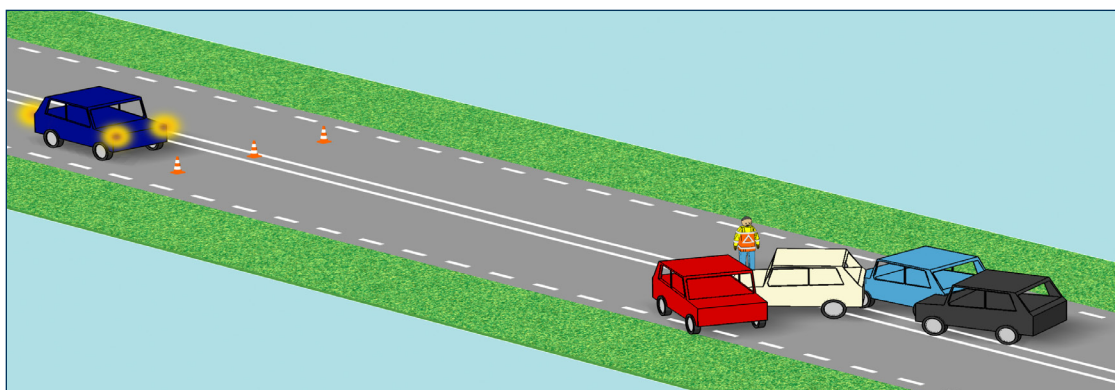
### Rijrichting 2

- Neem 3 verkeerskegels mee;
- Loop [max. snelheid = min. meter] voorbij het incident;  
(In het voorbijgaan krijg je alvast een indruk in grote lijnen van wat er aan de hand is. Laat je niet door het ongeval afleiden van het stilzetten van het verkeer uit de andere rijrichting.)
- Geef een stopteken aan het eerste voertuig en vertel de bestuurder vanaf de passagierskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
- Plaats de overige drie verkeerskegels haaks op de rijbaan.



### V3 Verkennen van het incident

- *Schouw het incident multidisciplinair*  
Schouw voor alle partijen met behulp van de schouwkaart (zie 2.6, blz. 19).



### V4 Vervolgstappen regelen

- *Beslis of de weg afgesloten moet worden*  
(zie kader 27 & 28, blz. 40)
- *Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan*  
(zie 2.8, blz. 21)

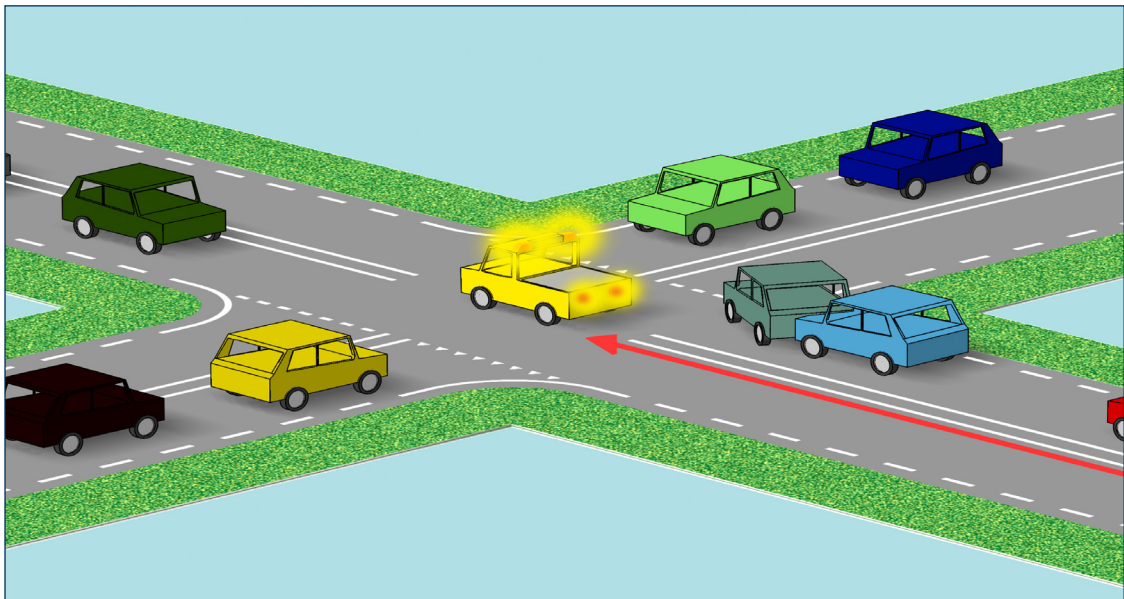
NB Houd aan- en afvoerroutes vrij (zie 5.1.1, blz. 42)

### 5.2.3 Beveiligen van een incident op een kruising

Het stappenplan voor de eerstaankomende IM-hulpverlener bij een incident op een kruising:

#### 1 Voertuig plaatsen

- *Creëer een veiligheidsruimte*  
Een veiligheidsruimte is hier niet van toepassing.
- *Plaats het hulpverleningsvoertuig*
  - Plaats het voertuig centraal op de kruising;
  - Zet alternerende verlichting aan;
  - Laat zwaailicht aan;
  - Zet frontflitsers uit.

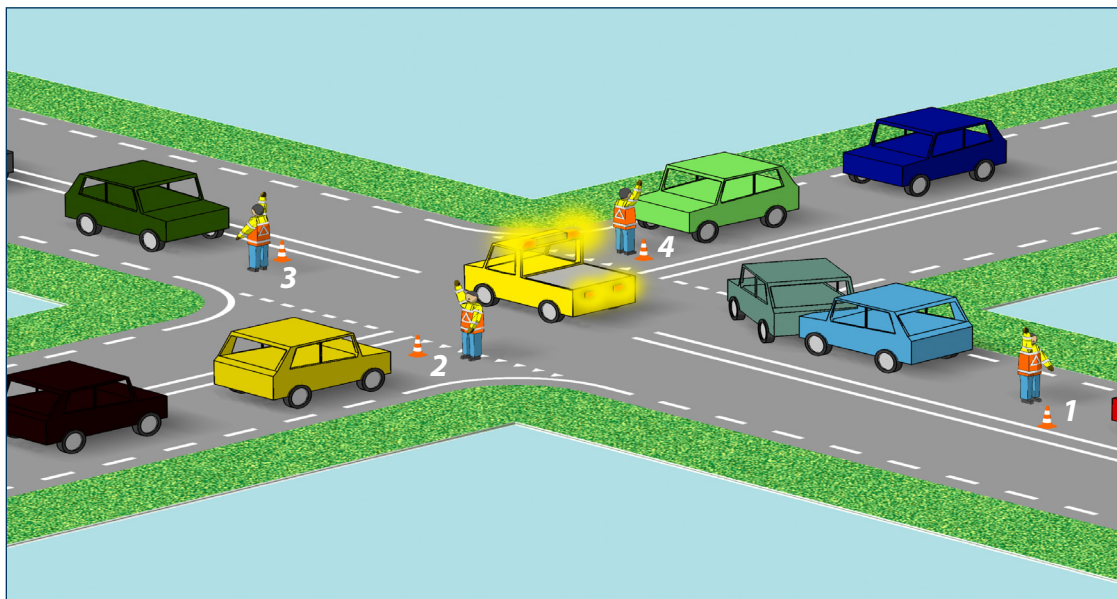


#### V2 Veiligheid regelen

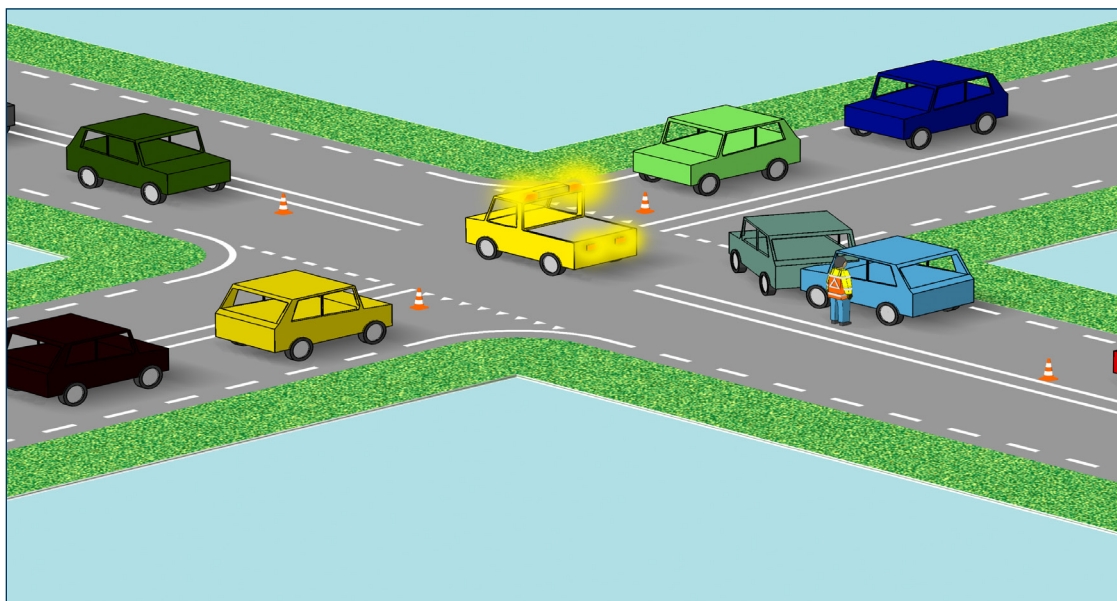
- *Vraag verkeerssignalering aan*  
Vraag via eigen meldkamer/centrale verkeersmaatregelen aan (als signalering aanwezig is).  
(zie kader 4, blz. 16)
- *Draag veiligheidskleding*  
Draag altijd veiligheidskleding, minimaal een veiligheidsvest (zie 2.4, blz. 17).
- *Plaats verkeerskegels*  
Zie volgende punt
- *Zet het verkeer uit alle richtingen stil*
  - Stap uit en pak vier verkeerskegels;
  - Begin aan de kant van het incident en werk met de klok mee (zie stap 1 t/m 4 in de tekening);
  - Geef een stopteken aan het eerste voertuig en vertel de bestuurder vanaf de bijrijderskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
  - Plaats een verkeerskegel voor deze eerste auto;
  - Herhaal dit voor alle rijrichtingen.



### V3 Verkennen van het incident



- *Schouw het incident multidisciplinair*  
Schouw voor alle partijen met behulp van de schouwkaart (zie 2.6, blz. 19).



### V4 Vervolgstappen regelen

- *Beslis of de weg afgesloten moet worden*  
(zie kader 27 & 28, blz. 40)
- *Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan*  
(zie 2.8, blz. 21)

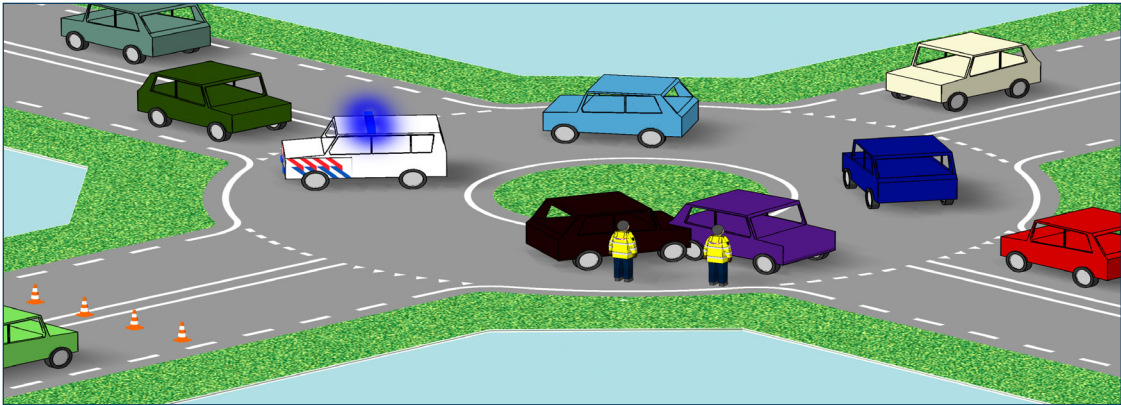
NB Houd aan~ en afvoerroutes vrij (zie 5.1.1, blz. 42)

### 5.2.4 Beveiligen van een incident op een rotonde

Uiteraard wordt bij een incident op een rotonde ook het stappenplan toegepast: Voertuig plaatsen, Veiligheid regelen, Verkennen en Vervolgstappen regelen. Als regel wordt het hulpverleningsvoertuig op de rotonde geplaatst.

#### Regel

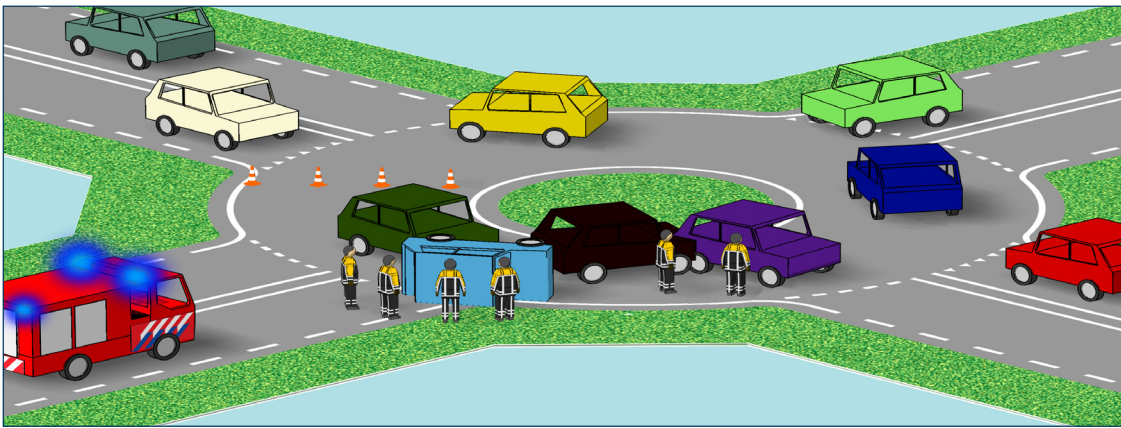
Op rotondes van maximaal 2 rijstroken\*: plaats het hulpverleningsvoertuig zodanig op de rotonde, dat er geen verkeer meer langs kan. Doe dit altijd 1 kwadrant voor het kwadrant waarop het incident heeft plaatsgevonden (zie afbeelding 1). De enige toerit die daarna nog open is, wordt op minimaal 25 meter afstand van de rotonde met verkeerskegels afgesloten.



1 De hoofdregel is dat het hulpverleningsvoertuig op de rotonde gaat staan. Dan ziet de beveiliging er zo uit.

#### Alternatief

Als de rotonde zodanig geblokkeerd is dat het hulpverleningsvoertuig er niet langs kan, dan wordt de toerit afgesloten met het voertuig en de rotonde met verkeerskegels (zie afbeelding 2). Na het plaatsen van de 4 verkeerskegels op de rotonde wordt nog 1 verkeerskegel naast het hulpverleningsvoertuig geplaatst.



2 Kun je niet op de rotonde gaan staan, omdat het incident de toegang blokkeert, dan ziet de beveiliging er zo uit.

\* Rotondes met meer dan twee rijstroken worden besproken in 4.2.3, blz. 33.

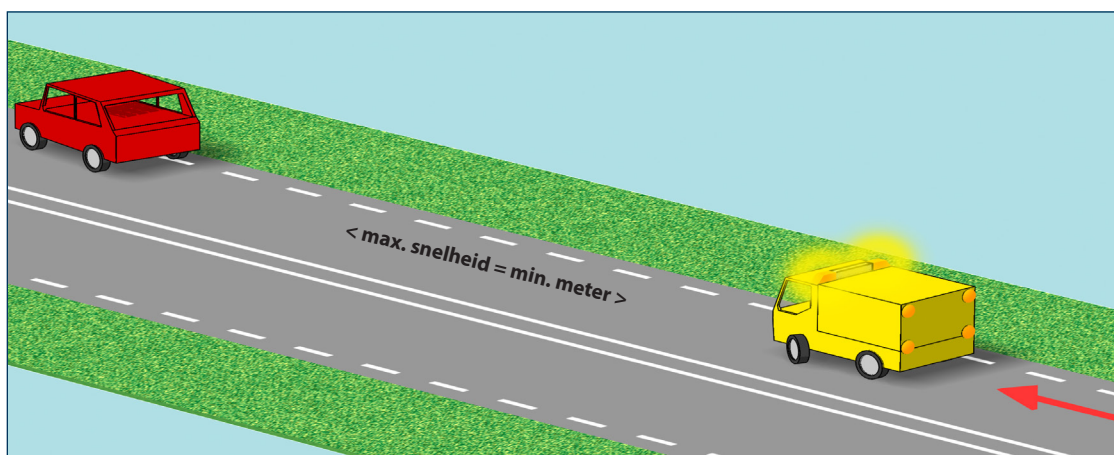
## 5.3 Beveiligen bij pechhulpverlening op wegen met niet-gescheiden rijbanen

Bij pechgevallen worden in principe de maatregelen genomen, zoals beschreven in hoofdstuk 5 en wordt het verkeer dus in beide rijrichtingen stilgezet. Aangezien weggebruikers hun voertuig meestal zo ver mogelijk aan de kant van de weg of in de berm zullen plaatsen, kan het voldoende zijn om één rijrichting stil te zetten.

Het stappenplan voor de eerste aankomende berger/pechhulpverlener bij een pechgeval op een weg met niet-gescheiden rijbanen:

### V1 Voertuig plaatsen

- *Creëer een veiligheidsruimte*  
Creëer een veiligheidsruimte van [max. snelheid = min. meter].
- *Plaats het hulpverleningsvoertuig*
  - Plaats het voertuig recht met de voorwielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde;
  - Zet alternierende verlichting aan;
  - Laat zwaailicht aan;
  - Zet frontflitsers uit.

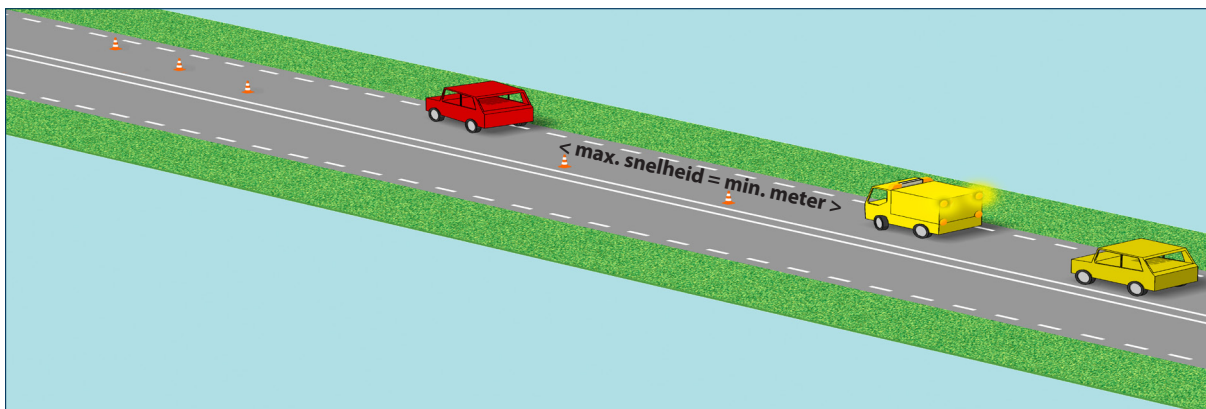


### V2 Veiligheid regelen

- *Vraag verkeerssignaling aan*  
Vraag via eigen meldkamer/centrale verkeersmaatregelen aan (als signaling aanwezig is). (zie kader 4, blz. 16)
- *Draag veiligheidskleding*  
Draag altijd veiligheidskleding, minimaal een veiligheidsvest (zie 2.4, blz. 17).
- *Plaats verkeerskegels*  
Zie volgende punt
- *Zet het verkeer stil uit rijrichting 1*
  - Geef een stopteken aan het eerste voertuig en vertel de bestuurder vanaf de bijrijderskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
  - Neem 5 verkeerskegels mee;
  - Let op het tegemoetkomende verkeer;
  - Plaats kijkend naar het verkeer twee verkeerskegels tussen het bergings-/pechhulpverleningsvoertuig en het pechgeval;



- Loop minimaal [max. snelheid = min. meter] meter voorbij het pechgeval en plaats drie verkeerskegels vanaf de middenstreep schuin naar de kantstreep op dezelfde rijstrook.

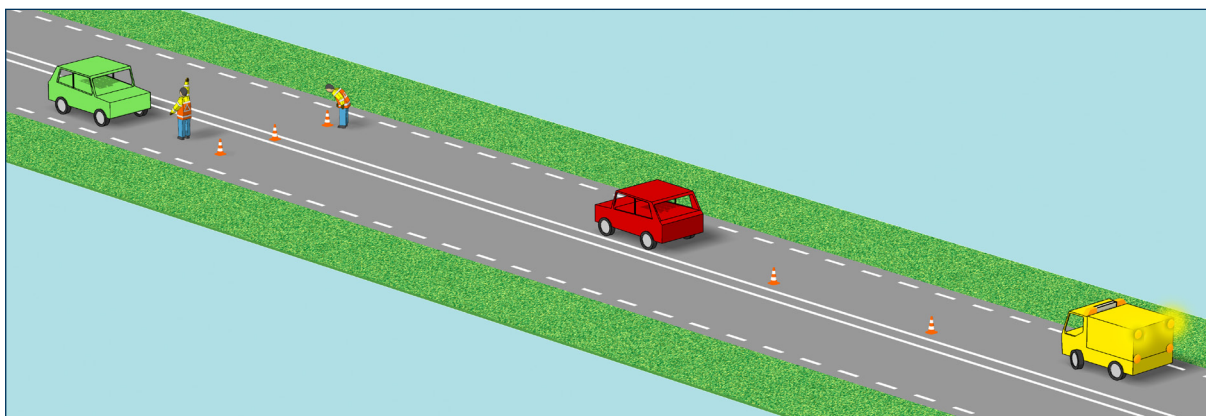


- De berger/pechhulpverlener verplaatst zijn voertuig voorbij het pechgeval, als het tegemoetkomende verkeer dit toelaat;
- De berger/pechhulpverlener haakt het pechvoertuig aan met een sleepkabel of laadt het op zijn bergingsvoertuig;
- De berger/pechhulpverlener haalt de verkeerskegels op;
- De berger/pechhulpverlener waarschuwt de weggebruiker dat hij achter hem aan kan wegrijden.

- *Zet ook het verkeer stil uit rijrichting 2*

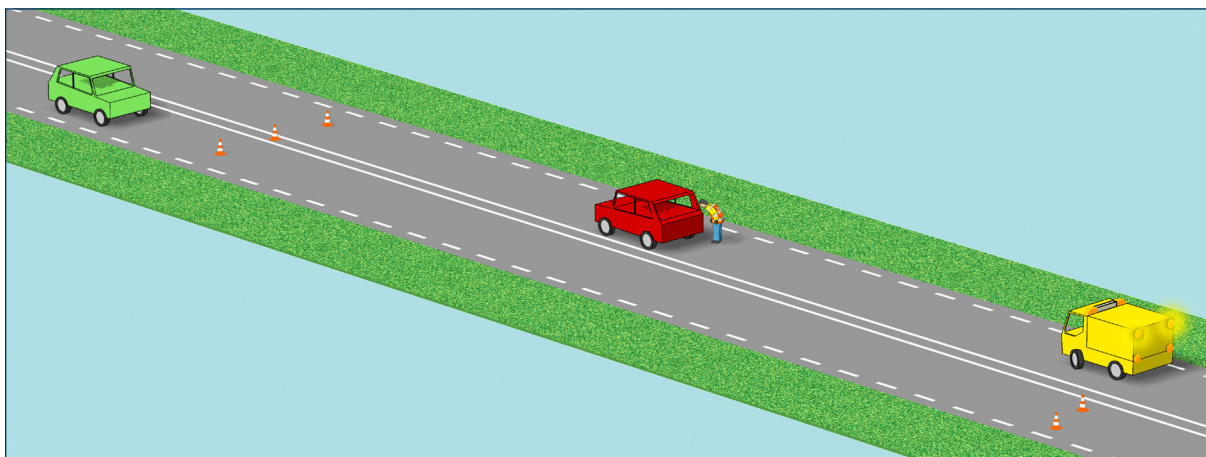
Staat het pechgeval binnen een meter van de middenstreep, dan zal voor de veiligheid het tegenmoetkomende verkeer ook stilgezet moeten worden (zie 5.2.1, blz. 43);

- Loop minimaal [max. snelheid = min. meter] meter voorbij het incident;
- Geef een stopteken aan het eerste voertuig (stap 1) en vertel de bestuurder vanaf de bijrijderskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
- Plaats drie verkeerskegels haaks op de rijbaan (stap 2);



Dichtzetten

- Zet de twee verkeerskegels van de langsafzetting naast het hulpverleningsvoertuig.



- Handel het pechgeval af en ruim de verkeerskegels op.

### V3 Verkennen van het incident

Bij pechhulpverlening is V3 niet van toepassing.

### V4 Vervolgstappen regelen

Bij pechhulpverlening is V4 niet van toepassing.

