



Rijkswaterstaat

Programma-  
bureau **i**ncident  
management

# Incident Management

Werkprocessen van de Weginspecteur

# Voorwoord

De aanleiding voor dit boekje komt voort uit de behoefte binnen Rijkswaterstaat (RWS) om te komen tot landelijk uniforme beschrijvingen van werkprocessen. De taken van de Weginspecteur (WIS), die in het kader van Incident Management (IM) worden uitgevoerd, zijn hierin helder en eenduidig af te lezen. Dit handzame naslagwerk kan op zak worden meegenomen en tijdens incidentafhandelingen door de WIS worden gebruikt.

RWS heeft tot doel het realiseren van de veiligheid en doorstroming op het Nederlandse hoofdwegennet. Ontwikkelingen op deze gebieden worden onder regie van het Programabureau Incident Management bij Verkeerscentrum Nederland gefaciliteerd.

Wilt u meer lezen over Incident Management (IM), de rol en taken van de WIS en/of de genoemde richtlijnen en protocollen in dit boekje? Ga dan naar [www.incidentmanagement.nl](http://www.incidentmanagement.nl).

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Kerntaak WIS</b>	<b>4</b>	4.2	Toepassing van BOB	19	
	1.1	Bevoegdheden WIS	4	4.3	Communicatiestructuur BAAS	20
	1.2	Verantwoordelijkheden WIS	4	4.4	Communicatie met weggebruikers	20
<b>2</b>	<b>Procesbeschrijving</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>De werkprocessen uitgewerkt</b>	<b>22</b>	
	2.1	Proces “Hulp bij Incidenten”	7	5.1	Treffen veiligheidsmaatregelen	22
	2.2	Crisisbeheersingsprocessen	9	5.2	Doorstroming	25
				5.3	Omleiden	27
<b>3</b>	<b>Opschalen naar OvD-RWS</b>	<b>11</b>	5.4	Bergen	29	
	3.1	Operationele spelregels	11	5.5	Schadeherstel/ Opruimen	32
	3.2	Calamiteitenorganisatie	12			
	3.3	Opschalingscriteria RWS	14	<b>6</b>	<b>Belangrijke contactinformatie</b>	<b>34</b>
<b>4</b>	<b>Communicatie- en samenwerkingswijze</b>	<b>16</b>		Afkortingen/toelichting	35	
	4.1	Plan van aanpak voor wegzetten werkprocessen	16	Aantekeningen	36	
				Colofon	41	

# 1 Kerntaak WIS

## 1.1 Bevoegdheden WIS

De WIS is bevoegd om:

- ◆ RWS te vertegenwoordigen in het motor-  
kapoverleg bij kleinschalige incidenten;
- ◆ Contractpartners (bergers, aannemers) aan  
te sturen.

Deze bevoegdheden gelden ook bij opschaling  
wanneer de Officier van Dienst Rijkswaterstaat  
(OvD-RWS) aanrijdend is. Wanneer de OvD-  
RWS ter plaatse is, wordt met hem afgestemd  
over de voortgang van het incident en de  
overdracht van zijn rol in de CTPI/ CoPI.

## 1.2 Verantwoordelijkheden WIS

De WIS is op de incidentlocatie verantwoor-  
delijk voor een aantal zaken. Dit geldt ook

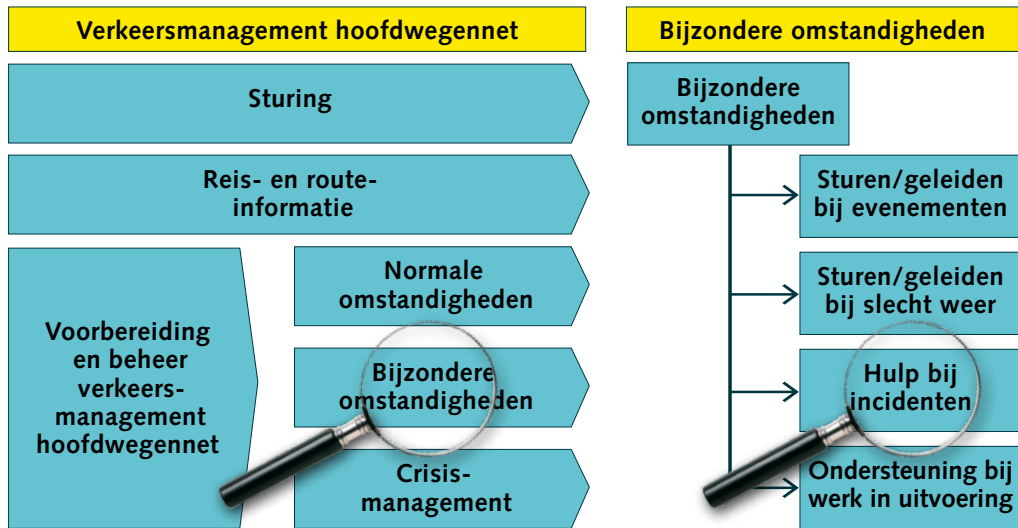
bij opschaling wanneer de OvD-RWS nog  
aanrijdend is:

- ◆ Het gecoördineerd uitvoeren van de RWS  
taken in overeenstemming met IM-partners  
(politie, brandweer, GHOR);
- ◆ Het communiceren met en terugkoppelen  
naar de Wegverkeersleider (WVL) en de  
OvD-RWS;
- ◆ Het behartigen van de belangen van RWS  
in het motorkapoverleg. Indien er nog geen  
OvD-RWS aanwezig is bij opschaling doet  
de WIS dit in het CTPI/ CoPI;
- ◆ Het wegzetten van afgestemde plannen  
van aanpak per werkproces;
- ◆ Het coördineren van werkzaamheden van  
collega(e) WIS en Contractpartners.

## 2 Procesbeschrijving

Binnen RWS zijn alle primaire processen vastgelegd in UPP (Uniforme Primaire Processen). UPP is een systeem met procesbeschrijvingen dat de kapstok vormt voor het proces “Hulp bij Incidenten”. Dit proces is het kader waarbinnen de WIS zijn IM-taken uitvoert.

Een doel van dit boekje is om de werkprocessen en taken van de WIS bij IM inzichtelijk te maken. De WIS kan deze tijdens het uitvoeren van zijn taken op de incidentlocatie gebruiken.



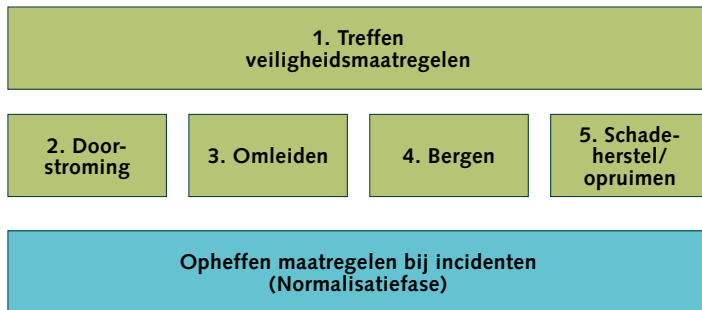
Figuur 1: Positionering van het proces "Hulp bij Incidenten" binnen UPP.

## 2.1 Proces “Hulp bij Incidenten”

### Omschrijving

Dit proces heeft tot doel een tijdige en juiste instelling van verkeersmaatregelen en omleidingsroutes te realiseren door een adequate ondersteuning van IM-partners bij incidenten te bieden. Binnen dit proces komen vijf werkprocessen voor:

1. Treffen veiligheidsmaatregelen;
2. Doorstroming;
3. Omleiden;
4. Bergen;
5. Schadeherstel/opruimen.



*Figuur 2: De werkprocessen uit het proces “Hulp bij Incidenten”.*

In hoofdstuk 5 zijn deze werkprocessen uitgewerkt.

### *Start*

De start van het proces “Hulp bij Incidenten” is een binnenkomende incidentmelding bij de Verkeerscentrale of een eigen waarneming van de WIS of de OvD-RWS. Hierna worden veiligheidsmaatregelen getroffen. Dit werkproces vormt de basis voor de andere vier werkprocessen. Het proces “Hulp bij Incidenten” eindigt wanneer alle genomen maatregelen bij het incident zijn opgeheven en de normalisatiefase is gerealiseerd (het incident is opgelost én de file is voorbij).

### *Doelgroep*

Het proces “Hulp bij Incidenten” geeft de werkprocessen weer die door de RWS-medewerkers (WIS, OvD-RWS en WVL) worden uitgevoerd. De activiteiten van overige IM-partners zoals GHOR, brandweer etc. vallen buiten deze beschrijving van werkprocessen en worden dus niet in detail beschreven. Wel worden de raakvlakken met aansluitingen tussen de werkprocessen van de IM-partners en RWS weergegeven.

Indien de opschalingscriteria OvD-RWS; fase 1 (zie paragraaf 3.3) van toepassing zijn, zal de OvD-RWS een regisserende rol vervullen en de WIS aansturen voor het wegzetten van de taken volgens zijn verantwoordelijkheden.



## 2.2 Crisisbeheersingsprocessen

Binnen IM werkt RWS samen met de andere IM-partners. Dit is om de werkzaamheden op elkaar af te stemmen voor een snelle en slimme incidentafhandeling. IM is nauw verbonden met de Nederlandse Rampenbestrijding (crisisbeheersing), waarbinnen hulpverleningsorganisaties als politie, brandweer, GHOR en de gemeente d.m.v. crisisbeheersingsprocessen verantwoordelijkheden hebben volgens de wet. RWS is geen hulpverleningsorganisatie, maar vanuit haar functie als Wegbeheerder zijn er binnen “Hulp bij Incidenten” raakvlakken met de crisisbeheersingsprocessen. De crisisbeheersingsprocessen worden hieronder benoemd per discipline:

### Politie: rechtsorde en verkeer

Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende processen:

- ◆ ontruimen en evacueren;
- ◆ afzetten en afschermen;
- ◆ regelen verkeer;
- ◆ handhaven openbare orde;
- ◆ identificeren slachtoffers;
- ◆ begidsen;
- ◆ strafrechtelijk onderzoeken.

### Brandweer: bron- en effectbestrijding

De brandweer zorgt, in samenwerking met de andere operationele diensten voor de bestrijding van de bron van de ramp/crisis en tracht de effecten zoveel mogelijk te beperken. Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende processen:

- ◆ bestrijden van brand en emissie van gevaarlijke stoffen;
- ◆ redden en technisch hulpverleners;
- ◆ ontsmetten van mens en dier;
- ◆ ontsmetten van voertuigen en infrastructuur;
- ◆ waarnemen en meten;
- ◆ waarschuwen van de bevolking;
- ◆ toegankelijk maken en opruimen.

### **GHOR: geneeskundige hulpverlening**

GHOR is verantwoordelijk voor de volgende processen:

- ◆ Spoedeisende Medische Hulpverlening (SMH);
- ◆ Psycho-Sociale Hulpverlening Ongevallen en Rampen (PSHOR);

- ◆ Preventieve Openbare Gezondheidszorg (POG).

### **Gemeente: bevolkingszorg**

De gemeente is verantwoordelijk voor de volgende processen:

- ◆ voorlichten en informeren;
- ◆ opvang en verzorgen van daklozen, evacués en lichtgewonden;
- ◆ verzorgen van uitvaarten;
- ◆ registreren van slachtoffers;
- ◆ voorzien in primaire levensbehoeften;
- ◆ registreren en afhandelen schade;
- ◆ milieuzorg;
- ◆ nazorg bij rampen.

## 3 Opschalen naar OvD-RWS

### 3.1 Operationele spelregels

De opschaling naar OvD-RWS in het geval van een grootschalig incident vanaf fase 1 is gebaseerd op de volgende operationele spelregels:

- ◆ Als er operationeel wordt opgeschaald, betekent dit dat OvD-RWS naar de incidentlocatie gaat en zitting neemt in het CTPI/ CoPI. Hij wordt daarvoor opgeroepen door de WVL van de Verkeerscentrale die hem op basis van het uitraagprotocol optimaal informeert. De OvD-RWS neemt zo spoedig mogelijk contact op met de WIS ter plaatse en zet de vereiste werkprocessen richting de WIS uit.

- ◆ Het initiatief tot opschaling kan zowel bij de WIS als bij de WVL liggen. Wanneer het besluit tot opschaling naar OvD-RWS is gevallen, gaat de OvD-RWS altijd ter plaatse.

Er volgt geen overleg tussen de initiatiefnemer en de OvD-RWS over nut en noodzaak om ter plaatse te gaan. Met andere woorden: vinden WIS of WVL zijn aanwezigheid noodzakelijk dan moet de OvD-RWS hiernaar handelen. Het is uitsluitend de WVL die de OvD-RWS informeert over opschaling en de OvD-RWS op pad stuurt. De OvD-RWS blijft ter plaatse bij verdere opschaling.

De OvD-RWS kan ook ter plaatse komen op eigen initiatief om als coach de WIS te begeleiden.

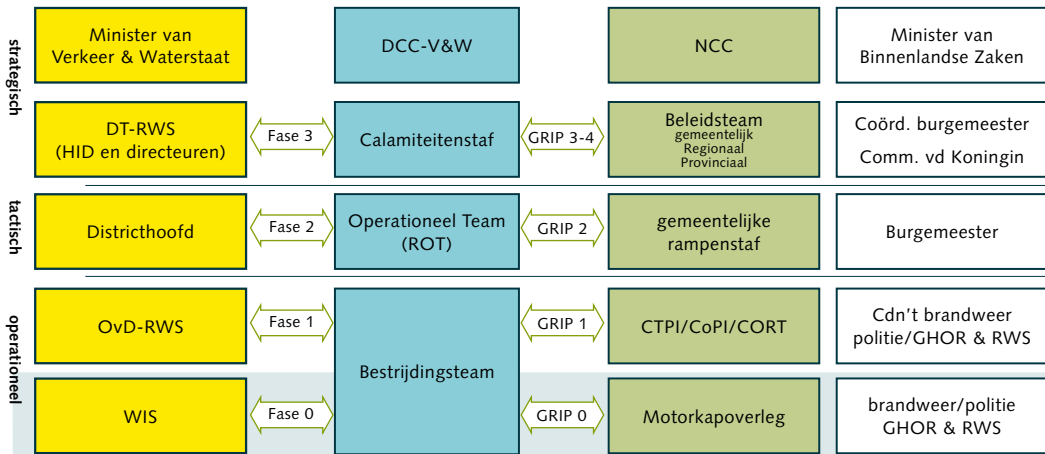
Afschaling gebeurt in overleg tussen de OvD-RWS ter plaatse en de WVVL.

### 3.2 Calamiteitenorganisatie

Binnen de calamiteitenorganisatie van RWS worden vier opschalingsniveaus onderscheiden (zie figuur 3). Deze leiden tot vier coördinatiefasen (fase 0 t/m fase 3) in de opschaling van de bestrijdingsactiviteiten. De WIS wordt binnen de calamiteitenorganisatie van RWS geplaatst op het operationele niveau; fase 0. Hier is dan sprake van kleinschalige incidenten. De WIS is hierbij de vertegenwoordiger van RWS in het motorkapoverleg en draagt het groene hesje.

In het geval van grootschalige incidenten zal er naar fase 1 worden opgeschaald en komt de OvD-RWS ter plaatse. De WIS neemt nog wel deel aan het motorkapoverleg en/of CTPI tot de OvD-RWS ter plaatse is.

Landelijk wordt gebruik gemaakt van de vier niveaus van de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings-Procedure (GRIP) bij calamiteiten. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de RWS-opschaling op onderdelen afwijkt van de GRIP-opschaling.



Figuur 3: Opschalingsniveaus - positionering WIS binnen de calamiteitenorganisatie

### 3.3 Opschalingscriteria RWS

Voor opschaling naar fase 1 (GRIP 1) binnen de calamiteitenorganisatie van RWS zijn de volgende criteria van toepassing:

1. Incidenten waarbij de IM-partners opschalen naar GRIP 1.
2. Incidenten met een grote impact op de doorstroming:
  - ◆ langdurige files;
  - ◆ volledige rijbaanblokkering;
  - ◆ omleidingen;
  - ◆ incidenten net voor spijstijden;
  - ◆ complexe incidenten.
3. Incidenten waarbij sprake is van vrachtwagens met gevaarlijke stoffen en/of levende have.
4. Incidenten waarbij doden c.q. meerdere zwaargewonden te betreuren zijn.
5. Incidenten waarbij eigen mensen/contactpersonen betrokken zijn.
6. Incidenten met grote schade aan rijkseigendommen.
7. Incidenten met (gekantelde) vrachtwagen(s) met bergingskeuze.
8. Districtsoverschrijdende incidenten.

9. Incidenten welke politiek gevoelig liggen en media-aandacht hebben.
10. Alle overige incidenten die niet onder de hierboven genoemde criteria vallen, maar die – naar de mening van de WVl – als zwaar en tijdrovend betiteld kunnen worden.
11. Alle incidenten die niet onder bovengenoemde criteria vallen, maar waarbij opschaling geschiedt op verzoek van de WIS.

# 4 Communicatie- en samenwerkingswijze

Communicatie speelt een cruciale rol voor de WIS in de uitvoering van zijn werkzaamheden. Door het uniform inrichten van de communicatie- en samenwerkingswijze worden de werkprocessen efficiënt en optimaal uitgevoerd. Dit betreft communicatie en samenwerking van de WIS met:

- ◆ WVL
- ◆ Collega(e) WIS
- ◆ OvD-RWS
- ◆ IM-partners
- ◆ Contractpartners
- ◆ Weggebruikers.

## 4.1 Plan van aanpak voor wegzetten werkprocessen

Met de term 'wegzetten' wordt bedoeld: het plannen, afstemmen, organiseren en (laten) uitvoeren van werkzaamheden. Als hulpmiddel voor het wegzetten van de werkprocessen zijn formulieren beschikbaar bij VCNL vanaf september 2009.



## Bij kleinschalige incidenten

De uniforme werkwijze voor het wegzetten van werkprocessen door de WIS bij kleinschalige incidenten (fase 0) is:

### 1. Opstellen plan per werkproces

*De WIS stelt een plan op voor de wijze waarop hij elk proces uitvoert/uit laat voeren.*

### 2. Afstemmen plannen met WV

*De WIS stemt de opgestelde plannen af met de WV.*

### 3. Afstemmen plannen met derden

*De WIS stemt de opgestelde plannen af met IM en Contractpartners.*

### 4. Uitvoeren plannen

*De WIS voert de plannen uit en onderhoudt regelmatig contact met de WV over de voortgang.*

## Bij grootschalige incidenten

Bij opschaling vanaf fase 1 zal de OvD-RWS een regisserende rol vervullen in de aansturing van de WIS die de werkprocessen moet wegzetten. De OvD-RWS maakt de WIS verant-

woordelijk voor het opstellen en uitvoeren van één of meerdere werkprocessen. Daarom is een uniforme werkwijze voor het wegzetten van werkprocessen noodzakelijk:

### 1. Opstellen plan per werkproces

*De WIS stelt een plan op voor de wijze waarop hij het toegewezen werkproces uitvoert/uit laat voeren.*

### 2. Afstemmen plan met derden

*De WIS stemt het opgestelde plan af met IM en Contract-partners.*

### 3. Goedkeuren plan door OvD-RWS

*De WIS vraagt aan de OvD-RWS of hij het plan kan accorderen.*

### 4. Uitvoeren plan

*De WIS voert het plan uit en onderhoudt regelmatig contact met de OvD-RWS over de voortgang.*

## 4.2 Toepassen van de BOB-methode

Tijdens elke fase van de incidentafhandeling (melding-, aanrij- en actiefase) doorloopt de WIS herhaaldelijk drie stappen met behulp van de BOB-methode:

- ◆ **Beeldvorming**
- ◆ **Oordeelsvorming**
- ◆ **Besluitvorming**

**Meldingsfase:** Bij een incidentmelding zal de WIS tijdens zijn eerste contact met de WVL geïnformeerd worden over de situatie op de incidentlocatie. De WIS vormt zich dan een beeld van de incidentlocatie. Hij beoordeelt de situatie aan de hand van zijn beeld en neemt een besluit.

**Aanrijfase:** Aanrijdend kan de WIS zijn beeld verfijnen met nieuwe informatie welke hij bijvoorbeeld van de WVL te horen krijgt en op basis van het verkeersbeeld van dat moment. Op basis van deze gegevens oordeelt hij en neemt een passend besluit.

**Actiefase:** Bij aankomst neemt de WIS contact op met de WVL over wat hij ziet. Zo wordt de WVL met de nieuwste informatie voorzien. De WIS vormt een oordeel op basis van zijn beeld en neemt passende besluiten. Ter plaatse kan de WIS zijn beeld verder verfijnen met nieuwe informatie door de incidentlocatie te scannen. Het maken van een schets van de situatie en omgeving kan helpen.

De WIS kan met behulp van BOB op elk moment van de incidentafhandeling nieuwe informatie aan de WVL doorgeven. Met eventuele aanwezige hulpverleners kan BOB ook worden doorlopen.

### 4.3 Communicatiestructuur BAAS

In het motorkapoverleg en CTPI/CoPI gaan afgevaardigden van de IM-partners met elkaar in gesprek. De eerste WIS ter plaatse vertegenwoordigt RWS, indien er (nog) geen OvD-RWS aanwezig is. Elke discipline geeft kort en bondig zijn inbreng. De communicatiestructuur BAAS is een hulpmiddel en kan in de afstemming gebruikt worden om niets over het hoofd te zien:

**B**eeldvormen en afstemmen (bv. het naast elkaar zetten van situatieschetsen)

**A**cties die al zijn uitgevoerd

**A**cties die nog moeten worden uitgevoerd

**S**amenvatten

Ook buiten de officiële overlegvorm kan BAAS ook met hulpverleners worden doorlopen.

### 4.4 Communicatie met weggebruikers

Bij aankomst op de incidentlocatie is de WIS verantwoordelijk voor de communicatie met weggebruikers. Weggebruikers in een beperkte straal van de incidentlocatie krijgen korte aanwijzingen van de WIS ten behoeve van veiligheid en maximale doorstroming.

Op diverse manieren wordt met de overige weggebruikers gecommuniceerd door middel van:

- ◆ het positioneren van het dienstvoertuig;
- ◆ het in laten stellen van snelheidsbeperkingen;
- ◆ het laten afkruisen van rijstroken;
- ◆ het geven van verkeerstekens;
- ◆ het informeren door middel van auto-DRIP en tekstkar.

# 5 De werkprocessen uitgewerkt

De schema's voor de weg te zetten werkprocessen laten in de volgende paragrafen zien welke taken onder welke werkprocessen vallen en door wie ze moeten worden uitgevoerd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen WIS, WVL en Contractpartners.

## 5.1 Treffen veiligheidsmaatregelen

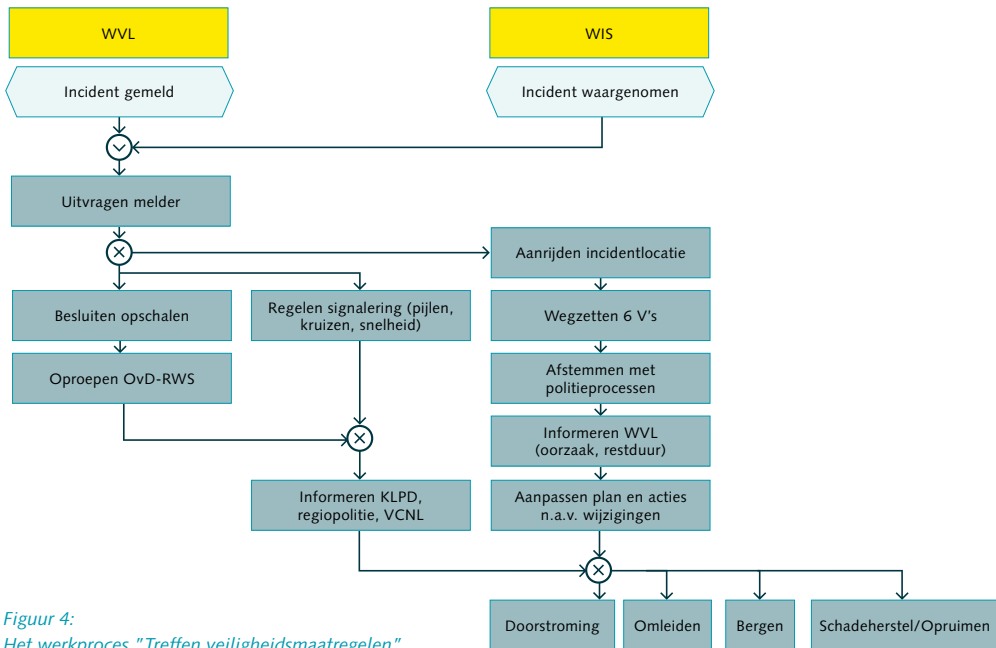
### *Omschrijving*

De start van dit werkproces is een incidentmelding die bij de WVL op de Verkeerscentrale binnenkomt óf een eigen waarneming van een WIS op het hoofdwegennet. De WVL zal de melder uitvragen volgens het gestandaardiseerde uitvraagprotocol. Belangrijk is dat er aan eigen veiligheid wordt gedacht (rook, wind,

gevaarlijke stoffen, geweld etc.). De 6 V's worden uitgevoerd conform de "Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen":

- ◆ veiligheidsruimte
- ◆ voertuig als buffer
- ◆ veiligheidskleding
- ◆ verkeerskegels
- ◆ verkeerssignalering
- ◆ vrijhouden aan- en afvoerroute.

Daarnaast wordt de zwaailichtdiscipline bewaakt en worden eventuele vervolgmaatregelen in gang gezet. Dit werkproces vormt de start voor het wegzetten van de werkprocessen: "Doorstroming", "Omleiden", "Bergen" en "Schadeherstel/Opruimen".



Figuur 4:  
Het werkproces "Treffen veiligheidsmaatregelen".

### *Doelgroep*

Het werkproces wordt weggezet door de WIS die als eerste arriveert op de incidentlocatie. Dit werkproces wordt afgestemd met de WVL en de politie. Het werkproces heeft raakvlakken met de politieprocessen "Afzetten en afschermen" en/of "Verkeer regelen". Indien de opschalingscriteria OvD-RWS van toepassing zijn, zal de OvD-RWS een regisserende rol hebben en de WIS aansturen voor het wegzetten van het werkproces.

### *Relatie met andere RWS-processen, -richtlijnen, en -protocollen*

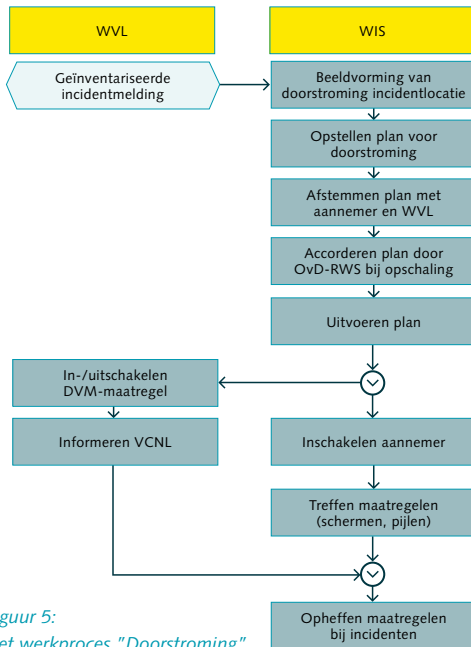
- ◆ "Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten";
- ◆ "Richtlijn 96A Maatregelen WIU";
- ◆ Calamiteitenplannen;
- ◆ Optreden bij incidenten met gevaarlijke stoffen (incl. vervolgschade);
- ◆ Optreden bij incidenten met (beginnende) brand;
- ◆ Uitvoeren levensreddende handelingen;
- ◆ Traumazorg: een beroep doen op collegiale opvang na een schokkende gebeurtenis;
- ◆ Politieprocessen "Afzetten en afschermen" en/of "Verkeer regelen".



## 5.2 Doorstroming

### Omschrijving

De start van dit werkproces is een door de WVl geïncventariseerde incidentmelding, nadat veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Het plan van aanpak dat de WIS opstelt, wordt afgestemd met de WVl en het politieproces “Verkeer regelen” om de doorstroming maximaal te houden. Eventueel wordt een aantal te verwachten scenario's voor nu en straks uitgewerkt. De mogelijkheden om de doorstroming te vergroten, worden geïncventariseerd: o.a. scherm, obstakels verwijderen/verplaatsen, veilig gebied verkleinen (als het kan), inzet materieel o.a. pijlwagens/tekstwagens, opstelplaatsen materieel aanwijzen/verplaatsen, opzwaaien etc.



Figuur 5:  
Het werkproces "Doorstroming".

“Doorstroming” eindigt als start voor “Opheffen maatregelen bij incidenten” wanneer alle genomen DVM-maatregelen zijn uitgeschakeld en de eventueel opgezette acties van de aannemer(s) zijn opgeruimd.

#### *Doelgroep*

Het werkproces wordt weggezet door de WIS die verantwoordelijk is voor doorstroming op de incidentlocatie. Andere betrokken partijen zijn de WVl en eventueel de aannemer voor het plaatsen van schermen, pijlwagens etc.

Indien de opschalingscriteria OvD-RWS (fase 1) van toepassing zijn, zal de OvD-RWS een regisserende rol vervullen en de WIS aansturen voor het wegzetten van het werkproces.

*Relatie met andere RWS-processen, -richtlijnen, en -protocollen*

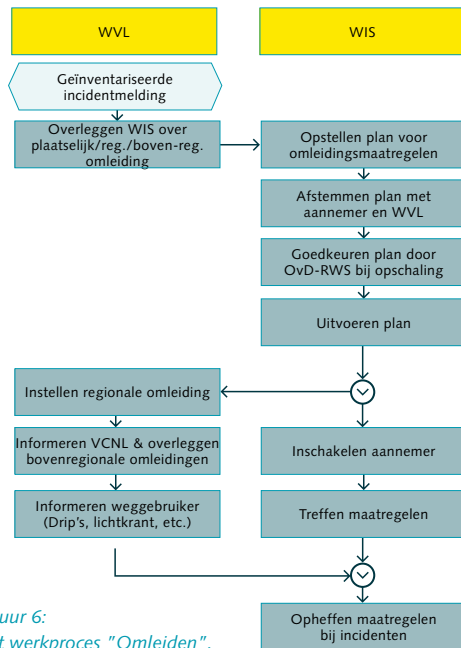
- ◆ Regelscenario's.

## 5.3 Omleiden

### Omschrijving

Een geïnventariseerde incidentmelding vormt bij de WVL het startsein voor “Omleiden”, nadat veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.

Indien de Verkeerscentrale het nodig acht, worden een of meerdere grootschalige omleidingsroutes ingesteld. De Verkeerscentrale kent een interne opschaling om aan te geven wie beslissingsbevoegd is voor plaatselijke, regionale en boven-regionale omleidingen. Scenario's worden hiervoor gebruikt. Plaatselijke omleidingen worden bij opschaling onder verantwoordelijkheid van de OvD-RWS ingesteld. Werk in uitvoering (WIU) op de omleidingsroute kan worden opgeschort.



Figuur 6:  
Het werkproces “Omleiden”.

De WVl geeft de opdracht aan de WIS om maatregelen te nemen voor de uitvoering van dit proces. Wanneer de omleidingsmaatregelen zijn getroffen, eindigt het werkproces als start voor "Opheffen maatregelen bij incidenten".

#### *Doelgroep*

Het werkproces wordt weggezet door de WIS die verantwoordelijk is voor omleidingen op de incidentlocatie of in de buurt hiervan. Andere betrokken partijen zijn de WVl, de aannemer(s) voor het plaatsen van maatregelen en de politie met wie dit proces wordt afgestemd.

Indien de opschalingscriteria OvD-RWS (fase 1) van toepassing zijn, zal de OvD-RWS een regisserende rol vervullen en de WIS aansturen voor het wegzetten van het werkproces.

#### *Relatie met andere RWS-processen, -richtlijnen, en -protocollen*

- ◆ Protocol omleidingen (plaatselijk, regionaal, boven-regionaal);
- ◆ Draaiboek omleidingen;
- ◆ Richtlijn weggeleiden gestrande voertuigen.

## 5.4 Bergen

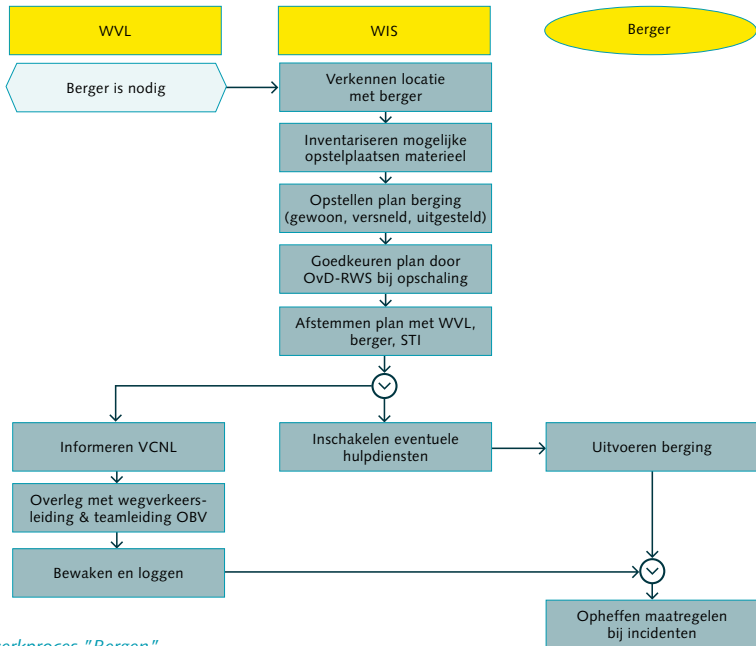
### *Omschrijving*

De start van dit werkproces is een binnengekomen melding bij Centraal Meldpunt Incident (CMI)/ Centraal Meldpunt Vrachtwagenberging (CMV), waardoor de WVL weet dat er een berger aanrijdend is. Dit kan parallel lopen aan “Treffen veiligheidsmaatregelen”. Als de Verkeerscentrale direct bij het uitvragen kennis heeft genomen van het feit dat een vrachtwagen bij het incident is betrokken, wordt hiervan door de Verkeerscentrale melding gemaakt bij Salvage Transport Incidents (STI). Een controle moet achterhalen welke berger naar de incidentlocatie komt en samen met deze berger zal de WIS de incidentlocatie verkennen. Een inventarisatie van mogelijke opstelplaatsen voor materieel zal de doorstroming maximaal

houden, net als de keuze voor de bergingsmethode. De WIS stemt bij opschaling met de OvD-RWS de gepaste bergingsmethode en het tijdstip vast, wat afhankelijk is van de situatie.

Er zijn drie manieren om te bergen:

1. gewoon – zonder schade;
2. versneld – met evt. extra schade aan voertuig/vrachtwagen/omgeving;
3. uitgestelde berging – tot na de spits.



Figuur 6: Het werkproces "Bergen".

### *Doelgroep*

Het werkproces wordt weggezet door de WIS. Andere betrokken partijen zijn de WV, de berger en eventueel de brandweer als extra hulp nodig is. De STI-medewerker heeft een adviserende rol bij het bergen van de vrachtwagen en de lading onder verantwoording van de WIS of de OvD-RWS.

Indien de opschalingscriteria OvD-RWS (fase 1) van toepassing zijn, zal de OvD-RWS een regisserende rol vervullen en de WIS aansturen voor het wegzetten van het werkproces.

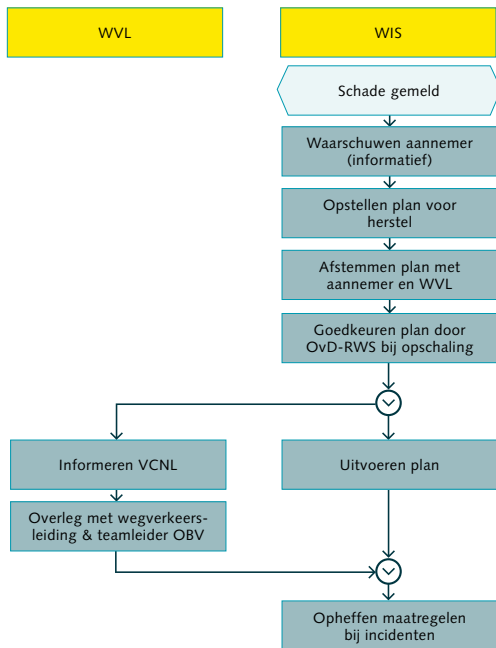
### *Relatie met andere RWS-processen, -richtlijnen, en -protocollen*

- ◆ “Richtlijnen Bergen” (versneld en uitgesteld);
- ◆ “Protocol Spitsstroken”;
- ◆ Calamiteitencontract aannemer;
- ◆ Berekening filekosten.

## 5.5 Schadeherstel/ Opruimen

### Omschrijving

De start van dit werkproces is een binnengekomen melding bij de Verkeerscentrale dat er bijvoorbeeld schade is aan het wegdek, de geleiderail, etc. De aannemer kan vooraf worden gewaarschuwd dat er eventueel een beroep op hem kan worden gedaan. Gewenst materiaal/ materieel en bemensing moet namelijk tijdig worden afgeroepen en afgestemd. Tijdstip en methode moet bepaald worden, rekeninghoudend met minimale verkeershinder. Het proces eindigt wanneer het schadeherstel en/of het opruimen op de incidentlocatie conform de contractvoorwaarden is uitgevoerd.



*Figuur 8:  
Het werkproces "Schadeherstel/Opruimen".*



### *Doelgroep*

Het werkproces wordt weggezet door de WIS. Andere betrokken partijen zijn de WVW met wie de WIS overlegt en afstemt.

Indien de opschalingscriteria OvD-RWS (fase 1) van toepassing zijn, zal de OvD-RWS een regisserende rol vervullen en de WIS aansturen voor het wegzetten van de taken.

### *Relatie met andere RWS-processen, -richtlijnen, en -protocollen*

- ◆ “Richtlijnen Spoedreparaties”;
- ◆ Auto- en bergingstechniek: samenwerken met de Berger, voeren van overleg met STI-deskundige, gericht op veilige en snelle berging van bedrijfs- en personenauto's.

## 6 Belangrijke contactinformatie

### **Programmabureau Incident Management**

(030) 280 73 00 /

(030) 280 74 50

[www.incidentmanagement.nl](http://www.incidentmanagement.nl)

### **Verkeerscentrum Nederland (VCNL)**

(030) 280 73 00

### **Politie**

Geen spoed, wel politie? Bel dan 0900-8844

### **Inspectie Verkeer & Waterstaat**

(070) 456 26 66

### **STI: Salvage Transport Incident**

(010) 288 10 09

REGIONALE

VERKEERSMANAGEMENTCENTRALE:

### **Noord- en Oost-Nederland - Wolfheze**

(026) 483 43 11

### **Utrecht**

(030) 280 66 00

### **Noord-West Nederland – Velsen-Zuid**

(0255) 565 700

### **Zuid-West Nederland - Rhoon**

(010) 503 21 00

### **Zuid-Nederland - Geldrop**

(040) 280 95 50

# Afkortingen/toelichting

<b>CMI</b>	Centraal Meldpunt Incident
<b>CMV</b>	Centraal Meldpunt Vrachtwagenberging
<b>CoPI</b>	Commando Plaats Incident (meest gehanteerde term op de incidentlocatie vanaf fase 1)
<b>CoRT</b>	Commando Rampterrein
<b>CTPI</b>	Coördinatie Team Plaats Incident (wettelijk vastgelegde naam vanaf fase 1)
<b>DVM</b>	Dynamisch Verkeersmanagement
<b>GHOR</b>	Geneeskundige Hulp bij Ongevallen en Rampen
<b>GRIP</b>	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
<b>IM</b>	Incident Management
<b>OvD</b>	Officier van Dienst
<b>RWS</b>	Rijkswaterstaat
<b>STI</b>	Salvage Transport Incidents
<b>UPP</b>	Uniforme Primaire Processen
<b>VCNL</b>	Verkeerscentrum Nederland
<b>WIS</b>	Weginspecteur
<b>WIU</b>	Werk in uitvoering
<b>WVL</b>	Wegverkeersleider

## Aantekeningen

## Aantekeningen

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## Aantekeningen

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



## Aantekeningen



# Colofon

De regiehouder en eigenaar van dit proces-  
senboek is het Programmabureau Incident  
Management, Verkeerscentrum Nederland.

Dit processenboek is onder coördinatie van  
O&i opgesteld.



*Tekst en coördinatie:* O&i, Utrecht,  
[www.oi.nl](http://www.oi.nl)

*Opmaak en illustraties:* bhgo, ontwerp  
voor web en druk, Arnhem

Augustus 2009



Rijkswaterstaat  
Verkeerscentrum Nederland  
Programmabureau Incident Management

Papendorpseweg 101  
3528 BJ UTRECHT

T. (030) 280 73 00

F. (030) 280 73 73

[www.incidentmanagement.nl](http://www.incidentmanagement.nl)

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die de nationale infrastructurele netwerken beheert en ontwikkelt. [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

