

DI: 170150

Calamiteitenplan

Hoofdwegennet regio Utrecht

Management Versie



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Utrecht

R055 NB



VOORWOORD

In de praktijk zullen zich altijd calamiteiten blijven voordoen omdat men nooit alle menselijke fouten kan voorkomen, men altijd een zeker risico zal moeten accepteren en men nooit elke samenloop van omstandigheden kan voorzien. Bij calamiteiten zullen snel beslissingen genomen moeten worden, want de tijd die men heeft om schade te voorkomen of te beperken is gering. De spaarzame tijd die men heeft, moet men als het ware zien te 'rekken'; hiervoor is voorafgaande planning noodzakelijk.

Het in deze Management Versie beschreven calamiteitenplan is opgesteld ten behoeve van de bestrijding van incidenten, calamiteiten en rampen op de Rijkswegen in beheer van de Rijkswaterstaat Directie Utrecht. Het plan moet een bijdrage leveren aan een snellere en effectievere bestrijding van bovengenoemde gebeurtenissen.

Duidelijk zal zijn dat hier niet alleen een taak ligt voor Rijkswaterstaat, maar dat bij de afhandeling van gebeurtenissen vele partijen betrokken kunnen zijn. In eerste instantie gaat onze gedachte natuurlijk uit naar de parate operationele hulpverleningsdiensten, te weten politie, brandweer en ambulance, maar afhankelijk van de aard en omvang van de gebeurtenis kunnen bijvoorbeeld ook de gemeente, Rijksverkeersinspectie, waterschappen en particuliere bedrijven betrokken zijn.

Bij Rijkswaterstaat ligt de verantwoordelijkheid dat het verkeer optimaal gebruik kan maken van de weginfrastructuur. Uit deze verantwoordelijkheid vloeit voort dat bij elk ongeval sprake is van een bepaalde basisbetrokkenheid van Rijkswaterstaat. Deze betrokkenheid bestaat uit een hoofdzakelijk facilitaire rol bij het afhandelen van ongevallen. Functionarissen van Rijkswaterstaat verzorgen onder meer het afkruisen van weggedeelten, geven de benodigde informatie door aan weggebruikers met behulp van verkeerssystemen en dragen zorg voor het vrijmaken, herstellen en schoonmaken van de weg. Om invulling te geven aan de bovengenoemde hoofdzakelijk facilitaire rol, heeft de directie Utrecht, hoofdafdeling Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (VI) het voortouw genomen tot het opstellen van dit calamiteitenplan.

Voor wat betreft Rijkswaterstaat Directie Utrecht is in dit plan opgenomen hoe de interne calamiteitenorganisatie in elkaar zit. Deze organisatie is zoveel mogelijk gebaseerd op de al operationele organisatie binnen Incident Management en op de organisatie binnen de gemeentelijke rampenplannen. Ook zijn de relaties aangegeven met de externe partijen die mogelijk bij de afhandeling betrokken zijn.

Maar hoe goed bedacht een calamiteitenplan ook is, het doel kan nooit worden gerealiseerd als mensen niet of nauwelijks van het bestaan ervan weten. Immers, een plan kan nooit beter zijn dan de mensen die het moeten uitvoeren. Iedere medewerker die een rol kan spelen bij de afhandeling van een calamiteit, moet in meerdere of mindere mate betrokken zijn bij het opstellen, invoeren en onderhouden van dit calamiteitenplan. Bij het optreden van een calamiteit weet iedereen dan wat van hem/haar verwacht wordt. Ook externe organisaties die bij de afhandeling betrokken kunnen zijn, moeten op de hoogte zijn van de werkwijze van Rijkswaterstaat.

Tenslotte geldt dat een calamiteitenplan nooit gereed is. Het moet worden gezien als een proces dat voortdurend in ontwikkeling is. Het moet qua organisatie, procedures en gegevens telkens worden bijgesteld om bruikbaar te blijven. Hiervoor is het nodig om regelmatig de calamiteitenbestrijding te evalueren en oefeningen te houden.

P.G.A. Smeets

(Projectleider Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht)



INHOUDSOPGAVE

H1	INLEIDING
H2	PLANVORMING
H3	BEHEERGEBIED EN TAKEN RIJKSWATERSTAAT
H4	SCENARIO'S VERKEERSBELEMMERING
H5	DE CALAMITEITENORGANISATIE
H6	VOORLICHTING

1. INLEIDING

Een van de kerntaken van Rijkswaterstaat Directie Utrecht inzake de (weg-) infrastructuur is het realiseren en waarborgen van een vlotte afwikkeling van het wegverkeer ter ondersteuning van o.a. het economische proces. Dit alles wordt uitgevoerd onder de randvoorwaarden *veiligheid* en *milieu* en door middel van een optimale verkeerregelende infrastructuur en informatievoorziening.

Als gevolg van de enorm sterke groei van het personen- en het goederenvervoer op de weg is de kans op een verkeersongeval ook groter geworden. Van het totale wegvervoer op het hoofdwegennet wordt een belangrijk deel ingenomen door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een en ander leidde tot de wens om inzichtelijk te maken welke rol Rijkswaterstaat Directie Utrecht (verder: RWS-Utrecht te noemen) heeft bij de afhandeling van een incident, calamiteit of ramp op het rijkswegennet binnen haar beheergebied. Dit was voor RWS-Utrecht aanleiding om een calamiteitenplan voor de "droge" infrastructuur (rijkswegen) te ontwikkelen.

Een andere aanleiding is het mistongeval van 24 januari 1997 op de A9 (Noord-Holland) waarbij het voor een aantal instanties niet geheel duidelijk was, welke rollen, taken en verantwoordelijkheden de betrokken instanties precies hadden bij de afhandeling van dit ongeval. Het gevolg hiervan was tijdverlies, extreme filevorming en zodoende een aanzienlijke economische schade.

Omstreeks 1992 zijn in het kader van het project Incident Management de eerste pilots gestart om te komen tot een snellere afhandeling van ongevallen. Incident Management werd en wordt als een veelbelovende maatregel beschouwd in het kader van de filebestrijding en daarmee de beperking van de economische schade. Incident Management beschrijft de taken en verantwoordelijkheden van alle organisaties die bij een ongeval op de weg betrokken zijn.

In het calamiteitenplan worden de verantwoordelijkheden en communicatielijnen van de eigen organisatie vastgelegd voor de afhandeling van een incident, calamiteit of ramp betreffende de "droge" infrastructuur binnen het beheersgebied van RWS-Utrecht. Tevens beoogt dit plan in het kader van het project Incident Management eenduidig aan te geven hoe de interne calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht op verkeersongevallen zal reageren.

Ook de relaties met andere organisaties die mogelijk bij de bestrijding van een incident, calamiteit of ramp betrokken zijn, worden in dit plan aangegeven.

Ten behoeve van een overzichtelijke beknopte weergave van de totale calamiteitenorganisatie is besloten tot het opstellen van de voorliggende Management Versie Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht.

2. PLANVORMING

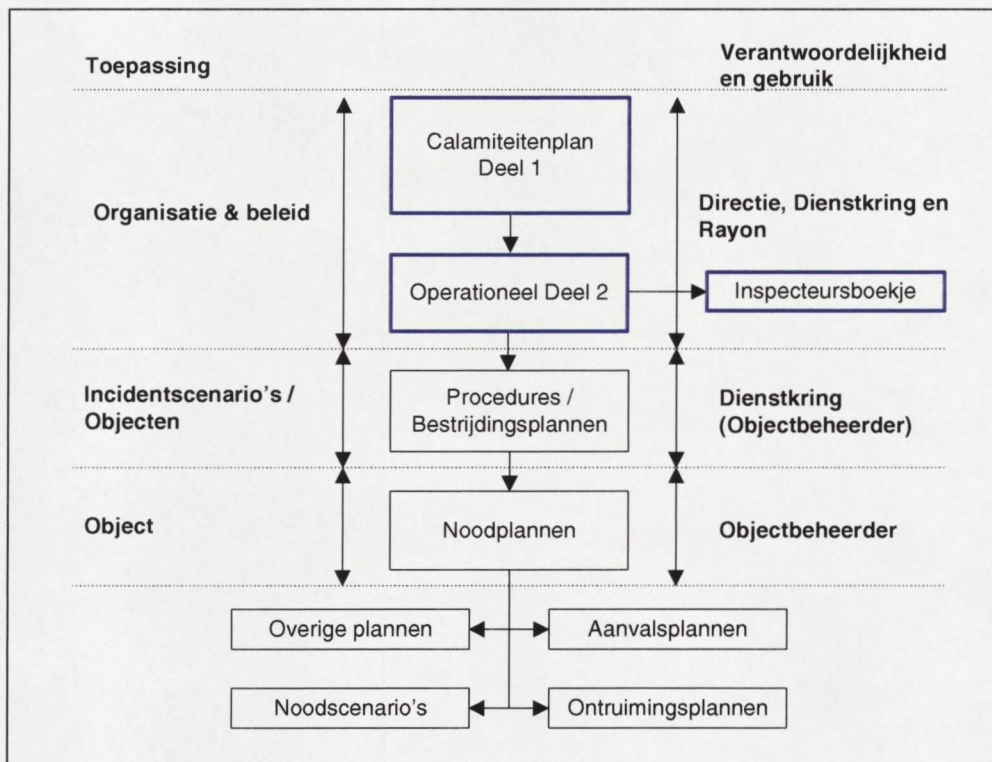
Het Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht bestaat uit twee delen. Een algemeen beleidsmatig **deel 1** en een specifiek operationeel **deel 2**. Daarnaast is er het zogenaamde **Inspecteursboekje**, een handboekje dat voortvloeit uit deel 2.

Het eerste algemene deel kan gezien worden als naslagwerk en bevat ondermeer een beschrijving van de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht, wet- en regelgeving, beheergebied, incidentscenario's, externe organisaties en voorlichting. Het wordt uitgezet bij de eigen medewerkers en bij diverse externe (hulpverlenings)instanties. Het tweede deel is concreter dan deel 1 en met name bedoeld voor de Rijkswaterstaat-medewerkers die een taak kunnen hebben in de afhandeling van incidenten of calamiteiten. Er wordt specifiek ingegaan op de afhandelingswijze van een gebeurtenis, de operationele taken van de diverse teams en functionarissen tijdens en na de gebeurtenis, de wijze van opschaling, voorlichting en communicatie(middelen). Het Inspecteursboekje is specifiek bedoeld voor gebruik door de inspecteurs op de ongevalslocatie.

Voor een aantal incidentscenario's worden in het calamiteitenplan procedures aangegeven die ingaan op de bestrijdingswijze.

Voor een aantal specifieke objecten worden bestrijdingsplannen opgesteld. In deze bestrijdingsplannen wordt de aandacht speciaal gericht op het desbetreffende object, worden de specifieke omstandigheden ter plaatse beschreven en wordt geïnventariseerd welke organisaties betrokken kunnen raken bij een bepaalde calamiteitenbestrijding.

In onderstaande figuur 2.1 worden de diverse (mogelijk) op te stellen typen plannen schematisch weergegeven.



Figuur 2.1
Overzicht van de planvorming

3. BEHEERGEBIED EN TAKEN RIJKSWATERSTAAT

3.1 Beheergebied RWS-Utrecht

Rijkswaterstaat Directie Utrecht omvat de volgende dienstkringen en rayons:

'Droge' infrastructuur

- Dienstkring Utrecht (VIU)
 - Rayon Houten;
 - Rayon Utrecht;
- Dienstkring Huis ter Heide (VIH)
 - Rayon Baarn;
 - Rayon Huis ter Heide.

'Natte' infrastructuur

- Dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal (ANC).

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de autosnelwegen in beheer bij RWS-Utrecht. Deze wegen liggen met name in de provincie Utrecht, maar ook in de provincies Noord- en Zuid-Holland.

Rijksweg	Van kilometer	Tot kilometer	Lengte (km)
Rw 1	28,885	43,533	14.648
Rw 2	37,430	80,142	42.712
Rw 12	40,520	92,111	51.591
Rw 27	52,270	107,649	45.379
Rw 28	0,000	22,731	22.731
Totaal			177.061

Tabel 3.1

Verzorgingsgebied Rijkswaterstaat Directie Utrecht

Incident Management

De regeling Incident Management (IM) is van toepassing op alle in tabel 3.1 genoemde wegen. IM is gericht op het beperken van alle nadelige gevolgen van incidenten. Onder IM wordt uitdrukkelijk ook verstaan de beperking van de maatschappelijke kosten die 'geleden' worden in files: tijd is immers geld en verloren (reis)tijd is economische schade.

Het doel van IM is het zo snel mogelijk vrij maken van de weg na een ongeval, zodat de veiligheid zoveel mogelijk wordt gewaarborgd en de verkeersdoorstroming zo min mogelijk wordt gehinderd. Bij RWS-Utrecht zijn drie regelingen operationeel:

- Centrale berger;
- Decentrale berger (Landelijke Personenwagen Regeling);
- Vrachtwagenberging (Landelijke Vrachtwagen Regeling).

Calamiteiten doorsteken

Binnen het beheergebied van RWS-Utrecht zijn een zevental doorsteken aangelegd. Deze mogen alleen door de hulpdiensten politie, brandweer en ambulance gebruikt worden en zijn bedoeld om de aanrijtijden bij calamiteiten drastisch te bekorten. Het gebruik van de doorsteken is geregeld in een protocol.

Naastgelegen Directies

In geval van incidenten of calamiteiten binnen of nabij de grens van het beheergebied van RWS-Utrecht is het mogelijk dat de gevolgen zich verspreiden naar de beheergebieden van omliggende regionale directies. Tevens moet er rekening mee worden gehouden dat ook "de natte poot" betrokken kan raken, bijvoorbeeld wanneer verontreiniging van het oppervlaktewater dreigt.

Onderstaande naburige directies kunnen gedurende de calamiteitenbestrijding door de directie Utrecht benaderd worden:

- Directie Zuid-Holland;
- Directie Noord-Holland;
- Directie IJsselmeergebied;
- Directie Oost Nederland.

3.2 Taken RWS-Utrecht

Bij incidenten/calamiteiten heeft RWS-Utrecht met name de volgende taken (en dient dus betrokken te zijn bij):

- Inzet van verkeersmaatregelen als actiewagens, afzettingen, verkeerssignalering;
- Instellen en opheffen van omleidingsroutes;
- Opruimen van verontreinigingen (glas, olie, zand etc.);
- Herstel van beschadigingen aan wegmeubilair, kunstwerken of wegdek;
- Het na afhandeling van een incident daadwerkelijk vrijgeven van een wegvak/rijstrook aan het verkeer.

Het spreekt voor zich dat bovengenoemde zaken in overleg met KLPD, regiopolitie, brandweer en eventueel andere betrokken instanties gebeuren.



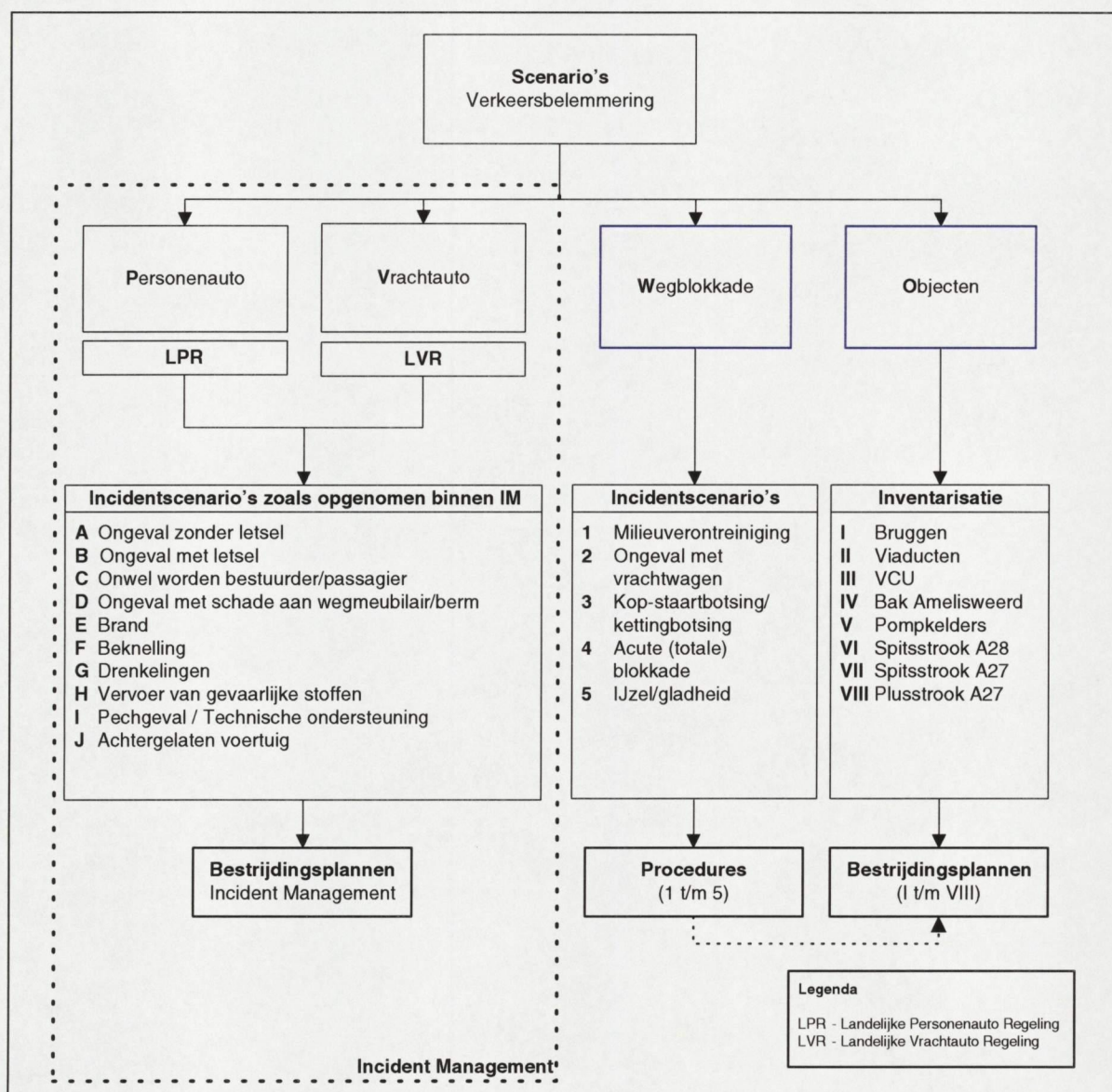
Figuur 3.1

Hulpverlening bij vrachtwagen-ongeval op de A27 (Amelisweerd)

4. SCENARIO'S VERKEERSBELEMMERING

De diverse verkeersbelemmeringen zijn onder te verdelen in een drietal hoofdgroepen (zie fig. 4.1). Er is uitgegaan van een verkeersbelemmering, welke gevolgen heeft voor Rijkswaterstaat als beheerder van het Rijkswegennet. Ten eerste zijn er de verkeersbelemmeringen welke binnen de IM-regeling vallen en waarbij personenauto's of vrachtwagens betrokken zijn. Ten tweede zijn er een aantal specifieke incident-scenario's omschreven, waaronder degenen die ontstaan zijn door een indirecte oorzaak (bijvoorbeeld een bommelding). Tot slot is het mogelijk dat een storing of schade aan een object een belemmering of andere storing tot gevolg heeft.

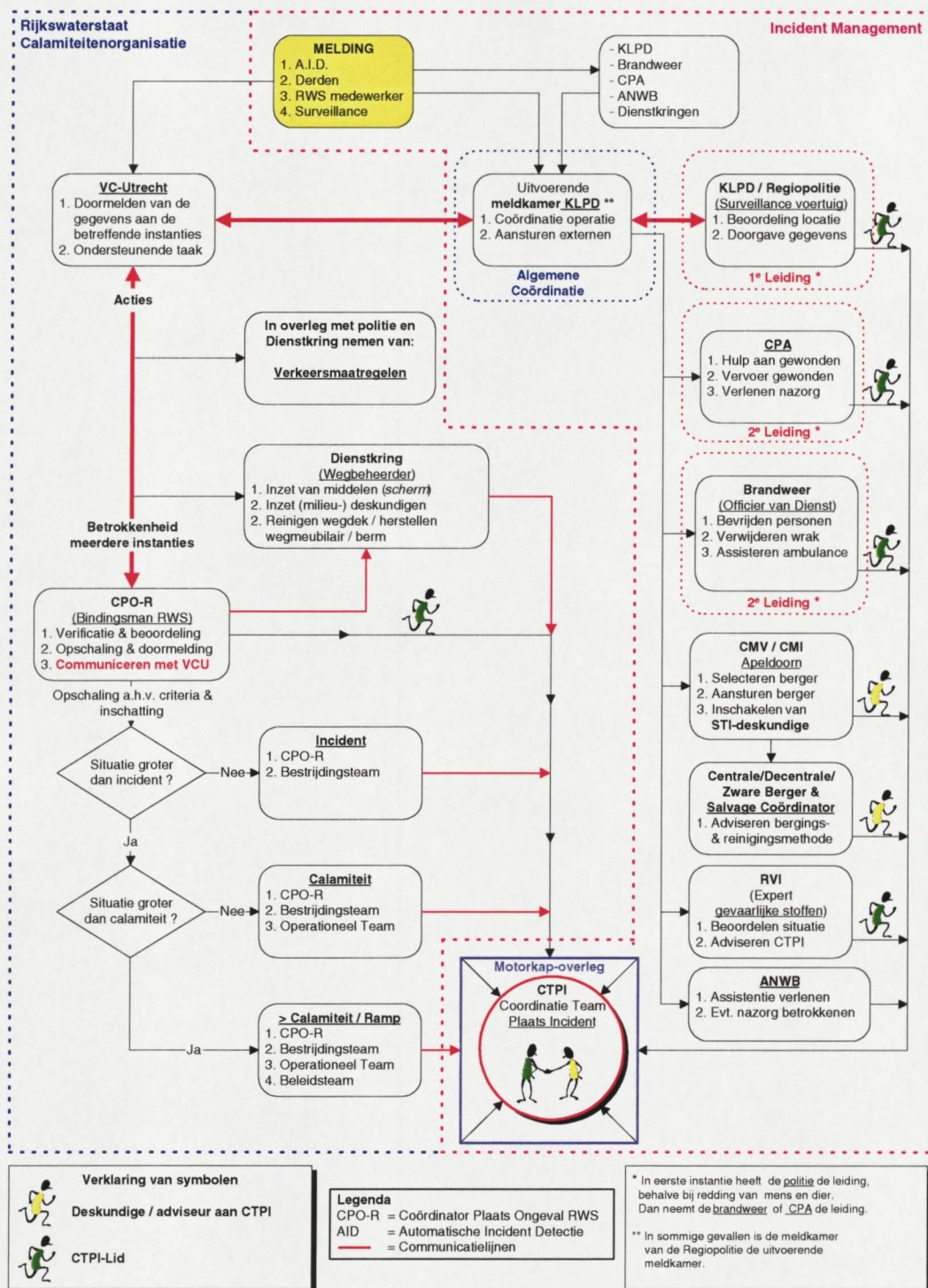
Incident Management zal worden toegepast bij zowel kleine als zeer gecompliceerde verkeersongevallen. Alleen wanneer zich een incident voordoet dat vanwege zijn omvang onder de Wet Rampen en Zware Ongevallen valt, gelden ook andere afspraken en regelingen (bijvoorbeeld zoals die in dit calamiteitenplan zijn opgenomen). De regelingen binnen Incident Management sluiten aan op de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht en worden dan ook niet meer in detail binnen het calamiteitenplan beschreven. De procedures voor de specifieke incident scenario's zijn opgenomen in het Operationeel Deel 2 en in het Inspecteursboekje. De bestrijdingsplannen voor de objecten worden door de beide dienstkringen opgesteld.



Figuur 4.1
Indeling van de scenario's binnen het calamiteitenplan

5. DE CALAMITEITENORGANISATIE

De wijze waarop RWS-Utrecht in samenwerking met derden incidenten/calamiteiten afhandelt, is in figuur 5.1 schematisch weergegeven. De calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht sluit aan op de landelijke calamiteitenorganisaties van o.a. gemeenten en brandweer. Tevens zijn de taken en verantwoordelijkheden zoals afgesproken binnen het project Incident Management opgenomen binnen deze calamiteitenorganisatie.



Figuur 5.1
Overzicht calamiteitenorganisatie Rijkswaterstaat Directie Utrecht

5.1 Opzet calamiteitenorganisatie

In aansluiting op de landelijk vastgestelde structuren en die van bijvoorbeeld gemeenten, bestaat de calamiteitenorganisatie van Rijkswaterstaat uit de volgende teams:

- Bestrijdingsteam (BsT) Locatie: Ongevalslocatie;
- Operationeel Team (OT) Locatie: Dienstkring Utrecht/Huis ter Heide;
- Beleidsteam (BT) Locatie: Dienstkring Utrecht.

De vorming van deze teams is afhankelijk van de (interne) opschaling. Deze opschaling is afhankelijk van de aard, ernst en locatie van het ongeval.

In de praktijk blijkt dat het beoordelen van een situatie voor een belangrijk deel afhangt van de kennis, kunde en vaardigheden van de medewerker (zoals de Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat: CPO-R) die een melding doorgeeft of aanneemt. De opschaling kan dan ook niet volledig en eenduidig worden beschreven. De te onderscheiden fasen echter wel en hiervan is dan ook een redelijke definitie te geven. Per gebeurtenis zal de situatie bepaald worden en zal met behulp van een aantal richtinggevende criteria in één van de volgende drie fasen worden ingeschaald:

1. Incident

Een onverwachte gebeurtenis die buiten het normale werkpatroon valt en waarbij de aanpak verder gaat dan de gewone, dagelijkse samenwerking of een voorziene gebeurtenis die extra inspanning vergt om calamiteuze situaties te voorkomen.

2. Calamiteit

Een niet-routinematige gebeurtenis die buiten het normale werkpatroon valt en die bovendien een acute bedreiging vormt of zou kunnen vormen voor de taakuitvoering van Rijkswaterstaat en/of de samenleving en waarbij de gezamenlijke aanpak verder gaat dan de gewone, dagelijkse samenwerking.

3. Groter dan calamiteit of ramp

Een gebeurtenis waardoor een ernstige verstoring van de algemene veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, dan wel grote materiële belangen, in ernstige mate bedreigd worden en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende discipline vereist is (volgens Wet rampen en zware ongevallen).

In Tabel 5.1 wordt de relatie tussen opschaling en inzet van de teams beschreven.

Fase	Afhandeling door:
Incident	Bindingsman (CPO-R) & evt. een Bestrijdingsteam (BsT)
Calamiteit	CPO-R, BsT & Operationeel Team (OT)
Groter dan een calamiteit, of ramp	CPO-R, BsT, OT, & Beleidsteam (BT)

Tabel 5.1
De opschaling en inzet van teams.

5.2 Opstarten calamiteitenorganisatie

Het opstarten van de calamiteitenorganisatie begint altijd met een melding of waarneming. Wanneer een melding binnenkomt, ongeacht locatie, dient deze te allen tijde aan de Centrale Meldpost van de directie Utrecht te worden doorgegeven. Binnen het beheergebied van de directie Utrecht fungeert de Verkeerscentrale Utrecht (VCU) als Centrale Meldpost.

De VCU zal de relevante meldingen vervolgens aan/met het desbetreffende rayon doorgeven/terugkoppelen. Vanuit het rayon gaat vervolgens een Rijkswaterstaat-medewerker (de inspecteur/bindingsman) ter plekke om de situatie te beoordelen. Per rayon is er 24 uur per dag iemand beschikbaar om meldingen van de VCU te checken. De eerste Rijkswaterstaat-medewerker die op de (ongevals)locatie arriveert, krijgt de functie Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat (CPO-R) toegewezen. De CPO-R vertegenwoordigt op de locatie Rijkswaterstaat (en dus haar doelstellingen).

Indien er op de ongevalslocatie op initiatief van de brandweer (officier van dienst) een Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) wordt opgezet, zal de CPO-R hierin participeren namens RWS-Utrecht.

De CPO-R zal een inschatting maken van de taken en verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat betreffende het bestrijden van het **incident**. Vervolgens is het aan de CPO-R om te bepalen in welke mate de Rijkswaterstaat-organisatie betrokken dient te raken bij de bestrijding. De CPO-R houdt regelmatig contact met de VCU. De CPO-R vormt samen met de eventueel overige aanwezige Rijkswaterstaat-medewerkers en de door RWS ingeschakelde aannemers het Bestrijdingsteam (BsT). De CPO-R is de coördinator van het BsT.

Indien de CPO-R bepaalt dat het Dienstkringhoofd betrokken dient te worden omdat deze beslissingsbevoegd is of omdat de situatie wordt ingeschat als **calamiteit**, zal er opgeschaald worden tot het Operationeel Team (OT). Het Dienstkringhoofd of zijn plaatsvervanger is de voorzitter van het OT.

Wanneer de situatie ernstiger is of naarmate de tijd verstrekt de gevolgen toenemen, kan de voorzitter van het OT in overleg met de calamiteitencoördinator besluiten om op te schalen tot een '**groter dan calamiteit**'-situatie. Hierbij zal binnen Rijkswaterstaat het Beleidsteam (BT) worden ingeschakeld. De Hoofd Ingenieur Directeur (HID) of zijn plaatsvervanger is de voorzitter van het BT.

Op het moment dat de burgemeester de situatie tot een '**ramp**' verklaart, zal deze term eveneens binnen de Rijkswaterstaat organisatie van toepassing zijn. De burgemeester heeft de algemene leiding m.b.t. de bestrijding van de ramp. Het is te allen tijde mogelijk dat er vanuit de Rijkswaterstaat-organisatie een liaison naar de gemeentelijke/provinciale rampenstaf afgevaardigd wordt.

In onderstaande tabel 5.2 zijn een aantal richtinggevende criteria aangegeven waarbij opschaling plaats kan vinden:

Opschalingscriteria	Verantwoordelijke
Dagelijkse werkzaamheden → Incident	VCU / Bindingsman
1. Iedere <i>onverwachte</i> gebeurtenis waarbij de bindingsman naar locatie gaat.	
Incident → Calamiteit	CPO-R
1. Indien (geschatte) stremming meer dan 10 km oplevert.	
2. Indien er bij het ongeval ernstig gewonden of dodelijke slachtoffers betrokken zijn.	
3. Indien er omvangrijke schade aan RWS-eigendom is.	
Calamiteit → Groter dan calamiteit / ramp	Dienstkringhoofd
1. Indien de voorzitter van het OT het BT bijeen wil roepen, bijvoorbeeld bij:	
1a. <i>Grote financiële en/of juridische consequenties;</i>	
1b. <i>Massale belangstelling van de media;</i>	
1c. <i>Potentiële conflicten in de samenwerking met andere organisaties;</i>	
1d. <i>Ontwrichting van het verkeersnetwerk.</i>	
2. Ramp: wanneer de Burgemeester de situatie zo benoemt.	Burgemeester

Tabel 5.2 Richtinggevende opschalingscriteria

5.3 Samenstelling teams

Operationeel Team (OT)

Locatie: afhankelijk van de plaats van de calamiteit bij dienstkring Utrecht of Huis ter Heide.

Taak in OT	Reguliere functie
Voorzitter OT (afhankelijk van locatie calamiteit)	Hoofd Dienstkring
Plv. voorzitter OT / adviseur (afhankelijk locatie)	Hoofd Rayon
Plv. voorzitter OT / adviseur	Hoofd Technisch Beheer (TB) Dienstkring
Voorlichting, coördineren en faciliteren pers	Medewerker Voorlichting (SXV)
Adviseur Verkeerszaken	Eerste medewerker TB Dienstkring
Adviseur Verkeersdoorstroming	Hoofd Verkeerscentrale Utrecht
Adviseur Milieuhygiëne	Senior medewerker milieuzaken (VIB)
Administratie	Medewerker Dienstkring

Tabel 5.3
Samenstelling Operationeel Team

Beleidsteam (BT)

Locatie: dienstkring Utrecht.

Taak in BT	Reguliere functie
Voorzitter BT	HID RWS-Utrecht
Plv. voorzitter BT / adviseur	Hoofd VI
Plv. voorzitter BT / adviseur	Hoofd VIB
Calamiteitencoördinator	Regionaal Verkeersmanager (VIB)
Plv. calamiteitencoördinator	Medewerker Verkeersbeheersing (VIB)
Voorlichting, coördineren en faciliteren pers	Hoofd SX/Medewerker Voorlichting (SXV)
Adviseur juridische zaken	Hoofd/medewerker BSR
Administratie	Medewerker VI/SX

Tabel 5.4
Samenstelling Beleidsteam



Figuur 5.2
Rijkswaterstaat medewerkers assisteren bij kettingbotsing

6. VOORLICHTING

Als er een ongeval gebeurt, is er altijd en onmiddellijk een grote behoefte aan informatie, zowel van de pers als van omwonenden en andere belanghebbenden. In het beginstadium is die informatie meestal nog niet beschikbaar omdat de situatie nog onduidelijk is.

In principe wordt een (pers-)voorlichting gegeven door de aanwezige persvoorlichter van de politie. Getracht wordt om op de locatie 1 persoon aan te wijzen die namens alle aanwezige instanties het woord voert. Dit bevordert de eenduidigheid van de boodschap. Meestal zal iemand van de politie als voorlichter optreden.

Is deze (pers-)voorlichter niet aanwezig, zal de voorlichting met betrekking tot Rijkswaterstaat uitgevoerd worden door:

- het Dienstkringhoofd of Hoofd TB (bij **Incident**);
- de voorzitter van het OT (bij **Calamiteit**), of
- de voorzitter van het BT of de persvoorlichter (bij **> Calamiteit**).

In de onderstaande tabel staan de diverse (RWS-) functionarissen omschreven die gedurende een bepaalde fase binnen de calamiteitenorganisatie de voorlichting mogen geven:

Opschaling	Woordvoerder	Adviseur(s)	Wat wel	Wat niet
Incident	Dkr.Hoofd/ Hoofd TB	CPO-R, SXV	'Feitelijke' informatie	Juridische aspecten en beleidsmatige zaken
Calamiteit	Voorzitter OT	CPO-R, OT, SXV	'Feitelijke' informatie	Juridische aspecten en beleidsmatige zaken
'Groter dan Calamiteit'	Voorzitter BT / Persvoorlichter	CPO-R, BT, Voorzitter OT	100% zekere informatie	-
Ramp	Burgemeester	Voorzitter BT	-	-

Tabel 6.1
Schema persvoorlichting

Feitelijke informatie

Feitelijke informatie is informatie welke direct betrekking heeft op de gebeurtenis. Zoals de volgende onderwerpen:

- wat is er gebeurd en op welke wijze;
- tijdstippen;
- (aantal) betrokkenen bij de gebeurtenis;
- werkwijze afhandeling;
- genomen (verkeers)maatregelen;
- vastgestelde schade aan het wegmeubilair.
- betrokken instanties bij ongevalsbestrijding;