

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

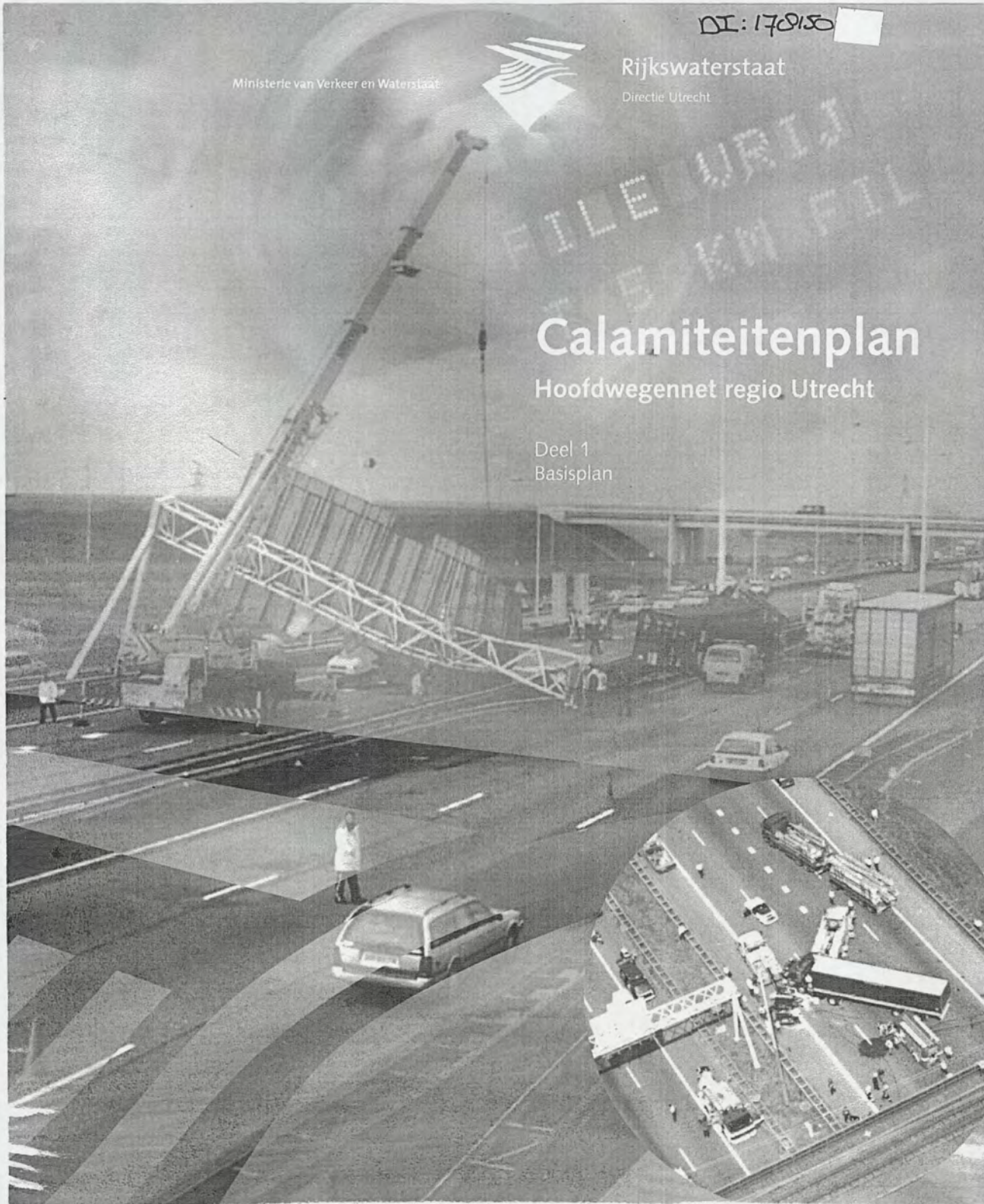
Directie Utrecht

DI: 170150

# Calamiteitenplan

Hoofdwegennet regio Utrecht

Deel 1  
Basisplan







# Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht





# Calamiteitenplan

Hoofdwegennet regio Utrecht

RWS bibliotheek  
locatie Utrecht  
Postbus 20.000  
3502 LA Utrecht

DEEL 1

Basisplan

BIBLIOTHEEK RIJKSWATERSTAAT UTRECHT

NR.

ROSS II NB



**Ministerie van Verkeer en Waterstaat**  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Utrecht



RWS bibliotheek  
locatie Utrecht  
Postbus 20.000  
3502 LA Utrecht

BIBLIOTHEEK RIJKS WATERSTAAT UTRECHT

NR. 6.211.112



## INHOUDSOPGAVE

		Revisie
1.	<b>INLEIDING</b>	0
1.1	Aanleiding en doel	
1.2	Huidige ontwikkelingen	
1.3	Inleiding tot het calamiteitenplan	
1.3.1	Opbouw	
1.3.2	Gebruik	
1.3.3	Betrokken instanties	
1.3.4	Planvorming	
1.4	Toepassingsgebied	
1.5	Leeswijzer	
2.	<b>BEVOEGDHEDEN, WETTELIJKE KADERS EN SAMENWERKINGSREGELINGEN</b>	0
2.1	Inleiding	
3.	<b>BELEID, ORGANISATIE EN CRISISMANAGEMENT</b>	0
3.1	Het ministerie van Verkeer en Waterstaat: organisatie	
3.1.1	Het directoraat-generaal Rijkswaterstaat: organisatie	
3.1.2	De directie Utrecht	
3.2	Het ministerie van Verkeer en Waterstaat: crisismanagement	
3.2.1	Organisatie crisismanagement in Nederland	
3.2.2	Het Departementaal Coördinatiecentrum Verkeer en Waterstaat (DCC V&W)	
3.2.3	Directie Utrecht de hoofdafdeling VVI: crisismanagement	
3.3	De veiligheidsketen als toelichting op het crisismanagement van RWS Utrecht	
4.	<b>BEHEERGEBIED</b>	0
4.1.	Rijkswaterstaat directie Utrecht	
4.1.1	Droge infrastructuur	
4.1.2	Natte infrastructuur	
4.2.	Overige instanties	
5.	<b>DE CALAMITEITENORGANISATIE</b>	0
5.1	Inleiding	
5.2	Opschalingscriteria	
5.3	De Centrale Meldpost VCU	
5.4	CPO-R en Bestrijdingsteam RWS Utrecht	
5.5	Operationeel Team RWS Utrecht	
5.6	Beleidsteam RWS Utrecht	
5.7	Communicatielijnen	
5.8	Bereikbaarheid	
6.	<b>SCENARIO'S VERKEERSBELEMMERING</b>	0
6.1	Incidentscenario's	
6.2	Omleidingsroutes	
7.	<b>EXTERNE ORGANISATIES</b>	0
7.1	Relatie tussen BZK en V&W)	
7.2	De provincie	
7.3	De gemeente	
7.4	De brandweer	
7.5	De politie	
7.6	De CPA	
7.7	De Regionale Meldkamer (GMU)	
7.8	De waterschappen	



<b>8.</b>	<b>VOORLICHTING</b>	<b>0</b>
8.1	Inleiding	
8.2	Crisisvoorlichting en afdeling Communicatie (SXV)	
8.3	Relatie met de crisisvoorlichting door andere overheden	
8.4	Uitgangspunten crisisvoorlichting RWS Utrecht	
<b>9.</b>	<b>FACILITEITEN</b>	<b>0</b>
9.1	Inleiding	
9.2	Communicatiemiddelen	
9.3	Calamiteitenruimte	
<b>10.</b>	<b>NAZORG</b>	<b>0</b>
10.1	Algemeen	
10.2	Evaluatie	
10.3	Kosten	
10.4	Traumabestrijding	
<b>11.</b>	<b>KWALITEITSBORGING</b>	<b>0</b>
11.1	Algemene opzet en benadering kwaliteitsborging	
11.2	Preparatie: opleiding en training, oefening en audits, jaarplan crisisbeheer	
11.3	Respons: procesbewaking	
11.4	Nazorg: evaluaties en jaarrapportage	
	<b>BIJLAGEN</b>	
01	Begrippenlijst	0
02	Lijst van afkortingen	0
03	Telefoonlijst	0
04	Verzorgingsgebieden organisaties	0
05	Regeling Incident Management RWS-Utrecht	0
06	Scenario's incidenten	0
07	Verzendlijst	0
08	Transmittal formulier	0
09	Mutatieformulier	0
10	Situatierapport	0
11	GRIP	0
12	Bevoegdheden, wettelijke kaders en samenwerkingsregelingen	0
	<b>KAARTEN</b>	
A	Beheergebied RWS-Utrecht	0
B	Overzichtskaarten knooppunten	0
C	Gemeente- en Provinciegrenzen	0
D	Overzichtskaart Provincie Utrecht met gemeenten	0







## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding en doel

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 verkeersregelende 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 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 dit 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 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.

### 1.2 Huidige ontwikkelingen

Van de files op de Nederlandse wegen is circa 20% het gevolg van incidenten zoals aanrijdingen en afgevalen lading. Deze files dragen voor een belangrijk deel bij aan de jaarlijkse economische schade die Nederland in de file oploopt.

Daarnaast schept een file op zich een verkeersonveilige situatie die in veel gevallen aanrijdingen in de staart van de file tot gevolg heeft met het risico van verdere materiële en mogelijk ook letselschade. Tevens ontstaan er gevaarlijke situaties door 'kijkers' aan de overzijde.

Rijkswaterstaat heeft zich voorgenomen binnen enkele jaren op het hoofdwegennet in Nederland **Incident Management** - maatregelen (IM-maatregelen) te hebben geïmplementeerd. Binnen RWS-Utrecht is Incident Management reeds operationeel.

Incidenten op de weg kunnen variëren van kleine incidenten tot grote ongevallen. Voorbeelden zijn vertragingen bij tunnels en stilstaande voertuigen op de vluchtstrook. Calamiteiten blijven buiten beschouwing bij het Incident Management en vallen (betreffende Rijkswaterstaat) onder dit calamiteitenplan. Incident Management maakt wel onderdeel uit van dit calamiteitenplan.



Ter verduidelijking, Incident Management is het geheel aan organisatorische en technische maatregelen gericht op:

- een optimale veiligheidssituatie bij de afhandeling van incidenten;
- een snelle en efficiënte afhandeling van incidenten;
- het zo snel mogelijk vrij maken van de weg en daardoor;
- een minimale vertraging voor het verkeer.

Incident Management is een van de activiteiten waarmee men de mobiliteit op de hoofdwegen wil bevorderen en overlast door ongevallen wil beperken. Er zijn echter meer plannen in ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Rijkswaterstaat beschikt momenteel over vijf regionale verkeersmanagementcentrales. Deze centrales hebben een belangrijke rol bij het beheersen van de verkeersstromen en de bewaking van het hoofdwegennet. Boven deze vijf regionale centrales is een overkoepelende structuur gerealiseerd; Het verkeerscentrum Nederland. Dit verkeerscentrum heeft een functie in de coördinatie bij bovenregionale verkeerscalamiteiten of -problemen, bijvoorbeeld tijdens extreme weersituaties of ongevallen met bovenregionaal effect op de doorstroming.



Foto 1.1  
Verongelukte vrachtwagen

### 1.3 Inleiding tot het calamiteitenplan

Deze paragraaf beschrijft in grote lijnen hoe het calamiteitenplan is opgebouwd en op welke wijze men het calamiteitenplan (deel 1 en 2) dient te gebruiken. Daarnaast wordt ingegaan op de diverse instanties die gedurende een ongeval betrokken kunnen raken ten behoeve van een snelle en veilige afhandeling.







### 1.3.1 Opbouw

Het calamiteitenplan bestaat uit twee delen, de Managementversie en het Inspecteursboekje.

#### Calamiteitenplan Deel 1 (Basisplan)

Het basisplan van het "Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht" geeft een uitvoerige beschrijving van de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht. Ook wordt ingegaan op de relevante wet- en regelgeving, beleid en beheergebied RWS-Utrecht, incidentscenario's, externe organisaties die bij de afhandeling betrokken kunnen zijn, voorlichting, communicatie en nazorg.

Dit eerste deel is vooral bestemd voor de medewerkers van Rijkswaterstaat, maar ook voor externe organisaties zoals provincie, gemeente, brandweer, politie, ambulancediensten, waterschappen en private organisaties (bijvoorbeeld bergingsbedrijven).

#### Calamiteitenplan Deel 2 (Operationeel Deel)

Deel 2 van het calamiteitenplan is meer specifiek en voornamelijk bedoeld voor alle medewerkers die een taak (kunnen) hebben in de afhandeling van incidenten of calamiteiten. Dit operationele deel is in eerste instantie bestemd voor de medewerkers van RWS-Utrecht, maar kan ook gebruikt worden door de externe instanties in verband met de afstemming van taken.

In dit tweede deel wordt op een heldere manier beschreven op welke wijze de communicatie dient plaats te vinden en hoe de opschaling in werking treedt. De diverse teams en bijbehorende taken worden eveneens behandeld.

#### Managementversie

De Managementversie geeft een bondige weergave van de belangrijkste aspecten van het calamiteitenplan.

#### Inspecteursboekje

Speciaal voor het snelle ondersteunende gebruik op de ongevalslocatie is voor de inspecteurs het 'Inspecteursboekje' ontwikkeld. In dit kleine handzame boekje worden voor de geselecteerde scenario's de specifieke aandachtspunten voor Rijkswaterstaat vermeld. Aan de linkerzijde is de gang van zaken schematisch weergegeven en aan de rechterzijde wordt dit tekstueel nader toegelicht.

### 1.3.2 Gebruik

Het eerste deel van het calamiteitenplan dient bij de diverse medewerkers van Rijkswaterstaat tot het standaard kennispakket te behoren. Men dient te weten op welke wijze de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht functioneert. Deel 1 kan gezien worden als naslagwerk.

Het tweede deel dient men te gebruiken indien de specifieke scenario's zich afspelen. De operationele acties kunnen worden uitgevoerd volgens de wijze die in deel 2 beschreven staat. Telefoonnummers, acties en aandachtspunten staan in dit tweede deel per team/functionaris/afdeling beschreven.

Het inspecteursboekje is speciaal ontwikkeld voor de inspecteur die op de ongevalslocatie aanwezig is. Het boekje beschrijft op een beknopte en overzichtelijke wijze de belangrijkste aandachtspunten die van belang zijn voor een goede afwikkeling van de Rijkswaterstaat-taken.

### 1.3.3 Betrokken instanties

Eén van de belangrijkste aspecten bij het ontwikkelen van een calamiteitenplan en daarbij één of meerdere bestrijdingsplannen, is de afstemming tussen alle instanties die een rol (kunnen) spelen tijdens de bestrijding van incidenten en/of calamiteiten. Daarnaast is het belangrijk om de taken van RWS-Utrecht duidelijk in beeld te hebben. Deze taken zijn in paragraaf 3.2 aangegeven.



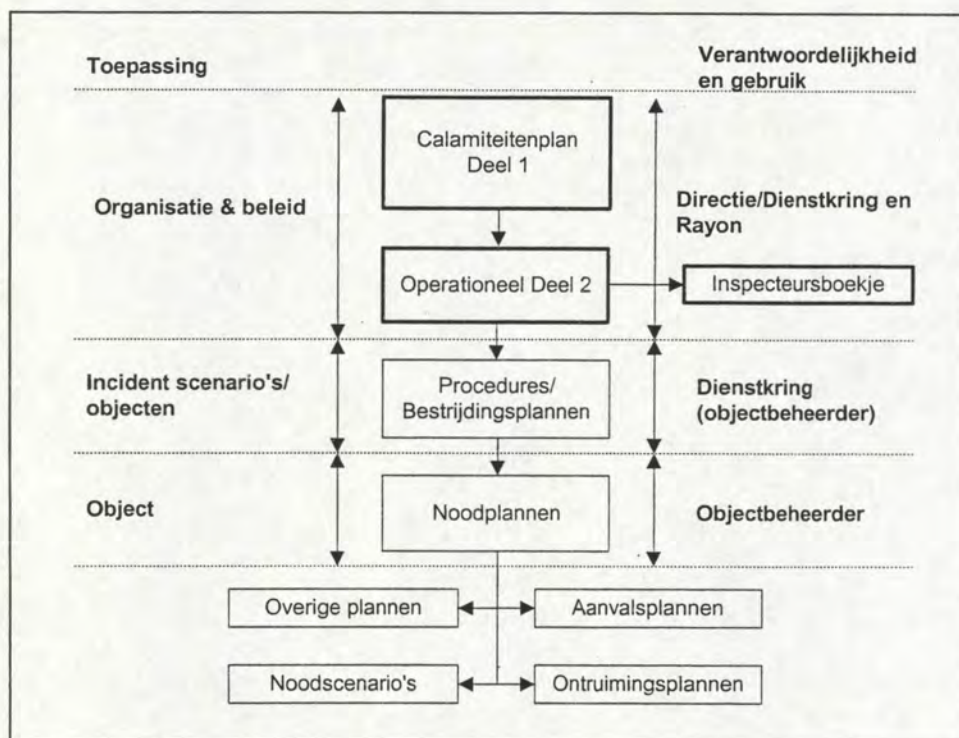
Het calamiteitenplan beoogt zowel de medewerkers van RWS-Utrecht als die van externe organisaties inzicht te verschaffen in de procedures, aanpak en werkwijzen die gevolgd moeten worden bij de ongevallenbestrijding. Benadrukt wordt dat er géén direct antwoord wordt gegeven op de vraag *hoe* een ongeval moet worden afgehandeld. Het is juist de systematiek die beschreven wordt.

De combinatie van de planvorming en de ervaring van de medewerkers van Rijkswaterstaat moet zorgdragen voor de optimale afhandeling van ongevallen zoals incidenten, calamiteiten en rampen.

Het voorliggende plan is afgestemd op de 'droge' dienstkringen, het 'natte' plan van RWS-Utrecht (*Draaiboek calamiteiten Amsterdam-Rijnkanaal*) en sluit aan op de calamiteitenorganisatie van externe organisaties zoals gemeente en brandweer.

### 1.3.4 Planvorming

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



**Figuur 1.2**  
Overzicht van de planvorming

#### Bestrijdingsplannen, procedures en incidentscenario's

In een bestrijdingsplan is het samenstel van maatregelen opgenomen dat voorbereid is voor het geval zich een incident en/of calamiteit voordoet die naar plaats, aard en gevolgen voorzienbaar is. Zo'n plan richt zich op bepaalde objecten/onderdelen van de infrastructuur die bij (gedeeltelijke) uitval grote consequenties voor het verkeer en voor RWS-Utrecht kunnen hebben, bijvoorbeeld kunstwerken of de verkeerscentrale. Afhankelijk van nut en noodzaak zijn de dienstkringen zelf verantwoordelijk voor het opstellen van bestrijdingsplannen.

Binnen de dienstkring kunnen voor bepaalde onderdelen (calamiteiten)procedures worden opgesteld. Het gaat hierbij om een actie die uitgevoerd moet worden volgens een standaard werkwijze. Binnen RWS-Utrecht is de calamiteitenprocedure "Omleidingsroute Hoofdwegennet Regio Utrecht" aanwezig.



De incidentscenario's zijn opgenomen in het calamiteitenplan en beschrijven welke procedures doorlopen moeten worden en met welke aspecten rekening moet worden gehouden indien zich bepaalde incidenten voordoen, bijvoorbeeld een milieuverontreiniging.

### Noodplannen

In het kader van het millenniumprobleem dienen objecten en/of kunstwerken per 1 november 1998 te beschikken over functionerende noodplannen. Deze noodplannen kunnen in het kader van de calamiteitenbestrijding gezien worden als bestrijdingsplannen. Dit geldt ook voor ontruimingsplannen.

### Handboek crisismanagement

Naast de in figuur 1.2 beschreven planvorming is er binnen RWS-Utrecht het handboek crisismanagement (regionale directie Utrecht) aanwezig. Het handboek is geschreven voor het management en is een praktische handleiding in een crisissituatie.

In het handboek worden beleidsmatige en bestuurlijke informatiestromen behandeld aan de hand van de volgende drie punten:

- Besluitvorming (melding, checklist en situatierapport);
- Omgeving (bevoegdheden en netwerkschema's);
- Telefoonlijst.

## 1.4 Toepassingsgebied

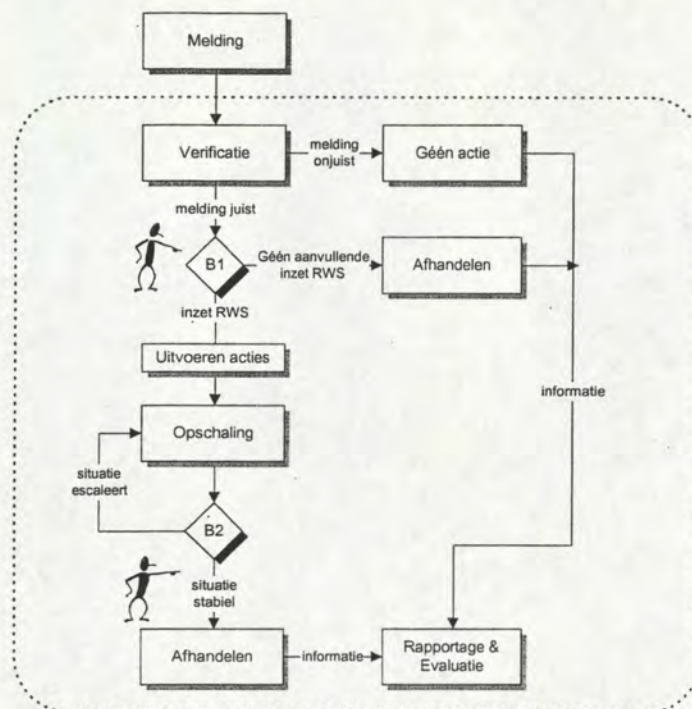
Dit calamiteitenplan is voor RWS-Utrecht de leidraad voor het optreden bij incidenten, calamiteiten en rampen op het rijkswegennet.

Rijkswaterstaat directie Utrecht heeft als algemene doelstelling:

***Het kwalitatief en kwantitatief op orde brengen en houden van de in beheer zijnde "droge" infrastructuur (rijkswegen) binnen het beheergebied van de Rijkswaterstaat directie Utrecht.***

Tevens is RWS-Utrecht op grond van haar beheertaken verantwoordelijk voor het verlenen van hoofdzakelijk facilitaire hulp en het beschikbaar stellen van de weg-infrastructuur bij de afhandeling van ongevallen op het rijkswegennet. Deze verantwoordelijkheid vloeit voort uit de aan Rijkswaterstaat opgedragen taken omvattende het beheer van o.a. de "droge" infrastructuur. Bij de afhandeling van een melding wordt onderscheid gemaakt in de ernst en/of omvang van de gebeurtenis. Met behulp van een aantal criteria wordt de situatie beoordeeld. Aan de hand van deze beoordeling wordt (indien noodzakelijk) de calamiteitenorganisatie van Rijkswaterstaat opgezet. De **algemene** gang van zaken na ontvangst van een melding is weergegeven in figuur 1.3.





Het figuurtje staat voor de mogelijkheid om bij het betrokken beslissingsmoment een adviseur in te schakelen. Bij twijfel in de opschaling kan men een aantal adviseurs benaderen.

**B1**

*Beoordeling 1:* Indien blijkt dat de melding juist is en de melding ter plaatse afgehandeld kan worden zonder verdere inzet van RWS(-materiaal): **Afhandelen**. Als er aanvullende RWS-inzet vereist is: **Opschaling** (Beoordeling door bindingsman).

**B2**

*Beoordeling 2:* De situatie wordt continue beoordeeld op 'ernst'. Als blijkt dat de ernst van de situatie toeneemt: **Opschaling**. Indien de huidige betrokken instanties de situatie onder controle hebben (stabiel) en het er niet naar uitziet dat de toestand zal escaleren: **Afhandelen**.

**Figuur 1.3**

De algemene doorloop van een melding

### GRIP (Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure)

Na de beoordeling van elke gebeurtenis wordt deze eventueel opgeschaald. De opschaling is onderverdeeld in GRIP. GRIP is de provincie Utrecht opgezet door de Gemeente, GGD, Politie, Brandweer en Provincie. RWS Utrecht sluit bij deze regeling aan. GRIP is met gericht op de operationele afhandeling (bijvoorbeeld Coördinatie Team Plaats Incident) tot en met beleidsmatige taken (bijvoorbeeld Gemeentelijke Rampenstaf) In hoofdstuk 5 en bijlage 3 wordt nader ingegaan op deze opschalingsregeling.

### SGBO (Staf Grootschalig en Bijzonder optreden)

SGBO is een opschalingsmodel welke aansluit bij de opschalingsregeling van de KLPD. Binnen rijkswaterstaat wordt, in samenwerking met de KLPD, VCNL, DCC en RWS Utrecht, gewerkt aan een eigen landelijk opschalingsmodel voor de regionale directies van Rijkswaterstaat. Het concept van SGBO is een regeling welke gericht is op verkeersmanagement bij ongevallen met regio-overschrijdend- en/of landelijk effect. SGBO is vooral gericht op voorspelbare verkeersproblematiek als gevolg van evenementen zoals Koninginnedag, afsluiting van wegen als gevolg van grootschalig werk in uitvoering etc en (niet voorspelbaar) verkeersincidenten met grote verkeerskundige effecten. Tot SGBO wordt vastgesteld binnen RWS wordt gewerkt volgens GRIP. Het calamiteitenplan zal, na vaststelling van deze regeling binnen Rijkswaterstaat herzien worden.



## Ramptypen

Globaal zijn de mogelijke rampen in 18 onderwerpen te verdelen. Deze indeling is gemaakt onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en uitgewerkt in de '*Handleiding rampenbestrijding*'. In de onderstaande tabel 1.1 worden de ramptypen en de meest voorkomende nazorgproblemen weergegeven zoals deze landelijk zijn vastgesteld.

Rijkswaterstaat kan bij de gearceerde ramptypen ingeschakeld worden om haar specifieke kennis en materialen in te zetten. Het betreft dan de volgende punten: 4, 8, 10, 13, 14, 15 en 16.

Nr	Ramptype	Voorkomen vervolgramp	Op gang brengen dagelijks leven	Medisch-/ sociale zorg	Behandeling schadeclaims	Huisvesting/ wederopbouw
1	Kernongeval		✓	✓	✓	
2	Lucht- en ruimtevaartongeval			✓	✓	✓
3	Ongeval op zee			✓		
4	Overstroming		✓	✓	✓	✓
5	Ongeval met giftig/biologisch materiaal	✓	✓			
6	Besmetting drinkwater	✓				
7	Voedselvergiftiging/epidemie	✓		✓		
8	Ongeval met brandbare/expl. stoffen	✓			✓	✓
9	Brand in stedelijk gebied					
10	Natuurbrand					
11	Instorten van groot gebouw	✓				
12	Paniek in menigten	✓		✓	✓	
13	Verkeers- en vervoersongevallen	✓		✓		
14	Storm, ijzel, sneeuwval, etc.		✓		✓	
15	Overige extr. weersomstandigheden		✓		✓	
16	Uitval infrastructuur	✓	✓			
17	Aardbevingen	✓	✓	✓		✓
18	Grootschalige ordeverstoringen					

**Tabel 1.1**

Ramptypen en de mogelijke betrokkenheid van Rijkswaterstaat

Met deze 18 ramptypen is slechts een ruwe indeling gegeven. De feitelijke situatie tijdens een ramp hangt immers af van vele factoren. Bovendien is het aantal mogelijkheden binnen eenzelfde ramptype groot, onder andere doordat een combinatie van verschijnselen (c.q. ramptypen) kan optreden.

## 1.5 Leeswijzer

Voordat wordt ingegaan op de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht, wordt een aantal aspecten beschreven. In hoofdstuk 1, de inleiding, wordt ingegaan op de aanleiding tot het opstellen van het plan, de structuur en het gebruik ervan.

In hoofdstuk 2 staan de wettelijke kaders en samenwerkingsregelingen die relevante taken en bevoegdheden beschrijven. Deze kaders en samenwerkingsregelingen vormen het uitgangspunt voor de calamiteitenorganisatie.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 gekeken naar het beleid, organisatie en crisismanagement van RWS-Utrecht en de Hoofdafdeling Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (VI).

In hoofdstuk 4 wordt het beheergebied van RWS-Utrecht beschreven. In dit gebied zijn in het kader van Incident Management de LPR (Landelijke Personenauto Regeling) en de LVR (Landelijke Vrachtauto Regeling) van toepassing.

In hoofdstuk 5 wordt de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht beschreven aan de hand van een gedefinieerde opschaling. De taken en verantwoordelijkheden van diverse teams en/of medewerkers worden beschreven. Eveneens wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de melding, doormelding en bereikbaarheid.







Vervolgens worden in hoofdstuk 6 diverse scenario's van situaties beschreven die een verkeersbelemmering tot gevolg kunnen hebben.

Vanuit het oogpunt van afstemming is vervolgens gekeken naar de externe organisaties waarmee Rijkswaterstaat te maken kan hebben in geval van ongevallenbestrijding. Deze organisaties worden beschreven in hoofdstuk 7.

In hoofdstuk 8 wordt beschreven hoe de voorlichting dient plaats te vinden wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan.

Hoofdstuk 9 beschrijft de faciliteiten en welke middelen men daarvoor ter beschikking heeft.

In hoofdstuk 10 wordt aandacht besteed aan de nazorg. Het gaat hierbij om de evaluatie van incidenten, het verhalen van kosten en traumabestrijding.

Hoofdstuk 11 gaat tenslotte in op de kwaliteitsborging. Hierbij gaat het om de opzet van de kwaliteitsborging, opleiding, oefening en audits en jaarplan crisisbeheer. Procesbewaking. Ook evaluaties en jaarrapportage komen aan de orde.







## 2 BEVOEGDHEDEN, WETTELIJKE KADERS EN SAMENWERKINGSREGELINGEN

### 2.1 Inleiding

De laatste decennia worden calamiteitenplannen opgesteld om bij grote ongelukken zo snel en zo adequaat mogelijk hulp te kunnen bieden. In dit calamiteitenplan voor de droge infrastructuur van Rijkswaterstaat directie Utrecht wordt samengewerkt met verschillende instanties. Dit betekent dat de juridische basis te vinden is in verschillende wetten.

Er zijn diverse wetten die rechtstreeks dan wel zijdelings op een calamiteit betrekking hebben. In dit hoofdstuk worden alleen die wetten genoemd, die bij een calamiteit van acuut belang zijn. Essentieel in een dergelijke situatie is **wie welke bevoegdheid** mag uitoefenen. Wetten die van belang zijn bij de nasleep van een calamiteit of zwaar ongeval worden hier niet besproken. Voor de volledigheid worden deze wetten wel genoemd in het overzicht van wettelijke kaders in bijlage 12. Hierin worden ook enkele samenwerkingsregelingen tussen RWS-Utrecht en derden genoemd.

In bijlage 12 wordt achtereenvolgens beschreven:

- Bevoegdheden Rijkswaterstaat algemeen
- Bevoegdheden Rijkswaterstaat in het bijzonder
  - Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)
  - Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo)
  - Wet bodembescherming
  - Wet milieubeheer
  - Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Bevoegdheden andere directies
- Bevoegdheden van de Burgemeester
- Bevoegdheden van de Commissaris der Koningin
- Overzicht van wettelijke kaders
- Samenwerkingsregelingen Rijkswaterstaat directie Utrecht

Ter voorkoming van misverstanden wordt opgemerkt dat het in het calamiteitenplan niet altijd gaat om rampen en zware ongevallen in de zin van de Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO). Bij de bespreking van de wettelijke mogelijkheden wordt niet de Wet rampen en zware ongevallen als uitgangspunt genomen, maar de wettelijke bevoegdheden die de Rijkswaterstaat ten dienste staan om in alle noodsituaties adequaat te kunnen optreden. Ter verduidelijking enkele voorbeelden van ongelukken die niet onder de Wet rampen en zware ongevallen vallen.

Voorbeeld I: Een vrachtwagen schaaft, waardoor een behoorlijke kettingbotsing ontstaat. Naast een aantal slachtoffers is er een behoorlijke ravage en is de bodem en naastliggende sloot verontreinigd door olie.

Voorbeeld II: Tijdens mist, zware regen, sneeuw of ijzel ontstaat er een enorme kettingbotsing, met als gevolg dat er veel slachtoffers uit verwrongen dan wel uitgebrande autowrakken gehaald moeten worden.

Voorbeeld III: Een tankwagen explodeert onder een viaduct.







## HOOFDSTUK 3

## BELEID, ORGANISATIE EN CRISISMANAGEMENT

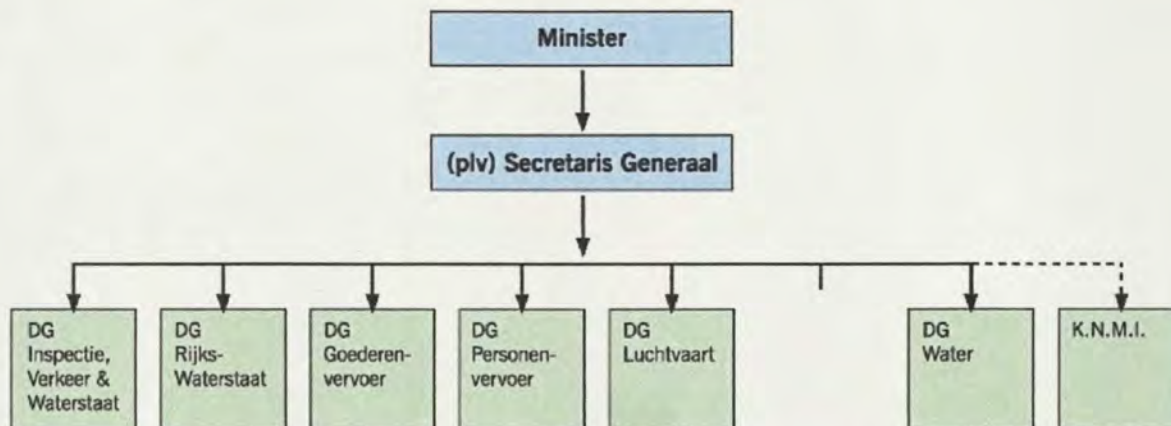
Een adequate calamiteiten -en incidentbestrijding vereist het hebben van voldoende inzicht in en kennis over de verdeling van verantwoordelijkheden, bevoegdheden en taken. Dit betreft ten eerste de eigen organisatie. Echter ook het - op hoofdlijnen - kennen van de verschillende partners en multidisciplinaire coördinatiearrangementen in het veld is van belang gezien het feit dat de noodzaak tot samenwerken bij de bestrijding eerder regel dan uitzondering vormt. In dit hoofdstuk wordt daarom dieper ingegaan op het beleid en de organisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het directoraat-generaal Rijkswaterstaat en de directie RWS Utrecht. In paragraaf 3.1 ligt de nadruk op de staande organisatie terwijl in paragraaf 3.2 het crisismanagement centraal staat. In paragraaf 3.2 wordt tevens aandacht besteed aan de plaats van het crisismanagement van Verkeer en Waterstaat binnen de organisatie het (overheids)crisismanagement in Nederland. In paragraaf 3.3 wordt ter verduidelijking van het crisismanagement van RWS Utrecht een korte toelichting gegeven op dit crisismanagement in termen van de veiligheidsketen zoals deze door verschillende overheidsdiensten wordt benut in het eigen crisismanagement.

### 3.1 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat: organisatie

De kerntaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn: het garanderen van een veilige, veelzijdige en verantwoorde bereikbaarheid en mobiliteit, zowel over land (weg en spoor), water als door de lucht. Primaire taken zijn verder het bieden van bescherming van Nederland en haar bevolking tegen met name water.

Het ministerie van V&W bestaat uit verschillende Directoraten-generaal met een eigen afgebakende taak en eigen verantwoordelijkheden: Rijkswaterstaat, Goederenvervoer, Luchtvaart, en Personenvervoer. Ook het Inspectoraat-generaal Inspectie Verkeer en Waterstaat en het Koninklijke Meteorologisch Instituut maken deel uit van het ministerie van V&W. Verder is het ministerie toegerust met enkele staf- en hulpdiensten die de departementsleiding ondersteunen. Het Directoraat Generaal RWS is primair verantwoordelijk voor het in stand houden van de infrastructuur. De departementsleiding van V&W bestaat uit de minister van Verkeer en Waterstaat, de staatssecretaris, de Secretaris-generaal en de plaatsvervangend Secretaris-generaal.

### Organigram ministerie van Verkeer en Waterstaat



Figuur 3.1 Organogram van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

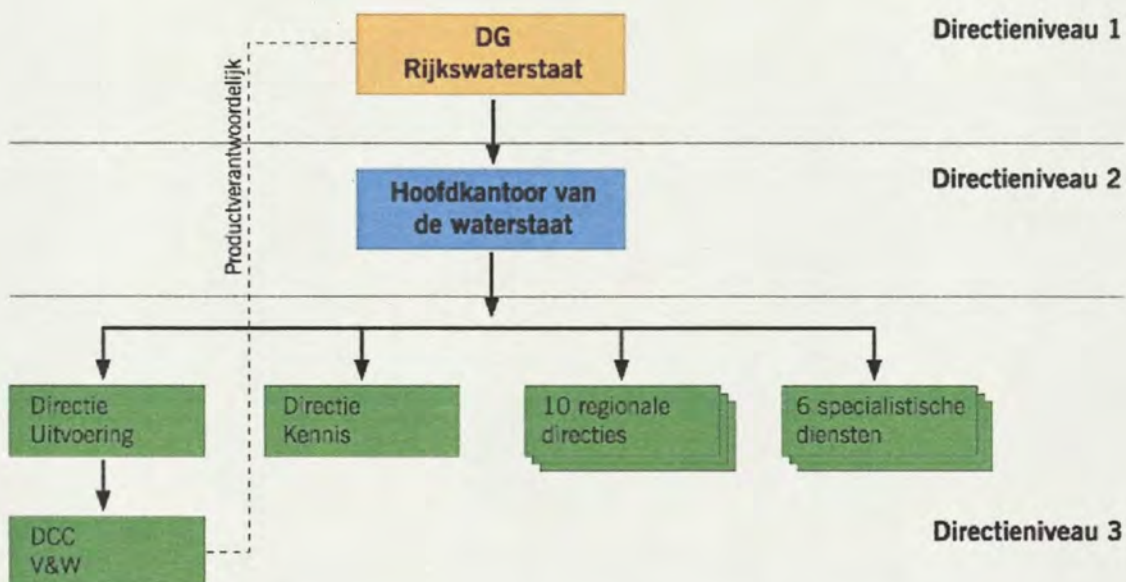


### 3.1.1 Het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat: organisatie

Het directoraat-generaal Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de bescherming van Nederland tegen het water, de beschikbaarheid van voldoende (waterkwantiteit) en schoon water (waterkwaliteit) en de aanleg en het beheer van rijkswegen en wateren. De omvangrijkste taak van Rijkswaterstaat is de uitvoering van V&W-beleid op het gebied van waterkeringen, waterkwaliteit- en kwantiteit, wegen en vaarwegen. De inrichting en taak van Rijkswaterstaat is geregeld in het 'Organiek Besluit Rijkswaterstaat' van 14 januari 1971.

Het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat bestaat uit een hoofdkantoor, tien regionale directies en zes specialistische/ functionele directies. De **regionale directies** zijn belast met de aanleg, het onderhoud en het beheer van rijkswegen en -wateren. De **specialistische diensten** hebben als hoofdtaak het ontwikkelen en inzetten van specialistische kennis voor beheer en beleid. Het **hoofdkantoor** bestaat uit verschillende stafafdelingen en de directies Uitvoering en Kennis. De verantwoordelijkheid voor het programma-management van het beheer en onderhoud, de bediening en aanleg van rijkswegen en -wateren ligt bij de directie Uitvoering. De directie Kennis is verantwoordelijk voor het verkennend, strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek gericht op het beheer en de uitvoering.

### Organigram DG Rijkswaterstaat



Figuur 3.2 Organogram DG Rijkswaterstaat

### 3.1.2 De directie Utrecht

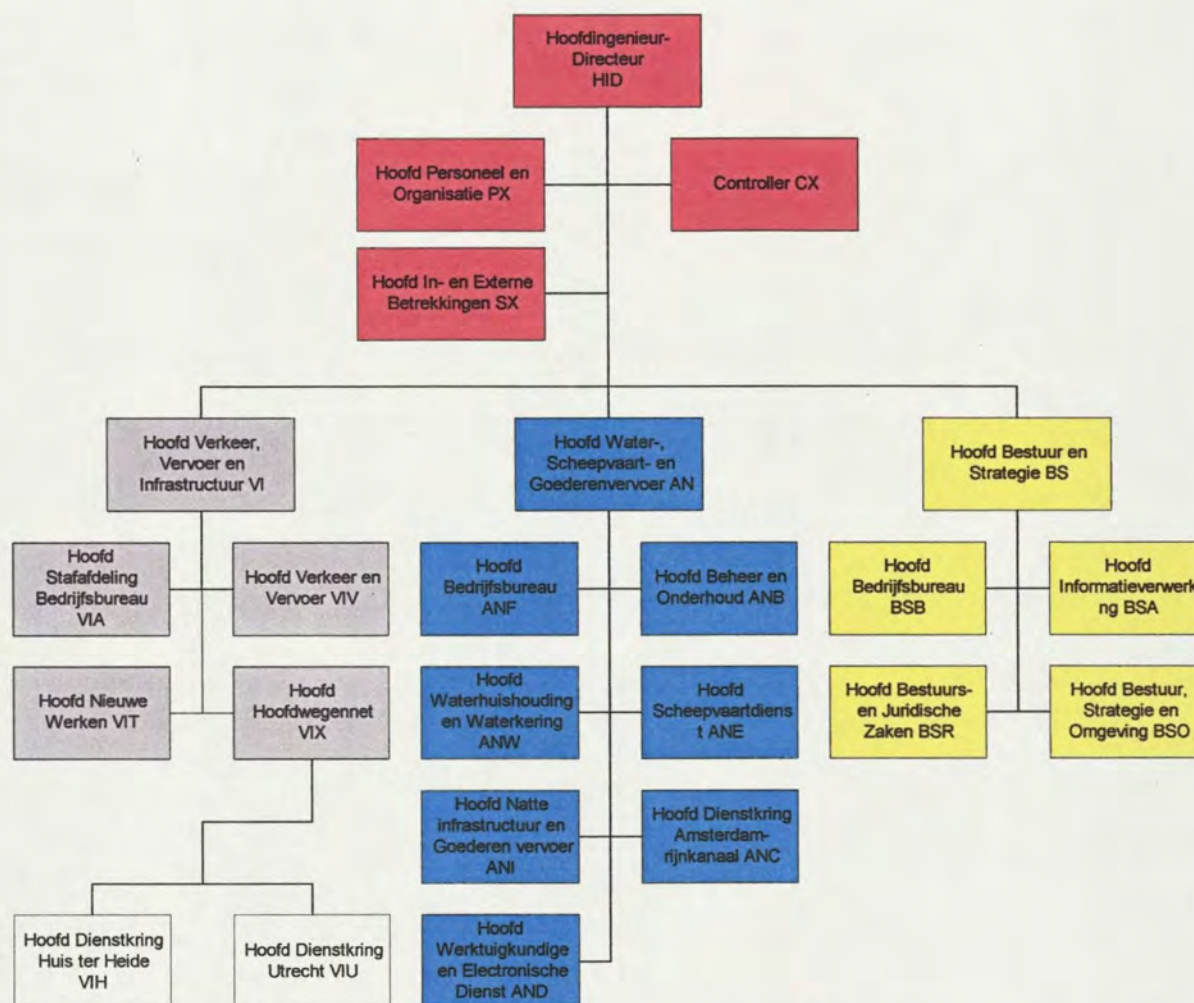
De hoofdtaken van Rijkswaterstaat directie Utrecht bestaan uit:

- Het land beschermen tegen overstromingen;
- Het beheren van de waterkwantiteit en -kwaliteit;
- Het mogelijk maken, beheersen en geleiden van de verkeersmobiliteit;
- Het waarborgen van de verkeersveiligheid.









**Figuur 3.3 Organigram RWS UTRECHT**

Het beleid van Directie Utrecht wordt afgestemd met andere instanties die de samenleving vertegenwoordigen. Regelmatig wordt overleg gevoerd met provinciale en lokale overheden en met betrokken instanties.

De directie Utrecht bestaat uit drie hoofdafdelingen: "Beleid en strategie", "Water, scheepvaart en goederenvervoer", en "Verkeer, vervoer en infrastructuur". Drie stafafdelingen ondersteunen de interne organisatie: "Personeel en organisatie", "In- en externe betrekkingen" en "Controller". De hoofdafdelingen zijn onderverdeeld in afdelingen en dienstkringen.

Het beheer van de infrastructurele werken van de directie Utrecht ligt in handen van twee dienstkringen. De twee "droge" dienstkringen zijn belast met de zorg voor het rijkswegennet, waarbij de goede verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid voorop staan. De dagelijkse zorg van de zogenaamde "natte" dienstkringen omvat het beheer gericht op het multifunctioneel gebruik van de rivieren en kanalen, met de vlote en veilige afwikkeling van de scheepvaart als accent.

RWS-Utrecht draagt zorg voor het beheer en onderhoud van de hoofdinfrastructuur in de regio Utrecht (omvat naast de Provincie Utrecht ook delen van Noord- en Zuid-Holland en Gelderland), bestaande uit wegen, bruggen, vaarwegen, waterkeringen, sluizen, etc.



De hoofdtaken op het gebied van Beheer en Onderhoud van beide "droge" dienstkringen worden in de onderstaande tabel weergegeven.

Afdeling	Taak: Beheer en onderhoud	Toelichting
	Doel: Voldoen aan :	
Dienstkring Utrecht En Dienstkring Huis ter Heide	Bereikbaarheid	Beperken van incidentele files <sup>1</sup>
	Veiligheid	Zorg bij werk in uitvoering, globale inspecties, monitoren/analyseren van verkeersongevallen.
	Leefbaarheid	Zorg voor milieu, terugdringen energieverbruik en (her-)gebruik plus afvoer van materialen.

**Tabel 3.1**  
De taken per dienstkring binnen Directie Utrecht

#### **Beheer**

De hoofddoelstelling van *beheer* is dat het hoofdwegennet moet blijven voldoen aan *functionele eisen* rond *bereikbaarheid*, *veiligheid* en *leefbaarheid*. De dienstkringen houden zich hierbij voornamelijk bezig met de situatie van het huidige wegennet.

#### **Onderhoud**

De hoofddoelstelling van *onderhoud* is dat constructies en voorzieningen *in stand worden gehouden*, dus blijven voldoen aan de *technische eisen*. Het onderhoud moet daarom gericht zijn op het optimaliseren van de levensduur van de objecten. Dit betreft de beheercategorieën verhardingen, kunstwerken, verkeersvoorzieningen, landschap & milieu en exploitatie.

### **3.2 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat: crisismanagement**

#### **3.2.1 Organisatie crisismanagement in Nederland**

Het crisismanagementbeleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) strekt uit zich over alle beleidsvelden binnen V&W. Ongeacht door welke organisatie een functie in het veld wordt uitgeoefend. De politieke verantwoordelijkheid is begrensd door verantwoordelijkheden van andere bewindsvelden, op het land in het bijzonder die van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). In samenwerking met andere ministeries moet de aansluiting tussen beleidsterreinen worden bewaakt.

Het veiligheidsbeleid van de overheid heeft als doel de handhaving van vitale belangen:

- De internationale rechtsorde (Logistieke ondersteuning vitale functies, bv. ondersteuning van de krijgsmacht of humanitaire acties);
- De nationale rechtsorde (openbare orde-problemen, sabotage, bedreigingen, problemen met de integriteit. Logistieke ondersteuning vitale functies);
- De openbare veiligheid (Ongevallen- en rampenbestrijding, zelfstandig of in aansluiting op taken van bijvoorbeeld het ministerie van BZK en van VROM. Logistieke ondersteuning vitale functies, bijvoorbeeld drinkwater);
- De economische veiligheid (Instandhouding van de vitale transport- en telecommunicatiesystemen en post, zowel met het oog op schaarste (uitval) sec, als de logistieke ondersteuning van verschillende vitale organisaties/ functies).

Crisisbeheersing staat voor het geheel van maatregelen en voorzieningen dat de overheid treft in samenwerking met andere organisaties met het oog op (acute) noodsituaties ter waarborging van de veiligheid in brede zin. Daarbij staan de bescherming van overheid en samenleving en de vitale belangen centraal. Meestal is er sprake van een nauwe samenhang tussen de afzonderlijke belangen.

Indien een (dreigende) aantasting van één of meer van de vitale belangen abrupt of ernstig is, vindt de besluitvorming plaats binnen een coördinatiecentrum. Bij een lichte vorm van crisis kan beheersing plaatsvinden door en binnen één departement. Bij een zwaardere vorm is betrokkenheid en inzet van

<sup>1</sup> Incidentele files zijn files die ontstaan door o.a. wegwerkzaamheden en ongevallen.





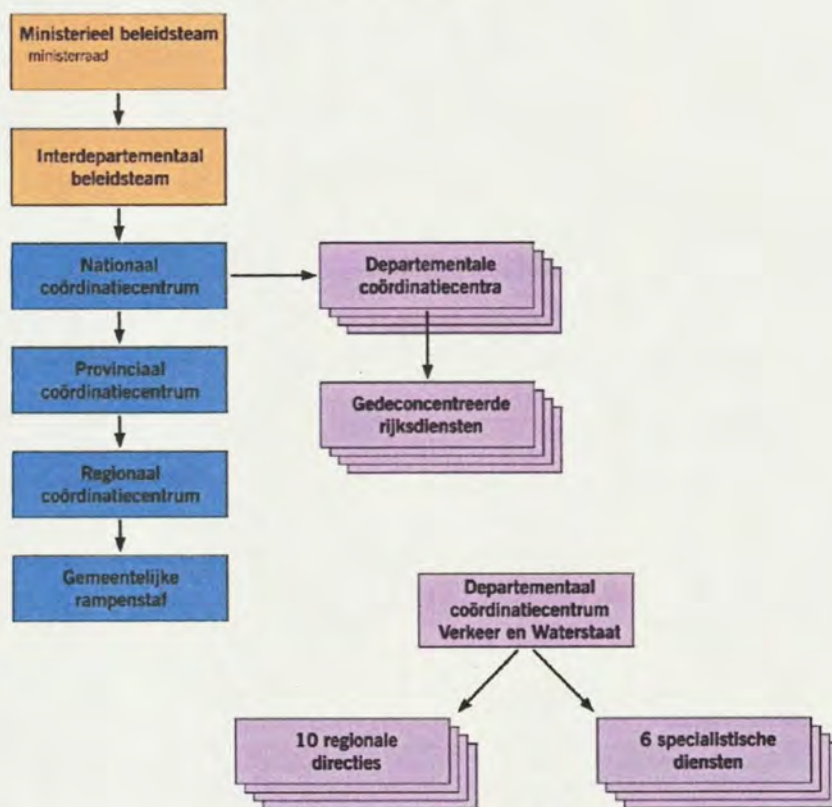


meerdere departementen vereist. Gaande van 'licht' naar 'zwaar' is er sprake van horizontaal opschaling van toenemende coördinatiebehoefte tussen departementen.

Een zelfde opschaling naar coördinatiebehoefte vindt plaats van gemeenten naar regio. Blijft het incident of de calamiteit beperkt dan wordt deze binnen een multidisciplinaire gemeentelijke rampenstaf behandeld. Wanneer het incident bovengemeentelijk is wordt een Regionaal Coördinatie Centrum (RCC) ingericht waarin de verschillende operationele diensten deelnemen alsmede betrokken bestuurders. Burgemeesters kunnen vooraf afspraken maken over een burgemeester die een coördinerende rol zal vervullen ten tijde van een incident in een van de aangesloten gemeenten. Wanneer het incident bovengemeentelijk is, richt ook de provincie een coördinerende staf (PCC) (zowel intern als extern gericht) in.

Vanwege het belang van de verschillende coördinatiearrangementen mede gelet op de mogelijke rol van RWS Utrecht hierbinnen worden deze hieronder kort toegelicht.

### Interdepartementale crisisstructuur



**Figuur 3.4 Interdepartementale crisisstructuur**

#### DCC V&W

In geval van een crisis op het beleidsterrein van één departement, besluit de betrokken minister tot activering van een Departementaal Coördinatiecentrum (DCC). De minister stelt de minister-president en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) hiervan in kennis en informeert hen over het verloop. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is dit het Departementaal Coördinatiecentrum V&W (DCC-V&W). Locatie: Hoofdkantoor van V&W, 's-Gravenhage. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 3.2.2

#### NCC

Bij een crisis met directe, ingrijpende gevolgen voor beleidsterreinen van meerdere departementen, volgt interdepartementale coördinatie. Deze wordt in principe verzorgd door het Nationaal Coördinatiecentrum (NCC) dat permanent is ondergebracht bij het ministerie van BZK. Het NCC fungeert als ondersteunend c.q. uitvoerende staf en facilitair bedrijf ten dienste van de interdepartementale crisisbesluitvorming op ambtelijk (Interdepartementaal Beleidsteam) en politiek-



bestuurlijk niveau (Ministerieel Beleidsteam). Locatie: Ministerie van BZK, 's-Gravenhage.

#### **PCC**

Het Provinciaal Coördinatiecentrum (PCC) is de locatie waar de Commissaris van de Koningin, bijgestaan door de Provinciale Staf, is gehuisvest. De Commissaris van de Koningin heeft de volgende taken en bevoegdheden met betrekking tot de openbare orde en veiligheid:

- Coördineren van de bijstandsverlening ingevolge enkele wetten;
- Het geven van aanwijzingen aan burgemeesters inzake het te voeren beleid;
- Uitvoeren van aanwijzingen van de Minister van BZK;
- Treffen van maatregelen ten behoeve van bijzondere voorzieningen op grond van de in het provinciaal coördinatieplan aangegeven specifieke wetten;
- Inwinnen van inlichtingen, het informeren van overige bestuurlijke autoriteiten en/of het voeren van overleg conform nadere bepalingen;
- Bevorderen van afstemming van informatieverschaffing en de inhoud van de te verstrekken informatie;
- Houden van toezicht op de handhaving van openbare orde en veiligheid;
- Het bevorderen van samenwerking.

#### **RCC**

Wanneer daartoe behoefte bestaat (gelet op omvang (gemeente-overstijgend) en intensiteit incident of calamiteit) wordt het Regionaal Coördinatiecentrum ingericht. Het RCC is het gemeenschappelijk coördinatiecentrum van de operationele diensten op regionaal niveau. Een RCC bestaat in de regel uit twee onderdelen: een regionaal beleidsteam (RBT) en een regionaal operationeel team (ROT). Het beleidsteam staat onder voorzitterschap van de (coördinerend) burgemeester. Binnen het ROT hebben leden van de parate diensten zitting die, eventueel gemandateerd, zorg dragen voor de onderlinge coördinatie en afstemming van de bestrijding van een calamiteit. Het ROT staat onder leiding van de Operationeel Leider (OL) die wordt geleverd door de brandweer, tenzij de betrokken burgemeesters anders bepalen. Het team vertaalt beleidsbeslissingen in samenhangende opdrachten ten behoeve van de uitvoering. Het schept verder de praktische voorwaarden ten einde alle bestrijdingsactiviteiten integraal te kunnen beheersen.

#### **GCC**

Het gemeentelijk coördinatiecentrum (GCC) is de plaats waar de burgemeester met zijn rampenstaf zijn ondergebracht met als doel het coördineren van de rampenbestrijding. De rampenstaf bestaat uit een beleidsteam (BT) en een operationeel team (OT). Het beleidsteam is het orgaan, waarbinnen, onder voorzitterschap van de burgemeester, besluitvorming, beleidsbepaling en beleidscoördinatie plaatsvindt. Het BT wordt gevormd door de hoofden van de betrokken gemeentelijke organisaties en eventuele adviseurs. Het OT draagt zorg voor een gecoördineerde uitvoering van de besluiten. Zie voor een nadere toelichting op het BT en OT paragraaf 7.2.3.

#### **Actiecentra**

De organisaties binnen de BZK-kolom gaan ervan uit dat diensten met een uitvoerende taak in de bestrijding van een ramp of zwaar ongeval (waartoe tevens Rijkswaterstaat wordt gerekend), voor de interne coördinatie een actiecentrum inrichten. In de directie Utrecht is dit vorm gegeven door het inrichten van een calamiteitenruimte en ruimtes ten behoeve van de operationele teams

### **3.2.2 Het departementaal Coördinatiecentrum Verkeer en Waterstaat (DCC V&W)**

Het DCC-V&W is in 1999 ingesteld met als doel het tot stand brengen van een samenhangend crisismanagementbeleid voor de beleidsterreinen van V&W. De belangrijkste operationele taken van het

DCC-V&W zijn:

- Fungeren als departementaal aanspreekpunt;
- Fungeren als eerstelijns operationeel crisisteam en het zo nodig verder uitbouwen van de crisisorganisatie;
- Afstemmen van acties binnen het departement en met andere departementen en waar nodig het initiëren van acties;
- Informeren en adviseren van de departementale top;



- Bewaken van integrale besluitvorming en een verkeer- en waterstaatsbrede belangenafweging.

Het DCC –V&W kan worden ingezet voor een incident of calamiteit binnen elk van de sectoren binnen het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat (Wegvervoer, Spoorvervoer, Binnenvaart; Waterkwantiteit, Waterkwaliteit, Luchtvaart, Buisleidingen, Zeevaart en havens en Weer).

Het DCC-V&W is gericht op beleid, voorlichting, en procesbewaking (de "driehoek") en operationele ondersteuning. De realisatie van de doelstelling van het DCC-V&W is pragmatisch van aard: geen overname van verantwoordelijkheden, maar verduidelijken wie waarvoor verantwoordelijk is en wie wie informeert als er iets aan de hand is. Dit wordt voor alle sectoren samengevat in netwerkkaarten<sup>2</sup>: korte overzichten die de omgeving aangeven van de betreffende organisatie. Hieraan zijn overzichten van bevoegdheden per sector toegevoegd. Deze omgevingsanalyse en bevoegdhedenschema's vormen tezamen met de beschrijving van de interne organisatie en checklists voor besluitvorming het handboek crisismanagement V&W voor onder andere RWS DON<sup>2</sup>.

In geval van crisis vormt het DCC-V&W één loket voor alle Directoraten-generaal en de centrale diensten en is het aanspreekpunt voor de overige departementen. In geval van crisis is het DCC-V&W het loket voor RWS Utrecht.

### **3.2.3 Directie Utrecht en de hoofdafdeling VI: crisismanagement**

Als beheerder van de droge infrastructuur krijgt RWS Utrecht te maken met gebeurtenissen die afhankelijk van de aard en omvang gekenmerkt worden als ramp of zwaar ongeval, incident of calamiteit of bijzondere omstandigheid. Deze omstandigheden kunnen zich voordoen op het hoofdwegennet in regio Utrecht. Een voorbeeld hiervan zijn kettingbotsingen of een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zowel de organisatie als het beschikken over de nodige communicatiemiddelen dienen hier op te zijn afgestemd. De gebeurtenissen in het verleden hebben aangegeven dat Rijkswaterstaat hierop ook wordt aangesproken.

Binnen RWS Utrecht is de coördinator crisismanagement belast met het faciliteren van de gehele organisatie met betrekking tot de pro-actie, preventie, preparatie, respons en nazorg met betrekking tot incidenten en calamiteiten. In **hoofdstuk 5** wordt nader ingegaan op de **calamiteitenorganisatie** van RWS Utrecht.

Met betrekking tot de calamiteitenbestrijding binnen de droge infrastructuur speelt de hoofdafdeling Verkeer, Vervoer en Infrastructuur een belangrijk rol binnen RWS Utrecht.

#### **De Hoofdafdeling Verkeer, vervoer en infrastructuur**

Als beheerder van de rijkswegen heeft de hoofdafdeling Verkeer, vervoer en infrastructuur (VI) van RWS Utrecht de verantwoordelijkheid (taakopvatting en zorgplicht) met betrekking tot de uitvoering van het preventieve en preparatieve beleid bij incidenten of calamiteiten, zoals kettingbotsingen en ongevallen.

Dit komt tot stand door een strategievorming, uitvoering en evaluatie van het RWS-beleid op het gebied van de droge (hoofd)infrastructuur,

Eén van de hoofdtaken is het streven naar een verantwoorde calamiteitenbeheersing. Bij de uitvoering hiervan streeft de directie het volgende na:

- Het opstellen, aanpassen en verbeteren van samenwerkingsregelingen met andere afdelingen, lagere overheden en instanties;
- Het versterken van het netwerk met andere (hulpverlenings)organisaties, overheden en instanties betrokken bij crisisbeheer;
- Het uitvoeren en opstellen van risico-inventarisaties in samenwerking met derden;
- Het optimaliseren van de informatieverstrekking en communicatieve voorzieningen door in te spelen op nieuwe technische ontwikkelingen;
- Het adequaat opleiden en oefenen van het betrokken personeel;

<sup>2</sup> Handboek crisismanagement, ministerie van Verkeer en Waterstaat, departementaal coördinatiecentrum V&W, uitgave januari 2002



- Het beschikken over passend materieel.

### Taakstelling dienstkringen

De taakstelling voor de dienstkringen in het kader van crisismanagement is direct gerelateerd aan de taakstelling van de gehele directie. Een en ander kan integraal worden overgenomen. Zo is de dienstkring zelf onder andere specifiek verantwoordelijk voor het bereik- en beschikbaar hebben van de relevante functionarissen van de dienstkring, het opstellen en onderhouden van bestrijdingsplannen en het opleiden en oefenen van het bestrijdingsteam. Zie ook hoofdstuk 5, calamiteitenorganisatie.

### 3.3 De veiligheidsketen als toelichting op het crisismanagement van RWS Utrecht

Binnen de overheid maken verschillende instanties gebruik van het concept crisis als proces. Binnen dit proces kunnen verschillende fasen worden onderscheiden die door een organisatie kunnen worden gebruikt als basis voor het inrichten van het crisismanagement en het veiligheidsdenken. Dit proces wordt aangeduid met de term veiligheidsketen. Op deze wijze kan een organisatie inzichtelijk maken op welke wijze het eigen crisismanagement is vormgegeven. Ook het veiligheidsdenken en het crisismanagement van RWS Utrecht kunnen worden geduid in termen van de veiligheidsketen. Deze keten kent 5 fasen/modules, de pro-actie-, de preventie-, de preparatie-, de respons- en de nazorg-fase.

### Vijf fasen/modules crisismanagement



**Figuur 3.5 Vijf fasen/modules crisismanagement**

*Pro-actie* betreft het treffen van maatregelen waarmee risico's effectief kunnen worden uitgesloten. *Preventie* is gericht op het voorkomen van een crisis, een kernongeval: het risico wordt wel genomen, maar zo goed mogelijk gemanaged. Er is hier sprake van risico-beperking. *Preparatie* is nodig omdat zelfs maximale preventie niet iedere crisis kan uitsluiten. Er moet dus voorbereid worden op een mogelijke calamiteit. De fase van de *respons* heeft betrekking op de fase van de acute crisis, het stadium waarin de crisis moet worden bedwongen. De in dit stadium beschikbare interventiestrategieën leunen allereerst op anticipatie, of met andere woorden op de in het stadium van de preparatie voorbereide maatregelen. Werken de voorbereide maatregelen niet of niet voldoende, dan kan men op basis van veerkracht tijdens het stadium de crisis alsnog trachten te bedwingen door middel van additionele geïmproviseerde maatregelen. De *nazorg*fase betreft al die processen die zich na een calamiteit of crisis kunnen manifesteren zoals herstel, reconstructie en evaluatie.

De preparatie-, respons- en nazorgfase richten zich op een maatschappelijk aanvaardbaar risico op calamiteiten. Daarnaast blijft er altijd nog rest-*risico* op (bepaalde) calamiteiten bestaan. Voor dit rest-*risico* worden geen afzonderlijke maatregelen genomen omdat de kans hierop klein is.







#### 4. BEHEERGEBIED

##### 4.1 Rijkswaterstaat directie 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 (Dkr-ARK)

##### 4.1.1 Droge infrastructuur

Het beheergebied van de 'droge' dienstkringen is grafisch weergegeven op kaart A. Hierop zijn de belangrijkste objecten weergegeven. Kaart B bevat afbeeldingen van de knooppunten Oudenrijn, Eemnes, Rijsweerd en Lunetten. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de autosnelwegen in beheer bij RWS-Utrecht. Naast de provincie Utrecht, liggen deze wegen ook in de provincies Zuid-Holland (A2 en A27) en Noord-Holland (A27).

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 4.1**  
Verzorgingsgebied Rijkswaterstaat Directie Utrecht

De regeling Incident Management (IM) is van toepassing op alle in tabel 4.1 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 de RWS-Utrecht zijn drie regelingen operationeel:

- de centrale berger;
- de Landelijke Personenauto Regeling (LPR);
- de Landelijke Vrachtauto Regeling (LVR).

Deze drie regelingen zijn nader omschreven in Bijlage 5.

###### Taken RWS-Utrecht

In geval van incidenten/calamiteiten heeft RWS-Utrecht met name de volgende taken:

- 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 taken in overleg met KLPD, regiopolitie, brandweer en eventueel andere betrokken instanties worden uitgevoerd.



### 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. De locaties van de calamiteiten doorsteken zijn aangegeven op kaart A (overzichtskaart) en kaart B (knooppunten).

#### 4.1.2 Natte infrastructuur

Naast de rijkswegen vallend onder de 'droge' infrastructuur, heeft RWS-Utrecht ook het beheer over 'natte' infrastructuur. Het betreft dan het beheer van het gehele Amsterdam-Rijnkanaal (Amsterdam-Tiel), het Lekkanaal en het Merwedekanaal (alleen waterkwantiteit) hetgeen wordt uitgevoerd door de dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal (Dkr-ARK).

Ongevallen die in eerste instantie binnen de 'droge' infrastructuur vallen maar mogelijke effecten hebben voor de 'natte' infrastructuur, dienen naarmate de risico's voor waterkwaliteit en/of waterkwantiteit groter worden, te worden afgehandeld volgens het '**Draaiboek calamiteiten Amsterdam-Rijnkanaal**'. Daartoe wordt bij een mogelijke verontreiniging van de bovengenoemde drie kanalen de Centrale Post Scheepvaartdienst (CPS) van Rijkswaterstaat directie Utrecht te Wijk bij Duurstede gealarmeerd.

Het bovengenoemde draaiboek is bedoeld als praktisch naslagwerk bij (dreigende) ongevallen op het Amsterdam-Rijnkanaal, Merwedekanaal en Lekkanaal. In het draaiboek zijn de taken en verantwoordelijkheden van de diverse organisaties beschreven gedurende of voorafgaand aan een (dreigend) ongeval. Zo zal bij een (weg)ongeval met gevolgen voor het oppervlaktewater tevens het betreffende waterschap gewaarschuwd moeten worden.

#### 4.2 Overige instanties

Voor de partijen die mogelijk bij ongevallen op de weg betrokken zijn, geldt dat zij een bepaald verzorgings- of beheergebied hebben. De grenzen van deze gebieden zijn weergegeven in Bijlage 4 en betreffen achtereenvolgens de grenzen van dienstkringen en rayons, regiopolitie, brandweer, centrale posten ambulancevervoer, waterschappen en gemeenten.

Op kaart C van het Rijkswegennet van RWS-Utrecht zijn de gemeentegrenzen ingetekend. Kaart D is een afbeelding van de Provincie Utrecht met de gemeenten. Bijlage 3 bevat een adressen- en telefoonlijst van alle bovengenoemde instanties.



Foto 4.1

Kettingbotsing op de oude Lekbrug (oefening Lekbrug 2001)







## 5. DE CALAMITEITENORGANISATIE

### 5.1 Inleiding

De calamiteitenorganisatie van RWS Utrecht is zoveel mogelijk aangepast aan de wijze waarop de rampenbestrijdingsorganisatie binnen de kolom van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK-kolom) is georganiseerd. Dit betekent dat de al bestaande functies en teams nu zoveel mogelijk corresponderen met vergelijkbare functies en teams binnen de BZK-kolom.

De afstemming met het opschalingsmodel Gecoördineerde Regionale Incidentenbestijdings Procedure (GRIP) binnen de brandweer regio Utrecht is uiteindelijk bepalend geweest voor de huidige calamiteitenorganisatie. Zie hoofdstuk 1.4 Toepassingsgebied en bijlage 11 waarin GRIP wordt toegelicht.

De reden van verdergaande afstemming hiervoor heeft alles te maken met **communicatie** en **verwachtingspatronen** van de verschillende partijen waarmee RWS Utrecht tijdens een incident of calamiteit moet samenwerken. De opschaling en daarmee de inzet van teams is afhankelijk van de ernst van de situatie.

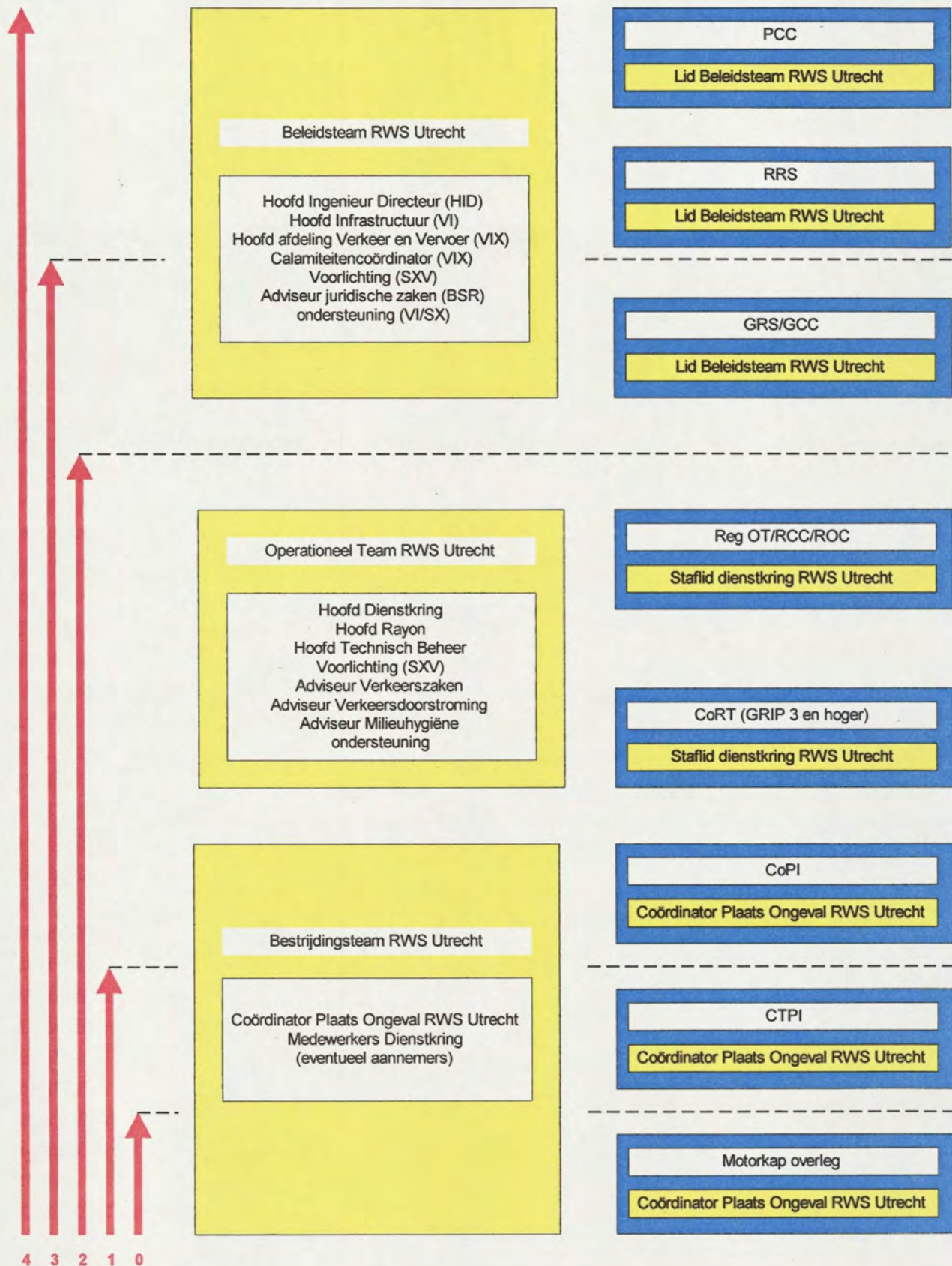
Afhankelijk van het karakter en de ernst van de situatie kan specifieke deskundigheid van binnen of buiten de directie worden ingeschakeld. Tenslotte wordt in dezelfde figuur aan de rechterkant een relatie gelegd met de teams binnen de BZK-kolom met daarin de liaison-functionarissen van RWS Utrecht die daar (kunnen) worden verwacht.

Zie figuur 5.1









**Figuur 5.1**  
 Calamiteitenorganisatie RWS Utrecht in relatie met GRIP



## 5.2 Opschalingscriteria

### Algemeen

In dit plan worden vijf ongevalsclassen onderscheiden. Deze leiden tot de zogenaamde GRIPS (GRIP 0 tot en met GRIP 4) in de opschaling van de bestrijdingsactiviteiten. Pas bij GRIP 3 is sprake van een ramp of zwaar ongeval in de zin van de Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO).

De afstemming met GRIP binnen de brandweer regio's Utrecht en Eemland is uiteindelijk bepalend geweest voor de huidige calamiteitenorganisatie. Om aan te sluiten bij de hulpverleningsdiensten zoals politie, brandweer, gemeente, provincie en GHOR sluit RWS Utrecht aan op de zogenaamde 'Utrecht GRIP'. In bijlage 11 wordt GRIP uitgebreid toegelicht.

### Informatieve opschaling

Bij elk incident of calamiteit zal er afhankelijk van de aard en de omvang van het incident in de praktijk eerst informatief worden opgeschaald, voordat er operationeel wordt opgeschaald. Dit houdt in dat de voorzitters / teams al worden geïnformeerd over de situatie voordat deze daadwerkelijk worden opgeschaald. De bedoeling van het informeren is het tijdig op de hoogte brengen van het OT/BT RWS-Utrecht van de situatie. In overleg zullen de voorzitters van de teams bepalen of er ook operationeel moet worden opgeschaald.

In de praktijk worden de voorzitters/teams al geïnformeerd over de situatie voordat deze wordt opgeschaald. De medewerker die informeert, neemt hierbij het initiatief. De bedoeling van het informeren is het tijdig op de hoogte brengen van het OT/BT van de situatie en om de teams te ontlasten van onnodig veel telefoonverkeer.

Vooraf informeren		Initiatief tot informeren
CPO-R	→ Voorzitter OT	CPO-er
Voorzitter OT	→ Voorzitter BT	Voorzitter OT

**Tabel 5.1**  
Interne communicatiestroom

Tijdens het vooraf informeren kunnen o.a. de volgende punten besproken worden (zie ook bijlage 10, situatierapport):

- Beschrijving huidige situatie;
- Doornemen uitgezette acties en nog uit te zetten acties;
- Afspraken maken bij welke veranderingen in de situatie er wordt opgeschaald;
- Afspraken maken over hoe, wanneer en/of in welke situatie er weer contact wordt opgenomen met elkaar.

### Operationele op- en afschaling

Als er operationeel wordt opgeschaald betekent dit dat de teams BsT, OT of BT RWS Utrecht daadwerkelijk geformeerd worden en tot acties over gaan.

De fase en de opschaling wordt bepaald naar aanleiding van de volgende onderdelen:

- Aard en omvang van het incident/calamiteit;
- Inzet van medewerkers en teams;
- Opschaling van externe teams (CTPI, ROC etc);
- Algemene beschrijving fasen via tabel 5.2.

### De fasering toegelicht

De ernst en omvang van het incident of calamiteit wordt omschreven in GRIP. GRIP zijn onder te verdelen in GRIP 0, GRIP 1, GRIP 2, GRIP 3 en GRIP 4. In tabel 5.1 zijn is GRIP in relatie tot de teams omschreven.



<b>GRIP en actieve teams RWS Utrecht</b>	<b>Algemene beschrijving GRIPS (in relatie tot de teams)</b>
GRIP 0	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eén of enkele personen kunnen de bestrijding afhandelen namens RWS Utrecht.</li> </ul>
GRIP 1 Bestrijdingsteam	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het Bestrijdingsteam (BsT) kan onder leiding van de CPO-R de bestrijding afhandelen namens RWS Utrecht</li> <li>Er is een Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) ingericht</li> <li>Er zijn meerdere partijen betrokken bij de afhandeling</li> </ul>
GRIP 2 Bestrijdingsteam Operationeel Team	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het incident of calamiteit kan niet door de dienstkring zelfstandig worden afgehandeld (gelet op schaarste met betrekking tot personeel, materieel, budget of vanwege de aandacht van media)</li> <li>Er ontstaat (vermoedelijk) een filé van meer dan 10 kilometer</li> <li>Er zijn bij het incident of calamiteit doden of ernstig gewonden gevallen</li> <li>Er is is omvangrijke schade ontstaan aan RWS-eigendom(men)</li> <li>Er zijn meerdere partijen (regionaal / provinciaal) betrokken bij de afhandeling</li> <li>Het incident of calamiteit is dienstkring overschrijdend</li> <li>Er zijn meerdere dienstkringen betrokken bij de afhandeling</li> <li>Er is een Regionaal Coördinatiecentrum (RCC), ingericht</li> <li>Er is een Commando Plaats Incident (CoPI) ingericht</li> <li>Het Gemeentelijk Rampenstaf (GRS) komt bijeen</li> </ul>
GRIP 3 Bestrijdingsteam Operationeel Team Beleidsteam	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die situatie waarbij de betrokken burgemeester de situatie tot ramp verklaart</li> <li>De volksgezondheid in het geding is (grootschalige calamiteiten)</li> <li>Er is samenwerking vereist op bestuurlijk niveau (Gemeente, Provincie, Rijk)</li> <li>Er is sprake is van grote financiële belangen</li> <li>Er is sprake is van grote belangstelling van de media</li> <li>Aangrenzende directies dreigen of / zijn betrokken bij bestrijding</li> <li>Er moeten beleidsbeslissingen worden genomen</li> <li>Er wordt een Commando Rampenterrein (CoRT) ingericht</li> <li>De Gemeentelijke Rampenstaf (GRS) komt bijeen</li> </ul>
GRIP 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zie GRIP 3</li> <li>Er wordt een Regionale Rampenstaf (RRS) ingericht</li> </ul>

**Tabel 5.2:**  
 Algemene beschrijving GRIP voor RWS Utrecht



In Tabel 5.3 wordt de relatie tussen opschaling en inzet van de teams beschreven.

GRIP	Afhandeling door:
0	VCU, Bindingsman
1	VCU, Bindingsman (CPO-R) & evt. een Bestrijdingsteam (BsT)
2	VCU, CPO-R, BsT & Operationeel Team (OT)
3	VCU, CPO-R, BsT, OT, & Beleidsteam (BT)
4	VCU, CPO-R, BsT, OT, & Beleidsteam (BT)

**Tabel 5.3**  
De opschaling en inzet van teams.

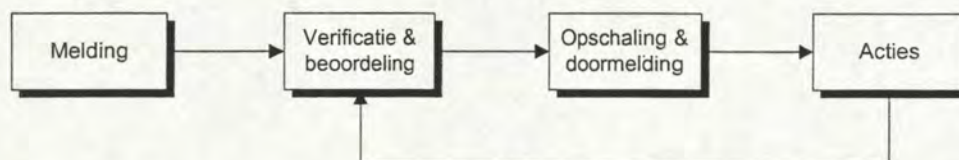
De persoon die namens Rijkswaterstaat als eerste op de ongevallocatie arriveert (meestal de bindingsman), krijgt de functie Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat (CPO-R). De CPO-R zal Rijkswaterstaat (en dus haar doelstelling) vertegenwoordigen binnen het Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI). In dit team zijn de leidinggevende personen van iedere hulpverleningsorganisatie vertegenwoordigd. Deze teamleden zijn herkenbaar aan het groene (of in het geval van een deskundige, c.q. adviseur: gele) hesje (zie figuur 5.1).

Er wordt opgemerkt dat een ramp voor bijvoorbeeld een gemeente niet altijd een ramp voor Rijkswaterstaat hoeft te zijn. Wanneer de bewoners van een dorp geëvacueerd dienen te worden vanwege een overtrekkende (giftige) gaswolk, dan kan deze ramp worden geclassificeerd als GRIP 4, terwijl de gevolgen voor Rijkswaterstaat minimaal (kunnen) zijn.

Vice versa is eveneens mogelijk. Een gebeurtenis kan voor Rijkswaterstaat een dusdanige impact (b.v. media-belangstelling) of ernstige gevolgen hebben, dat het OT / Dienstkringhoofd besluit dat het Beleidsteam bijeen moet komen (GRIP 3 of hoger) terwijl er van andere hulpverleners niets aan de hand is.

### 5.3 De Centrale Meldpost (VCU)

De manier waarop een melding wordt afgehandeld, staat in figuur 5.2 afgebeeld.



**Figuur 5.2**  
De afhandeling van een melding.

#### Ontvangst melding

Meldingen die binnen RWS-Utrecht ontvangen worden, dienen te allen tijde aan de Verkeerscentrale Utrecht (VCU) te worden doorgegeven. Wanneer de VCU als eerste instantie de melding ontvangt, geeft men deze, indien noodzakelijk, direct door aan de meldkamer van het KLPD en de betreffende dienstkring (wegbeheerder).

De melding wordt bij de VCU direct opgenomen in het computersysteem. Dit heeft o.a. tot doel:

- verkrijgen van een zo goed mogelijk beeld van de plaatselijke situatie;
- vast te stellen welke acties reeds zijn ondernomen (b.v. omleiden verkeer, inzet DVM-systemen, waarschuwen brandweer);
- een vlotte verificatie en beoordeling in gang te zetten;
- een vlotte opschaling en doormelding naar relevante instanties betrokken bij de hulpverlening of herstelwerkzaamheden mogelijk te maken;
- het onderhouden van contacten met de medewerker(s) ter plaatse;
- vergemakkelijken van de evaluatie van de gebeurtenis.



### Verificatie en beoordeling

Het verifiëren van een melding bestaat uit het nagaan in hoeverre de melding een verstoring van de normale werkzaamheden geeft of kan geven. Het kan voorkomen dat de melding een reeds bekend probleem beschrijft en dat er al acties op de planning staan om dit probleem te verhelpen. In dit geval wordt de melding direct afgehandeld. Indien het gaat om een onbekende situatie of een ongeval, dan wordt de melding geverifieerd door ter plaatse de situatie te beoordelen.

De medewerker die ter plekke de verificatie en beoordeling van de melding op zich neemt (veelal de bindingsman), vervult vanaf dat moment de functie Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat (CPO-R). Deze functie is niet persoons- of functiegebonden. In de regel is de medewerker die het eerste op de locatie van het ongeval arriveert de CPO-R. In een later stadium kan een hoger geplaatste medewerker (hiërarchisch gezien) of iemand met meer specifieke kennis van zaken, de functie van CPO-R overnemen.

Teneinde een ongeval zo goed mogelijk te kunnen afhandelen, moet de CPO-R de volgende vragen kunnen beantwoorden:

- wat is de aard van het ongeval?
- wat is de ernst van het ongeval?
- wat is de locatie van het ongeval?
- welke inzet wordt van Rijkswaterstaat verwacht?
- wat is de inschatting van de tijdsduur?

Aan de hand van deze gegevens zal de VCU (indien noodzakelijk) verdere actie(s) ondernemen, zoals het treffen van verkeersmaatregelen na intern en extern overleg. Indien noodzakelijk worden de acties naar TB uitgezet. Hierbij wordt nauw contact onderhouden met de betreffende CPO-R, de betreffende dienstkring, de meldkamer van het KLPD en eventueel de meldkamer van de relevante regiopolitie.

### Opschaling en doormelding

Na de beoordeling ter plaatse bepaalt de CPO-R of opschaling van de situatie gewenst is. Dit gebeurt aan de hand van figuur 5.2. Vervolgens gaat er een doormelding van start op basis van de (door de CPO-R) verzamelde informatie.

Nadat de melding is ontvangen (van externe instantie of eigen medewerker), worden de benodigde instanties gewaarschuwd. De VCU schakelt de bindingsman (CPO-R) in die ter plaatse de situatie gaat beoordelen.

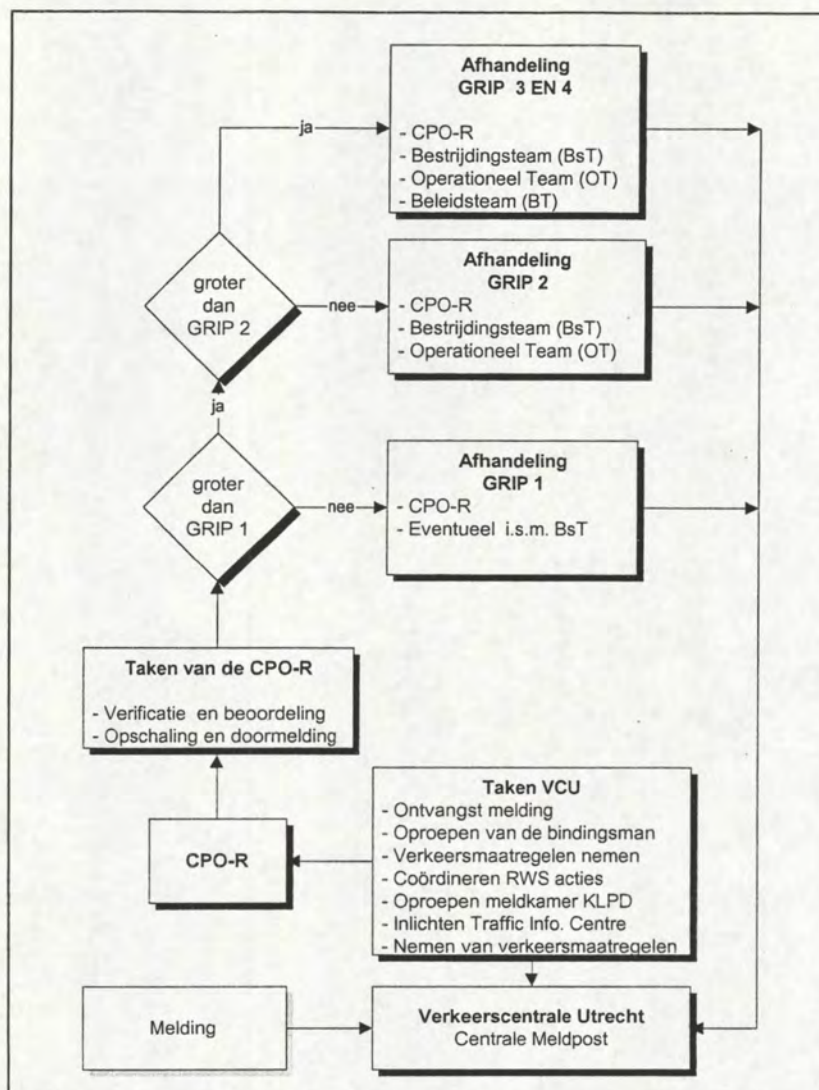
De CPO-R handelt de situatie (eventueel i.s.m. een bestrijdingsteam) af of besluit, na overleg met de rayonopzichter, om op te schalen GRIP 2. De CPO-R kan tot dit besluit komen wanneer hij de ondersteuning van een Operationeel Team nodig acht.

Indien er op de ongevalslocatie een CTPI\CoPI wordt samengesteld, zal de CPO-R namens Rijkswaterstaat in dit team deelnemen en contact onderhouden met de VCU.

Vervolgens is het mogelijk dat de voorzitter van het Operationeel Team (het Dienstkringhoofd) in overleg met de calamiteitencoördinator besluit het Beleidsteam bijeen te roepen. De calamiteitencoördinator zal vervolgens deze taak (d.w.z. het oproepen van het Beleidsteam) op zich nemen.

In figuur 5.3 is een stroomschema opgenomen over de afhandelingwijze van een melding. Hierbij moet worden bedacht dat de acties vlot moeten verlopen. In de praktijk worden deze acties veelal spoedig en automatisch uitgevoerd.





**Figuur 5.3**  
 Schematische weergave van de afhandeling van een melding.

#### Teams en functionarissen

In aansluiting op de GRIP's, bestaat de calamiteitenorganisatie van RWS Utrecht uit de volgende teams:

- |                     |       |                              |              |
|---------------------|-------|------------------------------|--------------|
| • Bestrijdingsteam  | (BsT) | Locatie: Ongevalslocatie     | (zie § 5.3); |
| • Operationeel Team | (OT)  | Locatie: Dienstkring VIU/VIH | (zie § 5.4); |
| • Beleidsteam       | (BT)  | Locatie: Dienstkring Utrecht | (zie § 5.5). |

#### 5.4 CPO-R en Bestrijdingsteam RWS Utrecht

Het eerste niveau binnen de calamiteitenorganisatie van RWS Utrecht bestaat uit het **operationeel niveau**. De betrokken dienstkring van Rijkswaterstaat zal met de aangewezen functionarissen een Bestrijdingsteam (**BsT**) samenstellen en zich bezig houden met **bronbestrijding** van een incident of calamiteit.

In eerste instantie vertegenwoordigt de CPO-R het Bestrijdingsteam. Afhankelijk van de aard en ernst van de gebeurtenis wordt het Bestrijdingsteam uitgebreid met:

- aannemingsbedrijven, o.a. voor herstel geleiderail en afhandeling milieu-incidenten;
- bergers, vegers;
- Rijkswaterstaat medewerkers.



### Taken CPO-R

De primaire taken van de CPO-R zijn:

- het verifiëren en beoordelen van de melding;
- het doormelden van zijn bevindingen (aan VCU en dienstkring);
- het deelnemen aan het motorkapoverleg/CTPI/CoPI;
- het bestrijden van het ongeval (indien hij als enige RWS-medewerker aanwezig is);
- het ter plaatse leiding geven aan, c.q. toezicht houden op de feitelijke bestrijding door Rijkswaterstaat medewerkers.

De CPO-R is namens RWS het aanspreekpunt ter plaatse van de gebeurtenis, zowel voor directie Utrecht (VCU, dienstkring en Operationeel Team) als voor overige hulpverleningsinstanties.

Het overleg tussen de hulpinstanties op locatie wordt in eerste instantie motorkapoverleg genoemd. Indien vertegenwoordigers van politie en RWS op locatie aanwezig zijn, kan het motorkapoverleg overgaan in een Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI), danwel CoPI (Commando Plaats Incident). Afhankelijk van het ongeval kunnen ook brandweer, CPA en RVI in het CTPI deelnemen. Deskundigen, o.a. de berger en de STI-deskundige adviseren het CTPI. De CPO-R neemt als vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat deel aan het CTPI/CoPI. De overige leden van het Bestrijdingsteam houden zich bezig met de bestrijding van de gevolgen van het ongeval. Het betreft dan het verlenen van assistentie en/of het uitvoeren/coördineren van herstelwerkzaamheden.

### Media

De CPO-R zal binnen het CTPI/CoPI de stand van zaken betreffende Rijkswaterstaat kenbaar maken. Vanuit het CTPI/CoPI ligt de voorlichting aan de media bij de politiewoordvoerder. Alleen deze is bevoegd tot het geven van feitelijke informatie en beperkte operationele aspecten van de bestrijding. Indien het een situatie betreft puur binnen de Rijkswaterstaat-organisatie (zonder aanwezigheid politie) dient men voor de voorlichting te verwijzen naar het hoofd van de dienstkring of het hoofd Technisch Beheer van de dienstkring. Voor specifieke vragen zullen zij doorverwijzen naar de afdeling SXV (Voorlichting) van de directie (zie ook hoofdstuk 8).

### Beëindiging

De CPO-R bepaalt in overleg met de overige betrokken organisaties in het CTPI/CoPI wanneer een gebeurtenis is afgehandeld. Zodra de situatie is afgehandeld en de hulpverleners / Bestrijdingsteam de ongevalslocatie verlaten, wordt dit doorgegeven aan de VCU.

De CPO-R is verantwoordelijk voor de nazorg, met name de rapportage en het uitvoeren van mogelijke vervolgacties.

## 5.5 Operationeel Team RWS Utrecht

Boven het BsT staat het Operationeel Team (OT). Zij ondersteunen en sturen (eventueel) het BsT aan. Het OT houdt zich deels bezig met ondersteuning van het BsT (**bronbestrijding**) danwel **effectbestrijding**. Zij opereert op **tactisch niveau**. Het OT wordt ingeschakeld op verzoek van de CPO-R. De gebeurtenis is dan inmiddels in ieder geval tot GRIP 2 opgeschaald. Het Operationeel Team wordt voorgezeten door het *Dienstkringhoofd* van de betreffende Dienstkring of diens vervanger (rayonhoofd of hoofd Technisch Beheer van de dienstkring). Het OT komt afhankelijk van de plaats van de calamiteit bijeen bij dienstkring Huis ter Heide of dienstkring Utrecht.

De Voorzitter van het Operationeel Team bepaalt welke medewerkers zitting nemen in het Operationeel Team.



De volgende medewerkers komen voor deelname in het OT in aanmerking:

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
Administratie	Medewerker Dienstkring

**Tabel 5.4**  
Samenstelling Operationeel Team

In Bijlage 3 (telefoonlijst) staan de telefoonnummers van deze functionarissen per team.

#### Taken

De primaire taak van het Operationeel Team is het aansturen en ondersteunen van het Bestrijdingsteam op basis van de informatie van de CPO-R. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die bij Rijkswaterstaat aanwezig is. Er zijn vier aandachtspunten:

1. Scenario : welke situatie doet zich voor?
2. Strategie : wat willen we aan de situatie doen?
3. Tactiek : hoe willen we dit bereiken?
4. Inzet : waarmee willen we het doel bereiken?

Bij GRIP 3 wordt de beslissing tot oproepen van het Beleidsteam genomen door de voorzitter van het Operationeel Team. Tijdens de afhandeling overlegt de voorzitter van het Operationeel Team periodiek met het Beleidsteam. Hierbij worden vraagstukken voorgelegd waarvan de beslissing de verantwoordelijkheden van het Operationeel Team te boven gaan. De uitvoering wordt vervolgens verzorgd door het Operationeel Team. Indien er sprake is van GRIP 2, onderhoudt het Operationeel Team contact met het Regionaal Operationeel Team (Reg.OT, ook wel RCC of ROC genoemd) van de Gemeentelijke Rampenstaf. Dit contact kan via een liaison, afkomstig uit het OT van RWS Utrecht, lopen. Deze liaison vertegenwoordigt dan RWS Utrecht. Bij GRIP 3 wordt er vanuit het OT van RWS Utrecht een liaison (staflid dienstkring) afgevaardigd naar het CoRT.

#### Media

De afdeling Voorlichting (SXV) wordt bij een calamiteit te allen tijde ingelicht door de voorzitter van het Operationeel Team. Afhankelijk van de situatie neemt iemand van SXV al dan niet zitting in het Operationeel Team. In principe verzorgt de voorzitter van het Operationeel Team de voorlichting naar de media. Voor specifieke vragen zal hij doorverwijzen naar de afdeling SXV.

Indien andere instanties ook voorlichting geven, vindt hiermee afstemming plaats. Ook kan de afspraak worden gemaakt dat één instantie de algehele voorlichting doet, bijvoorbeeld de politie (zie ook hoofdstuk 8).

#### Beëindiging

In overleg met de CPO-R in het CTPI wordt door de voorzitter van het OT bepaald wanneer de afhandeling wordt beëindigd. Het OT zorgt ervoor dat alle betrokken medewerkers/organisaties die zich met de afhandeling bezig hebben gehouden hiervan op de hoogte worden gebracht. De voorzitter van het Operationeel Team draagt zorg voor de nazorg. Hieronder wordt verstaan het (laten) rapporteren van de gebeurtenis en het evalueren van de afhandeling. Deze evaluatie kan zowel intern geschieden als in samenwerking met externe hulpverleningsinstanties (zie ook hoofdstuk 11).







## 5.6 Beleidsteam RWS Utrecht

Het Beleidsteam functioneert op **strategisch niveau** en zal gewoonlijk worden belast met de besluitvorming op advisering vanuit het OT of als liaisonfunctie naar richting een Gemeentelijke Rampenstaf (GRS), Regionale Rampenstaf (RRS) danwel Provinciaal Coördinatie Centrum (PCC). Het Beleidsteam wordt na overleg met de Calamiteitencoördinator ingeschakeld op verzoek van de voorzitter van het Operationeel Team. De Calamiteitencoördinator roept de leden van het Beleidsteam op en informeert deze. Het Beleidsteam zal dan bij de dienstkring Utrecht gestationeerd worden. De gebeurtenis is dan opgeschaald tot GRIP 3. De Hoofd Ingenieur Directeur, HID (of plaatsvervanger) treedt als voorzitter van het Beleidsteam op. Als vervanger van de HID treden op: hoofd VI of hoofd VIX. De overige leden van het Beleidsteam worden op verzoek van de voorzitter van het Beleidsteam uitgenodigd. Hiervoor komen de volgende functionarissen in aanmerking (zie voor telefoonnummers bijlage 3):

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

**Tabel 5.5**  
Samenstelling Beleidsteam

Indien nodig kan het Beleidsteam worden aangevuld met adviserende medewerkers die tevens voor het Operationeel Team in aanmerking komen. Het Beleidsteam laat zich informeren door het Operationeel Team en neemt mede op basis van deze informatie beslissingen.

### Taken

Bij GRIP 3 of hoger neemt het Beleidsteam de beslissingen die grote consequenties kunnen hebben. De volgende factoren spelen hierbij vaak een belangrijke rol:

- (grote) financiële consequenties;
- publieke opinie;
- (potentiële) conflicten in de samenwerking met andere organisaties.

Daarnaast zijn de belangrijkste taken van het Beleidsteam:

- Contact houden met GRS, RRS dan PCC (middels een liaison afkomstig uit het BT);
- Het Directiebeleid bij de samenwerking met andere instanties waarborgen;
- Bij calamiteiten/rampen: richtlijnen & aanwijzingen geven aan de voorzitter van het OT;
- Contact onderhouden met het Departementaal Coördinatie Centrum (DCC V&W).

Indien noodzakelijk koppelt het Beleidsteam regelmatig terug naar het DCC V&W / Hoofdkantoor van de Waterstaat en draagt zorg voor de contacten met andere regionale directies, Directeur Generaal, Commissaris der Koningin en/of Minister.

### Media

De persvoorlichter of de voorzitter van het Beleidsteam verzorgt de informatie naar de media en overlegt hiervoor zowel met het Operationeel Team als met het Beleidsteam. De voorzitter van het Beleidsteam is bevoegd om informatie aan de media vrij te geven (veelal samen met de persvoorlichter in de vorm van een persconferentie).

Bij GRIP 3 zijn nagenoeg altijd meerdere instanties betrokken. Om de eenduidigheid van de voorlichting te waarborgen, is het aan te bevelen dat één organisatie de voorlichting coördineert. Bij een ramp of zwaar ongeval verzorgt de burgemeester de voorlichting (zie ook hoofdstuk 8).



### Beëindiging

Het Operationeel Team geeft aan wanneer de afhandeling is beëindigd. Indien nodig kan het Beleidsteam nog bijeen blijven om te overleggen over onder andere financiële consequenties die de gebeurtenis tot gevolg heeft of nog kan hebben.

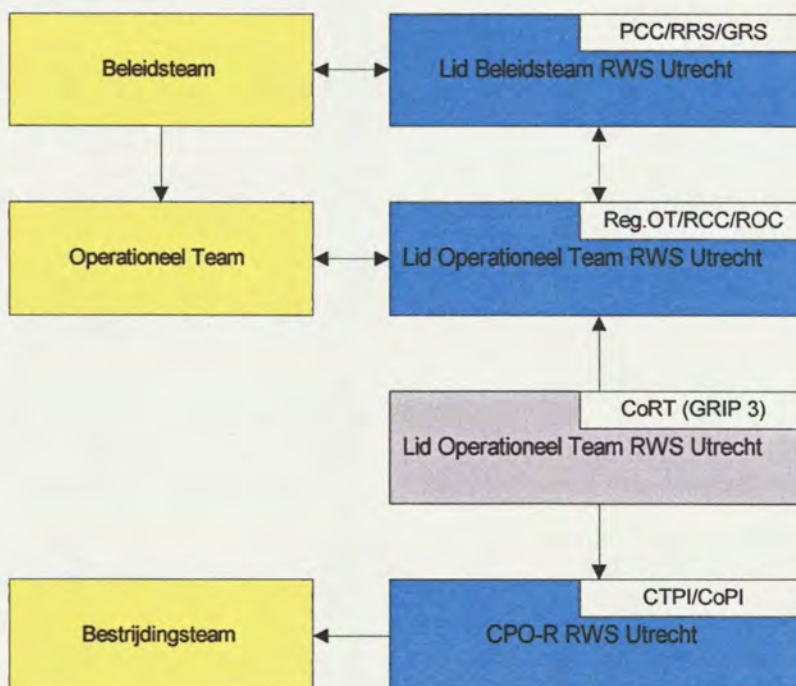
De voorzitter van het Beleidsteam of een door hem aan te wijzen persoon is verantwoordelijk voor de nazorg. Hieronder wordt verstaan de rapportage (Operationeel Team rapporteert, Beleidsteam geeft eigen bevindingen door) en eventuele vervolgacties.

### Calamiteitencoördinator

De Calamiteitencoördinator zorgt ervoor dat het Beleidsteam (BT) bij elkaar geroepen wordt en wordt geïnstalleerd. Het BT komt bij elkaar indien er sprake is van GRIP 3 of indien de voorzitter van het Operationeel Team (Dienstkringhoofd) hier om verzoekt. De Calamiteitencoördinator overlegt met de voorzitter van het BT (de HID) wie zitting zal nemen in het BT.

Naast de bovengenoemde taken heeft de Calamiteitencoördinator de taak van procesbewaker op en voor het Directieniveau en van inhoudelijk adviseur van het Beleidsteam. Daartoe maakt hij deel uit van het Beleidsteam.

## 5.7 Communicatielijnen



**Figuur 5.4**  
De communicatielijnen tijdens ongevallen.

De betrokken teams communiceren allen op verschillende niveaus. In Figuur 5.4 wordt schematisch aangegeven hoe de communicatielijnen verlopen tussen Rijkswaterstaat en de BZK-kolom.

### Liaisons

De communicatie wordt soms vereenvoudigd door een team te vormen van vertegenwoordigers van diverse organisaties. Zo kan het voorkomen dat een medewerker van Rijkswaterstaat gevraagd wordt om zitting te nemen in bijvoorbeeld de Gemeentelijke Rampenstaf. In dit geval wordt de medewerker die bij de gemeente als liaison optreedt in het eigen RWS-team vervangen.



## 5.8 Bereikbaarheid

Eén van de belangrijkste voorwaarden voor een adequate calamiteitenorganisatie is de bereikbaarheid van de medewerkers. Een calamiteitenorganisatie zoals in de voorgaande paragrafen is beschreven, vereist de inzet van diverse teams op verschillende niveaus in de organisatie.

Dit betekent dat de betreffende medewerkers goed bereikbaar moeten zijn (een ongeval houdt zich nou eenmaal niet aan kantoortijden).

### **Bereikbaarheidsregelingen.**

Via de Verkeerscentrale Utrecht is 24 uur per dag per rayon iemand van het rayon bereikbaar. Dit is vastgelegd in een bindingsrooster. De persoon die op deze wijze bereikbaar is, is de 'bindingsman'.

Daarnaast is de bereikbaarheid van de volgende functionarissen welke een rol (kunnen) spelen in de calamiteitenorganisatie van RWS-Utrecht van belang:

- HID
- Hoofd VI
- Hoofd VIX
- Hoofd/medewerkers afdeling Voorlichting (SXV)
- Hoofd/medewerkers afdeling Juridische Zaken (BSR)
- Hoofd Verkeerscentrale Utrecht
- Senior medewerker milieuzaken
- Calamiteitencoördinator
- Dienstkringhoofden
- Hoofden TB dienstkring
- 1<sup>e</sup> Medewerkers TB dienstkring
- Rayonhoofden

De telefoonnummers van deze personen staan (per team) vermeld in bijlage 3.



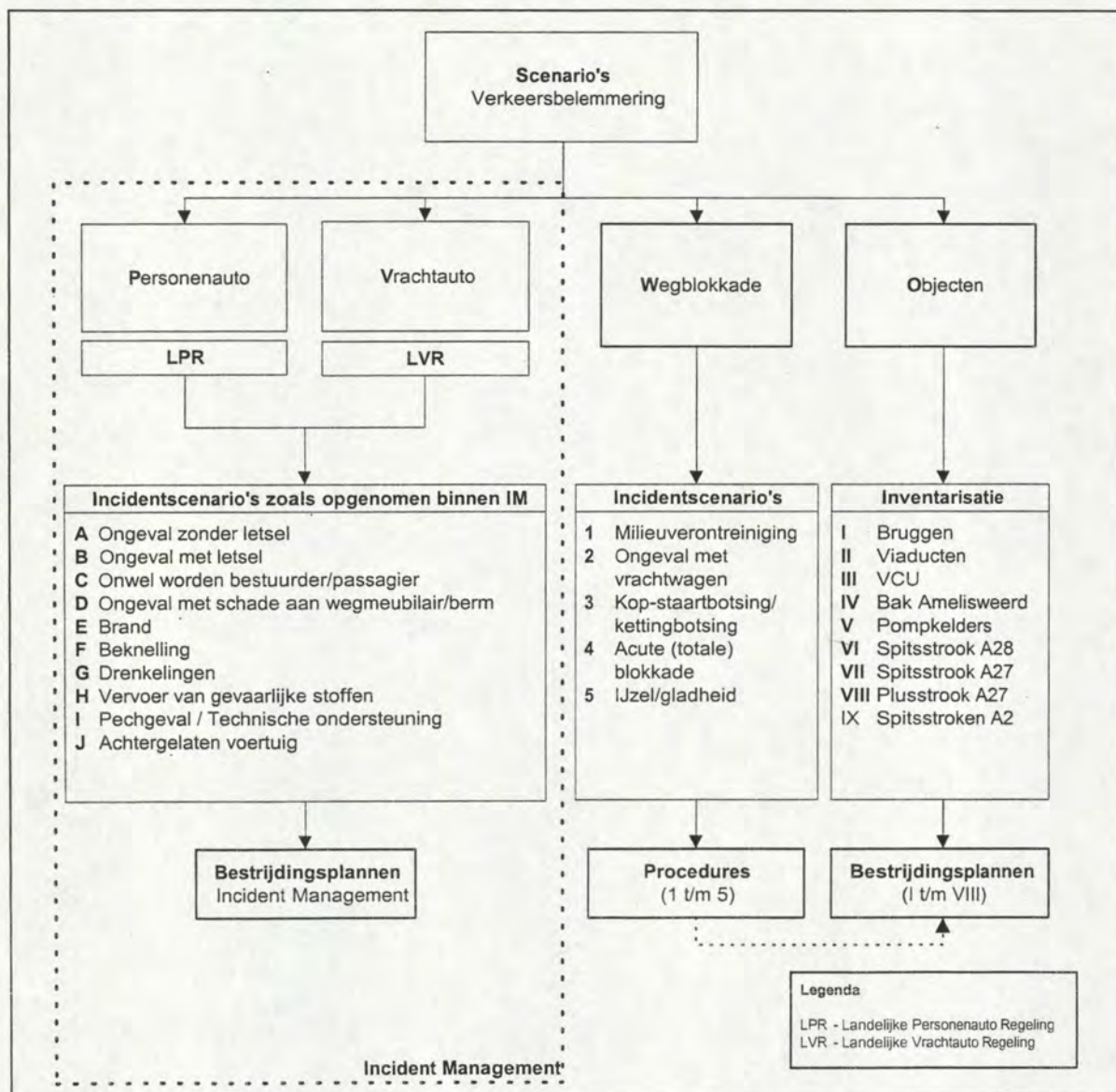




## 6. SCENARIO'S VERKEERSBELEMMERING

De diverse verkeersbelemmeringen zijn onder te verdelen in een drietal hoofdgroepen (zie fig. 6.1). 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 (bijlage 12) 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 6.1**  
 Indeling van de scenario's binnen het calamiteitenplan



## 6.1 Incidentscenario's

In deze paragraaf zijn de vijf scenario's globaal beschreven die onder de groep 'Wegblokkade' zijn ingedeeld (1 t/m 5). Op basis van deze beschrijvingen zijn in het Operationeel Deel 2 en in het Inspecteursboekje de procedures, uitvoerende taken en aandachtspunten aangegeven die bij dat specifieke incidentscenario horen.

Een beschrijving van de volgende scenario's is opgenomen in bijlage 6 en het inspecteursboekje:

1. Milieuverontreiniging
2. Ongeval met vrachtwagen
3. Kop staartbotsing / kettingbotsing
4. Acute (totale) blokkade
5. Gladheid / ijzel

## 6.2 Omleidingsroutes

De omleidingsroutes worden opgesteld en onderhouden door de beide dienstkringen. Indien zich een incident voordoet waardoor een rijbaan of weg voor langere tijd niet beschikbaar is voor het verkeer, kan snel een geschikte alternatieve route ingesteld worden. De omleidingsroutes zijn opgenomen in een apart document.











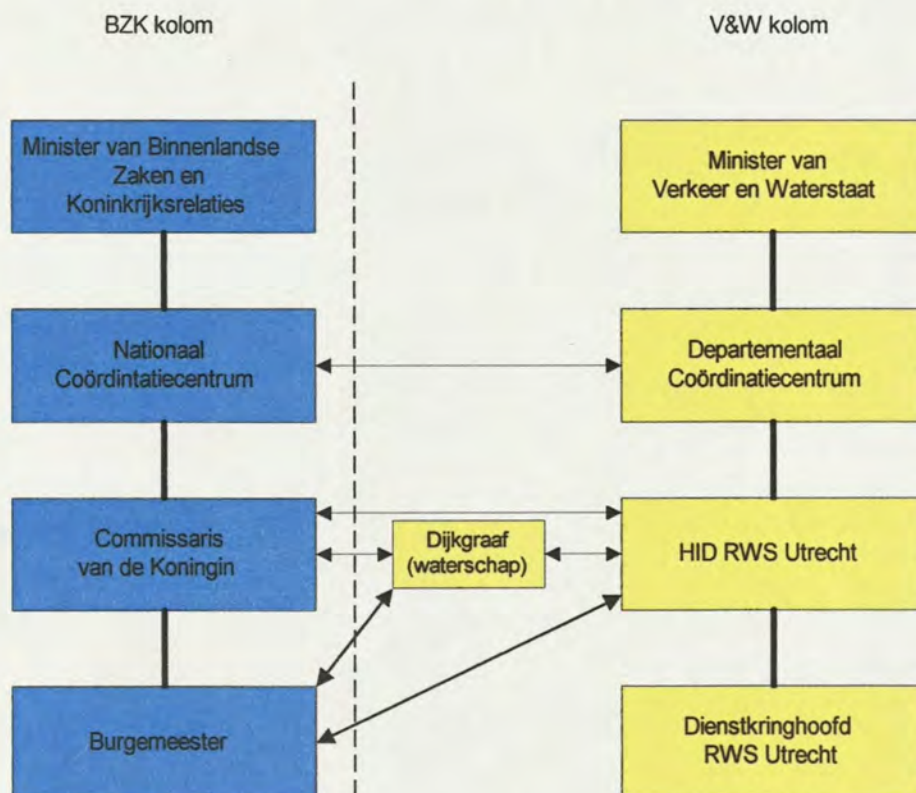
## 7. EXTERNE ORGANISATIES

In deze paragraaf wordt de relevante betrokkenheid tussen RWS Utrecht en externe organisatie kort toegelicht. Nadere informatie over de coördinatiearrangementen van de verschillende partners met betrekking tot de calamiteitenbestrijding is te vinden in Hoofdstuk 3.

In het kader van de Wet rampen en zware ongevallen kan de burgemeester een beroep doen op Rijkswaterstaat. Daarnaast kunnen incidenten en calamiteiten ook noodzaken tot samenwerking met overige instanties.

### 7.1 Relatie tussen BZK en V&W

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) is verantwoordelijk voor de (voorbereiding op) de rampenbestrijding in Nederland. De Wrzo is daarmee bepalend en beschrijft onder meer een grote taak en verantwoordelijkheid voor de regionaal georganiseerde hulpverleningsdiensten zoals de Brandweer, politie en GHOR en de gemeentelijke diensten. De burgemeester staat aan het hoofd en is eindverantwoordelijk. Provincies hebben overwegend een coördinerende taak. We spreken in dit geval gemakshalve over de **BZK-kolom, de algemene kolom** (zie ook hoofdstuk 5). Rijkswaterstaat valt onder de **functionele kolom** van Verkeer en Waterstaat en is bij rampen en zware ongevallen een van de partijen die kan worden geraadpleegd en/of een taak krijgt in de afhandeling. Bij overwegend waterstaatskundige incidenten en calamiteiten die weinig tot geen gevaar betekenen voor mens of omgeving, zal Rijkswaterstaat de leiding hebben. In figuur 7.1 wordt schematisch weergegeven op welke wijze de relaties liggen tussen de BZK-kolom en de V&W-kolom.



**Figuur 7.1**

De relatie tussen de BZK-kolom en de V&W-kolom in geval van crisis



## 7.2 De Provincie

De Commissaris van de Koningin (CdK) heeft, gelet op het gestelde in de Brandweerwet, de Politiewet en zijn ambtsinstructie, bevoegdheden met betrekking tot de bijstandsverlening en kan zo nodig optreden in geval er sprake is van gemeentegrensoverschrijdende calamiteiten. Zie voor een nadere omschrijving van de taken van de CdK paragraaf 3.2.1. De CdK kan zich doen bijstaan door een Provinciale Staf. De kern van deze staf wordt gevormd door medewerkers van de afdeling Kabinet en zal worden aangevuld met deskundigen al naar gelang de aard van het incident. De taak van de CdK blijft beperkt tot coördineren en het eventueel geven van aanwijzingen. De CdK wordt over incidenten geïnformeerd door de betrokken burgemeester, de waterstaatsdiensten en eventueel het NCC.

De organisatie en werkwijze van de staf in het Provinciaal coördinatiecentrum zijn uitgewerkt in het Provinciaal coördinatieplan.

## 7.3 De gemeente

De basis van de rampenbestrijding ligt, zowel bestuurlijk als uitvoerend, bij de gemeenten. De burgemeester heeft het opperbevel in geval van een ramp of een ernstige vrees voor het ontstaan daarvan. Hij laat zich bijstaan door een door hem samengestelde gemeentelijke rampenstaf. In de Gemeentelijke rampenstaf en het RCC/ROT/ROC kunnen, afhankelijk van de aard van het ongeval, vertegenwoordigers van RWS DON zitting hebben.

### De gemeentelijke rampenstaf:

De gemeentelijke rampenstaf voorziet de burgemeester van alle voor het beleid relevante informatie betreffende de ramp en zijn bestrijding, adviseert hem ten aanzien van het te voeren beleid en de te nemen beslissingen. De gemeentelijke rampenstaf bestaat uit een beleidsteam en een operationeel team, respectievelijk voorgezeten door de burgemeester en de operationeel leider. De burgemeester en zijn rampenstaf opereren vanuit het gemeentelijk Coördinatiecentrum (GCC).

### Het gemeentelijk beleidsteam (BT)

Het gemeentelijk beleidsteam bestaat naast de burgemeester uit de volgende leden of hun vervanger:

- De gemeentesecretaris;
- De commandant brandweer, operationeel leider (in principe degene die de leiding heeft over de brandweer);
- De teamchef van de politie;
- De regionaal geneeskundig functionaris (RGF);
- De gemeentelijke voorlichter;
- De ambtenaar rampenbestrijding;
- Op ad-hoc basis toe te voegen functionarissen (afhankelijk van de aard van de ramp).

Functionarissen van de Rijks- of Provinciale overheid die ter zake van onderdelen, in relatie tot de rampenbestrijding, een eigen wettelijke geregelde verantwoordelijkheid hebben (b.v. de hoofdofficier van Justitie) behoren niet tot het beleidsteam, doch verrichten hun taak in overleg met de burgemeester.

### Het operationeel team (OT/ROT/ROC)

De operationeel leider heeft tot taak de inzet van alle aan de rampenbestrijding deelnemende diensten en organisaties te coördineren. Om deze taak tot uitvoering te kunnen brengen is het operationeel team verdeeld in stafsecties:

- Brandweer;
- Politie;
- Geneeskundige aangelegenheden;
- Gemeentelijke organisatie (waaronder voorlichting);
- Logistiek;
- Informatie en communicatie.



Elke sectie kent een eigen sectiehoofd. Het overleg van de sectiehoofden, gericht op advisering van de burgemeester of de gecoördineerde uitvoering van diens bevelen, wordt voorgezeten door de operationeel leider.

#### **Coördinerend burgemeester**

Indien een ramp zo groot is dat het invloed of gevolgen heeft voor meerdere gemeenten dan treedt er een coördinerend burgemeester op. De coördinerend burgemeester is op basis van een convenant belast met de bestuurlijke coördinatie van de rampenbestrijding en wordt bijgestaan door een staf t.w. het Regionaal Beleidsteam (RBT) en het Regionaal Operationeel Team (ROT). In acute rampsituaties of bij een zwaar ongeval formuleert de coördinerend burgemeester samen met het RBT het beleid voor de rampbestrijding. Dat beleid koppelt hij zo snel mogelijk terug naar de betrokken burgemeesters. Deze coördinatie vindt plaats vanuit het RCC. De regionale functionarissen (regionaal commandant brandweer, regionaal kopschef en de regionaal geneeskundig functionaris) welke in het rampenplan genoemd zijn, zijn in geval van een RCC niet beschikbaar voor de gemeentelijke rampenstaf.

#### **Commando Rampterrein (CoRT)**

De commandant rampterrein vormt samen met de staf rampterrein het commando rampterrein. Het leidt alle acties in het rampterrein en is op of nabij dat terrein gevestigd in of nabij een Verbindings Commandowagen (VC).

- **Commandant rampterrein**  
De commandant rampterrein zal in het bijzonder zorg dragen voor de coördinatie tussen alle in het rampterrein optredende diensten en organisaties, zowel van de overheid als van particulieren. Zij die de leiding hebben over optredende diensten en organisaties blijven overigens verantwoordelijk voor de hun opgedragen taken en bepalen dan ook wie en wat concreet zal worden ingezet en op welke wijze die geschiedt. De commandant rampterrein wordt ondersteund door een staf rampterrein
- **Staf rampterrein**  
De staf rampterrein bestaat uit de bevel- of leidinggevende functionarissen van de op het rampterrein opererende diensten. Zij adviseert de commandant rampterrein en voert diens bevelen uit. De staf rampterrein is onderverdeeld in secties en werkt samen / onderhoudt contact met het operationeel team.

#### **Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) / CoPI (Commando Plaats Incident)**

Het CTPI is een samenwerking tussen de verschillende hoofden van dienst / bevelvoerders van de aanwezig diensten op de locatie van het incident. Het CTPI kenmerkt zich door de gelijkwaardigheid van de deelnemende organisaties, het coördineert alle acties van de actiecentra (voor RWS Utrecht het Bestrijdingsteam) en houdt contact met een eventueel ingesteld CoRT.

Een CoPi is vergelijkbaar met een CTPI echter hier is niet meer sprake van gelijkwaardigheid. Er is sprake van eenhoofdige leiding. Het CoPi staat onder leiding van een commandant brandweer of Hoofd officier van dienst (HOVD).



#### **7.4 De brandweer**

De taken van de brandweer bestaan volgens de Brandweerwet in elk geval uit de volgende werkzaamheden:

- a) Het voorkomen, beperken en bestrijden van brand; het beperken van brandgevaar; het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt;
- b) Het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand;
- c) Het beperken en bestrijden van (de gevolgen van) rampen.

Daarnaast heeft de brandweer de volgende taken:

- d) het geven van de operationele leiding over de calamiteiten-bestrijdingsorganisatie;
- e) het coördineren van de werkzaamheden van de diverse disciplines.

De gemeenteraad kan aan bovengenoemde wettelijk verplichte taken andere werkzaamheden toevoegen. De onder b) genoemde taak is een onderdeel van de z.g. technische hulpverlening waarmee de brandweer zich de afgelopen decennia in toenemende mate is gaan bezighouden. Deze vorm van hulpverlening wordt niet alleen geboden bij acuut gevaar, maar ook wanneer mensen of dieren in een niet-levensbedreigende maar wel onaangename situatie verkeren.

Elke gemeente heeft een gemeentelijke brandweer, behoudens als ingevolge van samenwerking met andere gemeenten hierover een regeling tot stand is gekomen. De taken van de gemeentelijke brandweer zijn hierboven omschreven.

Voor elke samenhangende groep van gemeenten is een openbaar lichaam ingesteld; de regionale brandweer. Het doel daarvan is:

- Het bewerkstelligen van een doelmatig georganiseerde en gecoördineerde uitvoering van de hierboven genoemde brandweertaken;
- Het bevorderen van een goede hulpverlening bij ongevallen en rampen.

Concreet betekent dit dat de regionale brandweer zorg draagt voor ondermeer de Regionale Brandweer Alarmcentrale (RAC), het aanschaffen en beheren van gemeenschappelijk materieel, het verlenen van bijstand aan de gemeentelijke brandweren en de voorbereiding van de coördinatie bij de rampenbestrijding. Binnen het beheergebied van RWS-Utrecht heeft men te maken met drie regionale brandweren (RAC's), te weten Utrecht, Eemland en Gooi- & Vechtstreek.

Met name tijdens het vrijkomen van gevaarlijke stoffen is het van belang door middel van metingen een indruk te verkrijgen van concentraties waaraan de bevolking en/of het milieu wordt (kan worden) blootgesteld. De verkregen meetresultaten zijn eveneens van groot belang bij beslissingen betreffende de te ondernemen acties door de verantwoordelijke diensten. Voor het meten van effecten op de bevolking is op basis van de Brandweerwet een "Regionale dienst Ongevallenbestrijding Gevaarlijke stoffen/ Waarschuwings- en Verkenningdienst" in het leven geroepen. Deze dienst maakt deel uit van de regionale brandweer.



## 7.5 De politie

In de Politiewet wordt de taak van de Politie als volgt omschreven:

*"De politie heeft tot taak, in ondergeschiktheid aan het bevoegd gezag en in overeenstemming met de bestaande rechtsregelen, te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die dat behoeven."*

Met ingang van 1 april 1994 bestaat de politie uit 25 regionale korpsen en een Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD). De regionale korpsen vallen beheersmatig onder verantwoordelijkheid van de regionale korpsbeheerder, het KLPD valt sinds februari 2000 (ook) onder het ministerie van BZK.

De politietaken worden zoveel mogelijk lokaal door de 25 regiokorpsen uitgevoerd. De Politie Regio Utrecht bestaat uit 11 districten (waarvan 4 in de stad Utrecht) en een 8-tal regionale diensten. De Regionale Verkeersdienst (RVD) zal, indien de Regiopolitie het ongeval afhandelt, het technisch onderzoek op zich nemen. Het Bureau Grootchalig Optreden (BGO) is betrokken bij calamiteiten en rampen en kan zorgen voor inzet van politiemensen en Mobile Eenheid (ME), na aanvraag door de districtschef. Tevens is bij de Regiopolitie continue een woordvoerder beschikbaar die namens het CTPI de voorlichting kan doen.

Het KLPD is een onderdeel van de politie waarin politietaken en verantwoordelijkheden zijn samengebracht die van bovenregionale, nationale en internationale aard zijn, dan wel ten dienste staan van de gehele Nederlandse politie. Het KLPD is opgebouwd uit 5 divisies. De divisie Mobiliteit waarin de landelijke verkeerstaken zijn ondergebracht, is in het kader van het calamiteitenplan het meest van belang. De Divisie Mobiliteit is belast met de volgende taken:

- Het uitvoeren van de politietaak op de snelwegen (Verkeerspolitie);
- Het uitvoeren van de politietaak op de doorgaande vaarwegen en grote wateroppervlakten en de Noordzee (Waterpolitie);
- De luchtvaart politietaak (Luchtvaartpolitie);
- De spoorwegpolitietaken (Spoorwegpolitie).

Het Landelijk Verkeers Bijstandsteam (LVBT), onderdeel van de divisie Mobiliteit, wordt bij grootschalige ongevallen ingeschakeld om de juiste toedracht ervan te achterhalen.

De divisie Ondersteuning ondersteunt de Regiokorpsen en de divisie Mobiliteit met expertise, materieel en mensen. Zo wordt het Rampen Identificatie Team (RIT) ingezet om slachtoffers van grootschalige calamiteiten te identificeren en de Politie Luchtvaartdienst (PLD) om overzichtsfoto's te maken.

## 7.6 De CPA

De Wet ambulancevervoer geeft regels voor het vervoer van zieken en slachtoffers door ambulances. Op grond van deze wet hebben gemeenten in het hele land centrale posten voor het ambulancevervoer (CPA) ingesteld, meestal door middel van een gemeenschappelijke regeling. De CPA's zijn belast met de coördinatie van het ambulancevervoer binnen een bepaald gebied. Vanuit deze CPA's krijgen de ambulancevervoerders opdracht om zieken en slachtoffers te vervoeren. De GGD/GHOR coördineert de geneeskundige hulpverlening bij rampen en ongevallen.

## 7.7 De Regionale Meldkamer (GMU)

De Regionale Meldkamer, ook genoemd Gemeenschappelijke Meldkamer Utrecht (GMU), is een regionaal samenwerkingsverband van politie, brandweer en ambulance in de regio's Utrecht en Eemland. Dit betekent dat alle meldingen voor noodhulp in de provincie Utrecht binnenkomen en worden gecoördineerd door de GMU. De primaire doelstelling van de GMU is het verbeteren van de coördinatie en afstemming tussen de drie hulpdiensten.



## 7.8 De waterschappen

Rijkswaterstaat is belast met de waterstaatszorg voor de Rijkswateren. De uitvoerende taken van de overige binnenwateren zijn door de provincies overgedragen aan waterschappen. De waterschappen die binnen de provincie Utrecht werkzaam zijn, zijn "De Stichtse Rijnlanden", "Amstel, Gooi en Vecht" en "Vallei en Eem".

Waterschappen zijn actief onder de benamingen (hoog-)heemraadschap, polderdistrict, waterschap en zuiveringschap. Een zuiveringschap is alleen belast met de zorg voor de waterkwaliteit. De overige instanties zijn belast met de zorg voor waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterkering en/of (vaar-)wegen, afhankelijk van welke functies een provincie een waterschap toekent. De provincie houdt het toezicht op de waterschappen. De eindverantwoordelijkheid voor een goede waterstaatszorg in het hele land ligt bij het Rijk, dat het 'oppertoezicht' uitoefent op de provincies.

Het Rijk (de minister van Verkeer en Waterstaat) heeft zelf de verantwoordelijkheid voor waterstaatszaken van nationaal belang: de Noord- en Waddenzee, de grote rivieren, kanalen, het water van de zee-armen en de Deltawerken. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft daarvoor een eigen uitvoerende dienst: Rijkswaterstaat.

Een waterschap vertoont sterke gelijkenissen met een gemeente: er is een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter (dijkgraaf). Het dagelijks bestuur heeft volgens de Waterschapswet de bevoegdheid om bij dringend of dreigend gevaar maatregelen te nemen die het nodig acht, bijvoorbeeld bij verontreiniging van het oppervlaktewater of bij dreigende overstromingen.

In het geval van lozingen geeft de Waterschapswet de mogelijkheid tot het opleggen van een dwangsom. Met name bij voortdurende of regelmatig terugkerende overtredingen kan het opleggen van een dwangsom effectiever zijn dan het toepassen van bestuursdwang.

Omdat waterschappen met dezelfde taken zijn belast als Rijkswaterstaat, weliswaar op de 'overige binnenwateren', is het zeer goed mogelijk dat beide overheden samenwerken bij de bestrijding van incidenten/calamiteiten. In dat geval is communicatie tussen beide partijen een vereiste voor een optimale calamiteitenbestrijding.

### Handhaving

Het Waterschap heeft de wettelijke taak (art. 24 Wet verontreiniging oppervlaktewateren) zorg te dragen voor de bestuursrechtelijke handhaving van de op grond van die wet verleende vergunningen en mededelingen. Ook kan het Waterschap handhavend optreden bij klachten over verontreiniging van het oppervlaktewater.

Handhaving vindt plaats om ervoor te zorgen dat de regels van de milieuwetgeving worden nageleefd. Door goede communicatie en het stimuleren van betrokkenen, door toezicht te houden en zonodig door het inzetten van bestuursrechtelijke, strafrechtelijke of civielrechtelijke middelen, tracht het Waterschap een bewust gedrag op het gebied van afvalwater te bewerkstelligen.

Het is dan ook van groot belang dat het Waterschap tijdig gealarmeerd wordt wanneer een ongeval met milieuverontreiniging heeft plaatsgevonden nabij een oppervlaktewater. Indien mogelijk zou men ook zo spoedig mogelijk willen weten om welke stoffen het gaat. Ook schijnbaar onschuldige stoffen als melk en graan kunnen aanzienlijke schade aanrichten aan het oppervlaktewater.

De meeste Waterschappen hebben de beschikking over een alarmnummer dat 24 uur per dag bereikbaar is. Deze telefoonnummers zijn in bijlage 3 (telefoonlijst) opgenomen.







## 8. VOORLICHTING

### 8.1 Inleiding

Bij een incident of een calamiteit van welke aard dan ook is er veel behoefte aan goede informatie. Niet alleen getroffen en nabestaanden hebben hier behoefte aan maar ook het plaatselijke, het regionale en het nationale publiek alsmede de eigen medewerkers, de media en de brancheverenigingen. Bij een ramp of een crisis ligt de rampenbestrijding in principe in de handen van de lagere overheden: de gemeente en de provincie (zie de hoofdstukken 3 en 7). Als gevolg hiervan coördineren deze overheden dan ook de voorlichting. RWS Utrecht ondersteunt hier dan in voor wat betreft calamiteiten op de droge infrastructuur, door het leveren van informatie, voorlichtingsmateriaal en expertise. Bij beheersbare incidenten zonder het risico van escalatie verzorgt RWS- Utrecht zelf de voorlichting.

De voorlichting in de bovenstaande gevallen wordt aangeduid als crisisvoorlichting. Deze voorlichting richt zich op verschillende doelgroepen:

- publieksvoorlichting: voorlichting aan onder andere getroffen en nabestaanden, plaatselijke en regionale bevolking en het Nederlandse publiek;
- persvoorlichting: voorlichting aan onder andere radio, tv en dagbladen (onderverdeeld in lokaal, regionaal, landelijk en internationaal);
- sectorvoorlichting: voorlichting aan onder andere weggebruikers;
- interne voorlichting: voorlichting aan eigen medewerkers en diensten binnen RWS Utrecht.

In dit hoofdstuk wordt met betrekking tot de crisisvoorlichting ingegaan op de taakstelling van de afdeling Communicatie (SXV) van RWS Utrecht, de relatie van de crisisvoorlichting van RWS Utrecht met andere overheden en de uitgangspunten van de crisisvoorlichting van RWS Utrecht. Het geeft het raamwerk aan waarbinnen crisisvoorlichting van RWS Utrecht plaatsvindt.

### 8.2 Crisisvoorlichting en afdeling Communicatie (SXV)

Bij een incident of calamiteit wordt routinecommunicatie vaak tot iets buitengewoons. Vaak is er sprake van een situatie die een sterke en doorgaans negatieve publieke uitstraling heeft waarbij ook de communicatiefunctie vanaf het allereerste begin onder hoge druk zal worden geplaatst. Hierdoor is improvisatie en pragmatisch optreden veelal noodzakelijk. Daarnaast is er meer dan normale behoefte aan goede en betrouwbare informatie.

In dit kader is crisiscommunicatie dan ook een communicatievorm die slagvaardig en methodisch inspeelt op de noodzakelijke communicatieve begeleiding bij zich plotseling voordoende incidenten en calamiteiten. Het is gericht op het veranderen van de negatieve effecten van die incidenten en calamiteiten, op de kennis, de houding en het gedrag van de doelgroepen en beoogt het voorkomen van herhaling. Vanuit de crisiscommunicatie moet zo snel mogelijk de gewenste normale communicatiesituatie kunnen worden hersteld. Crisiscommunicatie heeft dus altijd een tijdelijk karakter.

Al met al reden om crisisvoorlichting binnen de calamiteitenorganisatie een belangrijke rol te geven. Daarom hebben het hoofd en medewerkers van SXV een vaste plaats in het Operationeel Team en het Beleidsteam van RWS Utrecht. Beide teams zijn opgebouwd volgens het driehoek-principe: Beleid-Proces-Voorlichting. Volgens dit principe dient het team opgebouwd te zijn uit een component die het beleid inbrengt, een component die het proces bewaakt en een component die voortdurend informatie aandraagt en de crisisvoorlichting uitvoert. Door voor dit principe te kiezen is voorlichting een wezenlijk onderdeel van de crisisbesluitvorming geworden.

De taken van afdeling Communicatie bij incidenten en calamiteiten zijn als volgt te omschrijven:

- het adviseren en meebeslissen in het Operationeel Team en het Beleidsteam van RWS Utrecht;
- het informeren van het publiek, de pers en de "droge" sector door middel van berichten, persberichten, interviews, persconferenties et cetera;
- het coördineren van de interne en externe communicatie;
- het onderhouden en ondersteunen van contacten met externe partijen die ook voorlichting geven zoals gemeenten, provincie en DCC.



Crisisvoorlichting en daarmee SXV is een belangrijke schakel in de bestrijding van incidenten en calamiteiten en de effecten daarvan.

### 8.3 Relatie met de crisisvoorlichting door andere overheden

In crisissomstandigheden volgt de voorlichting de richtlijnen van de algemene rampbestrijding of crisisbeheersing. Dit betekent dat voorlichting in eerste instantie de verantwoordelijkheid is van het gemeentelijk bestuur op wiens grondgebied de calamiteit plaatsvindt. Zowel de provincies als de rijksoverheid hebben een ondersteunende (en eventueel coördinerende) rol met betrekking tot voorlichting. Deze ondersteunende rol houdt voor RWS Utrecht in dat zij informatie, voorlichtingsmateriaal of expertise levert aan de desbetreffende gemeente (of in onderhavig geval aan de provincie).

Wanneer er sprake is van een nationale calamiteit dan zal de coördinatie van de voorlichting steeds verder opwaarts naar het nationale niveau schuiven en uiteindelijk bij het Nationaal Voorlichtingscentrum (NVC) terecht komen. Voor RWS Utrecht betekent dit dat de Directie Communicatie (DCO) en het Departementale Coördinatie Centrum (DCC) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van informatie moet worden voorzien. DCC coördineert voor RWS de voorlichting en stemt dit af met de DCO en het NCC. RWS Utrecht heeft in dit geval wederom een ondersteunende rol.

In die gevallen binnen de grenzen van de verantwoordelijkheden van RWS Utrecht waarin calamiteiten beheersbaar zijn en er geen risico van escalatie is, verzorgt RWS Utrecht zelf de voorlichting. Wel dient in deze gevallen continu contact onderhouden te worden met alle betrokken (voorlichtings)diensten en informatieoverdracht en afstemming over en weer plaats te vinden. Indien opschaling plaatsvindt richting lokale overheid of wanneer binnen de RWS-kolom wordt opgeschaald door DCC, dan zal ook de coördinatie van de crisisvoorlichting daar komen te liggen.

### 8.4 Uitgangspunten crisisvoorlichting RWS Utrecht

Elk incident of calamiteit is uniek en zal dus om een specifieke crisisvoorlichting vragen. Desondanks zijn er voor RWS Utrecht een aantal uitgangspunten te benoemen waarbinnen de crisisvoorlichting plaats heeft.

#### Coördinatie door afdeling Communicatie (SXV)

SXV coördineert de voorlichting aan de media, door middel van perscommuniqués, persconferenties, de beantwoording van persvragen, overheidsmededelingen die via de regionale radio en tv worden uitgezonden, en optredens voor radio en tv. Ten behoeve van eenduidige persvoorlichting is het van belang dat alle perscontacten via SXV lopen. Dit betekent niet dat SXV per definitie optreedt als enig woordvoerder, wél dat de wijze van beantwoording steeds in overleg met en onder regie van SXV plaatsvindt. SXV beantwoordt de vragen telkens in overleg met de specialistische collega, en bij beleidsgevoelige aangelegenheden in overleg met de HID of de directeur van de hoofdafdeling Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (VI) of diens plaatsvervanger. Deze(-n) fiatteert (-teren) ook de perscommuniqués die vanwege RWS Utrecht uitgaan.

Indien noodzakelijk worden door SXV de media opgevangen in een ruimte waar zij opnamen kunnen maken, kunnen schrijven, telefoneren en mailen. Deze locatie is per definitie gescheiden van het Bestrijdingsteam Plaats Incident, het Operationeel Team en het Beleidsteam RWS Utrecht.

#### Actieve voorlichting

RWS Utrecht streeft naar een actieve benadering van media en het publiek. Een actieve benadering van de media heeft als voordeel dat RWS de informatiestroom kanaliseert en in eigen hand houdt. Dat is te verkiezen boven passieve (of reactieve) persvoorlichting, waarbij RWS vragen van de media beantwoordt en (zeker bij calamiteiten) onder een spervuur van vragen komt te liggen. Dat neemt niet weg, dat er óók bij een actieve voorlichting vragen worden gesteld.







### Afstemming met externe persvoorlichters

In die situatie waar meerdere persvoorlichters actief zijn, is het van belang om de externe berichtgeving op elkaar af te stemmen. Bij de instelling van een regionaal, provinciaal of nationaal coördinatiecentrum ligt daar de eerste verantwoordelijkheid voor de voorlichting. Ingeval een calamiteit verstrekende gevolgen en bestuurlijke implicaties kan hebben, overlegt de voorlichter van RWS Utrecht met de Directie Communicatie (DCO) en het DCC van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Zie hoofdstuk 3).

### Interviews

Buiten de persvoorlichter kunnen er nog meer medewerkers van RWS Utrecht worden betrokken bij de voorlichting. Dit zijn het dienstkringhoofd of hoofd VI, de voorzitter van het Operationeel Team en de voorzitter van het Beleidsteam RWS Utrecht. Wel wordt hierbij een onderscheid gemaakt in het type informatie wat wel en niet extern kan worden gecommuniceerd (zie tabel 8.1). Ten aanzien van gevraagde info die niet door de woordvoerder wordt verstrekt (b.v. juridische/beleidsmatige zaken), wordt doorverwezen naar SXV. Hier zorgt men voor de juiste contactpersoon binnen RWS. SXV is verantwoordelijk voor de in- en externe communicatie. SXV geeft advies over het te volgen traject in de communicatie.

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

Opschaling	Woordvoerder	Adviseur(s)	Wat wel	Wat niet
GRIP 0 en 1	Dkr. Hoofd/ Hoofd TB	CPO-R, SXV	'Feitelijke' informatie <sup>1</sup>	Juridische aspecten en beleidsmatige zaken
GRIP 2	Voorzitter OT	CPO-R, OT, SXV	'Feitelijke' informatie	Juridische aspecten en beleidsmatige zaken
GRIP 3*	Voorzitter BT / Persvoorlichter	CPO-R, BT, SXV, Voorzitter OT	100% zekere informatie	-
Ramp of Zwaar ongeval	Burgemeester	Voorzitter BT	-	-

\* Let op: bij GRIP kan er sprake zijn van een ramp of zwaar ongeval in de zin van de wet Rampen of zwaar ongeval. Als dit zo is dan is de burgemeester woordvoerder en zal de voorzitter BT hem hierin eventueel adviseren.

**Tabel 8.1**  
Schema persvoorlichting

### Geen voorlichting op Plaats Incident

Op Plaats Incident wordt geen voorlichting gegeven aan de media; zij worden, indien mogelijk en in nauw overleg met SXV, ter plekke wel begeleid om foto's en opnamen te kunnen maken, zonder dat dit de rampbestrijding hindert. Voor voorlichting dient de pers doorverwezen te worden naar SXV en, indien ingericht, naar het perscentrum.

### Strategie

Ondanks alle bovenstaande uitgangspunten zal er per calamiteit een strategie voor de voorlichting moeten worden bepaald door SXV. Hierbij zal een helder onderscheid moeten worden gemaakt naar de verschillende doelgroepen en zal de wijze en de inhoud van de crisisvoorlichting moeten aansluiten op de kenmerken van de desbetreffende calamiteit. Stappen die moeten worden doorlopen om te komen tot de juiste strategie zijn:

- het vaststellen van een inhoudelijke strategie;
- het inrichten en organiseren van een voorlichtingsorganisatie;
- het identificeren van coördinatieafspraken of -bepalingen omtrent voorlichting;
- het opstellen van een concreet voorlichtingsplan
- het kiezen van de regio voor de voorlichting;
- het kiezen van de doelgroepen;

<sup>1</sup> Feitelijke informatie is informatie welke direct betrekking heeft op de gebeurtenis zoals, wat er gebeurd is en op welke wijze, tijdstippen, (aantal) betrokkenen (geen namen), betrokken instanties bij de bestrijding, werkwijze afhandeling, genomen (doorstroom)maatregelen, vastgestelde schade aan de vaarweg in technische zin (niet financieel).



- het analyseren van de informatie die bij de doelgroepen bekend is en de behoefte aan informatie;
- het kiezen van de informatiekkanalen;
- het voortdurend controleren van de informatiebehoeften bij de doelgroepen en daarbuiten (onder andere door het instellen van een mediawatch).







## 9. FACILITEITEN

### 9.1 Inleiding

Gedurende een incident of calamiteit zijn er op meerdere locaties verschillende mensen aanwezig die afhankelijk zijn van informatie voor een adequate advisering of besluitvorming. Deze informatie moet tijdig op de juiste plekken aankomen en van voldoende kwaliteit (volledig en juist) zijn. Voor een adequate bestrijding van een incident of calamiteit is goede communicatie essentieel. Het communicatieproces bestaat ruwweg uit het bericht (de boodschap) en de middelen die daarvoor kunnen worden gebruikt. In dit hoofdstuk worden de relevante beschikbare communicatiemiddelen binnen RWS Utrecht beschreven (paragraaf 9.1). Tevens wordt in dit hoofdstuk dieper ingegaan op de calamiteitenruimte (paragraaf 9.3).

### 9.2 Communicatiemiddelen

Voor een adequate calamiteitenorganisatie is een goede communicatie essentieel. Hiervoor zijn de volgende communicatiemiddelen binnen de directie beschikbaar:

<u>Communicatiemiddelen</u>	T e l	N N	F a x	B u z	G S M
<b>Locatie</b>					
Verkeerscentrale Utrecht (VCU)	✓	✓	✓		
Dienstkring Utrecht (VIU)	✓	✓	✓		
Rayon Houten	✓		✓		
Rayon Utrecht	✓		✓		
Dienstkring Huis ter Heide (VIH)	✓	✓	✓		
Rayon Baarn	✓		✓		
Rayon Huis ter Heide	✓		✓		
Directie Utrecht (IJsselzicht)	✓	✓	✓		
Werktuigkundige en Electrotechnische Dienst (WED)	✓	✓	✓		
Traffic Information Centre (TIC)	✓	✓	✓		
Bindingsman/CPO-R via VCU bereikbaar	✓			✓	✓
Operationeel Team via dienstkring (VIU of VIH)	✓				✓
Calamiteiten Coördinator via Directie Utrecht	✓				✓
Beleidsteam Nieuwegein via Dienstkring Utrecht	✓				✓

**Tabel 9.1**

Communicatiemiddelen per locatie

(tel = telefoon, NN = nationaal noodnet, buz = buzzer, GSM = mobiele telefoon)

#### Bereikbaarheid Bindingsman (CPO-R)

Per rayon is er 24 uur per dag iemand bereikbaar; de bindingsman. Deze persoon is in geval van een ongeval (voor de VCU) te bereiken via de vaste telefoonverbinding (van het rayon of thuis), en/of via een mobiel telefoonnummer. Als de bindingsman naar de ongevalslocatie gaat, is hij bereikbaar via de mobiele telefoon.

#### Rol VCU in communicatie vanaf/naar de ongevalslocatie

De alarmering van externe (overheids)instanties als politie, brandweer, waterschap en gemeente vanaf de locatie door de CPO-R of het Bestrijdingsteam verloopt via de VCU. Extra personeel en materieel van het rayon/dienstkring en de inzet van RWS-aannemers kan vanaf de ongevalslocatie zonder tussenkomst van de VCU aangevraagd worden, mits de VCU hiervan op de hoogte wordt gehouden. De VCU wordt ook op de hoogte gehouden van het opschalingsniveau (incident, calamiteit en groter dan calamiteit/ramp). Vragen over de stand van zaken op de ongevalslocatie etc. vanuit RWS-Utrecht verlopen via de VCU; deze worden dus niet rechtstreeks aan de CPO-R/het Bestrijdingsteam gesteld.

#### Overige systemen

Overige systemen die binnen de rayons gebruikt worden, zijn Mobiele telefoons (GSM). In principe zijn alle inspecteurs in bezit van een mobiele telefoon.

<b>Rijkswaterstaat Directie Utrecht</b>	<b>Calamiteitenplan Deel 1, versie 3.0</b>	
Revisie: 0 (mei 2003)	Hoofdstuk 9	Pagina 1 van 2



In bijlage 1 van Deel 2 zijn alle nummers van bovengenoemde communicatiemiddelen opgenomen die binnen de vier rayons van RWS-Utrecht gebruikt worden. Tijdens een calamiteit verloopt de communicatie met de rayonmedewerkers (bindingsman/ CPO-R) voor personen die niet bij de operationele afhandeling betrokken zijn (niet-rayon- of dienstkringmedewerkers) via de VCU.

#### Nationaal Noodnet

Naast het reguliere telefoonnet zijn het hoofdkantoor van de directie Utrecht alsmede de Verkeerscentrale en de dienstkringen aangesloten op het Nationaal Noodnet. Dit noodnet is een separaat communicatienetwerk naast het openbare telecommunicatienetwerk. Het biedt de gebruikers maximale continuïteit van berichtenuitwisseling tijdens bijzondere omstandigheden. Het Nationaal Noodnet staat continue ter beschikking van de aangesloten instanties en is daardoor beschikbaar wanneer bijzondere omstandigheden dit vereisen, ongeacht het moment waarop deze zich voordoen.

Bij normale omstandigheden is het Nationaal Noodnet (NN) een gesloten netwerk. De aangeslotenen kunnen elkaar uitsluitend bereiken middels een 5-cijferig nummer. Deze nummers staan vermeld in de jaarlijks uitgegeven "Telefoongids Nationaal Noodnet".

Tijdens buitengewone omstandigheden komen de koppelingen met het openbare telefoon-, het semafoon- en het autotelefoonnet, alsmede noodnetten in naburige landen ter beschikking. De noodnet-nummers van alle instanties die relevant zijn voor de calamiteitenbestrijding van RWS-Utrecht, zijn weergegeven in de telefoonlijst (bijlage 3).

### 9.3 Calamiteitenruimte

In principe kan elke ruimte volstaan om incidenten of calamiteiten af te handelen, mits de noodzakelijke middelen eenvoudig beschikbaar zijn en de medewerkers zich zoveel mogelijk ongestoord aan hun taak kunnen wijden.

Het **Beleidsteam RWS Utrecht** komt bijeen op een nader door de voorzitter of plaatsvervanger aan te wijzen locatie. Voor de directie van RWS Utrecht zijn vergaderruimte beschikbaar (directiekantoor Zoomstede) voor het afhandelen van een incident of calamiteit. Daarnaast beschikt **Verkeerscentrale Utrecht** over diverse vergaderruimten die in geval van een bijzondere gebeurtenis het Beleidsteam zal huisvesten en waar telefoons zijn, kaarten hangen en overige benodigd materiaal beschikbaar zijn.

Het **Operationeel Team** komt bijeen in het kantoor van de dienstkring zelf. De dienstkringen zijn zelf verantwoordelijk voor het beschikbaar hebben van voldoende middelen en materialen en het zo nodig inrichten van een (vergader-)ruimte.

Er is een inventarisatielijst aanwezig van de noodzakelijke aanwezige middelen. De Coördinator Crisismanagement (CCM) wijst per ruimte een verantwoordelijk functionaris aan die zorgt draagt voor het continueren van het uitvoeren van de inventarisatie, de periodieke controle van de beschikbaarheid en het gebruik.







## 10. NAZORG

### 10.1 Algemeen

Met nazorg wordt hier bedoeld alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor het herstel naar de normale situatie zoals deze bestond voor het incident. Niet alleen is de nazorg van toepassing voor herstel in materiële zin zoals het opruimen van de gevolgen en de schadeafwikkeling. Tevens wordt hier bedoeld de psychische nazorg van de medewerkers van RWS Utrecht die betrokken zijn bij het incident. De wijze waarop de nazorg wordt uitgevoerd in materiële zin zal worden vastgelegd in de desbetreffende scenario's en bestrijdingsplannen. In dit hoofdstuk wordt in algemene zin ingegaan op de nazorg.

### 10.2 Evaluatie

Van alle ernstige incidenten en calamiteiten wordt door RWS Utrecht een evaluatierapport opgesteld. Nadere richtlijnen hieromtrent zijn gegeven in hoofdstuk 11, kwaliteitsborging. De CCM coördineert het opstellen van evaluatie. Indien er sprake is geweest van een zwaar ongeval of ramp zal de gemeente(n) waar het incident heeft plaatsgevonden een evaluatie van de hulpverlening en alles wat daar mee samenhangt, moeten opstellen. De betrokken gemeente(n) zal in een dergelijk geval ook RWS Utrecht vragen om deel te nemen aan de evaluatie.

### 10.3 Kosten

Handelend optreden tijdens en na een calamiteit of incident brengt kosten met zich mee voor de instantie die de calamiteit of het incident bestrijdt. Hier gaat het bijvoorbeeld om kosten die verband houden met arbeidsloon, reinigingskosten, bergingskosten, herstellkosten, kosten van gebruikt materiaal. De confrontatie met hoge kosten kan ertoe leiden dat hulpverlenende instanties huiverig zijn om tot actie over te gaan. In principe zijn de kosten van de bestrijding en de nazorg verhaalbaar op de veroorzaker/vervuiler. Om schadeverhaal mogelijk te maken, is het goed tijdens de bestrijding van de calamiteit of het incident informatie te verzamelen zodat achteraf de veroorzaker/vervuiler geen reden heeft de schadeclaim aan te vechten. Echter omdat de calamiteiten en incidenten in openbare ruimte plaatsvinden, is de dader niet altijd te achterhalen.

### 10.4 Traumabestrijding

Tijdens calamiteiten en rampen kunnen medewerkers van RWS Utrecht te maken krijgen met schokkende gebeurtenissen. Als gevolg van deze abnormale en stressvolle gebeurtenissen kunnen stressreacties ontstaan bij de getroffen medewerkers. Deze stressreacties kunnen op hun beurt weer langdurige negatieve gevolgen hebben voor deze medewerkers (en indirect hun familie en hun werkomgeving). Om het proces van verwerken van een schokkende gebeurtenis te bevorderen en te ondersteunen, wordt er binnen RWS Utrecht waarde gehecht aan een adequate traumazorg en traumapreventie. Hiervoor is een interne procedure afgesproken.

#### Nazorg Rijkswaterstaat medewerkers

Een calamiteit met één of meerdere (zwaar) gewonde(n) of dodelijke slachtoffer(s) kan een schokkende ervaring zijn voor medewerkers van Rijkswaterstaat die op de ongevallocatie aanwezig zijn geweest. Het is dan ook belangrijk dat direct na de afhandeling van zo'n calamiteit, de medewerkers bij elkaar komen om de calamiteit te evalueren. De evaluatie van de calamiteit kan eventueel in samenwerking met andere hulpverleningsdiensten die op de ongevallocatie aanwezig waren. De voorzitter OT dient de evaluatie te organiseren of contact op te nemen met de andere hulpverleningsorganisaties om gezamenlijk te evalueren.

Mochten de medewerkers daar zelf behoefte aan hebben is het mogelijk om binnen Rijkswaterstaat, directie Utrecht professionele hulp te krijgen bij de verwerking van een schokkende ervaring. De contactpersoon hiervoor is het dienstkringhoofd.

Een belangrijk uitgangspunt en misschien wel het belangrijkste bij psychosociale hulp ná calamiteiten is, dat het normale mensen in een abnormale situatie betreft.

Rijkswaterstaat Directie Utrecht	Calamiteitenplan Deel 1, versie 3.0
Revisie: 0 (mei 2003)	Hoofdstuk 10
	Pagina 1 van 2



Kenmerken van psychosociale zorg zijn onder meer:

- de hulp wordt aangeboden aan slachtoffers, verwanten en hulpverleners;
- de hulp bestaat uit het stimuleren van de verwerking van schokkende ervaringen;
- de hulp die in principe met medewerking van reguliere instellingen wordt geboden, is van beperkte duur;
- betrokkenen met grote verwerkingsproblemen worden na de vastgestelde periode doorverwezen naar reguliere instellingen (zoals RIAGG's) voor verdere hulp.

#### Rol Politie en GGD/GHOR's

Tenzij andere afspraken hierover zijn gemaakt voor bijzondere situaties, heeft de politie ook tot taak de nabestaanden op de hoogte te stellen. Daarna dienen anderen de begeleiding voor zover nodig over te nemen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door dominees, pastores en huisartsen.

Bij de psychosociale hulpverlening ná calamiteiten zullen de GGD/GHOR's, evenals bij de geneeskundige hulp bij calamiteiten een centrale rol vervullen in hun gebieden. Zij zullen ondermeer aangeven hoe deze hulp in hun gebied georganiseerd zal worden en welke instellingen daaraan zullen meewerken. Als de psychosociale nazorg om centrale coördinatie of ondersteuning vraagt, zal deze worden verzorgd door het verantwoordelijke ministerie (Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur).



Foto 10.1

Ongeval op de oude Lekbrug (Oefening Lekbrug 2001)







## 11 KWALITEITSBORGING

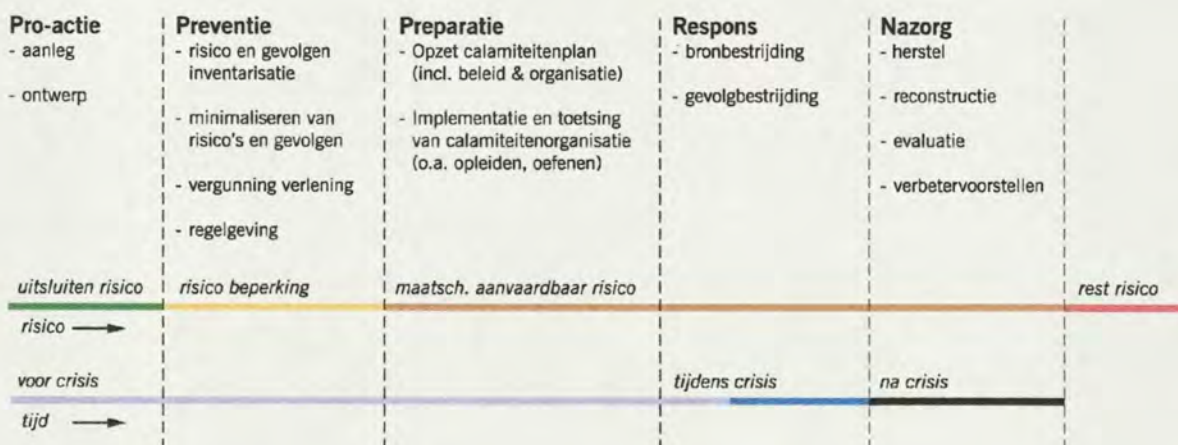
In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze RWS Utrecht haar crisismanagement en haar calamiteitenorganisatie waarborgt. In paragraaf 11.1 wordt de algemene opzet en benadering van de kwaliteitsborging geschetst. In de hierop volgende paragrafen wordt verder ingegaan op verschillende borgingsactiviteiten in de verschillende fasen van de veiligheidsketen. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteitsborging ligt bij de coördinator crisismanagement. Bij het bespreken van de activiteiten in de preparatie-fase (11.2) wordt nader ingegaan op opleiding en training, oefening en audits en het jaarplan crisisbeheer. In de responsfase staat de procesbewaking centraal (11.3). In paragraaf 11.4 wordt de nazorgfase besproken waarbij aandacht wordt besteed aan evaluaties en de jaarrapportage.

### 11.1 Algemene opzet en benadering kwaliteitsborging

RWS Utrecht is een beheerdirectie die naast de aanlegtaak met name toegerust is om het normale beheer en onderhoud uit te voeren. Deze taken worden vervuld binnen de staande organisatie. Voor het beheer onder buitengewone (crisis)omstandigheden moet de staande organisatie worden omgezet in een crisisorganisatie/ calamiteitenorganisatie (Zie voor een uitgebreide beschrijving van de calamiteitenorganisatie hoofdstuk 5). Dit in tegenstelling tot de hulpverleningsdiensten. Deze crisisorganisatie van RWS Utrecht is slechts enkele momenten per jaar actief. Dit illustreert tegelijkertijd de kwetsbaarheid van een dergelijke organisatie. Het is daarom van belang om een adequaat kwaliteitssysteem te hanteren waarmee een zekere garantie geboden kan worden op een goede procesgang. Het bestuurlijke en operationele afbreukrisico is groot.

Om de procesgang goed in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de veiligheidsketen van BZK en de daarbij te hanteren parameters. De keten bestaat uit vijf fasen/modules te weten, pro-actie, preventie, preparatie, respons en nazorg. In hoofdstuk 3 is deze keten besproken, in de onderstaande figuur is dit schematisch weergegeven.

### Vijf fasen/modules crisismanagement



**Figuur 11.1 Vijf fasen/modules crisismanagement**

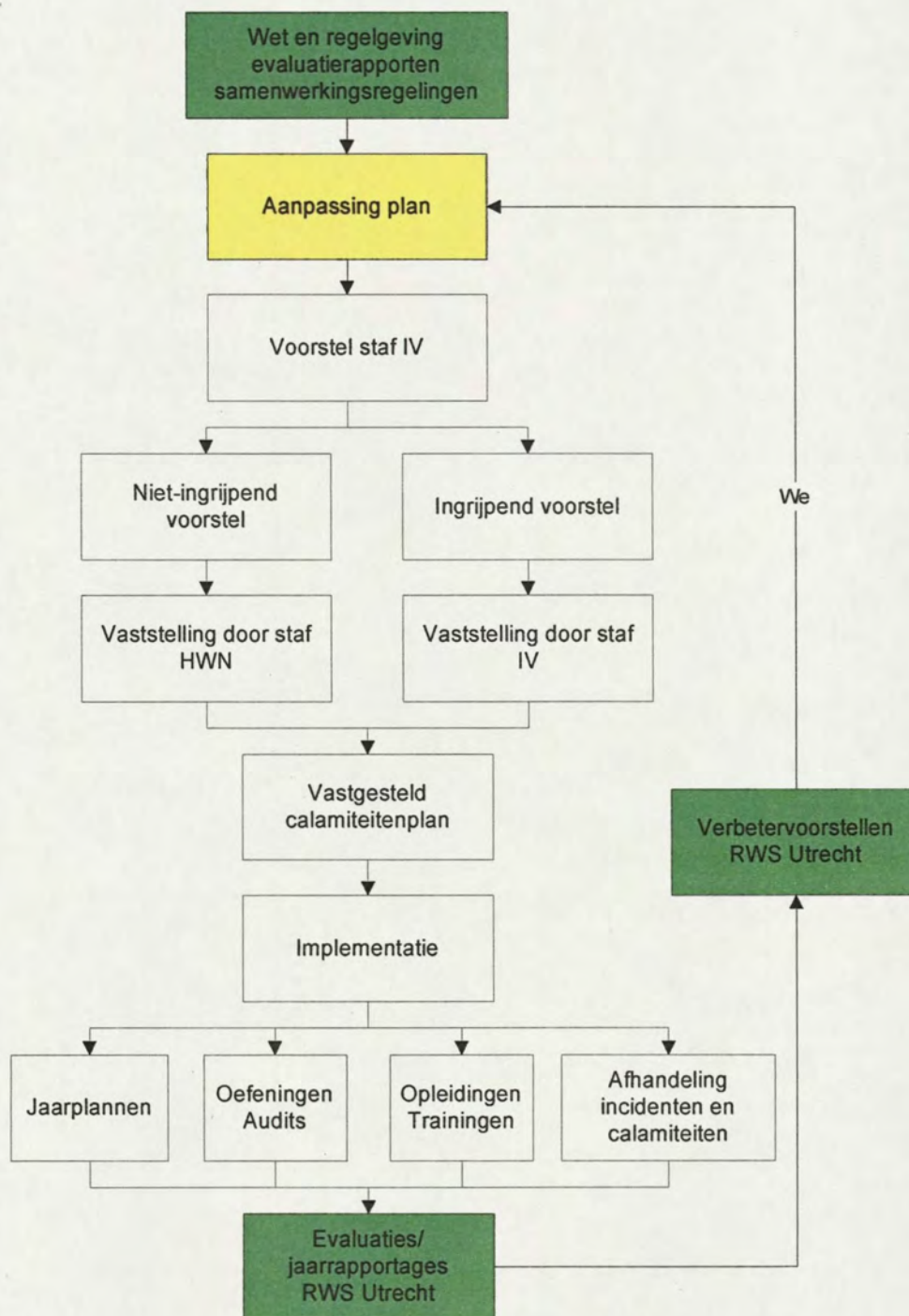
Belangrijk voor de borging van de kwaliteit van crisisbeheersing van RWS Utrecht zijn het opzetten van een calamiteitenplan en het implementeren daarvan in de preparatiefase, de bron- en effectbestrijding in de responsfase en de evaluatie en het doen van verbetervoorstellen in de nazorgfase. Het calamiteitenplan geeft onder andere het beleid, de organisatie en de communicatie van de crisisbeheersing weer. De implementatie bestaat onder andere uit het opleiden, het trainen en het oefenen van personeel en het houden van audits. In de responsfase wordt daadwerkelijk gewerkt aan de bron- en effectbestrijding waarbij doeltreffendheid en de tekortkomingen van het calamiteitenplan daadwerkelijk naar voren komen. In de nazorgfase worden lessen uit het afhandelen



van incidenten en calamiteiten, oefeningen en audits getrokken en voorstellen voor verbetering van het calamiteitenplan (en dus het beleid, de communicatie en de organisatie) opgesteld.

De Coördinator Crisismanagement is verantwoordelijk voor de uitvoering van de kwaliteitsborging.

In het onderstaande figuur is het kwaliteitsborgingproces schematisch weergegeven.



**Figuur 11.2 Proces kwaliteitsborging Crisisbeheer**



## 11.2 Preparatie: opleiding en training, oefening en audits, jaarplan crisisbeheer

Elke medewerker die binnen RWS Utrecht een taak heeft of kan krijgen binnen de crisisorganisatie, dient over voldoende kennis, kunde en over de juiste gedragsvaardigheden te beschikken. Hier zijn interne richtlijnen voor.

### *Opleiding en training*

RWS Utrecht is van mening dat (nieuwe) medewerkers in de crisisorganisatie voor hun taak moeten worden opgeleid. Jaarlijks zal er daarom een opleidingsplan worden opgesteld en vastgesteld door de CCM op basis van de benodigde kennis, kunde en gedragsvaardigheden voor de betreffende functionarissen. In het opleidingsplan zal een voorstel worden opgenomen waarin (interne) eisen worden gekoppeld aan de verschillende functies. De basis-, aanvullende- en specifieke modules voor de Opleiding voor Crisisbeheersing en Rampbestrijding (OPR), ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, zijn in het opleidingsplan opgenomen. Een consortium van opleidingsinstituten, waaronder de Bestuursacademie Nederland en het COT instituut voor veiligheids- en crisismanagement onder leiding van het NIBRA verzorgt de OCR-opleidingen. Per persoon en per functie wordt gekeken of aanvullende opleidingen noodzakelijk zijn.

### *Calamiteitenoefeningen*

Oefeningen zijn een wezenlijk onderdeel van de preparatiefase. Tijdens oefeningen kunnen scenario's beoefend worden en kan ervaring worden opgedaan met het werken met andere disciplines. Jaarlijks wordt binnen RWS Utrecht een jaarplan opgesteld waarin onder andere de geplande oefeningen voor de crisisorganisatie zijn opgenomen. Het oefenen van de afstemming van bestrijdingsacties binnen Rijkswaterstaat, gemeente en andere overheden en bestrijdingsorganisaties (politie, brandweer etc.) op strategisch, tactisch en operationeel niveau is essentieel voor een goedwerkende calamiteitenorganisatie. De oefeningen die opgenomen zijn in het jaarplan variëren in omvang en soort. De oefeningen worden altijd geëvalueerd, de resultaten worden (zodanig) gebruikt om aanpassingsvoorstellen te doen voor het calamiteitenplan en de crisisorganisatie.

### *Audits*

Jaarlijks zullen bij de betrokken medewerkers bij de crisisorganisatie audits gehouden worden door of in opdracht van de Coördinator Crisismanagement (CCM). Tijdens een (telefonische) audit wordt gekeken naar bereikbaarheid van de functionaris, het binnen handbereik hebben van het calamiteitenplan (en eventueel het bestrijdingsplan), de actualiteit van die plannen en de vaardigheid van de functionaris met de verschillende plannen. Hiermee wordt getracht te waarborgen dat de medewerkers in de crisisorganisatie bereikbaar zijn en op de juiste wijze handelen in geval van een incident of calamiteit.

### *Jaarplan crisisbeheer*

Jaarlijks zal door de CCM een jaarplan crisisbeheer worden opgesteld waarin per fase/module van het crisismanagement wordt aangegeven wat de ontwikkelrichtingen (waar wil RWS Utrecht iets aan doen) en de doelstellingen (wat wil RWS Utrecht precies bereiken) voor het komend jaar zullen zijn. Beleid en strategie, oefeningen, opleidingen, convenanten, middelen en materieel, evaluaties en verbetervoorstellen, informatisering en communicatiemiddelen zijn daarbij vaste onderdelen van het jaarplan. Tevens wordt een opsomming gegeven van de benodigde capaciteit en de kosten en de dekking hiervan. Het jaarplan zal na bespreking in de begeleidingsgroep crisisorganisatie vastgesteld worden in de staf VI.

## 11.3 Respons: procesbewaking

Zowel het Operationeel Team (OT) als het Beleidsteam RWS Utrecht is opgebouwd volgens het driehoek-principe: Beleid-Proces-Voorlichting. Volgens dit principe dient het team opgebouwd te zijn uit een component die het beleid inbrengt, een component die het proces bewaakt en een component die voortdurend informatie aandraagt en de crisisvoorlichting uitvoert. In de teams zal de voorzitter vaak de rol van procesbewaker op zich nemen. Tijdens de responsfase is er een belangrijke rol weggelegd voor de CCM. Hij heeft geen inhoudelijke rol, maar bewaakt het proces in zijn geheel. Hij kijkt wat er goed gaat, wat er mis gaat en adviseert de voorzitters van het OT en BT RWS Utrecht in de responsfase. In die hoedanigheid heeft hij ook toegang tot het OT en BT RWS Utrecht. Zijn waarnemingen gebruikt hij voor de evaluatie en de daaropvolgende verbetervoorstellen.

Rijkswaterstaat Directie Utrecht		Calamiteitenplan Deel 1, versie 3.0	
Revisie: 0 (mei 2003)	Hoofdstuk 11		Pagina 3 van 4



#### 11.4 Nazorg: evaluaties en jaarrapportage

##### *Algemeen*

Door de werking van de calamiteitenbestrijding te evalueren, kan van eventuele fouten worden geleerd en kunnen de calamiteitenplannen en bestrijdingsplannen worden verbeterd. De evaluatierapporten worden, in verband met de beleidsmatige / planmatige aspecten, opgesteld door de relevante Rijkswaterstaat afdeling. De CCM coördineert dit proces. Indien nodig worden op basis van de evaluatierapporten verbetervoorstellen voor het calamiteitenplan en de bestrijdingsplannen gedaan. Daarnaast kan het ook zo zijn dat uitkomsten van een evaluatie invloed kunnen hebben op de proactiefase en de preventiefase. Mocht dit het geval zijn, dan zal de CCM actie ondernemen om dit verder binnen RWS Utrecht en de V&W kolom uitgewerkt te krijgen.

##### *Evaluatie van ernstige incidenten en calamiteiten*

Van alle ernstige incidenten en calamiteiten wordt een evaluatierapport opgesteld. Na het optreden van een ernstig incident of een calamiteit wordt binnen 2 weken een eerste schriftelijke globale evaluatie opgemaakt. Bij de evaluatie wordt in ieder geval aandacht geschonken aan:

- de omstandigheden als gevolg waarvan de calamiteit kon optreden;
- eventuele slachtoffers;
- de ontstane economische schade (voor zover te achterhalen);
- de gekozen oplossing;
- de noodzakelijke vervolg-werkzaamheden;
- de verstrekte en nog te verstrekken informatie;
- de samenwerking met derden (gemeente, water- hoogheemraadschap, politie, brandweer, aannemers, etc.);
- de direct noodzakelijke aanpassingen aan het calamiteiten(bestrijdings-)plan, verbetervoorstellen;
- de eerste financiële gevolgen van de calamiteit;
- de te verwachten vervolgschade;
- de noodzakelijke nazorg.

De begeleidingsgroep crisisorganisatie zal, indien noodzakelijk, een voorstel opstellen voor het aanpassen van het calamiteitenplan.

##### *Evaluaties van oefeningen*

Van de oefeningen waaraan RWS Utrecht deelneemt zal een evaluatie worden opgemaakt. Dit zal op een gelijke wijze plaatsvinden als de evaluatie van ernstige incidenten en calamiteiten.

##### *Jaarrapportage crisisbeheer*

Jaarlijks zal door de CCM een jaarrapportage crisisbeheer worden opgesteld waarin per fase/module van het crisismanagement wordt aangegeven wat er dat jaar heeft plaatsgevonden. Beleid en strategie, oefeningen, opleidingen, convenanten, middelen en materieel, evaluaties en verbetervoorstellen, informatisering en communicatiemiddelen zijn daarbij vaste onderdelen van de jaarrapportage. De jaarrapportage wordt vastgesteld worden in de staf VI.

##### *Mutaties en vaststelling calamiteitenplan*

Het calamiteitenplan wordt vastgesteld door de staf VI. Het calamiteitenplan wordt tenminste eenmaal per jaar of zoveel vaker als noodzakelijk blijkt, geactualiseerd als gevolg van evaluaties, verbetervoorstellen, nieuwe wet- en regelgeving, onderzoeksrapporten et cetera. Ingrijpende wijzigingen van het calamiteitenplan of de bestrijdingsplannen worden voorgelegd aan het hoofd VI. Kleine wijzigingen of mutaties van het calamiteitenplan worden voorgelegd aan de CCM. In beide gevallen stelt de CCM het voorstel op. De mutaties worden verzameld door de CCM.







**BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST**

**A**

Actiecentrum	De plaats van waaruit een dienst of organisatie de eigen bijdrage aan de rampbestrijding regelt.
Alarmeren	Het geven van een attentiesignaal dat, al of niet via hetzelfde medium, dient te worden gevolgd door een oproep (eenheden/diensten) of een waarschuwing (o.a. het publiek).

**B**

Beleidscentrum	De plaats waar het <i>beleidsteam</i> functioneert.
Beleidsteam (BT)	De HID (of diens vervanger) is voorzitter van het Beleidsteam van RWS-Utrecht. Zie hoofdstuk 5 voor de samenstelling van het BT van RWS-Utrecht.
Berichtencentrum	Het centrum dat belast is met de verwerking van alle inkomende en uitgaande berichten.
Besmetting	De neerslag en/of absorptie van radioactief materiaal, biologische of chemische (strijd)middelen of andere (industriële) chemische producten op en door gebouwen, terrein, materieel, voedingsmiddelen en personen.
Bestrijdingsplan	Het samenstel van maatregelen dat voorbereid is voor het geval zich een incident en/of calamiteit voordoet die naar plaats, aard en gevolgen voorzienbaar is (met 'plaats' wordt niet slechts één gebied bedoeld, maar ook een object/kunstwerk of een traject (spoorweg, weg)).
Bestrijdingsteam (BsT)	Een uitvoerend team van RWS-medewerkers en eventueel RWS-aannemers dat onder leiding van de Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat (CPO-R) een gecoördineerde uitvoering van de (herstel) werkzaamheden bewerkstelligt.
Bevoegd gezag	Al naar gelang de van toepassing zijnde wettelijke bepaling is dit de burgemeester, de voorzitter van de regionale brandweer, de Commissaris der Koningin of de Minister van Binnenlandse Zaken.
Bijstand	Aanvullend potentieel van buiten de eigen dienst, aangevraagd door het bevoegd gezag.
Bindingsman	De persoon die als eerste RWS-medewerker (door de VCU) op de hoogte zal worden gesteld van het incident of de calamiteit. Deze persoon neemt meestal de functie van CPO-R op zich.

**C**

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.
------------	---







Commandant Rampterrein	De commandant die onder het opperbevel van de burgemeester leiding geeft aan de eenheden in het rampterrein.
Commando Rampterrein	De <i>commandant rampterrein</i> met zijn operationele staf.
Coördinatie Centrum	De plaats waar de (coördinerende) burgemeester en zijn rampenstaf, inclusief de operationeel leider zijn ondergebracht (gemeentelijk, intergemeentelijk dan wel regionaal in te richten).
Commando Team Plaats Incident (CoPI)	Een CoPi is vergelijkbaar met een CTPI echter hier is niet meer sprake van gelijkwaardigheid. Er is sprake van eenhoofdige leiding. Het CoPI staat onder leiding van een commandant brandweer of Hoofd officier van dienst (HOVD).
Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat (CPO-R)	De medewerker van Rijkswaterstaat die (als eerste) op de incidentlocatie aanwezig is (meestal de bindingsman) en zich met de feitelijke afhandeling bezig houdt. Hij stuurt het Bestrijdingsteam aan en neemt zitting in een eventueel samengesteld CTPI om daarin de belangen van Rijkswaterstaat te vertegenwoordigen.
Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI)	Een team (opererend op de ongevalslocatie) waarin de leidinggevendenden van de hulpverleningsorganisaties gezamenlijk overleggen en beslissingen nemen op basis van gelijkwaardigheid. Het CTPI bestaat tenminste uit vertegenwoordigers van politie en Rijkswaterstaat. Afhankelijk van het ongeval ook uit brandweer, CPA en RVI.
Commando Rampen Terrein (CoRT)	De commandant rampterrein vormt samen met de staf rampterrein het commando rampterrein. Het leidt alle acties in het rampterrein en is op of nabij dat terrein gevestigd in of nabij een Verbindings Commandowagen (VC).
Commandant rampenterrein	De commandant rampterrein zal in het bijzonder zorg dragen voor de coördinatie tussen alle in het rampterrein optredende diensten en organisaties, zowel van de overheid als van particulieren. Zij die de leiding hebben over optredende diensten en organisaties blijven overigens verantwoordelijk voor de hun opgedragen taken en bepalen dan ook wie en wat concreet zal worden ingezet en op welke wijze die geschiedt. De commandant rampterrein wordt ondersteund door een staf rampterrein

## **E**

Evacuatie	Een door de overheid gelaste verplaatsing van groepen personen in Nederland met daaronder begrepen: vervoer(-sbegeleiding), opnemng, verzorging en terugkeer van deze groepen, de voorbereiding daarvan en de nazorg.
-----------	---



**G**

Gemeentelijk Beleidsteam  
(GBT)

In het gemeentelijk beleidsteam zitten vertegenwoordigers van de operationele diensten. Tezamen vormen zij de gemeentelijke rampenstaf (GRS). De GRS zit in het Gemeentelijk Coördinatiecentrum (GCC). Zij zijn de intermediair tussen het Regionaal Operationeel Team (ROT), ook wel RCC/ROC genaamd en de burgemeester.

Gemeentelijke Rampenstaf

Het door de burgemeester samengestelde orgaan (Beleids- en Operationeel Team) dat hem bij het voeren van het opperbevel over de rampbestrijding bijstaat.

Geneeskundige  
hulpverleningsketen

De keten van samenhangende en georganiseerde reddings-, medische en paramedische handelingen, vanaf het opsporen van de gewonden tot het moment dat verdere behandeling in een ziekenhuis niet meer nodig is.

Gewondennest

Een eerste verzamelpunt van gewonde slachtoffers in het rampterrein.

GRIP

Wijze van indelen van een incident of calamiteit om ernst en opschalingsniveau aan te duiden. Deze is gebaseerd op de GRIP zoals deze binnen de regio Utrecht geldt.

**H**

Hulpverleningsgebied

Dat deel van het rampterrein waarop de hulpverlening zich concentreert omdat daar sprake is van waarneembare of te verwachten schade aan de gezondheid van grote aantallen personen of aan grote materiële belangen.

**I**

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.

Incidentele files

Files die ontstaan door o.a. wegwerkzaamheden en ongevallen.

Inzetvak

Het aangewezen gedeelte van het rampterrein, waarin een daarvoor bestemde rampbestrijdingseenheid zijn opdracht uitvoert.

**K**

Klasse I t/m V-goederen

Logistieke indeling van soorten goederen:

- I levensmiddelen
- II uitrusting, gebruiksmiddelen
- III benzine, olie en smeermiddelen (BOS)
- IV uitrusting in tijdelijke bruikleen
- V genees- en verbandmiddelen, blusmiddelen







**L**

Logistiek

1. De verwerving, opslag, het beheer en onderhoud en de uitgifte van klasse I, II, III, IV en V-goederen.
2. Alle voorbereidingen en handelingen die nodig zijn om het potentieel voor de bestrijding van ongevallen en rampen zo doeltreffend mogelijk in te zetten en te bevoorraden.

**M**

Melding

Een binnenkomende mededeling (kennisgeving) over een gebeurtenis, meestal in de vorm van een klacht of noodsignaal.

**N**

Nationaal Coördinatie Centrum (NCC)

Instantie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) waar de coördinatie van de rampenafhandeling op Rijksniveau plaatsvindt. Wordt ook wel LCC (Landelijk Coördinatie Centrum) genoemd.

**O**

Ondersteuning

Het geheel van secretariële, logistieke en verbindingstechnische voorzieningen dat ten doel heeft een staf of een beleidsteam te laten functioneren.

Ontruiming

Het voor korte duur verlaten van de verblijfplaats op een advies van parate diensten. Brandweer en politie kunnen direct tot een dergelijk advies overgaan indien daarvoor, binnen aan te geven grenzen, een mandaat is verstrekt. Een voorwaarde daarbij kan zijn dat zij de ontruiming zelf in goede banen kunnen leiden (vergelijk: evacuatie).

Operationeel centrum

Een locatie waar onder leiding van de *operationeel leider* de uitvoeringscoördinerende functie van een gemeentelijke rampenstaf wordt uitgeoefend.

Operationeel leider

De functionaris in de gemeentelijke rampenstaf die door het bevoegd gezag is aangewezen om de operationele leiding uit te oefenen. Hij adviseert de burgemeester in het Beleidsteam over operationele aangelegenheden. Beleidsbeslissingen vertaalt hij binnen het Operationeel Team in operationele opdrachten en hij coördineert de uitvoering daarvan. Binnen RWS-Utrecht is deze taak weggelegd voor de voorzitter van het Operationeel Team; het dienstkringhoofd of diens vervanger.

Operationeel Team (OT)

Bij RWS Utrecht is het dienstkringhoofd (of diens vervanger) de voorzitter van het Operationeel Team. Zie hoofdstuk 5 voor de samenstelling van het OT van RWS-Utrecht.

Operationele leiding

De bevoegdheid tot het in opdracht van de burgemeester geven van bindende aanwijzingen aan commandanten/hoofden van de aan de rampbestrijding samenwerkende zelfstandige diensten, zonder daarbij te treden in de bevoegdheden van de commandanten/hoofden van de diensten aangaande de wijze van uitvoeren van de taken.



Opperbevel	Opperbevel duidt op twee samenhangende noties: enerzijds de politieke en bestuurlijke verantwoordelijkheid, anderzijds de zeggenschap over ieder die aan de (ramp)bestrijding deelneemt, zulks in het bijzonder met het oog op een goede coördinatie.
Opschaling	Het proces om een volgend niveau in de calamiteitenorganisatie te activeren. Afhankelijk van de ernst van de situatie worden er meer onderdelen en functionarissen van de calamiteitenorganisatie gemobiliseerd
Opvangcentrum	De plaats waar niet-gewonde en (behandelde) lichtgewonden worden ondergebracht in afwachting van de mogelijkheid tot terugkeer naar de eigen woongelegenheid of onderbrenging elders.

**P**

Provinciaal Coördinatiecentrum	De plaats waar de Commissaris van de Koningin en zijn <i>provinciale rampenstaf</i> zijn gezeteld.
Provinciale Rampenstaf	Het door de Commissaris van de Koningin samengestelde orgaan (Beleids- en Operationeel Team) dat hem bijstaat bij zijn coördinerende en bijstand regelende taak in de rampenbestrijding.

**R**

Ramp of zwaar ongeval	Een ramp of zwaar ongeval is een gebeurtenis, waardoor een ernstige verstoring van de openbare 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 disciplines vereist is om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.
Rampbestrijdingsplan	Het samenstel van maatregelen dat voorbereid is voor het geval zich een ramp voordoet die naar plaats, aard en gevolgen voorzienbaar is (met "plaats" wordt niet slechts één gebied bedoeld, maar ook een object of een traject (spoorweg, weg)).
Rampenbestrijding	Het geheel van overheidsmaatregelen ter bescherming van de bevolking en gericht op de beperking of verzachting van de gevolgen van grote ongevallen en rampen.
Rampenplan	Een organisatieplan waarin in algemene zin is aangegeven hoe in geval van een ramp of een dreigende ramp gehandeld dient te worden ten einde tot een doelmatig bestrijden van de ramp en de gevolgen daarvan te komen.
Rampgebied	Deel van het Nederlands grondgebied waarvoor buitengewone omstandigheden in de zin van de Rampenwet zijn afgekondigd.
Rampterrein	Het door de opperbevelhebber aangewezen gedeelte van een gemeente waarbinnen bijzondere regimes gelden ten aanzien van de handhaving en het herstel van openbare veiligheid en openbare orde.



**Regionaal Operationeel Team  
(Reg. OT)**

Het Reg. OT is het regionaal coördinatiecentrum van de operationele diensten op regionaal niveau. Het ROT bereidt beleidsbesluiten voor en adviseert de GRS/GBT. Het ROT geeft uitvoering aan het operationeel leiderschap. Zij zorgt voor afstemming en coördinatie van van gemeentelijke processen. Zij coördineert de informatievoorziening vanuit het effectgebied. Het team zorgt ook voor multidisciplinaire afstemming en coördinatie binnen het effectgebied. Het ROT heeft zitting in het Regionaal Operationeel Centrum (ROC). Vaak wordt ook de term Regionaal Coördinatie Centrum (ROC) genoemd. Bij GRIP 2 komt de kernbezetting van het Reg. OT bijeen. Bij GRIP 3 wordt het Reg. OT volledig bezet.

**Regionale rampenstaf (RRS)**

De regionale rampenstaf wordt voorgezeten door de coördinerend burgemeester. De RRS wordt opgericht bij gemeentegrens overschrijdende rampen of zware ongevallen. Zij zorgen voor de bestuurlijke coördinatie en bepalen het beleid.

**S**

**Staf rampterrein**

De staf rampterrein bestaat uit de bevel- of leidinggevende functionarissen van de op het rampterrein opererende diensten. Zij adviseert de commandant rampterrein en voert diens bevelen uit. De staf rampterrein is onderverdeeld in secties en werkt samen / onderhoudt contact met het operationeel team.

**T**

**Triage**

Het classificeren van gewonden naar de ernst van de opgelopen letsels. Deze classificatie resulteert in een aantal urgentieklassen voor behandeling.

**U**

**Urgentieklasse**

De medische behandelurgentie van bepaalde gewonden. Resultaat van triage. De classificatie geschiedt aan de hand van de toestand van de Ademhaling (A), het Bewustzijn (B) en de Circulatie (C). De urgentieklassen zijn:

1. Urgentieklassen 1 (A, B, C-instabiele slachtoffers).  
Gewonden wier leven onmiddellijk wordt bedreigd door een obstructie van de ademwegen en/of door stoornissen van de ademhaling en/of circulatie.
2. Urgentieklasse 2 (A, B, C-stabiele slachtoffers te behandelen binnen 6 uur).  
Gewonden wier leven na enkele uren wordt bedreigd door een obstructie van de ademwegen, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie of die gevaar lopen op ernstige infecties of invaliditeit, wanneer zij niet binnen 6 uur na oplopen van het letsel behandeld worden.
3. Urgentieklasse 3 (A, B, C-stabiele slachtoffers).  
Gewonden die niet bedreigd worden door een ademwegenobstructie, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie, ernstige infectie of invaliditeit.  
Daarnaast bestaat een urgentieklasse 4. Deze kan in principe alleen onder oorlogsomstandigheden worden gehanteerd.
4. Urgentieklasse 4 (A, B, C-instabiele slachtoffers).  
Gewonden, waarbij onder de gegeven omstandigheden de ademweg niet kan worden vrijgemaakt en vrijgehouden, de ademhaling niet kan worden veiliggesteld, bloedingen niet tot staan kunnen worden gebracht en shock niet toereikend kan worden bestreden.



**V**

Veiligheidszone	Een gebied rond het rampterrein dat de politie in staat stelt het rampterrein af te zetten / af te schermen.
Versterking	Aanvullend potentieel uit eigen dienst.
Verzamelplaats gewonden	Een plaats waar gewonden bijeengebracht worden, waardoor georganiseerde hulpverleners een voortgezette triage plaatsvindt ten behoeve van het bepalen van de behandel- en vervoersurgentie, levensreddende en stabiliserende behandelingen worden verricht en waar zij gereed gemaakt worden voor verder vervoer naar een ziekenhuis.

**W**

Waarschuwen	Betrokkenen informeren over een gevaar en het daarbij geven van een gedragsadvies.
-------------	--

**Z**

Ziekenautostation	Een plaats waar de aan het gewondenvervoer deelnemende ziekenauto's zich melden om een rij-opdracht te ontvangen.
-------------------	---







**BIJLAGE 2: LIJST VAN AFKORTINGEN**

**A**

AID Automatische Incident Detectie (vanuit het verkeerssignaleringssysteem)

ANWB Algemene Nederlandse Wielrijders Bond

**B**

BsT Bestrijdingsteam

BT Beleidsteam

BZK Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

**C**

CCM Coördinator crisismanagement

CdK Commissaris der Koningin

CMI Centraal Meldpunt Incidenten

CMV Centraal Meldpunt Vrachtautoberging

CORT Commando Rampterrein

CPA Centrale Post Ambulancevervoer

CPO-R Coördinator Plaats Ongeval Rijkswaterstaat

CPS Centrale Post Scheepvaartdienst

CTPI CoördinatieTeam Plaats Incident

**D**

DG Directoraat Generaal

DCC V&W Departementaal Coördinatie Centrum ministerie V&W

DKR-ARK Dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal

DRIP Dynamisch Route Informatie Paneel

DWW Dienst Weg- en Waterbouwkunde (Rijkswaterstaat)

**E**

EOD Explosieven Opruimings Dienst (Ministerie van Defensie)

EVO Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport







**G**

GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GCC	Gemeentelijk Coördinatie Centrum
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
GG & GD	Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheidsdienst
GMU	Gemeenschappelijke Meldkamer Utrecht
GRIP	Gecoördineerde Regionale IncidentenbestrijdingsProcedure
GRS	Gemeentelijke rampenstaf

**I**

IM	Incident Management
IMIS	Infotouch Meldkamer Informatie Systeem
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat

**K**

KLPD	Korps Landelijke Politie Diensten
KNV	Koninklijk Nederlands Vervoer
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

**L**

LPR	Landelijke Personenauto Regeling
LVR	Landelijke Vrachtauto Regeling

**M**

ME	Mobiele Eenheid
----	-----------------

**N**

NCC	Nationaal CoördinatieCentrum (Ministerie van BZK)
NN	Nationaal Noodnet
NS	Nederlandse Spoorwegen

**O**

OT	Operationeel Team
OvD	Officier van Dienst







**P**

PCC      Provinciaal Coördinatie Centrum  
PLD      Politie Luchtvaart Dienst

**R**

RAC      Regionale Alarm Centrale  
RCC      Regionaal Coördinatie Centrum  
Reg. OT   Regionaal Operationeel Team  
RIT      Rampen Identificatie Team  
RIVM      Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne  
RIZA      Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en  
            Afvalwaterbehandeling (Rijkswaterstaat)  
RLD      Rijksluchtvaartdienst  
ROC      Regionaal Operationeel Centrum  
ROGS      Regionaal Officier Gevaarlijke Stoffen (Regionale brandweer)  
RVI      Rijksverkeersinspectie  
RVMC      Regionale Verkeersmanagementcentrale  
RWS      Rijkswaterstaat

**S**

SGBO      Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden  
Sigma      Snel Inzetbare Groep ter Medische Assistentie (onderdeel van CPA)  
STI      Stichting Transport Incidenten

**T**

TDI      Toerit Doseer Installatie  
TIC      Traffic Information Centre  
TLN      Transport en Logistiek Nederland



**V**

VBS	Vereniging van Bergingsspecialisten
VCU	Verkeerscentrale Utrecht
VHD	Verzekeraars Hulpdienst
VIH	Dienstkring Huis ter Heijde
VIU	Dienstkring Utrecht
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**W**

WBR	Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken
WED	Werktuigkundige- en Electrotechnische Dienst
WGHR	Wet Geneeskundige Hulpverlening bij Rampen
WRZO	Wet Rampen en Zware Ongevallen
WVC	Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur
WVD	Waarschuwings- en Verkenningdienst (Regionale brandweer)
WVO	Wet Verontreiniging Oppervlaktewater



**BIJLAGE 3: LIJST VAN TELEFOON- EN FAXNUMMERS**

**Algemeen alarmnummer: 112**

**Politie telefoonnummer: 0900-8844 (Geen speed, wel politie)**

**Wegbeheerders**

Rijkswaterstaat Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Directie Utrecht	030-6009500	030-6052060		34649
<b>Regionale Verkeerscentrale Utrecht (RVC)</b>	<b>030-2806666</b>	030-2806677	<b>030-2806666</b>	<del>34382</del> <b>34382/34612</b>
Dienstkring Utrecht	030-2913100	030-2960070	Via RVC	34752/ 34382
Rayon Utrecht	030-2913150	030-2913156	Via RVC	
Rayon Houten	030-6374271	030-6353184	Via RVC	34429
Dienstkring Huis ter Heide	030-6984511	030-6923008	Via RVC	
Rayon Huis ter Heide	030-6920944	030-6931869	Via RVC	34151
Rayon Baarn	035-5417695	035-5416147	Via RVC	
WED (AND)	030-6015811	030-6015800	Via RVC	34707
Dienstkring A'dam-Rijnkanaal	030-6008260	030-6008299	Via CPS	34385
Centrale Post Scheepvaartdienst (CPS)	<b>0343-595111</b>	0343-575154	<b>0343-595111</b>	34530
Calamiteitenruimte nat Beatrixsluis	030-6006305		030-6006305	
Aangrenzende Directies RWS	☎	Fax	☎	Noodnet
Directie Zuid-Holland	010-4026200	010-4047927		18449
Centrale Beneluxtunnel	<b>010-2950989</b>	010-4169138	<b>010-2950989</b>	18300
Dkr. Zuid-Hollandse Waarden (A27)	0183-624244	0183-624949		18302
Dienstkring Haaglanden (A12)	071-5797979	071-5321817		17390
Directie Noord-Holland	023-5301301	023-5301302		25167
Verkeerscentrale De Wijde Blik	<b>0255-565700</b>	0255-565701	<b>0255-565700</b>	25240/ 25226
Dienstkring Amsterdam (A1/A2)	020-5646566	020-5646500	Via centrale	29472
Directie IJsselmeergebied	0320-299111	0320-234300		34019
Centrale Meldpost IJsselmeergebied	<b>0320-261111</b>	0320-260379	<b>0320-261111</b>	34474
Dienstkr. Lelystad-Randmeren (A27)	0320-297478	0320-297473		
Directie Oost Nederland	026-3688911	026-3634897		83191-83193
Alarm- en Berichtencentrum ON	<b>026-3640650</b>	026-3620322	<b>026-3640650</b>	83191-83193
Verkeerscentrale Noord- en Oost-Nederland	026-4822149	026-4822139	026-4822149	83447
DAS Planken Wambuis (A12)	026-4837411	026-4821897	0344-619672	83314
DAS Apeldoorn (A1/A28)	055-3018100	055-3018115	0344-619672	52161
DAS Nijmegen (A2)	024-3454522	024-3449956	0344-619672	83300
Resterend RWS	☎	Fax	☎	Noodnet
<b>Vet = Alarmnummer (24 u/d)</b>				
DCC-V&W	<b>0800-3228369</b>	070-3518060	<b>0800-3228369</b>	17322
Directie Communicatie (DCO)				
- Piketdienst DCO	070-3517060	070-3516868	070-3517060	
Verkeers Centrum Nederland (VMC-nl)	030-2807400	030-2807474	<b>030-2807490</b>	34751
Traffic Information Centre (TIC-nl)	030-2807300	030-2807373	030-2807300	34719
Dienst Weg- en Waterbouwk. (DWW)	015-2518518	015-2518555		17357
RIZA (Rijksinstituut Zoetwater etc.)	0320-298411	0320-249218		34387
RIZA Berichtencentrum	0320-298888	0320-298580	0320-298888/ 0320-261111	34657







**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

Provincie	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Utrecht	030-2589111	030-2522564	030-2589111	34008-99
- Meldpunt Milieuklachten	0800-0225510	030-2583842	0800-0225510	
- Commissaris van de Koningin	030-2582328		Zie chef Kabinet	34008-4006
- Chef Kabinet	030-2582325		030 6032641	34008-4001
	06-51811729		06-51811729	
	06-53299048		06-21206470	
- Plv. chef Kabinet	030-2582312		06-21206470	34008-4002
- Secretariaat	030-2582448	030-2582320		34008-4005
	030-2582491			
- PCC Verbindingscentrum Utrecht	06-53836827	030-2582560	06-53836827	34008-4050/ 34144
Zuid-Holland (A2/A27)	070-4416611	070-4417819	070-4416611	17011/ 17800
- Milieutelefoon	070-4416111		070-4416111	
- PCC Zuid-Holland				17011-2222
Noord-Holland (A27)	023-5143143	023-5144040	023-5319305	25002-9
- Milieutelefoon	023-5143941		023-5143941	
- PCC Noord-Holland	023-5122200		023-5122200	25002-9
Flevoland	0320-265565	0320-265400		34012-220
- Milieutelefoon	026-3599999	026-3599998		
Gelderland	026-3599111	026-3599480		83008
- PCC Gelderland	026-3599490		026-3599490	83008-111
- Milieutelefoon (MKIC)	0320-565400			

Gemeente (met Rijksweg) Gemeentehuis		Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren <sup>1</sup>	Noodnet
		☎	Fax		
Abcoude	(A2)	0294-280280	0294-284701		29163
Amerongen	(A12)	0343-469600	0343-457458		34293
Amersfoort	(A1/A28)	033-4695111	033-4695454		34829
Baarn	(A1/A27)	035-5481611	035-5481794		34270
Blaricum [NH]	(A27)	035-5399500	035-5317605		34264
Breukelen	(A2)	0346-260900	0346-261010		34292
Bunnik	(A12/A27)	030-6594848	030-6570385		34302
De Bilt	(A28)	030-2289411	030-2289457		34298
De Ronde Venen	(A2)	0297-291616	0297-284281		29165
Doorn	(A12)	0343-473100	0343-415760		34297
Driebergen-Rijsenburg	(A12)	0343-525911	0343-514104		34296
Eemnes	(A1/A27)	035-5390611	035-5390615		34271
Hilversum [NH]	(A27)	035-6292111	035-6292129		34268
Houten	(A27)	030-6392611	030-6392899	06-53930023	34304
Laren [NH]	(A27)	035-5399696	035-5399670		34262
Leersum	(A12)	0343-459200	0343-453454		34307
Leusden	(A28)	033-4961611	033-4961500		34306
Maarn	(A12)	0343-449200	0343-441944		34309
Maarssen	(A2)	0346-594211	0346-594270		34310
Nieuwegein	(A2/A27)	030-6071911	030-6051048		34822
Renswoude	(A12)	0318-578150	0318-578150		83207
Soest	(A28)	035-6093411	035-6093689		34390
Utrecht	(A2/A12/A27/A28)	030-2861000	030-2861224		34318/ 34805
Veenendaal	(A12)	0318-538911	0318-510414		83205
Vianen [ZH]	(A2/A27)	0347-369911	0347-374688		34260
Woerden	(A12)	0348-428911	0348-424108		34314
Woudenberg	(A12)	033-2869100	033-2869191		34316
Zeist	(A28)	030-6987911	030-6914944		34317

<sup>1</sup> Buiten kantooruren wordt de gemeente (calamiteiten-ambtenaar/burgemeester) gewaarschuwd via de politie of brandweer.



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

Aangrenzende gemeenten			Tijdens kantooruren		☎ Buiten kantooruren <sup>1</sup>	Noodnet
			☎	Fax		
Almere	[FI]	(A27)	036-5399911	036-5399912		34275
Bodegraven	[ZH]	(A12)	0172-619300	0172-617114		17139
Culemborg	[Gel]	(A2)	0345-477700	0345-477950		34283
Ede	[Gel]	(A12)	0318-680911	0318-680577		83230
Ouder-Amstel	[NH]	(A2)	020-4962121	020-4965374		29168
Zederik	[ZH]	(A27)	0183-356500	0183-352802		18190

<sup>1</sup> Buiten kantooruren wordt de gemeente (calamiteiten-ambtenaar/burgemeester) gewaarschuwd via de politie of brandweer.

Overige Utrechtse gemeenten (zonder Rijksweg)			Tijdens kantooruren		☎ Buiten kantooruren <sup>1</sup>	Noodnet
			☎	Fax		
Bunschoten			033-2991411	033-2987806		34300
IJsselstein			030-6861611	030-6884350		34303
Loenen			0294-236262	0294-232236		29164
Lopik			0348-559955	0348-551588		34308
Montfoort			0348-476400	0348-474214		34311
Oudewater			0348-566999	0348-566990		34312
Rhenen			0317-862111	0317-617064		83206
Wijdmeren			035-6559595	035-6559599	06-55133771	34427
Wijk bij Duurstede			0343-595595	0343-595599		34315

<sup>1</sup> Buiten kantooruren wordt de gemeente (calamiteiten-ambtenaar/burgemeester) gewaarschuwd via de politie of brandweer.



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

## Hulpdiensten

Regionale Meldkamer (GMU)	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
GMU <sup>1</sup> (Receptie) Algemeen Alarmnummer	030-2397172 112	030-2397117	112	

<sup>1</sup> De GMU (Gemeenschappelijke Meldkamer Utrecht) is een regionaal samenwerkingsverband van politie, brandweer en ambulance in de regio Utrecht. Bij de GMU komen alle meldingen voor noodhulp binnen.

Politie KLPD	Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
		☎	Fax		
KLPD Meldkamer Driebergen <sup>2</sup>		0343-535353	0343-514620	0343-535353	34813/34337
Unit Driebergen		0343-535355	0343-532460		
Unit Waddinxveen		0180-635600	0180-634065	0182-589999	
Unit Wolfheze		026-4835500	026-4822551	026-4835500	
Unit Breda		076-5239600	076-5208436	076-5148770	
Unit ongevallexpertise en technologische innovatie		0343-535259	0343-514595		
Dienst operationele ondersteuning en coördinatie		0343-535353	0343-515210		
Rampen Identificatie Team (RIT)		0343-535819	0343-518180	0343-535759	
Politie Luchtvaartdienst (PLD)		020-5025600	020-5025602		
Regionale politie		Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
		☎	Fax		
Regionale Meldkamer (GMU):					
- cluster Stad/Midden <sup>3</sup>		030-2397171	030-2397117	030-2997171	34460
- cluster West <sup>3</sup>		030-2397174	030-2397117	030-2997174	34459
- cluster Oost <sup>3</sup>		030-2397177	030-2397117	030-2997177	34232
Politieregio Utrecht		030-2397059	030-2397045	0900-8844	34232
Regionale Verkeersdienst (RVD)		030-6869335	030-6869350		
Bureau Grootchalig Optreden (BGO)		030-2255442	030-2255435		
Districten van de Regio Utrecht:					
- Binnensticht		030-6938900	030-6938812	030-6938900	34701
- Eemland -Noord		035-5487333	035-5487499	035-5487333	34700
- Eemland-Zuid		033-4680321	030-4680266	033-4680111	34825
- Heuvelrug		0318-559669	0318-559696	0318-559669	83418
- Lekstroom		030-6023199	030-6023150	030-6023199	34626
- Rijn & Venen		0346-581112	0346-581101	0346-581112	34686
- Marco Polo (Utrecht stad)		030-2396701	030-2396307	030-2396701	34690
- Paardenveld (Utrecht stad)		030-2397997	030-2396006	030-2397997	34694
- Tolsteeg (Utrecht stad)		030-2397997	030-2396117	030-2397997	34688
- Utrecht-Noord (Utrecht stad)		030-2396425	030-2396419	030-2396425	34692
Politieregio Gooi- en Vechtstreek		035-6555555	035-6242224	0900-8844	34455
Politieregio Zuid-Holland Zuid		078-6303901	078-6303900	0900-8844	18812
Aangrenzende Regionale politie		Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
		☎	Fax		
Politieregio Amsterdam Amstelland		020-55291111 020-6222222	020-5523426	0900-8844	29223
Politieregio Flevoland		036-5383838	0320-278275	0900-8844	34814
Politieregio Hollands Midden		071-5165165	071-5414881	0900-8844	17421
Politieregio Gelderland-Midden		026-3524130	026-3524800	0900-8844	83811
Politieregio Gelderland-Zuid		024-3276800	024-3276666	0900-8844	83808

<sup>2</sup> De Verkeerscentrale Utrecht heeft tevens een **rechtstreekse lijn** met de meldkamer KLPD.

<sup>3</sup> - Cluster Stad/Midden bedient de stad Utrecht omringende autosnelwegen "RING" (A2, A12, A27);  
 - Cluster West bedient de autosnelwegen A2 en A12 ten westen van knooppunt Oudenrijn;  
 - Cluster Oost bedient de autosnelwegen A1, A27, A28 en de A12 ten oosten van knooppunt Lunetten.



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

<b>Brandweer Regionale alarmcentrales Vet = Alarmnummer</b>	<b>Tijdens kantooruren</b>		<b>☎ Buiten kantooruren</b>	<b>Noodnet</b>
	<b>☎</b>	<b>Fax</b>		
Regio Utrechts land	<b>030-2867745</b> 030-2867878	030-2544781	<b>030-2867745</b>	34805
Regio Gooi- & Vechtstreek Naarden	<b>035-6556840</b> 035-6885588	035-6885515	<b>035-6556840</b>	34807
<b>Aangrenzende brandweerregio's</b>	<b>☎</b>	<b>Fax</b>	<b>☎</b>	<b>Noodnet</b>
Regio Amsterdam e.o.	<b>020-5556555</b> 020-5556666	020-5556861	<b>020-5556555</b>	29801
Regio Flevoland	<b>036-5395445</b> 036-5395419	036-5340032	<b>036-5395445</b>	34776
Regio Holland-Midden	<b>071-5212121</b> 071-5240777	071-5215521	<b>071-5212121</b> <b>071-5227259 fax</b>	17806
Regio Gelderland Midden	<b>026-3556144</b> 0318-686911	0318-686988	<b>026-3556144</b>	83802-3
Regio Gelderland-Zuid	<b>024-3555555</b> 0344-639400	024-3271508	<b>078-6323232</b> 0344-639400	83812
Regio Zuid-Holland Zuid	<b>078-6323232</b> 078-6355355	078-6137902	<b>078-6323232</b>	18800

<b>CPA (Ambulance)<sup>1</sup></b>	<b>Tijdens kantooruren</b>		<b>☎ Buiten kantooruren</b>	<b>Noodnet</b>
	<b>☎</b>	<b>Fax</b>		
CPA Utrecht (GMU)	030-2199411	030-2863392		34150
CPA Eemland (GMU)	030-2199411	030-2863392		34150
CPA Gooi- en Vechtstreek	035-6835200	035-6885535	035-6835200	34807
CPA Amsterdam	020-5555290	020-5555267		29124
<b>Aangrenzende CPA's</b>	<b>☎</b>	<b>Fax</b>	<b>☎</b>	<b>Noodnet</b>
CPA Flevoland	036-5341132	036-5340032		34808
CPA Hollands Midden	071-5212646	071-5215521		17806
CPA West-Veluwe/Vallei	0318-684382	0318-653101		83802
CPA Rivierenland	024-3567744	024-3602089		83104
CPA Zuid-Holland Zuid	078-6323232	078-6313710		18812

<sup>1</sup> Het oproepen van een ambulance is in eerste instantie een taak van de regionale alarmcentrale van de brandweer.

<b>GGD/GG&amp;GD</b>	<b>Tijdens kantooruren</b>		<b>☎ Buiten kantooruren</b>	<b>Noodnet</b>
	<b>☎</b>	<b>Fax</b>		
GG&GD Utrecht	030-2863333	030-2863344		34730/31/32
GGD Eemland	033-4678100	033-4678101		34239
GGD Midden-Nederland	030-6086086	030-6086000		34227
GGD Gooi- en Vechtstreek	035-6926222	035-6926220	<b>035-6835200</b>	34229
Hulpverlening Gelderland Midden	026-3773344	026-3773838		83185
<b>Aangrenzende GGD's</b>	<b>☎</b>	<b>Fax</b>	<b>☎</b>	<b>Noodnet</b>
GG&GD Amsterdam	020-5555911	020-5555277	020-5555707	29160
GGD Flevoland	0320-276211	0320-276322		34225
GGD Midden Holland	0182-545600	0182-545618		18156
GGD Noordwest-Veluwe	0341-439666	0341-439		34226
GGD De Meerlanden	020-6562300	020-6562306		29161
GGD Zuid-Holland Zuid	078-6321832	078-6138453		18158
GGD Zuid-Holland Noord	071-5146744	071-5146744		17281/17278/ 17323
GGD Rivierenland	0344-698700	0344-698799		34224/ 34578/ 34581



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

**Waterschappen**

Waterschappen Vet = Calamiteitennummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Amstel, Gooi en Vecht	035-6477777	035-6832884	035-6477777	34396
De Stichtse Rijnlanden	030-6345700	030-6345999	030-6345700	34393
Vallei & Eem	033-4346000 0800-0990800	033-4346300	0800-0990800	34394
Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden (waterkwaliteit)	078-6397100 078-6397345	078-6311871	078-6397345	18429
Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (waterkwantiteit)	0183-653899	0183-636971	0183-653899	18294
Aangrenzend waterschap	☎	Fax	☎	Noodnet
Zuiderzeeland	0320-274911	0320-247919	0320-274911	34397
Waterschap Rivierenland	0344-649090	0344-649099	0344-649090	34395

**ANWB**

ANWB	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Hoofddirecteur van de ANWB (t.b.v. hulp bij omvangrijke rampen) Meldkamer Wegenwacht	070-3147147 0800-0888	070-3146969	070-3147147 0800-0888	

**Nederlandse Spoorwegen (NS) en Connexxion**

Nederlandse Spoorwegen Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Alarm (centrale meldkamer)	030-2354444/ 112	030-2343892/ 030-2343894	030-2354444/ 112	34432/ 34433
Spoorwegpolitie: - Regelcentrale spoorwegpolitie - District Midden	030-2353100 030-2315777		030-2354444/ 112	

Connexxion Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Kantoor Connexxion	035-6251600	035-6251699	030-2814642	
Centrale Verkeersleiding Connexxion	030-2814642		030-2814642	

**Regionale media**

Regionale media	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Radio M (calamiteitenzender)	030-6935566	030-6935577	030-6935566	34332
Utrechts Nieuwsblad - Dhr. B. van Elder - Dhr. A. Cornelissen	030-6399911	030-6399226	06-54267184 06-22468507	



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

**Nutsbedrijven**

Electriciteit Vet = Storingsnummer (24 u/d)	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
ENECO Energie Utrecht	030-2975911	030-2975400	0800-0100	34475/34339
Reliant Energy	030-2472211	030-2472250	030-2472234	

Gas Vet = Storingsnummer (24 u/d)	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Nederlandse Gasunie N.V.	050-5219111	050-5211999		
ENECO Energie Zeist e.o	030-6929411	030-6920653	030-6919315	
ENECO Energie Utrecht	030-2975911	030-2975400	0800-0100	34475/34339

Water Vet = Storingsnummer (24 u/d)	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Hydron	030-2487211	030-2414955	030-2487281	34032

Telecommunicatie Vet = Storingsnummer (24 u/d)	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
KPN Groningen	030-2559111	030-2553190		34900/34724
Telefoonstoringen	0800-0407		0800-0407	
Vodafon	0800-0560		0800-0560	

**Bergers**

Berger Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
VHD (VerzekeraarsHulpDienst)	055-5813130	055-5214644	055-5775077	52142
- VHD Alarmcentrale	055-5775077	055-5775078	055-5775077	
- CMI (Centraal Meldpunt Incidenten) <sup>1</sup>	055-5775030	055-5775078	055-5775030	
- CMV (Meldpunt Vrachtwagenberging) <sup>1</sup>	055-5775020	055-5775078	055-5775020	
VBS (Vereniging Bergingsspecialisten)	0172-475337	0172-424430		
Centrale Berger Oudenrijn (in spitsen):	Via KLPD <sup>2</sup>		Via KLPD <sup>2</sup>	
- Berger Collewyn	0346-211441 06-22787685 06-22787695	0346-211250	0346-211441	
- Berger Kooijman (Vianen)	0347-373245 06-53141611	0347-370265	06-53141611	
- Berger Modern	030-2415545 030-2415060	030-2410504	030-2415060	

<sup>1</sup> Het CMI en het CMV worden door de politie gewaarschuwd indien een berger gewenst is.

<sup>2</sup> De aansturing van de centrale berger verloopt via de meldkamer Driebergen van het KLPD.



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

**Milieubedrijven**

Milieubedrijf Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Incident Management Services (contract dienstkring Huis ter Heide)	0187-631501 <b>06-53373406</b>	0187-632971	<b>06-53373406</b>	
Wilchem B.V. (contract dienstkring Utrecht)	078-6413988 <b>0870-202010</b>	078-6155649	<b>0870-202010</b>	

**Meteo**

Meteo	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Meteo Consult	0317-423300	0317-423164	0317-423300	
Weerkamer Meteo Consult	0317-427645	0317-424753	0317-427645	83449
KNMI (Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut)	030-2206911 030-2205353	030-2210407 030-2201514	030-2205353	34346

**Koninklijke Landmacht**

Koninklijke Marechaussee (KMar)	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
KMar Brigade Soesterberg	0346-334200	0346-353145	0346-351403	
KMar Brigade Utrecht	030-2736736	030-2736712	030-2736736	
Explosieven Opruimings Commando Koninklijke Landmacht (EOC) <sup>1</sup>	0345-543300	0345-543333	0345-543300	34022

<sup>1</sup> Het oproepen van het EOC te Culemborg gebeurt door de Regiopolitie.

**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkszaken**

	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
BiZa-NCC (Nationaal Coördinatie Centrum)	070-3454400	070-3614464	070-3454400	17166

**Diversen**

Vet = Alarmnummer	Tijdens kantooruren		Buiten kantooruren	Noodnet
	☎	Fax		
Rijksverkeersinspectie (RVI) - Vervoersinformatiecentrum (ViC) <sup>1</sup>	070-3052666 <b>070-3052444</b>	070-3052777 070-3052424	<b>070-3052444</b>	
Divisie Luchtvaart (RLD)	023-5663000	023-5663001		

<sup>1</sup> Het ViC waarschuwen/alarmen indien er bij een incident gevaarlijke stoffen betrokken zijn (is in eerste instantie een taak van de transporteur). Zij komen eventueel ter plekke om formulieren in te vullen en om advies/informatie te geven.



**Telefoon- en mobilofoonnummers RWS-Utrecht calamiteitenorganisatie**

RWS-Utrecht	☎	Fax	DMS	Noodnet
Regionale Verkeerscentrale Utrecht (RVC) (Centrale Meldpost)	030-2806666 030-2949593 <sup>1</sup>	030-2806677		34382
Dienstkring Utrecht	030-2913190	030-2960070	290/ 293	34752/ 34382
Dienstkring Huis ter Heide	030-6984511	030-6923008		34429

<sup>1</sup> Alleen bij calamiteiten bellen.

**Bestrijdingsteams**

**Dienstkring Utrecht**

Functionaris / aannemer	Taak in calamiteiten-organisatie	☎ Tijdens kantooruren	☎ Buiten kantooruren
Bindingsman (CPO-R) rayon Utrecht <sup>1</sup>	Hoofd BsT rayon Utrecht	030-2913150	030-2806666
Bindingsman (CPO-R) rayon Houten <sup>1</sup>	Hoofd BsT rayon Houten	030-6374271	030-2806666
Wilchem B.V.	Afhandeling milieucalamiteiten/ reiniging/ sanering	0870-202010 078-6413988	0870-202010
GEVA Neerijnen B.V.	Geleiderailconstructie herstellen	03456-84590	03456-84590
Collewijn/ Kooijman/ Modern	Centrale berger tijdens spits (zie bijlage 5 van Deel 1)	Via KLPD <sup>2</sup>	Via KLPD <sup>2</sup>
CMI (Centraal Meldpunt Incidentmanagement)	Regeling Incident Management (zie bijlage 5 van Deel 1)	055-5775030	055-5775030
CMV (Centraal Meldpunt Vrachtwagenbergingen)	Taak CMI/ CMV: oproepen van een geschikte berger.	055-5775020	055-5775020

**Dienstkring Huis ter Heide**

Functionaris / aannemer	Taak in calamiteiten-organisatie	☎ Tijdens kantooruren	☎ Buiten kantooruren
Bindingsman (CPO-R) rayon Baarn <sup>1</sup>	Hoofd BsT rayon Baarn	035-5417695	030-2806666
Bindingsman (CPO-R) rayon Huis ter Heide <sup>1</sup>	Hoofd BsT rayon Huis ter Heide	030-6920944	030-2806666
Incident Management Services.	Afhandeling milieucalamiteiten/ reiniging/ sanering	06-53373406 0187-631501	06-53373406
GEVA Neerijnen B.V.	Geleiderailconstructie herstellen	03456-84590	03456-84590
Collewijn/ Kooijman/ Modern	Centrale berger tijdens spits (zie bijlage 5 van Deel 1)	Via KLPD <sup>2</sup>	Via KLPD <sup>2</sup>
CMI (Centraal Meldpunt Incidentmanagement)	Regeling Incident Management (zie bijlage 5 van Deel 1)	055-5775030	055-5775030
CMV (Centraal Meldpunt Vrachtwagenbergingen)	Taak CMI/ CMV: oproepen van een geschikte berger.	055-5775020	055-5775020

<sup>1</sup> Contacten met de bindingsman / CPO-R verlopen tijdens een calamiteit via de Verkeerscentrale Utrecht.

<sup>2</sup> De aansturing van de centrale berger verloopt via de meldkamer Driebergen van het KLPD.







**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

**Operationele Teams**

**Dienstkring Utrecht (tevens locatie van OT Utrecht)**

Naam	Taak in calamiteiten-organisatie	☎ Tijdens kantooruren	☎ Buiten kantooruren	Reguliere functie
H. Vroegop	Voorzitter OT	030-2913110 06-53341325	06-53341325 0343-572419	Hoofd dienstkring
F. Redert	Plv. voorzitter OT rayon Houten / Utrecht adviseur	030-6374271 06-53493700	06-53493700 030-6061633	Hoofd rayon Utrecht/Houten
B. Pieper	Plv. voorzitter OT/ adviseur	030-2913120	06-29520895	Hoofd Technisch Beheer dienstkring
T. de Lange J. Geerlink	Voorlichting, coördineren en faciliteren pers	030-6009785 06-22792012 030-6009782	06-22792012 06-21227244	Medewerker Voorlichting (SXV)
B. Frowijn	Adviseur Verkeerszaken	030-2913126 06-24699319	06-24699319	Eerste medewerker Technisch Beheer dienstkring
W. de Vos	Adviseur Verkeers- doorstroming	030-2806650 06-51311556	030-2806666 06-51311556	Hoofd Verkeerscentrale Utrecht
M. Lommers	Adviseur milieuhygiëne	030-6009473	0343-575923	Senior medewerker Milieuzaken (VIVK)
	Administratie	030-2913100		Dienstkringmedewerker

**Dienstkring Huis ter Heide (tevens locatie van OT Huis ter Heide)**

Naam	Taak in calamiteiten-organisatie	☎ Tijdens kantooruren	☎ Buiten kantooruren	Reguliere functie
B. Boevink	Voorzitter OT	030-6984550 06-53738256	06-53738256 030-6036679	Hoofd dienstkring
J. van Hamersveld	Plv. voorzitter OT rayon Baarn / Huis ter heide adviseur	035-5417695 06-22788583	06-22788583 033-4804392	Hoofd rayon Huis ter Heide/ Baarn
C. Voorberg	Plv. voorzitter OT/ adviseur	030-6984510 06-51216562	06-51216562 030-6351267	Hoofd Technisch Beheer dienstkring
T. de Lange J. Geerlink	Voorlichting, coördineren en faciliteren pers	030-6009785 06-22792012 030-6009782	06-22792012 06-21227244	Medewerker Voorlichting (SXV)
H. Haksteeg	Adviseur Verkeerszaken	030-6984511 06-53702637	06-53702637 033-2985994	Eerste medewerker Technisch Beheer dienstkring
W. de Vos	Adviseur Verkeers- doorstroming	030-2806650 06-51311556	030-2806666 06-51311556	Hoofd Verkeerscentrale Utrecht
M. Lommers	Adviseur milieuhygiëne	030-6009473	0343-575923	Senior medewerker Milieuzaken (VIVK)
	Administratie	030-6984511		Dienstkringmedewerker







**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

**Beleidsteam**

Naam	Taak in calamiteiten-organisatie	☎ Tijdens kantooruren	☎ Buiten kantooruren	Reguliere functie
I.J. de Boer	Voorzitter BT	030-6009776	070-3682594	HID RWS-Utrecht
H. de Bruyne	Plv. voorzitter BT/ adviseur	030-6009555 06-54383812	06-54383812 073-6571980	Hoofd VI
A. Lohman	Plv. voorzitter BT/ adviseur	030-6009601 06-51311560	06-51311560 0172-426500	Hoofd VIB
P. van der Veen	Calamiteiten- coördinator	030-6009487 06-53493703	06-20426854 030-6044879	Regionaal Verkeersmanager (VIB)
M. Adema	Plv. Calamiteiten- coördinator	030-6009690	06-20426854	Medewerker Verkeersbeheersing (VIB)
T. de Lange J. Geerlink	Voorlichting, coördineren en faciliteren pers	030-6009785 06-22792012 030-6009782	06-22792012 06-21227244	Medewerker Voorlichting (SXV)
A. Bruggeman	Adviseur juridische zaken	030-6009850	030-2945722	Hoofd/medewerker BSR
T. Bergonje	Administratie	030-6009778	0297-360399	Afdeling SX/VI







Bijlage 4: Verzorgingsgebieden organisaties

A. Verzorgingsgebieden: A1



Hectometer  
aanduiding

28.885

31.150

36.300

43.533

48.410



28.885

43.533

Dienstkring /  
Rayon

Amsterdam (NH) / Naarden

Huis ter Heide (Ut) / Baarn

Apeldoorn (ON) / Hoevelaken

28.885

48.410

Regiopolitie

Gooi- en Vechtstreek

Utrecht

Gelderland-Midden

28.885

48.410

Brandweer

Gooi- en Vechtstreek

Utrechtseiland

West-Veluwe/Vallei

31.150

48.410

CPA

Gooi- en Vechtstreek

Eemland

West-Veluwe/Vallei

28.885

48.410

Waterschap

Amstel, Gooi en Vecht

Vallei en Eem

28.885

48.410

Gemeente

Laren (NH)

Eemnes



Baarn

Amersfoort

Barneveld





B. Verzorgingsgebieden: A2

Hectometer aanduiding																
	37.430	37.435	40.477	43.960	49.800	53.127	56.675	64.950	71.500	80.142						
Dienstkring / Rayon	Amsterdam (NH)/Naarden	Utrecht (Ut) / Utrecht									Nijmegen (ON)/ Rumpt					
Regiopolitie	Amsterdam Amstelland	Utrecht									Gelderland-Zuid					
Brandweer	Amsterdam e.o.	Utrechtsland									Rivierenland					
CPA	Amsterdam	40.477	Utrecht							Rivierenland						
Waterschap	Amstel, Gooi en Vecht		49.800	De Stichtse Rijnlanden				71.500	Hollandse Eilanden & Waarden	Rivierenland						
Gemeente	Ouder Amstel (NH)	37.435	Abcoude	40.477	De Ronde Venen	43.960	Breukelen	53.127	Maarsse	56.675	Utrecht	64.950	Nieuwegein	Vianen	80.142	Culemborg (Gld)



C. Verzorgingsgebieden: A12

Hectometer aanduiding		40.520	52.070	63.750	67.973	70.030	75.820	76.210	76.470	83.065	85.450	86.915	89.210	90.710	92.111 102.111	102.573				
Dienstkring / Rayon	Haaglanden (ZH) Bodegraven	40.520	67.973	Huis ter Heide (Ut) / Huis ter Heide										92.111 102.111	Planken Wambuis (ON) / Wolfheze West					
Regiopolitie	Hollands Midden	40.520	Utrecht															102.573	Gelderland- Midden	
Brandweer	Midden Holland	40.520	Utrecht		83.065	85.450	Utrecht		Eemland*		Utrecht		West-Veluwe/ Vallei		102.573	West-Veluwe/ Vallei				
CPA	Midden Holland	40.520	Utrechtsland															102.573	West-Veluwe/ Vallei	
Waterschap	De Stichtse Rijnlanden															Vallei en Eem				
Gemeente	Bodegraven (ZH)	40.520	52.070	63.750	Bunnik	70.030	Drie- bergen	Doorn	Maarn	83.065	85.450	86.915	89.210	90.710	Veenendaal	102.573	Ede (Gld)			

\* wordt gedaan door Utrecht



Rijkswaterstaat Directie Utrecht



[illegible]







## BIJLAGE 5: REGELING INCIDENT MANAGEMENT RWS-UTRECHT

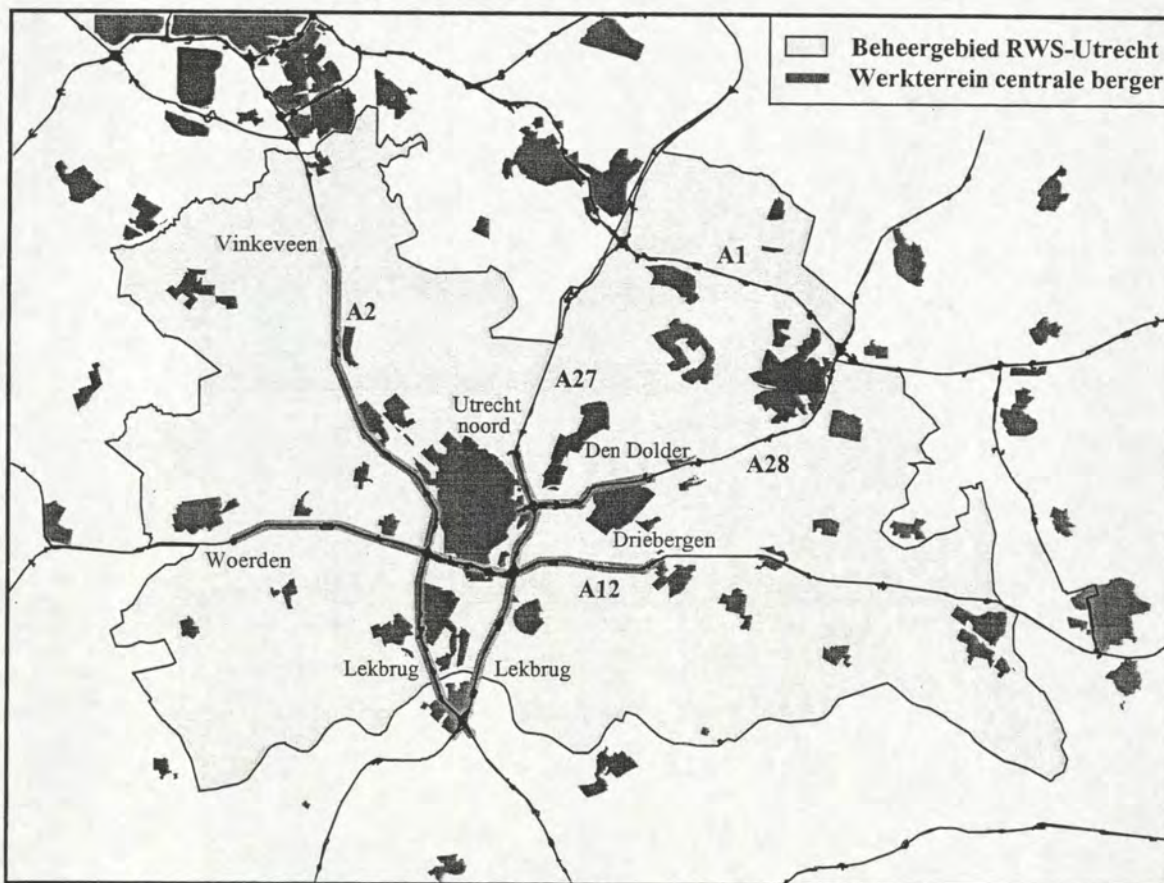
Het doel van incident management (IM) is het zo snel mogelijk vrij maken van de weg na een ongeval, zodat de veiligheid zoveel mogelijk wordt gewaarborgd en de verkeersdoorstroming zo min mogelijk wordt gehinderd.

Bij de directie Utrecht zijn drie regelingen operationeel:

- de centrale berger;
- de Landelijke Personenauto Regeling (decentrale berger);
- de Landelijke Vrachtauto Regeling (vrachtwagenberging).

De **centrale berger** is actief op werkdagen in de spitsuren (6.00-10.00 en 15.30-19.30 uur) op de volgende wegen:

- RW 2 tussen Vinkeveen en knooppunt Everdingen (km 43.0 - 75.1);
- RW 12 tussen Woerden en Driebergen (km 45.9 - 71.2);
- RW 27 tussen knooppunt Everdingen en Utrecht-Noord (km 55.6 - 83.3);
- RW 28 tussen Utrecht en Den Dolder (km 0.0 - 8.4).



**Figuur 1**  
Werkterrein centrale berger

De centrale berger wordt op contract ingehuurd door de dienstkring Utrecht. Zij staat op genoemde tijden ter beschikking op het terrein van de dienstkring Utrecht, nabij knooppunt Oudenrijn. De taak van deze berger is het vrij maken van de weg. De berger wordt aangestuurd door de politie.



De regeling van de **decentrale berger** is zeven dagen per week geldig, 24 uur per dag. Het gebied bestrijkt het hele beheergebied van de directie Utrecht, met uitzondering van het gedeelte dat tijdens de spitsuren door de centrale berger verzorgd wordt. Een overzicht van de Rijkswegen die in beheer zijn van RWS-Utrecht is opgenomen in tabel 4.1 van hoofdstuk 4.

Na binnenkomst van een melding stelt de politie het Centraal Meldpunt Incidentmanagement (CMI) in kennis en geeft namens Rijkswaterstaat opdracht om de berging te regelen. Het CMI stuurt vervolgens de reguliere berger van het gebied aan. Deze berger is in tegenstelling tot de centrale berger niet bevoegd om de voertuigen te verslepen voordat de politie ter plekke toestemming heeft gegeven. Wel kunnen de voertuigen rechtstreeks naar het bergingsbedrijf gesleept worden.

De regeling van de **vrachtwagenberging** is zeven dagen per week geldig, 24 uur per dag. Het gebied bestrijkt het hele beheergebied van de directie Utrecht. Een incident betreft hier een ongeval of een pechgeval, in tegenstelling tot de andere regelingen die alleen ongevallen betreffen. Na binnenkomst van een melding stelt de politie het Centraal Meldpunt Vrachtwagenbergingen (CMV) in kennis en geeft namens Rijkswaterstaat opdracht om de berging te regelen via één van de door Rijkswaterstaat geselecteerde bedrijven.

Bij ongevallen wordt er ook een expert gestuurd ter ondersteuning van Rijkswaterstaat. De dienstkring en de verkeerscentrale worden in kennis gesteld en een medewerker van het rayon neemt als adviseur plaats in het Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI). Ter plaatse van het ongeval wordt de wijze van berging bepaald door het CTPI, waarin de politie, brandweer, ambulancedienst, Rijksverkeersinspectie (bij gevaarlijke stoffen) en de Rijkswaterstaat zitting kunnen hebben.

Bij een zeer grote verkeersstremming kan het wenselijk zijn om extra schade toe te brengen aan het voertuig om de berging zo snel mogelijk te laten verlopen. Hierbij is de hiervoor genoemde expert van groot belang. De laatste maakt ook een verslag op.







## BIJLAGE 6: SCENARIO'S INCIDENTEN

In deze bijlage zijn een tiental scenario's van mogelijke incidenten/ gebeurtenissen beschreven welke van invloed kunnen zijn op de taakuitvoering van RWS-Utrecht. Per scenario zijn een aantal kenmerken aangegeven, te weten:

1. **Inleiding**  
Algemene beschrijving van de gebeurtenis
2. **Vorbereidingstijd**  
Beschrijving van de mogelijkheid tot voorbereiding en de snelheid van ontwikkeling
3. **Bijzondere procesconsequenties**  
De gevolgen van de gebeurtenis/ het incident voor de uitvoering van het proces
4. **Coördinatie**  
Bestuurlijke en/ of operationele bijzonderheden
5. **Nadere bijzonderheden**  
Aspecten waar nadrukkelijk aandacht aan moet worden besteed
6. **Nazorg**  
Beschrijving van bijzondere aspecten aan de nazorg
7. **Rijkswaterstaat**  
Beschrijving van specifieke acties en taken van RWS-Utrecht

De scenario's welke beschreven zijn, zijn achtereenvolgens:

- 6.1 Luchtvaartongeval;
- 6.2 Bommelding;
- 6.3 Wateroverlast/ overstroming;
- 6.4 Buitenparlementaire acties;
- 6.5 Rookoverlast;
- 6.6 Afgevalen lading;
- 6.7 Gevaarlijke/ brandbare/ explosieve stoffen;
- 6.8 Sneeuw;
- 6.9 Mist;
- 6.10 Storm.



**Scenario :**

**LUCHTVAARTONGEVAL**

**Nr. 6.1**

**1. Inleiding**

Bij luchtvaartongevallen dienen we te denken aan neerstortende civiele luchtvaartuigen of delen daarvan en neerstortende militaire luchtvaartuigen, mogelijk met nucleair of ander defensiemateriaal aan boord. Ruimtevaartongevallen zijn ongevallen met satellieten en andere neerstortende ruimte-objecten.

**2. Voorbereidingstijd**

Luchtvaartongevallen ontstaan meestal plotseling; er zal dan vanuit de normale ongevalsbestrijding opgeschaald moeten worden. Het ontstaan van ruimtevaartongevallen daarentegen is veelal voorspelbaar. In deze gevallen bestaat dus de mogelijkheid om de rampenbestrijdingsorganisatie vooraf te activeren.

**3. Bijzondere procesconsequenties**

*a. Bron-/ effectbestrijding*

Bij het uitvoeren van bron-/ effectbestrijding moet men rekening houden met het verbod verandering aan te brengen in de resten of de toestand van het object, zolang de vooronderzoeker (de Luchtvaartpolitie, onderdeel van het KLPD) daarvoor geen toestemming heeft gegeven.

*b. Afzetten/ afschermen*

Mede met het oog op het verbod onder punt a. hierboven, is het noodzakelijk extra aandacht te besteden aan afzetten/afschermen. Een knelpunt daarbij is dat het gebied waarop de resten terechtkomen, zeer groot kan zijn, met name als het luchtvaartuig op grote hoogte is geëxplodeerd. In zo'n situatie zullen de processen identificatie en strafrechtelijk onderzoek extra eisen stellen aan dit proces van afzetten/afschermen.

*c. Geneeskundige hulpverleningsketen (redding/ geneeskundige hulp)*

Ongeacht het vooronderzoek van de Luchtvaartpolitie kunnen alle maatregelen getroffen worden om mens en dier uit het wrak te redden.

*d. Identificatie van slachtoffers*

Stoffelijke resten mogen niet worden verplaatst, anders dan voor het redden van nog in leven zijnde slachtoffers, zolang de Luchtvaartpolitie daarvoor geen toestemming heeft verleend. Pas daarna komt de politie c.q. het RIT (Rampen Identificatie Team) in actie om de slachtoffers te identificeren; dit geschiedt onder verantwoordelijkheid van de Luchtvaartpolitie.

*e. Strafrechtelijk onderzoek*

Het specialistisch technisch onderzoek van de Luchtvaartpolitie is onderdeel van het strafrechtelijk onderzoek.

**4. Coördinatie**

*a. Bestuurlijk*

Bij luchtvaartongevallen berust de bestuurlijke coördinatie in principe bij de **burgemeester**. Bij neerstortende objecten uit de ruimte die voorzien kunnen worden, zal op rijksniveau worden gecoördineerd omdat pas op het laatste moment het exacte gebied bekend zal zijn.

*b. Operationeel*

Via de politie-organisatie zal intensieve coördinatie nodig zijn met de Luchtvaartpolitie van het KLPD.

**5. Nadere bijzonderheden**

Er kan sprake zijn van:

- luchtvaartongevallen waarbij nucleaire stoffen vrijkomen,
- luchtvaartongevallen waarbij giftige of biologische stoffen vrijkomen.

De volgende gevaren dreigen:

- Bij brand: exploderen van brandstoftanks, munitie, schietstoelaandrijving;
- Bij redding: afvuren van de schietstoel(en);
- Bij o.a. F-16: vrijkomen van giftig hydrazine. Advies: blijf bovenwinds op een afstand van 100 m. tot gevaar geweken is.

**6. Nazorg**

Het voorkomen van een vervolgramp zal zich hoogstens uiten in het voorkomen van een milieuverontreiniging. Het op gang brengen van het dagelijks leven zal problematisch zijn als het wrak op het wegdek of kunstwerk beland is. De noodzaak om dan het rampgebied af te sluiten ten bate van het strafrechtelijk onderzoek kan belemmerend werken. Medische en sociale zorg zal veel aandacht eisen. De GGD zal een belangrijke rol spelen. Actieve betrokkenheid Provincie en Rijk.

**7. Rijkswaterstaat**



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Utrecht

---

Bij een luchtvaartongeval op of nabij een Rijksweg zal de belangrijkste consequentie voor Rijkswaterstaat een totale (langdurige) blokkade van deze weg zijn. Er dienen dan zo snel mogelijk adequate omleidingsroutes te worden ingesteld voor het lokale en het doorgaande verkeer. De (omvangrijke) herstelwerkzaamheden kunnen pas beginnen als alle andere werkzaamheden zijn afgerond en hiervoor toestemming gegeven is.



**Scenario :**

**BOMMELDING**

**Nr. 6.2**

**1. Inleiding**

Een bommelding kan zowel telefonisch als schriftelijk binnenkomen. Het is van belang direct alle waarnemingen te noteren op de daarvoor ontwikkelde formulieren en (wanneer het een schriftelijke melding betreft) het document zo min mogelijk met de handen aan te raken. Men mag géén eigen zoekacties naar de bom gaan ondernemen. Bij een bommelding dient direct de Regiopolitie gewaarschuwd te worden. Zij sturen zogenaamde bomverkenners naar de locatie.

**2. Voorbereidingstijd**

De bommelding komt altijd onverwachts. Het is dan ook niet mogelijk voortijdig actie te ondernemen. De enige maatregel die men vooraf kan treffen, is het voorbereiden (trainen) van de mensen voor het geval zij in een soortgelijke situatie terecht komen. In het slechtste geval wordt de beschikbare tijd beperkt door de 'goedheid' van de aanstichters.

**3. Bijzondere procesconsequenties**

*a. Voorlichting*

Het is van groot belang om na een bommelding de juiste informatie naar buiten vrij te geven. Deze acute informatie moet in géén geval tot paniek (kunnen) leiden. Men zal dus relevante informatie alleen aan een bepaalde groep mensen mogen doorgeven.

*b. Waarschuwen*

Waarschuwen kan gezien worden als onderdeel van het voorlichtingsproces. Acute waarschuwing dient voorbereid te zijn/worden. Het doel van acuut waarschuwen en voorlichten is om bij een bedreigende publieksgroep zodanige gedragsveranderingen teweeg te brengen dat de materiële en immateriële schade zoveel mogelijk wordt beperkt.

*c. Ontruimen/ evacueren*

Onder ontruiming wordt verstaan: het voor een korte tijd verlaten van de verblijfplaats op advies van parate diensten. Brandweer en politie kunnen direct tot een dergelijk advies overgaan indien daarvoor binnen aan te geven grenzen een mandaat is verstrekt. Onder evacuatie wordt verstaan: een door de overheid gelaste verplaatsing van groepen personen in Nederland.

*d. Afzetten/ afschermen*

Doel van afzetten/afschermen is ervoor te zorgen dat de activiteiten in het kader van de rampbestrijding ongestoord kunnen plaatsvinden. Het afzetten van wegen of het afschermen van kunstwerken en terreinen vereist de volgende acties:

- maken van een plan;
- verzoeken aan gemeentewerken of Rijkswaterstaat de fysieke afzettingen aan te brengen;
- informeren van het publiek over de afzetting/ afscherming;
- toezien op de naleving.

Afzetten/ afschermen treft het normale doorgaande verkeer en vervoer. Hierbij moet ook gedacht worden aan water-, spoorwegen en luchtverkeer. Afzetten/ afschermen is een typisch politieproces.

*e. Toegankelijk/ begaanbaar maken, opruimen*

Dit proces betreft het opruimen van de (verdachte) explosieven. Dit is een taak voor de Explosieve Opruimings Commando (EOC) te Culemborg. Zij hebben de specialistische kennis en materialen hiervoor. De EOC wordt gewaarschuwd door de Regiopolitie.

**4. Coördinatie**

*a. Bestuurlijk*

Bij bommeldingen zouden voorbereidende regelingen moeten zijn/worden gemaakt. In het algemeen is er namelijk te weinig tijd beschikbaar om specifieke bestuurlijke goedkeuring te verkrijgen om de bevolking in het bedreigde gebied te waarschuwen en het gebied eventueel te ontruimen. Bij een terroristische activiteit is er een directe betrokkenheid van het Openbaar Ministerie.

*b. Operationeel*

Via de politie-organisatie zal intensieve coördinatie nodig zijn met de Explosieven Opruimings Commando.

**5. Nadere bijzonderheden**

Dit scenario kan een vervolgramp tot gevolg hebben. Te denken valt aan het instorten van een kunstwerk of het uitbreken van een brand. Men dient hiermee rekening te houden.







#### 6. Nazorg

Diverse instanties spelen een rol bij het uitvoeren van de nazorg. Voor Rijkswaterstaat betekent dit met name het weer op gang brengen van het verkeer.

#### 7. Rijkswaterstaat

Als de bommelding bij Rijkswaterstaat binnenkomt, zal direct de Regiopolitie gewaarschuwd moeten worden. De Regiopolitie zal dan vrijwel altijd besluiten dat het betreffende wegvak onmiddellijk verkeersvrij gemaakt dient te worden (bij een bommelding wordt geen enkel risico genomen). Er is dan sprake van een (langdurige) totale blokkade van de weg, zodat het noodzakelijk kan zijn om omleidingsroutes in te stellen. Indien de bom werkelijk tot ontploffing komt, kan dit omvangrijke schade (aan een kunstwerk) tot gevolg hebben, waardoor het lange tijd niet voor het verkeer beschikbaar zal zijn.



Scenario :

WATEROVERLAST/ OVERSTROMING

Nr. 6.3

### 1. Inleiding

Wateroverlast kan ontstaan door natuurlijke of mechanische oorzaken of een combinatie van beiden. Hierbij valt te denken aan een combinatie van een storm en een daardoor stagnerende (rivier)waterafvoer en een storing in het pompsysteem. Deze combinatie geeft een extreem hoge waterstand, met eventueel als gevolg wateroverlast in tunnels en in het ergste geval overstromingen op het wegdek.

### 2. Voorbereidingstijd

Wateroverlast door natuurlijke oorzaak is betrekkelijk goed voorspelbaar. Acute wateroverlast door plotselinge dijkdoorbraak bijvoorbeeld, is niet of nauwelijks voorspelbaar. Bij overstromingen zal het verkeer in het getroffen gebied snel geheel zijn lamgelegd. Afhankelijk van de grootte en diepteligging van het gebied kan het echter tientallen minuten tot enkele dagen duren voordat levensbedreigende waterstanden worden bereikt. In tunnels echter kan een kleine wateroverlast, bijvoorbeeld door leidingbreuk, al voor grote ongelukken zorgen.

### 3. Bijzondere procesconsequenties

#### a. Alarmeren en waarschuwen

Als zich risicovolle situaties voordoen door natuurlijke oorzaken, is een waarschuwings- en alarmeringstraject gewenst. Bij overstromingen loopt het waarschuwingstraject via de Waterstaat (rijks/provinciaal) en de waterschappen naar het plaatselijk bestuur. Voor Rijkswaterstaat is het tevens de taak de controle op de kunstwerken te vergroten en de waarschuwings-/ informatiesystemen hierop aan te passen.

#### b. Afzetten

Indien de situatie onverantwoord wordt (te veel water aanwezig), dient de weg afgezet te worden. Vervolgens dient de storing zo spoedig mogelijk verholpen te worden.

### 4. Coördinatie

#### a. Bestuurlijk

Ten tijde van overstroming is op lokaal niveau bij de waterschappen voldoende kennis aanwezig over de mate van veiligheid van dijkeringen. Rijkswaterstaat heeft in haar eigen organisatie mogelijkheden om de in beheer zijnde kunstwerken te herstellen tot de oorspronkelijke situatie. Tevens heeft Rijkswaterstaat de beschikking over aannemers die middelen beschikbaar stellen omdat er in het verleden een samenwerkingsregeling getroffen is.

### 5. Nadere bijzonderheden

Te verwachten is dat bij een overstroming problemen zullen optreden in de diverse nutsvoorzieningen, die mede van invloed zijn op de communicatiemogelijkheden. Tevens zal het verkeer (direct) ernstig belemmerd worden (stroomstoringen, omgevallen bomen, slecht zicht, ongevallen) en kan er in de ernstigste gevallen sprake zijn van verspreide instortingen.

### 6. Nazorg

Het (bij een overstroming) herstellen van de waterkeringen en het voorkomen van een vervolgramp is een taak die toevalt aan de waterschappen en Rijkswaterstaat (zie calamiteitenplan voor de 'natte infrastructuur; Draaiboek Calamiteiten Amsterdam Rijnkanaal). De gemeente zal zich in eerste instantie wijden aan het weer op gang brengen van het dagelijks leven door het herstel van de infrastructuur.

Een bijzonder probleem na wateroverlast/ overstroming is dat de materiële schade niet verzekerd is. Op grond van de Algemene Bijstandswet kunnen de noodzakelijke kosten van levensonderhoud en tijdelijke bedrijfskosten worden vergoed. Voor integrale vergoedingen van schade bestaan geen regelingen van overheidswege.

### 7. Rijkswaterstaat

Wateroverlast kan een totale blokkade van de weg veroorzaken zodat het noodzakelijk kan zijn om omleidingsroutes in te stellen. Indien Rijkswaterstaat het water wil lozen op het oppervlaktewater van sloten etc. is het noodzakelijk om het Waterschap te waarschuwen.



**Scenario :**

**BUITENPARLEMENTAIRE ACTIES**

**Nr. 6.4**

**1. Inleiding**

Onder buitenparlementaire acties verstaan we o.a.: blokkades, protestmarsen, supportersrellen etc. Dit zijn situaties die meestal ontstaan naar aanleiding van de onvrede binnen een bepaalde groep mensen. Zij kunnen door middel van hun acties een hinderlijke situatie creëren voor het verkeer. Het is dan ook taak dit soort situaties te voorkomen of zo snel mogelijk (vredig) op te lossen.

**2. Voorbereidingstijd**

In de meeste gevallen zal een buitenparlementaire actie te voorspellen zijn. Het is dan ook mogelijk om tijdig maatregelen te treffen zoals het vrijhouden van essentiële weggedeelten en het eventueel aanvoeren van de Mobiele Eenheid (ME).

**3. Bijzondere procesconsequenties**

*a. Bron-/ effectbestrijding*

Hiermee wordt bedoeld: het voorkomen van uitbreiding en het terugdringen van de fysische oorzaak en de daarmee samenhangende fysische effecten van de situatie. Ofwel er dient gezocht te worden naar een vreedzame oplossing zonder dat er problemen ontstaan of schade wordt aangericht.

*b. Schadebeperking/ verkeer regelen*

Bij de schadebeperking is een grote rol weggelegd voor Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft de beschikking over middelen waarmee het achteropkomend verkeer gewaarschuwd kan worden en door middel van omleidingsroutes langs de blokkade geleid kan worden.

Tevens zullen er aan de andere zijde van de weg stremmingen optreden als gevolg van 'kijkers'. Ook hier zal Rijkswaterstaat een rol kunnen spelen bij het plaatsen van het zogenaamde 'calamiteitenscherm'. Het ter plaatse regelen van het verkeer is een taak van de politie waarbij Rijkswaterstaat belangrijke ondersteuning kan bieden.

**4. Coördinatie**

*b. Operationeel*

De hulpverleningsactiviteiten worden primair verricht door lokale parate diensten (waaronder evt. ME) en eventueel door de systeemeigenaren (NS, RWS en nutsbedrijven).

**5. Nadere bijzonderheden**

Bij buitenparlementaire acties zijn geen nadere bijzonderheden te analyseren.

**6. Nazorg**

Het weer op gang brengen van het dagelijks leven en de afvoer van eventuele arrestanten. Over de schadebehandeling van eventuele schadeclaims kan overleg worden gepleegd met het *Verbond van Verzekeraars*.

**7. Rijkswaterstaat**

Als het aangekondigde of voorzienbare acties betreft, is het zaak om zich samen met de overige betrokken (overheids)instanties voor te bereiden op de mogelijke gebeurtenissen. Voor Rijkswaterstaat betekent dit met name het achter de hand hebben van omleidingsroutes en het vooraf informeren van het verkeer over de mogelijke acties. Tevens moet er rekening mee worden gehouden dat tijdens de actie schade aan het wegmeubilair aangebracht kan worden.



Scenario :

ROOKOVERLAST

Nr. 6.5

### 1. Inleiding

In principe vertoont dit scenario veel gelijkenis met scenario 6.9: mist. Een belangrijk verschil is echter het absoluut onvoorspelbare karakter van het scenario rookoverlast. Rookoverlast zal in de meeste gevallen ontstaan door brand (bewust/onbewust gesticht) in de nabijheid van een Rijksweg. Afhankelijk van ondermeer de windrichting kan de overlast toenemen of afnemen. Ongevallen als gevolg van rookoverlast kunnen ter plaatse gevaarlijke situaties opleveren. Zo kunnen eventuele slachtoffers van een kop-staart botsing als gevolg van slecht zicht ook nog eens rookvergiftiging oplopen.

### 2. Voorbereidingstijd

In de meeste gevallen is de voorbereidingstijd te verwaarlozen. De overlast door rookontwikkeling ontstaat onverwacht. Daarentegen is deze oorzaak relatief snel te bestrijden indien het gaat om een relatief kleine bewust aangestoken gecontroleerde brand. Een grotere brand (dus meer overlast) zal eventueel vrij snel kunnen leiden tot het afzetten van een weggedeelte.

### 3. Bijzondere procesconsequenties

#### a. Voorlichting

De voorlichting kan vanuit de betrokken gemeente worden gegeven en geregeld. De verschijnselen zijn voor het publiek immers duidelijk waarneembaar. Voor degenen buiten het betrokken gebied is er geen (directe) bedreiging en heeft het geheel 'slechts' nieuws waarde.

#### Overige

De volgende processen kunnen relevant zijn maar leiden echter niet tot bijzondere procesconsequenties:

1. Alarmeren;
2. Bron-/ effectbestrijding;
3. Waarschuwen omwonenden;
4. Ontruimen/ evacueren: relatief kleinschalige ontruiming, gekoppeld aan persoonlijk waarschuwen;
5. Verkeer regelen.

### 4 Coördinatie

#### a. Bestuurlijk

Er worden hier geen bijzondere bestuurlijke consequenties voorzien. Bij een dergelijk ongeval worden gemeentelijke grenzen immers in principe niet overschreden. Als de volksgezondheid in het geding is, is ook de gemeentelijke calamiteitenorganisatie betrokken.

#### b. Operationeel

Volstaan kan worden met de coördinatie van gemeentelijke diensten en Rijkswaterstaat. De belangrijkste taak is voor de brandweer weggelegd en voor Rijkswaterstaat en politie in verband met tijdige waarschuwing van automobilisten en het eventueel instellen van een omleidingsroute.

### 5. Nadere bijzonderheden

Weersomstandigheden kunnen het ontstaan en verloop van dergelijke situaties sterk beïnvloeden:

- harde wind kan een brand verder aanwakkeren en de brandbestrijding belemmeren;
- lage windsnelheden kunnen bij een eventuele ontsnapping van explosieve/gevaarlijke gassen bijdragen aan de ernst van de situatie.

Daarnaast moet er rekening worden gehouden met giftige stoffen. Vooral wanneer deze in gasvorm vrijkomen, zullen zij de ernst en de omvang van de calamiteit bepalen.

### 6. Nazorg

Wanneer het een brand betreft met complicaties (zoals het escaleren van de brand), zal het voorkomen van een vervolgongeval veel aandacht vergen. Overeenkomstig een mistongeval is het zicht aanzienlijk beperkt. Maatregelen moeten getroffen worden om het achteropkomend verkeer te begeleiden.

### 7. Rijkswaterstaat

Bij rookoverlast kan het nodig zijn dat Rijkswaterstaat de onderstaande acties onderneemt:

- het waarschuwen van het verkeer voor eventueel slecht zicht, bijvoorbeeld middels tekstkarren;
- het tijdelijk stopzetten van het verkeer, bijv. als het zicht slechter wordt of als er giftige stoffen vrijkomen;
- het eventueel instellen van een omleiding, bijv. als het om een hevige brand gaat.







**Scenario :**

**AFGEVALLEN LADING**

**Nr. 6.6**

**1. Inleiding**

Afgevallen lading is in de meeste gevallen het gevolg van een ongeval met een vrachtauto. Indien dit het geval is, wordt de Landelijke Vrachtauto Regeling (LVR) van kracht.

Indien de vrachtwagen zelf niet beschadigd is en er alleen lading op de weg is gevallen, zal deze regeling niet direct van kracht zijn. Aangezien de lading erg van type kan variëren, heeft het geen zin om direct een berger in te schakelen.

**2. Voorbereidingstijd**

De voorbereidingstijd is in deze gevallen nihil.

**3. Bijzondere procesconsequenties**

*a. Schadebeperking/ verkeer regelen*

De consequenties zullen zich in principe beperken tot het regelen/ omleiden van het verkeer. Hier spelen de politie en Rijkswaterstaat een belangrijke rol. Tevens kan het calamiteitenscherm worden geplaatst, ter voorkoming of beperking van kijkfiles aan de overzijde.

**4 Coördinatie**

*a. Bestuurlijk*

Er worden hier geen bijzondere bestuurlijke consequenties voorzien. Bij een dergelijk ongeval worden gemeentelijke grenzen immers in principe niet overschreden.

*b. Operationeel*

Volstaan kan worden met de eventuele coördinatie van gemeentelijke diensten en Rijkswaterstaat. De belangrijkste taak is voor de politie weggelegd en voor Rijkswaterstaat in verband met tijdige waarschuwing van automobilisten en het eventueel instellen van een omleidingsroute. Bij gevaarlijke stoffen is ook de brandweer en de Rijksverkeersinspectie (RVI) betrokken.

**5. Nadere bijzonderheden**

Er moet rekening worden gehouden met giftige/ gevaarlijke stoffen. Vooral wanneer deze in gasvorm vrijkomen, zullen zij de ernst en de omvang van de calamiteit bepalen. Mogelijk kan dit leiden tot een totale blokkade van de weg (tijdelijke verkeersstop) en het eventueel instellen van omleidingsroutes.

**6 Nazorg**

De nazorg zal bestaan uit het opruimen/ bergen van de restlading, het eventueel herstellen van het wegdek/ wegmeubilair en het weer op gang brengen van de verkeersstroom.

**7 Rijkswaterstaat**

De taken van Rijkswaterstaat zijn hierboven al ter sprake gekomen.







**Scenario : GEVAARLIJKE/ BRANDBARE/ EXPLOSIEVE STOFFEN**

**Nr. 6.7**

**1. Inleiding**

Ongevallen waarbij gevaarlijke, brandbare en/of explosieve stoffen betrokken zijn, vereisen een speciale aanpak. Een belangrijke taak is hier weggelegd voor de brandweer. Bij dit type ongevallen is het van belang om een uitstroom/ verspreiding van de stof te voorkomen. Wanneer er uitstroom/ verspreiding heeft plaatsgevonden naar het aquatisch milieu, dienen de betrokken water(kwaliteits)beheerder (bijv. waterschappen) en andere gedupeerde organisaties geïnformeerd te worden.

**2. Voorbereidingstijd**

Het vrijkomen van bovengenoemde stoffen zal meestal plotseling plaatsvinden. Er zal dan dus vanuit de normale ongevallenbestrijding opgeschaald moeten worden. De nadruk zal (na het voorkomen) komen te liggen op het bestrijden en minimaliseren van de verontreiniging. Absorberende middelen en in enkele gevallen oliekerende schermen zijn hierbij een vereiste.

**3. Bijzondere procesconsequenties**

*a. Bron-/ effectbestrijding*

Bij het uitvoeren van bron-/effectbestrijding moet men in ieder geval rekening houden met de volgende gevaren:

- het in contact komen met (gassen van) gevaarlijke stoffen;
- het mogelijk exploderen van de stoffen.

Het is daarom van groot belang om zo spoedig mogelijk het type van de vervoerde (gevaarlijke) stof te bepalen en dit door te geven aan de brandweer. Het is noodzakelijk om zo snel mogelijk het UN-nummer te bepalen aan de hand van de oranje plaat die op de vrachtwagen bevestigd is.

*b. Afzetten/ afschermen*

Om de schadelijke gevolgen van de uitstroom/verspreiding voor de nabije omgeving te voorkomen en de uit te voeren werkzaamheden te bevorderen, is het noodzakelijk het ongevalsgebied af te zetten.

*c. Schadebeperking/ verkeer regelen*

De consequenties zullen zich in principe beperken tot het regelen/ omleiden van het verkeer. Hier spelen de politie en Rijkswaterstaat een belangrijke rol. Tevens kan het calamiteitenscherm worden geplaatst, ter voorkoming of beperking van kijkfiles aan de overzijde.

**4. Coördinatie**

*a. Bestuurlijk*

Er worden hier geen bijzondere bestuurlijke consequenties voorzien. Bij een dergelijk ongeval worden gemeentelijke grenzen immers in principe niet overschreden. Als de volksgezondheid in het geding is, is ook de gemeentelijke calamiteitenorganisatie betrokken.

*b. Operationeel*

Volstaan kan worden met de eventuele coördinatie van gemeentelijke diensten en Rijkswaterstaat. De belangrijkste taak is voor de brandweer weggelegd en voor Rijkswaterstaat en politie in verband met tijdige waarschuwing van automobilisten en het eventueel instellen van een omleidingsroute. Bij gevaarlijke stoffen is ook de Rijksverkeersinspectie (RVI) betrokken.

**5. Nadere bijzonderheden**

Bij aanwezigheid van gevaarlijke, brandbare en/of explosieve stoffen, dreigen de volgende gevaren:

- ontstaan van gevaarlijke gassen;
- ontstaan van rookoverlast (zie scenario 6.5);
- verspreiding van stoffen naar het aquatisch milieu.

Eerstgenoemde twee gevaren kunnen leiden tot een totale blokkade van de weg (tijdelijke verkeersstop) en het eventueel instellen van omleidingsroutes. Aandachtsgebieden zijn ook viaducten en bruggen over wateren. Wanneer een vrachtwagen op deze locatie verongelukt, bestaat er gevaar voor uitstroom naar het aquatisch milieu.

**6. Nazorg**

De nazorg zal bestaan uit het opruimen/ bergen van de restlading en het eventueel herstellen van het wegdek/ wegmeubilair. Daarnaast is er voor politie en Rijkswaterstaat een belangrijke taak weggelegd met betrekking tot weer op gang brengen van de verkeersstroom.

**7. Rijkswaterstaat**

De taken van Rijkswaterstaat zijn hierboven al ter sprake gekomen.







Scenario :

SNEEUW

Nr. 6.8

### 1. Inleiding

Sneeuwval hoeft in eerste instantie niet tot problemen te leiden. Er dient echter wel tijdig een aanvang te worden gemaakt met het sneeuwvrij maken van de belangrijkste wegen. Hierdoor kunnen slippartijen voorkomen worden. Het zicht kan voor de automobilisten aanzienlijk afnemen. Het is dan eventueel mogelijk om via de matrixborden een snelheidsbeperking aan te geven.

### 2. Voorbereidingstijd

De aanwezigheid van sneeuw kan als zodanig voorspeld worden. Indien de sneeuw al aanwezig is, zal Rijkswaterstaat alsnog aanvangen met het verwijderen van de sneeuw. Zolang sneeuw niet direct gepaard gaat met ijzel en gladheid, zullen de problemen te overzien blijven en kunnen deze met een actief optreden voorkomen worden.

### 3. Bijzondere procesconsequenties

#### a. Geneeskundige hulpverleningsketen

Bij ongevallen ten gevolge van sneeuw zal de nadruk liggen op het bevrijden van automobilisten uit de aanwezige autowrakken. Aangezien sneeuwval niet standaard gepaard gaat met een zeer slecht zicht, kan men met de beschikbare middelen de problemen aan.

#### b. Schadebeperking/ verkeer regelen

Bij de schadebeperking is een grote rol weggelegd voor Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft de beschikking over middelen waarmee de automobilisten snel en efficiënt op de hoogte kunnen worden gesteld van de ontstane situatie. Daarnaast kan het achteropkomende verkeer door middel van omleidingsroutes langs de ongevalslocatie geleid worden.

Tevens kunnen er aan de andere zijde van de weg stremmingen optreden als gevolg van 'kijkers'. Ook hier zal Rijkswaterstaat een rol spelen bij het plaatsen van het zogenaamde 'calamiteitenscherm'. Het ter plaatse regelen van het verkeer is een taak van de politie waarbij Rijkswaterstaat belangrijke ondersteuning kan bieden.

### 4. Coördinatie

#### b. Operationeel

De hulpverleningsactiviteiten worden primair verricht door lokale parate diensten en door de systeemeigenaren (NS, RWS en nutsbedrijven). Deze instanties dienen, indien de situatie escaleert tot een complex ongeval, in een CTPI te overleggen en te communiceren.

### 5. Nadere bijzonderheden

Onder deze omstandigheden zal met name een gevaar voor het verkeer ontstaan. Andere ramptypen zullen onder deze omstandigheden niet direct ontstaan. Slechte weersomstandigheden als sneeuw, storm en mist kunnen optreden tijdens de andere scenario's en hebben daarbij een uiterst ongunstige invloed.

### 6. Nazorg

Naast de afvoer van gewonden en het weer op gang brengen van het verkeer zou de afhandeling van schadeclaims problemen kunnen geven. Over de schadebehandeling kan overleg worden gepleegd met het Verbond van Verzekeraars. Voorspellingen over de uitkomst van de schadebehandeling kunnen beter niet gedaan worden.

### 7. Rijkswaterstaat

De belangrijkste taak is het zo goed mogelijk berijdbaar houden van de weg, door (preventieve) strooiacties en de inzet van sneeuwschuiven.



Scenario :

MIST

Nr. 6.9

### 1. Inleiding

Mist is één van de meest verraderlijke weersomstandigheden. Zo kunnen mistbanken plotseling opduiken, waarna het zicht kan afnemen tot minder dan 50 meter. De gevolgen die een kop-staart botsing in een mistbank tot gevolg kunnen hebben, zijn niet te onderschatten. Dit heeft het mistongeval op de A9 van 24-01-1997 wel aangetoond.

### 2. Voorbereidingstijd

Hoewel de aanwezigheid van grote hoeveelheden mist als zodanig voorspeld kunnen worden, moet men ervan uitgaan dat er geen vooraankondiging is van de ernst en plaats van de lokale, plotseling optredende mistbanken. De schaal van de problemen kan dus typisch regionaal/provinciaal zijn.

### 3. Bijzondere procesconsequenties

#### a. Geneeskundige hulpverleningsketen

Bij mistongevallen zal de nadruk liggen op het bevrijden van automobilisten uit de aanwezige autowrakken. Er dient uitgegaan te worden van een groot aantal gewonden, dus dient men genoeg capaciteit beschikbaar te hebben voor de verzorging en afvoer van gewonden.

#### b. Schadebeperking/ verkeer regelen

Bij de schadebeperking is een grote rol weggelegd voor Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft de beschikking over middelen waarmee de automobilisten snel en efficiënt op de hoogte kunnen worden gesteld van de ontstane situatie. Daarnaast kan het achteropkomende verkeer door middel van omleidingsroutes langs de ongevalslocatie geleid worden.

Tevens kunnen er aan de andere zijde van de weg stremmingen optreden als gevolg van 'kijkers'. Ook hier zal Rijkswaterstaat een rol spelen bij het plaatsen van het zogenaamde 'calamiteitenscherm'. Het ter plaatse regelen van het verkeer is een taak van de politie waarbij Rijkswaterstaat belangrijke ondersteuning kan bieden.

#### c. Communicatie

Bij de werkzaamheden die tijdens een mistongeval worden uitgevoerd, is een goede communicatie van essentieel belang. Met name omdat het zicht in een mistbank niet toereikend is om een volledig overzicht van de situatie te krijgen. De afstemming van de diverse communicatiemiddelen dient voortijdig aandachtig te worden bekeken.

### 4. Coördinatie

#### a. Bestuurlijk

Gezien de mogelijke gevolgen van een mistongeval zal al gauw de gemeente betrokken raken. Een gecoördineerde aanpak ligt voor de hand, hetzij via een gemeentelijk coördinatiecentrum, hetzij door de provincie (CdK). Naarmate de intensiteit en de duur groter zijn, is meer coördinatie nodig.

#### b. Operationeel

De hulpverleningsactiviteiten worden primair verricht door lokale parate diensten en door de systeemeigenaren (NS, RWS en nutsbedrijven). Deze instanties dienen bij dit soort complexe ongevallen in een CTPI te overleggen en te communiceren.

### 5. Nadere bijzonderheden

Onder deze omstandigheden zal met name een gevaar voor het verkeer ontstaan. Andere ramptypen zullen onder deze omstandigheden niet direct ontstaan. Slechte weersomstandigheden als mist, sneeuw en storm kunnen optreden tijdens de andere scenario's en hebben daarbij een uiterst ongunstige invloed.

### 6. Nazorg

Naast de afvoer van gewonden en het weer op gang brengen van het verkeer zou de afhandeling van schadeclaims problemen kunnen geven. Over de schadebehandeling kan overleg worden gepleegd met het Verbond van Verzekeraars. Voorspellingen over de uitkomst van de schadebehandeling kunnen beter niet gedaan worden.

### 7. Rijkswaterstaat

Ter voorkoming of beperking van de ernst van ongevallen, kan Rijkswaterstaat bij omvangrijke dichte mist besluiten om via de verkeerssignalering een maximumsnelheid van 90 of 70 km/u in te voeren. De noodzaak van deze maatregel zal dan gemonitord moeten worden, bijvoorbeeld door de inspecteurs of via de camera's.

Als er een omvangrijk mistongeval is gebeurd, kan de afhandeling ervan lange tijd duren. Pas als de gewonden/doden zijn afgevoerd en het strafrechtelijke onderzoek is afgerond, kan begonnen worden met het bergen van de wrakken en de meestal omvangrijke herstelwerkzaamheden. Er dienen dan zo snel mogelijk adequate omleidingsroutes te worden ingesteld voor het lokale en het doorgaande verkeer.



Scenario :

STORM

Nr. 6.10

### 1. Inleiding

Stormen en windhozen kunnen verschillende gevolgen hebben. In eerste instantie is grote materiële schade te verwachten, zoals ontwortelde bomen en afgewaaid takken, gebroken electriciteitskabels, omgewaaid verkeersborden etc. Deze schade wordt veroorzaakt door grote belasting op constructies, bomen, etc. Daarnaast is - afhankelijk van het tijdstip van de dag - een groot aantal verkeersongevallen te voorzien op diverse locaties, bijvoorbeeld gekantelde vrachtauto's (op bruggen).

### 2. Voorbereidingstijd

Hoewel de betrokken weertypen als zodanig voorspeld kunnen worden, moet men ervan uitgaan dat er geen voor aankondiging is van de ernst en de locatie van de verschijnselen. Dit hangt samen met doorgaans plaatselijke uitschieters, zoals windhozen, die moeilijk te voorzien zijn. De schaal van de problemen kan dus typisch regionaal/provinciaal zijn. Storm in combinatie met extreme regenval kan overigens verassend snel tot problemen leiden.

### 3. Bijzondere procesconsequenties

Uitgangspunt bij deze beschrijving is dat door storm (en regen) op ruime schaal schade en verstoringen ontstaan en dat automobilisten in problemen raken.

#### a. Geneeskundige hulpverleningsketen

Bij storm ligt de geneeskundige hulpverlening aan verspreide slachtoffers/ gewonden en gestrande reizigers voor de hand.

#### b. Schadebeperking/ verkeer regelen

Bij de schadebeperking is een grote rol weggelegd voor Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft de beschikking over middelen waarmee de automobilisten snel en efficiënt op de hoogte kunnen worden gesteld van de ontstane situatie. Daarnaast kan het achteropkomende verkeer door middel van omleidingsroutes langs de ongevalslocatie geleid worden. Het ter plaatse regelen van het verkeer is een taak van de politie waarbij Rijkswaterstaat belangrijke ondersteuning kan bieden.

#### c. Communicatie

Bij de werkzaamheden die tijdens de calamiteitenbestrijding worden uitgevoerd, is een goede communicatie van essentieel belang omdat tijdens de storm vaak om meerdere plaatsen tegelijkertijd incidenten plaatsvinden. De afstemming van de diverse communicatiemiddelen dient voortijdig aandachtig te worden bekeken.

### 4. Coördinatie

#### a. Bestuurlijk

Gezien de gevolgen van de problemen zullen in het algemeen meerdere dienstkringen tegelijk bij de bestrijding betrokken zijn. Een gecoördineerde aanpak ligt voor de hand. Naarmate de intensiteit en de duur groter zijn, is meer coördinatie noodzakelijk.

#### b. Operationeel

De hulpverleningsactiviteiten worden primair verricht door lokale parate diensten en door de systeemeigenaren (Rijkswaterstaat, NS en nutsbedrijven). Deze instanties dienen bij ongevallen in een CTPI te overleggen en te communiceren om de uit te voeren acties op elkaar af te stemmen. Er is een kans dat waarschuwing vooraf mogelijk is; hiertoe ligt eigen initiatief van de RTV-media voor de hand (op basis van informatie van het KNMI en berichten uit de reeds getroffen gebieden). Het is tevens mogelijk dat de Verkeerscentrale Utrecht belangrijke aanvullende verkeersinformatie doorgeeft aan het TIC (Traffic Information Centre) zodat via deze weg de informatie aan de automobilisten (door middel van verkeersinformatie) kan worden doorgegeven.

### 5. Nadere bijzonderheden

Voor een samenloop met (dreigende) overstroming/wateroverlast door storm wordt verwezen naar scenario 6.3. Slechte weersomstandigheden als storm, sneeuw en mist kunnen optreden tijdens de andere scenario's en hebben daarbij een uiterst ongunstige invloed.

### 6. Nazorg

Naast de afvoer van gewonden en het weer op gang brengen van het verkeer zou de afhandeling van schadeclaims problemen kunnen geven. Over de schadebehandeling kan overleg worden gepleegd met het *Verbond van Verzekeraars*. Voorspellingen over de uitkomst van de schadebehandeling kunnen beter niet gedaan worden.

### 7. Rijkswaterstaat

Eventueel kunnen bij een hevige storm waarbij veel schade ontstaat of verwacht wordt of waarbij vele voorwerpen (takken) op de weg waaien, extra inspecties op de weg plaatsvinden.



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

**BIJLAGE 7: VERZENDLIJST**

Nr.	Naam	Dienst / Afdeling	Adres	Telefoon / Fax	Aantal	Toelichting
1.	Dhr. W. van der Meer	EnSaCo	Postbus 348 1780 AH Den Helder	T: 0223-525025 F: 0223-618173	1	Extern
2.	Dhr. P.G.A. Smeets	RWS Dir. Utrecht (VIVK)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009492 F: 030-6052060	1	-
3.	Dhr. P.J. van der Veen	RWS Dir. Utrecht (VIX/ VMC-nl)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009487 F: 030-6052060	1	-
4.	Dhr. B. Pieper	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913120 F: 030-2960070	1	-
5.	Dhr. R. van den Broek	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 030-6984523 F: 030-6923008	1	-
6.	Dhr. H.H. Oudman	RWS Dir. Utrecht (BSR)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009631 F: 030-6052060	1	-
7.	Dhr. H. de Bruijne	RWS Dir. Utrecht (VI)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009555 F: 030-6052060	1	-
8.	Dhr. B. Boevink	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 030-6984550 F: 030-6923008	1	-
9.	Dhr. J.N. Vroegop	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913110 F: 030-2960070	1	-
10.	Dhr. A.J.B. Lohman	RWS Dir. Utrecht (VIX)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009601 F: 030-6052060	1	-
11.	Dhr. G. Timmerman	RWS Dir. Utrecht (VIV)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009556 F: 030-6052060	1	-
12.	Dhr. G.J. van Eijk	RWS Dir. Utrecht (VIT)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009562 F: 030-6052060	1	-
13.	Dhr. A.J.M. Abrahams	RWS Dir. Utrecht (VIA)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009568 F: 030-6052060	1	-
14.	Dhr. J.N. Vroegop	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913110 F: 030-2960070	1	Operationeel Team VIU
15.	Dhr. B. Boevink	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 030-6984550 F: 030-6923008	1	Operationeel Team VIH
16.	Dhr. P.J. van der Veen	RWS Directie Utrecht (VIX)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-2807400 F: 030-2807474	1	Beleidsteam directie Utrecht
17.	Dhr. W. de Vos	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913190 F: 030-2960070	1	t.b.v. RVC







**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

Nr.	Naam	Dienst / Afdeling	Adres	Telefoon / Fax	Aantal	Toelichting
18.	Dhr. E. Jobse	VMC-nl	Postbus 3268 3502 GG Utrecht	T: 030-2807490 F: 030-2807474	1	
19.	Dhr. M. Adema	RWS Dir. Utrecht (VIVS)	Postbus 650 3430 AR Nieuwegein	T: 030-6009490 F: 030-6052060	1	
<b>Dienstkring Utrecht, Rayon Utrecht</b>						
20.	Inspecteurs (via Rayonhoofd)	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913150 F: 030-2913156	1	
21.	Rayonhoofd	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913150 F: 030-2913156	1	
<b>Dienstkring Utrecht, Rayon Houten</b>						
22.	Inspecteurs (via Rayonhoofd)	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-6374271 F: 030-6353184	1	
23.	Rayonhoofd	RWS Dienstkring Utrecht	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-6374271 F: 030-6353184	1	
<b>Dienstkring Huis ter Heide, Rayon Huis ter Heide</b>						
24.	Inspecteurs (via Rayonhoofd)	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 030-6920944 F: 030-6931869	1	
25.	Rayonhoofd	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 030-6920944 F: 030-6931869	1	
<b>Dienstkring Huis ter Heide, Rayon Baarn</b>						
26.	Inspecteurs (via Rayonhoofd)	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 035-5417695 F: 035-5416147	1	
27.	Rayonhoofd	RWS Dienstkring Huis ter Heide	Postbus 2118 3700 CC Zeist	T: 030-6920944 F: 030-6931869	1	
<b>Verkeer Centrale Utrecht</b>						
28.	Wegverkeersleiders	RVC	Postbus 44 3430 AA Nieuwegein	T: 030-2913193 F: 030-2962368	1	
<b>Externe organisaties</b>						
29.		Regionale Brandweer Utrechtsland	Postbus 3154 3502GD Utrecht	T: 030-2883311 F: 030-2887142	1	Extern
30.		Regionale Brandweer Gooi- & Vechtstreek	Heijdenstr. 192 1221 EN Hilversum	T: 035-6833822 F: 035-6885515	1	Extern



**Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht**  
 Directoraat Generaal Rijkswaterstaat  
 Directie Utrecht

Nr.	Naam	Dienst / Afdeling	Adres	Telefoon / Fax	Aantal	Toelichting
31.		Regionale Brandweer Rivierenland	De Blomboogerd 10 4003 BX Tiel	T: 0344-639400 F: 0344-622956	1	Extern
32.		Regionale Politie Utrecht	Postbus 8300 3503RH Utrecht	T: 030-2397111 F: 030-2397071	1	Extern
33.		Regionale Politie Gooi- & Vechtstreek	Postbus 42 1200 AA Hilversum	T: 035-6555555 F: 035-6242224	1	Extern
34.		Regionale Politie Zuid-Holland zuid	Postbus 1070 3300 BB Dordrecht	T: 078-6303000 F: 078-6303779	1	Extern
35.	Meldkamer AICP	KLPD Divisie Mobiliteit Driebergen	Postbus 100 3970 AC Driebergen	T: 0343-535353 F: 0343-514620	1	Extern
36.	afd. Kabinet	Provincie Utrecht	Postbus 80300 3508 TH Utrecht	T: 030-2589111 F: 030-2582320	1	Extern
37.	afd. Kabinet	Provincie Zuid-Holland	Postbus 90602 2509 LP Den Haag	T: 070-4416611 F: 070-4417823	1	Extern
38.	afd. Kabinet	Provincie Noord-Holland	Postbus 123 2000 MD Haarlem	T: 023-5144400 F: 023-5310068	1	Extern
39.	afd. Kabinet	Provincie Gelderland	Postbus 9090 6800 GX Arnhem	T: 026-3598640 F: 026-4423555	1	Extern
40.	T. Kramer	RWS directie Noord-Holland	Postbus 3119 2001 DC Haarlem	T: 023-5301301 F: 023-5301302	1	Extern
41.	F. Swaak	RWS directie Zuid-Holland	Postbus 556 3000 AN Rotterdam	T: 010-4026200 F: 010-4047927	1	Extern
42.	J.A. Kram	RWS directie IJsselmeer-gebied	Postbus 600 8200 AP Lelystad	T: 0320-299111 F: 0320-234300	1	Extern
43.	E. van de Hoogen	RWS directie Oost-Nederland	Postbus 9070 6800 ED Arnhem	T: 026-3688911 F: 026-3634897	1	Extern
44.	P. Hulsebos	DCC V&W	Postbus 20906 2500 EX Den Haag		1	Extern



**BIJLAGE 8: TRANSMITTAL FORMULIER**

Geachte heer/mevrouw,

Met dit ontvangstformulier wordt u opgenomen in de administratie van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat directie Utrecht als houder van een exemplaar van het "Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht", Deel 1. Dit heeft ondermeer als doel u tijdig te informeren over wijzigingen en aanvullingen van het calamiteitenplan. Bij wijzigingen betreffende uw gegevens, gebruikt u het mutatieformulier (bijlage 9).

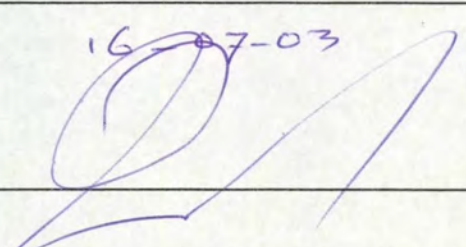
**Ontvanger**

Naam : B. Boevink  
Dienst / Instelling : RWS Dn. Utrecht  
Afdeling : afdeling Huistekening  
Adres : Pb. 2110  
Postcode / Plaats : 3700 CC Zeist  
Telefoon : 030-6904550  
Telefax : 030-6923000

**Ontvangen documenten**

☒ Calamiteitenplan Hoofdwegennet regio Utrecht, Deel 1 (versie 2.0) van Rijkswaterstaat directie Utrecht.

Datum : 16-07-03

Handtekening : 

Ter bevestiging van ontvangst een copy van dit formulier retour zenden naar:

Rijkswaterstaat directie Utrecht  
t.a.v. Dhr. P. van der Veen  
Postbus 650  
3430 AR Nieuwegein



**BIJLAGE 9: MUTATIEFORMULIER**

Dit formulier uitsluitend gebruiken voor het doorgeven van wijzigingen, toevoegingen of verwijderingen in het Calamiteitenplan van de directie Utrecht of voor het doorgeven van wijzigingen in uw gegevens.

**Gegevens inzender**

Naam :  
Dienst / Instelling :  
Afdeling :  
Adres :  
Postcode / Plaats :  
Telefoon :  
Telefax :

Mutatie betreft : Toevoeging / wijziging / verwijdering \*)  
Te muteren bladzijde :  
Ingangsdatum mutatie :  
Uit te voeren mutatie :

Datum :  
Handtekening :

\*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Dit formulier sturen naar:

**Rijkswaterstaat directie Utrecht**  
t.a.v. P. van der Veen  
Postbus 650  
3430 AR Nieuwegein







BIJLAGE 10: SITUATIERAPPORT

**STANDAARD SITUATIERAPPORT**

Nr.

**VERTROUWELIJK**

Datum :

Tijd :

Van :

Aan :

Soort :



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
**Directie Utrecht**

**BERICHT**

**De feiten** (Wat, wie, waar, wanneer, hoe)

**Maatregelen door anderen** (In het netwerk)

**Eigen maatregelen** (Beleid, uitvoering, voorlichting)

**Knelpunten**

**Beslispunten** (Beleid, uitvoering en voorlichting)







## BIJLAGE 11 : GECOÖRDINEERDE REGIONALE INCIDENTENBESTRIJDINGS PROCEDURE<sup>1</sup>

### Wat is opschaling

Bij een ramp of incident met mogelijke verstrekkende gevolgen zullen veel activiteiten tegelijk moeten plaatsvinden. Opschaling sluit aan op de routinematige aanpak van het bestrijden van incidenten. Opschalen houdt in: het veranderen van het functioneren van het bestuur en de parate diensten van de dagelijkse situatie naar een situatie waarin een ramp of een zwaar ongeval moet worden bestreden. Voor een optimaal resultaat is de invulling van de diverse organisatie-elementen van doorslaggevend belang.

### Doelstelling van GRIP

De doelstelling van GRIP is te komen tot een eenduidige opschaling, vanaf regulier tot grootschalig optreden bij incidenten, van de verschillende hulpverleningsdiensten en bestuurlijke staven in de regio. Opschalen volgens GRIP betekent dus het leveren van maatwerk.

Binnen de Utrecht GRIP, die afgeleid is van het Nederlandse model, wordt vanaf het routineniveau (GRIP 0 genoemd) gewerkt met vijf opschalingvarianties, coördinatie-alarmen of GRIP'en genoemd. De laatste term staat voor greep krijgen op de situatie. Elke coördinatie- c.q. GRIP-alarm heeft zijn eigen kenmerken, die gebaseerd zijn op de bijbehorende taken, bevoegdheden of verantwoordelijkheden. Er wordt naar behoefte opgeschaald tot het gewenste niveau, zowel bestuurlijk als operationeel. Het personeel wordt naar behoefte gealarmeerd.

De wens is om te komen en het behouden van één geëfende samenhangende organisatie die kan optreden ingeval van grootschalige incidenten, crisis, calamiteiten en rampen. De voorwaarde hiervoor is dat GRIP wordt geïmplementeerd binnen alle diensten en staven, gevolgd door uitvoering van een intensief opleidings- en oefenbeleid in het kader van incidentmanagement en rampenbestrijding.

### Uitgangspunten GRIP

GRIP is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- In de organisatie van de rampen- en zware ongevallenbestrijding vervullen eenheden en functionarissen van de drie operationele diensten en de gemeente als "vierde" operationele dienst zoveel mogelijk dezelfde rol als in de normale werksituatie.
- De GRIP-procedure kan door elke leidinggevende van de operationele diensten, die normaal zitting hebben in een coördinatie team plaats incident (CTPI), een commando plaats incident (CoPI) of een commando rampterrein (CoRT) worden opgestart. De GRIP-procedure kan daarnaast automatisch opgestart worden als de aard van het incident daartoe aanleiding geeft.
- Een belangrijk uitgangspunt is zorgdragen voor een snelle opschaling. Afhankelijk van het te bestrijden incident wordt besloten tot welk niveau wordt opgeschaald.
- In principe geldt bij opschaling dat de organisatie niet te voorzichtig moet worden opgebouwd. Opbouw kost immers tijd. Tijdige alarmering van bestuurlijke verantwoordelijken en mogelijk betrokken diensten biedt hen meer mogelijkheden in relatieve rust voorbereidingen te treffen. Een te ver doorgevoerde opschaling kan later worden "teruggeschaald". De organisatie wordt dan afgebouwd tot de gewenste situatie.
- Opschaling volgens GRIP sluit aan op de routinematige aanpak van de bestrijding van incidenten. Vanaf dit niveau zijn er vijf opschalingniveaus mogelijk. Elk coördinatie- c.q. GRIP-alarm heeft eigen kenmerken, die gebaseerd zijn op de bijbehorende taken, bevoegdheden of verantwoordelijkheden.
- GRIP gaat uit van "de juiste persoon op de juiste plaats". Functionarissen die een rol te vervullen hebben in de organisatie van de rampen- en zware ongevallenbestrijding dienen hiervoor dus gekwalificeerd te zijn. Bij het in werking stellen van het coördinatie- c.q. GRIP-alarm wordt op functie gealarmeerd en niet op naam.
- De burgemeester bepaald wie er in het gemeentelijke rampenstaf (GRS) zitting heeft. De samenstelling is bij het GRIP-alarm aangegeven. Daarnaast kunnen afhankelijk van het incidenttype liaisons van Rijkswaterstaat, de Waterschappen en bedrijven als adviseurs zitting nemen in het gemeentelijk beleidsteam.
- De operationele leiding is vanaf GRIP 2 in handen van de brandweer, tenzij de burgemeester een functionaris van de politie of GHOR als operationeel leider aanwijst.

<sup>1</sup> Bron: De Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure, regionale brandweer Eemland, februari 2000.



- Vanaf GRIP 3 zal de 1<sup>e</sup> regionaal commandant van dienst (ROvD) van de brandweer optreden als operationeel leider (OL), tenzij de burgemeester een functionaris van de politie of GHOR als operationele leider benoemt. De operationeel leider zal als adviseur van de burgemeester plaats nemen in het gemeentelijk rampenstaf (GRS).
- Vanaf GRIP 4, waarbij de effecten van het incident de gemeentegrens (zullen) overschrijden, wordt een regionaal rampenstaf (RRS) met een coördinerend burgemeester ingesteld. De operationeel leider (OL), de vertegenwoordigers van de overige operationele diensten en eventuele liaisons van Rijkswaterstaat, de Waterschappen of bedrijven nemen zitting in het regionaal beleidsteam (RRS).

#### **Wanneer is opschalen noodzakelijk?**

Er zijn twee situaties die opschalen noodzakelijk maken:

1. Een plotselinge gebeurtenis ontwikkelt zich tot een ramp;
2. Een dreigende ramp is van tevoren bekend.

Ad. a Een plotselinge gebeurtenis ontwikkelt zich tot een ramp, opschaling volgens GRIP

De meeste incidenten beginnen klein, ze kunnen zich echter ontwikkelen tot een incident die aan de kwalificatie van een ramp voldoet.

Ad. b Een dreigende ramp is van tevoren bekend

In sommige gevallen kondigt een (mogelijke) ramp zich van tevoren aan. Voorbeelden hiervan zijn rampen ten gevolge van voorziene weersomstandigheden, giftige of nucleaire wolken die zich over een langere afstand voortbewegen of bijvoorbeeld evenementen met een hoog risico.

Bij dreigende rampen zal opschaling anders verlopen. Ten eerste zal een beleidsmatige opschaling plaatsvinden, eventueel tot en met provinciaal niveau. Dit betekent dat het gemeentelijk of regionaal rampenstaf (GRS c.q. RRS) in overleg met het regionaal operationeel team (ROT) gaat inschatten wat de effecten van de te verwachten ramp zijn. Afhankelijk van deze effecten zullen de operationele diensten, inclusief de gemeenten, zich voorbereiden op de bron- en effectbestrijding. In de situatie van een dreigende ramp, zal de opschaling afwijkend verlopen van GRIP.

#### **Coördinatie-alarmen/GRIP'en**

##### **Coördinatie-alarm 0 / GRIP 0**

Na melding van een incident rukken in eerste instantie de parate diensten uit. Afhankelijk van de aard van het incident zullen eenheden van zowel brandweer, GHOR, politie en mogelijk gemeentelijke eenheden meewerken aan de incidentbestrijding. Deze vier organisaties beginnen op routinematige wijze met de bestrijding. Dat wil zeggen dat ieder ter plaatse voor zich werkt. Samenwerking, als dat nodig is, vindt ad hoc plaats.

##### **Coördinatie-alarm 1 / GRIP 1**

Indien blijkt dat door de aard van het incident taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden met betrekking tot de bestrijding veranderen, zal worden opgeschaald. De oorzaken voor deze veranderingen kunnen zijn:

- vraag om gestructureerde coördinatie;
- behoefte om meer materieel;
- de complexiteit van het incident.

Het coördinatieteam plaats incident (CTPI) wordt geformeerd en de burgemeester wordt geïnformeerd.

##### **Coördinatie-alarm 2 / GRIP 2**

Ook na opschaling naar GRIP 1 kan blijken dat het incident niet effectief en efficiënt genoeg bestreden kan worden. Dit kan omdat:

- één van de organisaties ééenhoofdige leiding noodzakelijk vindt;
- het effectgebied groter wordt dan het incidentgebied (denk aan een gaswolk);
- zich bestuurlijke consequenties voordoen;
- gevaarlijke stoffen mogelijk aanwezig en/of vrijgekomen zijn.



Door op te schalen naar dit niveau veranderen twee essentiële aspecten nl.:

1. er is één leidinggevende (vaak HOvD van de brandweer, tenzij de burgemeester anders beslist) – commando plaats incident (CoPI);
2. de vooraf vastgestelde kernbezettingen van het regionaal operationeel team (ROT) en de kernbezetting van de gemeentelijk rampenstaf (GRS) komen bijeen.

De kernbezetting van het ROT bestaat tenminste uit:

- de regionaal commandant van dienst (RCvD) van de brandweer;
- een Algemeen Commandant van politie;
- het hoofd sectie geneeskundige hulp bij ongevallen en rampen (HSGA);
- ambtenaar rampenbestrijding gemeente (ARB).

De kernbezetting van het GRS bestaat tenminste uit:

- de burgemeester;
- de gemeentesecretaris;
- een voorlichter.

Beide teams dienen eventueel aangevuld te worden met administratieve en logistieke ondersteuning. De teams schatten in wat de mogelijke effecten zijn op operationeel gebied respectievelijk gaan na wat de consequenties zijn voor het gemeentelijke apparaat en op het bestuurlijk niveau. De teams kunnen ook worden aangevuld met vertegenwoordigers uit andere betrokken organisatie zoals bijvoorbeeld Politie, GGD en Rijkswaterstaat.

#### **Coördinatie-alarm 3 / GRIP 3**

De meeste incidenten zullen zich operationeel gezien beperken tot en met coördinatie-alarm 2 ofwel GRIP 2. Er kunnen zich echter incidenten voordoen die verdere bestuurlijke en operationele opschaling vereisen. Voorbeelden zijn een omvangrijke brand met grote materiële schade, al dan niet met veel slachtoffers en een grootschalige evacuatie. De opschaling kan in deze situatie operationeel gezien het hoogste niveau bereiken, nl. het instellen van een commando rampterrein (CoRT) en een volledige bemensing van het regionaal operationeel team (ROT). Ook bestuurlijk gezien is er sprake van de hoogste paraatheid op gemeentelijk niveau. Het voltallige gemeentelijk rampenstaf (GRS) komt bijeen. De Coördinerend Burgemeester (CM) en de Commissaris van de Koningin (CdK) worden geïnformeerd.

Door op te schalen naar dit niveau veranderen twee essentiële aspecten nl.:

1. er is één leidinggevend in het ROT (vaak RCvD van de brandweer) tenzij de burgemeester anders beslist;
2. het volledige ROT en de volledige GRS komen bijeen.

#### **Coördinatie-alarm 4 / GRIP 4**

Tot en met coördinatie-alarm 3 ofwel GRIP 3 is er sprake van een incident, waarvan de effecten zich beperken tot één gemeente. Overschrijdt het incident door zijn omvang of effecten de gemeentegrens, dan zal er verder worden opgeschaald. Deze opschaling vindt alleen op bestuurlijk niveau plaats. De betrokken burgemeesters hebben een overleg van burgemeesters en één van hen zal functioneren als coördinerend burgemeester. Een regionaal rampenstaf (RRS) waar de coördinerend burgemeester voorzitter van is en een regionaal operationeel team (ROT) zijn verantwoordelijk voor de beleidsmatige respectievelijke operationele besluitvorming en aansturing. Daarnaast functioneren één of meer commando's rampterrein (CORT) en één of meer actiecentra. De CdK wordt ingelicht en het kabinet is vertegenwoordigd in het RRS en ROT.

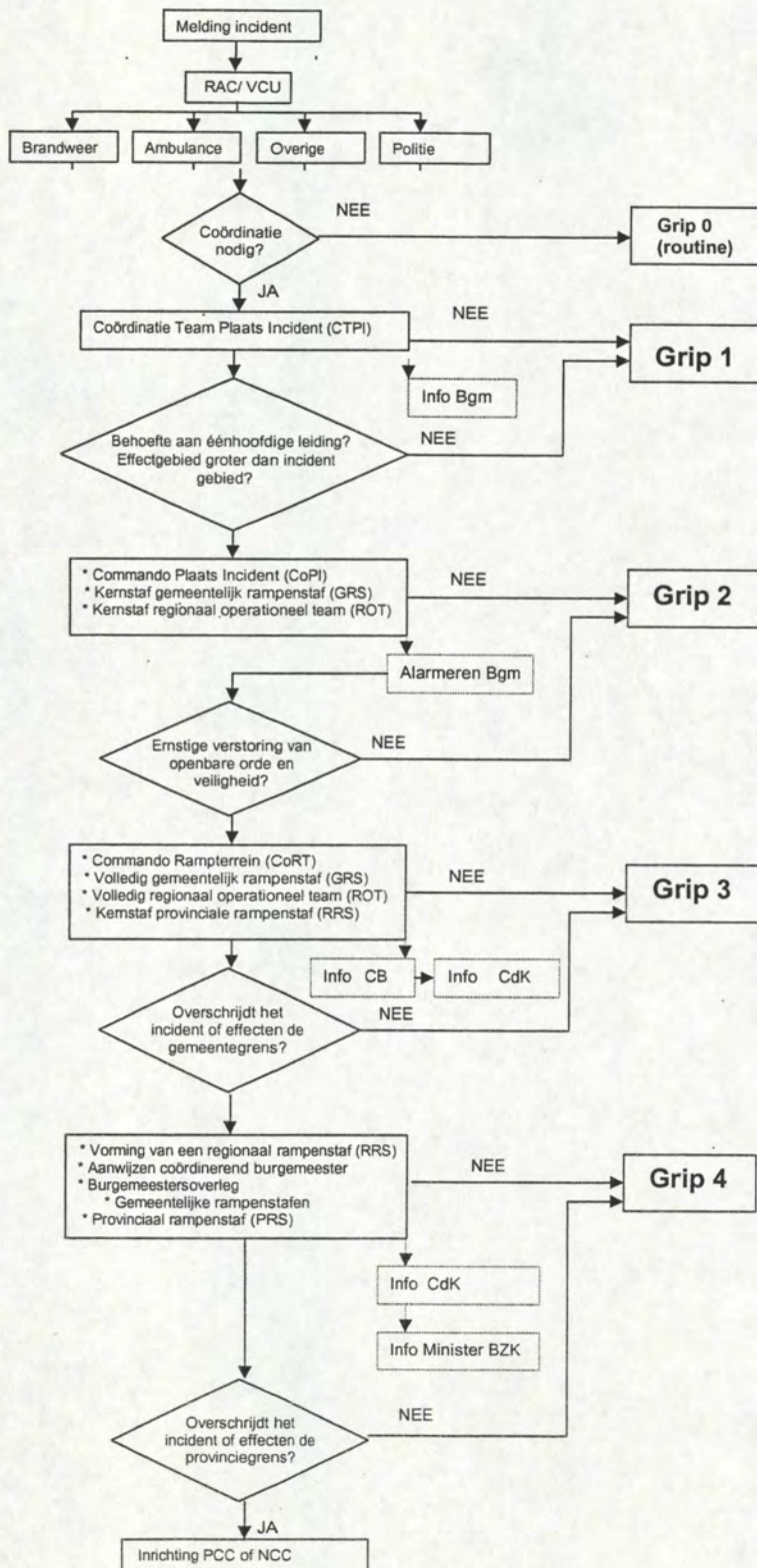
#### **Dreigende ramp**

Bij dreigende ramp zal de opschaling anders verlopen. Ten eerste zal een beleidsmatig opschaling plaatsvinden, eventueel toe en met provinciaal niveau. Dit betekent dat het beleidsteam in overleg met het ROT gaat inschatten wat de effecten de te verwachten ram zijn. Afhankelijk van deze effecten zullen de operationele diensten (inclusief de gemeenten) zich gaan voorbereiden op de bestrijding ervan.



De provinciale rampenstaf komt bijeen onder voorzitterschap van de provinciaal coördinator rampenbestrijding ter ondersteuning van de Commissaris van de Koningin. Informatie naar het nationaal niveau vindt plaats zoals beschreven onder GRIP 3.

In onderstaand figuur is de opschaling weergegeven.





## BIJLAGE 12: BEVOEGDHEDEN, WETTELIJKE KADERS EN SAMENWERKINGSREGELINGEN

### 1 Bevoegdheden Rijkswaterstaat algemeen

Rijkswaterstaat kan primair optreden op basis van de **Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)**. Het doel van de Wbr is het veilig en doelmatig gebruik van Rijkswaterstaatswerken te waarborgen. Onder een Rijkswaterstaatswerk wordt verstaan: de bij het Rijk in het beheer zijnde wateren, waterkeringen en wegen, alsmede, voor zover in het beheer bij het Rijk, de daarin of daaraan gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar hun aard daartoe behoort (bijvoorbeeld de aan de Rijksweg grenzende berm).

Voor dit calamiteitenplan voor de droge infrastructuur zijn als waterstaatswerken van belang: de Rijkswegen, viaducten, de bermen en daaraan grenzende sloten. Artikel 2 Wbr bepaalt dat zonder vergunning van de Rijkswaterstaat geen gebruik gemaakt mag worden van een waterstaatswerk, anders dan waartoe het is bestemd. Wordt dat toch gedaan dan kan bestuursdwang worden toegepast.

**Bestuursdwang** houdt in: *het door het bevoegde bestuursorgaan (i.c. Rijkswaterstaat) op kosten van de overtreder ongedaan maken van hetgeen in strijd met de wet is verricht*. Het toepassen van het instrument bestuursdwang wordt verder in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregeld.

Op grond van de Wbr heeft de Rijkswaterstaat dus de bevoegdheid om direct op te treden met betrekking tot calamiteiten. De Wbr heeft betrekking op de civieltechnische werken en niet op het gebruik van de weg door het verkeer.

Het nemen van maatregelen om een vlotte verkeersdoorstroming te realiseren, valt onder de **Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)**. Het veilig en doelmatig gebruik van de weg door het verkeer is geregeld in artikel 5 Wegenverkeerswet 1994. Op grond van artikel 169 WVW 1994 kan bestuursdwang worden toegepast.

De vraag is wie deze bevoegdheid toekomt: de politie of de Rijkswaterstaat. Aannemelijk is de politie omdat deze zich primair met het regelen van het verkeer bezig houdt.

Op grond van artikel 34 van het **Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)** kan het bevoegd gezag, in casu de Rijkswaterstaat, in dringende omstandigheden overgaan tot plaatsing van verkeerstekens als mede het nemen van maatregelen van tijdelijke aard, zoals genoemd in de artikelen 2 lid 2 sub a, 12 en 15 tweede lid WVW 1994. Een verkeersbesluit is volgens artikel 35 BABW niet nodig. Artikel 38 bepaalt dat een verkeersbesluit ook niet nodig is in acute gevallen die niet langer dan 3 uur duren. Bevoegd tot het plaatsen van verkeerstekens en het nemen van maatregelen zijn de met de verkeersregeling belaste ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak en de buitengewone opsporingsambtenaren van de Rijksverkeersinspectie.

Het is van belang om zich te realiseren dat ook andere instanties taken en bevoegdheden hebben bij het bestrijden van calamiteiten. Daarbij valt te denken aan politie en brandweer, die daarbij onder het bevel van de burgemeester staan. Zolang de Wet rampen en zware ongevallen nog niet van toepassing is, zullen de besluiten met betrekking tot de bestrijding van de calamiteit genomen moeten worden op de ongevalslocatie en (bij opschaling) intern Rijkswaterstaat in overleg met de andere betrokken hulpdiensten.

### 2 Bevoegdheden Rijkswaterstaat in het bijzonder

Rijkswaterstaat en de betrokken provincie, gemeenten en waterkwaliteitsbeheerders hebben ingevolge diverse wetten de bevoegdheid om milieuverontreiniging (van bodem en water) als gevolg van calamiteiten te voorkomen, te beperken of te bestrijden. In het onderstaande worden deze bevoegdheden aangegeven.

#### **Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)**

Bij de bespreking van de bevoegdheden van de Rijkswaterstaat in het algemeen is de Wbr al ter sprake gekomen. Met name is hier artikel 2 Wbr van belang. Ingevolge dit artikel is het verboden (zonder vergunning) van een waterstaatswerk gebruik te maken door anders dan waartoe het is



bestemd, daarin of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten of te laten liggen. Het storten of neerleggen van verontreinigende stoffen op een waterstaatswerk kan ook daartoe worden gerekend.

Het bovenstaande houdt in dat Rijkswaterstaat ingevolge de Wbr de bevoegdheid heeft de verontreiniging op een waterstaatswerk direct op te ruimen met behulp van het instrument bestuursdwang.

#### **Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo)**

De Wet verontreiniging oppervlaktewater stelt regels ter voorkoming van verontreiniging van het oppervlaktewater, inclusief de waterbodem. De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de bestrijding en opruiming van verontreinigingen **ter bescherming van het oppervlaktewater** ligt bij de waterkwaliteitsbeheerder van het betrokken oppervlaktewater.

Ingevolge de Wvo is Rijkswaterstaat waterkwaliteitsbeheerder van de Rijkswateren. De andere wateren in de provincie Utrecht zijn in beheer bij de waterschappen. Rijkswaterstaat directie Utrecht heeft het waterkwaliteitsbeheer van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal. De sloten langs de bermen van de rijkswegen binnen de directie Utrecht zijn in beheer bij de waterschappen "De Stichtse Rijnlanden", "Vallei en Eem" en "Amstel, Gooi en Vecht".

Indien als gevolg van een calamiteit op de rijksweg afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen in het oppervlaktewater (dreigen) te geraken, heeft de waterkwaliteitsbeheerder ingevolge de Wvo de bevoegdheid om tegen deze verontreiniging op te treden. Daarvoor kan eveneens gebruik worden gemaakt van het instrument bestuursdwang, zoals dat in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregeld is.

Ingevolge de Wvo houdt de bevoegdheid tot bestuursdwang in dat de betrokken waterkwaliteitsbeheerder op kosten van de veroorzaker van de calamiteit de verontreiniging van het oppervlaktewater kan opruimen of zo veel mogelijk beperken, dan wel maatregelen kan nemen om te voorkomen dat de vrijkomende verontreinigende stoffen in het oppervlaktewater geraken. In spoedeisende gevallen kunnen deze maatregelen direct worden genomen.

#### **Wet bodembescherming**

Indien ten gevolge van een ongewoon voorval (=calamiteit) een geval van ernstige bodemverontreiniging ontstaat of indien de bodem ernstig is of dreigt te worden aangetast, dienen Gedeputeerde Staten van de betrokken provincie ingevolge de Wet bodembescherming (of indien de verontreiniging plaatsvindt binnen de gemeente Utrecht, Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht) onverwijld maatregelen te nemen ten einde de oorzaak van de verontreiniging of aantasting weg te nemen en de bodem te saneren of de verontreiniging zoveel mogelijk ongedaan te maken (hierover dienen afspraken te worden gemaakt met de provincie of de gemeente Utrecht).

N.B. Ten aanzien van bestrijding van verontreiniging van oppervlaktewater of bodem is het aan te bevelen hierover van te voren afspraken te maken met respectievelijk de betrokken waterkwaliteitsbeheerders (waterschappen of andere directies) in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewater en met het betrokken bevoegde gezag (provincies en de gemeente Utrecht) ingevolge de Wet bodembescherming.

#### **Wet milieubeheer**

De Wet milieubeheer (Wm) stelt regels ter bescherming van milieu met betrekking tot inrichtingen. In het zogenaamde Inrichtingenbesluit van de Wm staat aangegeven welke activiteiten/objecten als een inrichting kunnen worden aangemerkt. Dit betekent dat indien onderdelen van een waterstaatswerk van Rijkswaterstaat ook kunnen worden aangemerkt als een inrichting in de zin van de Wm hoofdstuk 17, "maatregelen in bijzondere omstandigheden" van toepassing is. Als voorbeeld kunnen de bezinkinstallaties voor de opvang van afstromend water van de wegen worden genoemd.

Indien een calamiteit binnen een inrichting (of deel hiervan) nadelige gevolgen heeft voor het milieu, dan dient ingevolge art. 17.1 Wm degene die de inrichting drijft (i.c. RWS) onmiddellijk maatregelen te nemen om de nadelige milieugevolgen te voorkomen of te beperken. Daarnaast dient RWS het voorval zo spoedig mogelijk te melden aan het bevoegd gezag (de gemeente of provincie) en de volgende gegevens te verstrekken:

- de oorzaken van het voorval en de omstandigheden waaronder het zich heeft voorgedaan;
- de als gevolg van het voorval vrijkomende stoffen en hun eigenschappen;
- de genomen maatregelen om de milieugevolgen van het voorval te voorkomen of te beperken;







- de maatregelen die worden overwogen om te voorkomen dat een zodanig voorval zich nogmaals kan voordoen.

Rijkswaterstaat directie Utrecht heeft de volgende inrichting in beheer:

- de bergbezinkinstallatie op de A12 ten bate van opvang van afstromend wegwater op het wegvak Lunetten-Bunnik (km 65,2 tot km 67,2).

Daarnaast zijn er nog de volgende voorzieningen:

- de pompkelder A27 in de Bak van Amelisweerd (circa km 77 tot km 78);
- de pompkelder A28 in de Vollenhovetunnel (km 4,65);
- opvangvoorziening voor afstromend wegwater op het talud van de Stichtsebrug op de A27 (circa km 107 tot km 107,649).

### Wet vervoer gevaarlijke stoffen

Ingevolge artikel 47 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) is degene die gevaarlijke stoffen vervoert, verplicht ongevallen en voorvallen waardoor gevaar voor de openbare veiligheid is of dreigt te ontstaan, onverwijld te melden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De vervoerder is verplicht om alle informatie te verstrekken die nodig is om het ongeval of voorval te analyseren. Voor het melden van incidenten is een speciaal inlichtingenformulier beschikbaar. Bij ernstige incidenten waar de RVI (Rijksverkeersinspectie) aanwezig is, vult de RVI het formulier samen met de betrokken vervoerder direct in. Bij minder ernstige voorvallen wordt het formulier achteraf naar AVV gestuurd, waarna zij het incident registreren. Op grond van deze informatie kan het veiligheidsbeleid aangepast worden zodat soortgelijke ongevallen voortaan voorkomen kunnen worden.

In de ministeriële regeling VLG (het reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen) zijn zogenaamde routeplichtige stoffen opgesomd. Deze stoffen mogen alleen langs bepaalde routes worden vervoerd. Dit wordt op de weg aangegeven door de oranje borden met de zwarte punt en pijl. Redenen voor routing zijn bijvoorbeeld kwetsbare situaties als bebouwing, ziekenhuizen, natuurgebieden en waterwingebieden, maar ook de infrastructuur en de vervoersstroom kunnen een rol spelen. De Wvgs gaat uit van een landelijk en provinciaal net. De Minister wijst het landelijk net aan; de wegen die bij het Rijk in beheer zijn. Op Rijkswegen zijn met name de RVI en de politie belast met de handhaving van de Wvgs.

### 3 Bevoegdheden andere directies

Voor de volledigheid moet gesteld worden dat wanneer een vrachtwagen van één van de bruggen over de Lek in het water of in de uiterwaarden stort, de Rijkswaterstaat directie Oost Nederland daar bevoegd is, aangezien de Lek en daarbij behorende uiterwaarden onder het beheer van de directie Oost Nederland vallen.

### 4 Bevoegdheden van de Burgemeester

In de inleiding van dit hoofdstuk zijn een drietal voorbeelden genoemd van calamiteiten, zonder dat er sprake was van een ramp of een zwaar ongeval in de zin van de Wet rampen en zware ongevallen. Daarbij moet meer gedacht worden aan situaties waarin een Boeing 747 neerstort op een Rijksweg ter hoogte van een tankstation (vergelijk Lockerbie) of een trein ter hoogte van het spoorviaduct over de Rijksweg ontspoord. Als juridische basis voor het bestrijden van rampen en zware ongevallen dient de **Wet rampen en zware ongevallen**.

**Artikel 1** van deze wet definieert een **ramp** als 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.

In de Wet rampen en zware ongevallen worden twee belangrijke zaken geregeld: ten eerste de voorbereiding van de rampenbestrijding (in artikel 2) en ten tweede de taken en bevoegdheden bij het bestrijden van een ramp (in artikel 11). Artikel 2 geeft aan dat de voorbereiding een taak van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeenten is. Zij moeten bevorderen dat oefeningen ter bestrijding van rampen gehouden worden alsmede dat afspraken in het kader daarvan gemaakt worden.







Indien een ramp zich heeft voorgedaan dan wel zich dreigt te ontwikkelen, berust het opperbevel bij de burgemeester van de desbetreffende gemeente (art. 11). Degenen die aan de rampenbestrijding deelnemen, staan onder zijn bevel. De burgemeester kan zich laten bijstaan door een door hem samengestelde gemeentelijke rampenstaf. Voorts is degene die de leiding heeft over de brandweer, tevens belast met de operationele leiding van de rampbestrijding, tenzij de burgemeester een andere voorziening treft. Indien er sprake is van een intergemeentelijke ramp, vervult de Commissaris van de Koningin de rol van coördinator tussen de betrokken gemeenten alsmede tussen de gemeenten en de rijksdiensten (art. 12).

Aanvullende bevoegdheden kan de burgemeester ontleen aan de **Gemeentewet**. Op grond van de artikelen 172 en 175 van de Gemeentewet kan de burgemeester ter handhaving van de openbare orde bevelen geven aan de politie. De bevoegdheden van de politie staan in de Politiewet. Deze zijn als volgt omschreven: 'De politie heeft tot taak, in ondergeschiktheid aan het bevoegd gezag en in overeenstemming met de bestaande rechtsregelen, te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die dat behoeven'. In geval van rampen kan de politie ondersteuning bieden op het gebied van:

- 1 Handhaving van de openbare orde;
- 2 Evacuatie;
- 3 Voorkomen van verkeersopstoppen;
- 4 Persvoorlichting.

Met betrekking tot brand heeft de burgemeester op basis van artikel 173 de bevoegdheid om de brandweer bevelen te geven.

Het voorgaande betekent dat indien er sprake is van een **ramp** in de zin van de **Wet rampen en zware ongevallen**, de burgemeester de politieke en bestuurlijke verantwoordelijkheid draagt. Hij heeft de algehele leiding en stelt dus de prioriteiten bij het bestrijden van een ramp vast. De burgemeester geeft geen aanwijzingen in technische zin. De burgemeester mag wel het tijdstip bepalen waarop de Rijkswaterstaat in actie kan komen, maar niet of de Rijkswaterstaat al dan niet taken en bevoegdheden moet uitvoeren op grond van bijvoorbeeld de Wegenwet, Wegenverkeerswet 1994, de Wet verontreiniging oppervlaktewater of de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Dit is voorbehouden aan de Rijkswaterstaat zelf. Onder regie van de burgemeester voert de Rijkswaterstaat zelfstandig de haar wettelijk opgedragen taken en bevoegdheden uit.

## 5 Bevoegdheden van de Commissaris der Koningin

Indien sprake is van een ramp in de zin van de Wet rampen en zware ongevallen van meer dan plaatselijke betekenis in een of meer gemeenten of indien sprake is van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, kan de Commissaris der Koningin coördinerend optreden (art. 12 Wet rampen en zware ongevallen). Deze coördinatie heeft niet alleen betrekking op de gemeenten maar ook op de coördinatie tussen gemeenten en de betrokken rijksdiensten.

## 6 Overzicht van wettelijke kaders

Het in deze paragraaf opgenomen overzicht van wetten bevat de zojuist behandelde wetten die bij een calamiteit van acuut belang zijn. Tevens bevat het overzicht de wetten die van belang zijn bij de nasleep van een calamiteit of een zwaar ongeval.

### Wettelijk kader:

- Wet rampen en zware ongevallen;
- Provinciewet;
- Gemeentewet.

### Wetgeving inzake de organisatie van de diensten die bij de rampenbestrijding betrokken zijn:

- Brandweerwet 1985;
- Wet geneeskundige hulpverlening bij rampen (WGHR);
- Politiewet;
- Wet ambulancevervoer;







- Besluit Rode Kruis 1988.

Milieuwetgeving:

- Wet Milieubeheer (Wm);
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo);
- Wet milieugevaarlijke stoffen;
- Wet bodembescherming;
- Bouwstoffenbesluit.

Overig wettelijk kader:

- Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
- Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- Wegenwet;
- Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- Besluit d.d. 24-02-1997 (aanwijzing toezichthouders);
- Burgerlijk wetboek;
- Wrakkenwet;
- Waterstaatswet 1900;
- Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr);
- Wet op de waterhuishouding;
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs);
- Grondwaterwet;
- Waterschapswet;
- Deconstructiewet;
- Rivierenwet.

Overige plannen & besluiten:

- Organiek besluit Rijkswaterstaat;
- Provinciaal Coördinatieplan;
- Rampenplannen van de gemeenten in het beheersgebied van RWS-Utrecht.

## **7 Samenwerkingsregelingen Rijkswaterstaat directie Utrecht**

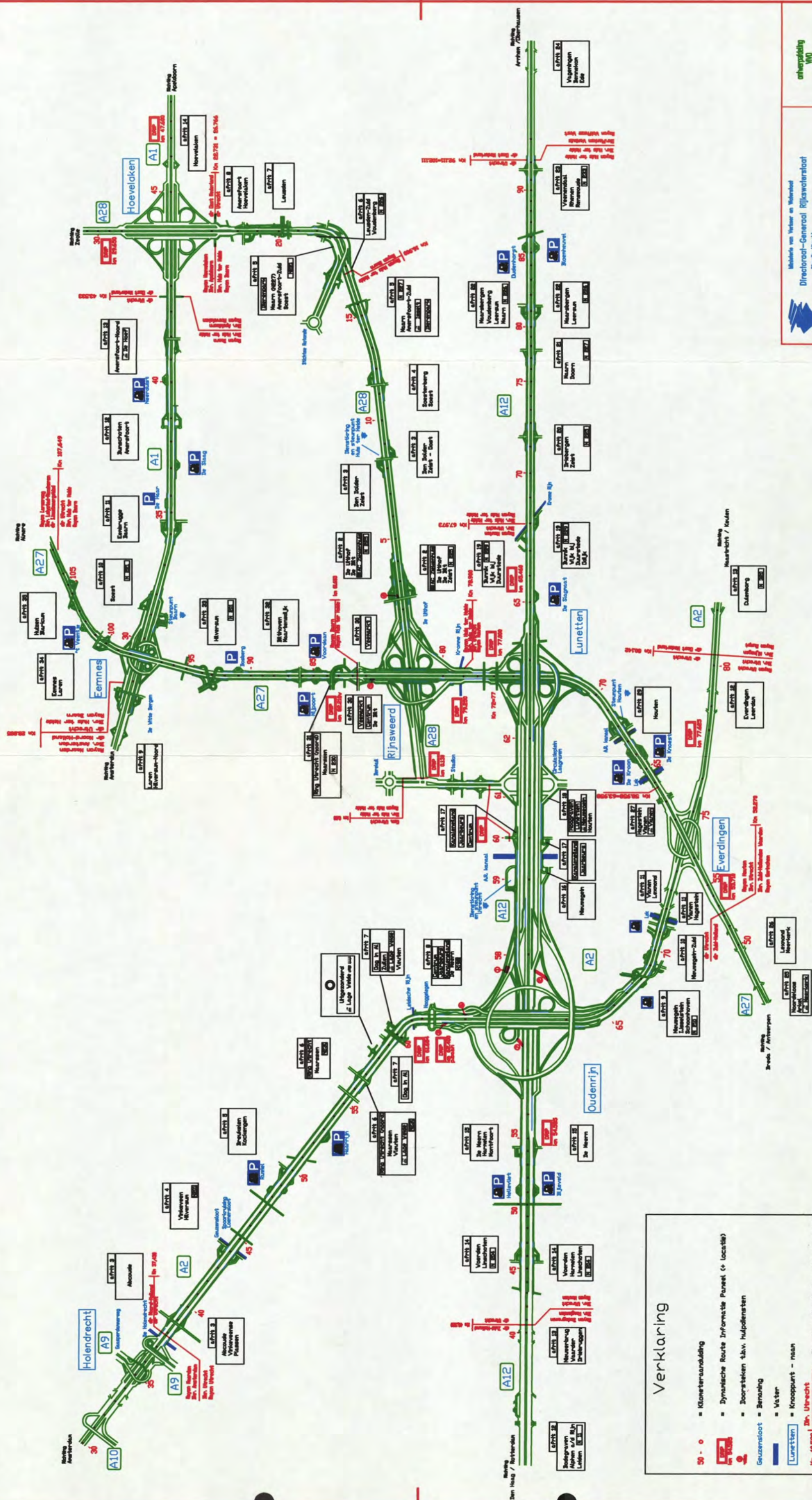
De beide dienstkringen van de directie Utrecht hebben enkele samenwerkings-/ waakvlamovereenkomsten afgesloten met bepaalde aannemers. Bij een ongeval kunnen deze aannemers op verzoek van de dienstkring op korte termijn mensen en materieel inzetten om bestrijdingsacties of om herstelwerkzaamheden uit te voeren. In onderstaande tabel is aangegeven welke regelingen de dienstkringen afgesloten hebben en op welk gebied ze betrekking hebben. De (telefoon)nummers van de instanties waarmee een samenwerkingsregeling is afgesloten, zijn opgenomen in bijlage 3.

REGELING	DIENTSKRING	GEBIED
Herstellen geleiderailconstructies	VIH	Dkr. Huis ter Heide
Afhandeling milieucalamiteiten/ reiniging/ sanering	VIH	Dkr. Huis ter Heide
Herstellen geleiderailconstructies	VIU	Dkr. Utrecht
Afhandeling milieucalamiteiten/ reiniging/ sanering	VIU	Dkr. Utrecht
Centrale berger tijdens spits te dkr. Utrecht (IM)	VIU/ VIH	Zie bijlage 5
Incident Management (LPR en LVR)	VIU/ VIH	Dkr. Utrecht + Huis ter Heide
Draaiboek proef spitsstrook A28 Zeist/ De Uithof	VIH	A28 HRL km 8,3 - km 3,8
Draaiboek proef spitsstrook A27 Houten/ knp. Lunetten	VIU	A27 HRR km 68,1 - km 71,0
Protocol plusstrook A27 Houten-Hagestein	VIU	A27 HRL km 68,1 - km 58,0

**Tabel 2.1**  
Samenwerkingsregelingen bij calamiteiten




KAART A : BEHEERGEBIED R.W.S. UTRECHT



## Verklaring

- = Kloneraanduiding
- = Dynamische Route Informatie Funct (← locatie)
- = Doorstelen tab.v. hulpdiensten
- = Benuwing
- = Vader
- = Krooppunt - raan
- = Wk. Utrecht de Zuid-Holland = Directie-, diensthoof- of rayonhoofd
- = Rijwag nummer
- = Tankstation
- = Verzorgingsplaats
- = Bestaatspunt met afritnummer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
**Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat**  
 Directie Utrecht

## Regionale Directie Utrecht

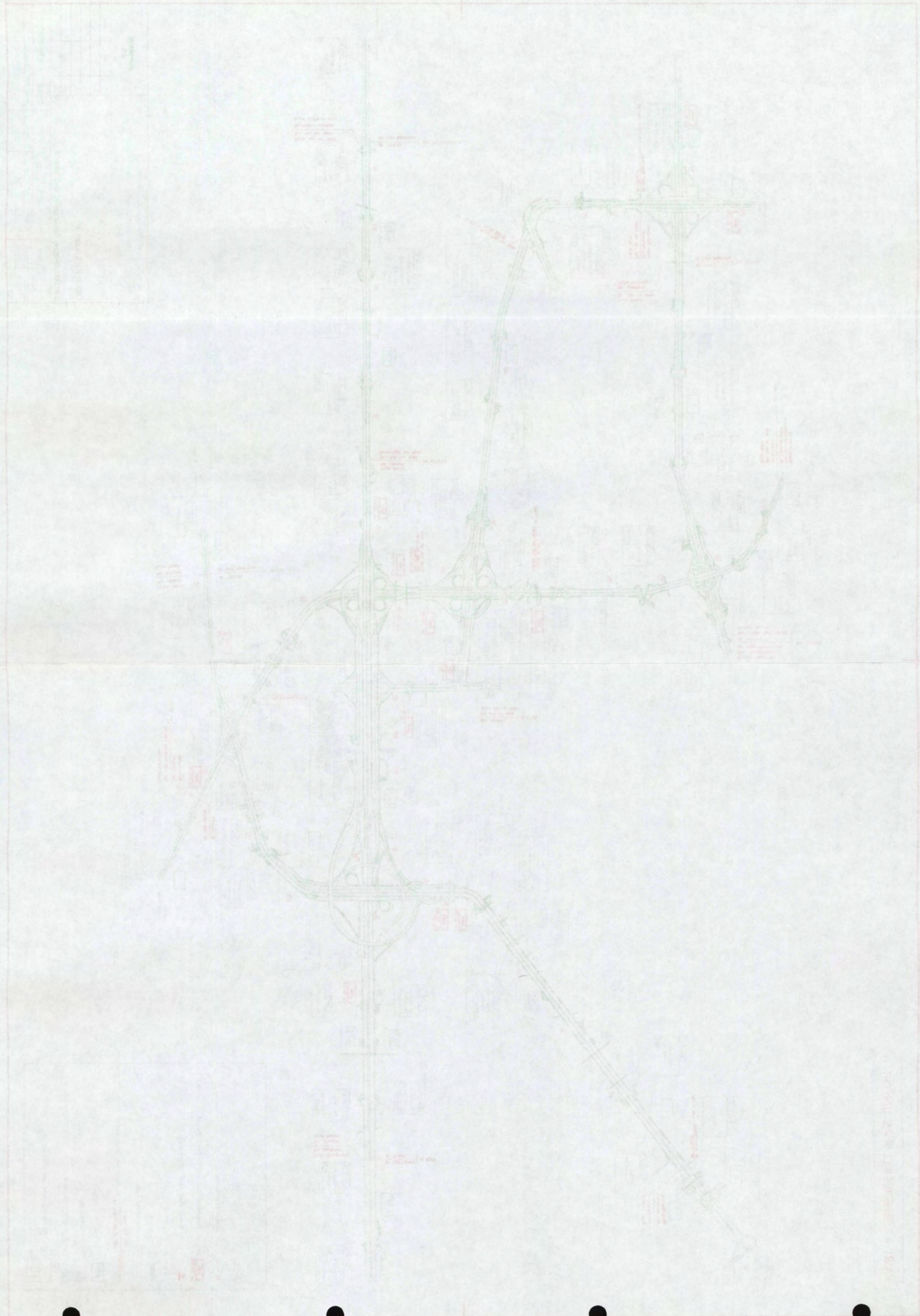
Calpan R.W.S., Kaart A

Overzichtstekening Beheergebied RWS Utrecht

name	datum	parast	met	merkungen	schacht	schematisch
S.Gelber	05-07-2002					
P.Schmitt	05-07-2002		neu!	formal	bestimmung	
						UTP-1999-
				A3		

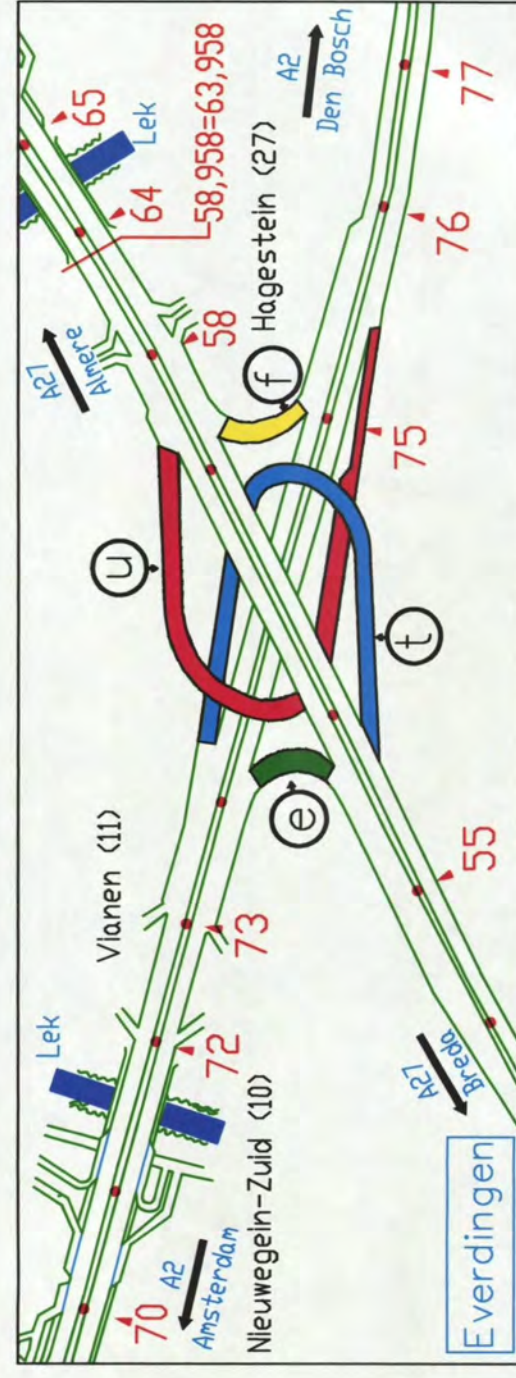
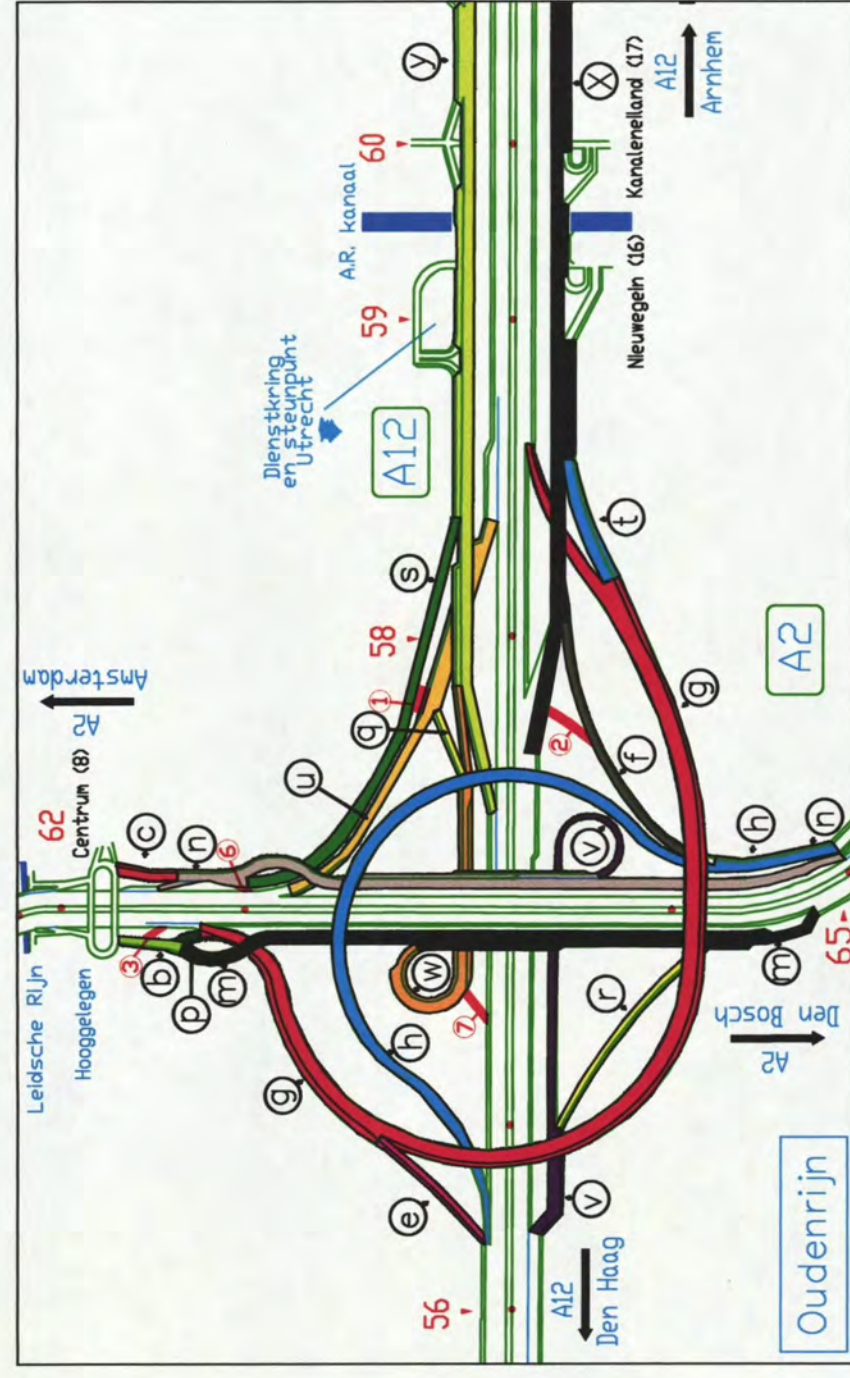
UTP0-1999-



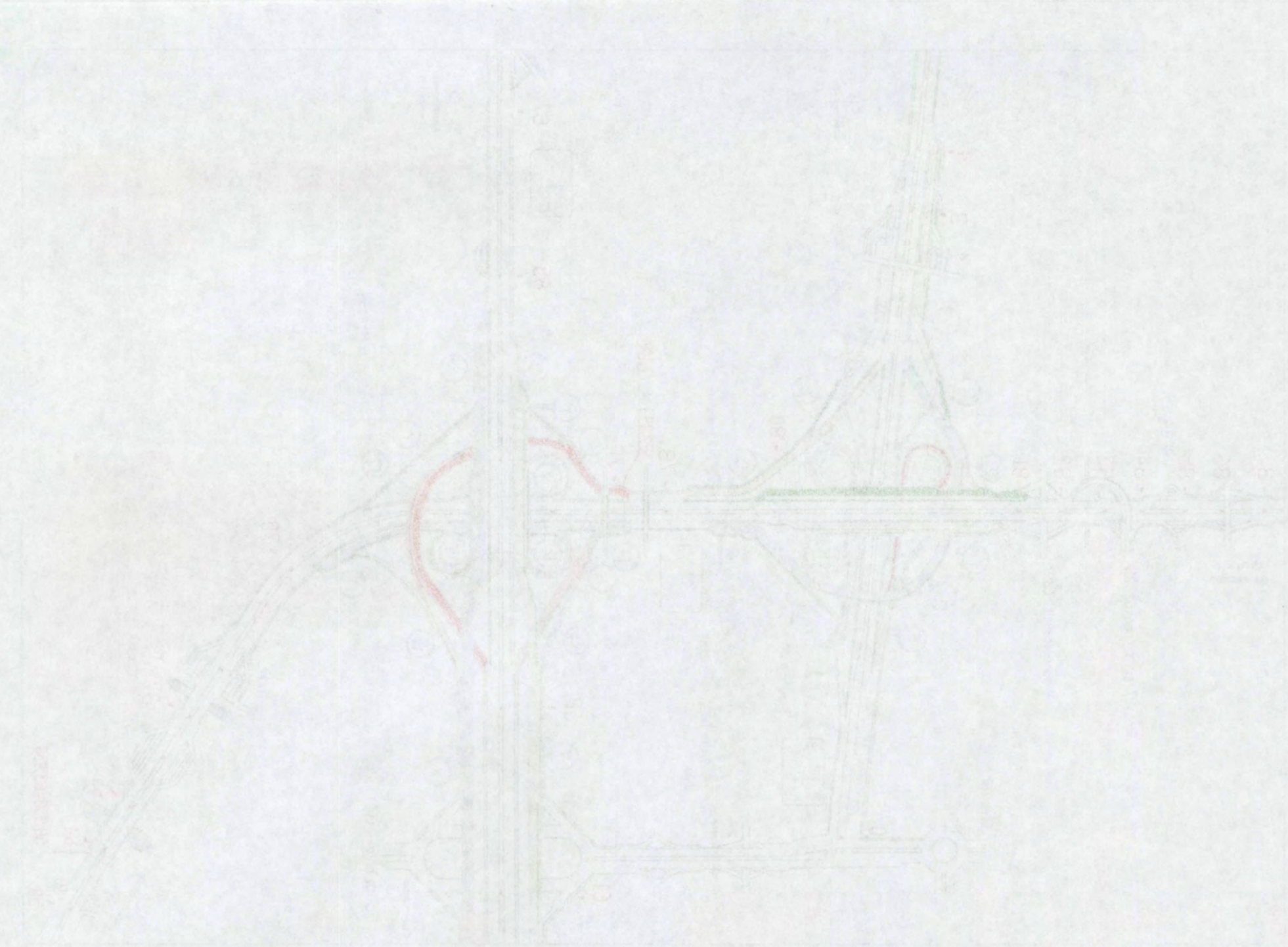
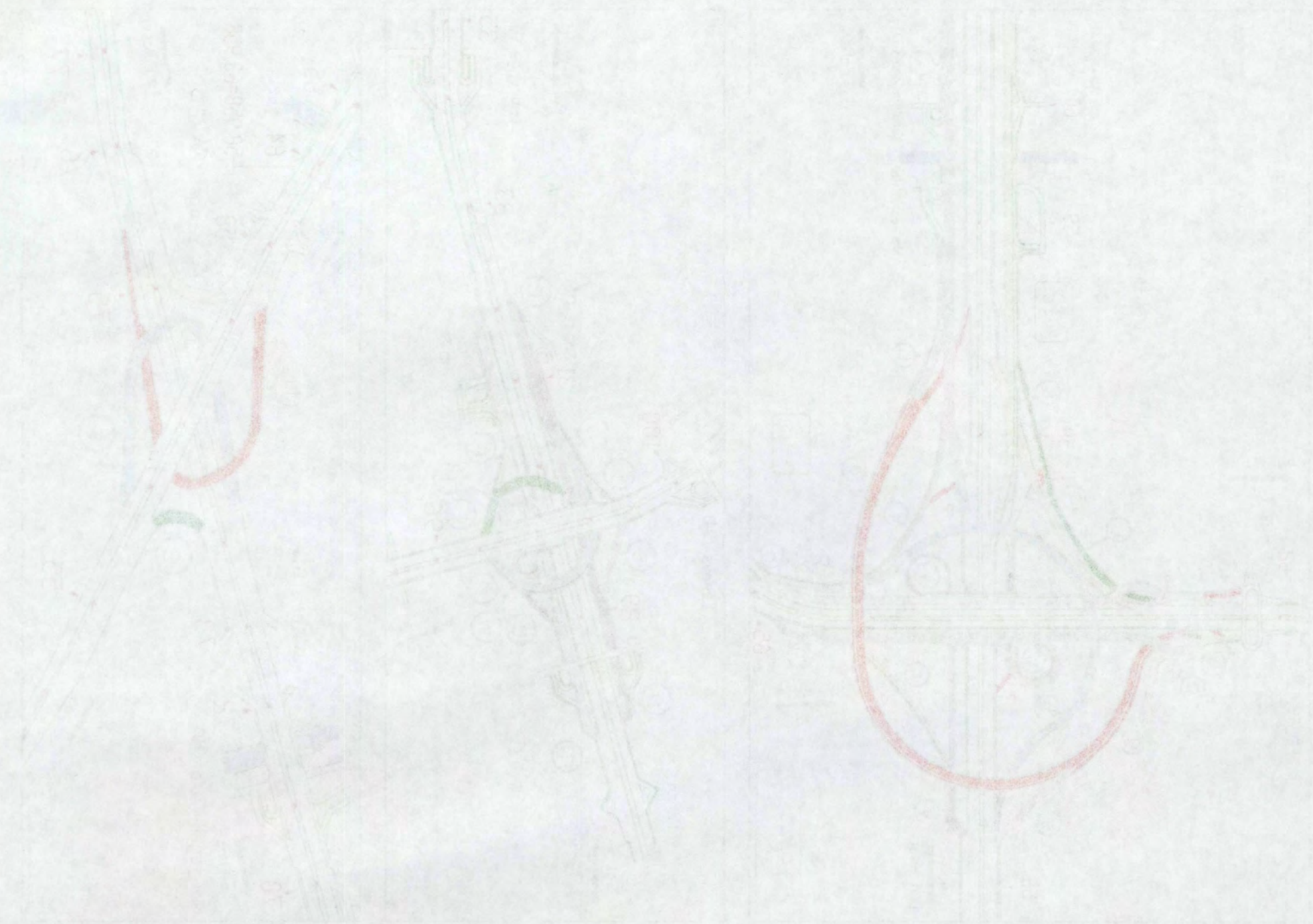




Kaart B : Overzichtskaarten knooppunten.  
(Oudenrijn, Eemnes en Everdingen)

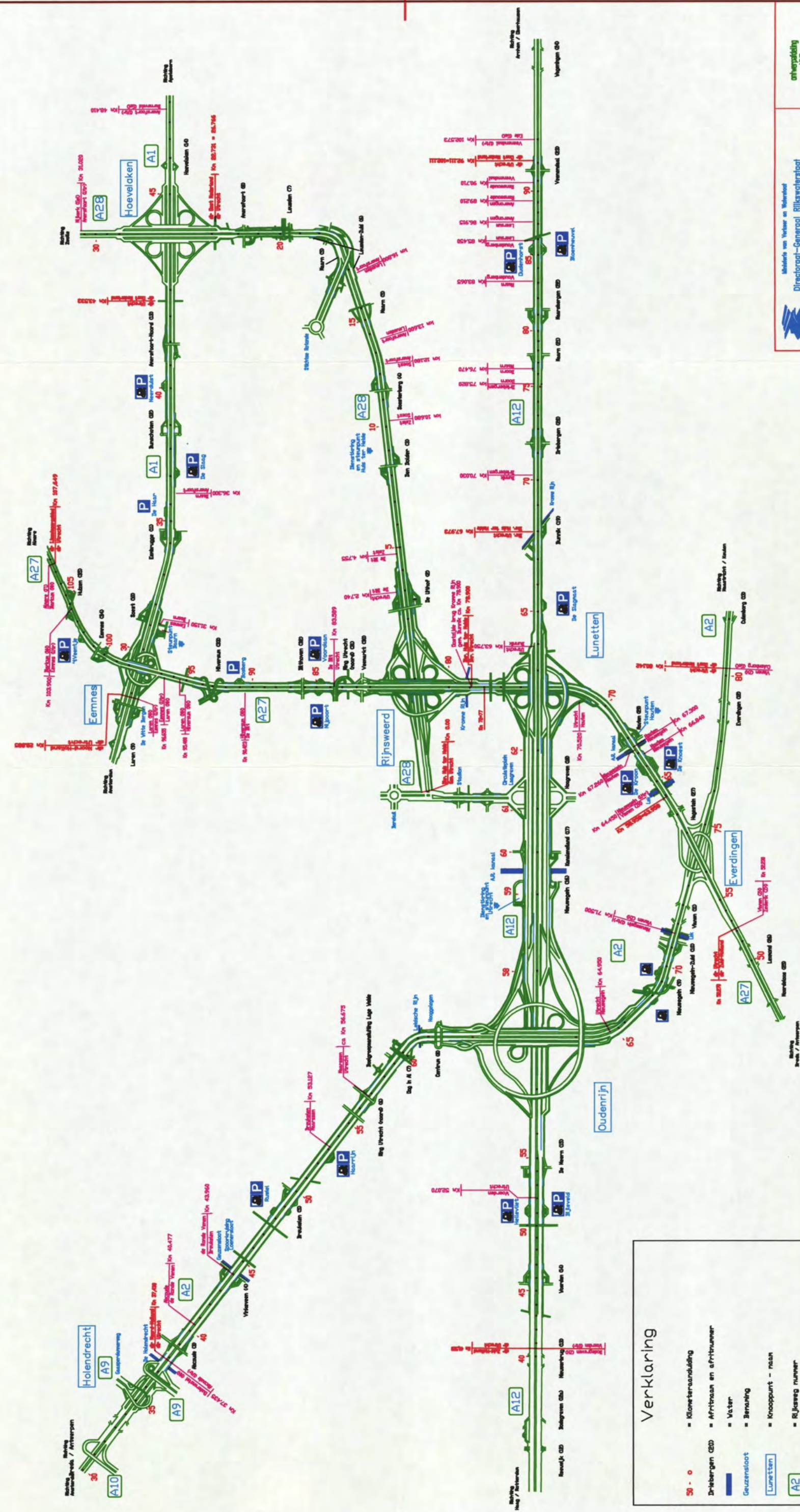








KAART C : GEMEENTE- EN PROVINCIEGRENZEN



# Verklaring

- = Kilometeraanduiding
- Dierbergen Q20
  - = Afritraan en afritnummer
- = Vister
- = Benutting
- = Knooppunt - naam
- = Rijwaaig nummer
- = Tankstation
- = Verzorgingsplaats

Eenweg rijrichting 96,653  
Lijn 966

Gemeente-, dienstkring- of districtsgrens

- Klomterevindeling
- Afrikaan en afritruuner
- Water
- Benaming
- Knooppunt - naam
- Rijwag nummer
- Tankstasjon
- Verzorgingsplaats

Finans 0(12) Kn 96,655 = Gemeente-, dienstver- of directiegrens  
Laren 0(0)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

**Regionale Directie Utrecht**

Calplan R.W.S. Kaart C

Overzichtstekening Gemeenten

UWZUSCHRIFFT BEHEBEN				gest.
			mit folgenden Lieferung in:	Schaal schematisch
			sort	Wachstums
				A3
geplant	Stichtag	datum		
geplant	Punkte	15-07-2022		
aktuell				

UTPO-1999-

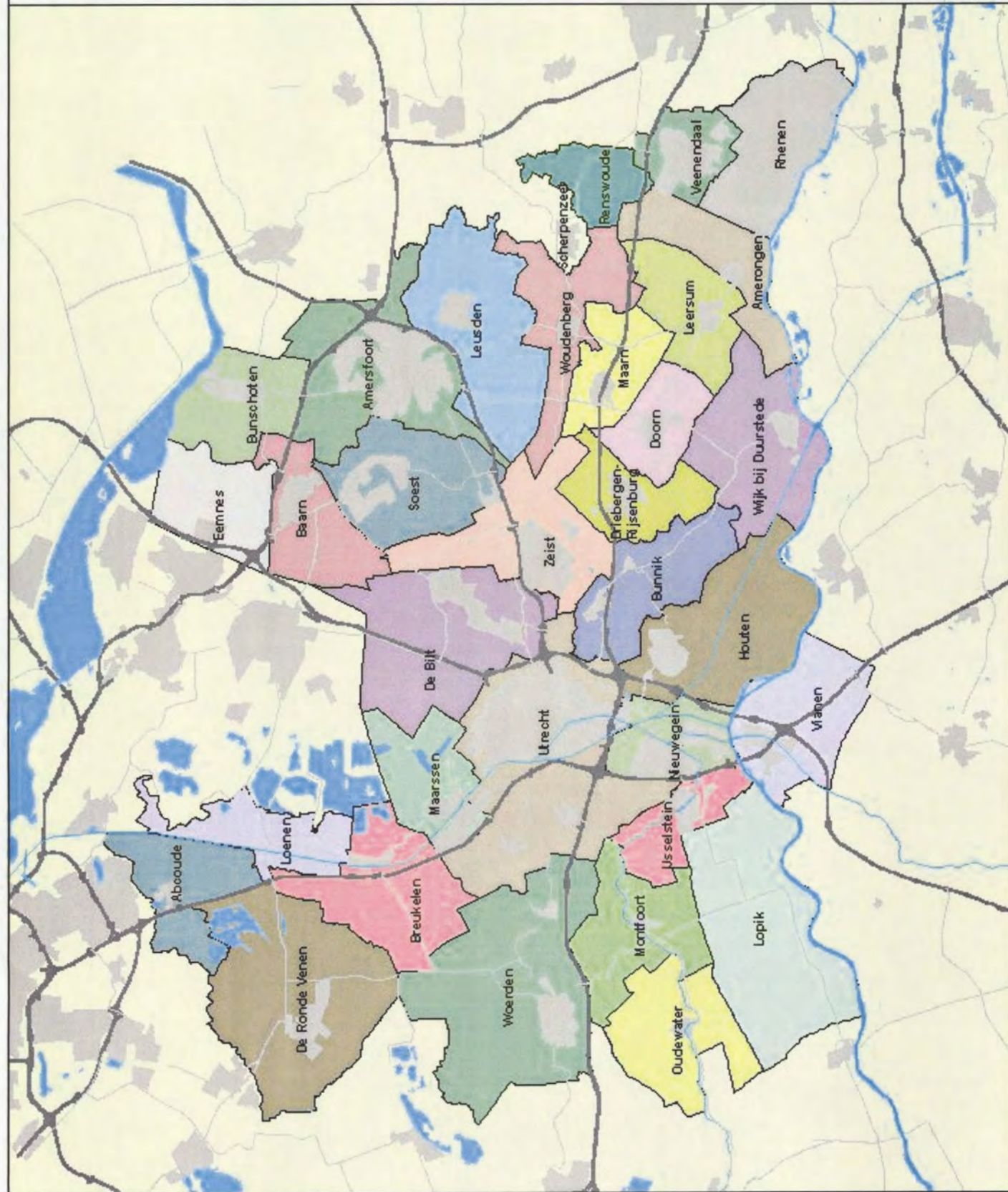






# Kaart D

indeling gemeenten



Datum : 10 juni 2003

Referentie : NAD 1973 UTM 32N LAPE



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Utrecht