



RAMPEN MANAGEMENT



ACADEMIEJAAR 2021-2022

Kritische analyse van bestaande procedures bij
snelwegincidenten

STUDENT: Kathleen BEIRINCKX

PROMOTOR: 1^{ste} commissaris Dirk BEERSMANS

Dankwoord

Mijn dank gaat in het bijzonder uit naar allen die zonder te twijfelen ingegaan zijn op mijn vraag om deel te nemen aan de diepte-interviews.

Ook mijn promotor, eerste commissaris Dirk Beersmans wil ik uitdrukkelijk bedanken voor de constructieve en nuttige feedback en de begeleiding bij dit werk.

Daarnaast wil ik iedereen bedanken die mijn werk een tweede lezing gaf en verrijkte met hun input.

Tot slot dank ik mijn werkgever en familie voor de tijd die ze me gunden om dit eindwerk überhaupt te kunnen schrijven.

Samenvatting

België is koploper met de meeste kilometers autosnelweg van de Europese Unie. Voor Vlaanderen alleen al tellen we een 900 kilometer aan snelwegen, met gemiddeld meer dan 60 miljoen voertuigkilometers per dag.¹

Door de densiteit van en de drukte op dit netwerk is het bijzonder kwetsbaar voor calamiteiten. De kans op een incident is groter, maar ook de hinder omwille van een grootschalig ongeval, ladingverlies ... is meteen immens.

In dit werk wil ik nagaan hoe de verschillende hulpverlenende disciplines omgaan met grootschalige incidenten op autosnelwegen. Volstaan de bestaande procedures om een snelwegincident veilig, snel en efficiënt af te handelen?

Aan de hand van diepte-interviews trachtte ik te achterhalen welke procedures toegepast worden. Daarnaast werden ook eventuele hiaten of tekortkomingen gedetecteerd.

De interviews maakten het mogelijk de vigerende procedures op te lijsten.

Daarnaast blijkt de vraag naar een coördinerende rol van een overkoepelende overheidsdienst groot te zijn. Bovendien is er ook nog werk aan de winkel op het vlak van multidisciplinaire communicatie, veiligheid en de algemene samenwerking tussen de verschillende hulpdiensten. Er zijn op korte termijn een aantal winsten te boeken. Op lange termijn is het interessant om een meer doorgedreven visie te ontwikkelen en een coördinator naar analogie met Rijkswaterstaat in Nederland te voorzien.

¹ AWW, Rapport Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen 2021, 30 maart 2022, <https://www.verkeerscentrum.be/studies/rapport-verkeersindicatoren-snelwegen-vlaanderen-2021>, geraadpleegd op 10 mei 2022

Sleutelwoorden

autosnelweg

procedures hulpdiensten

multidisciplinaire coördinatie snelwegincident

Inhoudstafel

Dankwoord	1
Samenvatting	2
Sleutelwoorden	3
Inhoudstafel	4
1. Probleemstelling en onderzoeksvragen	6
1.1 Motivatie	6
1.2 Onderzoeksvraag	7
2. Literatuurstudie	8
2.1 Mobiliteits- en verkeersveiligheidsplannen door de jaren heen	8
2.2 Wetgeving	10
2.3 Studies en academische werken	10
3. Gebruikte methodologie om de onderzoeksvragen te beantwoorden	12
4. Verantwoording van gekozen methode	13
5. Dataverzameling	14
6. Analyse	16
6.1. Hulpverlening op autosnelweg bij een incident: algemene principes	16
6.1.1 D1	17
6.1.2 D2	17
6.1.3 D3	18
6.1.4 D4	18
6.1.5 Andere partners	19
6.1.5.1 CIC/112	19
6.1.5.2 Ondersteuning AWV/VVC	19
6.2 Bestaande procedures	20
6.2.1 BIOW	20
6.2.2 F.A.S.T.	23
6.2.3 SAVER	25
6.2.4 Actiefiches/ANIP+/plaatsfiches	25
6.2.4.1 Actiefiche Antwerpen	25
6.2.4.2 ANIP+ Vlaams-Brabant (bijlage 4)	28
6.2.4.3 Plaat fiches West-Vlaanderen	29
6.2.5 Calamiteitenroutes	30
6.2.6 Fotogrammetrie	30
6.2.7. Andere	31
6.3 Behoeftes/hiaten	31

6.3.1 Veiligheid	31
6.3.2 Multidisciplinaire communicatie	33
6.3.3 Coördinatie	35
6.3.3.1 Belgische staatsstructuur	35
6.3.3.2 Borgen en verspreiden van procedures	36
6.3.4 Samenwerking, kennis en kunde	38
6.3.4.1 Opleiding	39
6.3.4.2 Oefening	41
6.3.4.3 Debriefing	42
6.3.4.3.1 Procedure debriefing Antwerpen	43
6.3.4.3.2 Procedure Vlaams Brabant West	43
7. Conclusies	44
7.1 Procedures	44
7.2 Hiaten/verbeterpunten	44
7.2.1 Coördinatie	44
7.2.2 Samenwerking, kennis en kunde	44
7.2.3 Veiligheid	45
7.2.4. Multidisciplinaire communicatie	45
7.3 Zijn de vigerende procedures voor de disciplines 1 tot en met 4 afdoende om een snelwegincident veilig, efficiënt en snel af te handelen?	45
8. Beleidsadvies	48
9. Beperkingen van het werk en suggesties voor verder onderzoek	49
Lijst met afkortingen/figuren	50
Literatuurlijst	52
Bijlagen	56

1. Probleemstelling en onderzoeksvragen

1.1 Motivatie

Als je de kranten erop naslaat, is er bijna wekelijks een omvangrijk ongeval of incident, waarbij een autosnelweg meerdere uren afgesloten wordt. Bovenop het menselijk leed speelt hier ook een grote economische factor. De financiële verliezen bij ellenlange files zijn enorm. Onze autosnelwegen zijn kwetsbaar voor incidenten met grote gevolgen op mobiliteits- en economisch vlak.

Uit hoofde van mijn job bij politie werd ik betrokken bij twee incidenten op de autosnelweg E313 ter hoogte van respectievelijk Laakdal en Geel (6 juni 2017 en 5 juni 2019). De coördinatie tussen lokale en federale politie is niet evident bij zulke calamiteiten. Beide worden op zo'n moment met andere problematieken geconfronteerd. Federale politie, meer bepaald WPR, ontfermt zich over het ongeval of ladingverlies. Lokale politie krijgt af te rekenen met een ongelooflijke verkeersdruk op het onderliggend wegennet. Zwaar vervoer zoekt een weg door dorpskernen, uitzonderlijk vervoer wijkt af van verplicht te volgen routes en kritieke infrastructuur worden moeilijk bereikbaar door aangroeiende files. Bijkomend is er vaak druk vanuit politieke hoek. Geen enkele burgemeester is opgezet met zulk een verkeersinfarct op zijn of haar grondgebied. Door de verschillende finaliteit verliep de samenwerking hierdoor soms stroef.

Deze incidenten zetten me ertoe aan beginnen na te denken over hoe een afhandeling ervan verloopt of idealiter zou moeten verlopen. Zijn er zaken waar we op voorhand over kunnen nadenken? Kunnen we ons hierop beter voorbereiden?



Figuur 1: ongeval E19 dd. 10 april 2022

Naar analogie met BNIP-luchtvaartongevallen en spoorwegongevallen is er tot op heden nog geen BNIP-autosnelwegongevallen. Er is wel een eerste aanzet met een actiefiche “afsluiten autosnelweg” voor de provincie Antwerpen. Het intrigeert me waarom er nog geen BNIP of

een gelijkaardig draaiboek is. Een snelwegincident van een zekere omvang komt immers veel vaker voor dan grote spoorwegongevallen.

Waarom is dit tot op heden niet gerealiseerd? Wat zijn de bezwaren en wat is eventueel wel haalbaar?

Momenteel zijn er her en der maatregelen of initiatieven die zorgen voor een snellere afhandeling van snelwegincidenten. Toch kan er nog geen sprake zijn van incident management naar analogie met bijvoorbeeld Nederland.

Naast politie zijn bij zulke incidenten bijna steeds ook brandweer en medische diensten betrokken. Met uitbreiding wordt naast de hulp van F.A.S.T.² ook al eens de bijstand van civiele bescherming ingeroepen.

Het doel van dit eindwerk is te onderzoeken welke procedures er al bestaan met betrekking tot het beheersen van grote snelwegincidenten. Zijn deze procedures afdoende om een snelle, maar niettemin efficiënte afwikkeling van een incident op een autosnelweg te voorzien?

Het gaat dan over procedures voor discipline 1 tot en met 4.

Het onderdeel externe communicatie, dat enorm belangrijk is bij zulke incidenten met veel verkeershinder, werd niet weerhouden. Dit zou op zich al voldoende zijn om een interessant eindwerk mee te vullen.

Tunnelongelukken op een autosnelweg zullen eveneens niet besproken worden. Deze vergen een heel andere aanpak en werkwijze. In de meeste gevallen worden hiervoor bovendien systematisch BNIP's opgesteld.

Tot slot heb ik me beperkt tot de operationele coördinatie. De werking van een CCGem of CCProv bij zulke incidenten alsook de ondersteuning door PSH en aanverwante diensten werden niet mee in de scope voorzien.

1.2 Onderzoeksvraag

Door het afnemen van diepte-interviews bij medewerkers van verschillende disciplines en bij enkele key-players binnen deze materie wilde ik nagaan welke procedures er zijn bij het optreden bij een snelwegincident. Meer specifiek voor de calamiteiten waarbij de autosnelweg meer dan één uur geheel of grotendeels afgesloten is.

Gelden deze procedures monodisciplinair of voor meerdere disciplines? Zijn ze van toepassing voor heel Vlaanderen of gaat het eerder om regionale initiatieven?

ONDERDZOEKSVRAAG

Welke procedures zijn er en zijn de vigerende procedures voor de disciplines 1 tot en met 4 afdoende om een snelwegincident veilig, efficiënt en snel af te handelen?

Deelvragen/deelproblemen

- Welke procedures gelden reeds voor de afwikkeling van een snelwegincident?
- Zijn deze procedures multidisciplinair gekend?
- Welke hiaten op vlak van procedures staan een vlotte en efficiënte coördinatie nog in de weg?

² Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms

2. Literatuurstudie

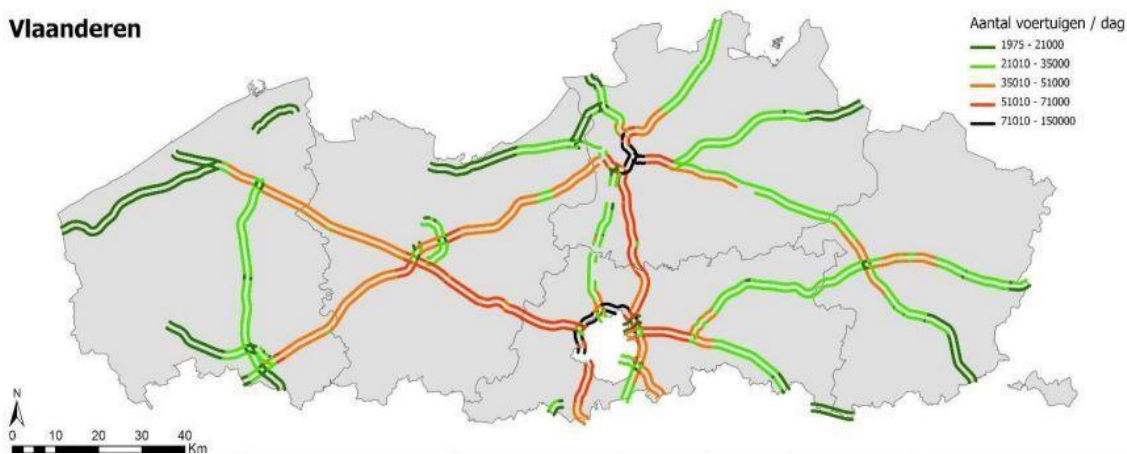
2.1 Mobiliteits- en verkeersveiligheidsplannen door de jaren heen

De eerste aanzet voor het nemen van een aantal initiatieven voor het sneller afhandelen van ongevallen op een autosnelweg, als onderdeel van incident management, werden al voor 2009 genomen. De initiatieven die voor dit werk ter zake doen zijn van na 2009. Vandaar de keuze om niet verder dan 2009 terug te gaan in de tijd wat betreft de mobiliteits- en verkeersveiligheidsplannen.

In 2014 onder toenmalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits (2009-2014) werden op het einde van haar ambtstermijn nog een aantal verbetervoorstellen geopperd in het kader van incident management. Een aantal hiervan werden ook uitgevoerd.

Minister Crevits had haar hoop gevestigd op de fusie van de noodcentrales.³ Dit is deels gerealiseerd kunnen worden, in die zin dat er sommige 112 en 101 centrales fysiek samen in één gebouw zijn ondergebracht. Anderen hebben enkel hun software op elkaar afgestemd. Hierdoor is een snelle informatie-uitwisseling door het delen van digitale infofiches mogelijk. Als we kijken naar de provincie Antwerpen is dit nog niet het geval. Het belang van snelle informatiedeling wordt soms pijnlijk duidelijk, zoals zal blijken uit interviews, waarbij politie in een aantal gevallen aanzienlijk later verwittigd wordt dan ambulance en brandweer.

Daarnaast blijkt dat de toenmalige begeleidingsgroep incidentmanagement⁴ ook aanstuurde op bijkomende maatregelen, waaronder een BNIP-autosnelwegen. Dit werd tot op heden niet gerealiseerd. Voor de provincie Antwerpen vinden we wel een actiefiche terug en voor Vlaams-Brabant werd een ANIP+ opgemaakt. Dit zijn, misschien niet toevallig, de provincies met de drukste en bijgevolg ook de meest kwetsbare autosnelwegen.



Figuur 2: aantal voertuigen/dag autosnelwegen Vlaanderen 2021⁵

³ Depla, T., 17 februari 2014, *Crevits wil centrale meldkamer voor hulpverlening op autosnelwegen*. Polinfo, <https://polinfo.kluwer.be/NewsView.aspx?id=VS300199765&contentdomains=POLINFO&lang=nl>, geraadpleegd op 3 februari 2022

⁴ *Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een centraal ongevalmeldpunt*, 13 maart 2014, Vlaams parlement, <https://docs.vlaamsparlament.be/website/htm-vrg/913859.html>, geraadpleegd op 3 februari 2022

⁵ *Jaarverslag 2021 Verkeerscentrum: nooit eerder zoveel vrachtverkeer* | Vlaams Verkeerscentrum, 30 maart 2022, Vlaams verkeerscentrum, <https://www.verkeerscentrum.be/nieuws/jaarverslag-2021-verkeerscentrum-nooit-eerder-zoveel-vrachtverkeer>, geraadpleegd op 2 mei 2022

In 2014 werd vanuit deze groep ook al de expliciete vraag uitgedrukt voor een coördinator, specifiek bij grote snelwegincidenten. Deze zou idealiter in het VVC plaatsnemen. Buiten een liaison van WPR, wat toen al gerealiseerd was, is er niets veranderd. Een coördinator zou wel gezien kunnen worden in de persoon van de DirCPOps. Deze verschijnt echter alleen op het toneel bij het afkondigen van een operationele coördinatiefase.

In de periode juli 2014 tot oktober 2019 werd hierop verder gebouwd door haar opvolger, minister Ben Weyts. Onder zijn ambtstermijn werd een overlegplatform opgestart. Deze werkgroep zou volgende maatregelen bekijken in het kader van incident management.

1. Het afhandelen van een snelwegincident onder leiding van een incidentcoördinator. Zijn taak zou bestaan uit het coördineren en veilig en snel afhandelen van zulk een incident.
2. Integratie van de verschillende meldkamers in Antwerpen en Limburg. (De overige provincies hadden deze transitie al ondergaan op dat ogenblik).
3. Het opstellen van een BNIP-autosnelwegen.
4. De uitrol van fotogrammetrie.
5. *Het verder op punt stellen van automatische incidentmeldingen vanuit voertuigen. Dit zou een snellere respons van de hulpverleningsdiensten kunnen bewerkstelligen. De zogenaamd E-call*
6. De evaluatie en verder verfijnen van de F.A.S.T.-werking.⁶

Over de stand van zaken van deze intenties werd op 20 juli 2015 een schriftelijke vraag gesteld aan de minister.⁷ De vraag en de bijhorende antwoorden maken integraal deel uit van bijlage 1 van dit werk. Op dat moment werd de beleidsgroep incident management nieuw leven ingeblazen. Voor het opmaken van de BNIPs werd naar het provinciale niveau verwezen. Voor de uitwerking van de fotogrammetrie werden bij wijze van proefproject drones ingezet. De proefprojecten inzake punt 5 maakten dan weer onderdeel uit van een federale werkgroep. De hulpdiensten vallen immers onder de federale bevoegdheid. Tot slot werd F.A.S.T. opgevolgd door AWW en de federale politie.

Behoudens F.A.S.T. en E-call zijn alle voorziene projecten vandaag een stille dood gestorven. Voor fotogrammetrie speelt het tekort aan opgeleide mensen en het personeelstekort bij sommige diensten van WPR zeker een rol. Voor de andere proefprojecten is het niet duidelijk waarom ze zijn uitgedoofd.

Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen voor 2021-2025, werd opgesteld onder huidig Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters. Hierin worden voornamelijk algemene principes aangehaald. Met betrekking tot autosnelwegen wordt er ingezoomd op kopstaartaanrijdingen met vrachtwagens op autosnelwegen⁸. Daarnaast gaat er ook aandacht naar

⁶ Weyts, B., 19 december 2014, *Beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2014–2019*. Vlaams Parlement, <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1071291>, geraadpleegd op 3 mei 2022

⁷ *Schriftelijke vraag nr. 1498 van Joris Vandenbroucke*, 20 juli 2015, Vlaams parlement. Geraadpleegd op 3 mei 2022, van <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1125334>

⁸ Peeters, L., juli 2020, *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen* (Nr. 2021–2025). Vlaamse overheid.

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1626161773/BIJLAGE_2_-_Tabellen_prioritaire_aandachtspunten_napyn4.pdf, p.7

de - volgens de afgenomen verkeersonveiligheidsenquête van VIAS – toenemende snelheid op autosnelwegen.⁹

Over procedures of projecten zoals F.A.S.T. die onder de bevoegdheid van Vlaanderen vallen, wordt in dit document niet gesproken.

2.2 Wetgeving

Voor autosnelwegen gelden specifieke verkeersregels. Deze dienen ook door de hulpdiensten in acht genomen te worden. Een opsomming van alle verkeersregels met betrekking tot verkeer en tussenkomsten op een autosnelweg leidt me te ver voor dit werk. Waar nodig zal onder de vorm van een voetnoot verwezen worden naar de van kracht zijnde verkeerswetgeving.

Daarnaast verwijs ik ook naar het KB-noodplanning. In Nederland bestaat een handboek over de taken van de verschillende hulpverleners bij een tussenkomst.¹⁰ Een tegenhanger voor België is het KB-noodplanning van 2019. Hierin staat beschreven welke taken voor welke discipline zijn weggelegd.

De taken per discipline staan duidelijk vermeld in de artikelen 9 tot en met 13 van dit KB.

De coördinatie maakt deel uit van het onderdeel ‘operationele coördinatie’.¹¹

Het optreden van hulpdiensten is tot slot vaak ook nog gebonden aan andere wetgeving, zoals de wet op het politieambt voor politie. Waar nodig zal hiernaar verwezen worden. Een opsomming van al deze van kracht zijnde wetteksten biedt hier echter geen meerwaarde.

2.3 Studies en academische werken

Het leidende werk voor Vlaanderen in deze materie is dit van de hand van Maarten Dewil en Britta Laurent. Zij onderzochten in 2004 de mogelijkheden van incident management op het Vlaamse wegnnet. Naast een vergelijkende studie met Nederland en de V.S., gaven zij een aantal aanbevelingen voor de verdere uitbouw van incident management in Vlaanderen. Deze aanbevelingen hebben onder andere betrekking op het samenwerken tussen de hulpdiensten. In deze context worden het organiseren van meer debriefings, multidisciplinaire oefeningen en opleidingen bijvoorbeeld aangehaald als verbeterpunten. Ook het uitbouwen van gespecialiseerde teams voor het juridische aspect van het vaststellen van het ongeval wordt geopperd.¹²

Bovendien wordt in dit werk ook aangehaald dat er mogelijk een meer coördinerende rol voor AWW is weggelegd.¹³

⁹ Peeters, L. (2021, juli), *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen* (Nr. 2021–2025), Vlaamse overheid, https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1626161773/BIJLAGE_2_Tabellen_prioritaire_aandachtspunten_napyn4.pdf, geraadpleegd op 5 februari 2022, p.10

¹⁰ Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegnnet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 46

¹¹ KB 22 mei 2019 betreffende de noodplanning en het beheer van de noodsituaties op het gemeentelijk en provinciaal niveau en betreffende de rol van de burgemeesters en de provinciegouverneurs in geval van crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, B.S. 27 juni 2019, hoofdstuk V, afdeling 1,

¹² Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegnnet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 87-88

¹³ Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegnnet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 115

Het te vaak monodisciplinair werken krijgt tenslotte ook aandacht in de aanbevelingen. Er wordt door Dewil en Laurent opgemerkt dat door hulpdiensten vaak pas bij een incident van een aanzienlijke ernst of omvang multidisciplinair zal worden samengewerkt.¹⁴

Dit werk dateert van 2004. Een aantal aanbevelingen werden al gerealiseerd of zijn niet meer van toepassing. Denken we maar aan de implementatie van F.A.S.T. die de opmerking over het takelen door zelfgekozen takeldienst van de voertuigeigenaar niet langer relevant maakt. Niettegenstaande zien we dat een aantal aanbevelingen nu, bijna 20 jaar later, nog steeds terugkomen in recenter werk en in de interviews die ikzelf afgenomen heb.

Een studie van Febiac¹⁵ van 2009 over een duurzaam transportsysteem voor België bracht gelijkaardige aanbevelingen onder de aandacht.

Naast meer duidelijkheid over onder andere prioriteiten en bevoegdheden van de verschillende hulpverleners, vragen ze ook om een uniforme, gewestelijke aanpak van grootschalige incidenten.

Tenslotte wijzen ze ook op het belang van iemand die de regie op de incidentlocatie in handen neemt en misschien nog belangrijker, wie instaat voor het verbeteringsproces.¹⁶

Naast het werk van Dewil en Laurent, is er ook een studie van Hannes Heylen¹⁷. In zijn werk 'Detectie van eventuele spanningsvelden tussen de verschillende hulpverleningsdisciplines bij zware verkeersongevallen: veiligheid versus vlotheid.', wil hij blootleggen wat goed loopt en waar er eventueel verbeterpunten zijn naar samenwerking toe. De overeenkomsten met een aantal aanbevelingen uit de masterscriptie van Dewil en Laurent en de studie van Febiac zijn frappant.

Heylen merkt op dat de verschillende hulpverleningsdiensten niet op de hoogte zijn van elkaars werking en dus ook niet weten wat te verwachten van elkaar.

Bovendien zijn er gemeenschappelijke procedures die per discipline toch verschillen van elkaar. Hij haalt aan dat het belangrijk is procedures te uniformiseren.

Vervolgens komt in zijn werk de nood aan een coördinerende overheid of dienst aan bod. Als oplossing oppert hij om een overkoepelend overlegorgaan te voorzien op provinciaal niveau, met name de gouverneur of Dirco.

Tot slot blijkt uit de interviews die hij afnam dat er nood is aan gemeenschappelijke, multidisciplinaire opleidingen.

Deze studie beperkt zich evenwel maar tot 4 interviews, allen afgenomen in de provincie Vlaams-Brabant. Deze omvang is te beperkt om te kunnen veralgemenen naar heel Vlaanderen.

¹⁴ Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegennet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 116

¹⁵ Federatie van de bedrijven van de Belgische auto- en tweewielerindustrie

¹⁶ 10 verbeteropties op weg naar een performant en duurzaam transportsysteem voor België, KUL, http://www.febiac.be/documents_febiac/2009/etude-touring/master%20v05.pdf, geraadpleegd op 10 januari 2022 en 2 mei 2022, p. 20

¹⁷ HEYLEN H. (2020-2021), *Detectie van eventuele spanningsvelden tussen de verschillende hulpverleningsdisciplines bij zware verkeersongevallen: veiligheid versus vlotheid*. [stagewerk], Leuven, Katholieke universiteit Leuven

3. Gebruikte methodologie om de onderzoeksvragen te beantwoorden

Aangezien ik naast de vigerende werkwijzen en procedures ook naar meningen, ervaringen en ondervindingen wilde peilen, koos ik voor een kwalitatieve onderzoeksmethode. Het afnemen van diepte-interviews bij verschillende sleutelfiguren leek mij hiervoor de meest geschikte vorm.

Bij het opstellen van de vragenlijst werd er rekening mee gehouden dat vragen open moesten zijn. Enkel daar waar strikt noodzakelijk, werd gekozen voor gesloten vragen. Vb.: van welke dienst maakt u deel uit?

De open vragen werden tijdens het interview verder uitgediept met bijvragen, daar waar nodig. Om geen informatie te missen werd aan het einde gevraagd of de geïnterviewde in de context van het interview nog relevante informatie wenste mee te geven.

Voor elke interview werd de vooropgestelde vragenlijst (bijlage 2) als basis gebruikt. Deze leidraad moest ervoor zorgen dat bij elke deelnemer naar dezelfde inzichten en meningen gepolst werd. Ook de analyse nadien werd hierdoor eenvormig gemaakt. Naargelang de bevraagde partner werd de vraagstelling hier en daar aangepast. Medewerkers van een noodcentrale zijn bijvoorbeeld niet fysiek op de plaats van het incident aanwezig. Hierdoor kwamen sommige vragen te vervallen.

De bedoeling van de interviews was enerzijds het krijgen van antwoorden op de onderzoeksvragen, anderzijds werd bij het doorvragen naar bepaalde items heel wat extra, relevante informatie vergaard.

4. Verantwoording van gekozen methode

Door het feit dat mobiliteit een regionale bevoegdheid is, bestaan er immers wel wat onderlinge verschillen tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Vandaar heb ik me voor de interviews beperkt tot het Vlaamse Gewest.

Het voordeel van diepte-interviews is zoals aangehaald dat er naar meningen, ervaringen en verzuchtingen gepeild kan worden. Door deze methode krijg je als onderzoeker bovendien de kans om door te vragen.

Door gebruik te maken van diepte-interviews kreeg ik de mogelijkheid om het grotere geheel te zien alvorens te focussen op elke procedure apart. Als lid van een lokale politiezone ontbrak het me immers aan kennis over het optreden op een autosnelweg. Het is onmogelijk om de procedures te onderwerpen aan een kritische reflectie, zonder deze algemene kennis.

Een nadeel van deze methode is het tijdrovende aspect. Het netwerk dat je hier tegelijkertijd mee uitbouwt, is de extra tijd echter meer dan waard.

Bij het afnemen van de interviews werd anonimiteit gegarandeerd. Dit gaf meer vrijheid om een eerlijke, waarheidsgetrouwe mening te uiten tijdens zulk een interview.

5. Dataverzameling

Vooraleer ik de interviews kon afnemen, moest ik bepalen wie ik wilde interviewen. Hierbij maakte ik een overzicht van de diensten en hulpverleningsinstanties die een rol spelen bij een autosnelwegincident.

Daarna ging ik op zoek naar referentiepersonen met een zekere expertise op het vlak van autosnelwegincidenten. Deze expertise was voor mij belangrijker dan een mooie geografische spreiding van de geïnterviewden. Ik ben wel behoedzaam geweest om niet enkel naar de provincie Antwerpen te kijken. Zo niet zou ik mogelijk in de valkuil trappen om verschillende procedures over het hoofd te zien en vanuit Antwerpen ten onrechte te veralgemenen naar Vlaanderen.

Voor D1 werden verschillende medewerkers van de brandweer bevraagd. Ook civiele bescherming valt hier deels onder als het om brandweeropdrachten gaat.

Specifiek voor D2 was het belangrijk dat medewerkers bevraagd werden die met een MUG al eens op de autosnelweg interveniëren. Hiervoor werden zowel verpleegkundigen als artsen geïnterviewd. Zij hebben immers elk hun specifieke taken bij een tussenkomst. Ambulancediensten werden niet bevraagd. Hoewel dit ongetwijfeld nog meer verrijkend geweest zou zijn, wilde ik het aantal interviews beperken tot maximaal een 20-tal.

D3 werd opgedeeld in lokale en federale politie. Zoals eerder aangehaald is er een aanzienlijk verschil in tussenkomst als het gaat over autosnelwegincidenten. Ik wilde beide zienswijzen en procedures integreren in dit werk.

Onder D4 kunnen voor snelwegincidenten zowel civiele bescherming als F.A.S.T. vallen. Civiele bescherming kan bijvoorbeeld voorzien in verreikers voor opruimwerkzaamheden of hekken om een ongeval af te schermen. Een medewerker van een takeldienst werd niet apart geïnterviewd. F.A.S.T. wordt in dit werk eerder beschouwd als onderdeel van de procedures.

De noodcentrales, noodplancoördinatoren, federale diensten van de gouverneur en VVC werden ook weerhouden. Zij zijn immers belangrijke partners in het optreden van de hulpverleners op autosnelwegen. Bovendien hebben zij soms een verhelderend beeld. Ze staan immers iets verder af van het incident, waardoor ze minder onderhevig zijn aan mogelijke tunnelvisie.

Organisatie	Naam
D1	
Brandweer Antwerpen Brandweer Rand Brandweer Halle	Majoor Tom Vanden Boer Luitenant Dave Schols Majoor Elmar De Geyter
D2	
AZ St Augustinus Wilrijk UZA	Bruno Schaaf Dr. Karen Peeters Dr. Ken Dewitte Bart Van Beckhoven
D3 WPR	
Specialist fotogrammetrie Antwerpen Postchef WPR Jabbeke WPR W-VL coörd. Operaties Postchef WPR Bertem	Hinp Stefaan De Beuckelaar 1 ^{ste} CP Geert Allemeersch 1 ^{ste} CP Christophe De Cramer CP Wouter Fransen
D3 lokale politie	
PZ Antwerpen PZ GLM PZ Hekla	1 ^{ste} CP Frank Roosens CP Jan Vanlommel HCP Reiner Smets
Civiele bescherming	
	Kolonel Jan Beeldens
Noodplancoördinator	
	Bart Bruelemans Rob Testelmans
Federale diensten gouverneur	
	Gerd Van Cauwenberghe
CIC	
	1 ^{ste} CP Sandrien Bakelants
112	
	Steven Leys
VVC	
	Ir. Sven Geerts

Figuur 3: weerhouden geïnterviewde personen

Alle geïnterviewden kregen op voorhand de vragenlijst als leidraad. Zo kregen ze de kans om zich voor te bereiden op een aantal vragen. Opzoekwerk tijdens een interview kan het interview immers danig vertragen, waardoor de spontaneïteit uit het gesprek raakt.

Op drie personen na konden alle personen op locatie geïnterviewd worden. De drie resterende interviews verliepen omwille van de toen geldende covid-maatregelen via Teams.

Voor het opstellen van de vragenlijst stelde ik een reeks vragen op. Nadien clusterde ik de vragen die gelijkend waren. Tot slot reduceerde ik het aantal vragen tot 17.

6. Analyse

Om een heldere analyse te maken van alle interviews, werkte ik met een overzichtstabel. Casussen en procedures werden na een interview telkens ondergebracht in deze tabel. Nadien clusterde ik ze per deelprobleem en ging ik na of er in een ander interview al een bestaande procedure werd aangereikt om aan dit probleem tegemoet te komen.

Bij het gebruik van citaten in dit eindwerk, verwijs ik niet naar een persoon of enkel naar de discipline waartoe hij behoort. Tijdens de interviews werd immers anonimiteit gegarandeerd.

6.1. Hulpverlening op autosnelweg bij een incident: algemene principes

Alvorens me te verdiepen in specifieke procedures, schets ik een beeld van de algemene werking van een tussenkomst op autosnelwegen. Deze opsomming is niet limitatief en kan per provincie verschillen. Per discipline of partner worden ook een aantal algemene of specifieke principes besproken.

Een incident kan binnenkomen via de noodcentrale 112 of 101. Een calltaker vraagt informatie over het incident. Als de oproep binnenkomt bij de noodcentrale 112, verwittigt deze indien nodig de ambulance en brandweer. Zij geven ook de info door aan het CIC, waarop F.A.S.T. en eventueel politie verwittigd worden. Bij een binnenkomende oproep bij 101, geldt de omgekeerde informatieflex.

Ook VVC detecteert onregelmatigheden en geeft deze door aan een medewerker van WPR die dit op zijn/haar beurt doorgeeft aan het CIC.

Hulpdiensten gaan ter plaatse en de eerst aankomende hulpdienst plaatst hetzij een voertuig in fend off positie, hetzij een voertuig met signalisatiepaneel en bijkomend een voertuig in fend off positie¹⁸.

De takelwagen die in het kader van F.A.S.T. uitrijdt, voorziet standaard een signalisatievoertuig. Verder zal politie dit ook steeds voorzien. Brandweer is ook voorzien van een signalisatiewagen. Een werkgever is immers verantwoordelijk voor het garanderen van de veiligheid van zijn medewerkers.

Het beveiligen van de plaats van het incident en dus van de hulpverleners is een eerste prioriteit. Vervolgens staat het redden van de slachtoffers voorop. Als laatste komt het belang van het gerechtelijke onderzoek en sporenvrijwaring. Dit wil niet zeggen dat tijdens de reddingsactie al geen aandacht moet geschonken worden aan sporenvrijwaring.

Indien een coördinatie tussen de verschillende disciplines noodzakelijk is, zal opgeschaald worden naar een operationele coördinatiefase. Een CPOps wordt dan, indien mogelijk, opgesteld op de plaats van het incident. Indien dit niet opportuun is zal deze meer in de diepte worden voorzien. Wanneer ook beleidsbeslissingen genomen moeten worden zal, naargelang onder andere de omvang van de ramp en het aantal slachtoffers, ook een gemeentelijke, provinciale of federale fase afgekondigd worden.

¹⁸ Een voertuig in fend off positie staat schuin over een rijstrook. Het voertuig staat schuin met de rijrichting mee. Op deze manier wordt een veilige werkzone gecreëerd voor de hulpdiensten.

In het geval van een operationele coördinatie, maar ook bij het afkondigen van een gemeentelijke, provinciale of federale fase worden vanzelfsprekend de belanghebbende instanties ingelicht.

Voor de provincie Antwerpen worden naast de betrokken disciplines, bij het afkondigen van een operationele fase bijvoorbeeld volgende diensten verwittigd:

- burgemeester van het grondgebied van de ramp,
- federale diensten van de gouverneur noodplanning,
- OBP WPR,
- lokale politiezone van het grondgebied van de ramp,
- permanentieofficier CSD.

Na de tussenkomst van de verschillende hulpverleningsdiensten, kan de takelwagen overgaan tot de takelwerkzaamheden.

De wegbeheerder doet desgevallend de noodzakelijke herstellingen en tenslotte kan de weg terug vrijgegeven worden.

Uiteraard komt er ook meteen een heel luik communicatie aan te pas via vb. VVC, maar zoals eerder aangehaald, komt communicatie in dit werk niet aan bod.

6.1.1 D1

Naast brandweer is civiele bescherming een belangrijke partner in discipline 1.

Uit interviews blijkt dat medewerkers van brandweer, naast de BLOW-opleiding¹⁹, geen specifieke opleiding krijgen voor tussenkomsten op autosnelwegen. Hun vigerende procedures inzake ADR-ongeval, bevrijding geknelden, brandbestrijding... zijn van toepassing, ook op autosnelwegen.

Naast de territoriaal bevoegde brandweerdienst, wordt ook steeds de snelste adequate gestuurd.
20

In meer landelijke gemeentes wordt nog met veel vrijwilligers gewerkt. Dit is niet onbelangrijk om in het achterhoofd te houden. Verschillende geïnterviewden geven immers aan dat er een verschil is in professionaliseringsgraad tussen professionele en vrijwillige brandweer. Daarenboven ontmoeten andere hulpverleners deze vrijwilligers minder tijdens oefeningen, vergaderingen... Algemeen beschouwd is er dus minder kans om andere hulpverleners te leren kennen en met hen samen te werken als vrijwillige brandweer.

6.1.2 D2

Door de medewerkers van D2 werd aangegeven rekening te houden met de verschillende taken van respectievelijk de arts en verpleegkundige in een MUG-team. De geneesheer houdt zich op een incident eerder bezig met de medische maatregelen. Daar waar een verpleegkundige ook rekening moet houden met veiligheid van de MUG en het medisch personeel op de autosnelweg.

Het MUG-team komt van het dichtstbijzijnde ziekenhuis dat op dat moment een MUG ter beschikking heeft. De ambulance is diegene die op dat moment het dichtst in de buurt van het

¹⁹ BLOW: Beveiliging van Interventies op de Openbare weg. Deze procedure wordt verder uitgediept in onderdeel 6.2.1

²⁰Wet 15 mei 2007 op de civiele veiligheid, artikel 6 juncto KB 10 NOVEMBER 2012. - Koninklijk besluit tot vaststelling van de minimale voorwaarden van de snelste adequate hulp en van de adequate middelen, *Belgisch staatsblad* 27 november 2012

incident is. Vaak is het dus zo dat MUG en ambulancepersoneel niet voor dezelfde werkgever werken. Er zijn tevens nog verschillende ambulances die nog onder brandweer vallen.

Bovendien zijn er ook hier provinciaal verschillen. Voor Oost-Vlaanderen bijvoorbeeld zijn vaste DIR-MEDs voorzien. Voor Antwerpen is de afspraak dat de dokter die eerst ter plaatse komt automatisch DIR-MED is.

Voor D2 primeert steeds snelle en adequate hulp aan het slachtoffer.

6.1.3 D3

Voor D3 heeft de tussenkomst bij snelwegincidenten zowel een federaal als een lokaal luik. De federale wegpolitie (WPR) is bevoegd voor tussenkomsten op autosnelwegen. Bij een autosnelwegincident is er echter steeds sprake van verkeershinder in de periferie. Deze secundaire hinder speelt zich af buiten het grondgebied van de WPR, daar waar een lokale politiezone dus bevoegd is.

WPR is de enige dienst binnen de verschillende disciplines die exclusief optreedt op autosnelwegen. Zij hebben de meeste expertise als het aankomt op werken op autosnelwegen. Door de niche waarin ze opereren, bestaat wel de kans om het onderliggend wegennet of de belangen van burgemeesters uit het oog te verliezen bij grote incidenten.

WPR zal bij een snelwegincident, in de mate van het mogelijke, steeds trachten minstens één rijstrook vrij te houden om zo nog min of meer verkeer te blijven doorlaten. Ze zullen ook steeds zo snel als mogelijk een autosnelweg willen vrijgeven. Een bijkomend ongeval in de staart van een file is immers een reëel risico.

Om meer inzicht te krijgen in de werking van WPR reed ik een dag mee met hen. Een absolute aanrader voor wie nog nooit op een autosnelweg gewerkt heeft. Minstens de aspecten veiligheid en filevorming krijgen op deze locatie een andere dimensie.

6.1.4 D4

Civiele bescherming heeft heel wat middelen ter beschikking, die een omvangrijke interventie op een autosnelweg kunnen ondersteunen. Zo beschikken zij over verreikers voor het vrijmaken van de rijbaan. Een ander voorbeeld is hekwerk, bekleed met doeken. Hierdoor kunnen ze een



ongeval over een lange afstand afschermen van de publieke nieuwsgierigheid. Op die manier kunnen kijkfiles vermeden worden. Dit hekwerk werd onlangs nog ingezet voor het dodelijke busongeval op de E19 in Schoten van 10 april 2022.

Figuur 4:ongeval E19 dd. 10 april 2022

Ook de takeldiensten van F.A.S.T. kunnen gezien worden als een onderdeel van discipline 4. Naast signalisatie- en takelwagens beschikken zij ook steeds meer over verreikers, containers

en ander gespecialiseerd materiaal om de rijbaan terug vrij te maken, bijvoorbeeld bij een ladingverlies. Verder in dit werk wordt de werking van F.A.S.T. nog uitgediept.

6.1.5 Andere partners

De hulpverlenende disciplines kunnen niet optreden op een autosnelweg zonder de steun van VVC, noodcentrale 112 en CIC. Het spreekt voor zich dat ook deze diensten waardevolle informatie hebben aangeleverd voor mijn eindwerk.

De federale diensten van de gouverneur zijn verantwoordelijk voor de noodplanning op provinciaal niveau en hebben een kijk op alle bovengenoemde diensten en hun werking. Zij staan onder andere in voor het opstellen van actieplannen en BNIP's.

De noodplancoördinatoren beschikken over een schat aan informatie en ervaring.

Het was verhelderend om ook een mening te vragen van mensen die buiten de disciplines staan.

6.1.5.1 CIC/112

De meldkamers CIC en 112 staan eerst en vooral in voor het verwittigen van de hulpdiensten en eventueel andere partners. Nadien ondersteunen zij de hulpdiensten ter plaatse wanneer zij bijvoorbeeld extra middelen of personeel bijvragen, een operationele fase afkondigen...

Een incident op de snelweg geeft verkeershinder op het onderliggende wegennet. Deze hinder deint al gauw uit naar een andere provincie of land. Hierbij spelen de respectieve CIC en 112 een belangrijke rol om ook de omliggende meldkamers te verwittigen of zelfs de meldkamer van bijvoorbeeld Nederland.

6.1.5.2 Ondersteuning AWW/VVC

VVC als onderdeel van AWW²¹ speelt in grote mate een rol bij het ondersteunen in snelwegongevallen. Binnen het VVC is ook steeds minstens één operationele medewerker van WPR aanwezig.

Zo zorgen ze voor detectie van onregelmatigheden en incidenten op de autosnelweg en het signaleren met RSS en VMS. Dit staat respectievelijk voor de rijstrooksignalisatie en de dynamische tekstborden.²²



Figuur 5: voorbeeld RSS

²¹ Sinds 1 juni 2019 werd het VVC onderdeel van AWW

²² Ondernemingsplan AWW 2020-2021, AWW, <https://wegenverkeer.be/over-ons/beleid-en-organisatie>, geraadpleegd op 3 februari 2022, p.12

Eens alle hulpdiensten ter plaatse zijn, schakelt het VVC terug. Uiteraard kunnen de hulpdiensten nog ondersteuning vragen aan het VVC. Op eigen initiatief gaan ze vaak al een omleiding voorzien in de diepte.

Daarnaast zal AWV bij een incident ook voorzien in botsabsorbeerders op bijvoorbeeld de afgesloten afritten. Zij staan ook in voor eventuele herstelling van het wegdek nadien.

Beelden die bij het VVC beschikbaar zijn van een ongeval, kunnen er ook voor zorgen dat een incident sneller afgehandeld kan worden. Beelden kunnen immers duidelijkheid verschaffen over wat er gebeurd is. Hierdoor is het niet steeds nodig een deskundige ter plaatse te sturen of kan het aantal onderzoekdaden verminderd worden.

AWV engageert zich dus om de coördinatie en ondersteuning te bieden bij het detecteren en oplossen van incidenten. Hoewel de coördinatie an sich niet inhoudt dat ze ook inzake noodplanning deze rol op zich zullen nemen. In het beste geval worden ze als expert mee in de CPOps gevraagd.

Bij de interpretatie van de overzichtstabel (figuur 6) over het aantal detecties in 2020, dien je rekening te houden met de opeenvolgende lockdowns dat jaar. Deze hadden een significante invloed op de verkeersdrukte. Ter vergelijking: in 2019 lag het aantal incidentmeldingen met 8560 meldingen meer dan 20 % hoger dan in 2020.

Detectie en begeleiding van verkeersincidenten 2020	
Aantal incidentmeldingen	6 590
Aantal hindergevallen	9 808
Aantal incidentbegeleidingen	10 108
Sturing en geleiding van het verkeer	
Aantal omleidingen over lange afstand	1 398
Aantal keer calamiteitenroutes	147

Figuur 6: coördinatie en ondersteuning door AWV bij detecteren en oplossen van incidenten 2020²³

6.2 Bestaande procedures

6.2.1 BIOW²⁴

BIOW staat voor Beveiliging van Interventies op de Openbare Weg. Een brandweerkorps is net zoals de medische sector en politie verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn eigen personeel. Dit is één van de redenen van het ontstaan van deze opleiding.

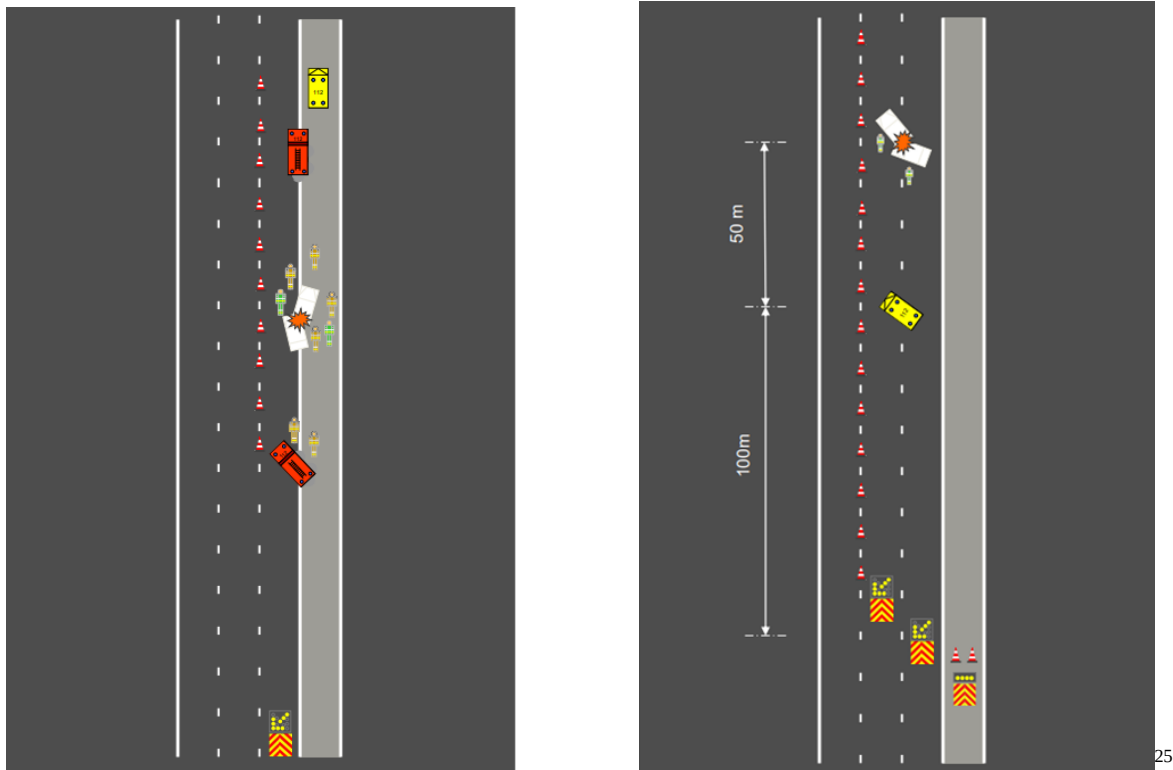
Tijdens deze opleiding wordt aandacht besteed aan hoe voertuigen idealiter opgesteld worden op autosnelwegen tijdens een interventie. Deze bepaalde opstelling bij incidenten op de autosnelweg zorgt voor een maximale veiligheid van de medewerkers en zo ook voor die van de slachtoffers.

Er wordt een signalisatievoertuig voorzien met een pijl boven op het dak. Bij het afsluiten van meerdere rijstroken is er bij voorkeur een signalisatievoertuig per afgesloten rijstrook. Daarna wordt een voertuig in fend off geplaatst. Fend off betekent dat een voertuig schuin over meerdere rijstroken geplaatst wordt. Dit heeft als voordeel dat meerdere rijstroken tegelijk gesignaleerd kunnen worden. Hierdoor wordt extra bescherming gecreëerd. Bij een impact op dit voertuig zal dit door de stand van de wielen minder ver vooruit gekatapulteerd worden.

²³ Ondernemingsplan AWV 2020-2021, AWV, <https://wegenenverkeer.be/over-ons/beleid-en-organisatie>, geraadpleegd op 3 februari 2022, p.12

²⁴ VERSCHEUREN F., *Beveiliging van interventies op de openbare weg*, Campus Vesta, 2021

Hierdoor is de kans op een impact op de hulpverleners aanzienlijk kleiner. Tot slot worden alle andere voertuigen voorbij het incident (=stroomopwaarts) geplaatst.



Figuur 7:
Standaard veiligheidsopstelling versus meerdere signalisatiewagens bij versperring van verschillende rijstroken.

Naast opstelling en parkeerhygiëne wordt in deze opleiding ook aandacht besteed aan gebruik van het blauwe zwaailicht. Het is aan te raden de blauwe zwaailichten van alle voertuigen, behalve het signalisatievoertuig en in fend off geplaatste voertuig te doven. Dit verhoogt de zichtbaarheid van de signalisatievoertuigen en van de hulpverleners.

Tenslotte wordt ook nadruk gelegd op uniform taalgebruik, waaronder bv. het benoemen van de rijstroken op een autosnelweg. Het is belangrijk bij incidenten dat dezelfde taal gesproken wordt. Uit de bevestigingen blijkt dit echter niet steeds het geval te zijn. De medische discipline en vrijwillige brandweerkorpsen zijn hier volgens de geïnterviewden het minste in thuis.

BIOW is gekend bij brandweer, evenals bij de medische discipline en politie. Hoewel er binnen onder andere ANPA en campus Vesta een cursus voorzien is die door de verschillende disciplines gevolgd kan worden, verkiezen sommige diensten ervoor de cursus zelf in te richten.

“De scholing is niet op elkaar afgestemd. Zelfs verschillende lesgevers stemmen binnen WPR niet steeds hun les op elkaar af. BIOW wordt vaak ook niet gevolgd. WPR kan bijvoorbeeld niet in fend off staan wegens te weinig zichtbaar.” (politieman)

Dit maakt dat tussen de verschillende disciplines andere nuances ontstaan. Politie zal zo bijvoorbeeld nooit hun voertuig in fend off plaatsen. Zij wijten dit aan de slechte zichtbaarheid

²⁵ VERSCHEUREN F., *Beveiliging van interventies op de openbare weg*, Campus Vesta, 2021

van de zijkanten van hun voertuigen. Met het proefproject Battenburg²⁶ dat momenteel bij politie loopt, kan hiervoor een oplossing geboden worden.

Volgens het BLOW-principe worden nooit kegels achter een signalisatievoertuig geplaatst. Het zetten van deze kegels houdt immers een te groot veiligheidsrisico in voor diegene die ze plaatst. Je loopt dan naar het verkeer toe en hebt geen enkel voertuig meer ter bescherming. Verschillende afdelingen van WPR blijven dit echter wel doen. Uit interviews komt naar voren dat ze dit te doen om hun voertuig te beschermen. Uit de permanente nota van de directie van de wegpolitie (bijlage 3), blijkt dit te zijn toegestaan, als het veilig kan gebeuren.²⁷ In sommige provincies of tijdens sommige uren van de dag is er immers geen signalisatievoertuig van politie beschikbaar en ook F.A.S.T. is af en toe verzadigd. Op zulke momenten kan politie niet anders dan hun voertuig beveiligen met kegels. Ze gebruiken dit dan immers als bureelruimte.

“Het vervangen van een geaccidenteerde voertuig duurt gemiddeld drie jaren. Dan begrijp ik dat medewerkers hun voertuig willen beschermen. Er zijn immers geen vervangvoertuigen en dan ben je weer een signa kwijt.” (politieman)

Anderzijds blijkt eveneens uit de interviews dat parkeerhygiëne en veilige opstelling niet altijd gerespecteerd worden. Er zijn regelmatig krantenfoto's te vinden waaruit blijkt dat de opstelprocedure en parkeerhygiëne nog vaak te wensen overlaten.

De foto hieronder schetst een beeld van voertuigen van hulpdiensten die achter de signalisatiewagen geparkeerd staan. Hierdoor ontnemen ze deels het zicht van de signalisatiepanelen voor het aankomend verkeer.



Figuur 8: ongeval E40 in Sint-Denijs-Westrem' dd. 16/06/2021²⁸

²⁶ Battenburg is een geblokt patroon op voertuigen van meestal hulpverleningsdiensten dat door het kleurcontrast zorgt voor een betere visibiliteit in het verkeer.

²⁷ RICOUR K., Permanente nota, DK914, 2021, *Veiligheid bij het vaststellen van incidenten en ongevallen op autosnelwegen en gelijkaardige wegen.*, p. 9

²⁸ VERMEULEN D., E40 in Sint-Denijs-Westrem volledig versperd richting Brussel na ongeval met twee bestelwagens, 16 juni 2021, PZC, <https://www.pzc.nl/gent/e40-in-sint-denijs-westrem-volledig-versperd-richting-brussel-na-ongeval-met-twee-bestelwagens~a74008dc/>, geraadpleegd op 11 mei 2022

6.2.2 F.A.S.T.

Net zoals BLOW is ook F.A.S.T. een afkorting. F.A.S.T. staat voor Files aanpakken door snelle tussenkomst. Om ervoor te zorgen dat een autosnelweg sneller vrijgemaakt kan worden na een ongeval werd gestart met het project F.A.S.T.. Dit proefproject werd in 2012 gunstig geëvalueerd. Vanaf 2013 ging de overheid systematisch van start met het toekennen van gunningen voor de verschillende autosnelwegpercelen. Een perceel is een bepaald deel van een autosnelweg. Vandaag is een groot deel van de autosnelwegen op Vlaamse grondgebied voorzien van F.A.S.T.-contracten met takeldiensten.²⁹ WPR vordert ambtshalve een takeldienst voor de percelen die niet onder contract liggen.³⁰ Takeldiensten kunnen hierop intekenen en krijgen een opleiding door AWW. Hieraan is een attest verbonden. Wanneer een pech- of ongeval zich voordoet op één of meerdere rijstroken van een autosnelweg, inclusief pechstrook, wordt een signalisatievoertuig van F.A.S.T. gestuurd. Desgevallend wordt ook een takelwagen uitgestuurd. Enkel politie is bevoegd om F.A.S.T. te vorderen. Medische diensten en brandweer kunnen hierop dus geen beroep doen, zonder vordering van politie. Momenteel oefent WPR toezicht uit over eventuele anomalieën bij het optreden door F.A.S.T.. De takelkosten zijn vastgelegd, wat niet wegneemt dat sommige takeldiensten een bedrag mogen vragen dat lager ligt dan de maximumprijs.

De politie gaat voor een ongeval met stoffelijke schade, zonder hinder op meerdere rijvakken niet meer ter plaatse. In zulke gevallen wordt enkel een takeldienst van F.A.S.T. gestuurd. Binnen VVC zit permanent een vertegenwoordiging van WPR. Een takeldienst die onder een F.A.S.T.-contract werkt, engageert zich om binnen de 20 minuten met een signalisatievoertuig ter plaatse te zijn. Na het signaleren en eventuele tussenkomst van hulpdiensten, staat hij ook in voor het takelen van het voertuig. Hierdoor is de tijd dat een autosnelweg afgesloten is aanzienlijk ingekort. Vroeger stond het een bestuurder of eigenaar van een voertuig immers vrij zijn eigen takeldienst op te roepen. Hierop stond geen minimum aanrijtijd.

Hetgeen voor kleinere ongevallen geldt, geldt ook in noodsituaties. Zelfs een voertuig met overleden inzittenden wordt in zeer uitzonderlijke gevallen met het stoffelijk overschot nog in getakeld. Zo kunnen grote incidenten aanzienlijk ingekort worden qua interventietijd. Door één van de geïnterviewden wordt ook aangehaald dat inderdaad steeds het economisch nadeel in het achterhoofd moet gehouden worden. Doch mag de tijdsdruk om de autosnelweg terug vrij te geven niet ten koste gaan van kwalitatieve gerechtelijke vaststellingen. Per slot van rekening gaat het om mensenlevens en nabestaanden hebben recht op antwoorden en een correcte nabestaandenvergoeding.

Niet alle takeldiensten die in het F.A.S.T.-contract zijn opgenomen zijn even professioneel, zo blijkt uit de interviews. Door met verschillende takeldiensten te werken, zijn er soms verschillen in werkwijzen. Hier en daar moet al eens bijgestuurd worden naar het zichtbaar opstellen van het signalisatievoertuig. Soms komt het voor dat diegene die verantwoordelijk is voor de signalisatie al gaat kijken hoeveel voertuigen er getakeld moeten worden in plaats van eerst de beveiliging te voorzien.

²⁹ AWW, *Vlot op weg: FAST*, <https://wegenenverkeer.be/vlot-op-weg/fast>, geraadpleegd op 3 mei 2022

³⁰ KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *Belgisch staatsblad*, 9 december 1975, artikel 51.5



Figuur 9: signa in fend off³¹

Buiten hier en daar enkele algemene opmerkingen blijken de medewerkers van de verschillende disciplines het F.A.S.T.-project als een meerwaarde te beschouwen. Tijdens de interviews komt wel regelmatig aan bod dat er voldoende toezicht moet blijven op de verschillende takeldiensten. Dit om te vermijden dat ze te veel nieuwe initiatieven nemen zonder overleg en om ‘cowboytoestanden’ te vermijden.

Zo werd meermaals vastgesteld dat takeldiensten zich van verreikers en containers beginnen te voorzien om bijvoorbeeld een ladingverlies na het takelen ook op te ruimen. Dit wordt door de hulpdiensten ter plaatse ervaren als handig en is niet onwettig. Aanvullende diensten die noodzakelijk zijn voor de opdracht mogen immers door de federale politie worden gevraagd.³² De factuur van de takeldiensten loopt hierdoor wel op en de veroorzaker krijgt een hoge kost te verwerken. In vergelijking met Nederland waar de kosten voor het signalisatievoertuig door Rijkswaterstaat vergoed worden en je beroep kan doen op jouw eigen bijstand voor pechverhelping, is het verschil groot. Een takeling door F.A.S.T. zit immers niet standaard in iemands bijstand voor pechverhelping.

Tot slot loopt momenteel een proefproject voor prioritair rijden door F.A.S.T.-voertuigen. Nu zijn zij genoodzaakt de pechstroken te gebruiken om aan te rijden. Terwijl voor alle andere prioritaire voertuigen de reddingsstrook van toepassing is op autosnelwegen.³³ Deze strook mag wettelijk immers enkel gebruikt worden door prioritaire voertuigen.

AWV blijft ook inzetten op de verdere uitbouw van F.A.S.T.³⁴, onder andere met het aangaan van nieuwe contracten en het aanpassen van het typebestek voor voertuigen +3,5 ton.

³¹ JTP, Lange files door ongeval op E19 richting Nederland

Gazet van Antwerpen, 18 februari 2022, https://www.gva.be/cnt/dmf20220218_92760942, geraadpleegd op 24 februari 2022

³² Overeenkomst tussen het Vlaams gewest en de Belgische staat inzake FAST, 20 juli 2021, artikel 2

³³ Wet van 22 juni 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van de reddingsstrook betreft, *Belgisch staatsblad*, 21 september 2020, artikel 2

³⁴ Ondernemingsplan AWV 2020-2021, AWV, <https://wegenverkeer.be/over-ons/beleid-en-organisatie>, geraadpleegd op 3 februari 2022, p.9

F.A.S.T. blijkt dus een efficiënte procedure te zijn voor de hulpverlener, maar kent heel wat nadelen voor de particulier die getakeld dient te worden op een autosnelweg. Minister van Mobiliteit en Openbare Werken beloofde in 2021 om als onderdeel van het verkeersveiligheidsplan een eventuele werkwijze naar analogie met Nederland te bekijken.³⁵

Vanuit het kabinet van minister Peeters vernam ik dat er momenteel geen initiatieven zijn om de kosten van de inzet van F.A.S.T. anders te verdelen. Wel kon haar kabinet me mededelen dat vanaf de zomer van 2021 elk incident met significante verkeershinder geanalyseerd wordt. Zo willen ze hun eigen werking rond detectie en verkeersmanagement optimaliseren alsook de inzet van F.A.S.T..

6.2.3 SAVER

De samenwerking tussen D1 en D2 voor het bevrijden van geknelde slachtoffers, bestaat al meer dan 20 jaar. SAVER staat voor Systematic Approach to Vital Emergency Response. Deze methodiek geeft in 7 stappen aan hoe een slachtoffer met levensbedreigende letsels uit een voertuig kan ontzet worden.³⁶ Deze procedure is bij de meeste brandweer en medische medewerkers niet meer gekend onder deze naam. Nu wordt eerder gesproken over de procedure ontzettingen of SOP THV³⁷.

- 1. Verkenning en risico-inventarisatie;**
- 2. Risico's beheersen en stabilisatie;**
- 3. Toegang verschaffen tot het (de) slachtoffer(s);**
- 4. Traumazorg;**
- 5. Ruimte creëren rond het (de) slachtoffer(s);**
- 6. Extractie van het (de) slachtoffer(s);**
- 7. Evaluatie van de interventie – Verbeteringen.**

Figuur 10: 7 stappen technische hulpverlening³⁸

Deze procedure wordt zowel door D1 als D2 zeer positief bevonden. Dit is één van de eerste en momenteel enige doorgedreven multidisciplinaire procedures. Brandweer en medisch personeel moeten tijdens de verschillende stappen immers nauw samenwerken en communiceren. Alle geïnterviewden van D1 en 2 geven aan dat dit hun samenwerking in het algemeen verbeterd heeft. Deze werkinstructie wordt ook up-to-date gehouden. Ze werd ze recent nog herzien. Er wordt nu een onderscheid gemaakt tussen een “trage” en “snelle” evacuatie. Deze laatste procedure wordt gebruikt als de toestand van een slachtoffer zo kritiek is dat het voorzichtig open wrikken van het voertuig te veel tijdverlies zou zijn.

6.2.4 Actiefiches/ANIP+/plaatsfiches

6.2.4.1 Actiefiche Antwerpen

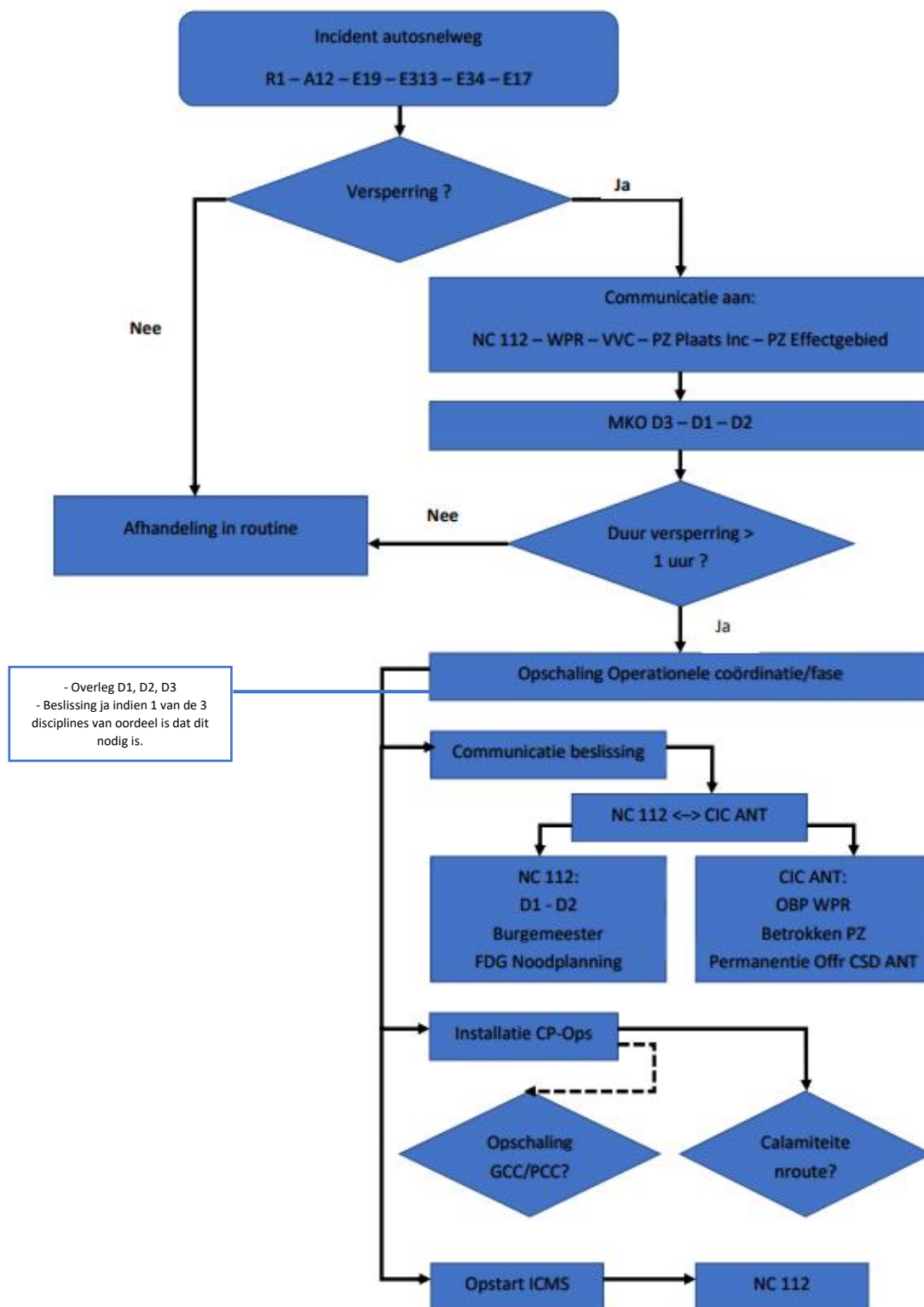
³⁵ VRT, Autopech op de snelweg is als een kansspel: “Hoge takelkosten, behalve... als de politie je niet opmerkt”, 4 juni 2021, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/06/04/autopech-op-de-snelweg-is-als-een-kansspel-hoge-takelfactuur-b/> geraadpleegd op 20 april 2022

³⁶ SAVER: *gestructureerd werken bij incidenten*, RelyOn Nutec Fire Academy, z.d. <https://fire.relyonnutec.com/nl/publieke-veiligheid/saver-gestructureerd-werken/> geraadpleegd op 11 mei 2022

³⁷ Standaard Operatie Procedures Technische Hulp Verlening

³⁸ DEHULLU P., 12 maart 2017, THV, <https://prezi.com/5doxmghpckfj/thv/>, geraadpleegd op 11 mei 2022

Deze fiche kwam tot stand naar aanleiding van een aantal verzuchtingen van korpschefs over de afhandeling van grote incidenten op snelwegen. Vaak was er vanuit de WPR geen oog voor de druk op het onderliggende wegennet. Korpschefs van lokale politiezones werden stevast geconfronteerd met vragen van burgemeesters en burgers over de verkeersinfarcten naar aanleiding van een snelwegincident. Deze verzuchting werd eerst op agenda's van een aantal gemeentelijke veiligheidscellen en nadien op die van de provinciale veiligheidscel gezet. Om de samenwerking tussen lokale en federale politie, in dit geval WPR, te verbeteren, werd op voorzet van de CSD een actiefiche uitgewerkt. Verschillende partijen werkten hieraan mee. Naast afgevaardigden van lokale politie en WPR, zaten ook de federale diensten van de gouverneur (Antwerpen), CIC Antwerpen en CSD mee rond de tafel.



Figuur 11: stroomdiagram autosnelwegincident provincie Antwerpen

Van bij begin was het de bedoeling om standaard op te schalen naar een operationele coördinatiefase vanaf het afsluiten van een autosnelweg voor langer dan één uur. Hiertegen was weerstand, voornamelijk van WPR. Door de federale diensten van de gouverneur werd aangegeven dat dit een gemiste kans is. Door bij wijze van proefproject steeds op te schalen in bovengenoemde gevallen, zou kunnen geëvalueerd worden in hoeveel van de situaties er te veel werd opgeschaald. Door andere actoren dan D3 werd immers meermaals opgemerkt dat er regelmatig een aanzienlijke onderschatting is van de duur van een calamiteit op een autosnelweg.

Uit de interviews blijkt dat er zelden een opschaling naar een operationele fase is, zelfs niet bij incidenten met grote verkeershinder.

Een groot voordeel van deze actiefiche is het systematisch verwittigen van betrokken lokale zones. Zij kunnen op deze manier tijdig of zo snel als mogelijk een omleiding voorzien.

Een tweede voordeel is het minstens overwegen om op te schalen, door het verwittigen van de OBP WPR. Dit is een algemeen euvel binnen noodplanning. Hulpdiensten hebben schrik om op te schalen. Volgens de geïnterviewden komt dit omdat ze niet goed weten wat met een opschaling gepaard gaat of uit de overtuiging dat ze het alleen wel aankunnen. Opschalen wordt dan gezien als een soort gezichtsverlies.

Bovenop de actiefiche werd ook voorzien in een herverdeling van de rollen voor de lokale en federale politie in een CPOps. Als we enkel de wetgeving erop naslaan is het WPR die een D3 levert. Voor Antwerpen werd er echter voor geopteerd de D3 vanuit lokale politie te voorzien en WPR eventueel als expert in de CPOps bij te vragen.³⁹

Bij navraag blijkt dit ook in praktijk te worden toegepast. D3 lokale politie neemt de lead en D3 WPR wordt als expert bijgevoegd. Dit wordt ervaren als een zeer goede manier van werken. Andersom is het ook handig dat er in de reflexfase een liaison D3 van lokale politie is voor de WPR. Hun OBP heeft immers een aanrijdtijd nodig en moet max na 2 uur ter plaatse zijn. In tussentijd kan een vaste liaison van de lokale politie van het geïmpacteerde effectgebied een meerwaarde zijn.

Als noot van één van de geïnterviewden werd meegegeven dat een verdere verfijning van deze actiefiche naar soorten incidenten en wie dan verwittigd moet worden zeker nog een meerwaarde kan zijn.

6.2.4.2 ANIP+ Vlaams-Brabant (bijlage 4)

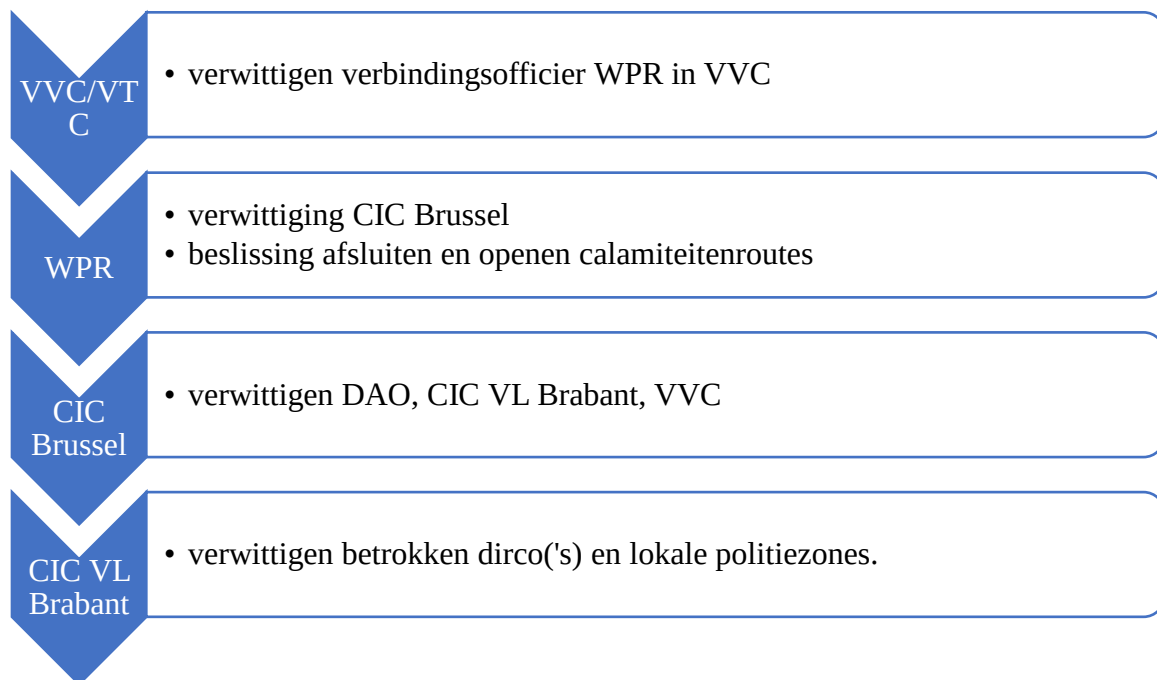
Voor de provincie Vlaams-Brabant werd geopteerd om een ANIP+ te ontwikkelen inzake incidenten op autosnelwegen. Aangezien het ANIP al voldoende algemene bepalingen bevat, volstaat een annex i.p.v. een volledig nieuw BNIP, zo werd aangenomen.

Dit ANIP+ is een uitgeschreven fiche waarin onder andere algemene procedures en gespreksgroepen werden opgenomen. Deze principes gelden overigens ook voor hun grote N-wegen. Er werd bewust gekozen om het algemeen te houden en niet te werken met ongeval scenario's.

³⁹ Visietekst van de Korpschefs van de lokale politiekorpsen, de Directeur-Coördinator en de federale politiediensten in de Provincie Antwerpen inzake de aanpak van nood- en crisissituaties, 1 juli 2018, p. 4

Dit ANIP+ wordt toegepast wanneer het verkeer op een autosnelweg stilstaat voor meer dan 30 minuten of dit scenario te verwachten is. Het moet om een effectieve afsluiting van alle rijvakken gaan.

Wanneer de OBP WPR of zijn vertegenwoordiger beslist dat het afsluiten van de autosnelweg noodzakelijk is, zullen een aantal diensten in vooralarm geplaatst worden.



Figuur 12: verwittigingsprocedure vooralarm ANIP+ autosnelwegen

6.2.4.3 Plaat fiches West-Vlaanderen

Voor de provincie West-Vlaanderen werden eveneens geen ongeval scenario's uitgewerkt. Zij hebben wel plaatsfiches voor incidenten op autosnelwegen. Anders dan voor de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant gaat het niet om algemene principes. De fiches in West-Vlaanderen geven per stuk autosnelweg weer hoe een omleiding op het onderliggend wegennet voorzien kan worden. Daarnaast staat ook neergeschreven op welke (kruis)punten prioritair verkeersregeling voorzien moet worden. Deze fiches zijn monodisciplinair voor D3 opgesteld. Ze werden in 2010 uitgewerkt door WPR, lokale zones, Dirco en AWW. Deze omleidingsroutes werden meteen ook geborgd als officiële calamiteitenroutes. De nummering van de fiches en onderliggend kaartmateriaal zorgen ervoor dat zowel het CIC, VVC, als de WPR en lokale politie bij een incident op een welbepaald stuk autosnelweg weten wat ze moeten doen. Bovendien werden deze fiches op voorhand met lokale politie en WPR opgesteld. Dit vermijdt discussies over omleidingsroutes en wie welke punten moet bemannen op het ogenblik dat zich een incident voordoet.

Voor bepaalde routes zijn er zelfs twee calamiteitenroutes voorzien.

Door het gebruik van deze fiches is bovendien ook de gewoonte ontstaan om desgevallend onmiddellijk over te schakelen op de gespreksgroep Alert 1 en de Dirco en geïmpacteerde lokale politiezones in kennis te stellen.

Het up-to-date houden van de fiches en goede afspraken maken over wie dit doet, is onontbeerlijk voor het succes van deze procedure.

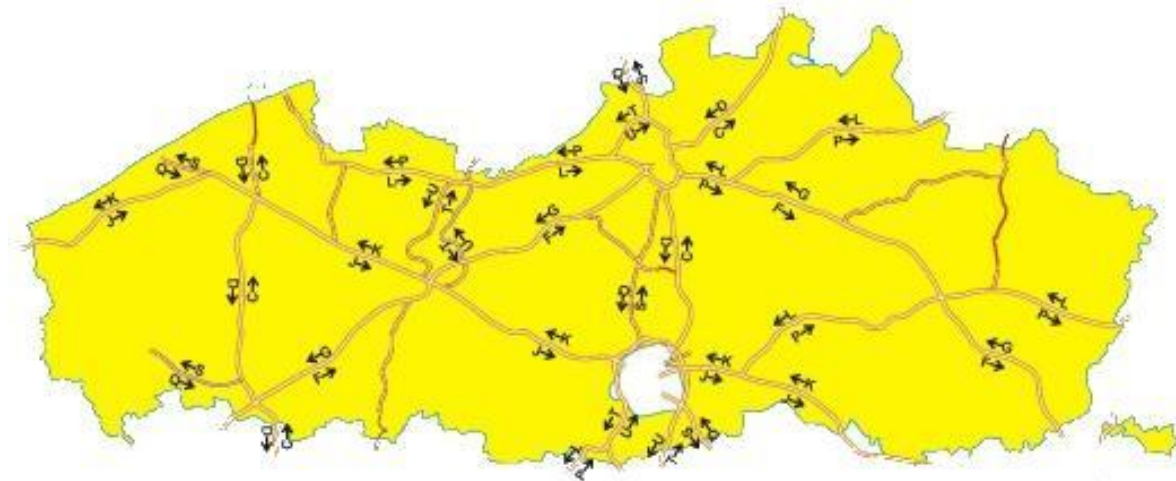
PZ Antwerpen deed in 2017 een eerste aanzet voor gelijkaardige fiches. Deze werden echter nooit volledig uitgewerkt.⁴⁰ Zij geven aan wel vragende partij te zijn om dit alsnog verder uit te werken en te bestendigen.

Een voorbeeld van zowel West-Vlaanderen als Antwerpen werd als respectievelijk bijlage 5 en 6 toegevoegd.

6.2.5 Calamiteitenroutes

In West-Vlaanderen zijn de calamiteitenroutes dezelfde als diegenen die op de plaatsfiches voorzien werden.

Voor andere regio's zijn er calamiteitenroutes die door de drukte op het wegennet in onbruik zijn geraakt. De as tussen Brussel en Antwerpen is hiervan een voorbeeld. Een aantal geïnterviewden gaven verschillende visies over de zin/onzin van calamiteitenroutes met de komst van apps als Waze, TomTom, GoogleMaps...



Figuur 13: calamiteitenroutes Vlaanderen

VVC werkt steeds meer samen met TOMTOM en Waze om dit op te vangen. Zij kunnen vragen om een bepaalde weg niet aan te bieden als alternatief omwille van bijvoorbeeld een aanrijroute voor de hulpdiensten. Daarnaast wordt door verschillende geïnterviewden aangehaald dat calamiteitenroutes toch nog hun nut hebben, onder andere omdat over deze wegen geweten is dat ze geschikt zijn voor zwaar vervoer en de capaciteit aankunnen.

Het al dan niet openstellen van de calamiteitenroutes valt onder de beslissingsbevoegdheid van de OBP WPR.

6.2.6 Fotogrammetrie

Binnen de afdeling wegpolicie Antwerpen werd in 2010 een team specialisten in de fotogrammetrie opgeleid. Zij worden ter plaatse gevraagd bij elk ongeval met levensgevaar of dodelijke afloop. Met een daartoe uitgeruste drone worden beelden gemaakt van de plaats van

⁴⁰ Zie infra: behoeftes/hiaten → actiefiches

het ongeval. Op deze manier worden de posities van de voertuigen, de sporen ... nauwkeurig vastgelegd. De overzichtsfoto vervangt, aangezien het beeld op schaal is, een schets.

Hierdoor wordt een aanzienlijke tijdswinst geboekt. De ploegen ter plaatse kunnen zich concentreren op het afnemen van verhoren en andere ambtsplichten. In 95% van de gevallen is het niet meer nodig een verkeersdeskundige ter plaatse te vragen. Ook dit bespaart tijd. Er komt eveneens minder meetwerk aan te pas, waardoor sneller overgegaan kan worden tot het takelen van de voertuigen. De optelsom maakt dat de rijbaan sneller vrijgegeven kan worden.

Het nadeel aan deze poule is het personeelstekort. Binnen de afdeling Antwerpen kan nog net genoeg personeel worden ingezet op deze specialisatie. Buiten de afdeling Antwerpen is er tot op heden geen dergelijk gespecialiseerd team. Voor Vlaams-Brabant bijvoorbeeld is het project niet van de grond geraakt door gebrek aan personeel. Af en toe opereert het team Antwerpen ook buiten de provinciegrenzen om hieraan tegemoet te komen.

WPR heeft bijkomend voor sommige ongevallen een vereenvoudigde afhandelingsprocedure. Hierdoor kan de autosnelweg sneller terug worden vrijgemaakt. Voor grote incidenten zijn deze procedures van ondergeschikt belang. Bij zulke calamiteiten is het eerder onwaarschijnlijk dat een vereenvoudigde procedure kan toegepast worden of bij toepassing hiervan een zodanige tijdswinst geboekt wordt op de totaliteit van de afsluitduur.

6.2.7. Andere

Voor politie bestaat er ook een interventiefiche 'wegongeval' (bijlage 7) als onderdeel van het PIP. Deze zijn niet exclusief voor autosnelwegen opgesteld, maar kunnen zeker een leidraad zijn voor zulke incidenten.

In sommige MUG-voertuigen zijn ook fiches voorzien, zodat ze weten wat te doen als ze DIR-MED zijn of verantwoordelijk voor triage...

6.3 Behoeftes/hiaten

De behoeften die aangehaald zijn, werden geclusterd in vier deeldomeinen: Veiligheid, communicatie, coördinatie en samenwerking.

6.3.1 Veiligheid

BIOW wordt meermaals aangehaald als de leidraad inzake veilig tussenkomen op een autosnelweg. Momenteel dreigt de BIOW-werking te versnipperen en ontstaan er allerlei tussenoplossingen binnen de verschillende disciplines.

Vaak zijn ambulance en MUG als eerste ter plaatse. Als er geen brandweer of politie aan te pas hoeft te komen, moeten ze wachten op F.A.S.T. om hen te signaleren. Hoewel het signalatievoertuig van F.A.S.T. snel ter plaatse komt, zijn ze niet altijd voor ambulance of MUG daar. Dit heeft enerzijds te maken met de korte aanrijtijden van de dichtstbijzijnde ambulance. Anderzijds vertraagt de verwittiging van F.A.S.T. soms doordat via de noodcentrale 112 de contactname met politie past na volgt na de verwittiging van brandweer en ambulance. Daar bovenop komt dat brandweer tot voor kort zijn signalatiewagen ook inzette om D2 te beschermen. In vele gevallen maken ambulances geen deel meer uit van de brandweer. Bovendien werd de signalatiewagen van de brandweer erg vaak ingezet voor de medische discipline. Dit bracht voor de brandweer een kostenplaatje mee. Hierdoor kan een ambulance

of MUG-team enkel nog beroep doen op deze wagen als er ernstig gevaar voor hun veiligheid dreigt. Verschillende geïnterviewden gaven aan dat dit regelmatig tot gevaarlijke situaties leidt.

“Bij tussenkomsten op de autosnelweg moet je als MUG-team vaak zelf het verkeer gaan tegenhouden en dergelijke ...” (medewerker medische sector)

Bijkomend blijkt uit de interviews dat het heel ziekenhuisafhankelijk is of er geïnvesteerd wordt in een opleiding prioritair rijden of BIOW.

Vanuit de interviews blijkt dat er voor D2 weinig behoefte is aan bijkomende procedures op een autosnelweg. Een soort instructie over hoe veilig op de snelweg te bewegen en werken wordt wel aangehaald als een lacune. Bovendien geeft één van de geïnterviewden mee dat bij D2 hij steeds de vraag krijgt na een inzet of deze nuttig was of niet. Er wordt opgemerkt dat hieraan evengoed de vraag gekoppeld kan worden of er ook veilig gewerkt kon worden.

Een signalisatiewagen voor de brandweer heeft zeker zijn nut. Buiten de autosnelweg zijn er heel wat N-wegen waar lokale politie voor verantwoordelijk is. Lokale politie heeft dikwijls geen signalisatiewagen om de brandweer te beveiligen. Indien er op autosnelweg drie signalisatiewagens ter plaatse komen, als er maar 1 rijstrook gesignaleerd moet worden, is dit echter verspilling van capaciteit van hulpverleners. Bovendien jaagt dit de veroorzaker ook nodeloos op kosten. Naast een facturatie door F.A.S.T. zal immers ook nog een afrekening van de brandweer volgen.

Een oplossing zou kunnen zijn dat de noodcentrale 101 en 112 samen zitten. Door een snellere infoflux kan daar al beslist worden hoeveel signalisatiewagens nodig zijn. In 2014 pleitte toenmalig Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit Crevits al voor het samenvoegen van de meldkamers.⁴¹

In Vlaams-Brabant werken deze wel samen. Hierdoor kan de fiche al gedeeld worden tijdens de oproep. Beide meldkamers werken daar op hetzelfde systeem, waardoor dit kan. In Antwerpen werken ze bijvoorbeeld op verschillende systemen. Dewil en Laurent haalden in 2004 al aan dat, naar analogie met de V.S., de samenwerking verbetert als voorzien wordt in 1 gezamenlijke controlekamer voor de hulpdiensten. Alle informatie kan op die manier sneller samengelegd en terug verspreid worden naar de bevoegde hulpdiensten.⁴²

Een ander voorstel is terug te vinden in de nota van directie van de wegpolitie over veilig optreden op een autosnelweg. Daar wordt geopperd om provinciaal afspraken te maken over de inzetten van signalisatievoertuigen.⁴³

Veiligheid is jammer genoeg tevens een kwestie van budgetten.

Zoals hierboven aangehaald is er voor de medische discipline niet standaard meer voorzien in de inzet van een signalisatiewagen van de brandweer. Zij gaven aan dat dit een verhaal is van financiering en kosten.

⁴¹Depla, T. (17 februari 2014). *Crevits wil centrale meldkamer voor hulpverlening op autosnelwegen*. Polinfo. <https://polinfo.kluwer.be/NewsView.aspx?id=VS300199765&contentdomains=POLINFO&lang=nl>, geraadpleegd op 3 februari 2022

⁴² Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegennet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 36

⁴³ RICOUR K., Permanente nota, DK914, 2021, *Veiligheid bij het vaststellen van incidenten en ongevallen op autosnelwegen en gelijkaardige wegen.*, p. 10

Tenslotte is het geen geheim dat de middelen van de federale politie ook niet meer toereikend zijn. Dit werd recent zelfs openlijk bevestigd door commissaris-generaal De Mesmaeker.⁴⁴ Zo werd in de interviews met WPR aangegeven dat het opnieuw aanvullen van hun wagenpark na bijvoorbeeld een ongeval jaren op zich laat wachten. Dit zorgt ervoor dat personeelsleden hun voertuig gaan beveiligen, hoewel hen dat dan weer zelf in gevaar brengt. Zoals door bijvoorbeeld het eerder aangehaalde stroomopwaarts zetten van kegels.

6.3.2 Multidisciplinaire communicatie

Herhaaldelijk werd door de geïnterviewden aangehaald dat het feit dat de noodcentrale 112 en CIC apart zitten, voor een vertraging van de informatiedoorstroming en verwittigingsprocedure zorgt. D3 wordt in sommige gevallen meer dan 10 minuten na D1 en D2 in kennis gesteld. Gezien zij voor een deel de veiligheid van de andere disciplines mee garanderen, is dit een te vermijden tijdverlies. NC112 geeft aan dat het verwittigen van politie pas aan bod komt na het dispatchen van brandweer en ambulance/MUG. In Gent zitten bijvoorbeeld beide meldkamers samen. Het werd beaamd dat dit de informatiedoorstroming en -snelheid bevordert.

Maar naast een aparte meldkamer voor politie en brandweer/medische hulpverlening zijn er bij brandweer nog heel wat lokale meldkamers. Dit maakt de infodoorstroming nog complexer. Lokale dispatchers vergeten al eens terug te koppelen aan de noodcentrale 112. Daarnaast zijn er zelfs brandweertzones waar niet één, maar verschillende lokale meldkamers zijn. Deze versnippering in meldkamers maakt de kans op informatieverlies groter.

Nog ingewikkelder wordt het als er een incident zich voordoet op een provinciegrens. Tijdens een interview werd een ongeval in de Beverentunnel aangehaald. Op deze grens werden de meeste MUG-teams vanuit de provincie Antwerpen aangestuurd. Zij moeten dan eerst naar 112 Antwerpen oproepen dat ze vertrokken zijn, daarna naar 112 Gent en dan nog een keer naar een rampenkanaal switchen.

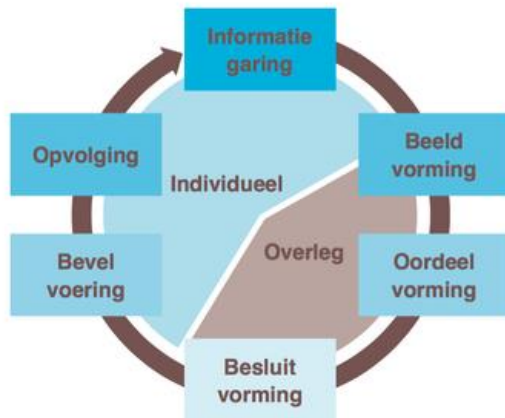
Specifiek voor autosnelwegincidenten is het voor de provincie Antwerpen de bedoeling om via de gespreksgroep M ANT Auto te communiceren met het CIC/politie. Deze procedure wordt echter zeer zelden toegepast. Ook in West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant stelt zich hetzelfde probleem.

Door het bestaan van de actiefiches in West-Vlaanderen is ook de gewoonte ingebed om onmiddellijk naar gespreksgroep Alert 1 over te schakelen. Bij verschillende andere geïnterviewden komt de moeilijke radiocommunicatie of het niet overschakelen naar bepaalde gespreksgroepen regelmatig naar boven. Bij elke oefening of incident wordt door hun medewerkers standaard het gebrek aan of de moeilijkheden bij de radiocommunicatie aangehaald.

Soms bestaat er ook een andere terminologie tussen alle verschillende meldkamers, bijvoorbeeld een andere benoeming van de rijstroken. Hetzelfde met termen als voor en achter het incident of stroomopwaarts/stroomafwaarts. Zo geeft een medewerker van de noodcentrale 112 aan dat WPR, brandweer en VVC wel eenzelfde benaming van de rijstroken hanteren. Bij de noodcentrale zelf is deze terminologie echter niet altijd gekend en ontstaat er verwarring over welke rijstrook het nu net gaat. Deze terminologie wordt ook aangehaald in de opleiding BIOW, om te zorgen dat op een autosnelwegincident dezelfde ‘taal’ gesproken wordt.

⁴⁴EECKHAUT M. en VANHECKE N., ‘Het geld is op. Er is te veel gesneden’: Noodkreet van de baas van de federale politie, *De Standaard*, 11 april 2022

Naast de doorschakelingen tussen 112 en CIC en het gebruik van multidisciplinaire gespreksgroepen beschouw ik het opschalen naar een operationele coördinatiefase ook als een onderdeel van het luik multidisciplinaire communicatie. Naast extra middelen en commandostructuren komen er ook gespreksgroepen en duidelijke informatiegaring en -doorstroming mee. Denken we hier maar aan het IBOBBO-model dat strikt toegepast wordt wat betreft de overlegfase in de CPOps.



Figuur 14: IBOBBO-model

In de interviews werd veelvuldig aangehaald dat er te weinig wordt opgeschaald. Dit geldt volgens hen overigens niet enkel voor snelwegincidenten.

Het motorkapoverleg, verder MKO genoemd, wordt in een aantal gevallen al wel toegepast, hoewel wordt aangegeven dat dit dan eerder tussen D1 en D2 is of tussen D1 en D3. Een multidisciplinair MKO zou er bijvoorbeeld kunnen toe bijdragen dat er een beter overzicht op het incident en de duur van het incident is. Tijdens de interviews wordt aangehaald dat voor heel wat incidenten een opschaling wel wat voordelen zou gehad hebben. Je krijgt meer structuur, vergaderdiscipline en systematische informatiedeling tussen alle disciplines. Bij een operationele coördinatiefase komt immers ook een multidisciplinaire gespreksgroep mee. Iedereen is ook zeker dat hij de laatste nieuwe informatie heeft. Daarnaast krijg je sneller grip op het incident. Specifiek voor een incident op de autosnelweg wil dit zeggen dat er sneller, meer gecoördineerd kan ingegrepen worden in de verkeershinder op het onderliggende netwerk. Je krijgt sneller zicht op de problemen en gaat tijd winnen, aangezien de beeldvorming efficiënter en vollediger is.

‘De mentaliteit is nu soms nog: wat ga je doen, het staat toch vast.’

Naast informatiedoorstroming, heeft een opschaling uiteraard nog tal van andere voordelen. Hierbij een opsomming, die echter niet verder uitgediept zal worden in dit werk.

- meer hulpmiddelen die al worden klaar gehouden en sneller kunnen aanrijden bij nood,
- DirCPOps coördineert en hakt desgevallend knopen door,
- in een CPOps wordt meer rekening gehouden met het effectgebied,
- beter zicht op alle beleidsdomeinen, waardoor er meer doordacht kan beslist worden wanneer best wordt opgeschaald naar CC,
- duidelijke commandostructuren,

- ICMS wordt opgestart en NC 112 verwittigt standaard een aantal mensen,
- DirCPOps denkt ook al verder na: bijvoorbeeld geschatte uur vrijgave autosnelweg en dit uur monitoren.

Tenslotte moet ook steeds een debriefing of evaluatie voorzien worden.⁴⁵ Dit wordt verder besproken in het hoofdstuk debriefing.

Door standaard een opschaling te voorzien bij een bepaalde duur⁴⁶ van het afsluiten van een autosnelweg of bij een bepaalde inzet van een zekere hoeveelheid middelen zoals in brandweerzone Brabant West is voorzien, zorg je ervoor dat de twijfel om op te schalen wordt weggehaald.

Binnen politie is ook voorzien om op te schalen en het PIP af te kondigen. “Het bijstandsregime binnen politie werkt echter zo vlot dat er zelden behoefte is om het PIP af te kondigen,” aldus een medewerker van de meldkamer CIC. Bij het afkondigen van een vooralarm van het PIP zouden mogelijk wel aantal aandachtspunten meegegeven kunnen worden en kan capaciteit al bekeken worden volgens de principes van nabijheid en beschikbaarheid.

6.3.3 Coördinatie

DEWIL en LAURENT haalden het belang van een gecoördineerde aanpak al aan. Zij schreven hier onder meer het succes van incident management in Nederland en de V.S. aan toe.⁴⁷

In één van de interviews wordt aangehaald dat een model zoals in Nederland ook de hulpdiensten kan ontlasten. Rijkswaterstaat heeft eigen weginspecteurs die wegen mogen afsluiten en signalisatie plaatsen. In België wordt die rol deels opgenomen door F.A.S.T., deels door AWW, deels door politie.

6.3.3.1 Belgische staatsstructuur

In verschillende antwoorden wordt vermeld dat er qua noodplanning op autosnelwegen een meer coördinerende rol bij AWW zou kunnen liggen, dit naar analogie met Rijkswaterstaat in Nederland. Het gaat dan over het bepalen van een visie, het uniformiseren van bestaande procedures, het zorgen voor opvolging en waar nodig de aanpassing van procedures, het samenbrengen in overleg- of werkgroepen van de verschillende betrokken disciplines ...

Tegelijkertijd wordt meteen aangehaald dat dit in België moeilijk realiseerbaar zal zijn door onder andere onze specifieke staatsstructuur.

Er is niet enkel een versnipperde overheidsstructuur, maar ook binnen verschillende disciplines is er sprake van verschillende visies. Als voorbeeld: de hertekening van het politielandschap tijdens de eeuwwisseling, die tot doel had een politie op twee niveaus te structureren, namelijk lokaal en federaal. Vandaag stellen we vast dat elke lokale zone zijn eigen visie en procedures

⁴⁵ KB 22 mei 2019 betreffende de noodplanning en het beheer van de noodsituaties op het gemeentelijk en provinciaal niveau en betreffende de rol van de burgemeesters en de provinciegouverneurs in geval van crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, B.S. 27 juni 2019, artikel 39

⁴⁶ Zie vb. actiefiche provincie Antwerpen

⁴⁷ Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegennet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 89

hanteert. Dit maakt in het slechtste geval 185 verschillende werkwijzen. Zulke voorbeelden zijn ongetwijfeld ook terug te vinden binnen andere disciplines, zoals onderstaande quote aangeeft:

“Er zijn wel goede praktijken, maar dikwijls is dit lokaal geregeld en is er geen zonale visie rond.” (brandweerofficier)

Ook als er zich een incident op provinciegrenzen voordoet, geeft dit al eens communicatieproblemen of frictie tussen medewerkers van dezelfde discipline omwille van de verschillende werkwijzen en procedures.

Op zich moet het niet noodzakelijk een probleem zijn dat er verschillende visies en werkwijzen zijn, maar het is wel belangrijk dat deze van elkaar gekend zijn en op elkaar afgestemd zijn. Tijdens de interviews werden voorbeelden aangehaald van de DIR-MED die in Oost-Vlaanderen door vaste personen voor hun rekening genomen worden, waar in de provincie Antwerpen de afspraak is dat de eerst toegekomen geneesheer dit voor zijn rekening neemt. Een ander voorbeeld vinden we terug bij de wegpolitie in Bertem. Zij zitten vaak met omleidingen die over Brussels en Waals grondgebied gaan, met alle gevolgen van dien. De rijstrooksignalisatie (RSS) die door VVC op de Vlaamse wegen wordt aangestuurd, is er bijvoorbeeld niet in Wallonië.

Daarnaast blijkt ook dat er weinig afspraken zijn tussen de provincies onderling. Opnieuw werd het incident in de Beverentunnel aangehaald. Veel medewerkers van D2 kwamen van ziekenhuizen uit de provincie Antwerpen, maar opereerden op het grondgebied Oost-Vlaanderen. Ook takeldiensten hadden geen idee wie bevoegd was op deze provinciegrenzen. Bovendien wordt in het KB-noodplanning nergens gesproken over een expliciete rol voor Vlaanderen. De stelling van één van de geïnterviewden was dat dat voor AWW een drempel zou kunnen zijn om ook deze bevoegdheid op zich te nemen. AWW heeft immers weinig kennis van noodplanning. Daarnaast zitten de bevoegdheden inzake hulpdiensten op federaal niveau. AWW situeert zich op gewestelijk niveau. Dit bemoeilijkt een uniforme werking op het grensgebied Vlaanderen – Wallonië – Brussel nog eens extra. Zo communiceren het VVC en zijn Waalse tegenhanger PEREX zo goed als niet met elkaar.

Naast provinciestructuren zijn er nog de gewesten en daarenboven federale diensten. Er is zulk een fragmentatie van bevoegdheden dat een coördinatie moeilijk wordt. Deze versplintering is nadelig voor een goed gecoördineerd incident management.

In de plaats van een integrale coördinatie op niveau van AWW zou wel gekozen kunnen worden voor een tijdelijke of gedeeltelijke coördinatie op provinciaal niveau. Alle disciplines betrokken bij snelwegincidenten zijn immers gestructureerd op provinciaal niveau. Bij de gouverneur zijn ook de federale diensten van de gouverneur gesitueerd. Zij zijn bekend met de principes binnen noodplanning. Deze diensten overleggen ook met elkaar, waardoor de verschillende provinciale procedures ook op elkaar afgestemd kunnen worden. Dit is een denkpiste die eventueel deel kan uitmaken van een bijkomend onderzoek.

6.3.3.2 Borgen en verspreiden van procedures

Voor verschillende procedures of projecten werd vastgesteld dat het dikwijls afhangt van één of slechts enkele personen of een project wordt verdergezet, een procedure up-to-date gehouden wordt of een nieuw initiatief de proefperiode overleeft. Daarnaast is er vanuit bijna alle geïnterviewden aangegeven dat de meeste initiatieven lokaal gesitueerd blijven. De

verspreiding naar andere diensten of over provinciegrenzen heen is zo goed als onbestaande. Een overkoepelende coördinatie door welke instantie dan ook zou hier een faciliterende rol kunnen spelen.

Een procedure waarin veel interesse is, zijn de plaats- en actiefiches zoals uitgewerkt in respectievelijk West-Vlaanderen en Antwerpen.

De voordelen van actiefiches die worden aangehaald door de verschillende geïnterviewden zijn de volgende:

- je weet hoeveel personeel je moet voorzien voor een omleiding,
- je hangt niet af van de terreinkennis van de medewerkers om nog snel de best mogelijke omleiding te voorzien,
- je kan de way in-way out beter vrijhouden voor de hulpdiensten,
- je kan op voorhand nadenken waar je met signalisatie alleen kan werken in plaats van de inzet van personeel,
- de meldkamer weet welke omleiding voorzien wordt, dus welke wegen nog goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten en welke niet,
- omleidingen voor openbaar vervoer kunnen snel doorgegeven worden,
- je hoeft niet meer na te denken over een omleiding op moment dat zich een incident voordoet,
- bij een multidisciplinaire fiche is meteen ook duidelijk wat je van welke discipline mag verwachten.

In West-Vlaanderen werden plaatsfiches uitgewerkt en definitief vastgelegd.

PZ Antwerpen is in 2017 samen met een medewerker van VVC gestart met het opstellen van gelijkaardige fiches. Het doel was om in deze fiches op te nemen hoe omleidingen op lokale wegen zouden lopen bij een incident op de autosnelweg, maar ook andersom. Welke kruispunten vragen op zulk een moment verkeersregeling of kunnen door slimme verkeerslichten geregeld worden⁴⁸?

Bovendien zou ook worden opgenomen welke communicatie kon worden uitgestuurd naar de weggebruiker. Achter deze fiche zou ook een overzichtsplan van de situatie komen te zitten. Door het vertrek van een medewerker bij het VVC is dit echter een stille dood gestorven. Het doel van dit project was om dit nadien verder uit te werken met WPR, De Lijn ... Zulk een project zou niet mogen vallen of staan met het vertrek van één persoon. Het zou interessant zijn met tussenpozen deze projecten te borgen, zodat ze steeds door iemand anders verder kunnen worden uitgewerkt.

Het VVC beschikt nu al over draaiboeken van omleidingsroutes. Dit zijn afzonderlijke kaartjes van omleidingen. Zo veel als mogelijk werken ze ook uniform. Uitzonderingen worden vermeden. Vanuit deze basis zou verder gewerkt kunnen worden naar multidisciplinaire plaatsfiches.

Meer en meer gaat technologie inspelen op verkeersstromen. Momenteel loopt bij VVC zo het project Mobilidata. Hierdoor worden data geprogrammeerd en kan bijvoorbeeld een verkeerslicht beïnvloed worden als er een ziekenwagen aankomt. Zulke technologieën mogen zeker niet over het hoofd gezien worden bij het opstellen van fiches. Hierdoor is op een aantal knooppunten bijvoorbeeld minder of geen fysieke inzet meer nodig. Als alle verkeer stilstaat,

⁴⁸ Slimme verkeerslichten spelen aan de hand van detectoren in op verkeersstromen.

wordt het nut van slimme verkeerslichten echter tenietgedaan en is (momenteel) nog menselijk denkwerk nodig om creatieve oplossingen te verzinnen.

Ook in de actiefiche die gehanteerd wordt in de provincie Antwerpen, waarbij er een beslissingsdiagram voorzien wordt, was er vanuit andere provincies interesse. Het is opvallend dat ook deze procedure niet gekend is buiten de provinciegrenzen.

Projecten met privébedrijven kunnen ook interessant zijn, maar dreigen na de proefperiode nogal eens stil te vallen.

Een medewerker van het VVC haalde het project Socrates aan. Tijdens dit Europese project werd samengewerkt met B-mobile en BMW. Het opzet was om na te gaan hoe efficiënter kan worden omgegaan met navigatiesystemen. Nu wordt steeds de snelste/kortste weg berekend. Er werd nagegaan hoe je mensen toch een alternatieve route kan laten volgen om op bepaalde punten geen verzadiging te krijgen. Vb. BMW zou zijn bestuurders meer richting Liefkenshoektunnel sturen en ze een voucher voor gratis doorgang bezorgen. Op deze manier kan de druk van de Kennedytunnel gehaald worden.

Een ander voorbeeld in Nederland kende punten toe aan bestuurders als ze een alternatieve route volgden. Hierdoor konden ze dan allerlei kortingen, zoals op tankbeurten, verkrijgen. Indien zulke projecten ook geïmplementeerd zouden worden na de proefperiode, zou zoiets ook ingezet kunnen worden tijdens omleidingen voor incidenten. Door conflicterende belangen tussen overheid en privébedrijven is het echter niet makkelijk om zulks ook definitief te implementeren. Bovendien geeft de geïnterviewde mee dat het niet evident is om bij de automobielsector een voet binnen te krijgen.

Een coördinerende instantie zou meer druk kunnen uitoefenen in zulke onderhandelingen.

6.3.4 Samenwerking, kennis en kunde

Samenwerking en elkaar kennen bevordert de cohesie. Operationele medewerkers zijn soms te weinig bekend met rampenplanning, maar ook met elkaar. Door gezamenlijke opleidingen, oefeningen en projecten te voorzien, leer je elkaar kennen. Dit verbetert de samenwerking ook in tijden van crisis.⁴⁹

“Ik ben als brandweerofficier een shift met WPR gaan meerijden, omdat er een aantal issues geweest waren op de autosnelweg. Dat maakt dat ik ze nu beter begrijp. Met PZ Antwerpen starten we binnenkort een soortgelijk traject. Al onze brandweerofficieren gaan om beurten meerijden met de OGP en andersom om elkaars werking beter te leren begrijpen.”

Vaak samenwerken en elkaar leren kennen, worden meermaals aangehaald als essentieel om ook in crisissituaties multidisciplinair aan de slag te gaan. Helaas is dit op een autosnelweg, waar veel meer medewerkers uit verschillende regio's op een incident toekomen, minder evident. Hier wordt dan het belang aangehaald van fiches en eerdere afspraken waarop kan teruggevalen worden. Eén van de geïnterviewden haalde aan dat het nuttig is om ook eens na te denken om een poule met experts samen te stellen. Bijvoorbeeld een poule DirPol, DirCPOps, DIR-MED ... zoals in sommige provincies her en der al wordt voorzien.

⁴⁹ TESTELMANS R. (2016-2017), *Interoperabiliteit bij hulpdiensten* [eindwerk] Antwerpen, Universiteit Antwerpen, p. 37-38 en 42

Naast de multidisciplinaire samenwerking, is het ook belangrijk specifiek oog te hebben voor discipline 3.

De samenwerking tussen federale en lokale politie is een aandachtspunt bij autosnelwegincidenten. De eerste is bevoegd voor het brongebied, waar de tweede geconfronteerd wordt met het effectgebied. Toch zullen beiden nauw moeten samenwerken. Daarenboven speelt een cultuurverschil tussen beide diensten soms parten in het ontstaan van conflicten.

Binnen D3 leeft bij lokale politie de perceptie dat WPR te weinig aandacht heeft voor de filevorming op het onderliggende netwerk. Dit wordt beaamd door een aantal medewerkers van WPR tijdens de interviews. Het is dan ook belangrijk dat lokale en federale politie nauw samenwerken wanneer een autosnelweg tijdelijk wordt afgesloten. Momenteel hangt het van provincie tot provincie af of lokale politie snel mee verwittigd wordt of niet. Een actiefiche zoals opgesteld in de provincie Antwerpen heeft zijn nut hierbij al bewezen.

Door lokale politie van de omliggende zones te laat te betrekken, ontstaan er regelmatig moeilijkheden op het wegnnet. Hulpdiensten geraken bijvoorbeeld niet meer ter plaatse op het incident door verkeerscongesties. Daarnaast worden dorpskernen geconfronteerd met zwaar en uitzonderlijk vervoer. Cruciale infrastructuren worden vaak ook moeilijk bereikbaar.

Lokale politie zou ook bijstand aan WPR kunnen leveren inzake het afsluiten van afritten. Dit is de bevoegdheid van de WPR, maar zij hebben minder personeel om in te zetten dan lokale zones.

Een vroegtijdige samenwerking tussen lokale en federale politie is onontbeerlijk om het incident sneller te kunnen beheersen.

Tenslotte is lokale politie gewoon om de noodplancoördinator te betrekken in het verhaal. Deze laatsten zijn gespecialiseerd in noodplanning, wat de efficiëntie van het afhandelen van het incident enkel ten goede kan komen.

Voor een goed verloop van een calamiteit op de autosnelweg, is het essentieel dat lokale en federale politie meer en beter gaan samenwerken.

6.3.4.1 Opleiding

Het merendeel van de geïnterviewden haalt aan dat multidisciplinaire opleidingen een meerwaarde zouden zijn om elkaar en elkaars werking en procedures beter te leren kennen. Ook in de academische werken van Dewil en Laurent⁵⁰ en in dat van Heylen⁵¹, werd door de geïnterviewden de wenselijkheid hiervan al aangehaald.

Volgende voorbeelden werden meegegeven:

- D1 of D2 rijden al eens door de brokstukken, zij hebben te weinig kennis van de gerechtelijke procedures en opmetingen van een ongeval,
- D3 rijdt soms veel te dicht bij een ADR-ongeval. D1 heeft veel meer de reflex om afstand te houden,
- D1 komt al eens aangereden in brandkledij. Dit is echter naar hygiëne en infectiegevaar te vermijden om iemand te bevrijden.

⁵⁰ Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegnnet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 87

⁵¹ Heylen H. (2020-2021). *Detectie van eventuele spanningsvelden tussen de verschillende hulpverleningsdisciplines bij zware verkeersongevallen: veiligheid versus vlotheid* [werkcollege politie en justitie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 28-37

Binnen noodplanning zien we meer en meer multidisciplinaire initiatieven ontstaan. Het postgraduaat rampenmanagement, de opleiding DirCPOps, maar ook het onlangs opgerichte CRI-Prak is hiervan een mooi voorbeeld. In basis- en andere voortgezette opleidingen blijven de brandweer, politie en medische discipline vooral monodisciplinair opleidingen voorzien. Heel wat scholingen lenen er zich echter toe om multidisciplinair te geven. Hierdoor kunnen de verschillende disciplines elkaars werkwijze en prioriteiten beter leren kennen voor interventies waar vaak een multidisciplinaire inzet vereist is. Denken we hierbij bijvoorbeeld aan het afhandelen van verkeersongevallen. Maar zelfs vakken als sport en EHBO zouden tijdens een basisopleiding gezamenlijk georganiseerd kunnen worden. Dit draagt ertoe bij dat je elkaar en elkaars discipline beter leert kennen.

“Iedereen zit in zijn eigen discipline op dezelfde school. Je ziet heel weinig scholen waar samen geoefend wordt.” (politieman)

Bij brandweer, de medische discipline en politie zijn er ook grote verschillen in het voorzien van een opleiding noodplanning in het basislessenpakket.

Voor de brandweer wordt in de basisopleiding al iets of wat aandacht besteed aan noodplanning. Zij kennen onder andere de verschillende fases, PEB, perimeters en radioprocedure. Voor brandweerofficieren worden Cri 1-2-3 voorzien. Hierdoor hebben luitenants, majoors en kapiteins wel de nodige bagage.

Binnen discipline 2 zijn op verschillende spoedafdelingen mensen te vinden die het postgraduaat rampenmanagement gevolgd hebben. Er werd aangegeven dat in de opleiding tot spoedverpleegkundige maar een 5-tal uren rampenmanagement voorzien zijn. In een aantal MUG-teams is het een arts-assistent die meerijdt. Deze artsen hebben vaak nog niets van noodplanning meegekregen.

“Dan zie je dat zij naar het meest kritieke slachtoffer gaan en geen oog hebben voor de rest van het incident.” Medewerker MUG-team

Naast de MUG-teams en ambulances, verbonden aan ziekenhuizen, zijn er ook nog private ambulancediensten. Door de geïnterviewden wordt gerapporteerd dat ze geen zicht hebben op de opleiding binnen deze diensten. Over het algemeen wordt wel aanvoeld dat deze mensen minder worden opgeleid in noodplanning, prioritair rijden enz.

In de basisopleiding van politie zijn een 4-tal uren noodplanning mee opgenomen. Inspecteurs geven aan dat hiervan weinig blijft hangen in het totaal van een jaar opleiding. In de opleiding tot commissaris gaat dit over een lespakket van 16h.

Voor discipline 3 zijn er lokaal meer en meer leidinggevers die het postgraduaat rampenmanagement gevolgd hebben. Federaal zijn dit er echter heel wat minder. Binnen WPR wordt hiervoor ook de reden van budgetten aangehaald. Hoewel er een intern document van hun directie bestaat met betrekking tot noodplanning, wordt door de medewerkers van WPR te kennen gegeven dat zij weinig kaas gegeten hebben van noodplanning.

“Sommige brandweergebieden zijn heel professioneel. Zij maken dan een duidelijk FAN-bord. Dikwijls kennen officieren WPR hier niets van. Dan zit je wat op apegapen als je met zoiets te maken krijgt.” Politie

Hieronder volgt een uittreksel van de permanente nota voor de wegpolitie inzake noodplanning.

3. Concrete operationele kernopdrachten ⁵²:

- De opdrachten waarin het nood- en interventieplan voorziet
- Op het prioritair actieterrein van de federale wegpolitie:
 - een maximale veiligheidssituatie verwezenlijken voor alle belanghebbenden bij de afhandeling van het incident
 - een snelle en efficiënte afhandeling van het incident waarborgen;
 - het zo snel mogelijk laten vrij maken van de rijbaan en daardoor een minimale hinder van de verkeersdoorstroming verzekeren.
 - een maximale informatiedoorstroming verwezenlijken zodat de verantwoordelijke bestuurlijke en gerechtelijke autoriteiten de gepaste beslissingen en afspraken kunnen maken.
 - Het verkeer regelen op de grote toegangswegen, bepaalde perimeters installeren en bewaken
 - De toegang verzekeren voor de hulpdiensten
 - Escorte / Estafette
 - Een verkeersplan in de diepte opstellen (steun aan)
- Buiten het prioritair actieterrein WPR:
 - Elke actie genomen buiten het grondgebied van de autosnelweg dient te gebeuren onder leiding van de lokale bestuurlijke overheid;
 - Indien nodig LO afvaardigen bij de lokale politie om coördinatie en inzameling van de informatie te vergemakkelijken

Figuur 15: uittreksel uit interne nota DAH in het kader van noodplanning

In een recent gevolgde cursus OBP-bevoegdheden voor hoofdinspecteurs zat er een onderdeel noodplanning verweven. Dit heeft zeker op korte termijn een effect. De terreinondersteuner weet minstens theoretisch al wat noodplanning inhoudt. Deze hoofdinspecteurs nemen nu bijvoorbeeld ook het initiatief om ook de inspecteurs wegwijs te maken in deze materie. Oefening op alle niveaus en opfrissing zijn echter onontbeerlijk, als we ook een langetermijneffect willen zien.

Aangeleerde principes naar veiligheid toe, zoals BLOW, zijn niet door alle disciplines even goed gekend. Er zijn zelfs grote verschillen binnen de disciplines onderling. Door zulk een opleiding multidisciplinair te voorzien, past iedereen dezelfde principes toe. Bovendien is dit een uitgelezen kans om elkaar beter te leren kennen en van mening te wisselen waarom deze of gene procedure voor een bepaalde discipline niet of minder werkbaar is.

Terloops werd in een interview ook aangehaald dat er ooit door BIVV zou voorzien worden in een opleiding accidentologie. Bij het veranderen van BIVV naar VIAS is dit echter een stille dood gestorven.

6.3.4.2 Oefening

Oefeningen zorgen voor de bestendiging van opleidingen en het traceren van eventuele tekortkomingen op het terrein. Hierdoor kunnen procedures op hun beurt worden aangepast en verfijnd. Daarnaast leer je alle partners beter kennen, wat dan weer zorgt voor een vlottere samenwerking tijdens incidenten.

⁵² Intern document DAH inzake opdrachten in het kader van noodplanning, z.d.

In West-Vlaanderen wordt vaak geoefend op snelwegincidenten. Naast zandbakoefeningen zijn er ook oefeningen met een reële ontplooiing op het terrein. Deze oefeningen worden vooral getrokken door provinciegouverneur Decaluwé en zijn team. Hij hamert op het belang van multidisciplinaire coördinatie en oefening.

Andere geïnterviewden geven dan weer aan dat bijvoorbeeld in de provincie Antwerpen zelden oefeningen op autosnelwegincidenten worden georganiseerd.

Oefeningen alleen zijn echter niet de heilig graal. Voor West-Vlaanderen werd immers opgemerkt dat daar nog veel vrijwilligerskorpsen bij de brandweer zijn. Dan is het moeilijker om deze op een oefening te krijgen.

“Wij zijn niet goed in het oefenen, zeker als je naar Nederland kijkt, vb. in Dordrecht. Wij werken nu nog te veel vanuit het buikgevoel en ervaring.”

6.3.4.3 Debriefing

Dewil en Laurent halen het belang van debriefing al aan.⁵³ In de afgenomen interviews komt nu, bijna 20 jaar later, hetzelfde naar boven. Sommige hulpverleningsdiensten zijn al heel concreet aan de slag gegaan met het systematisch verzamelen en delen van feedback. In deze punctuele gevallen wordt ook steeds voorzien in de opvolging van de ‘probleempunten’.

Vaak wordt echter geen debriefing voorzien of wordt er achteraf niets gedaan met de feedback. In beide gevallen is dit ondermijnend voor verbetering van processen en werkmethoden. Je riskeert in een vicieuze cirkel terecht te komen, waar medewerkers geen feedback meer geven, doordat ‘er toch niets mee gedaan wordt.’

“Durf kritisch te zijn voor jouw organisatie. Het beste is dat de feedback vanop de werkvloer komt. Zeker als mensen nadien verbeteringen die ze hebben aangehaald, zien wijzigen op het terrein.”

Met vraag 15 in de vragenlijst (bijlage 2) heb ik beoogd om antwoorden te krijgen over goede praktijken die werden verankerd of procedures die werden aangepast. Niet helemaal tegen mijn verwachtingen in, kreeg ik voornamelijk antwoorden over ontbrekende debriefings. Enerzijds is dit te wijten aan weinig opschalingen waardoor geen systematische debriefing voorzien wordt. Anderzijds zit dit blijkbaar nog niet ingeburgerd in de cultuur van de hulpverleningsdiensten.

“Er zit geen systematiek in evaluaties. We hebben te veel een schuldcultuur, waardoor iedereen schrik heeft om te praten. Hierdoor leren we te weinig van elkaar.”

In het KB-noodplanning wordt evaluatie als een verplicht onderdeel voorzien voor elke noodsituatie waarbij een coördinatie van de verschillende disciplines en betrokken actoren nodig was.⁵⁴ Deze rol wordt weggezet bij de bevoegde overheid. In praktijk zien we dat deze rol meestal opgenomen wordt door de noodplancoördinator, zoals in Antwerpen en Geel. In

⁵³ Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegennet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven, p. 67

⁵⁴ KB 22 mei 2019 betreffende de noodplanning en het beheer van de noodsituaties op het gemeentelijk en provinciaal niveau en betreffende de rol van de burgemeesters en de provinciegouverneurs in geval van crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, B.S. 27 juni 2019, artikel 39

Vlaams-Brabant is er het voorbeeld van de brandweerzone Vlaams-Brabant West die deze rol op zich neemt.

Willen we dat goede procedures meer algemeen gebruikt gaan worden dan is het aan de hand van debriefings en de verspreiding van goede praktijken dat deze geactualiseerd en eventueel bijgestuurd worden. Het openbaar maken van de goede praktijken en werkpunten zou er zelfs toe kunnen leiden dat er sneller een kruisbestuiving is van hoe tewerk te gaan op een autosnelweg. Zeker binnen politie, waar WPR exclusief bevoegd is voor autosnelwegen, zou dit heel snel kunnen gaan via het overleg van de provinciale diensthoofden van de wegpolytie.

Ik wil hier meteen de goede praktijken van Antwerpen en Vlaams-Brabant aan koppelen. Dit zijn steeds multidisciplinaire evaluaties. Beide zijn voorbeelden waar personeel beschikbaar is dat specifiek voor deze taak ook tijd vrijgemaakt krijgen. Deze werkwijze is ook kleinschaliger mogelijk. Hiervan is Geel een uitstekend voorbeeld waar hetzelfde principe als in Antwerpen gehanteerd wordt door de noodplancoördinator. Bij het opvolgen van bepaalde punten wordt dit dan gedelegeerd naar verantwoordelijken binnen bepaalde disciplines. Hierdoor blijft het voor de noodplancoördinator beheersbaar.

6.3.4.3.1 Procedure debriefing Antwerpen

Na een operationele coördinatiefase wordt er door de diensten van de noodplancoördinator steeds een bevraging uitgestuurd naar alle betrokken disciplines en partners. Deze diensten bundelen vragen en verzuchtingen. Vragen worden doorgestuurd naar de meest geschikte persoon om ze te beantwoorden en procedures worden eventueel aangepast.

Op de veiligheidscel wordt elk incident systematisch besproken. Er wordt ook rekening gehouden met welke aanpassingen haalbaar zijn. Je kan niet met elke verzuchting aan de slag. In dat geval loop je het risico dat er uiteindelijk maar half werk geleverd wordt inzake de aanpassingen of dat het halverwege een stille dood sterft. Beter is het de 3 tot 5 belangrijkste items aan te pakken.

6.3.4.3.2 Procedure Vlaams Brabant West

Bij het afkondigen van een operationele coördinatie is het aan de DirCPOps om tijdens de laatste overlegronde al een hotwash debriefing te voorzien. Nadien kan door alle betrokken partijen via de website van Vlaams Brabant West eveneens een Google Forms ingevuld worden. Deze formulieren worden geanalyseerd door de dienst noodplanning bij de brandweer. Op basis van de conclusies wordt een presentatie gemaakt voor de betrokken partijen. Het is niet de bedoeling dat er op dat moment nog discussies ontstaan. Via dit systeem vermijd je briefings die ontaarden in onenigheden waarbij minder assertieve personen hun zeg niet durven doen. Naast een presentatie wordt er ook een top 5 met werkpunten opgemaakt. Dit hoeven niet steeds grote werkpunten te zijn. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om het respecteren van de bevelstructuur. Met deze punten wordt stevast aan het werk gegaan.

Door deze werkwijze merken ze dat er veel meer feedback gegeven wordt. Het nadeel is, gelijklopend met Antwerpen, dat als er niet opgeschaald wordt er geen debriefing is.

7. Conclusies

7.1 Procedures

Met betrekking tot tussenkomsten op autosnelwegen zijn er versnipperd over Vlaanderen al heel wat procedures op touw gezet.

Een aantal hiervan hebben betrekking op het snel vrijmaken van een autosnelweg en het verminderen van de verkeersdruk. Denken we hierbij aan F.A.S.T. en de calamiteitenroutes. Ook de plaatsfiches van de West-Vlaamse politiediensten spelen hierin een rol. Als laatste zorgde ook het ontstaan van een team fotogrammetrie ervoor dat een ernstig of groot incident sneller kan opgemeten worden.

Daarnaast zijn er ook een aantal stroomdiagrammen of teksten opgemaakt die de samenwerking tussen de verschillende hulpdiensten optimaliseren. Het ANIP+ in Vlaams-Brabant, evenals de actiefiche voor de provincie Antwerpen zijn hiervan mooie voorbeelden. De SAVER-procedure was dan weer één van de eerste multidisciplinaire procedures die tot stand kwam tussen D1 en D2.

Tot slot zijn er die procedures die bijdragen tot de veiligheid van de interventie. BLOW, maar opnieuw ook F.A.S.T., zorgen ervoor dat er respectievelijk principes en middelen worden aangeleverd om een veilige werkzone te creëren.

7.2 Hiaten/verbeterpunten

7.2.1 Coördinatie

Een eerste, maar wel één van de belangrijkste vaststellingen is dat er niet zozeer behoefte aan nieuwe procedures is. Naar opvolgen, aanpassen, verspreiden en toepassen van bestaande procedures is de vraag des te groter. Hiervoor is coördinatie van primordiaal belang.

Door onze specifieke staatsstructuur is het niet evident om te bepalen wie een coördinerende rol op zich kan nemen. De vraag naar deze rol is groot, zo bleek ook al in het onderzoek van de Dewil en Laurent in 2004. Het lijkt zeer onwaarschijnlijk dat AWW dit op korte termijn op zich zal nemen. Een mogelijk te onderzoeken piste is die van de federale diensten van de gouverneur. Zij kunnen mogelijk een coördinerende rol op zich nemen.

De overkoepelende regie is niet de heilige graal. Ook in Nederland hangen de professionaliteit en efficiëntie van de afhandeling van een incident af van de bekwaamheid, kennis en communicatieve vaardigheden van de hulpverleners.⁵⁵

7.2.2 Samenwerking, kennis en kunde

Het belang van het onder de knie krijgen en doorleven van bestaande procedures is dus een tweede, maar zeer belangrijke stap. Pas als zulk een werkinstructie goed aangeleerd, geoefend en geëvalueerd is, kan ze verder worden verfijnd of aangepast. Een goed voorbeeld is de SAVER-procedure. Deze is veel toegepast door zowel brandweer als medewerkers uit de medische discipline. Vandaar dat het samenwerken, samen oefenen en multidisciplinaire opleidingen een belangrijke rol spelen. Ook hier is volgens de geïnterviewden nog een groot tekort aan.

⁵⁵ BRINK R., *Tracébesluit A50 Valburg-Grijsoord, bijlage 4 Calamiteitenplan op maat: Maatregelen Incident Management A50 Valburg Grijsoord 2 x 3 rijstroken*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat, z.d., p. 13

7.2.3 Veiligheid

Een aantal procedures zoals het inzetten van signalisatievoertuigen door F.A.S.T. en de BIOW-opleiding zorgen voor de veiligheid van de medewerkers, slachtoffers en andere automobilisten. Voornamelijk financiering en oplopende kosten maken dat op bepaalde veiligheidsmaatregelen wordt ingeboet. Hierdoor komt veiligheid in het gedrang. Tijdens de interviews werd door zo goed als alle respondenten aangegeven dat hierop niet mag ingeboet worden.

Hieraan kan deels tegemoetgekomen worden door de verwittigingsketen van F.A.S.T.-signalisatievoertuigen proberen in te korten. Het financiële aspect situeert zich op niveau van de Vlaamse en federale overheid. Respectievelijk bevoegd voor mobiliteit/openbare werken en de hulpdiensten.

7.2.4. Multidisciplinaire communicatie

Tenslotte speelt interne, multidisciplinaire communicatie zoals steeds een grote rol in het welslagen van een samenwerking. De procedures die onder het luik multidisciplinaire communicatie besproken werden dienen verder te worden verfijnd.

Gezamenlijke radiokanalen zijn onvoldoende gekend, er wordt weinig tot niet opgeschaald en de informatiedoorstroming binnen de verschillende meldkamers loopt soms mank.

De aangehaalde procedures en behoeftes zijn niet allemaal specifiek voor calamiteiten op een autosnelweg. Soms gaat het over algemene behoeften. Deze zijn echter niet minder belangrijk voor dit werk. Door deze weg te laten, zou ik afbreuk doen aan de volledigheid van deze kritische studie.

Het is tevens duidelijk dat een deel van de verbeterpunten, die in voorgaande studies en academische werken werden aangehaald, nog steeds aan de orde zijn.

7.3 Zijn de vigerende procedures voor de disciplines 1 tot en met 4 afdoende om een snelwegincident veilig, efficiënt en snel af te handelen?

Het antwoord op het tweede deel van de onderzoeksvraag is niet éénduidig ja. Er zijn al heel wat mooi uitgewerkte procedures, die de veiligheid en efficiëntie van de afhandeling aanzienlijk verhogen. Ook de snelheid wordt met projecten als F.A.S.T. verbeterd.

Daarentegen is er nog groeimarge, dit zowel op korte als lange termijn.

De snelle winsten zitten voornamelijk in het samenwerken, meer oefenen en debrieven enerzijds. Anderzijds is het durven opschalen of minstens systematisch een MKO voorzien en het gebruiken van de voorziene gezamenlijke radiokanalen op korte termijn realiseerbaar.

Het borgen, opvolgen en verder uitrollen van projecten als BIOW en F.A.S.T. behoort ook zeker tot de korte termijn mogelijkheden.

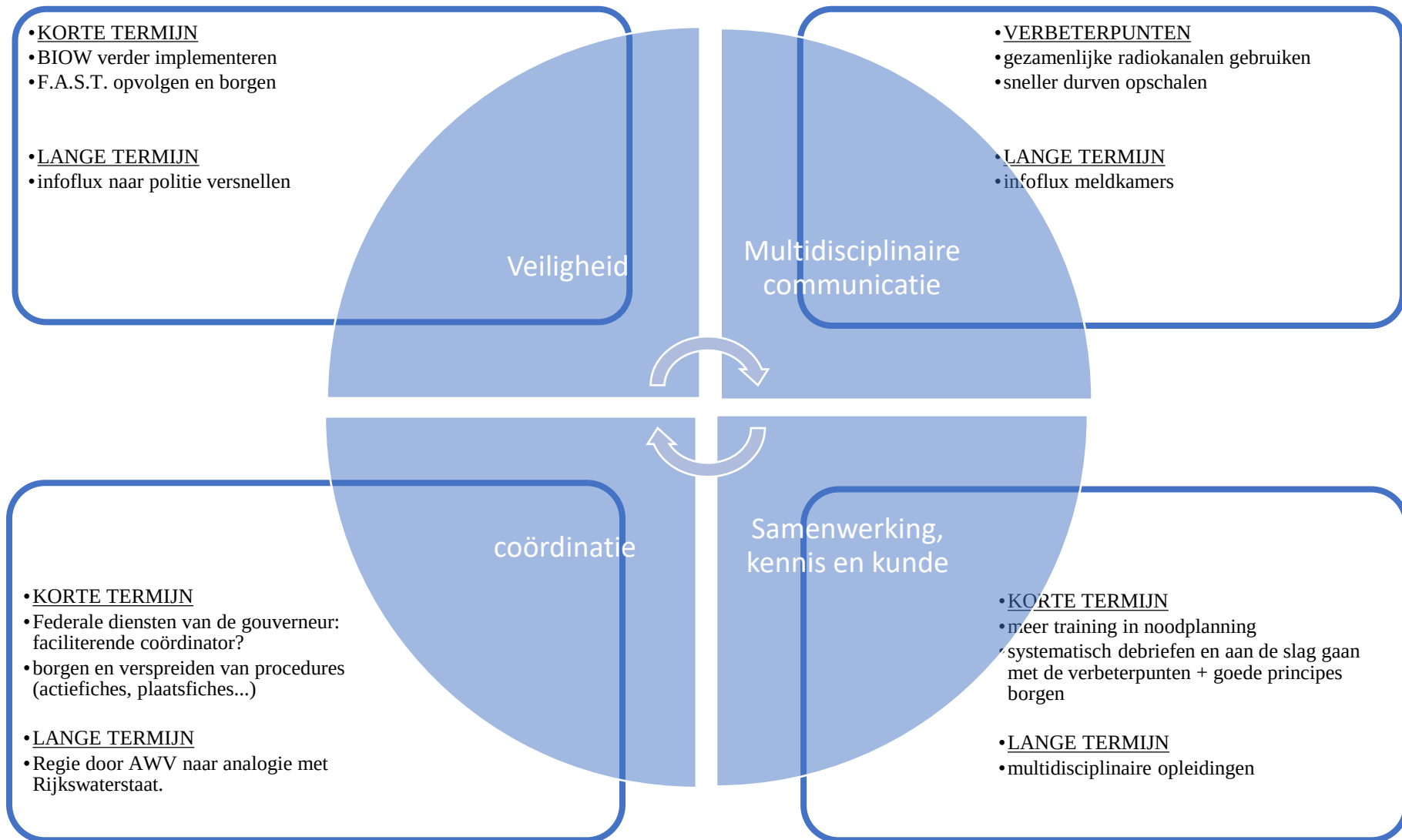
Of de federale diensten van de gouverneur op korte termijn een faciliterende rol op zich kunnen nemen, dient nog onderzocht te worden.

Op lange termijn zijn er een drietal mogelijkheden die bekeken kunnen worden.

Eerst en vooral zou de infoflux tussen en naar de verschillende meldkamers nog verder verfijnd kunnen worden. Hierdoor zou de verwittiging van F.A.S.T., maar ook de beeldvorming aan sich aan snelheid kunnen winnen.

Daarnaast kan er gewerkt worden aan meer multidisciplinaire opleidingen. Dit vraagt echter tijd. De verschillende scholen en trainingscentra hebben zich hier momenteel nog niet op georganiseerd.

Een derde en laatste mogelijkheid, aangehaald in dit werk, is het toekennen van een volwaardige coördinerende rol voor AWV. Dit naar analogie met Rijkswaterstaat in Nederland. Buiten het aanleveren van botsabsorbeerders, het herstellen van het wegdek en de taken die het VVC op zich neemt, is de tussenkomst van AWV wat betreft noodplanning momenteel zo goed als niet bestaande.



Figuur16: overzichtsfiguur conclusies

8. Beleidsadvies

Laat het duidelijk zijn dat zonder middelen en personeel niet gewerkt kan worden. Vanuit overheidsniveau is een financiële injectie nodig om het voortbestaan of bestendigen van sommige projecten te verzekeren.

Een voorbeeld hiervan is het project fotogrammetrie. Dit project is te veel afhankelijk van het engagement van enkelingen. Bij een personeelstekort legt dit onmiddellijk druk op de algemene werking. Door systematisch in dit project te investeren en manschappen te voorzien, desnoods buiten politie, kan zulk een project verder uitgerold en geborgd worden.

Omwille van de versnippering van onze staatsstructuur is kijken naar een coördinator naar analogie met de Nederlandse Rijkswaterstaat op korte termijn een utopie. Op lange termijn en met de nodige afspraken tussen de verschillende regeringen zou dit theoretisch wel mogelijk moeten zijn. Ook dit zal een inspanning vragen van vooral het federale en gewestelijke overheidsniveau.

Vanuit dit niveau kan naast middelen ook voorzien worden in het opvolgen en aanpassen van de nodige raamcontracten, contracten met derde partijen zoals het voorbeeld van F.A.S.T. en het investeren in een veilige infrastructuur.

De coördinerende dienst zou het luik samenwerking, kennis en kunde, evenals het deel dat in dit werk onder communicatie valt, voor zijn rekening kunnen nemen.

Op provinciaal niveau kan deze coördinerende rol mogelijk deels al dan niet tijdelijk, met het oog op overname door AWW, op zich genomen worden. Een aantal zaken pleiten voor het kiezen van het provinciale niveau als coördinator.

De meeste disciplines zijn gestructureerd op provinciaal niveau.

WPR en CSD zijn provinciaal voorzien. CSD is een belangrijke mediator tussen lokale en federale politie. Daarnaast zijn ook de brandweer en lokale politie georganiseerd binnen de provinciegrenzen. Voor medische disciplines zijn de afspraken qua noodplanning eveneens provinciaal verijnd.

Brandweer- en politiescholen zijn ook provinciaal gevestigd.

Daarbij komt dat de federale diensten van de gouverneur bekend zijn met de principes van noodplanning.

Uiteraard is een overleg tussen de verschillende provincies dan wel aan de orde. Zo niet dreig je een procedureel vacuüm te creëren voor incidenten op provinciegrenzen.

Deze denkpiste heeft zoals eerder aangehaald nog verder onderzoek.

Op lokaal niveau is het belangrijk dat enerzijds goede praktijken gedocumenteerd worden om ze zo minstens provinciaal te verspreiden.

Daarnaast zijn het vaak de lokale behoeftes die ervoor zorgen dat een innoverende, efficiënte en pragmatische procedure het levenslicht ziet. Het blijft bijgevolg belangrijk om deze lokale spelers te betrekken bij het opmaken van eventueel nieuwe en verfijnen van bestaande procedures.

Een procedure mag per slot van rekening geen beleidsmatig harnas zijn. Het is en blijft een instrument om de werking op het terrein te vergemakkelijken. Indien niet naar de lokale spelers geluisterd wordt, zal elke vorm van initiatief doodbloeden en heeft de coördinerende rol na verloop van tijd geen zin meer. Er kunnen sjablonen aangereikt worden, maar naargelang de behoefte kunnen er hier en daar lokaal andere accenten gelegd worden.

9. Beperkingen van het werk en suggesties voor verder onderzoek

De bestaande procedures en behoeftes werden besproken. Er zijn ook een aantal suggesties gedaan voor de aanpak van de verbeterpunten. Deze suggesties werden in dit werk niet uitgediept. Dit kan mogelijk deel uitmaken van bijkomend onderzoek en een nieuw eindwerk.

- ➔ Federale diensten van provincie als coördinator in het bundelen en uitwerken met partners van procedures?

Zoals aangegeven werd het luik externe communicatie of D5 niet besproken in dit eindwerk. Desalniettemin lijkt het me interessant om te onderzoeken hoe communicatie een invloed kan hebben op de verzadigingsgraad en snelheid van het ontwarren van de files. Dit hoeft zich niet te beperken tot incidenten op autosnelwegen. Een grote N-weg die tijdelijk afgesloten is, kan namelijk ook heel wat verkeershinder teweegbrengen.

- ➔ Welke invloed kan communicatie hebben op de filedruk naar aanleiding van een incident op een autosnelweg?

Lijst met afkortingen/figuren

AFKORTINGEN

ANPA: nationale politieschool

AWV: Agentschap Wegen en Verkeer

BIOW: Beveiliging van Interventies op de Openbare Weg

CIC: communicatie- en informatiecentrum (meldkamer politie)

CPOps: commandopost operaties

CSD: coördinatie en steundienst

DirCPOps: directeur van de commandopost operaties

F.A.S.T.: Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms

MKO: motorkapoverleg

OBP: officier van bestuurlijke politie

PIP: politioneel interventieplan

PZ: politiezone

RSS: rijstrooksignalisatie

SAVER: Systematic Approach to Vital Emergency Response

SOP THV: Standaard Operatie Procedure Technische HulpVerlening

VMS: Variable message sign

VVC: Vlaams Verkeerscentrum

WPR: wegpolytie/police routière

FIGUREN

Figuur 7: ongeval E19 dd. 10 april 2022

Figuur 8: aantal voertuigen/dag autosnelwegen Vlaanderen 2021

Figuur 9: weerhouden geïnterviewde personen

Figuur 10: ongeval E19 dd. 10 april 2022

Figuur 11: voorbeeld RSS

Figuur 12: coördinatie en ondersteuning door AWV bij detecteren en oplossen van incidenten 2020

Figuur 7: Standaard veiligheidsopstelling versus meerdere signalisatiewagens bij versperring van verschillende rijstroken.

Figuur 8: ongeval E19 Rumst dd. 06/02/2022

Figuur 9: signa in fend off

Figuur 10: 7 stappen technische hulpverlening

Figuur 11: stroomdiagram autosnelwegincident provincie Antwerpen

Figuur 12: verwittigingsprocedure vooralarm ANIP+ autosnelwegen

Figuur 13: calamiteitenroutes Vlaanderen

Figuur 14: IBOBBO-model

Figuur 15: uittreksel uit interne nota DAH in het kader van noodplanning

Figuur 16: overzichtsfiguur conclusies

Literatuurlijst

- 10 verbeteropties op weg naar een performant en duurzaam transportsysteem voor België, KUL, http://www.febiac.be/documents_febiac/2009/etude-touring/master%20v05.pdf, geraadpleegd op 10 januari 2022 en 2 mei 2022
- AWW, Rapport Verkeersindicatoren Snelwegen Vlaanderen 2021, 30 maart 2022
- AWW, *Vlot op weg: FAST*, <https://wegenenverkeer.be/vlot-op-weg/fast>, geraadpleegd op 3 mei 2022
- BRINK R., *Tracébesluit A50 Valburg-Grijsoord, bijlage 4 Calamiteitenplan op maat: Maatregelen Incident Management A50 Valburg Grijsoord 2 x 3 rijstroken*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat, z.d.,
- DEHULLU P., 12 maart 2017, *THV*, <https://prezi.com/5doxmghpckfj/thv/>, geraadpleegd op 11 mei 2022
- Depla, T., 17 februari 2014, *Crevits wil centrale meldkamer voor hulpverlening op autosnelwegen*. Polinfo, <https://polinfo.kluwer.be/NewsView.aspx?id=VS300199765&contentdomains=POLINFO&lang=nl>, geraadpleegd op 3 februari 2022
- Dewil M. en Laurent B. (2003-2004). *Invoering van Incident Management op het Vlaamse wegennet* [Masterscriptie]. Leuven: Katholieke universiteit Leuven
- ECKHAUT M. en VANHECKE N., ‘Het geld is op. Er is te veel gesneden’: Noodkreet van de baas van de federale politie, *De Standaard*, 11 april 2022
Gazet van Antwerpen, 18 februari 2022,
https://www.gva.be/cnt/dmf20220218_92760942, geraadpleegd op 24 februari 2022
- HEYLEN H. (2020-2021), *Detectie van eventuele spanningsvelden tussen de verschillende hulpverleningsdisciplines bij zware verkeersongevallen: veiligheid versus vlotheid*. [stagewerk], Leuven, Katholieke universiteit Leuven

- <https://www.verkeerscentrum.be/nieuws/jaarverslag-2021-verkeerscentrum-nooit-eerder-zoveel-vrachtverkeer>, geraadpleegd op 2 mei 2022
<https://www.verkeerscentrum.be/studies/rapport-verkeersindicatoren-snelwegen-vlaanderen-2021>, geraadpleegd op 10 mei 2022
- Intern document DAH inzake opdrachten in het kader van noodplanning, z.d.
- *Jaarverslag 2021 Verkeerscentrum: nooit eerder zoveel vrachtverkeer | Vlaams Verkeerscentrum*, 30 maart 2022, Vlaams verkeerscentrum
- TP, Lange files door ongeval op E19 richting Nederland
Gazet van Antwerpen, 18 februari 2022,
https://www.gva.be/cnt/dmf20220218_92760942, geraadpleegd op 24 februari 2022
- KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *Belgisch staatsblad*, 9 december 1975
- KB 22 mei 2019 betreffende de noodplanning en het beheer van de noodsituaties op het gemeentelijk en provinciaal niveau en betreffende de rol van de burgemeesters en de provinciegouverneurs in geval van crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, B.S. 27 juni 2019
- Ondernemingsplan AWV 2020-2021, AWV, <https://wegenverkeer.be/over-ons/beleid-en-organisatie>, geraadpleegd op 3 februari 2022
- Overeenkomst tussen het Vlaams gewest en de Belgische staat inzake FAST, 20 juli 2021
- Peeters, L. (2021, juli), *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (Nr. 2021–2025)*, Vlaamse overheid,
https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1626161773/BIJLAGE_2__Tabellen_prioritaire_aandachtspunten_napyn4.pdf, geraadpleegd op 5 februari 2022

- RICOUR K., Permanente nota, DK914, 2021, *Veiligheid bij het vaststellen van incidenten en ongevallen op autosnelwegen en gelijkaardige wegen*.
- *SAVER: gestructureerd werken bij incidenten*, RelyOn Nutec Fire Academy, z.d.
<https://fire.relyonnutec.com/nl/publieke-veiligheid/saver-gestructureerd-werken/>
geraadpleegd op 11 mei 2022
- *Schriftelijke vraag nr. 1498 van Joris Vandenbroucke*, 20 juli 2015, Vlaams parlement. Geraadpleegd op 3 mei 2022, van
<https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1125334>
- VERMEULEN D., E40 in Sint-Denijs-Westrem volledig versperd richting Brussel na ongeval met twee bestelwagens, 16 juni 2021, PZC, <https://www.pzc.nl/gent/e40-in-sint-denijs-westrem-volledig-versperd-richting-brussel-na-ongeval-met-twee-bestelwagens~a74008dc/>, geraadpleegd op 11 mei 2022
- VERSCHEUREN F., *Beveiliging van interventies op de openbare weg*, Campus Vesta, 2021
- Visietekst van de Korpschefs van de lokale politiekorpsen, de Directeur-Coördinator en de federale politiediensten in de Provincie Antwerpen inzake de aanpak van nood- en crisissituaties, 1 juli 2018
- *Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een centraal ongevallenmeldpunt*, 13 maart 2014, Vlaams parlement, <https://docs.vlaamsparlement.be/website/htm-vrg/913859.html>, geraadpleegd op 3 februari 2022
- VRT, Autopech op de snelweg is als een kansspel: “Hoge takelkosten, behalve... als de politie je niet opmerkt”, 4 juni 2021,
<https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/06/04/autopech-op-de-snelweg-is-als-een-kansspel-hoge-takelfactuur-b/> geraadpleegd op 20 april 2022

- Wet 15 mei 2007 op de civiele veiligheid, artikel 6 juncto KB 10 NOVEMBER 2012. Koninklijk besluit tot vaststelling van de minimale voorwaarden van de snelste adequate hulp en van de adequate middelen, *Belgisch staatsblad*, 27 november 2012
- Wet van 22 juni 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van de reddingstrook betreft, *Belgisch staatsblad*, 21 september 2020
- Weyts, B., 19 december 2014, *Beleidsnota mobiliteit en openbare werken 2014–2019*. Vlaams Parlement, <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1071291>, geraadpleegd op 3 mei 2022

Bijlagen

Bijlage 1: Schriftelijke vraag Vlaams Parlement, nr. 1498, Joris Vandenbroucke, 20 juli 2015

Bijlage 2: Vragenlijst interviews

Bijlage 3: permanente nota DK 914: “Veiligheid bij het vaststellen van incidenten en ongevallen op autosnelwegen en gelijkaardige wegen”, DAH, 2021, Koen Ricour

Bijlage 4: ANIP + autosnelwegen Vlaams-Brabant

Bijlage 5: Voorbeeld plaatsfiche West-Vlaanderen

Bijlage 6: Voorbeeld ontwerp van plaatsfiche Antwerpen

Bijlage 7: Interventiefiche wegongeval PIP

***Bijlage 1: Schriftelijke vraag Vlaams
Parlement, nr. 1498, Joris
Vandenbroucke, 20 juli 2015***

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1498 van **JORIS VANDENBROUCKE** datum: 20 juli 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND,
TOERISME EN DIERENWELZIJN

Incidentmanagement - Stand van zaken

Tijdens de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 stelde de minister (verslag bespreking beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 van 19 december 2014, p. 35):

“incidentmanagement vergt de inzet van veel partners zoals de federale politie, brandweer, medische hulpdiensten enzovoort. De federale overheid speelt hier een belangrijke rol. Daarom werd er een overlegplatform ingericht met als doel maatregelen uit te werken om het incidentmanagement vlotter te laten verlopen.

De volgende pistes worden verder onderzocht:

- 1) de invoering van één centrale regisseur of incidentcoördinator die hoofdverantwoordelijke wordt voor de afhandeling van incidenten op snelwegen. Hij heeft als taak op ruimere schaal de impact te monitoren en te handelen met het oog op de veilige en snelle afwikkeling van een incident;
- 2) het ondersteunen van de integratie van de diverse meldkamers om zo de melding van ongevallen meer te centraliseren. Dat is met uitzondering van Antwerpen en Limburg, in al de provincies van toepassing;
- 3) het opstellen van een bijzonder nood- en interventieplan, specifiek voor autosnelwegen waar de standaardrichtlijnen bij de afwikkeling van incidenten op snelwegen worden

toegepast. Het BNIP bevat onder meer een beschrijving van de rolverdeling van de actoren die betrokken zijn bij de incidentafhandeling, de te volgen procedures en de contactpunten;

4) het inzetten op nieuwe technologieën. Belangrijk voor de snelle afhandeling van incidenten is de uitrol van de fotogrammetrie. De vaststellingen worden aan de hand van fotomateriaal gedaan, op basis waarvan de reconstructie wordt gedaan;

5) de uitrol van e-call, een automatische incidentmelding vanuit de wagen waardoor de nooddiensten, de wegbeheerder en het Verkeerscentrum snel de adequate informatie over het incident kunnen verzamelen en de betrokken actoren sneller en doeltreffender kunnen optreden voor de afhandeling van het incident;

6) de evaluatie van de FAST-organisatie zal tot aanpassingen leiden om een en ander efficiënter te kunnen laten verlopen.”

1. Kan de minister per punt een stand van zaken schetsen? Waar staan we per aangekondigde “piste”?

2. Welke van de zes punten zijn intussen volledig gefinaliseerd en afgerond?

3. Welke belemmeringen doen zich nog voor bij de niet-afgeronde actiepunten en wat is de verdere timing die de minister per punt daarbij naar voren schuift?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND,
TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1498 van 20 juli 2015 van **JORIS VANDENBROUCKE**

1. stand van zaken i.v.m. de aangekondigde pistes:

- 1) Het onderzoek naar de piste van de invoering van één centrale regisseur of incidentcoördinator zal gevoerd worden door de ‘begeleidingsgroep incidentmanagement’. Deze begeleidingsgroep werd hiertoe opnieuw opgestart.
- 2) De centralisatie van de communicatie- en informatiecentra (CIC’s) is een federale materie. Uiteraard volg ik de vorderingen in dit dossier op. Dit topic zal eveneens aan bod komen op een bijeenkomst van het overlegplatform ‘begeleidingsgroep incidentmanagement’.
- 3) De opmaak van een bijzonder nood- en interventieplan (BNIP) voor autosnelwegen moet nog opgestart worden. De BNIP's worden opgemaakt op provinciaal niveau. Het initiatief ligt niet bij de gewesten. In de werkgroep zijn het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) vertegenwoordigd als 'expert'.
- 4) Fotogrammetrie is inderdaad een techniek die ervoor kan zorgen dat de rijbaan na een incident sneller vrijgemaakt kan worden. Belangrijk hierbij is dat het fotomateriaal kort na het incident genomen kan worden. Een mogelijke denkpiste hierbij is het inzetten van drones bij incidenten.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heeft al overleg gehad met de wegpolitie over het inzetten van drones bij incidenten. Het grote knelpunt hierbij op dit moment is dat het niet evident is om een vergunning te krijgen voor een dronevlucht, gezien de strenge regelgeving daaromtrent. Aangezien incidentmanagement ‘on the spot’ gebeurt, zou er hiervoor een speciaal soort vergunning moeten kunnen afgeleverd worden.

Intussen heeft de federale politie haar medewerking, o.a. de inzet van drones, principieel bevestigd. We bieden aan om een gezamenlijk proefproject tussen het departement MOW, AWV, de wegpolicie en het directoraat-generaal Luchtvaart uit te voeren.

5) De uitrol van e-call is terug te vinden in de ITS-richtlijn 2010/40/EU. E-call wordt op federaal niveau behandeld aangezien het systeem e-call in eerste instantie bedoeld is om snel en adequaat informatie door te geven naar de nooddiensten. Deze nooddiensten (ambulance, brandweer) geven invulling aan federale bevoegdheden. De initiatieven rond e-call liggen dan ook bij de federale overheid. Er zijn hierrond reeds een aantal proefprojecten lopende. Gezien er aan e-call ook een verkeerskundige link kan gekoppeld worden (snellere detectie van ongevallen), volgt mijn administratie via deelname aan werkgroepen het verloop van die proefprojecten op.

Meer concreet kunnen volgende ontwikkelingen inzake e-call gerapporteerd worden:

- Het typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen werd aangepast zodat vanaf 31 maart 2018 de nationale autoriteiten enkel een typegoedkeuring kunnen verlenen aan nieuwe types van personenvoertuigen en lichte bestelwagens indien ze uitgerust zijn met een op 112 gebaseerd e-callboordsysteem (Verordening (U)2015/758 van het Europees parlement en de raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde e-callboordstelsel en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG).
- Uiterlijk op 1 oktober 2017 dienen alle lidstaten hun alarmcentraleinfrastructuur die nodig is voor een adequate ontvangst en behandeling van e-calls waarvoor de noodnummers worden gebruikt, aan te passen om dit te realiseren (Besluit nr. 585/2014/EU van het Europees parlement en de raad van 15 mei 2014 inzake de uitrol van de interoperabele e-call-dienst in de hele EU).
- In België werd met de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en de bijzondere veiligheid ("ITS-kaderwet") richtlijn 2010/40/EU omgezet.

Verdere uitvoeringsbesluiten zijn nog nodig m.b.t. de vergunningsvoorwaarden en de procedures om e-call-alarmcentrales toe te laten de echte noodoproepen door te sturen naar de noodcentrales.

Alle Mobiele Netwerkoperatoren (MNO) dienen hun volledige netwerk voor oktober 2017 aan te passen (nog maar deels door 1 MNO gedaan).

Mogelijks moet de regelgeving m.b.t. de periodieke technische controle ook worden bijgestuurd om e-callsystemen te omvatten, maar de wijze waarop dit moet gebeuren is ook voor de Europese Unie nog niet volledig uitgeklaard.

- De informatie-uitwisseling tussen de verkeerscentra en de noodcentrales zal en moet verzekerd blijven, onafhankelijk of een oproep binnenkomt via vaste lijn, GSM, praatpaal, e-call of andere vorm van communicatie. Deze bijkomende vorm kan de burger in nood en de weggebruiker in het algemeen -via betere verkeersinformatie- enkel maar ten goede komen. Het Verkeerscentrum werd in deze nog niet gecontacteerd.

6) De F.A.S.T.-organisatie kent een continue evolutie van zijn werking. Deze opvolging gebeurt voornamelijk vanuit de provinciale afdelingen van AWW en door de federale wegpolitie. Eventuele problemen en/of opmerkingen worden ad hoc besproken en opgelost in de werkgroep F.A.S.T. De bijstellingen in de nieuwe contracten hebben vooral te maken met prijszetting en het voorkomen van monopolies en daarnaast met ervaringen die zich op het terrein voordoen. Het gaat hier bijvoorbeeld over het signaleren van incidenten door de takeldienst en het ophalen van verloren voorwerpen. De impact van deze evoluties zijn beperkt in het kader van incidentmanagement.

2. Deze punten zijn in uitvoering en dienen nog te worden afgerond.

3. Het is te vroeg om al een volledig beeld te kunnen geven over de mogelijke belemmeringen en risico's die samenhangen met de aangekondigde pistes.

Bijlage 2: Vragenlijst interviews

Vragenlijst:

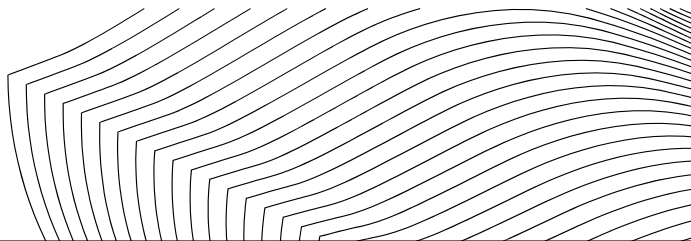
1. Voor welke organisatie werkt u en wat is uw functie binnen deze organisatie?
2. Bent u ooit betrokken geweest bij een incident van een aanzienlijke grootorde (geheel of grotendeels afsluiten van autosnelweg voor meer dan 1h) of ramp op een autosnelweg? Was dit op operationeel of beleidsmatig niveau? Wat was uw rol?
3. Over welk soort incident ging het? (ADR, ladingverlies, kettingbotsing, brand naast autosnelweg...)
4. Welke fase werd er afgekondigd, wie nam de leiding/coördinatie op operationeel niveau en hoe was de samenstelling van de CPOps? Werd voor uw discipline een monodisciplinair noodplan afgekondigd?
5. Welke disciplines of diensten waren betrokken bij dit incident?
6. Hoe groot was de impact van dit incident op het verkeer? (uitgedrukt in km file of uren afgesloten autosnelweg)
7. Hoe lang duurde het vooraleer de autosnelweg kon vrijgegeven worden?
8. Wat waren de gevolgen van het incident (brongebied) op de periferie (effectgebied)? M.a.w. waren er andere gevolgen verbonden aan dit incident? (file in omgeving, ontruiming, bijkomend incident, druk op reguliere werking ...)
9. Vind je dat de effecten van een snelwegincident op de periferie mee moeten worden beheerd vanuit de operationele/beleidsstaf of vanuit een ander niveau?
10. A. Zijn er binnen jouw organisatie bepaalde procedures/tools bij inzet op autosnelweg of het managen van vb. verkeershinder rondom?
B. Wat maakt dat deze tool/procedure voor jouw organisatie een meerwaarde is op het terrein?
C. Zijn deze procedures monodisciplinair of multidisciplinair afgestemd?
D. Zijn deze over het ganse land uniform/gekend? (zo nee, voor welk gebied gelden ze wel of werden er afspraken gemaakt)
11. Hoe verliep de samenwerking tussen de verschillende disciplines? Waren zij goed op elkaar ingespeeld? Zo nee, wat zou ertoe kunnen bijdragen dat dit meer gecoördineerd kan verlopen?
12. Wat verliep volgens jou vlot, waar zou je dingen anders doen of bijkomend nog doen/voorzien?
13. Werd er een debriefing voorzien? (meteen nadien en/of enkele weken/maanden later)?

14. Kwam er in de debriefing iets naar boven over de multidisciplinaire samenwerking op het incident?
15. Werd er iets gedaan met de aanbevelingen die uit de debriefing voortvloeiden?
16. Wat is voor jou onontbeerlijk om een groot incident op de autosnelweg efficiënt te kunnen aanpakken? Hoe kan de tijd van afsluiten van een autosnelweg ingekort worden, zonder aan veiligheid in te boeten?
17. Wenst u zelf nog iets toe te voegen over dit onderwerp?

***Bijlage 3: permanente nota DK 914:
“Veiligheid bij het vaststellen van
incidenten en ongevallen op
autosnelwegen en gelijkaardige
wegen”, DAH, 2021, Koen Ricour***



Politie



Federale Politie

ALGEMENE DIRECTIE

BESTUURLIJKE POLITIE

Directie van de

Wegpolitie

Fritz Toussaintstraat 47

1050 BRUSSEL

Tel. 02/642 6518

Fax 02/642 6528

dga.dah.dir.ops@police.belgium.eu

PERMANENTE NOTA

Uitgiftenummer

DGA\DAH\2021-

Uitgiftedatum

xx-xx-2021

Classificatie

INTERN

Klassering

DK 914

Bladzijde

1/109

Bijlage(n)

5

Kenmerk PC

Geadresseerde(n)

Alle personeelsleden DAH

ANPA/Departement Verkeer

Kopie: DGA

Alle DirCo/CIC

Onderwerp

Veiligheid bij het vaststellen van incidenten en ongevallen op autosnelwegen en
gelijkaardige wegen

Referentie(s)

1. N CG-2020/5310 dd 30/12/20 mbt Melding van veiligheidsincidenten (GPI 62)
2. Directieven voertuiguitrusting DAH 2018-5158 dd 14-06-2018

Dossierbeheerder

CP Graham Verschaeve, Tel. 02/642.66.99

1 Deze nota vervangt de volgende nota's

- Nota DGA\DAH-2014\2016 dd. 28-08-2014 m.b.t. Veiligheid van het Personeel – Interventierichtlijn
- Nota DGA\DAC\WPR-2005/13125 dd. 28-09-2005 m.b.t. Veiligheid bij het vaststellen van verkeersongevallen op autosnelwegen en gelijkaardige wegen – uitvoeren van signalisatie met MINIMAX

- Nota DAH-2018-156 dd. 15-01-2018 m.b.t. Signalisatie bij en het verwijderen van hindernissen op het prioritair actieterrein van de Federale Wegpolitie.

2 Aanleiding

2.1 Risicoanalyse van het vaststellen van ongevallen op autosnelwegen en gelijkaardige wegen

Het vaststellen van ongevallen op de autosnelwegen houdt belangrijke veiligheidsrisico's in waarvoor preventiemaatregelen nodig zijn. Een aantal zware, zelfs dodelijke ongevallen de laatste jaren, bevestigen jammer genoeg deze analyse.

Verschillende risicoanalyses (voornamelijk de risicoanalyse 'Vaststellen en signaleren van verkeersongevallen') werden opgemaakt, waaronder deze voor het signaleren van en het verwijderen van hindernissen op het prioritair actieterrein van de federale wegpolitie.

Het advies van CG/WB met betrekking tot incidenten DGA/DAH/WPR Luik en Brabant van augustus 2014 bepaalt dat de verschillende nota's met betrekking tot het vaststellen van ongevallen op autosnelwegen dienen te worden geactualiseerd.

Meer specifiek is vooral de aankomst op de plaats van het ongeval en het plaatsen van de signalisatie, maar meer nog het verwijderen van de signalisatie zeer risicovol. Dit risico verhoogt nog wanneer de zichtbaarheid verminderd wordt zoals 's nachts of bij hevige regenval.

De snelheden waaraan wordt gereden op autosnelwegen is uiteraard niet vreemd aan dit gegeven.

De risicofactoren zijn de weggebruikers, de autosnelweginfrastructuur, de werkomstandigheden (efemeriden, atmosferische omstandigheden, de plaats op de autosnelweg). Er dient rekening gehouden te worden met de middelen ter beschikking van WPR en de partners (brandweer, ziekenwagens, takeldiensten, parket, deskundigen).

Bij de weggebruikers kunnen verschillende typen onderscheiden worden: de 'blinden' (onder invloed, afgeleid door het gebruik van de GSM, vermoeid, ...); de 'waaghalzen' (nemen van risico's); de 'panikeurs' (remreflex bij het zien van de politie) en de ongeschikten (geen notie van de verkeersafwikkeling, onvoldoende gezichtsvermogen).

De pechstrook is een zeer gevaarlijke zone waarop best zo weinig mogelijk tijd wordt doorgebracht.

Een werkgroep heeft zich gebogen over de mogelijkheden om de veiligheid te verhogen naar aanleiding van vaststellingen van ongevallen en andere incidenten.

Bovendien heeft de federale politie signalisatiepanelen (MINIMAX) aangekocht en gemonteerd op VAP WPR die, alleen gebruikt of in combinatie met signalisatie bestaande uit verkeerslampen en -kegels de veiligheid kan verhogen, en worden meer structurele maatregelen genomen door de wegbeheerders en waarvoor reeds inspanningen werden geleverd zoals FAST en SIABIS +.

2.2 Doel van de nota

Deze nota heeft tot doel algemene richtlijnen uit te schrijven om een maximale veiligheid te voorzien voor de intervenanten; deze werden opgesteld op basis van de besluiten van de werkgroep en de ervaringen die ondertussen zijn opgedaan op het terrein. Deze richtlijnen moeten in de praktijk toegepast worden rekening houdend met de specifieke omstandigheden die voor elk incident kunnen verschillen.

Het prioritair actieterrein van de Federale Wegpolitie wordt voorkomend geconfronteerd met hindernissen op de rijbaan (en bij uitbreiding pechstrook) die het verkeer kunnen hinderen en/of een indirect en direct gevaar kunnen inhouden voor de weggebruikers. Concreet kan de situatie worden gedefinieerd als "Elk hindernis op, of in de onmiddellijke nabijheid van, de openbare weg die de verkeersveiligheid en/of verkeersvlotheid in het gedrang kan brengen".

Met "in de onmiddellijke nabijheid" worden bedoeld enkel die hindernissen die zich niet op de rijbaan of pechstrook bevinden, maar van die aard zijn dat deze een reactie kunnen betekenen voor de weggebruikers (plots remmen, afwijken van het traject).

Om de toestand te normaliseren zal een interventie op het prioritair actieterrein van de Federale Wegpolitie nodig zijn. Het is belangrijk in deze ook de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder te vermelden⁵⁶.

Voor wat betreft de politieambtenaren stelt de wetgever dat deze te allen tijde en in alle omstandigheden bijdragen tot de bescherming van de medeburgers en tot de bijstand die deze laatsten mogen verwachten [...] ⁵⁷. Het signaleren van en verwijderen van hindernissen op de rijbaan (en bij uitbreiding de pechstrook) draagt rechtstreeks bij tot de veiligheid en dus bescherming van de weggebruikers.

Bij tussenkomst door de Federale Wegpolitie zal de veiligheid van de personeelsleden steeds een prioritair aandachtspunt zijn. Om deze op een bewuste en een zo veilig mogelijke manier te laten interveniëren, werden in het verleden reeds een aantal maatregelen genomen.

In punt 4 van de nota worden de modaliteiten besproken die specifiek in aanmerking te nemen zijn voor het effectief verwijderen van hindernissen en het signaleren ervan.

3 Genomen maatregelen

3.1 Preventiemaatregelen

Om veiligheidsredenen zullen de vaststellingen ter plaatse op de autosnelweg zich steeds tot het strikte minimum beperken. Deze opdrachten worden zo snel mogelijk uitgevoerd waarna de weg wordt vrijgemaakt en de ploeg, evenals alle betrokkenen, zich naar een veilige plaats begeeft voor de verdere afhandeling van het incident.

Wanneer hij op een correcte wijze gebruikt wordt, is de MINIMAX een collectief beschermingsmiddel (CBM) dat het risico tijdens de periode van de vaststelling kan verminderen; indien beschikbaar binnen werkbare termijnen, moet het middel dan ook gebruikt worden. De MINIMAX kan echter niet alle risico wegnemen; de personeelsleden moeten nog steeds de nodige aandacht hebben voor hun eigen veiligheid, maar ook voor de veiligheid van de collega's en de andere betrokken personen. Indien mogelijk wordt het voertuig WPR met MINIMAX vervangen door een botsabsorbeerder die ter beschikking wordt gesteld door de wegbeheerder of prioritair door signalisatiemiddelen van andere partners zoals takeldiensten.⁵⁸

Een goede coördinatie met onze partners en onderlinge hulp (zie punt 5.4) is verplicht voor een optimaal gebruik van de verschillende signalisatiemiddelen waarover alle betrokken diensten beschikken.

3.2 MOCY EN GEBRUIK VAN ANONIEME DIENSTVOERTUIGEN

De motorrijders van de Federale Wegpolitie en ploegen op anonieme dienstvoertuigen zullen nooit worden gedispacht voor het verwijderen van hindernissen, noch voor het signalisatiedispositief.

Het komt de diensthooften WPR en de sleutelfiguren (sectiechefs) toe om de operationele personeelsleden van de Federale Wegpolitie, belast met dienst mobiele permanentie en/of "signa", in de mate van het mogelijke te verplichten deze dienst uit te voeren met de dienstvoertuigen van de Federale Wegpolitie uitgerust met een signalisatiedispositief "MINIMAX" (dienstvoertuigen type VAP)⁵⁹.

In elk geval indien Mocy van de Federale wegpolitie of ploegen met anoniem voertuig op een ongeval uitkomen of een hindernis, moeten zij de nodige maatregelen nemen in het kader van assistentie verlenen en om de veiligheid te verzekeren van derden, maar tegelijkertijd ook de eigen veiligheid (conform de

⁵⁶ Rechtbank Kortrijk 15 juni 2004 RW 2006-2007, 1415 in verwijzing naar artikel 1384 BW: "Men is aansprakelijk niet alleen voor de schade welke men veroorzaakt door zijn eigen daad, maar ook voor die welke veroorzaakt wordt door de daad van personen voor wie men moet instaan, of van zaken die men onder zijn bewaring heeft

⁵⁷ Artikel 123 van de wet tot organisatie van een politiedienst gestructureerd op twee niveaus van 07-12-1998.

⁵⁸ De gewesten beogen de takelingen op autosnelwegen eenduidig toe te wijzen aan bepaalde firma's die onmiddellijk na de kennisname van het incident ter plaatste kunnen geroepen worden en die daarbij een aanhangwagen/voertuig met signalisatiemiddelen zullen ter plaatse brengen.

⁵⁹ Indien beschikbaar in het wagenpark.

Wegcode, verkeer vertragen, oranje verkeersmantel, CIC verwittigen,...), zonder te vervallen in de functionaliteit van signalering zoals voorzien in punt 5.2.

Zij zorgen ervoor dat zij zich in een veilige positie bevinden om bijstand te verlenen en bepalen deze positie naar gelang van de omstandigheden van het moment. Een motorfiets of een ongemarkeerd voertuig kan niet worden beschouwd als een toereikend signaleringselement.

3.3 Vlaams Gewest - FAST

Op het grondgebied van het Vlaams Gewest voorziet de bevoegde autoriteit in raamcontracten met takeldiensten onder de naam FAST (tot 3,5 T) en FAST+ (+3,5T): Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms. Deze raamcontracten voorzien eveneens in het verwijderen van hindernissen op de rijbaan (en bij uitbreiding de pechstrook en bermen). Een autonome tussenkomst door FAST is voorzien voor interventies die plaatsvinden enkel op de pechstrook en de rechter rijstrook (dus de rijstrook grenzend aan de pechstrook). In functie van de marktprocedures, is het mogelijk dat tijdelijk niet alle percelen inzake FAST-takeldiensten zijn toegekend.

Tussenkomsen in deze materie op de andere rijstroken van de rijbaan (en bij uitbreiding middenbermen) eisen de beveiliging van de interventie door een politiedienst.

Ongeacht de plaats van tussenkomst op de rijbaan zal de factor “gevaarsnotie” bepalend zijn. In die zin kan de FAST ook steeds de bijstand van de Federale Wegpolitie vragen voor hun tussenkomsen op de eerste rijstrook, de pechstrook en op- en afritten. Ook vanuit de politie kan worden geoordeeld dat de bijstand nodig is (CIC, Federale Wegpolitie, VVC). Anderzijds is het ook niet ondenkbaar dat FAST-ploegen autonoom tussenkomen buiten de pechstrook en eerste rijstrook in geval van bijvoorbeeld de stilstand van het verkeer door file.

De personen die worden belast met FAST-opdrachten genieten voorafgaand een vorming die wordt verzorgd door het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze is gebaseerd op de vorming geïntegreerde politie “Verkeer: Signalisatie naar aanleiding van een incident op de openbare weg”.

3.4 Waals Gewest – SIABIS +

Naar analogie met het Vlaams Gewest is momenteel SIABIS+ in voege. Dit platform voorziet in de uitbesteding van signalisatieopdrachten aan onderaannemers, takelhouders via een samenwerking tussen ASSURALIA en de autoverzekeringsbedrijven. De problematiek van de hindernissen en verlies van lading en achtergelaten voertuigen op autosnelwegen is tevens inhoud van het project. Het betreft hier takelingen en signalisatie voorzien voor personenvervoer minder dan 3,5 T.

In het kader van SIABIS+ is er vermeld in het decreet van het Waals Gewest dat alle intervenanten/takelaars een infosessie moeten volgen om erkend te worden voor de uitvoering van opdrachten op het PAT van de WPR. Deze opleiding zit vevat in het dossier EDA van ANPA en is erkend door SPW. Deze wordt gegeven aan de leden van WPR door aangeduide lesgevers binnen de WPR.

3.5 Vormingen personeelsleden

Vorming “Verkeer: Beveiligde interventie op autosnelwegen en op gelijkwaardige wegen”

Bron: ANPA EDA 7424

Elk operationeel personeelslid DAH dat effectief fysiek wordt ingezet op het prioritair actieterrein (en ook bij uitbreiding - niet limitatief - de collega's in basisopleiding die een deel van hun praktijkstage lopen binnen een entiteit van de Federale Wegpolitie lopen, collega's CIK, afgedeelde, gerechtelijke stagiairs,... die worden ingezet voor alle opdrachten op het PAT van de Federale wegpolitie, behoudens op service- en dienstparkings) dienen verplicht de vorming “Beveiligde interventie op autosnelweg” te volgen.

4 METHODOLOGIE VOOR HET VERWIJDEREN VAN HINDERNISSEN

Dit hoofdstuk beschrijft in het bijzonder de te volgen methodologie bij het signaleren en het verwijderen van een hindernis. Het betreffen niet enkel de gemaakte afspraken met de bevoegde autoriteiten, maar ook de operationele benadering met bijzondere aandacht voor de reeds bestaande veiligheidsmaatregelen (zie punt twee van deze nota).

Gelet op het bestaan van artikel 123 van de WGP moeten de leden van het operationeel kader bij het **ambtshalve** aantreffen van een hindernis op de rijbaan de overweging maken (in functie de beschikbare middelen zoals in punt 3.2) om, los van de signalisatieopdracht die dit automatisch met zich meebrengt, en om de toestand zo snel als mogelijk te normaliseren (wanneer de aangetroffen hindernis dit toelaat), de hindernis zelf verplaatsen, dan wel de onderstaande methodes toe te passen. Let op : het zelf verwijderen van hindernissen door de WPR moet vermeden worden en het is sterk af te raden de hindernis met 1 enkele ploeg of zonder de correcte signalisatiemiddelen zoals de Minimax uit te voeren! Dit kan enkel als er een tweede ploeg in bijstand komt (blokrijden om het verkeer te vertragen) of 1 ploeg WPR kan in bijstand komen in de voorziene opdrachten FAST/SIABIS+ of andere dienstverleners vanuit de wegbeheerder. Deze partners verwijderen dan wel zelf de hindernis.

In de hieronder beschreven punten 4.1 en 4.2, betreffen dan de situaties waarbij het CIC de melding van de hinder ontvangt en van daaruit de dienst (bijvoorbeeld FAST) en zo nodig ploeg van de Federale Wegpolitie wordt gedispacht.

Voor grootschalig ladingverlies (meer dan een m³) wordt geïntervenieerd als zou het een verkeersongeval betreffen en wordt dus integraal verwezen naar de volgende punten in huidige nota.

4.1 VERWIJDEREN VAN HINDERNISSSEN – VLAAMS GEWEST

Het verwijderen van een hindernis op het prioritair actieterrein van Federale Wegpolitie zal bij dispatching op het grondgebied van het Vlaams Gewest⁶⁰ steeds gebeuren door tussenkomst van de FAST in het raam van de voorziene posten in het raamcontract. AWW kan buiten FAST ook een beroep doen op een dienstverlener opgenomen in een lopend contract met AWW.

Wanneer de tussenkomst van de FAST nodig is voor hindernissen niet gelegen op de rechter rijstrook of de pechstrook, zal een ploeg van de Federale Wegpolitie met een voertuig, dat uitgerust is met een MINIMAX (signavoertuig), instaan voor de beveiliging van de interventie van de FAST (zie punt 5.3 en verder) van deze nota.

Ongeacht de plaats van tussenkomst op de rijbaan zal de factor “gevaarsnotie” bepalend zijn. In die zin kan de FAST ook steeds de bijstand van de Federale Wegpolitie vragen voor hun tussenkomsten op de rechter rijstrook, de pechstrook en op- of afritten. De politie (WPR of CIC) kan soeverein beslissen om deze bijstand al dan niet te leveren. Ook vanuit de politie kan worden geoordeeld dat de bijstand nodig is (CIC, Federale Wegpolitie, VVC).

4.2 VERWIJDEREN VAN HINDERNISSSEN – WAALS GEWEST, BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Bij SIABIS+ wordt takelaar of SPW binnen een zo kort mogelijke termijn verwittigd voor het verwijderen van een hindernis.

Er kan in deze steeds de bijstand worden gevraagd van de Federale Wegpolitie. De politie (WPR of CIC) kan soeverein beslissen om deze bijstand al dan niet te leveren. Er zal wel steeds van ambtswege op de Wegpolitie worden beroep gedaan wanneer het obstakel zich op de tweede of derde rijstrook bevindt. Ook vanuit de politie kan worden geoordeeld dat de bijstand nodig is (CIC, Federale Wegpolitie).

Indien de wegbeheerder niet in de mogelijkheid is om de tussenkomst onmiddellijk uit te voeren (ploegen bezet of buiten diensturen), zal de Federale Wegpolitie instaan voor de signalisatie van de hindernis en desgevallend, gelet op de factor gevaarsnotie en het type hindernis, de rijbaan vrijmaken (en bij uitbreiding de pechstrook).

⁶⁰ Bepaalde delen van het prioritair actieterrein van de Federale Wegpolitie gelegen in het Vlaams Gewest worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beheerd en andersom.

4.3 PRAKTISCHE UITVOERING

Situatieschets:

Wanneer voor het verwijderen van een hindernis, of voor het signaleren van de verwijdering ervan, een tussenkomst van de Federale Wegpolitie nodig is, zal, om een veilige aankomst op de plaats van de feiten te realiseren, het zaak zijn een blok te vormen⁶¹ bestaande uit de op dat ogenblik aanwezige weggebruikers (dit is uiteraard niet het geval mocht door de aanwezige hinder file zijn ontstaan). Het object kan zich echter verplaatsen, waardoor de vorming van het blok best zoveel mogelijk op voorhand gebeurt, zodat de snelheid kan verlaagd worden op een vloeiende manier en er de goede beslissingen kunnen genomen worden voor de interventie, omdat de hindernis in het zicht is.

Afhankelijk van de eigenlijke toestand kan het noodzakelijk zijn dat het blok, bestaande uit alle weggebruikers verspreid over alle rijstroken kortstondig tot stilstand komt. Te weten de tijd nodig voor het uitstappen en het wegnemen van de hindernis of het verplaatsen ervan (rechts van de weg) met oog op definitieve afhaling door of in opdracht van de wegbeheerder. Zoals reeds gesteld kan een ploeg WPR versterking leveren aan bijvoorbeeld een takelaar van FAST die de hindernis verwijderd. Het is maar in uiterste nood dat WPR zelf (en enkel met bijstand van een andere ploeg voor de blokvorming) de hindernis kan verwijderen.

Voorbeeld: een hindernis is verspreid over de gehele rijbaan, waardoor de tweede ploeg en/of dienstverlener de hindernis niet tijdig kon verwijderen met een rijdend blok.

Vooropgesteld wordt dat de dienstverlener (de FAST-contracten bijvoorbeeld voorzien standaard de inzet van een Signa-voertuig FAST) zich steeds met een signa voertuig naar de hindernis begeeft en deze hindernis signaleert vanop de pechstrook tot de komst van een ploeg WPR d.m.v. blokvorming.

Het is uiteraard ook mogelijk dat de verwijdering een langdurige opstelling vraagt van de signalatiemiddelen. Voor dit laatste wordt logischerwijs ook verwezen naar de onderstaande.

Wettelijk kader bij blokvorming:

Art 4.1 KB 01/12/75:

De weggebruiker moet onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen van bevoegde personen

Art 9.7 KB 01/12/75:

Het is verboden op de pechstrook te rijden behalve:

1° voor prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren (en de voorkeur te geven aan de reddingstrook - Aanpassing van het Verkeersreglement door de wet van 22 juni 2020 (B.S. 21/09/2020)

2° voor personen of diensten oproepen [...]

3° voor takelwagens om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer, naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven.

Art. 59.10 KB 01/12/75:

Voor zover de behoeften van de dienst of van hun opdracht het rechtvaardigen, gelden de bij artikel 21 voorgeschreven regels voor toelating en verkeer op de autosnelwegen niet:

1° voor de ambtenaren en beambten belast met opdracht van politie, van toezicht of beheer van de autosnelweg en voor de bestuurders van het materieel van de administratie;

⁶¹ Blokvorming is een daadwerkelijke ingreep in het verkeersgebeuren, meer specifiek op de parameter "snelheid", met als doelstelling het verkeer te vertragen tot de gewenste te bereiken snelheid en, desgevallend, het tot stilstand laten komen van de voertuigen. Het is belangrijk het onderscheid te maken met blokrijden. Blokrijden is een daadwerkelijk ingreep in het verkeersgebeuren, meer specifiek op de parameter "snelheid", met als doelstelling een homogene snelheid af te dwingen, het debiet aan te passen in een bepaalde sector en verkeersopstoppen te voorkomen. De basisdoelstelling van het blokrijden is het verkeer in alle omstandigheden rijdende te houden. In het Vlaams Gewest wordt het blokrijden heden opgelegd middels de dynamische verkeersborden boven de autosnelweg op basis van de gemeten parameters.

Art 59.12 KB 01/12/75:

De bepalingen van artikel 7.1⁶²: Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen, zwerfvuil of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen) gelden niet voor het Rijkswacht-, politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt.

Uitvoeringsmodaliteiten en aandachtspunten bij blokvorming :

Het politievoertuig dat instaat voor de blokvorming⁶³ zal gebruik maken van de blauwe knipperlichten en indien nodig het speciaal geluidstoestel. De bedoelingen worden duidelijk overgemaakt aan de achterliggende weggebruikers door bijvoorbeeld gebruik te maken van de signalisatiebalk op het voertuig en/of het opwaarts en neerwaarts bewegen van de arm door de geopende ramen.

Het politievoertuig kan, indien dit nodig zou blijken, zich verplaatsen over de gehele breedte van de rijbaan en de pechstrook om het opzet extra te duiden.

Het verminderen van de snelheid van de weggebruikers gebeurt geleidelijk over voldoende lange afstand. Het zijn immers de eerste voertuigen die zicht hebben op het politievoertuig en de intentie van de politieambtenaren vrijwel onmiddellijk zullen begrijpen. Het verderop rijdende verkeer zou dus kunnen worden verrast door plotseling remmen en onverwachte vertragingen. Voorzichtigheid en het maximaal observeren van het verkeer is in deze geboden.

5 Algemeen principe bij vaststellingen van ongevallen of incidenten op autosnelwegen

Er zijn twee belangrijke uitgangspunten binnen DAH :

- **De eerste ploeg ter plaatse signaleert en beveiligt de site van het ongeval. Dit in afwachting van een signalisatie voertuig (ofwel een voertuig WPR met Minimax of van een andere dienst (brandweer, FAST,...))!**
- **Alle interventieploegen (MobP) dienen maximaal voorzien te zijn met een voertuig MET Minimax (uitgezonderd overmacht)!**

Inzake de huidige organisatie van de mobiele permanentie- en signalisatiediensten zal er voor elke gedispatchte interventie, een tweede voertuig met signalisatiedispositief ter plaatse gestuurd worden met als opdracht het incident te signaleren voor zowel de veiligheid van de andere ploeg als van de weggebruiker. Dit zal enkel gebeuren op de wegen van ons prioritair actieterrein, inclusief de pechstrook en dus niet op bv. Parkings.

Dit tweede voertuig wordt zo snel mogelijk en afhankelijk van de interne provinciale organisatie in voorkeursvolgorde geleverd door ofwel een derde partij (FAST, SIABIS+, Patrouilles SPW,...), een eigen signalisatiedispositief, of een andere mobiele permanentieploeg. Het betreffen hier dus geen extra ploegen.

Indien de dispatching uit deze mogelijkheden geen signalisatiedispositief vindt dat binnen een aanvaardbare termijn ter plaatse kan zijn, doet hij eerst beroep op andere ploegen op het terrein WPR. Indien dit niet mogelijk is, kan er beroep worden gedaan op een ploeg WPR van een naburige WPR. In dit laatste geval, zal die ploeg bij aankomst de signalisatie uitvoeren of overnemen en beveiligen.

⁶² Artikel 59.12 van KB 01/12/75 verwijst naar artikel 7.1 van het KB van 01/12/75, terwijl men de beschikkingen van artikel 7.3 van het KB 01/12/75 zou moeten lezen. Artikel 59.12 werd na de hernummering van artikel 7 nooit aangepast.

⁶³ Nota DAH 2015-1625 ERRATUM II d.d. 22-01-2016 voorziet bij blokvorming, met oog op interceptie van een verdacht vluchtende voertuig, in de verplichte aanwezigheid van een tweede politievoertuig om de "achterzijde" van het blok te signaleren aan het naderende verdacht vluchtende voertuig en de achtervolgende politieploeg(en). Bij blokvorming met oog op het verwijderen van een voorwerp is dit tweede politievoertuig is dit tweede politievoertuig is dit tweede politievoertuig is dit tweede politievoertuig niet vereist. Hier kan enkel maar het belang worden herhaald van het geleidelijk vertragen van de snelheid van de voertuigen.

In tweede tijd en bij langdurige incidenten (wanneer de tussenkomende ploeg oordeelt dat de takeling en het beheer van het incident langer dan 2 uur zal duren), wordt beroep gedaan op de respectievelijke wegbeheerders (ondermeer de botsabsorbeerders).

Bovendien zal VVC of PEREX de weggebruikers informeren via de informatiekkanalen waarover zij beschikken.

De ploeg mobiele permanentie die (als eerste) ter plaatse komt, kan steeds evalueren dat het tweede voertuig niet (meer) nodig is en op die manier deze ploeg terug vrij laten geven (bv : de brandweer heeft reeds een beveiligings- en signalisatiedispositief in plaats gesteld, het verkeer staat (nagenoeg) stil over meerdere km,...).

Deze richtlijn ontheft de andere ploegen niet van bijstand op ons prioritair actieterrein wanneer er geen tweede ploeg in de buurt is en zij dienen tussen te komen voor incidentele vaststellingen. In dat geval zullen zij bijstand bieden, de situatie evalueren en indien nodig een signalisatie-element ter plaatse vragen.

Volgens de beschikbaarheid van het voertuigenpark moet de mobiele permanentie en/of signa ploeg zoveel mogelijk uitgerust worden met een signalisatiedispositief "Minimax". Voorrang zal gegeven worden aan voertuig met signalisatiedispositief.

In provincies waar er een coördinator van de WPR aanwezig is op terrein en/of op het CIC), zal deze enerzijds waken over de toepassing van deze nota en anderzijds de nodige beslissingen treffen in geval van problemen (bv : prioriteiten stellen bij gelijktijdige interventies).

Het doel van het personeel WPR ter plaatse is de veiligheid en het snel vrijmaken van de rijbaan. De ploeg ter plaatse zal een evaluatie maken van de toestand, nagaan welke rijbaan eventueel kan vrijgemaakt worden, signalisatie plaatsen,... Wanneer een interventievoertuig instaat voor de signalisatie, zal dit nooit worden gebruikt voor administratie (verhoor).

Het is belangrijk te herhalen dat in de mate van het mogelijke, de voertuigen worden verplaatst om de verschillende werkzaamheden uit te voeren in meer veilige omstandigheden (buiten de rijbaan of autosnelweg).

Let op: Een anoniem voertuig kan nooit worden gebruikt als signalisatievoertuig.

Een anoniem voertuig met een lichtbalk is onvoldoende. De locatie van het voertuig moet zodanig worden gereflecteerd dat een voldoende afstand (een minimum van 200 m, idealiter ca. 300 m) de gebruiker de bewegwijzering van de hindernis duidelijk kan zien.

5.1 Criteria om de beveiliging van de site uit te voeren

- De hierna beschreven signalisatie met MINIMAX wordt toegepast wanneer de hindernis of gevaarlijke brokstukken zich op één van de rijstroken of de pechstrook bevinden.
- Indien de tijd nodig voor het opstellen van het volledige signalisatiedispositief langer zou zijn dan deze nodig om de hindernis te verwijderen van de rijbaan (vb RDR-regeling) of indien de het langer zou duren dan het ter plaatse komen van een signalisatievoertuig, kan het volstaan enkel de MINIMAX te gebruiken om de hindernis te signaleren.
- De sterkte van een MINIMAX is de zichtbaarheid op grotere afstand waardoor ook weggebruikers, die tegen een hoge snelheid rijden, voldoende tijd krijgen om adequaat te reageren op de hindernis. Indien het verkeer door omstandigheden stapvoets of zeer traag verloopt, verdwijnt dit bijzondere voordeel en kan een signalisatie met de gewone middelen (zwaailicht) volstaan.
- Tijdens de verplaatsing van de personeelsleden op de plaats van het incident zal steeds in de richting van het verkeer worden gekeken. De verplaatsingen te voet op de rijstroken moeten zoveel mogelijk beperkt; het is aan te raden aan de andere kant van de vangrail (zowel de intervenanten als de betrokken weggebruikers) indien mogelijk. Bij verplaatsingen achter de vangrail en dan vooral 's nachts is het opletten bij overbruggingen.

5.2 Opstellen van het voertuig MINIMAX en andere signalisatie

Als bijlagen worden schema's gevoegd voor de plaatsing van een voertuig dat is uitgerust met MINIMAX alsook van de bijkomende signalisering met verkeerslampen en -kegels.

5.2.1 Enkele basisprincipes

- Het eerst aankomende (interventie)voertuig zal zich in principe 100 meter stroomopwaarts het incident plaatsen, rekening houdende met de omstandigheden.
- Verplaatsingen te voet op de rijstroken moeten tot een minimum beperkt worden. Zoveel mogelijk gebruik maken van verkeersluwe kant en aankomend verkeer in het oog houden.
- Het opstellen van de signalisatie moet, zoals trouwens de volledige interventie, gebeuren in samenspraak met de andere (hulp)diensten die actief zijn op de plaats van het incident en die signalisatiemiddelen ter beschikking kunnen stellen.

5.2.2 Doordachte plaatsing van de MINIMAX

- Indien het incident zich voordoet in een onoverzichtelijke bocht van een uitrit of wisselaar waarbij het risico bestaat dat de signalisatie te laat wordt opgemerkt en met het risico van gladheid (weersomstandigheden, sneeuw, ijsel, regen...) op de weg of slechte zichtbaarheid (scherpe bocht, mist, vegetatie,...), word in een eerste tijd volledig de rijstro(o)k(en) en/of de uitrit volledig afgesloten. Een herevaluatie van deze sluiting zal dan worden gevoerd wanneer een tweede ploeg ter plaatse is.
- Bij ongevallen in het midden van de rijbaan (met drie of meer rijstroken) zal men voorkomen dat het verkeer langs beide zijden kan voorbij rijden. Ter plaatse zal geëvalueerd worden welke zijde het meest geschikt is om open te laten voor het verkeer; de andere zijde wordt afgesloten. In de mate van het mogelijke moet gekozen worden om de rijstrook met trager verkeer, zijnde de kant van de eerste rijstrook of pechstrook, om te vermijden dat het zwaar vervoer naar de derde rijstrook moet rijden.
- Indien een ongeval zich afspeelt rechts van de pechstrook, kan geëvalueerd worden naar de noodzaak om niet enkel de pechstrook, maar ook de rechterrijstrook af te sluiten, teneinde de werkruimte te vergroten en de medewerkers veiliger kunnen werken.
- Indien een incident zich voordoet en bij winterse omstandigheden, denk eraan om het CIC te verwittigen om een strooiwagen te sturen, omdat daar de weg gedurende een grote tijd onbereikbaar is gebleven.
- Het bijkomende signalisatievoertuig (waaronder de MINIMAX) dient op een afstand van ongeveer 100 meter stroomopwaarts het eerste aankomende voertuig geplaatst te worden. Bij aankomst van dit tweede voertuig WPR/FAST/SIABIS+, kan het eerste voertuig zich verplaatsen naar de werkzone, bij voorkeur stroomafwaarts van het incident en het Signavoertuig met Minimax op minstens 100 meter.
Tevens moet de weggebruiker het begin van de signalisatie kunnen waarnemen vanop een afstand van minimum 200 m, idealiter ca. 300 meter. In functie van de plaatsgesteldheid kunnen de afstanden groter worden; in elk geval moet de signalisatie beginnen voor een bocht of op de top van een helling die het zicht op het incident of de signalisatie verhindert.
- Om achteruit te rijden tot een minimum te beperken, dient een bijzondere aandacht besteed aan de plaatsbepaling van de hindernis bij de oproep en zal de ploeg de nadering omzichtig uitvoeren. Indien twee voertuigen worden ingezet, zal het voertuig dat uitgerust is met een MINIMAX voldoende afstand houden opdat de eerste ploeg die ter plaatse komt voldoende tijd heeft om een SITREP te geven over de juiste locatie van de hindernis.
- De MINIMAX wordt uitgeklaapt en het voertuig wordt in de as van de hindernis geplaatst, met de MINMAX loodrecht in de as van het verkeer en moet correct waarneembaar zijn op een afstand van minimum van 200 m, idealiter ca. 300 m meter. Hierbij moet in acht worden genomen dat met uitgeklapte MINIMAX **maximaal 20 Km/u** mag gereden worden. De wielen worden gedraaid in de richting van de verkeersluwe zone om te voorkomen dat bij een aanrijding het voertuig in het voorbijrijdende verkeer wordt geprojecteerd. De motor van het voertuig moet gedurende de volledige interventie blijven draaien om voldoende elektriciteit te leveren voor de MINIMAX. Het start-stop systeem dient te worden uitgezet.
- Wanneer het voertuig geplaatst is, zal de werking en in het bijzonder de richting van de pijl gecontroleerd worden.
- Eenmaal het tweede voertuig met MINIMAX en de andere signalisatie geplaatst, zal NIEMAND meer plaats nemen in het voertuig tot het incident ter plaatse is afgehandeld en de signalisatie kan worden verwijderd. De veiligheidszone tussen het signalisatievoertuig en het eerst aankomende interventievoertuig dient zo min mogelijk betreden te worden.

5.2.3 Andere signalisatiemiddelen

- Bij een zeer korte tussenkomst (korter dan de tijd nodig voor het opstellen van de signalisatie) kan men zich beperken tot het gebruik van de MINIMAX. In de andere gevallen echter worden, na de plaatsing van de MINIMAX, met verkeerskegels en –lampen een laterale signalisatie en een signalisatie tussen het voertuig en de rand van de rijbaan aangebracht om een bufferzone te creëren zoals voorgesteld in de bijlagen. Hierbij wordt gewerkt vanaf het signalisatievoertuig naar de hindernis toe.
- Elke handeling in de naderingszone houdt een zeer hoog risico in; de aandacht van de weggebruiker wordt immers getrokken door de MINIMAX die zeer sterk opvalt (wat uiteraard de bedoeling is, maar die ook de aandacht naar zich toetrekt waardoor de efficiëntie van kegels en lampen vermindert). In deze naderingszone mogen verkeerskegels en –lampen geplaatst worden indien dit in veilige omstandigheden kan gebeuren, teneinde een diagonaal vormen (D1, op 100 m, 5 kegels, 3 lampen) en het verkeer te geleiden naar de rijstro(o)k(en) die open zijn. In sommige omstandigheden (densiteit van het verkeer, tijd van tussenkomst...) zal er enkel na de plaatsing van het voertuig MINIMAX een loodrechte opstelling (D1, 2 kegels en 2 lampen achter het voertuig) worden geplaatst.
- Plan per situatie in bijlage
- De laterale signalisatie zal stroomafwaarts de hindernis worden geplaatst om een voldoende grote werkzone te creëren. De meeste weggebruikers hebben immers de neiging te versnellen éénmaal zij voorbij het obstakel of de signalisatie zijn. Men zal de nodige aandacht besteden aan het oordeelkundig plaatsen van kegels en lampen zodat zij elkaar niet aan het zicht onttrekken; te dicht bij elkaar plaatsen is niet nuttig. In de laterale signalisatie zullen de kegels iets verder naar de buitenkant (zijde verkeer) geplaatst worden dan de verkeerslampen en dit telkens tussen de wegmarkeringen van de onderbroken witte streep. Om deze risicovolle periode zo kort mogelijk te houden, moeten de personeelsleden bij aanvang van hun dienst de nodige aandacht besteden aan de schikking van de signalisatiemiddelen in hun voertuig en hun goede werking.
- Bijkomende signalisatiemiddelen van onder meer de brandweer of de takeldiensten zullen geïntegreerd worden in het dispositief om dit nog duidelijker te maken voor de weggebruikers.
- Wanneer de omgeving van de plaats is uitgerust met variabele signalisatie (tekstborden, rijstrooksignalisatie) zal deze aangepast worden in functie van het incident, de opgestelde signalisatie ter plaatse en de eventuele file die zich zou vormen. Hiervoor dient contact opgenomen met het VVC of PEREX.
- Tijdens de nacht kan de openbare verlichting op bepaalde plaatsen uitstaan. Aanvraag voor het ontsteken van openbare verlichting via CIC.

5.2.4 Werkzone

- **Andere bijkomende voertuigen (vaststellingsvoertuig, ziekenwagen, brandweer, voertuig van de deskundige, pers, maatschappelijk assistent, ..) worden stroomafwaarts van de hindernis geplaatst en zo ver mogelijk van het voorbij rijdende verkeer.**
- **Tussen de MINIMAX en de hindernis wordt in principe niets geplaatst en zijn zo weinig mogelijk mensen aanwezig. Ook het eerste interventievoertuig, wanneer een tweede signalisatievoertuig ter plaatse is, zet zich in de werkzone, bij voorkeur stroomafwaarts van het incident.**
- Ondanks de signalisatie zullen de vaststellende personeelsleden steeds voldoende aandacht blijven besteden aan het verkeer en elkaar indien nodig wijzen op enig risico. Zij zullen bovendien de andere personen die aanwezig de nodige aanwijzingen geven om hun veiligheid te verzekeren.

5.2.5 Vertrek van de plaats

- Na de vaststellingen worden de signalisatiemiddelen in omgekeerde volgorde weggenomen. Hierbij moet de nodige aandacht besteed worden aan het aankomende verkeer.
- Het wegtrekken van de signalisatie 'Minimax' kan wanneer de signalisatie nadien door de partners (SIABIS+, FAST,...) wordt uitgevoerd.

5.3 Multidisciplinaire aanpak

Vaak is de brandweer net voor of net na een ploeg WPR ter plaatse. Het is belangrijk dat er afspraken op provinciaal niveau worden gemaakt met deze discipline, zodat de werking op elkaar kan worden afgestemd.

Daarbij is belangrijk volgende principes in acht te nemen :

- Iedereen beheert zijn eigen werkterrein (brandweer beschermt zijn eigen personeel)
- Als WPR als eerste ter plaatse komt, zal deze de werkzone beveiligen. Zij zal zich opstellen op 100 meter van het incident (zie verder) stroomopwaarts. De signalisatie van de brandweer kan dan bij aankomst de signalisatie overnemen 100 meter stroomopwaarts van de WPR.

5.4 Communicatie

Wanneer een takelaar is gemandateerd dient deze het CIC te contacteren om :

- Een bevestiging te krijgen van de lokalisatie;
- Een mogelijke inschatting te krijgen van de betrokken voertuigen teneinde te bepalen welke middelen in te zetten (bv aanhangwagen,...);
- Een GSM nummer over te maken, zodat deze kan gecontacteerd worden.

Het CIC speelt een rol van tussenpersoon met de takelaar.

5.5 Inzetmethode

De beschreven signalisatiemethode kan volgens verschillende hypothesen of een combinatie ervan worden uitgevoerd. Alle bieden een gelijkwaardige bescherming van de politiemensen en andere hulpdiensten die ter plaatse tussen komen. Deze bescherming is immers afhankelijk van de correcte uitvoering van de signalisatietechniek en niet van de inzetmethode. De gekozen methode is afhankelijk van het tijdstip, de plaats, de omstandigheden en de middelen waarover men beschikt.

In elk geval zal de veiligheid van het personeel op de plaats van het incident prioritair zijn en vervolgens de hulpverlening en vaststellingen.

- De interventieploeg maakt gebruik van een voertuig dat is uitgerust met een MINIMAX en gebruikt indien nodig dit voertuig om de plaats te beveiligen. Hierbij moet ervoor gezorgd worden dat alle middelen die nodig zijn voor de vaststellingen ter plaatse (draagbare radio, odometer, inlichtingenboek, ...) onmiddellijk uit het voertuig worden gehaald en meegenomen.
- Een ploeg die belast wordt met een interventie, kan gebruik maken van twee voertuigen waarvan één uitgerust met een MINIMAX. Dit voertuig zal gebruikt worden voor de signalisatie terwijl het andere in de werkzone kan geplaatst worden voor de vaststellingen.
In dit geval rijden de twee leden van de ploeg, die ieder een voertuig besturen, samen naar het incident; het voertuig met MINIMAX rijdt als tweede voertuig. Tussen beide voertuigen wordt een voldoende afstand gehouden opdat het eerste lid van de ploeg tijdig een SITREP kan geven over de juiste locatie van de hindernis.
- Indien een tweede voertuig met MINIMAX beschikbaar is, kan deze belast worden met het uitvoeren van de signalisatie ter ondersteuning van de vaststellende ploeg.
In de mate van het mogelijke rijden beide ploegen gelijktijdig naar de plaats van de interventie en stemmen hun aankomst op elkaar af. In elk geval zal de ploeg die eerst aankomt, de signalisatie in plaats stellen en hulp bieden aan eventuele slachtoffers.
In dit geval zullen bovendien een dubbel aantal verkeerslampen en –kegels beschikbaar zijn.
- Binnen het permanentiesysteem kunnen éénmansploegen voorzien worden met de specifieke opdracht de interventieploegen bij te staan bij de signalisatie van de hindernis. Het aantal van deze ploegen zal bepaald worden in functie van de operationele noodzaak. Het aantal signalisatie ploegen is niet noodzakelijk gelijk aan het aantal interventieploegen.
In dit geval kan de achterzetel van het voertuig worden neergeklapt en meer signalisatiemiddelen meegevoerd.
Deze ‘signalisatieploeg’ zal de interventieploeg vergezellen naar de interventies; tussen beide voertuigen wordt een voldoende afstand gehouden opdat de interventieploeg tijdig een SITREP kan geven over de juiste locatie van de hindernis.

5.6 Signalisatie zonder MINIMAX – principes

Wanneer geen MINIMAX (of botsabsorbeerder) kan gebruikt worden zoals supra omschreven, blijven volgende principes gelden voor de signalisatie :

- de MINIMAX kan uitzonderlijk vervangen worden door een 'gewoon' interventievoertuig met gebruik van blauw zwaailicht;
- voertuigen die niet gebruikt worden voor de signalisatie, moeten steeds stroomafwaarts het incident geplaatst opgesteld worden;
- de regels met betrekking tot de zichtbaarheid van de signalisatie en de lengte van de bufferzone blijven uiteraard geldig.

6 Personeel en materiaal

6.1 Hoedanigheid

Het uitvoeren van de signalisatie bij verkeersongevallen wordt bij voorkeur uitgevoerd door operationele leden van de verkeersposten.

Ook andere operationele leden van de WPR of andere externe diensten kunnen ingezet worden om deze taak uit te voeren. Deze moeten echter voordien een opleiding EDA 7424 volgen.

Het is wel belangrijk dat het personeel over de nodige ervaring beschikt en regelmatig dit type risico-opdrachten uitvoert (goede reflexen, gemakkelijk aanpassen aan bepaalde situaties,...). Het is voorgeschreven dat een personeelslid dergelijke opdracht 1*/jaar moet uitvoeren. Een personeelslid niet VerkP moet deze opdracht dus op regelmatige basis uitvoeren.

6.2 Uitrusting

Bij het uitvoeren van een volledige interventie op ons PAT, zullen de voorziene personeelsleden op het incident minstens uitgerust zijn met :

- reflecterende kledij, zijnde de verkeersmantel of overgooier met lange mouwen; (indien de nieuwe motokledij voldoet aan Klasse III kan deze ook gebruikt worden)
- toortslamp;
- politiefluitje;
- draagbare radio,

6.3 Minimaal signalisatie/verkeersmateriaal mee te nemen in voertuig MobP

- De richtlijnen in ref 2 met betrekking tot het aantal kegels in de voertuigen blijven van toepassing
- 1 odometer
- spijkereggen - Stop Stick
- 1 kist ATT/AAT
- 1 sampler
- 1 tablet/laptop Besecure
- 1 fototoestel
- 1 OI en 1 AI betaalautomaat (in toekomst 1 voor beiden)

7 Evaluatie

Elk ongeval waarbij personeel betrokken is dat gebeurt tijdens of na het opstellen van de signalisatie zal het voorwerp uitmaken van een bijzondere evaluatie door de betrokken sectiechef WPR. Er dient hierbij samengewerkt te worden met CGWB. Het is daarbij verplicht dat van elk ongeval een rapport onverwijld wordt verstuurd naar de preventieadviseur, het BOC, DGR via het formulier F-018 en Dir DAH wordt ingelicht van elk zwaar ongeval.

8 Implementatie

De diensthoofden en de sleutelfiguren en middenkaders organiseren de kennisgeving en uitleg van deze nota aan de operationele personeelsleden. Zij staan tevens in voor de vertaling van deze richtlijn naar operationele werking toe gelet op de specifieke situatie van de entiteit. Bijgevolg staan zij dus in voor de praktische organisatie en dus de effectieve operationele tussenkomsten op het terrein.

Deze nota zal het voorwerp uitmaken van evaluatie na een termijn van zes maanden. Deze periode kan worden vervroegd naar aanleiding van de projecten van de Gewesten of andere elementen. De diensthoofden WPR voorzien in een punctuele operationele opvolging inzake de correcte uitvoering van de richtlijnen in deze nota.

9 Hierbijgevoegd

- Schema signaleren met minimax rechts en signalisatie lateraal;
- Schema signaleren met minimax rechts en signalisatie diagonaal;
- Schema signaleren met minimax links en signalisatie lateraal;
- Schema signaleren met minimax links en signalisatie diagonaal;
- Schema zonder signalisatie bij dringende en onmiddellijke verplaatsing.

HCP Koen Ricour
Directeur DAH

----->><<-----

***Bijlage 4: ANIP + autosnelwegen
Vlaams-Brabant***

Aanvulling van het ANIP voor incidenten op de autosnelwegen van Vlaams-Brabant + gelijkgestelde wegen

1. Waarom een aanvulling van het ANIP?

Er werd in de provinciale veiligheidsceel besloten om voor het grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant een ANIP+ op te maken. Dit betekent dat de algemene bepalingen van het ANIP grotendeels volstaan. Enkel de specifieke afspraken en procedures met betrekking tot incidenten op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen zijn opgenomen in het ANIP+ en worden toegevoegd aan het ANIP. De principes van het ANIP+ kunnen toegepast worden zonder afkondiging van de provinciale fase.

2. Toepassingsgebied

Dit plan geldt voor alle autosnelwegen en gelijkgestelde wegen (=gewestwegen) in Vlaams-Brabant incl. Ring O. Het ANIP+ is van toepassing wanneer het verkeer volledig stilstaat en/of een snelweg volledig wordt afgesloten (effectieve afsluiting van alle rijvakken) en er geen enkele doorstroming meer mogelijk is. Het ANIP+ is van toepassing wanneer het verkeer langer dan 30 minuten stilstaat of dreigt stil te staan.

3. Belangrijke partners

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) staat in voor het aanleggen, onderhouden en beheren van de autosnelwegen en gewestwegen.

Elke provincie heeft een eigen afdeling Wegen en Verkeer. Het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant is onderverdeeld in 4 districten: Halle, Vilvoorde, Leuven en Aarschot.

Het AWV Vlaams-Brabant heeft een permanentiedienst die 24 u./24 u., 7 d./7 d. te bereiken is voor dringende herstelwerken aan het wegdek.

www.wegenenverkeer.be

Ter info: 'Direction Générale des Routes' voor het Waals Gewest en 'Mobiel Brussel' voor het Brussels hoofdstedelijk Gewest

De Wegpolitie Brabant (WPR) is bevoegd voor het regelen van het verkeer naar aanleiding van belangrijke en onvoorziene verstoringen van de mobiliteit en het handhaven van de openbare orde op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen.

In het verkeerscentrum Vlaanderen (VVC) is er 24 u./24 u. een verbindingsofficier van de WPR aanwezig die de Astrid communicatie volgt.

De WPR is 24 u./24 u., 7 d./7 d. te bereiken via het CIC Brussel.

Verkeerscentrum Vlaanderen (VVC)

Het VVC staat in voor het verkeersbeheer en volgt het verkeer 24u/24u. Het VVC monitort het verkeer en stuurt de verkeersstromen aan.

Het verkeerscentrum is 24 u./24 u., 7 d./7 d. te bereiken voor actuele verkeersinformatie en het laten verspreiden van boodschappen. Het VVC kan verwittigingen doen via radio, tv, twitter, facebook, website, TMC verkeersinfo (autoGPS), dynamische verkeersborden op de wegen,

www.verkeerscentrum.be

Ter info: Mobiris = Brussels Verkeerscentrum, Perex = Verkeerscentrum van het Waals Gewest

Vlaams Tunnel en Controlecentrum (VTC)

De controlekamer van het VTC ligt onmiddellijk naast het VVC en staat er direct mee in verbinding. De controlekamer van het VTC is 24 u./24 u., 7 d./7 d. te bereiken voor actuele verkeersinformatie en het beheren en aansturen van de technische systemen in volgende tunnels: 4-armentunnel, Leonardtunnel, de Groenendaaltunnel en de Oostertunnel (De Bond). Het VTC is ook bevoegd voor de lantarenpalen op de autosnelwegen.

Contactgegevens: zie federaal veiligheidsportaal ICMS: <https://ops1.icmsystem.be>

4. 30+ Regeling

Er werd in de veiligheidscel beslist om niet te werken met vooraf bepaalde ongevallenscenario's maar om een 30+ regeling uit te werken naar analogie met het Safety Protocol voor de spoorwegen van 01/01/2016.

Dat wil zeggen dat, als het verkeer op een autosnelweg, langer dan 30 minuten stilstaat of dreigt stil te staan, er een aantal diensten in vooralarm zullen worden geplaatst.

De bedoeling hiervan is dat de communicatie en het overleg tussen de betrokken diensten reeds op voorhand kan worden opgestart. Op deze manier kunnen de betrokken diensten beslissen om eventueel in staat van paraatheid te worden gebracht.

NC112VBR → Hulpverleningszone Vlaams-Brabant Oost of West

→ Dir-Med + Federale gezondheidsinspecteur

→ CIC Vlaams Brabant

→ WPR (via CIC Brussel) → Vlaams Verkeerscentrum

→ Federale politie CSD Leuven of Halle-Vilvoorde

5. Algemene organisatie

5.1 Afsluiten van een autosnelweg

Indien het diensthoofd van de WPR, of zijn vertegenwoordiger, het noodzakelijk acht of genoodzaakt wordt om een autosnelweg of een gelijkgestelde weg langdurig af te sluiten, laat hij via het CIC BRUSSEL (o.a.) het CIC Vlaams-Brabant, het Vlaams Verkeerscentrum en DAO inlichten. Het CIC Vlaams-Brabant contacteert vervolgens de betrokken Dirco ('s) en de betrokken politiezones die in onderling overleg de lokale omleidingsweg bepalen, bij voorkeur aan de hand van vooraf bepaalde calamiteitenroutes. DAO en het Vlaams Verkeerscentrum bepalen eventuele alternatieve routes in de diepte, welke via de publieke media en dynamische informatieborden aan de weggebruikers worden medegedeeld.

5.2 Omleidingen + signalisatie + vrijmaken van de weg

5.2.1 Calamiteitenroutes

Een calamiteitenroute is een omleidingsroute die enkel ingeschakeld wordt wanneer de autosnelweg volledig is afgesloten of geblokkeerd is en dit altijd in overleg met de WPR. Het systeem werkt als volgt: aan de afrit van de autosnelweg staat een 'startbord' met uitleg over de omleidingsroute: bijvoorbeeld "E17 via route G". Op de omleidingsweg zelf staan kleinere bordjes met daarop de letter die de route aanduidt. De calamiteitenroute loopt van knooppunt tot knooppunt, dit is in principe tot de volgende oprit van de autosnelweg. Is het ook daar nog onmogelijk om de snelweg op te rijden, loopt de route verder tot de volgende oprit. Al de omleidingsborden zijn geel.

Een overzicht van alle calamiteitenroutes via onderstaande link:

http://www.verkeerscentrum.be/calamiteitenroutes/calamiteitenroutes_overzicht.xlsx

In normale omstandigheden is het startbord met de uitleg over de omleiding op de autosnelweg afgedekt met een effen blauw paneel. De borden op de omleidingswegen blijven wel altijd zichtbaar. Als er een calamiteitenroute wordt geactiveerd zal het beginbord moeten worden omgedraaid.

5.2.1.1 Ring O

In Vlaams-Brabant zijn alle omleidingswegen van borden voorzien. Bij de Ring O lopen een aantal omleidingswegen door het Brussels-Hoofdstedelijk gewest en Waals-Brabant. De alternatieve routes die (deels) door Brussel en Waals-Brabant lopen zijn nog niet geplaatst.

In de mate van het mogelijke en in functie van het aantal op dat moment beschikbare ploegen, kunnen de betrokken politiezones er desgevallend op toezien dat de juiste omleidingsroute wordt gevolgd en instaan voor verkeersregeling op de omleidingsweg om de capaciteit van de omleidingsweg te optimaliseren, bij voorbeeld ter hoogte van kruispunten met verkeerslichten of waar het verkeer op de omleidingsweg volgens de wegcode voorrang moet verlenen.

5.2.1.2 Luchthaven

Brussels Airport Company (BAC) kan/zal in zeer uitzonderlijke gevallen de ringweg op de luchthaven openstellen voor 'gewoon verkeer'. Dit moet bij voorbaat gecoördineerd en besproken worden tijdens het crisisoverleg in het provinciaal coördinatiecomité waar BAC zal vertegenwoordigd zijn.

5.2.2 Fast project (files aanpakken door snelle tussenkomst)

Het Fast project is een gezamenlijke maatregel van de Vlaamse Overheid en de Federale Politie. Het betekent dat de WPR een takelwagen (+ signalisatie) kan oproepen die binnen de 20 minuten ter plaatse moet zijn en binnen de 30 minuten moet takelen (voor voertuigen < 3,5 ton). Het VVC verwittigt het bevoegd CIC. CIC Brussel verwittigt FAST.

5.3 Specifieke aandachtspunten

5.3.1 Ring O

- De Ring O is de Ring rond Brussel en loopt door de 3 Belgische Gewesten. Het grootste deel van de Ring (69%) loopt door het Vlaams-Gewest (provincie Vlaams-Brabant). 24% van de Ring loopt door het Waals-Gewest (provincie Waals-Brabant) en 7% loopt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit betekent dat de Ring in zijn totaliteit wordt beheerd en onderhouden door 3 verschillende wegbeheerders. Voor Vlaanderen is dit het 'Agentschap Wegen en Verkeer', voor het Waals-Gewest is 'Direction Générale des Routes' bevoegd en voor Brussel is dit 'Mobiël Brussel'.
- Wanneer de provinciale fase wordt afgekondigd, gebeurt de coördinatie van alle maatregelen, dus ook deze die zich afspelen op het grondgebied van een andere provincie of er gevolgen ressorteren, door de gouverneur/hoge ambtenaar van het arrondissement Brussel-Hoofdstad op wiens territorium het incident zich voor doet. Een vertegenwoordiger van de gouverneur van de betrokken provincie zal in dat geval worden uitgenodigd om deel uit te maken van het CC-Prov.

5.3.2 De 4-armen tunnel

- De 4-armen tunnel ligt ten oosten van Brussel op het grondgebied van de gemeenten Tervuren en Kraainem. De tunnel leidt de Ring O onder het 4-armenkruispunt. De tunnel wordt beheert door een tunnel coördinator van de Tunnel Organisatie Vlaanderen (TOV).
- Er werd een Calamiteitenbestrijdingsplan opgesteld door de tunnelbeheerder (zie bijlage 1)
- Interventieprocedures: zie bijlage 2
- Betrokken (interventie)diensten:
 - VTC: voor het leveren van camerabeelden en het aansturen van de technieken in de tunnel
 - VVC: voor een overzicht van de actuele verkeersinformatie
 - AWV
 - TOV
 - Hulpverleningszone Vlaams-Brabant West en Oost
 - CSD Leuven – CSD Halle-Vilvoorde
 - Wegpolitie Brabant (WPR)
 - PZ Vodi (Voer en Dijle) voor de gemeente Tervuren
 - PZ Wokra (Wezembeek-Oppem en Kraainem)
 - NC112VBR – CIC Brussel – CIC Vlaams-Brabant
- Onrechtstreeks betrokken diensten: □ CSD Brussel
 - PZ Montgomery
 - Brandweer Brussel
 - Perex
 - Mobiris

5.3.3 Waterbedeling

Als er waterbedeling nodig is, dient de brandweer contact op te nemen met de NC112VBR en niet rechtstreeks met de Civiele Bescherming. De WPR neemt contact op met CIC Brussel die via het CIC Vlaams-Brabant de NC112VBR contacteert.

Brandweer → NC112 VBR → Rode Kruis of civiele bescherming

WPR → CIC Brussel → CIC VBR → NC112VBR → Rode Kruis of civiele bescherming

6. Fasering

Indien de situatie aanleiding geeft tot de afkondiging van een provinciale fase gelden de bepalingen van het ANIP.

6.1. Provinciaal coördinatieteam

6.1.1. Opdrachten

Het CC-Prov stelt de algemene strategie tegenover de noodsituatie op punt, neemt de fundamentele beslissingen en de beleidsverantwoordelijkheid.

6.1.2. Samenstelling

Zie ANIP.

Bijkomende leden:

Wegpolitie Brabant (WPR)

BAC (indien nodig en als de luchthaven betrokken is)

Er moet wel een telefonische link zijn met het Vlaams Verkeerscentrum via het nummer van de dispatching. Het VVC verwittigt het AWW indien nodig.

6.1.3. Plaats van samenkomst

Het provinciaal coördinatieteam komt samen in het provinciaal crisiscentrum in het provinciehuis, Provincieplein 1, 3010 Leuven.

In functie van de noodsituatie kan de gouverneur altijd een andere locatie aanduiden.

6.2. CP-Ops

6.2.1 Opdrachten

De CP-Ops staat in voor de coördinatie op het terrein.

6.2.2 Samenstelling

Zie ANIP

6.2.3 Plaatsing

De CP-Ops wordt geplaatst buiten de gevarenczone en dient gemakkelijk bereikbaar te zijn. De coördinaten van de inplanting worden onmiddellijk meegedeeld aan de NC112VBR, alsook de naam en GSM-nummer van de Dir-CP-Ops. Indien er een coördinatiecomité opgericht wordt, zal dit eveneens op de hoogte worden gebracht van de plaats van de CP-Ops en op welke manier deze kan worden gecontacteerd.

7. Communicatie

7.1 Alarmering

De alarmering verloopt als volgt:

VVC/VTC → verbindingsofficier van de WPR in het VVC → CIC Brussel → CIC Vlaams-Brabant → NC112VBR⁶⁴

7.2 Gespreksgroepen⁶⁵

MVBR auto : Vlaams Brabant

MWBR auto : Waals Brabant

MBRU auto : Brussel

Elke provincie heeft een gespreksgroep voor alle autosnelwegen. De gespreksgroep Vlaams-Brabant, Waals-Brabant en Brussel zijn permanent aan elkaar gekoppeld. Het CIC heeft de gespreksgroepen permanent op luisterstand staan. De radio's van de andere interventiediensten (D1 tot D4) kunnen hier ook op ingesteld worden.

M VLA Tunnel

Routine gespreksgroep tussen de hulpdiensten (D1 tot D4) en de leden van het Vlaams tunnelcentrum voor communicatie bij incidenten i.v.m. tunnels op autosnelweg- of gewestwegen. Deze gespreksgroep is momenteel nog niet operationeel.

Als de brandweer als eerste ter plaats is, kan hij de verantwoordelijke officier of de officier van wacht van de WPR altijd bereiken via het CIC Brussel.

⁶⁴ DE WPR zal bij ernstige incidenten en indien de werkdruk het toelaat rechtstreeks contact opnemen met de NC112 VBR.

⁶⁵ Multidisciplinaire Ministeriële omzendbrief, Multi Opcom 2017

8 . Informatie

8.1. Informatie aan media en bevolking

De gouverneur is verantwoordelijk voor de communicatie. Discipline 5 zorgt voor samenwerking, overleg en harmonisering om een gepaste crisiscommunicatie aan de media en aan de bevolking uit te werken. Het communicatiebeleid eigen aan elke betrokken overheid en dienst moet aansluiten bij het gemeenschappelijke communicatiebeleid dat door discipline 5 wordt uitgewerkt.

Daartoe wordt in het CC-Prov overeenstemming bereikt over de momenten waarop, door wie, wat gecommuniceerd zal worden en hoe via tussentijdse briefings en persberichten de media informatie ontvangen. (het CC-Prov overlegt met de woordvoerder van het Vlaams Verkeerscentrum of desgevallend met de woordvoerder van het VTC)

Discipline 5 staat ook in voor volgende aspecten:

- de bevolking op een éénvormige wijze en op geregelde tijdstippen informeren over de (evolutie van de) noodsituatie en de beslissingen van het CC-Prov
- een adequaat informatiesysteem organiseren om te kunnen antwoorden op vragen van de bevolking.
Hiertoe kan het in het ANIP voorziene call-center worden geactiveerd.
- een communicatiestrategie adviseren aan het CC-Prov

8.2 Informatie aan bedrijven

Via het Vlaams Verkeerscentrum kan de gouverneur boodschappen laten verspreiden aan bedrijven met instructies voor de werknemers in functie van het woon- werkverkeer.

8.3. Informatie betreffende de slachtoffers

Zie ANIP

8.4 Evacuatie en opvang

Zie ANIP

8.5 Interventiezones

De interventiezones zijn de zones zoals voorzien in het ANIP.

9. Opmaak en validatie

9.1. Opmaak van deze aanvulling op het ANIP

De aanvulling werd opgemaakt door de dienst noodplanning Vlaams-Brabant in samenwerking met onderstaande werkgroep en desgevallend vertegenwoordigers van de verschillende disciplines.

Samenstelling werkgroep

Erik Engels	NC112 VBR	hcs112vbr.directie@ibz.fgov.be
Johanna Kesteloot	NC112 VBR	johanna.kesteloot@ibz.fgov.be
Willem Schelstraete (tot 01/09/16) Philip Beke (sinds 01/09/16)	Wegpolitie Brabant	willem.schelstraete@police.belgium.eu philip.beke@police.belgium.eu
Paul Bossuyt	AWV	paul.bossuyt@mow.vlaanderen.be
Raf Van den Broeck	AWV Vlaams-Brabant	rafael.vandenbroeck@mow.vlaanderen
Sven Geerts	Vlaams Verkeerscentrum	sven.geerts@mow.vlaanderen.be
Annick Colleye	Vlaams Verkeerscentrum	annick.colleye@mow.vlaanderen.be
Alex Mettepenningen	Tunnel Organisatie Vlaanderen	alex.mettepenningen@mow.vlaanderen.be
Katrien Van Vlasselaer	Noodplanning VlaamsBrabant	noodplanning@vlaamsbrabant.be

9.2 Datum van de validatie door de provinciale veiligheidsce

9 juni 2017

9.3. Datum van de validatie door de gouverneur

9 juni 2017

9.4. Ter informatie overgemaakt aan de minister op:

16 augustus 2017

9.5 Versiebeheer

Versie 1.2: 24 oktober 2017

Versie 1.3: 7 maart 2018

Versie 1.4: 17 mei 2018

Bijlage 5: Voorbeeld plaatsfiche
West-Vlaanderen

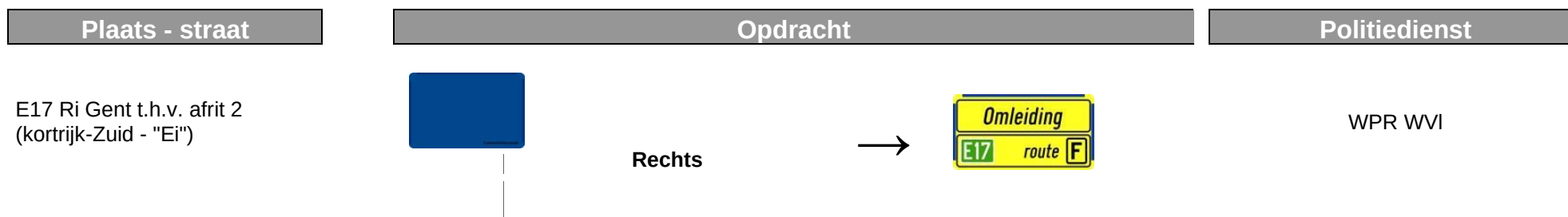
E 17	Richting Gent	Tussen afrit 2 (Kortrijk-Zuid)	Oprit 3 (Kortrijk-Oost)
------	---------------	--------------------------------	-------------------------

Wegomlegging

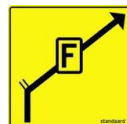
De E17 verlaten ter hoogte van de afrit 2 (Kortrijk-Zuid) en via het "Ei" de R8 nemen richting Kuurne. De R8 blijven volgen tot de aansluiting met de E17. Vervolgens de E17 oprijden ter hoogte van de oprit 3 (Kortrijk-Oost) richting Gent.

Te bezetten punten

Gemeente	Plaats - straat	Politiedienst	Aantal	Opdracht	Bezette punt	Prior
Kortrijk	E17 t.h.v. afrit 2	WPR	2	Afsluiten E17 richting Gent t.h.v. het "Ei"	Viktor 1	1
Kortrijk	oprit "Ei" - E17 Ri Gent	WPR	2	Afsluiten oprit Ri Gent	Viktor 2	1
Heule	N395b - Noordlaan	PZ VLAS/WPR	1	Verkeersregeling	Viktor 3	2
Kortrijk	N395b - Heirweg	PZ VLAS/WPR	1	Verkeersregeling	Viktor 4	2
Kortrijk	N395b - N50	PZ VLAS/WPR	2	Verkeersregeling	Viktor 5	2
Kortrijk	N395b - Kuurnesteenweg	PZ VLAS/WPR	1	Verkeersregeling	Viktor 6	2
Kortrijk	R8 - N43	PZ VLAS/WPR	2	Verkeersregeling	Viktor 7	2
Kortrijk	R8 - Hippodroomstraat	PZ VLAS/WPR	2	Verkeersregeling	Viktor 8	2
Kortrijk	R8 - Zandbergstraat	PZ VLAS/WPR	2	Verkeersregeling	Viktor 9	2
Kortrijk	RP N8 - oprit E17 Ri Gent	PZ VLAS	2	Verkeersregeling	Viktor 10	2

Te activeren calamiteitenborden (Route F)

Op het "Ei" (R008049) vlak
vóór oprit E17 Ri Gent (KmP
0,940)



**Links +
rechts!**



WPR WVI

Op het "Ei" (R008049) thv oprit
E17 Ri Gent (KmP 1,230)



**Links +
rechts!**



WPR WVI

N323 (Condédreef) thv
aansluiting met het "Ei" (KmP
1,0)



Links

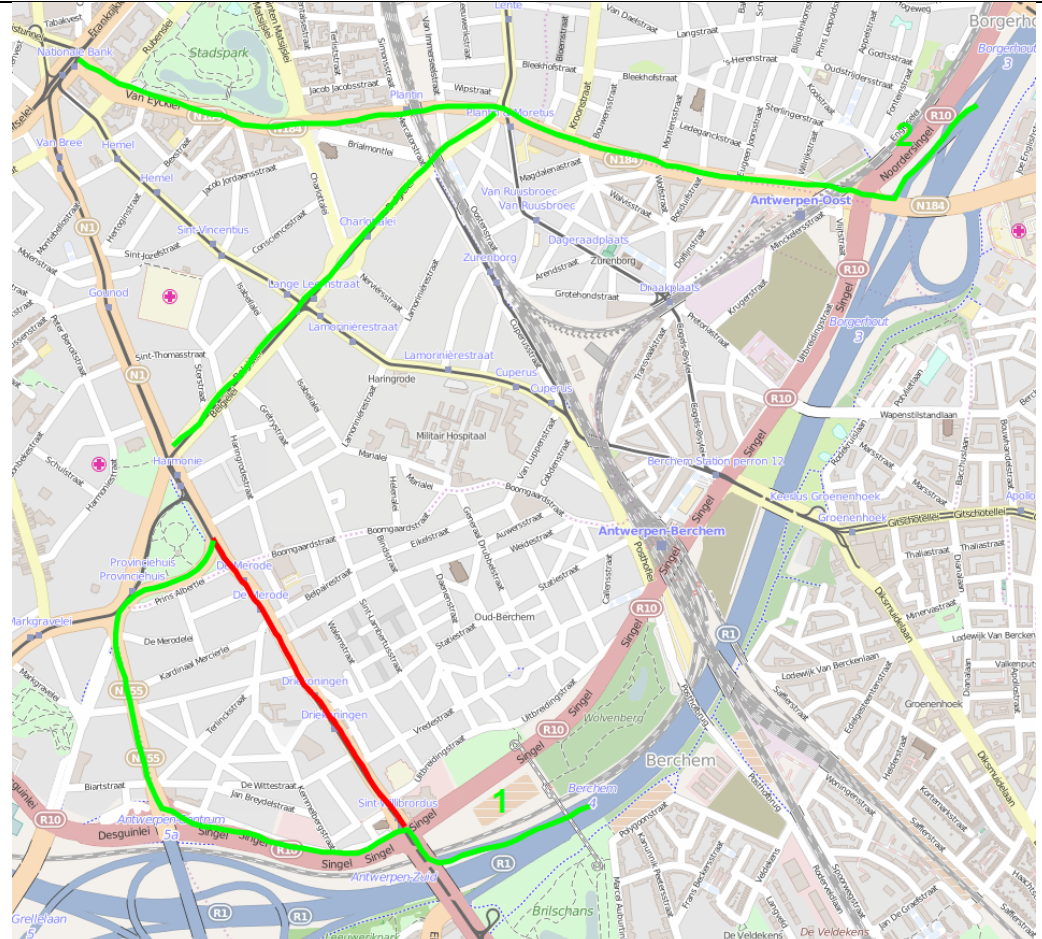


WPR WVI

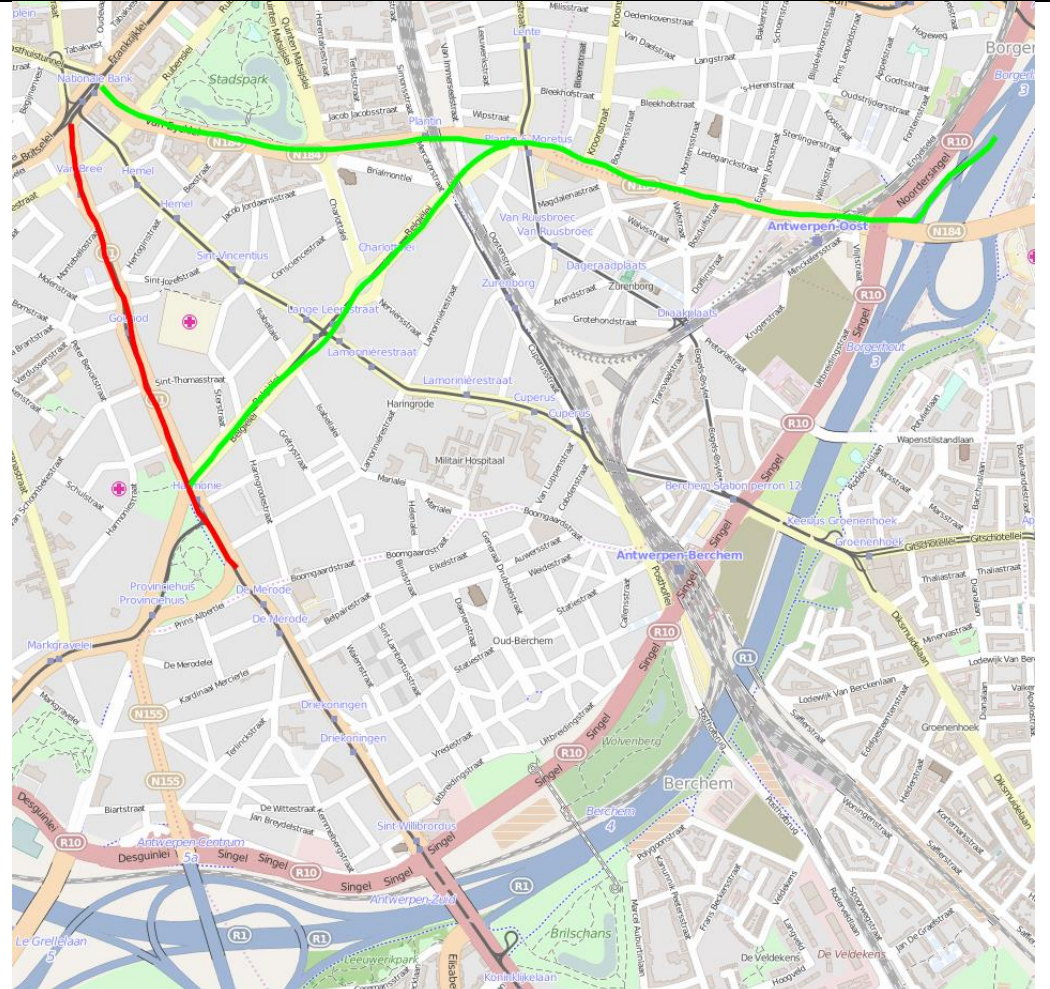
***Bijlage 6: Voorbeeld ontwerp van
plaatsfiche Antwerpen***

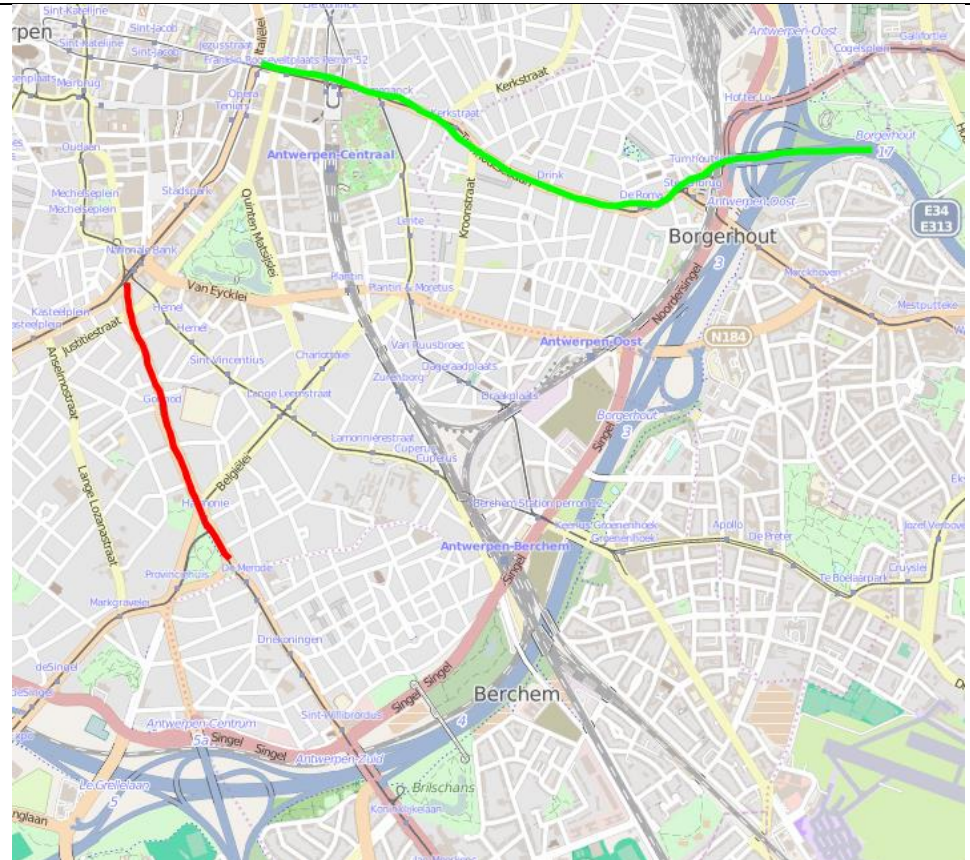
As N1 Singel tot Frankrijklei: Grote Steenweg / Mechelsesteenweg

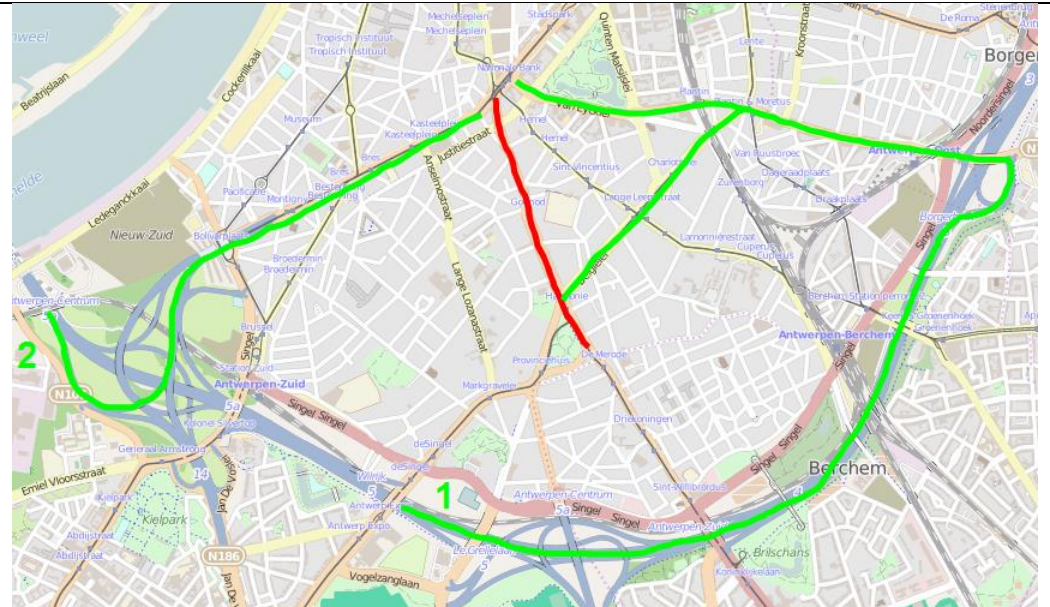
1. Segment Singel tot kruispunt Koning Albertparkweg

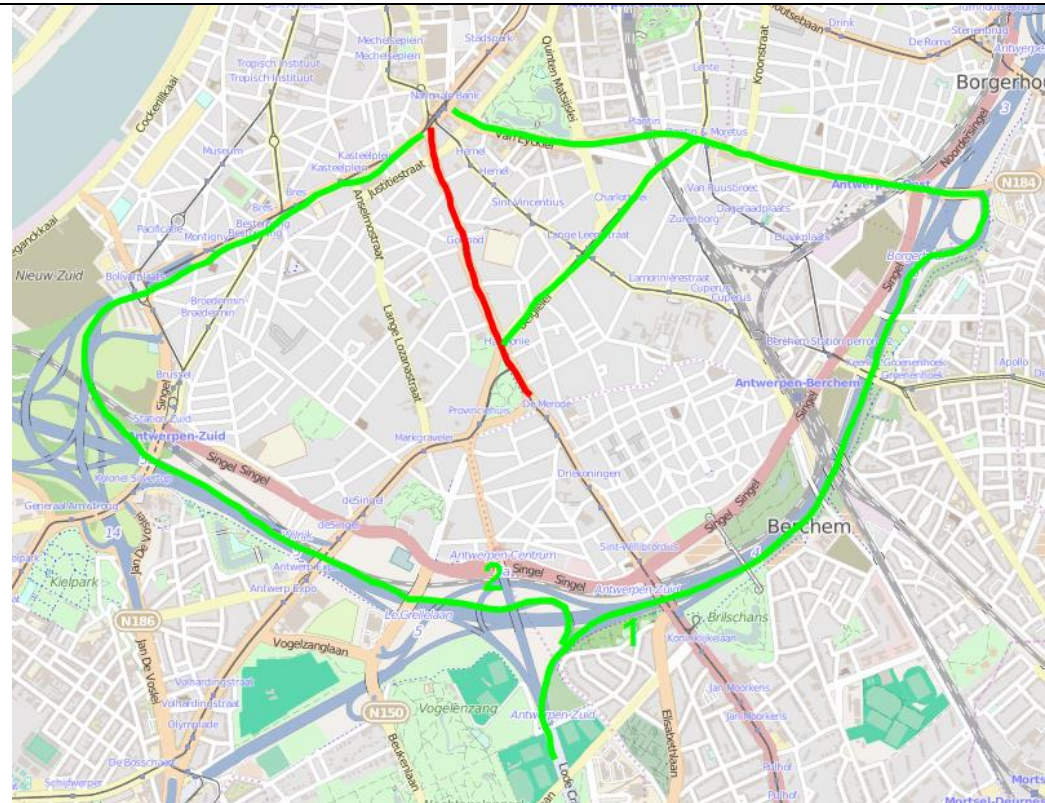
Weg	N1 Grotesteenweg-Mechelsesteenweg
Van	Singel (R1 uitrit 4/Berchem)
Naar	Koning Albertparkweg
Fileterugslag	Ring [1] uitrit 4/Berchem
Omleiding	Komende van Ring [1]: standaardomleiding nog te kiezen!!! 1. Ring [1] uitrit 4/Berchem > R10 Singel > N155 Generaal Lemanstraat 2. Ring [1] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > N184 Van Eycklei Ring [1] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > Van Den Nestlei > Belgiëlei
VMS	
Tekst website	
Unieke naam	
Naam website	
Kaart	

2. Segment kruispunt Koning Albertparkweg tot Frankrijklei

Weg	N1 Mechelsesteenweg
Van	Koning Albertparkweg
Naar	Frankrijklei
Fileterugslag	Ring [1] uitrit 4/Berchem Ring [2] uitrit 5/Berchem-Wilrijk E19 uitrit 5a/Berchem A12 Wilrijk Valaar
Omleiding	Komende van Ring [1]: Ring [1] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > N184 Van Eycklei Ring [1] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > Van Den Nestlei > Belgiëlei
VMS	
Tekst website	
Unieke naam	
Naam website	
Kaart	

Weg	N1 Mechelsesteenweg
Van	Koning Albertparkweg
Naar	Frankrijklei
Fileterugslag	Ring [1] uitrit 4/Berchem Ring [2] uitrit 5/Berchem-Wilrijk E19 uitrit 5a/Berchem A12 Wilrijk Valaar
Omleiding	Komende van E313: E313 uitrit 17/Borgerhout > N12 Turnhoutsebaan > N12 Carnotstraat > N12 Gemeentestraat
VMS	
Tekst website	
Unieke naam	
Naam website	
Kaart	

Weg	N1 Mechelsesteenweg
Van	Koning Albertparkweg
Naar	Frankrijklei
Fileterugslag	Ring [1] uitrit 4/Berchem Ring [2] uitrit 5/Berchem-Wilrijk E19 uitrit 5a/Berchem A12 Wilrijk Valaar
Omleiding	Komende van Ring [2]: standaardomleiding nog te kiezen!!! 1. Ring [2] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > N184 Van Eycklei Ring [2] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > Van Den Nestlei > Belgiëlei 2. Ring [2] uitrit 5a/Antwerpen-Centrum > Bolivartunnel > N113 Amerikalei
VMS	
Tekst website	
Unieke naam	
Naam website	
Kaart	

Weg	N1 Mechelsesteenweg
Van	Koning Albertparkweg
Naar	Frankrijklei
Fileterugslag	Ring [1] uitrit 4/Berchem Ring [2] uitrit 5/Berchem-Wilrijk E19 uitrit 5a/Berchem A12 Wilrijk Valaar
Omleiding	Komende van E19: standaardomleiding nog te kiezen!!! 1. Knooppunt Antwerpen-Z E19 naar R1 [2] > Ring [2] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > N184 Van Eycklei Knooppunt Antwerpen-Z E19 naar R1 [2] > Ring [2] uitrit 3/Borgerhout > N184 Plantin & Moretuslei > Van Den Nestlei > Belgiëlei 2. Knooppunt Antwerpen-Z E19 naar R1 [1] > Ring [1] uitrit 5a/Het Zuid > Bolivartunnel > N113 Amerikalei
VMS	
Tekst website	
Unieke naam	
Naam website	
Kaart	

Weg	N1 Mechelsesteenweg
Van	Koning Albertparkweg
Naar	Frankrijklei
Fileterugslag	Ring [1] uitrit 4/Berchem Ring [2] uitrit 5/Berchem-Wilrijk E19 uitrit 5a/Berchem A12 Wilrijk Valaar
Omleiding	Komende van A12: Knooppunt Wilrijk Valaar > A112 (Jan De Vostunnel) > A112 > Bolivartunnel > N133 Amerikalei
VMS	
Tekst website	
Unieke naam	
Naam website	
Kaart	

Bijlage 7: Interventiefiche wegongeval PIP

INTERVENTIEFICHE “WEGONGEVAL”

Definitie

Een wegongeval is een aaneenschakeling van een aantal ernstige ongevallen die kort na elkaar hebben plaatsgevonden op één of meerdere rijbaangedeelten van een autoweg of een andere grote verkeersas met ernstige gevolgen (doden, gewonden, grote materiële schade of urenlange verkeershinder).

Bij dergelijke kettingbotsingen zijn meestal verschillende vrachtwagens betrokken en kunnen bovendien specifieke gevaren optreden: ADR, nucleair, ...

Een fase van het nood- en interventieplan kan worden afgekondigd. Het optreden van de politiediensten zal bijgevolg gecoördineerd en gestructureerd moeten verlopen.

1 Info-inzameling (EEI)		
		1.1 Zie checklist als bijlage 1 toegevoegd aan deze fiche
		1.2 In geval van “ADR-ongeval”, zie bijlage 2 “Gevaarlijke stoffen”

2 Een reflextijd door een onmiddellijke reactie bestaande uit		
		2.1 Eerste ploeg(en) ter plaatse sturen
		Politiedienst(en) bepalen Betrokken lokale en/of federale politiediensten (WPR of lokale politie) Evalueren waar de politiediensten zich het best opstellen
		Meest aangewezen aanrijroute bepalen (veiligheidsoverwegingen: bereikbaarheid en windrichting) Halt houden op een veilige afstand en bijkomende instructies afwachten van de brandweer
		Aanbeveling in geval ADR: - Contact nemen met de brandweer voor advies (aard en effecten van de producten) - Bijkomende informatie kan verkregen worden via het CIC (applicatie “BIG WIN”) - Meteo opvragen
		Veiligheidsmaatregelen: - Het dragen van verkeersmantel of overgooier is verplicht - Signalisatie in de diepte (min 100 m) voorzien (gebruik van de lichtbalk op het voertuig, MINIMAX, kegels, FAST,...) - Op autosnelweg alle politievoertuigen (MINIMAX uitgezonderd) parkeren achter het ongeval (zo mogelijk) - De wind in de rug houden (indien ADR) - Indien nodig, beschermingskledij dragen
		Opdracht: Zie actiekaarten “Eerste ploeg ter plaatse” en “Eerste OBP ter plaatse” van het PIP
		Punt Eerste Bestemming (PEB) bepalen in overleg met de verantwoordelijke van de eerste ploegen ter plaatse (uit veiligheidsoverwegingen)
		Tegenliggend verkeer (kanaliseren en/of informeren)

		2.2 Verwittigingen door het CIC/Remote dispatching
		Afkondiging PIP (zie protocol)

		Hulpcentrum 100/112 Eventueel afkondigen MIP
		Politiediensten: - Betrokken federale (DAO, CSD, FGP, SPC, WPR, SPN, LPA, DAFA, CGSU/DVI,...) en lokale politiediensten - Buitenlandse politiediensten indien een impact op hun grondgebied
		Bestuurlijke overheden: Burgemeester/Gouverneur Afkondiging NIP?
		Gerechtelijke overheden: Parketmagistraat (via de vaststellende politiedienst)
		Vlaams Verkeerscentrum:
		Wegbeheerder:
		Mobiliteit: Betrokken diensten indien impact op hun grondgebied (De Lijn, NMBS ...)

		2.3 Voorbereiding op de beheertijd
		2.3.1 Opbouw van het radiocommunicatieschema PIP (in overleg tussen CIC, lokale dispatching en eerste OBP ter plaatse)
		2.3.2 (Eventueel) Oprichten van een operationele cel (CIC/ lokale dispatching)
		2.3.3 Inventarisatie van reeds ingezette en nog beschikbare middelen en personeel (CIC/lokale dispatching in overleg met eerste OBP ter plaatse)

3 Zo snel mogelijk evolueren naar de beheertijd bestaande uit

		3.1 Inplaatsstelling van een geïntegreerd commando
		CP-OPS: plaats
		Commandopost politie (CP-Pol) : plaats
		Coördinatiecomité (CC): plaats

		3.2 Progressieve opbouw van het organisatieschema
		Ontplooiing van de PIP-structuur (Dir D3 – Dir Pol (in CP-OPS) – coördinator PEB (CORDI) – terreinverantwoordelijken PERI, MOBI, JUDI, LOGO en ROMEO – LO,s)
		Omleidingen in plaats stellen (eventueel calamiteitenroutes)
		Aandachtspunt voor de wegpolitie/lokale politie (bij aankomst ter plaatse): - Liaison bij de CP-Ops of CP-Pol - Advies en expertise van de verkeersmaterie - Contacten met diensten van de externe partners - Technische vaststellingen en gerechtelijk onderzoek - Sporen beschermen en opnemen (brokstukken, verfschilfers, remspoor, ...) - Identificeren betrokkenen – vervoermiddelen (nummers met verfbus) - Opstellen van een schets en nemen van afmetingen - Eventueel rampterrein opdelen in sectoren op basis van een raster (plaatsbepaling sporen) - Fotograferen van de plaats, sporen en vervoermiddelen - Zo nodig de interventiezone opdelen in sectoren op basis van een raster (plaatsbepaling sporen) - Zo nodig FGP (labo) voor ondersteuning van het gerechtelijk onderzoek - Zo nodig luchtfoto's laten maken door de Dienst Luchtsteun (DAFA)

		• ...
		Versterkingsaanvragen na de eerste golf PIP-ploegen • Bijkomende versterkingen aanvragen via de DirCo
		Noteren in logboek van alle meldingen, richtlijnen en genomen maatregelen (telkens met tijdstipvermelding)
		Persberichtgeving: UITSLUITEND via het coördinatiecomité

Nuttige links op internet

	http://www.cdc.gov/niosh/ipcsndut/ndutsyn.html http://www.ericards.net
--	--

Nuttige telefoonnummers

	CIC	
	Lokale dispatching	
	Hulpcentrum 100/112	
	DAO	02/642.63.80/81
	DirCo	
	WPR	---
	PZ	
	...	
	Permanente dienst noodplanning provincie	
	VVC/Perex/Mobiris	
	BIG GEEL (24/24) (Expertbureau Gevaarlijke stoffen)	014/58.45.45
	APS MARCHE-EN-FAMENNE (Gevaarlijke stoffen)	084/32.09.60

	...
--	-----

Bijlage 1: Essentiële elementen van informatie (EEI) bij een wegongeval

1 Wanneer?

- Vermoedelijk tijdstip van het ongeval (datum en uur)
- Tijdstip van afkondiging van het PIP
- Tijdstip van afkondiging van ... fase van het algemeen nood- en interventieplan (ANIP) door ...
- Uur van samenkomst van de CP-Ops en het coördinatiecomité (CC) • Tijdstip van opschaling of afschaling van ... fase van het ANIP door

2 Waar?

- Autosnelweg of gewestweg?
- Rijrichting?
- Gemeente?
- Toegangsmogelijkheden (via welke verkeersas of op-afrit)?
- PEB
- Herkenningspunten: Kilometerpaal? Tussen welke opritte gelegen?
- Wind
 - richting opvragen
 - ° terminologie met windrichtingen: interpreteren als “komende uit”
 - ° terminologie met graden: interpreteren als “komende uit” (“o°” komt overeen met het “noorden”)
 - windsnelheid
- Plaats
 - CC
 - CP-Ops
 - CP-Pol

3 Wat?

- Type ongeval
 - (Ketting)botsing
 - Aanrijding (zonder betrokkenheid van andere partijen)
 - Ontploffing, brand of lekkage (bvb bij tankwagens)
 - Ladingverlies
- Wegbelemmeringen (aantal vrije rijstroken)
- Betrokken partijen (+ aantal) - Motorrijder(s)
 - Personenauto(en)

- Autobus(sen), autocars
- Bestelwagens
- Vrachtwagen(s)
- Betrokken “lading”
 - Mensen (zie verder bij “wie”)
 - Dieren
 - Goederen
 - Ongevaarlijk
 - ADR (zie bijlage 2)
 - Gevoelig (munitie, militair transport, waardentransport, ...)
- Mogelijke gevolgen en bijkomende risico's:
 - Gekwetsten/doden
 - Brand
 - Explosie
 - Verspreiding toxische/ verontreinigende stoffen via de lucht
 - Plunderaars
 - Vervuiling van waterwegen en riolering
 - Pijpleiding in de nabijheid
 - Instortingsgevaar
- Gevaarlijke stoffen
 - Aan de hand van **gevaarsetiketten en codes ADR – oranje borden**
 - Identificatie van het product (via boorddocumenten, het transportbedrijf, de brandweer,...)
 - Naam van de stof(fen)
 - Gevaren (bijtend/explosief/brandbaar/giftig)
 - Concentraties (aan de hand van zichtbare externe waarnemingen of metingen)
 - Gevolgen voor de mens (letsels, trauma, irritatie, ...)
 - Gevolgen voor materiaal (energie, vervoer, communicatie, ...)
 - Gevolgen voor milieu (voedselketen, waterbevoorrading, veestapel, gewassen, ...)

4 Wie?

- Betrokkenen
 - Aantal
 - Chauffeur en transportbedrijf
 - Gekneld of niet
 - Toestand
 - Ongedeerd
 - Gekwetst (zwaar – licht)
 - Overleden

- Navraag betrokkenen in databanken (RRN) en dan desgevallend ANG
- Overzichtslijst van afgevoerde slachtoffers (aantal, naar waar overgebracht, ...) kan bij de D2 opgevraagd worden
- Getuigen
 - Noteer de identiteit voor verhoor

5 Waarom en hoe?

- Kwaadwillig of niet
- Oorzaak

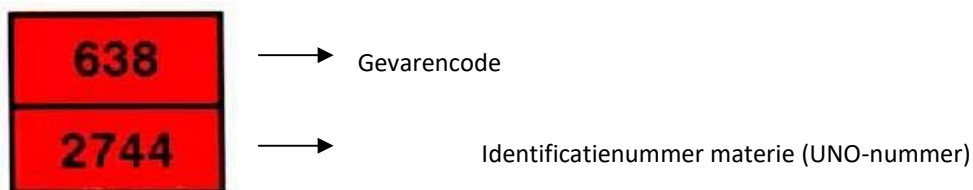
Bijlage 2: Gevaarlijke stoffen

1 Transport van gevaarlijke stoffen:

- via de weg ADR
- via het spoor RID
- per schip IMDG (zeevaart) en ADN (binnenscheepvaart)
- per vliegtuig ICAO/IATA (dangerous goods)

2 Codes ADR:

De vermelding van de gevarencode is verplicht vooraan en achteraan op het vervoermiddel van gevaarlijke stoffen en bestaat uit een oranje rechthoekige plaat met zwarte cijfers. Het betreft een internationaal erkend systeem.



- Gevarencodes
 - Eerste cijfer = hoofdgevaar
 - Tweede en derde cijfer = nevengevaren
 - Verdubbeling van een cijfer = vergroting van het gevaar
 - Betekenis van de cijfers
 - 1 = explosief
 - 2 = gas (onder druk of vloeibaar)
 - 3 = brandbare vloeistof
 - 4 = brandbare vaste stof
 - 5 = brandbevorderend

- 6 = giftig of besmettend
- 7 = radioactief
- 8 = bijtend
- 9 = gevaar voor sterke spontane reactie
- X** = reageert gevaarlijk bij contact met water
- 0** = geen verhoging van het gevaar

- Identificatienummer materie

Dit "**UNO-nummer**", bestaande uit 4 cijfers, identificeert het gevaarlijk goed en de gevaren die hiermee gepaard gaan. Om te achterhalen over welke materie het gaat en dus ook de te nemen veiligheidsmaatregelen, moet men deze cijfers zo snel mogelijk meedelen aan de dispatching en/of brandweer.