



**Richtlijn eerste
veiligheidsmaatregelen
bij verkeersincidenten**

***Richtlijn eerste
veiligheidsmaatregelen
bij verkeersincidenten***

2019

Voorwoord

Wie op en langs de weg werkt, weet als geen ander welke gevaren zich dagelijks voordoen. Het is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid om de afhandeling van incidenten veilig te laten verlopen.

In 2004 maakten hulpverleners uit alle disciplines van Incident Management (IM) voor het eerst landelijke afspraken over het veilig afhandelen van verkeersincidenten. Daarmee was de eerste versie van de *Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten* geboren. Een handzaam en toegankelijk document voor alle disciplines die betrokken zijn bij Incident Management. Het beschrijft helder en gedetailleerd welke veiligheidsmaatregelen je als eerste moet nemen bij een verkeersincident.

Die richtlijn heeft sindsdien geleid tot een doorbraak in het professionaliseren van Incident Management. Door deze aanpak landelijk uniform uit te voeren, handelen we verkeersincidenten steeds veiliger af. Bovendien werken we nu beter samen en lukt het om verkeersongevallen steeds beter en effectiever af te wikkelen.

De richtlijn wordt voortdurend aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en verrijkt met de nieuwste inzichten. Deze update van 2019 is daar het meest recente voorbeeld van.

De richtlijn is ook de basis van veel andere ondersteunende producten. Een online e-learning programma, bijvoorbeeld. En de Incident Manager: een app die snel antwoord geeft op de vraag welke eerste veiligheidsmaatregel moet worden toegepast. Al die producten zijn via internet vrij toegankelijk voor alle hulpverleners.

De richtlijn kan niet elke situatie beschrijven die je als IM-hulpverlener in de praktijk kunt tegenkomen. Dan moet de incidentlocatie naar eigen inzicht zo veilig mogelijk worden gemaakt. Maar dan wel altijd in lijn met de richtlijn. En als de afhandeling langer duurt dan verwacht, moeten aanvullende verkeersmaatregelen bij de wegbeheerder worden aangevraagd.

De IM-hulpverleners zijn inmiddels vertrouwd met het uitvoeren van de maatregelen. Maar juist die routine kan leiden tot minder alertheid bij de individuele IM-hulpverlener. Daarom is het belangrijk om veiligheid steeds weer onder de aandacht te brengen en te bespreken. Blijf als IM-hulpverlener dus altijd alert op de gevaren van het verkeer. En doe je voordeel met deze richtlijn.

Michèle Blom,
Directeur-Generaal Rijkswaterstaat

Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten

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

Nationale Politie
Brandweer Nederland
Namens V & VN, werkzaam bij RAV Haaglanden
Namens VBM, werkzaam bij van Amerongen Berging
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
Provincie Limburg
Rijkswaterstaat, Verkeer en Watermanagement
Rijkswaterstaat, Verkeer en Watermanagement
Rijkswaterstaat, Verkeer en Watermanagement

Hans Tornij
Caspar Pors
Michel Blom
Rob van Amerongen
Michel Straathof
Mike Buring
Eeltje Hoekstra
Nicolaas Kerkmeijer
Tom Roelofs

Words at Work Bedrijfscommunicatie

André Doesburg

versie 2019, tweede druk

Zie ***www.eigenveiligheideerst.nl*** voor

- instructievideo's / ~animaties
- e-learning programma
- folders met aanvullende informatie

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

Inhoudsopgave

	Voorwoord	3
1>	Inleiding	9
	1.1 Incident Management	9
	1.2 De richtlijn	9
	1.2.1 Doelgroepen	10
	1.2.2 Doel en toepassingsgebied	10
	1.2.3 De richtlijn is bindend voor alle IM-hulpverleners	10
	1.3 Opzet van de richtlijn	10
	1.4 Gebruikte termen en afkortingen	10
2>	Uitgangspunten voor de beveiliging van een verkeersincident	13
	2.1 Creëren van een veiligheidsruimte	13
	2.2 Gebruik van het hulpverleningsvoertuig als beveiligingsvoertuig	15
	2.3 Aanvragen van verkeersmaatregelen bij verkeerssignalering	15
	2.3.1 Het aanvragen van een maatregel op de verkeerssignalering	15
	2.3.2 Hectometerborden met rijbaanaanduiding	15
	2.3.3 Rijstrooknummering	17
	2.4 Dragen van veiligheidskleding	17
	2.5 Plaatsen van verkeerskegels	19
	2.6 Gebruik van de schouwkaart	19
	2.7 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes	21
	2.8 Aanvragen van aanvullende verkeersmaatregelen	21
3>	De vier V's	23
	V1 Voertuig plaatsen	23
	V2 Veiligheid regelen	23
	V3 Verkennen van het incident	23
	V4 Vervolgstappen regelen	23
4>	Beveiligen van een verkeersincident bij eenzijdig aanrijdgevaar - op alle wegen met gescheiden rijbanen	25
	4.1 De vier V's bij eenzijdig aanrijdgevaar	25
	4.1.1 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij eenzijdig aanrijdgevaar	27
	4.2 Beveiligen van een incident op de rijbaan	29
	4.2.1 Beveiligen van een incident op een rijbaan met twee rijstroken	29
	4.2.2 Beveiligen van een incident op een rijbaan met drie of meer rijstroken	31
	4.2.3 Beveiligen van een incident op een verkeersplein	33
	4.3 Beveiligen van een incident op de vluchtstrook	35
	4.3.1 Wat is de gevaarstelling?	35
	4.3.2 Wat is de verwachte afhandeltijd?	35
	4.3.3 Moet er gewerkt worden in de risicovolle zone?	37
	4.3.4 Basismaatregel pechhulpverlening	37
	4.3.5 Basismaatregel pechverplaatsing	37
	4.3.6 Vluchtstrookmaatregel bij pechverplaatsing	39
	4.3.7 Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing / beveiliging	39
	4.3.8 Beveiligen van een incident op de linkervluchtstrook	40
	4.4 Volledige rijbaanafsluiting bij eenzijdig aanrijdgevaar	41
	4.4.1 Volledige afsluiting op een rijbaan met twee rijstroken	41
	4.4.2 Volledige afsluiting op een rijbaan met drie rijstroken	41
	4.4.3 Volledige afsluiting op een rijbaan met meer dan drie rijstroken	41

	Beveiligen van een verkeersincident bij tweezijdig aanrijdgevaar - op alle wegen met niet-gescheiden rijbanen	43
5.1	De vier V's bij tweezijdig aanrijdgevaar	43
5.1.1	Vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij tweezijdig aanrijdgevaar	44
5.2	Beveiligen bij vier basissituaties	45
5.2.1	Beveiligen van een incident op één rijstrook	45
5.2.2	Beveiligen van een rijbaanbreed incident	47
5.2.3	Beveiligen van een incident op een kruising	50
5.2.4	Beveiligen van een incident op een rotonde	52
5.3	Beveiligen bij pechhulpverlening op wegen met niet-gescheiden rijbanen	53

	BIJLAGE	
	Gebruik gele attentieverlichting bij verkeersincidenten	57

	KADERS	
Kader 1	Geschiedenis van de richtlijn	8
Kader 2	Gevaarlijke stoffen	12
Kader 3	Een hulpverleningsmotor als beveiligingsvoertuig	14
Kader 4	Aanvragen van een maatregel op de signalering	16
Kader 5	Zwaailichtdiscipline	18
Kader 6	Het belang van de slachtoffers	18
Kader 7	Hulpverlening bij elektrische en hybride voertuigen	20
Kader 8	Overnemen van de beveiligingsfunctie	24
Kader 9	Handmatig waarschuwen van het verkeer	24
Kader 10	Rijden op de vluchtstrook	26
Kader 11	Kleuren geven de verschillende IM-hulpverleners aan	26
Kader 12	Gebruik van de vluchtstrook na een incident op de rijbaan	28
Kader 13	Incident Management bij en in tunnels	30
Kader 14	Beslisboom vluchtstrookmaatregelen	34
Kader 15	Gebruikte termen in paragraaf 4.3	36
Kader 16	Verkeerskegels zijn levensredders	36
Kader 17	Een snelheidsmaatregel op de signalering	36
Kader 18	Acute hulpverlening of beveiliging	38
Kader 19	Risicovolle zone op de vluchtstrook	38
Kader 20	Stilzetten van het verkeer	42
Kader 21	Weg afsluiten of niet? Vroeg beslissen!	42
Kader 22	Afsluiten van één of van beide rijrichtingen?	42
Kader 23	Eisen pechhulpverleningsvoertuigen	55

Kader 1 Geschiedenis van de richtlijn



- 2004 De **Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten op auto(snel)wegen** wordt uitgebracht. Daarin worden 6V's als leidraad gebruikt. Deze richtlijn is – zoals de titel al zegt – alleen gericht op auto(snel)wegen.
- 2010 Er wordt een aanvulling uitgebracht voor wegen met niet-gescheiden rijbanen: **Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met tweezijdig aanrijdgevaar**. In deze aanvulling worden de 4 S'en als leidraad gebruikt. De richtlijn uit 2004 wordt aangepast en krijgt een nieuwe titel: **Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar**. Deze twee delen omvatten het volledige Nederlandse wegennet.
- 2012 De twee delen van de richtlijn uit 2010 worden samengevoegd in de **Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten**. In deze samengevoegde richtlijn zijn de beide leidraden uit de vorige versies samengevoegd tot de **4 V's** (zie hoofdstuk 3, blz. 23). Deze richtlijn betreft het volledige Nederlandse wegennet.
- 2015 Het plaatsen van de verkeerskegels bij de pechhulpverlening op wegen met tweezijdig aanrijdgevaar is enigszins aangepast. In september is het addendum 'Volledige rijbaanafsluiting bij eenzijdig aanrijdgevaar' toegevoegd.
- 2016 In juni 2016 is bovengenoemd addendum in de richtlijn geïntegreerd. De procedures voor de afhandeling van pechgevallen met personenwagens op de vluchtstrook zijn enigszins aangepast en de bijlage 'Gebruik gele attentieverlichting bij verkeersincidenten' is in de richtlijn opgenomen.
- 2019 In deze update van de richtlijn is het onderwerp vluchtstrookbeveiliging (paragraaf 4.3 en de bijbehorende kaders) voorzien van een beslisboom. Verder is er een kader in de richtlijn opgenomen over incident management bij en in tunnels. In **Kader 2 Gevaarlijke stoffen** zijn de afstanden aangepast aan de recent gewijzigde afstanden bij de brandweer. Omdat een aantal kaders uit de richtlijn is weggelaten, is de nummering van de kaders gewijzigd.



Inleiding

1.1 Incident Management

Incident Management (IM) is het geheel aan maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk voor het verkeer vrij te maken nadat een incident heeft plaatsgevonden. In de praktijk is het de samenwerking tussen politie, brandweer, ambulancezorg, wegbeheerder, bergers, ANWB en Koninklijke Marechaussee voor de veilige en efficiënte afhandeling van een incident. Prioriteiten hierbij zijn de eigen veiligheid van de IM-hulpverlener, de verkeersveiligheid, adequate hulp aan de slachtoffers, de mogelijkheid de schuldvraag vast te stellen door sporenonderzoek, de doorstroming van het verkeer en de beheersing van de schade.

Door goede afspraken tussen de partijen en betere coördinatie van de aanpak van een ongeval worden incidenten sneller afgehandeld. Dit is goed voor zowel de slachtoffers als de IM-hulpverleners en de overige weggebruikers: de slachtoffers worden sneller geholpen, de IM-hulpverleners staan minder lang bloot aan gevaar en de overige weggebruikers kunnen eerder hun weg vervolgen. Bovendien zorgt het sneller afhandelen van ongevallen voor een reductie van vervolgongevallen: ongevallen in de staart van de file en kijkersongevallen op de andere rijbaan.

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

1.2 De richtlijn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.1 Doelgroepen

Doelgroepen van deze richtlijn zijn alle IM-hulpverleners op de weg en alle medewerkers in de meldkamers/centrales van: politie, brandweer, ambulancezorg, wegbeheerders, bergers, ANWB Wegenwacht en de Koninklijke Marechaussee.

1.2.2 Doel en toepassingsgebied

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

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

Handelen in de geest van de richtlijn betekent dat in situaties waarin de veiligheidsmaatregelen niet goed kunnen worden nageleefd er in ieder geval naar wordt gestreefd ze zo goed mogelijk na te leven. Een voorbeeld van aanpassing van de veiligheidsmaatregelen aan de situatie is terug te vinden bij het beveiligen van een incident op een verkeersplein (zie blz. 33). Een ander voorbeeld is dat je de eerste veiligheidsmaatregelen moet aanpassen aan de beperkte ruimte op wegen binnen de bebouwde kom.

1.2.3. De richtlijn is bindend voor alle IM-hulpverleners

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

1.3 Opzet van de richtlijn

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

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

In hoofdstuk 3 staan de vier V's voor de eerste beveiliging van verkeersincidenten.

In hoofdstuk 4 worden de vier V's uitgewerkt voor het beveiligen van incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten op de rijbaan en veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de vluchstrook.

In hoofdstuk 5 worden de vier V's uitgewerkt voor het beveiligen bij tweezijdig aanrijdgevaar.

In de Bijlage wordt het gebruik van gele attentieverlichting beschreven.

1.4 Gebruikte termen en afkortingen

<i>Alternierende verlichting</i>	Alternierende verlichting is paarsgewijs knipperende, naar achteren gerichte gele verlichting op een hulpverleningsvoertuig. Zie verder pagina 58.
<i>Basismaatregel</i>	De minimale maatregel die bij pechhulpverlening of pechverplaatsing moet worden genomen.
<i>Beknelling</i>	Fysieke -: een slachtoffer kan niet zelfstandig een voertuig verlaten, omdat de persoon zodanig bekneld/opgesloten zit, dat deze met hulp van derden (bijv. brandweer) bevrijd moet worden. Medische -: het slachtoffer zit niet fysiek bekneld, maar mag door een medische oorzaak niet zelfstandig zijn voertuig verlaten.
<i>Beslisboom</i>	Hulpmiddel om op basis van risico-inschatting beslissingen te nemen en maatregelen toe te passen bij vluchstrookincidenten (zie kader 14).
<i>Beveiligingsvoertuig</i>	Het beveiligingsvoertuig is het hulpverleningsvoertuig dat het incident afschermt van het overige verkeer. Dit voertuig houdt als enige zwaailicht aan, geel van kleur.

<i>Botsabsorber</i>	Met een botsabsorber wordt bedoeld: een verzwaarde aktiewagen met een Truck-mounted Attenuator (TMA).
<i>COPI</i>	Commando Plaats Incident. Multidisciplinaire overleg op de plaats incident. Bij kleinere incidenten wordt dit motorkapoverleg genoemd.
<i>Eenzijdig aanrijdgevaar</i> <i>Fend-off</i>	Eenzijdig aanrijdgevaar bestaat op wegen met fysiek gescheiden rijbanen. Een beveiligingsvoertuig in fend-off positie plaatsen: het voertuig schuin en zo breed mogelijk op een rijstrook plaatsen ter afscherming van een incident. De voorwielen worden ingedraaid naar de verkeersluwe zijde. Door de richting waarin het voertuig schuin geplaatst is, wordt de rijrichting van het overige verkeer bepaald. Omdat het voertuig een beveiligingsfunctie vervult, mag er nooit iemand in het voertuig blijven zitten.
<i>Gevaarzetting</i>	Als er ter plaatse geen omstandigheden zijn die het risico verhogen, dan spreken we van normale gevaarzetting. Zijn die omstandigheden er wel, dan spreken we van verhoogde gevaarzetting (zie 4.3.1).
<i>Hoog-energetisch ongeval</i>	Een ongeval waarbij veel kinetische energie op een lichaam vrijkomt. Dit leidt tot ernstige, niet altijd direct zichtbare, verwondingen.
<i>IM-hulpdiensten</i>	Alle diensten betrokken bij IM: politie, brandweer, ambulancezorg, wegbeheerders, bergers, ANWB en Koninklijke Marechaussee.
<i>Noodreparatie</i>	In deze richtlijn een (kleine) reparatie op de vluchtstrook die noodzakelijk is om een pechvoertuig zelfstandig naar de dichtstbijzijnde veilige locatie te laten rijden.
<i>Pechhulpverlening</i>	Het ter plaatse verhelpen van pech om een voertuig weer zelfstandig rijdend te maken.
<i>Pechverplaatsing</i>	Het verslepen of meenemen van een pechvoertuig naar een veilige plaats.
<i>Risicovolle zone</i>	De zone op de vluchtstrook van 1 meter vanaf de kantstreep (zie kader 19).
<i>RVC</i>	Regionale Verkeerscentrale, Rijkswaterstaat.
<i>Schouwkaart</i>	Deze kaart is gemaakt voor de eerste IM-hulpverlener ter plaatse, voor het gestructureerd doorgeven van informatie aan de meldkamer (zie 2.6, blz. 19).
<i>Situatierapport</i>	Een situatierapport (sitrap) is een zo kort mogelijke, feitelijke omschrijving van de situatie op de plaats incident. (Zie ook <i>Schouwkaart</i>)
<i>Tweezijdig aanrijdgevaar</i>	Tweezijdig aanrijdgevaar is minimaal tweezijdig aanrijdgevaar: bij niet-gescheiden rijbanen komt het gevaar van het verkeer van twee kanten; bij T-splitsingen van drie en bij kruispunten en rotondes zelfs van vier of meer kanten. Voor de leesbaarheid van de richtlijn wordt alleen de term tweezijdig gebruikt.
<i>Uitgesteld bergen</i>	Uitgesteld bergen wordt toegepast als het voor de doorstroming van het verkeer beter is de berging van de voertuigen uit te stellen tot een rustiger tijdstip en de voertuigen zodanig naast de rijbaan liggen of kunnen worden geschoven dat ze geen gevaar vormen voor het verkeer.
<i>Veiligheidsruimte</i> <i>Versneld bergen</i>	De veiligheidsruimte is de ruimte tussen het beveiligingsvoertuig en het incident. Wordt toegepast als de extra schade die hierdoor aan het voertuig en/of de lading ontstaat, opweegt tegen de vermindering van de maatschappelijke schade die de file veroorzaakt.
<i>Vervolgmaatregelen</i>	Vervolgmaatregelen zijn aanvullende verkeersmaatregelen die vaak door de wegbeheerder moeten worden getroffen ter aanvulling op de eerste veiligheidsmaatregelen beschreven in deze richtlijn.
<i>Verwachte afhandeltijd</i>	De tijd die een IM-hulpverlener ter plaatse – naar zijn professionele inschatting – nodig heeft op de vluchtstrook om het incident af te handelen. Het is geen wetmatig vastgestelde limiet.
<i>Voor, voorbij</i>	Er wordt onderscheid gemaakt tussen vóór het incident en voorbij het incident. Stoppen vóór het incident betekent dat je het incident nog niet bent gepasseerd.
<i>Vorbereidende handelingen</i>	De noodzakelijke handelingen om een vrachtauto met pech mee te kunnen nemen (ook wel ‘rolbaar maken’ genoemd).
<i>Wegbeheerder</i>	De wegbeheerder is de overheid die belast is met het beheer van een weg. De vier grootste wegbeheerders in Nederland zijn: - Rijkswaterstaat voor de Rijkswegen; - de Provincies voor de provinciale wegen; - de Gemeentes voor de gemeentelijke wegen; en - de Waterschappen voor de waterschapswegen.
<i>Werken op de vluchtstrook</i>	Het uitvoeren van <i>Vorbereidende handelingen</i> om een voertuig mee te nemen. Het kan ook gaan om een noodzakelijke (nood)reparatie omdat dat sneller is, of omdat het voertuig anders niet kan worden verplaatst.
<i>Werken in de risicovolle zone</i>	Werken in de risicovolle zone is niet toegestaan zonder de vervolgmaatregel beschreven in 4.3.7. In- en uitstappen mag wel zonder vervolgmaatregel (zie kader 19).

Kader 2 Gevaarlijke stoffen

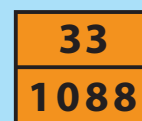
Wanneer bij een incident (het vermoeden bestaat dat er) gevaarlijke stoffen vrijkomen, dan gelden de vier **A's**:

- Afstand houden** Blijf op een afstand van minimaal **200** meter en let daarbij op de windrichting:
houd de wind in de rug;
- Afzetten** Zet het gebied af op minimaal **200** meter;
- Afwachten** Wacht, met de wind in de rug, tot deskundigen arriveren. De brandweer heeft de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen en meetapparatuur om op verkenning te gaan;
- Afblijven** Het spreekt voor zich dat je bij vermoeden van gevaarlijke stoffen voor je eigen veiligheid nergens aankomt.

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

Het **oranje bord**, het gevaarsidentificatiebord:

- het bovenste getal is het gevaarsidentificatienummer, het GEVI-nummer;
- het onderste getal is het stofidentificatienummer, het UN-nummer.



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

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

Verdubbeling van een cijfer wijst op een versterking van het desbetreffende gevaar.

Bijvoorbeeld 556 duidt op een sterk oxiderende, giftige stof.

Het **UN-nummer**:

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

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

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



Uitgangspunten voor de beveiliging van een verkeersincident

In deze richtlijn worden de algemene principes uitgewerkt voor de beveiliging van een verkeersincident. Het zijn de eerste veiligheidsmaatregelen die worden getroffen door de eerste aankomende IM-hulpverlener.

Uitgangspunten voor de beveiliging van een verkeersincident zijn:

- Creëren van een veiligheidsruimte;
- Gebruik van het hulpverleningsvoertuig als beveiligingsvoertuig;
- Aanvragen van verkeersmaatregelen bij verkeerssignalering
- Dragen van veiligheidskleding;
- Plaatsen van verkeerskegels.

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

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

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

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

2.1 Creëren van een veiligheidsruimte

De eerste IM-hulpverlener die op de plaats incident aankomt, creëert een veiligheidsruimte door het IM-hulpverleningsvoertuig op [max. snelheid = min. meter] vóór het incident te plaatsen. Het Nederlands Forensisch Instituut heeft een aantal computersimulaties van botsingen uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het aanhouden van een veiligheidsruimte van minimaal 100 meter op een weg waar een maximumsnelheid is toegestaan van 100 km/uur voor de meeste incidentsituaties afdoende beveiliging biedt. De formule [max. snelheid = min. meter], bijv. 70 km/uur = min. 70 meter, is gebaseerd op deze vaststelling. Naast betonnen barriers en in tunnels moet altijd een grotere veiligheidsruimte worden aangehouden, omdat beton, anders dan een geleiderail, geen krachten absorbeert. Na aanrijding zal een hulpverleningsvoertuig dan ook verder doorschuiven. Bij het plaatsen van een motorfiets als beveiligingsvoertuig moet vanwege het lage gewicht ook altijd een grotere veiligheidsruimte worden aangehouden (zie kader 3, blz. 14).

NB Bij een incident waarbij (het vermoeden bestaat dat er) gevaarlijke stoffen vrijkomen, geldt altijd een minimale afstand van 200 meter (zie kader 2, blz. 12).

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

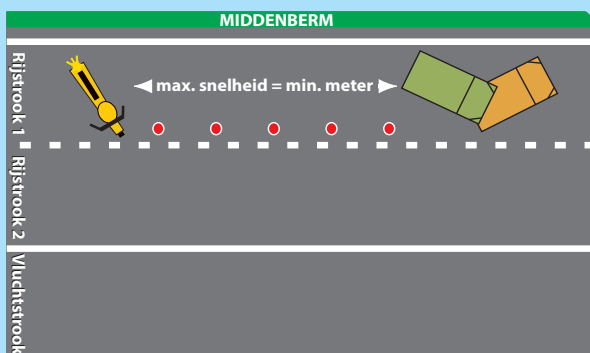
NB
Naast barriers en in tunnels moet altijd een grotere veiligheidsruimte worden aangehouden (+minimaal 20%). Barriers, anders dan een geleiderail, absorberen geen krachten.

Kader 3 Een hulpverleningsmotor als beveiligingsvoertuig

De regels voor toepassing van de hulpverleningsmotor als beveiligingsvoertuig zijn gelijk aan de regels voor alle andere hulpverleningsvoertuigen. Alleen de lengte van de veiligheidsruimte wordt vergroot. Theoretisch bestaat namelijk de kans dat een motor bij nat wegdek en bij hogere snelheden van het verkeer (+80 km/u) de incidentlocatie kan bereiken. Dit wordt gecompenseerd door bij een maximumsnelheid vanaf 80 km/u de veiligheidsruimte met minimaal 20% te vergroten. Zet alarmverlichting aan in plaats van alternerende verlichting en gebruik op de rijbaan tevens het zwaailicht.

De IM-hulpverlener op de motor bepaalt zelf of de motor als beveiligingsvoertuig wordt ingezet. Bij slecht zicht of slecht weer, maar vooral bij hoge snelheid van het verkeer, kan de IM-hulpverlener op de motor het voor zijn eigen veiligheid niet verantwoord vinden zijn voertuig in het verkeer te plaatsen.

- Plaats in dat geval de motor voorbij en in lijn met het incident.
- Geef een situatierapport aan eigen meldkamer/centrale.
- Loop daarna tegen de rijrichting in en waarschuw het verkeer handmatig vanaf een veilige plaats.



Beveiliging bij eenzijdig aanrijdgevaar

Bij beveiliging op de hoofdrijbaan met eenzijdig aanrijdgevaar, plaatst de eerste IM-hulpverlener ter plaatse zijn motor in fend-off, met de neus naar de richting waarin het verkeer het incident mag passeren.

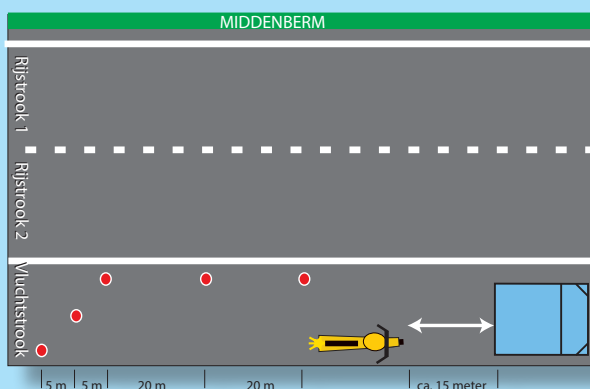
LET OP: vanaf een maximumsnelheid ter plaatse van 80 km/u geldt voor motoren:
 $[max. snelheid = min. meter] + min. 20\%$



Beveiliging bij tweezijdig aanrijdgevaar

Bij incidenten met tweezijdig aanrijdgevaar plaatst de eerste IM-hulpverlener ter plaatse zijn hulpverleningsvoertuig RECHT, omdat er geen verkeer mag passeren.

LET OP: vanaf een maximumsnelheid ter plaatse van 80 km/u geldt voor motoren:
 $[max. snelheid = min. meter] + min. 20\%$



Beveiliging op de vluchstrook

Op de vluchstrook wordt het eerste IM-hulpverleningsvoertuig ter plaatse* – met de attentieverlichting aan – RECHT en zo ver mogelijk uit het verkeer geplaatst, dus zo dicht mogelijk langs de berm/geleiderail. Dit geldt ook voor de motorfiets. Als verkeerskegels op de motor aanwezig zijn, dan wordt een afzetting geplaatst. De IM-hulpverlener blijft nooit in de buurt van zijn motor staan.

*Bergingsvoertuigen gaan bij pechverplaatsingen altijd direct voorbij het pechgeval staan (zie 4.3.5).

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

2.2 Gebruik van het hulpverleningsvoertuig als beveiligingsvoertuig

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

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

- 1 Mag het verkeer passeren, dan wordt het voertuig schuin geplaatst. Met de richting waarin het voertuig staat, wordt het verkeer om het incident heengeleid (eenzijdig aanrijd-gevaar, zie hoofdstuk 4, blz. 25).
- 2 Mag het verkeer niet passeren, dan wordt het voertuig recht geplaatst (tweezijdig aanrijd-gevaar, zie hoofdstuk 5, blz. 43).



In beide gevallen geldt:

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

2.3 Aanvragen van verkeersmaatregelen bij verkeerssignalering

Als verkeerssignalering aanwezig is, vraag dan zo snel mogelijk een rood kruis aan voor de rijstrook of de rijstroken waarop het incident staat. Het aanvragen van een verkeersmaatregel op de verkeerssignalering is onderdeel van V2 (zie hoofdstuk 3, blz. 23).

2.3.1 Het aanvragen van een maatregel op de verkeerssignalering

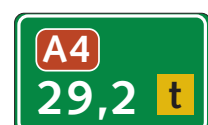
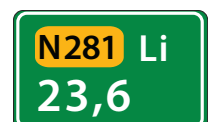
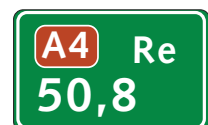
Als verkeerssignalering aanwezig is, biedt het een extra mogelijkheid om een incidentlocatie te beveiligen. Er kunnen snelheidsmaatregelen getroffen worden, het verkeer kan naar een andere rijstrook gestuurd worden en rijstroken kunnen worden afgekruist. Alle IM-hulpverleners mogen verkeersmaatregelen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

2.3.2 Hectometerborden met rijbaanaanduiding

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

- 1 het wegnummer, bijvoorbeeld A4 of N281, en
- 2 de hectometeraanduiding, bijvoorbeeld 50,8, en
- 3 de rijbaanaanduiding:
 - voor de hoofdrijbaan is dit afhankelijk van de rijrichting Li (Links) of Re (Rechts): Re is de rijbaan met oplopende hectometering; Li is met aflopende hectometering.
 - voor de toe- en afritten, parallelbanen, en verbindingbogen is dit een zwarte letter op een gele achtergrond, bijvoorbeeld t.

Daarbij is het belangrijk dat het nummer van de rijstrook of rijstroken, waarop het incident staat, wordt doorgegeven.



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

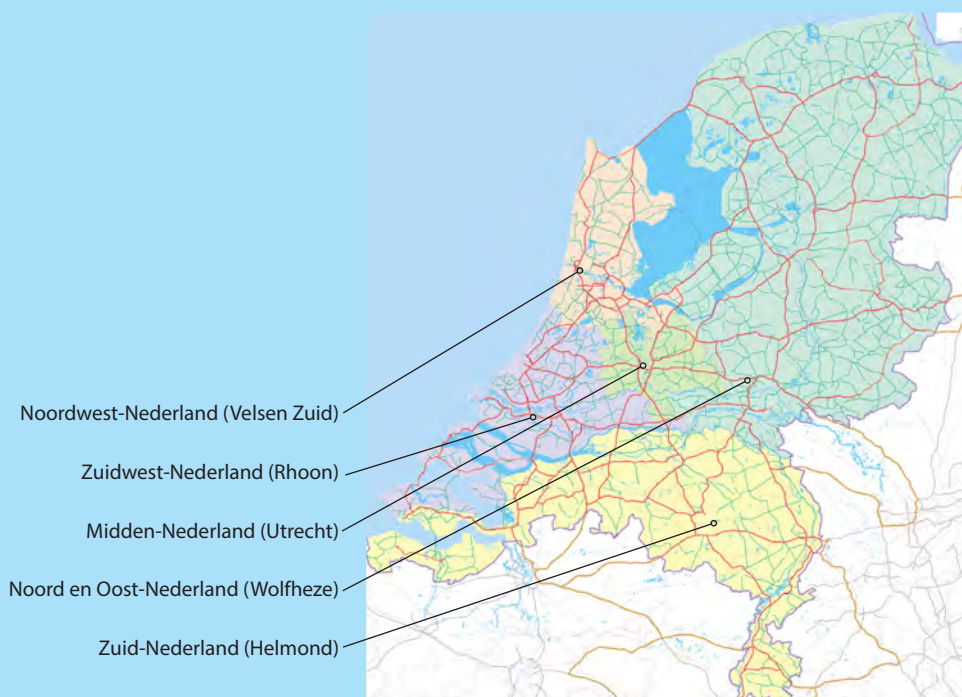
Kader 4 Aanvragen van een maatregel op de signalering

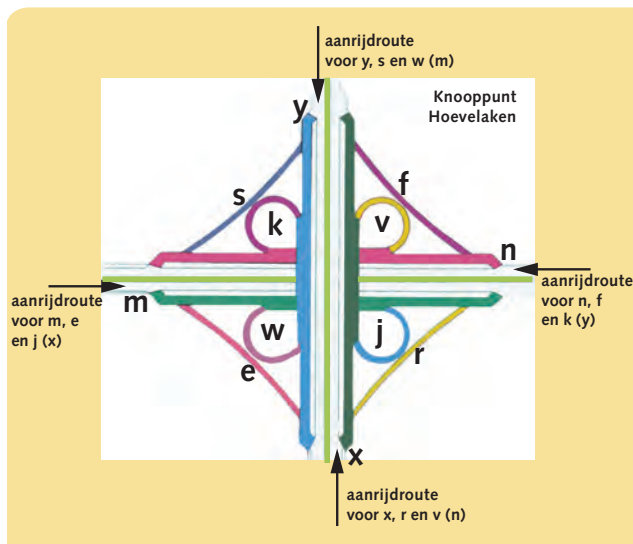
Als er signalering aanwezig is, dan kunnen de IM-hulpdiensten verkeersmaatregelen aanvragen bij de Regionale Verkeerscentrale (RVC). Verkeersmaatregelen op de signalering zijn:

- een snelheidsmaatregel (lagere snelheid);
- een verdrijfpijl, om het verkeer naar een andere rijstrook te sturen;
- een rood kruis, om een rijstrook af te sluiten voor verkeer.

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

- 1 De IM-hulpverlener moet ter plaatse zijn of de RVC moet camerazicht hebben op de locatie.
- 2 De laatstvertrekkende IM-hulpverlener meldt de maatregel weer af.



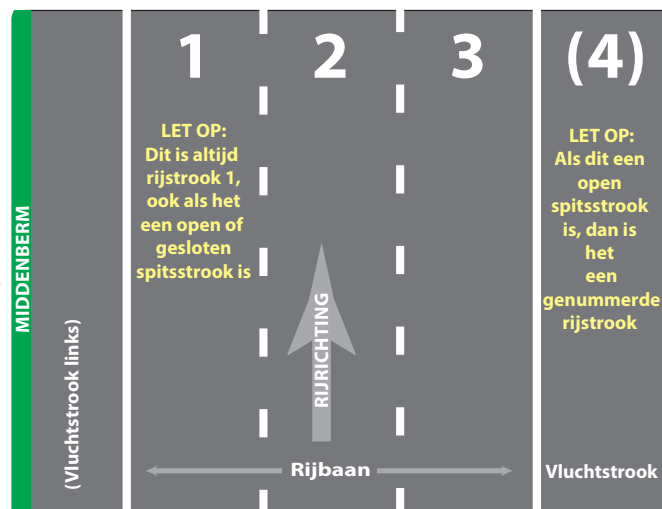


Knooppunt Hoevelaken

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

2.3.3 rijstrooknummering

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



2.4 Dragen van veiligheidskleding

Zichtbaar zijn is belangrijk voor de veiligheid van de IM-hulpverlener. Draag daarom veiligheidskleding met retro-reflecterende strepen. Zorg ervoor dat deze kleding schoon is en gesloten gedragen wordt, dan is de zichtbaarheid het meest optimaal. De IM-hulpverleners die deel uitmaken van het Commando Plaats Incident, het COPI, dragen een groene hes. De OVD-brandweer is herkenbaar aan oranje schouderstukken en het opschrift 'Officier van Dienst'.

Veiligheidskleding moet voldoen aan klasse 3. Maar binnen een volgens deze richtlijn beveiligde situatie verwijzen we naar de voorgeschreven veiligheidskleding in de brancherichtlijnen van de hulpverleners.



Veiligheidskleding

Veiligheidskleding moet voldoen aan veiligheidsklasse 3.

Kader 5 Zwaailichtdiscipline

Uit onderzoek blijkt dat meer zwaailichten niet beter beveiligen, maar de situatie juist onveiliger maken.

Teveel zwaailichten en flitsers verwarren de weggebruiker, zeker 's nachts, en leiden het verkeer op de andere rijbaan af. Dat kan kijkersfiles en vervolgongevallen veroorzaken.

Daarom houdt bij een incident alléén het beveiligingsvoertuig het gele zwaailicht aan. Frontflitsers worden uitgezet. Alle andere voertuigen van de IM-hulpdiensten zetten, zodra ze parkeren, het zwaailicht en de frontflitsers uit.

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

- door IM-hulpverleners die op weg zijn naar een incident;
- door het beveiligingsvoertuig dat vóór het incident staat, in fend-off (op gescheiden rijbanen) of recht (op niet-gescheiden rijbanen). Stilstaand, dus altijd geel!
- door IM-hulpverleners die vertrekken van de incidentlocatie, om aan te geven dat ze weer aan het verkeer gaan deelnemen.
- door IM-hulpverleners die van de rijbaan de vluchtstrook op- of afrijden (zie Bijlage 'Gebruik gele attentieverlichting bij verkeersincidenten').
- door een IM-hulpverlener die op de vluchtstrook als eerste beveiligingsvoertuig vóór een incident staat onder *verhoogde gevaarzetting*, dus bijvoorbeeld onder slechte weersomstandigheden of bij laagstaande zon (zie 4.3.1). Stilstaand, dus geel!

Kader 6 Het belang van de slachtoffers

Bij een ernstig ongeval ligt de prioriteit bij de hulpverlening aan de slachtoffers. Dat is in hun directe belang. Maar je moet ook rekening houden met de belangen van de betrokkenen achteraf. Dus let erop dat je de plaats van het ongeval niet onnodig verstoort.

Denk aan het belang van de slachtoffers!

Het is in het belang van de slachtoffers dat de toedracht van het ongeval/incident objectief kan worden vastgesteld. Dit gebeurt door technisch onderzoek ter plaatse (sporen vastleggen) en technisch onderzoek achteraf (aan de voertuigen).

Laat de situatie die je aantreft zoveel mogelijk intact!

Laat daarom alle niet-noodzakelijke wijzigingen op de plaats van het ongeval achterwege totdat het technisch onderzoek ter plaatse is afgerond. Laat sporen intact (ook in de berm) en maak geen onnodige "nieuwe sporen". Let daarop. Ook als je je voertuig parkeert.

Documenteer wat je aan de situatie verandert!

Als je bij de hulpverlening aan slachtoffers mogelijke aanwijzingen moet veranderen, meldt dit dan direct aan de leider plaats ongeval en maak als het kan foto's van de eerdere situatie. Laten we er als hulpverleners samen voor zorgen dat slachtoffers niet achteraf nog een keer slachtoffer worden.

2.5 Plaatsen van verkeerskegels

Door verkeerskegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident te plaatsen, wordt het incident voor de overige weggebruikers duidelijk zichtbaar afgeschermd. Hoewel de grote verkeerskegels van 75 cm eerder zichtbaar zijn en de voorkeur hebben, is het om praktische redenen toegestaan kleine verkeerskegels van 50 cm te gebruiken. Wanneer een IM-hulpverlener als tijdelijke maatregel kleine verkeerskegels heeft geplaatst, worden deze voor de verdere duur van het incident vervangen door grote verkeerskegels, zodra er een IM-hulpverlener komt die deze bij zich heeft. Politie, brandweer, wegbeheerders, bergers, ANWB Wegenwacht en servicebedrijven hebben allen minimaal 5 verkeerskegels bij zich. (zie ook kader 18, blz. 32) De wegbeheerder werkt met kegels van 75 cm. Het plaatsen van verkeerskegels is onderdeel van stap V2 (zie hoofdstuk 3, blz. 23).



2.6 Gebruik van de schouwkaart

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

Verkeersincident	M	Omvang	N
• Alleen blikshade? • Met slachtoffers?		Aantal slachtoffers, ABC bedreigd - levensgevaar? - A Ademweg vrij? Gezichtskleur bleek, blauw? (<i>Tong, gebit</i>) - B Ademhaling vrij/hoorbaar? (<i>Snurkend</i>) - C Uitwendige bloedingen? Hartslag? - D Aanspreekbaar? - E Koude/warmte letsel? (<i>Brand, bevrozing, ...</i>)	
Exacte locatie	E		
Aard incident	T		
• Wat is er gebeurd? • Hoog energetisch ongeval?¹		• Slachtoffers uit de auto geslingerd? • Slachtoffers in de auto gebleven?	
Gevaar	H	Aantal voertuigen? • Personenauto's? • Vrachtwagens? • Wel/niet rolbaar?	
• Gevaarlijke stoffen: kenteken, stofnr., gevaarnr.? • Brand? • Explosie? • Verdrinking? • Bijzondere weersomstandigheden? (<i>Gladheid, mist, sneeuw, hitte, ...</i>)			
Aanrijdroute	A	Extra inzet	E ²
• Beste aanrijdroute: gevaarzone, windrichting, bereikbaarheid?		Voorgaande informatie leidt tot inzet van de benodigde IM-hulpdiensten. • Is er extra inzet nodig?	

Multidisciplinair schouwen

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

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

- Verkeersincident
 - Is het alleen blikshade of zijn er ook slachtoffers?
- Exacte locatie

Kader 7 Hulpverlening bij elektrische en hybride¹ voertuigen

De IM-hulpverlener krijgt steeds vaker te maken met elektrische of hybride voertuigen. Deze voertuigen worden uitvoerig getest, waarbij wordt gekeken naar de veiligheid voor gebruikers, monteurs en IM-hulpverleners. Ook zijn er tal van veiligheidsvoorzieningen ingebouwd. Toch moet je altijd alert zijn bij incidenten met deze voertuigen.

Incidenten met elektrische/hybride voertuigen worden onderverdeeld in categorie A, B, C en D.

A Incidenten zonder schade

Bij incidenten zonder schade, zoals pechgevallen of onwelwordingen, is het uitgesloten dat de carrosserie onder spanning staat. Maar het voertuig kan wel ongewenst in beweging komen, omdat het nog in de rijstand/bedrijfsstand staat. Voer stap 1 t/m 6 in het gele kader uit.

B Incidenten met blikshade

Bij incidenten met alleen blikshade zijn de airbags niet geactiveerd. Ook hier is het uitgesloten dat de carrosserie onder spanning staat. Het enige risico voor de hulpverlening is dat het voertuig ongewenst in beweging kan komen. Voer stap 1 t/m 6 in het gele kader uit.

C Incidenten met geactiveerde airbags

Wanneer bij een incident de airbags van een elektrisch of hybride voertuig worden geactiveerd, wordt automatisch de stroomvoorziening vanuit de hoogspanningsbatterij afgesloten. Het is hierdoor nagenoeg uitgesloten dat de carrosserie onder spanning staat. In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat bij een zware aanrijding de airbags niet worden geactiveerd, bijvoorbeeld als het voertuig aan de achterzijde wordt aangereden. Zolang de kooiconstructie intact blijft, is er ook dan geen risico dat de carrosserie onder spanning staat. Voer altijd stap 1 t/m 6 in het gele kader uit om te voorkomen dat het voertuig toch ongewenst in beweging komt.

D Incidenten met ernstig vervormde kooiconstructie

Bij elektrische en hybride voertuigen is de hoogspanningsbatterij geplaatst binnen de kooiconstructie van het voertuig. Bij extreme vervorming van de kooiconstructie zou het in zeer uitzonderlijke gevallen mogelijk kunnen zijn dat de carrosserie onder spanning staat. Gebruik altijd je persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's).

E-voertuig in brand

Bij brand komen dezelfde verbrandingsproducten vrij als bij een ander voertuig. Neem dus dezelfde veiligheidsmaatregelen. Alleen als de hoogspanning-batterij verbrandt, komen er extra en afwijkende verbrandingsproducten vrij, zoals Lithiumhydroxide. Blijf bovenwinds en laat benadering en blussen over aan de brandweer.

¹Met 'hybride voertuigen' wordt steeds bedoeld 'hybride elektrische voertuigen'.

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

Stappenplan benadering elektrische /hybride voertuigen

- Stap 1** Stel vast dat er sprake is van een elektrisch / hybride voertuig
- 1a Vraag bestuurder/inzittende uit (indien aanspreekbaar)
 - 1b Trek het kenteken na (indien zichtbaar)
 - 1c Let op kenmerken: Type-aanduidingen / stickers op carrosserie
Laadaansluiting / cacher klepje
Oranje bedrading (door crash zichtbaar)

- Stap 2** Schat het risico in op gevaar vanuit het hoogspanningssysteem

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

LET OP ! Het voertuig kan onverwacht in beweging komen.

Handel daarom als volgt:

- 1 Benader het voertuig bij voorkeur aan de rechterzijde, dus de bijrijderskant (let op de stand van de voorwielen).
- 2 Zet het voertuig op de handrem en/of de selecteurhandel in P.
- 3 Zet het contact uit of bedien de start/stop-knop en verwijder een keycard 5 meter van het voertuig.
- 4 Zet de alarmverlichting aan, zodat zichtbaar is dat het 12-volt elektrische systeem (het boardnet) nog actief is.
- 5 Steek de laadstekker (uit de kofferbak) in het laadcontact van het voertuig om de rijmodus uit te schakelen.
- 6 Leg blokken onder een van de wielen om te voorkomen dat het voertuig alsnog kan weggrollen op een hellend vlak.

NB Bij een voertuig te water is een aantal stappen niet relevant.
Uit veiligheidsoverwegingen zijn in ieder geval stap 3 & 4 uitgesloten.

Is de juiste locatie bekend bij de meldkamer?

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

2.7 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes

De ruimte tussen het beveiligingsvoertuig en het incident is alleen bedoeld als veiligheidsruimte en is dus niet bedoeld voor het parkeren van voertuigen van de IM-hulpverleners. Om de aan- en afvoerroutes zo goed mogelijk vrij te houden, staan alleen ambulancezorg en brandweer op de 10 meter werkcirkels. De overige IM-hulpdiensten parkeren hun voertuigen zodanig, dat er een aan- en afvoerroute vrij blijft. Zie 4.1.1, blz. 27 voor het parkeren bij eenzijdig en 5.1.1, blz. 44 voor het parkeren bij tweezijdig aanrijdgevaar.

2.8 Aanvragen van aanvullende verkeersmaatregelen

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

De wegbeheerder beschikt meestal over diverse mogelijkheden, zoals:

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

Aanvullende verkeersmaatregelen kunnen bij de wegbeheerder worden aangevraagd. Voor de plaatsing van dit soort maatregelen is een document opgesteld:

Aanvullende veiligheidsmaatregelen bij langdurige incidenten (AVI).



De vier V's

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

De vier V's gelden voor alle verkeersincidenten, zowel op wegen met eenzijdig als met tweezijdig aanrijdgevaar. In 4.1 worden deze vier V's verder uitgelegd voor eenzijdig aanrijdgevaar en in de rest van hoofdstuk 4 wordt een aantal voorbeelden gegeven. In 5.1 worden deze vier V's verder uitgelegd voor tweezijdig aanrijdgevaar, ook gevolgd door een aantal voorbeelden.

V 1 Voertuig plaatsen

Creëer een veiligheidsruimte (zie 2.1, blz. 13)

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

V 2 Veiligheid regelen

Vraag verkeerssignalering aan (zie 2.3, blz. 15)

Draag veiligheidskleding (zie 2.4, blz. 17)

Plaats verkeerskegels (zie 2.5, blz. 19)

Zet het verkeer stil (zie kader 20, blz. 42)

V 3 Verkennen van het incident

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

V 4 Vervolgstappen regelen

Beslis of de weg afgesloten moet worden (zie kader 21 & 22, blz. 42)

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

Let op:

Handel volgens de vier A's in geval van gevaarlijke stoffen:

- Afstand houden
- Afzetten
- Afwachten
- Afblijven

(zie kader 2, blz. 12).

Kader 8 Overnemen van de beveiligingsfunctie

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

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



Kader 9 Handmatig waarschuwen van het verkeer

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

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

4.1 De vier V's bij eenzijdig aanrijdgevaar

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

V 1 Voertuig plaatsen bij eenzijdig aanrijdgevaar

- **Creëer een veiligheidsruimte**

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

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

Hoe harder het verkeer rijdt, hoe groter de risico's zijn voor IM-hulpverleners. Maar dat wil niet zeggen dat verkeer waar de snelheid uit is, niet meer gevaarlijk kan worden. De verkeerssituatie kan namelijk wijzigen en nieuw verkeer kan weer op snelheid aan komen rijden. Daarom geldt de veiligheidsruimte van [max. snelheid = min. meter] altijd, zowel bij rijdend verkeer als bij file.

NB Bij een incident waarbij (het vermoeden bestaat dat er) gevaarlijke stoffen vrijkomen, geldt altijd een minimale afstand van 200 meter (zie kader 2, blz. 12).

- **Plaats het hulpverleningsvoertuig ter beveiliging**

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



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

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

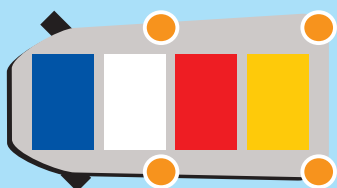
Niemand blijft in het beveiligingsvoertuig zitten.

Kader 10 Rijden op de vluchtstrook

IM-hulpverleners die over de vluchtstrook mogen rijden, moeten de snelheid aanpassen aan de snelheid van het verkeer op de rijbaan. Hierbij dienen zij zich te houden aan de regels in de brancherichtlijnen en/of onthefing. Voor bergers en ANWB Wegenwacht geldt een maximum van 20 km/u boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan en een maximumsnelheid van 50 km/u.

N.B. Bij het rijden over de vluchtstrook langs een file is het verplicht met zwaailicht en frontflitsers te rijden.

Kader 11 Kleuren geven de verschillende IM-hulpverleners aan



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

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

V2 Veiligheid regelen

- **Vraag verkeerssignalering aan**
Vraag een rood kruis aan voor de rijstrook of rijstroken waarop het incident staat, zodra je ter plaatse komt (zie kader 4, blz. 16).
- **Draag veiligheidskleding**
Trek een veiligheidsvest aan (tenzij je al verkeersveilige kleding draagt)..
- **Plaats verkeerskegels**
Plaats kijkend naar het verkeer vijf verkeerskegels tussen het beveiligingsvoertuig en het incident.
- **Zet het verkeer stil**
In principe wordt het verkeer bij incidenten met eenzijdig aanrijdgevaar niet stilgezet maar langs het incident geleid. Bij uitzondering wordt de rijbaan afgesloten en het verkeer omgeleid (zie 4.4).

V3 Verkennen van het incident

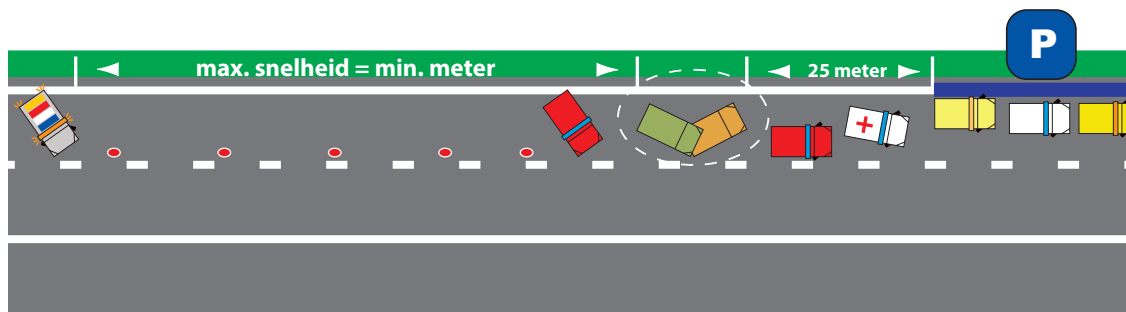
- **Schouw het incident multidisciplinair**
Schouw voor alle partijen met behulp van de schouwkaart (zie 2.6, blz. 19) en geef de informatie kort en bondig door aan de meldkamer.

V4 Vervolgstappen regelen

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

4.1.1 Vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij eenzijdig aanrijdgevaar

De brandweer en de eerste ambulance staan op de 10 meter werkcirkel voor slachtofferhulp. De ruimte tussen het beveiligingsvoertuig in fend-off en het incident is veiligheidsruimte en geen parkeer ruimte. Dus alle overige hulpverleningsvoertuigen staan voorbij en in lijn met het incident. Houd rekening met ambulances: zij moeten een brancard kunnen uit- en inladen en kunnen vertrekken.



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

Kader 12 Gebruik van de vluchtstrook na een incident op de rijbaan

Incidenten op autosnelwegen mogen niet, nadat de betrokken voertuigen van de rijbaan zijn verwijderd, worden afgehandeld op de vluchtstrook.

De vluchtstrook mag niet langer gebruikt worden dan absoluut noodzakelijk.

Als er sprake is van lichte schade, dan dient de IM-hulpverlener de betrokken voertuigen direct naar een afrit of een parkeerplaats te sturen, waar het incident veilig administratief kan worden afgehandeld.

Als er één of meerdere voertuigen zodanig zijn beschadigd dat deze moeten worden afgesleept, moet een bergingsbedrijf deze voertuigen zo snel mogelijk afvoeren. Administratieve handelingen moeten op een parkeerplaats, afrit, of bij het bergingsbedrijf worden verricht.

Als er af te slepen voertuigen op de vluchtstrook zijn geplaatst, dan moet de werkplek op de vluchtstrook worden beveiligd totdat de voertuigen zijn afgesleept. Zie paragraaf 4.3.

4.2 Beveiligen van een incident op de rijbaan

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

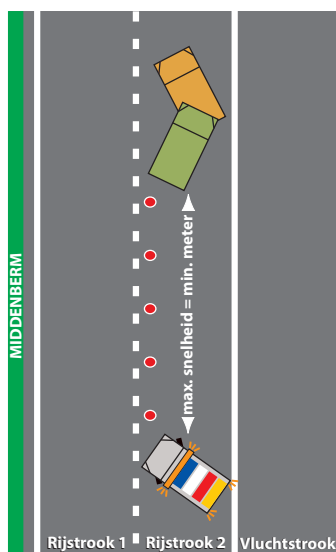
Deze drie situaties zijn:

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

Het beveiligen van een incident op de vluchtstrook wordt beschreven in 4.3.

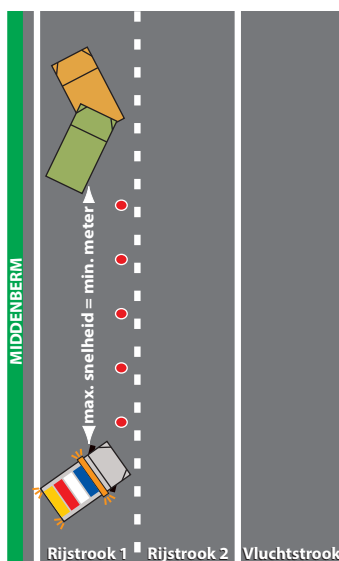
4.2.1 Beveiligen van een incident op een rijbaan met twee rijstroken

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



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

Handel volgens de vier V's, zie 4.1, blz. 25.



Kader 13 Incident Management bij en in tunnels

Niet alle tunnels hebben dezelfde veiligheidsvoorzieningen. Tunnels langer dan 250 meter voldoen aan strenge Europese tunnelregelgeving. Kortere tunnels voldoen aan Nederlandse regelgeving.

Bij tunnels wordt onderscheid gemaakt tussen incidenten en calamiteiten. Voor incident management worden tunnels beschouwd als overdekte weggedeelten. Dus bij verkeersincidenten in tunnels worden de eerste veiligheidsmaatregelen toegepast zoals beschreven in deze richtlijn.

Wanneer je stuit op een incident bij of in een tunnel, meld je het direct bij je meldkamer/verkeerscentrale en je treft de eerste veiligheidsmaatregelen. Als je naar een verkeersincident in een tunnel wordt gestuurd, handel je volgens de aanwijzingen in het gele kader.

INCIDENTEN pechgevallen en lichte aanrijdingen	CALAMITEITEN brand, gevaarlijke stoffen en ernstige aanrijdingen
• Check aanrijdend de laatste stand van zaken via je meldkamer/centrale of de verkeerscentrale; • Als het geen calamiteit is, tref dan als eerste aankomende IM-hulpverlener de eerste veiligheidsmaatregelen (+20% extra veiligheidsruimte i.v.m. betonnen wanden); • Alleen het beveiligingsvoertuig heeft geel zwaailicht en alternerende verlichting aan (of alarmlichten); • Alle volgende IM-hulpverleners zetten optische~ en geluidsignalen en de motor uit; • Zorg dat je geen Calamiteitendoorsteek (CaDo), Verrijdbare vangrail (VeVa), afsluitboom of vluchtdeur blokkeert.	• Plaats je voertuig op de opstelplaats voor de tunnel; • Check de laatste stand van zaken via de intercom/noodtelefoon bij de tunnel of bij je meldkamer/centrale; • Niet de tunnel betreden, totdat de brandweer het sein geeft dat de ondersteunende- of de incidentbuis mag worden betreden.



Opstelplaats voor tunnel



Intercom/noodtelefoon voor tunnel



CaDo voor tunnel



VeVa voor tunnel

Deze foto's zijn ter illustratie. Zorg dat je de situatie in je eigen omgeving kent.

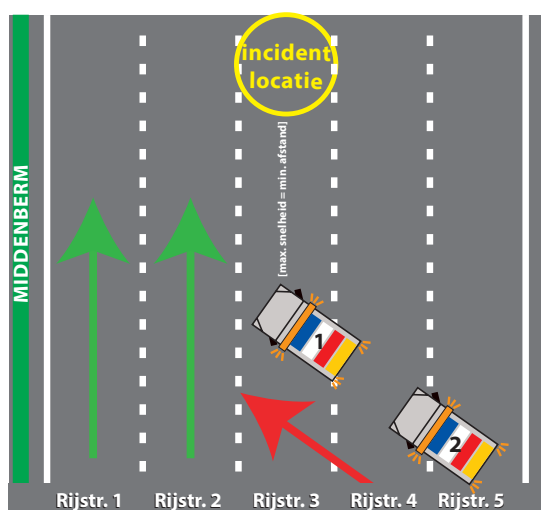
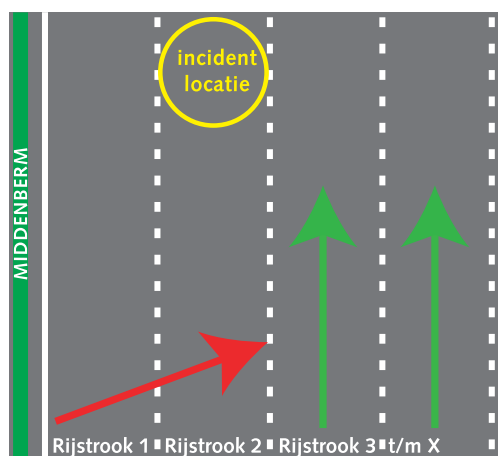
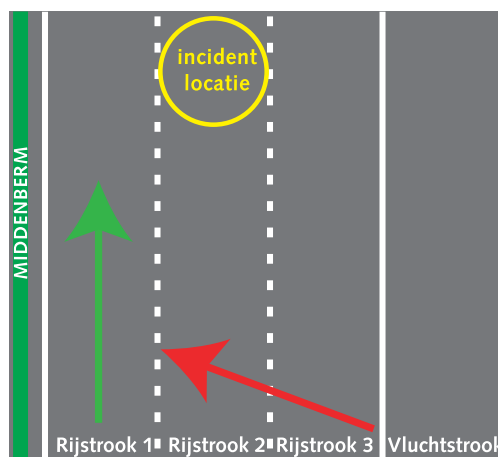
4.2.2 Beveiligen van een incident op een rijbaan met drie of meer rijstroken

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

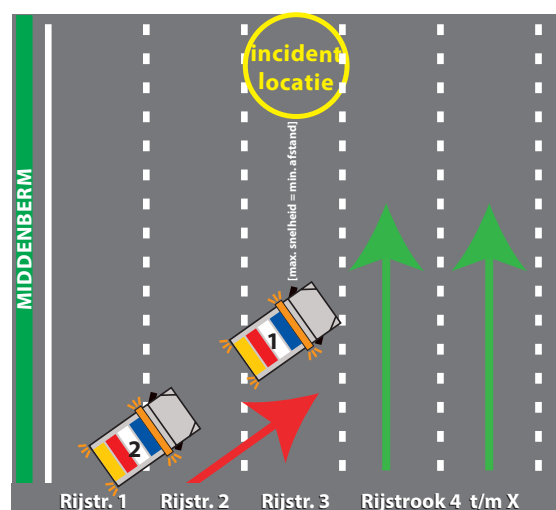
Om eilandvorming te voorkomen zijn er twee mogelijkheden voor het afschermen van een incidentlocatie:

- 1 het beveiligingsvoertuig in fend-off sluit rijstrook 2 en 3 af en stuurt het verkeer naar rijstrook 1.
Voor incident management heeft dit de voorkeur, omdat je contact maakt met de vluchtstrook. IM-hulpverleners kunnen dan over de vluchtstrook aanrijden en veilig de incidentlocatie bereiken, zonder dat ze een rijstrook over hoeven te steken. Dit sluit ook aan bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker, die gewend is links te passeren.
- 2 het beveiligingsvoertuig in fend-off sluit rijstrook 1 en 2 af en stuurt het verkeer naar rijstrook 3 en 4.
Deze afsluiting is noodzakelijk wanneer het incident heeft plaatsgevonden bij toe-, afritten of weefvakken.
Het verkeer kan doorgaan over rijstrook 3 en van de toe-, afritten en weefvakken gebruik maken.

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



Afsluiting vanaf de vluchtstrook



Afsluiting vanaf de middenberm bij toe-, afritten of weefvakken

4.2.3 Beveiligen van een incident op een verkeersplein

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

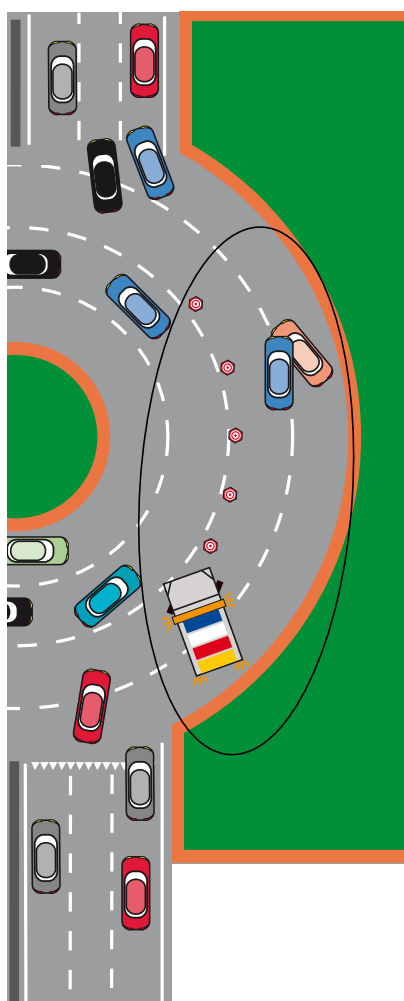
Regel

Op verkeerspleinen van 3 of meer rijstroken*:

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

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

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



Figuur a

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

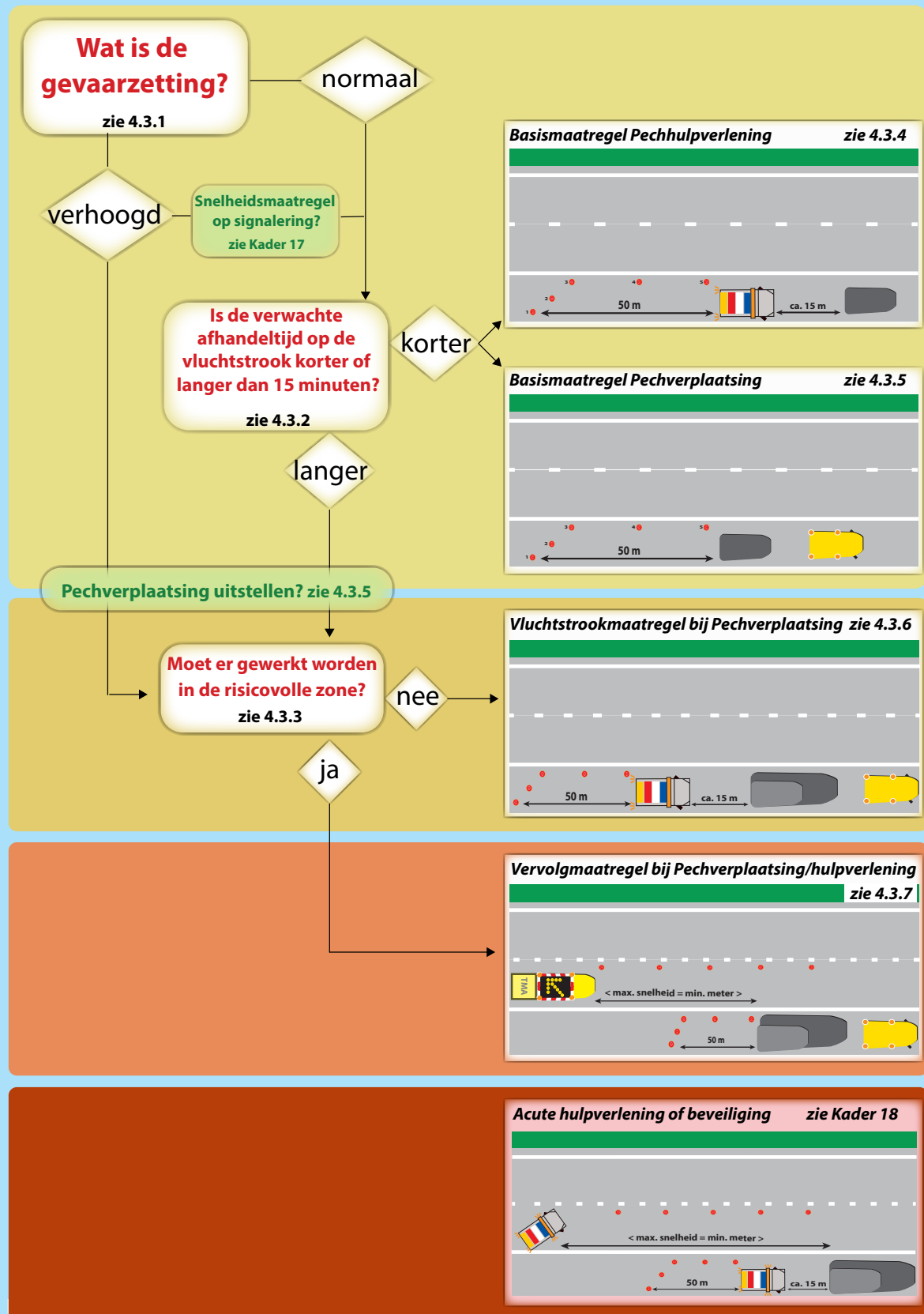


Figuur b

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

*De rotonde, met één of twee rijstroken, wordt besproken in 2.4.5, blz. 50.

Kader 14 Beslisboom vluchtstrookmaatregelen



4.3 Beveiligen van een incident op de vluchtstrook

Aanwezigheid op de vluchtstrook is niet zonder gevaar. De vluchtstrook is bedoeld voor noodgevallen. Weggebruikers rekenen er niet op dat er voertuigen en mensen op de vluchtstrook aanwezig zijn. Daarom moet de (pech)hulpverlener het aankomend en langsrijdend verkeer goed in de gaten blijven houden. Om de risico's zo klein mogelijk te maken, moet altijd minimaal een basismaatregel worden getroffen (zie 4.3.4 en 4.3.5). Verder moet de verblijftijd op de vluchtstrook tot het minimum worden beperkt. Daarom worden pechgevallen meegenomen naar een veilige plaats en wordt alleen pechhulp verleend op de vluchtstrook als dat sneller is dan meenemen. Als het mensen of dieren in nood betreft, wordt er acute hulp verleend met acute beveiliging.

Bij noodreparatie of pechverplaatsing op de vluchtstrook heb je de keuze tussen snelle of uitgebreide beveiliging. Deze keuze wordt bepaald door de omstandigheden ter plaatse. In veel gevallen is het meteen duidelijk wat de beste keuze is en moet die keuze ook worden gemaakt.

Aandachtspunt 1: Er zijn gevallen waarbij de hulpverlener zich moet afvragen: *Is het in deze omstandigheden veiliger om de potentieel gevaarlijke situatie snel weg te nemen of om de situatie langer te laten bestaan en te wachten op vervolgmaatregelen?* Wordt voor deze laatste optie gekozen, dan moet worden meegerekend dat het incident, de hulpverleners en het verkeer langduriger aan een potentieel gevaar worden blootgesteld en dat de afhandeling meer impact zal hebben en dus extra potentieel gevaar zal toevoegen. Als de impact op dat moment te groot zou worden, moet worden uitgesteld. (zie 4.3.5)

De afweging van de risico's van de ene of de andere keuze zal altijd onderdeel blijven van het vak van hulpverlening. Deze richtlijn is erop gericht de IM-hulpverlener te helpen een verantwoorde beslissing te nemen.

N.B. zie kader 15 voor de gebruikte termen in deze paragraaf.

4.3.1 Wat is de gevaarzetting?

We spreken van *normale gevaarzetting* als er ter plaatse geen omstandigheden zijn die het risico verhogen. Deze omstandigheden ter plaatse kunnen bijvoorbeeld leiden tot *verhoogde gevaarzetting*:

- de positie van het pechgeval, bijvoorbeeld minder dan een meter van de kantstreep
- de aard van het voertuig of de lading, bijvoorbeeld een zware vrachtauto, een kraanwagen of een touringcar met passagiers; of voertuigen met gevaarlijke stoffen of levende have
- de tijd van de dag, bijvoorbeeld schemering, laagstaande zon of duisternis
- de weersomstandigheden, bijvoorbeeld gladheid, harde wind of slecht zicht door mist of hevige neerslag
- de wegeninfrastructuur, bijvoorbeeld bochten, tunnels, viaducten of versmalde vluchtstroken
- het verkeersbeeld, bijvoorbeeld hoge verkeersintensiteit, veel vrachtverkeer of hoge snelheid

De hulpverlener maakt als hij aankomt een risico-inschatting. Daarin neemt hij niet alleen bovenstaande omstandigheden mee, maar ook de impact van de maatregel die hij gaat nemen. Een maatregel mag nooit zwaarder zijn dan strikt noodzakelijk, want zwaardere maatregelen kunnen het risico voor de overige weggebruikers vergroten en de doorstroming belemmeren (zie ook aandachtspunt 1). De risico-inschatting moet leiden tot een maatregel die past bij het incident en de omstandigheden.

4.3.2 Wat is de verwachte afhandeltijd?

De afhandeltijd op de vluchtstrook moet tot het minimum wordt beperkt.

Is de verwachte afhandeltijd korter dan 15 minuten en is er sprake van normale gevaarzetting, dan treft de hulpverlener een:

- *Basismaatregel pechhulpverlening* (4.3.4), of een
- *Basismaatregel pechverplaatsing* (4.3.5).

Bij verhoogde gevaarzetting treft men naast de basismaatregel (in oplopende zwaarte):

- een snelheidsmaatregel op de signalering (70/90) (indien aanwezig);
- de *Vluchtstrookmaatregel bij pechverplaatsing* (4.3.6), of
- de *Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing* (4.3.7).

Kader 15 Gebruikte termen in paragraaf 4.3

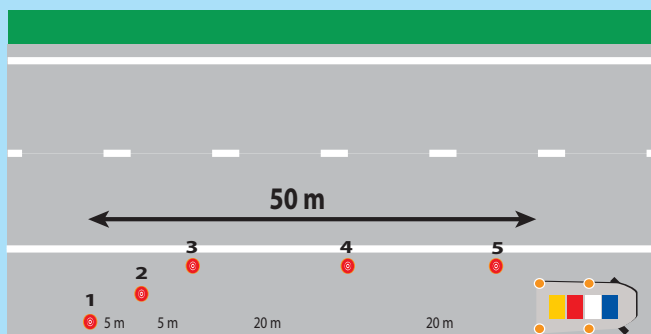
<i>Basismaatregel</i>	De minimale maatregel die bij pechhulpverlening of pechverplaatsing moet worden genomen.
<i>Beslisboom</i>	Hulpmiddel om op basis van risico-inschatting beslissingen te nemen en maatregelen toe te passen bij vluchtstrookincidenten (zie kader 14).
<i>Gevaarzetting</i>	Als er ter plaatse geen omstandigheden zijn die het risico verhogen, dan spreken we van normale gevaarzetting. Zijn die omstandigheden er wel, dan spreken we van verhoogde gevaarzetting (zie 4.3.1).
<i>Pechhulpverlening</i>	Het ter plaatse verhelpen van pech om een voertuig weer zelfstandig rijdend te maken.
<i>Pechverplaatsing</i>	Het verslepen of meenemen van een pechvoertuig naar een veilige plaats.
<i>Risicovolle zone</i>	De zone op de vluchtstrook van 1 meter vanaf de kantstreep (zie kader 19).
<i>Verwachte afhandeltijd</i>	De tijd die de IM-hulpverlener ter plaatse naar zijn professionele inschatting nodig heeft op de vluchtstrook om het incident af te handelen. Het is geen wettelijk vastgestelde limiet.
<i>Voorbereidende handelingen</i>	De noodzakelijke handelingen om een vrachtauto met pech mee te kunnen nemen (ook wel 'rolbaar maken' genoemd).
<i>Werken op de vluchtstrook</i>	Het uitvoeren van voorbereidende handelingen om een voertuig mee te nemen. Het kan ook gaan om een noodzakelijke (nood)reparatie omdat dat sneller is, of omdat het voertuig anders niet kan worden verplaatst.
<i>Werken in de risicovolle zone</i>	Werken in de risicovolle zone is niet toegestaan zonder de vervolgmaatregel beschreven in 4.3.7. In- en uitstappen mag wel (zie kader 19).

Kader 16 Verkeerskegels zijn levensredders

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

Het plaatsen van kegels op de vluchtstrook:

- 1 Plaats kijkend naar het verkeer 5 kegels, beginnend op 50 meter vóór het IM-hulpverleningsvoertuig, aan de bermkant. Kegels 3, 4 en 5 staan 0,5 meter van de kantstreep.
- 2 Haal voor vertrek de verkeerskegels op, kijkend naar het verkeer. Zet de kegels eerst een voor een aan de bermkant, beginnend bij 5. Verzamel de kegels vervolgens terwijl je terugloopt langs de berm.



SIGNALERING: Als de omstandigheden dit noodzakelijk maken, mag een IM-hulpverlener die de vluchtstrook wil verlaten altijd kortdurend een rood kruis aanvragen om in te kunnen voegen.

Kader 17 Een snelheidsmaatregel op de signalering

Als er signalering aanwezig is, dan kan bij incidenten op de vluchtstrook met een verhoogde gevaarzetting soms worden gekozen voor het treffen van een snelheidsmaatregel. Dit houdt in dat op de naastgelegen rijstrook een snelheidsbeperking van 70 km/u geldt en op de overige rijstroken een snelheidsbeperking van 90 km/u. Daarmee kan de verhoogde gevaarzetting in bepaalde gevallen zodanig worden verlaagd, dat de naastgelegen rijstrook niet uit het verkeer hoeft te worden genomen en het incident sneller kan worden afgehandeld, omdat er niet hoeft te worden gewacht op een vervolgmaatregel. Maar er mag nooit worden gewerkt in de risicovolle zone met alleen een snelheidsmaatregel op de rijbaan.

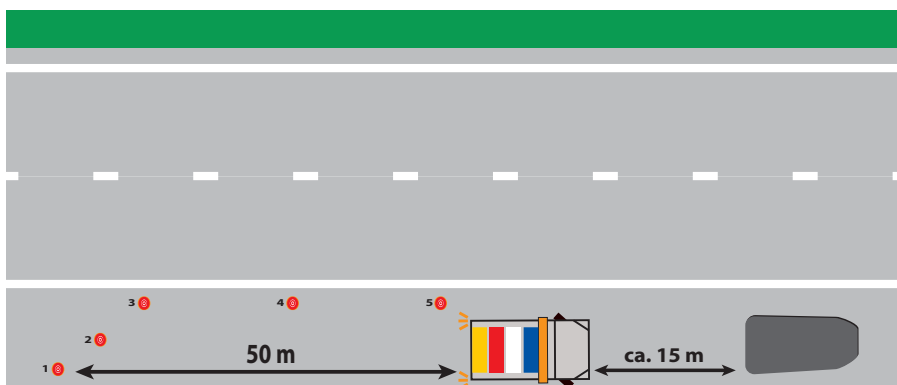
4.3.3 Moet er gewerkt worden in de risicovolle zone?

In de risicovolle zone van 1 meter vanaf de kantstreep (zie kader 19) mogen geen reparaties of *Voorbeïdende handelingen* worden verricht zonder toepassing van de *Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing* (zie 4.3.7).

4.3.4 Basismaatregel pechhulpverlening

De *Basismaatregel pechhulpverlening* wordt toegepast als de pechhulpverlener de pech door een simpele handeling kan verhelpen, bijvoorbeeld brandstof geven of een wiel verwisselen bij een personenwagen. Een basismaatregel is een minimale maatregel en mag alleen worden toegepast bij normale gevaarzetting en een verwachte afhandeltijd op de vluchtstrook van maximaal 15 minuten. Er mag niet in de risicovolle zone worden gewerkt.

Het hulpverleningsvoertuig wordt vóór het pechgeval geplaatst, met 5 kegels tot 50 meter ervoor. Als signalering aanwezig is, kan met de verkeerscentrale worden overlegd over een snelheidsmaatregel (70/90) als dat noodzakelijk is.

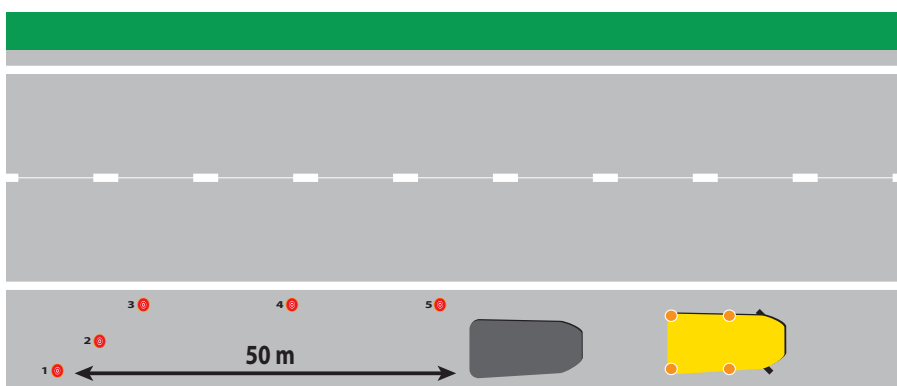


Basismaatregel pechhulpverlening

4.3.5 Basismaatregel pechverplaatsing

De *Basismaatregel pechverplaatsing* wordt toegepast als de berger/pechhulpverlener het pechvoertuig mee gaat nemen naar een veilige plaats. Een basismaatregel is een minimale maatregel en mag alleen worden toegepast bij normale gevaarzetting en een verwachte afhandeltijd op de vluchtstrook van maximaal 15 minuten. Er mag niet in de risicovolle zone worden gewerkt.

Het hulpverleningsvoertuig wordt voorbij het pechgeval geplaatst en de kegels tot 50 meter voor het pechgeval. Als signalering aanwezig is, kan met de verkeerscentrale worden overlegd over een snelheidsmaatregel (70/90) als dat noodzakelijk is.



Basismaatregel pechverplaatsing

Pechverplaatsing/-hulpverlening uitstellen

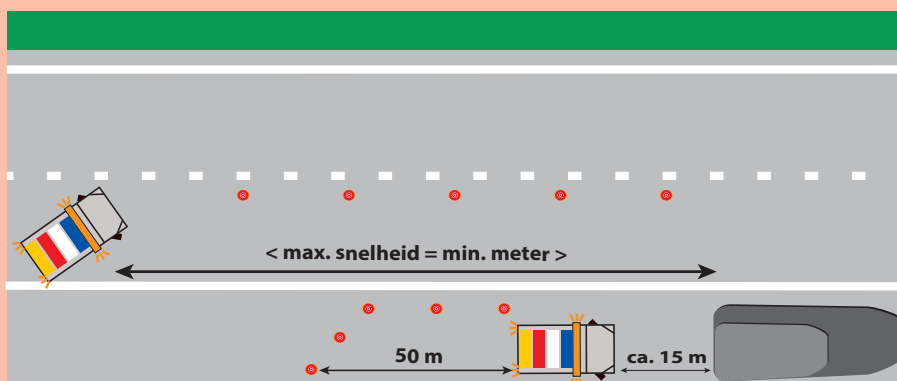
Bij verhoogde gevaarzetting of bij een verwachte afhandeltijd langer dan 15 minuten moet een zwaardere maatregel worden getroffen (zie ook aandachtspunt 1). Als signalering aanwezig is, dan zal dat in eerste instantie een snelheidsmaatregel zijn. Voordat wordt besloten tot de *Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing* (zie 4.3.7), moet de hulpverlener zich afvragen of de omstandigheden het op dat moment toelaten om zwaardere maatregelen te nemen.

Kader 18 Acute hulpverlening of beveiliging

Er zijn twee soorten incidenten die acute beveiliging op de naastgelegen rijstrook noodzakelijk maken:

- 1 Een spoedeisend incident op de vluchstrook, zoals een onwelwording of een brandend voertuig;
- 2 Een pechvoertuig in de risicovolle zone met gevaarlijke stoffen, levende have of meer dan 8 passagiers.

Deze maatregel is gebaseerd op de eerste veiligheidsmaatregel die wordt getroffen bij incidenten op de rijbaan. Het beveiligingsvoertuig wordt op [max. snelheid = min. meter] in fend-off op de naastgelegen rijstrook geplaatst, met 5 kegels er voorbij. Als er signalering aanwezig is, wordt deze rijstrook afgekruid. Op de overige rijstroken geldt dan een maximum snelheid van 70 km/u. Deze maatregel geldt ook voor de linkervluchstrook (zie 4.3.8, situatie B).



Acute beveiliging

Acute hulpverlening

Let op: Dit is een noodmaatregel voor acute hulpverlening of beveiliging!

Als de verwachte afhandeltijd op de vluchstrook meer dan 30 minuten is, wordt de *Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing/hulpverlening* (botsabsorber) opgeroepen. Die neemt de beveiliging op de rijstrook over.

Kader 19 Risicovolle zone op de vluchstrook

Bij het afhandelen van incidenten op de vluchstrook wordt een risicovolle zone gehanteerd van 1 meter vanaf de kantstreep (zie 4.3.3). In die zone mogen geen reparaties of *Vorbereidende handelingen* worden verricht zonder vervolgmaatregel op de naastgelegen rijstrook (zie 4.3.7). Maar als een hulpverlener kort in de risicovolle zone moet komen, bijvoorbeeld om in of uit te stappen, dan mag dat zonder vervolgmaatregel, want dan kan de hulpverlener zich op het langsrijdende verkeer concentreren en wachten op een goed moment.

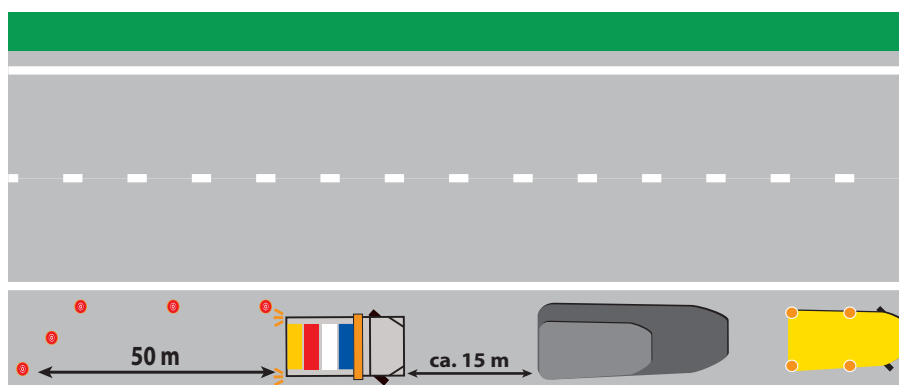


Aandachtspunt 2: Leidt het nemen van zwaardere maatregelen tot extra risicovolle situaties of grote doorstromingsproblemen, dan moet de pechverplaatsing/-hulpverlening worden uitgesteld.

4.3.6 Vluchtstrookmaatregel bij pechverplaatsing

Bij verhoogde gevaarzetting of als de IM-hulpverlener ter plaatse inschat dat de afhandeling op de vluchtstrook langer dan 15 minuten gaat duren, dan mag de pechverplaatsing beveiligd worden met de *Vluchtstrookmaatregel bij pechverplaatsing*.

Het bergingsvoertuig gaat voorbij het pechgeval staan en er komt een tweede hulpverleningsvoertuig ter plaatse. Dit voertuig wordt voor het pechgeval geplaatst en kegels worden uitgezet tot 50 meter voor dit hulpverleningsvoertuig. Als signalering aanwezig is, kan met de verkeerscentrale worden overlegd over een snelheidsmaatregel (70/90) als dat noodzakelijk is. Moet er in de risicovolle zone worden gewerkt, dan is deze maatregel niet toereikend en moet de *Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing/-hulpverlening* worden genomen. (zie aandachtspunt 2 en 4.3.7)

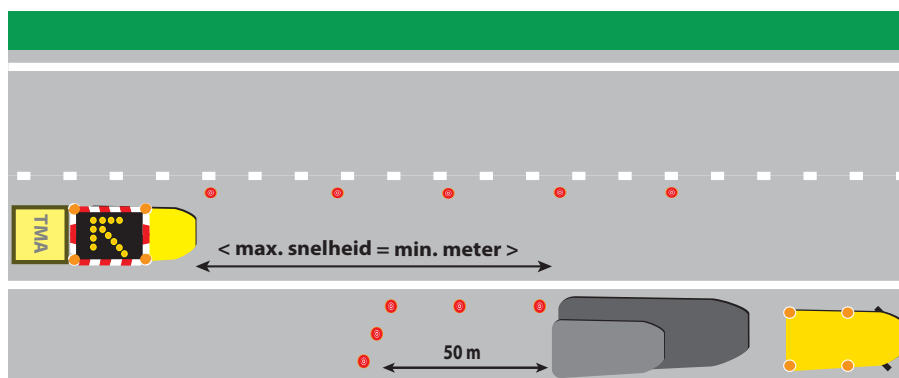


Vluchtstrookmaatregel bij pechverplaatsing

4.3.7 Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing/-hulpverlening

De *Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing/-hulpverlening* moet worden toegepast als er in de risicovolle zone noodreparaties of bij vrachtwagens *voorbereidende handelingen* moeten worden verricht voordat het pechvoertuig kan worden verplaatst (maar zie aandachtspunt 2).

Het bergingsvoertuig gaat voorbij het pechgeval staan en de hulpverlener plaatst 5 kegels tot 50 meter voor het pechgeval. Dan wordt er een botsabsorber op de naastgelegen rijstrook geplaatst met 5 kegels er voorbij. Als er signalering is, wordt deze rijstrook gelijk met het plaatsen van de botsabsorber afgesloten met een rood kruis. Op de overige rijstroken geldt dan een snelheidslimiet van 70 km/u. (zie aandachtspunt 2)



Vervolgmaatregel bij pechverplaatsing/hulpverlening

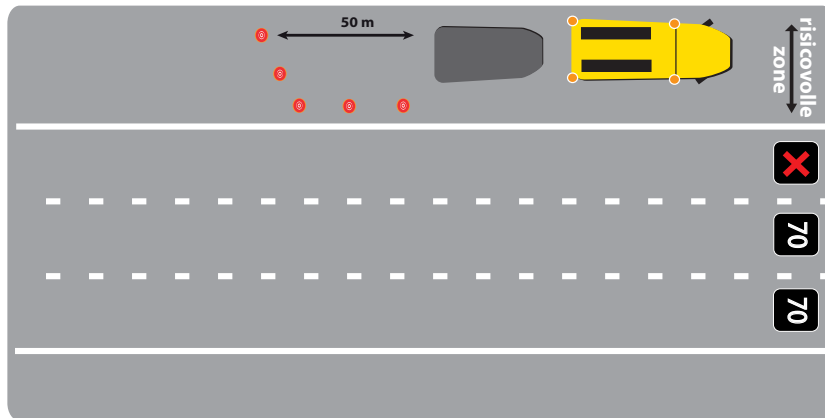
Aandachtspunt 3: Deze maatregel mag pas geplaatst worden op het moment dat er daadwerkelijk gewerkt gaat worden in de risicovolle zone. (maar zie aandachtspunt 2)

4.3.8 Beveiligen van een incident op de linkervluchtstrook

De linkervluchtstrook is in zijn geheel een risicovolle zone, vanwege de hoge snelheid van het verkeer op de naastgelegen rijstrook. Op die strook mogen dus absoluut geen reparaties of *Vorbereidende handelingen* worden verricht. Pechhulpverlening is niet toegestaan. Er dient altijd pechverplaatsing plaats te vinden. Bij een linkervluchtstrook is altijd signalering aanwezig.

Situatie A Pechverplaatsing

- 1 Plaats het bergingsvoertuig zo ver mogelijk van de kantstreep recht op de vluchtstrook, vóórbij het incident. Let op: andere IM-hulpverleners beveiligen vóór het incident.
- 2 Gebruik in deze risicovolle zone zowel het oranje zwaailicht als de alternerende verlichting.
- 3 Plaats inzittende(n) op een veilige plek.
- 4 Vraag een rood kruis aan op de naastgelegen rijstrook (zie kader 4, blz. 16).
- 5 Plaats vijf verkeerskegels (zie kader 16, maar plaats ze in spiegelbeeld).
- 6 Laad het voertuig op, haal de kegels op, plaats inzittenden in je cabine en neem het voertuig mee.



Verplaatsing van een pechvoertuig vanaf de linkervluchtstrook

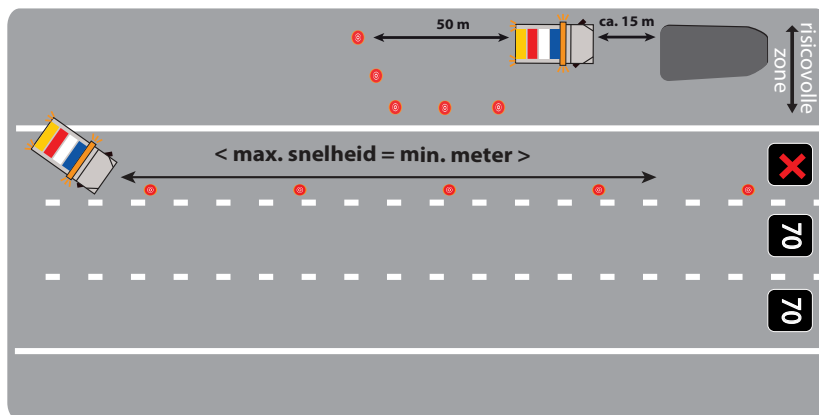
Situatie B Acute beveiliging

Als voor de linkervluchtstrook acute beveiliging van een incident nodig is (zie kader 18), handel dan als volgt:

- 1 Als de naastgelegen rijstrook nog niet is afgekruid, vraag dan een rood kruis aan.
- 2 Plaats het IM-beveiligingsvoertuig in fend-off op de naastgelegen rijstrook.
- 3 Gebruik in fend-off altijd zowel het oranje zwaailicht als de alternerende verlichting.
- 3 Plaats vijf verkeerskegels op de rijbaan langs de deelstreep.

Acute beveiliging

Acute hulpverlening



Acute beveiliging van een incident op de linkervluchtstrook (zie kader 18)

4.4 Volledige rijbaanafsluiting bij eenzijdig aanrijdgevaar

Wanneer je als IM-hulpverlener op een incident stuit waarbij volledige afsluiting van de rijbaan noodzakelijk is, wordt het IM-hulpverleningsvoertuig over de onderbroken streep tussen rijstrook 1 en rijstrook 2 geplaatst.

4.4.1 Volledige afsluiting op een rijbaan met twee rijstroken

Als je op een incident stuit op een rijbaan met twee rijstroken:

- plaats het IM-hulpverleningsvoertuig recht op de middellijn tussen rijstrook 1 en rijstrook 2
- draai de voorwielen in naar de verkeersluwe zijde.
- plaats twee kegels aan beide zijden van het beveiligingsvoertuig.
Als er een vluchtstrook is, plaats dan de vijfde kegel op de vluchtstrook.
- zwaailicht en altemnerende verlichting (of anders alarmlichten) staan aan.

Indien nodig kun je snel achter de geleiderail naast rijstrook 1 komen.

Bij het plaatsen van het beveiligingsvoertuig en de kegels is het belangrijk dat:

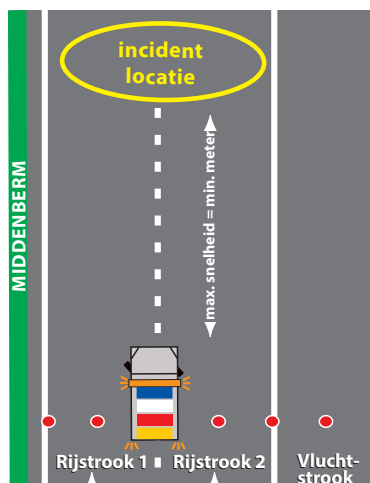
1. het verkeer niet kan passeren.
2. er voldoende ruimte blijft voor de andere IM-hulpverleners om het beveiligingsvoertuig rechts te passeren. Ze zullen bij aankomst op de plaats incident de twee rechter kegels moeten weghalen om te kunnen passeren en meteen na het passeren moeten terugplaatsen.

4.4.2 Volledige afsluiting op een rijbaan met drie rijstroken

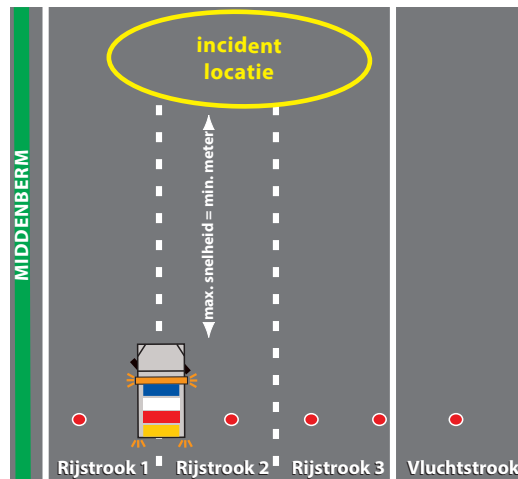
Als je op een incident stuit op een rijbaan met drie rijstroken:

- plaats het IM-hulpverleningsvoertuig recht op de middellijn tussen rijstrook 1 en rijstrook 2
- draai de voorwielen in naar de verkeersluwe zijde.
- plaats 1 kegel aan de linker zijde van het beveiligingsvoertuig en plaats 4 kegels aan de rechterzijde van het beveiligingsvoertuig.

Tussen rijstrook 1 en 2 is het beveiligingsvoertuig het best zichtbaar voor het verkeer. Op rijstrook 3 rijdt veel vrachtverkeer, waardoor het zicht op het beveiligingsvoertuig wordt belemmerd.



Afsluiting bij twee rijstroken (4.4.1)



Afsluiting bij drie rijstroken (4.4.2)

4.4.3 Volledige afsluiting op een rijbaan met meer dan drie rijstroken

In deze situatie is het niet mogelijk om met één persoon en één IM-hulpverleningsvoertuig een volledige afsluiting te regelen.

Handel in de geest van de richtlijn, d.w.z. volgens de prioriteitenlijst met eigen veiligheid eerst.

Vraag zo snel mogelijk signalering aan.

Besluit zelf of de afsluiting

- van rijstrook 1 naar rijstrook 4/5 geregeld moet worden, of
- van de 4e/5e rijstrook naar rijstrook 1.

N.B. Een IM-hulpverleningsmotor is niet geschikt om een totale afsluiting van een rijbaan mee te regelen!

Kader 20 Stilzetten van het verkeer

Elke IM-hulpverlener is bevoegd na een incident het verkeer stil te zetten. Hij is op dat moment niet het verkeer aan het regelen, maar de veiligheid bij het incident aan het vergroten door vervolgincidenten te voorkomen. Het stilzetten van het verkeer moet niet worden verward met het afsluiten van de weg (zie kader 21 & 22 hieronder).

Kader 21 Weg afsluiten of niet? Vroeg beslissen!

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

NB geen verkeer omleiden over rijwielpaden, trottoirs en door bermen.

Kader 22 Afsluiten van één of van beide rijrichtingen?

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

Er zijn drie opties:

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

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

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

Optie b en c: één of beide rijrichtingen sluiten

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

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

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

Optie c: twee rijrichtingen sluiten

In drie gevallen worden beide rijrichtingen altijd gesloten:

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



Beveiligen van een verkeersincident bij tweezijdig aanrijd-gevaar - op alle wegen met niet-gescheiden rijbanen

5.1 De vier V's bij tweezijdig aanrijdgevaar

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

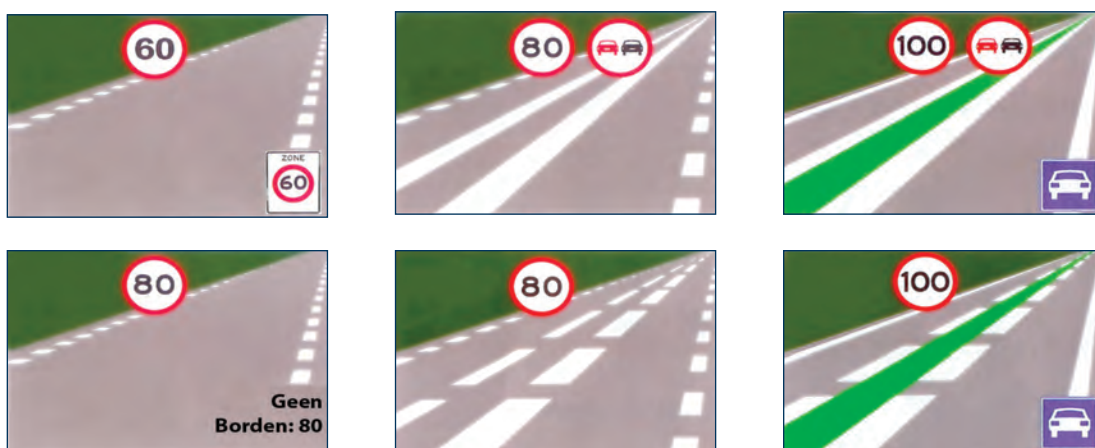
V1 Voertuig plaatsen bij tweezijdig aanrijdgevaar

- **Creëer een veiligheidsruimte**

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

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

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



NB Bij een incident waarbij (het vermoeden bestaat dat er) gevaarlijke stoffen vrijkomen, geldt altijd een minimale afstand van 200 meter (zie kader 2, blz. 12).

- **Plaats het hulpverleningsvoertuig ter beveiliging**

Plaats je hulpverleningsvoertuig **recht*** op [max. snelheid = min. meter] vóór het incident, draai de voorwielen in naar de verkeersluwe zijde, zet alternierende verlichting aan, laat (of zet) geel zwaailicht aan en zet frontflitsers uit. Hulpverleningsmotoren moeten ook recht worden geplaatst (zie kader 3, blz. 14). De beveiliging moet altijd direct worden overgenomen door het eerstvolgende hulpverleningsvoertuig op vier wielen.

* Bij tweezijdig aanrijdgevaar wordt het voertuig altijd **recht** geplaatst om aan de weggebruiker aan te geven dat deze moet stoppen vóór het beveiligingsvoertuig.

V2 Veiligheid regelen

- **Vraag verkeerssignalering aan**

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

- **Draag veiligheidskleding**
Draag altijd veiligheidskleding (zie 2.4, blz. 17).
- **Plaats verkeerskegels**
Bij tweezijdig aanrijdgevaar worden de verkeerskegels niet alleen gebruikt om het verkeer langs het incident te leiden maar ook om verkeer (tijdelijk) stil te zetten. In 5.2, blz. 45 wordt per situatie uitgelegd, hoe de verkeerskegels moeten worden geplaatst.
- **Zet het verkeer uit beide richtingen stil**
Bij tweezijdig aanrijdgevaar is het voor de eigen veiligheid noodzakelijk het verkeer in eerste instantie aan alle kanten stil te zetten. Dan kan de IM-hulpverlener de situatie op de plaats incident opnemen, zonder dat het verkeer hierbij een gevaar vormt (zie kader 20, blz. 42). Het stilzetten van het verkeer moet niet verward worden met het sluiten van de weg (zie kader 21 & 22, blz. 42).

V3 Verkennen van het incident

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

V4 Vervolgstappen regelen

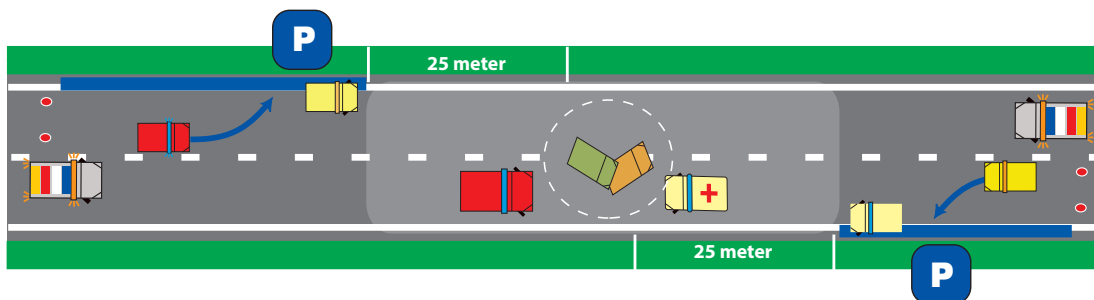
- **Beslis of de weg afgesloten moet worden**
Beslis in een vroeg stadium of er wel of niet afgesloten moet worden en, zo ja, of één of beide rij-richtingen afgesloten moet(en) worden. Geef je beslissing door aan eigen meldkamer/centrale (zie ook kader 21 & 22, blz. 42).
- **Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan**
Wanneer de eerste veiligheidsmaatregelen ter beveiliging van een incidentlocatie getroffen zijn, betekent dit dat de situatie veiliger is dan het was, maar nog niet veilig genoeg. Afhankelijk van de situatie zullen er meestal aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn (zie 2.8, blz. 21).

5.1.1 vrijhouden van aan- en afvoerroutes bij tweezijdig aanrijdgevaar

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

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

- Alleen brandweervoertuigen en de eerste aankomende ambulance staan op de 10 meter werkcirkel. Alle overige hulpverleningsvoertuigen worden aan de linkerkant van de weg geparkeerd, 25 meter vóór het incident. Blijf daarbij op voldoende afstand van de berm voor het behoud van eventuele sporen. Houd bij het parkeren rekening met ambulances: zij moeten een brancard kunnen uit- en inladen en kunnen vertrekken.



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

5.2 Beveiligen bij vier basissituaties

Het is onmogelijk om alle praktijksituaties te beschrijven. Daarom worden hier vier basissituaties besproken met twee- of meezijdig aanrijdgevaar, die als voorbeeld gelden voor de toepassing van de veiligheidsmaatregelen.

Deze 4 situaties zijn:

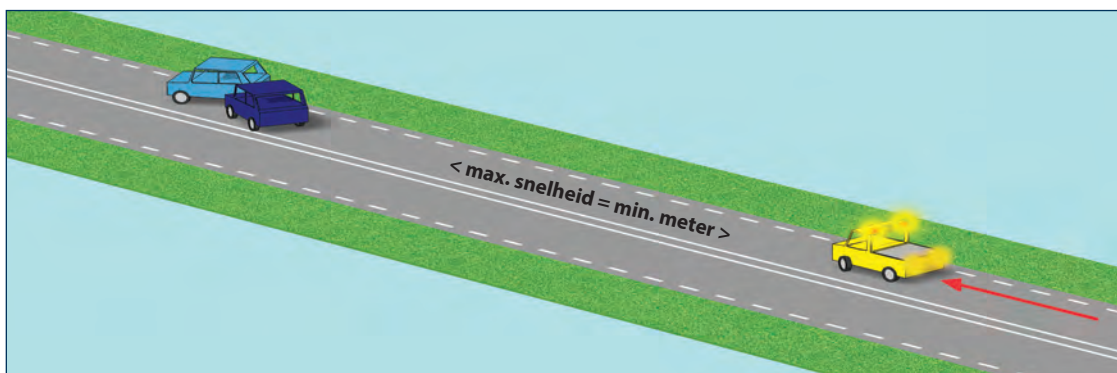
1. Beveiligen van een incident op één rijstrook (5.2.1);
2. Beveiligen van een rijbaanbreed incident (5.2.2);
3. Beveiligen van een incident op een kruising (5.2.3);
4. Beveiligen van een incident op een rotonde (5.2.4).

5.2.1 Beveiligen van een incident op één rijstrook

De eerste aankomende IM-hulpverlener bij een incident op één rijstrook op een weg met tweezijdig aanrijdgevaar handelt volgens de vier V's (zie blz. 23):

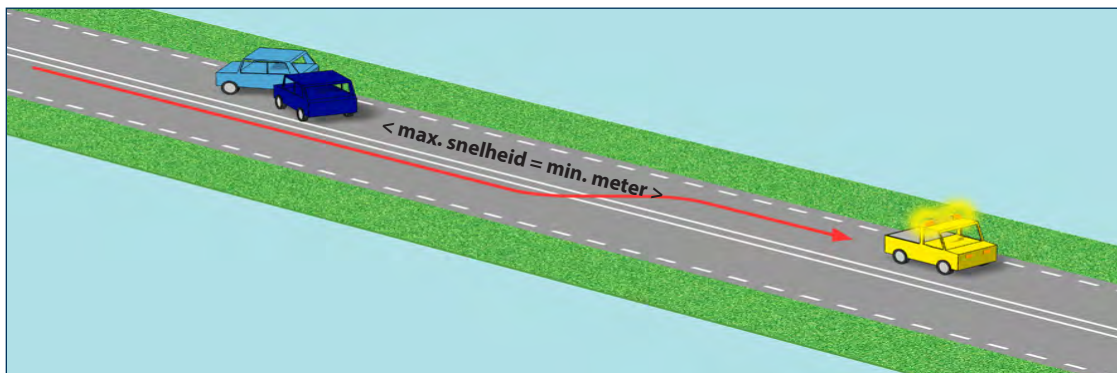
V1 Voertuig plaatsen

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



Of, als de IM-hulpverlener vanuit de andere rijrichting komt aanrijden:

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

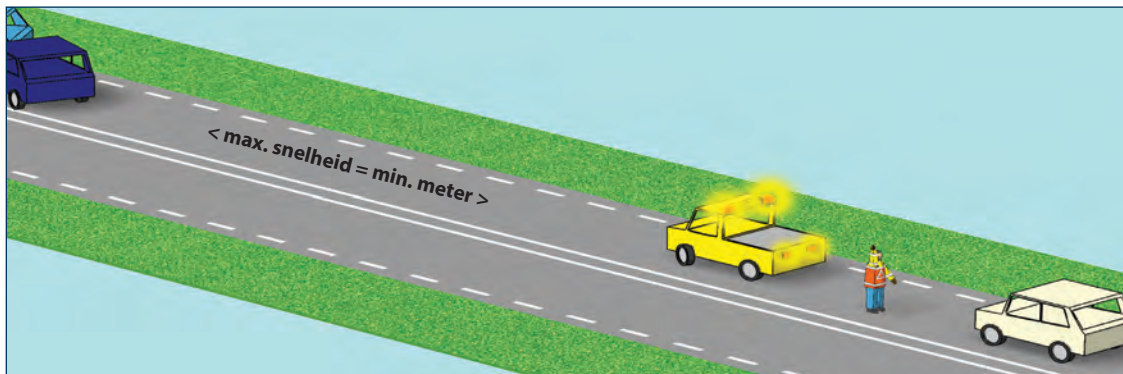


V2 Veiligheid regelen

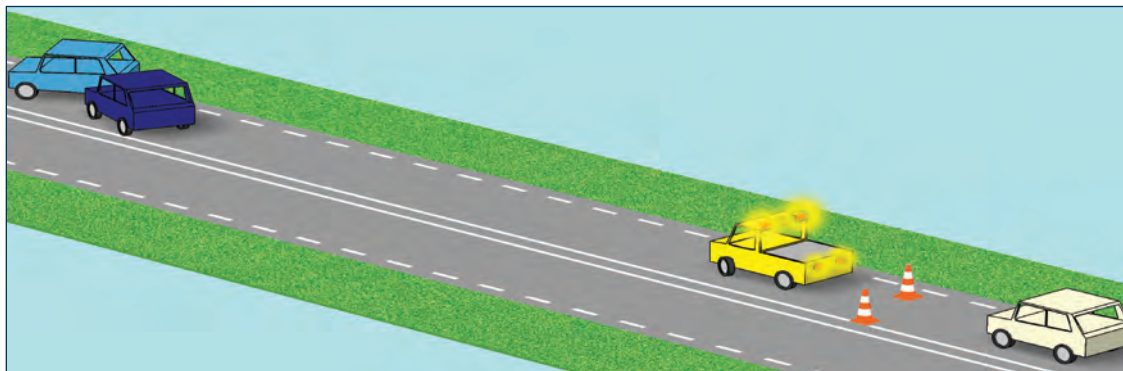
- **Vraag verkeerssignalering aan**
Vraag via eigen meldkamer/centrale verkeersmaatregelen aan als signalering aanwezig is (zie kader 4, blz. 16).
- **Draag veiligheidskleding**
Draag altijd veiligheidskleding (zie 2.4, blz. 17).
- **Plaats verkeerskegels**
Zie volgende punt.
- **Zet het verkeer uit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

Rijrichting 1

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



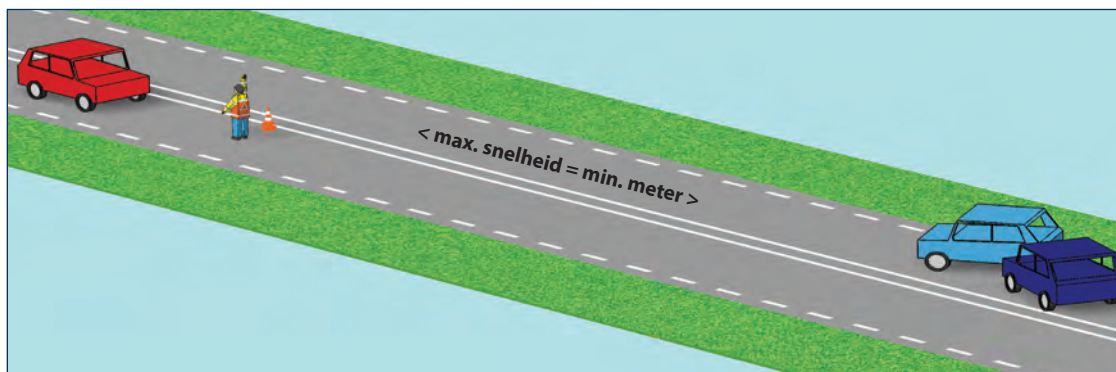
- Plaats 2 verkeerskegels tussen je hulpverleningsvoertuig en dat eerste voertuig;



Rijrichting 2

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

NB De positie van het voertuig dat tot stoppen is gemaand, moet zo snel mogelijk worden overgenomen door een hulpverleningsvoertuig.

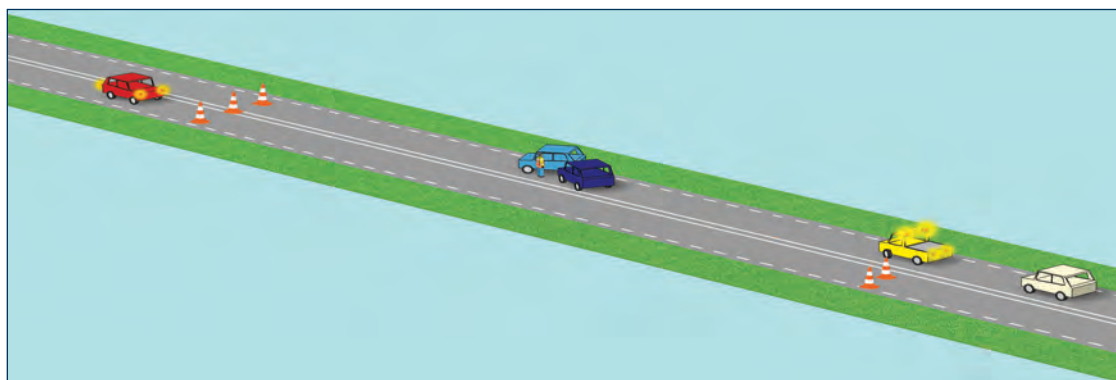


V3 Verkennen van het incident

- **Schouw het incident multidisciplinair**

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

NB Zodra je er aan toekomt, plaats je de twee eerstgeplaatste kegels naast je voertuig.



V4 Vervolgstappen regelen

- **Beslis of de weg afgesloten moet worden of niet**
(zie kader 21 & 22, blz. 42)
- **Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan**
(zie 2.8, blz. 21)

NB Houd aan- en afvoerroutes vrij (zie 5.1.1, blz. 44).

5.2.2 Beveiligen van een rijbaanbreed incident

De eerste aankomende IM-hulpverlener bij een rijbaanbreed incident op een weg met tweezijdig aanrijdgevaar handelt volgens de vier V's:

V1 Voertuig plaatsen

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

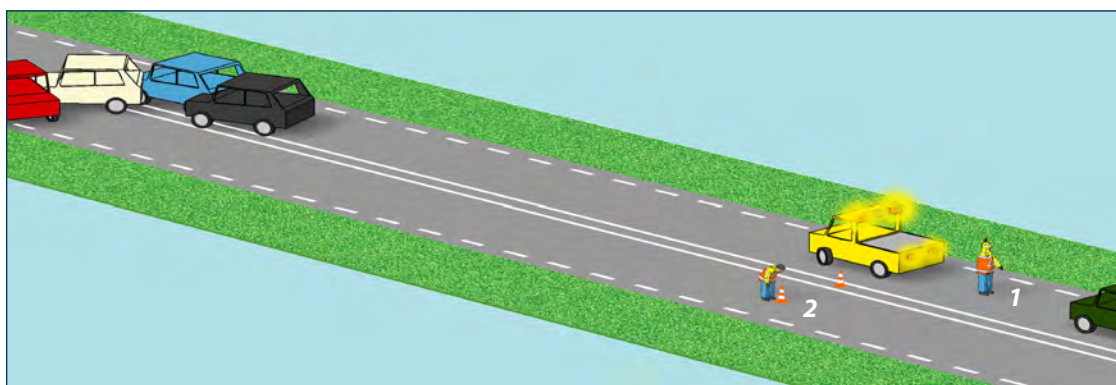


V2 Veiligheid regelen

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

Rijrichting 1

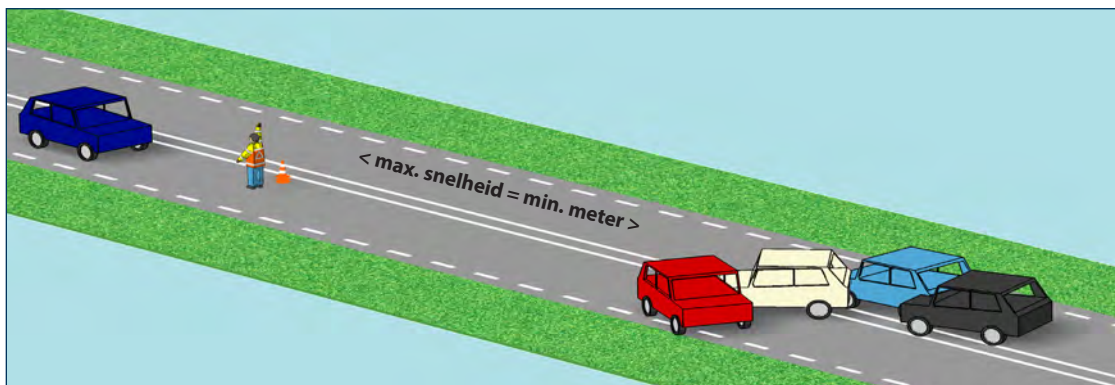
- Geef een stopteken aan het eerste voertuig dat je achterop komt en vertel de bestuurder vanaf de passagierskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten;
- Plaats 2 verkeerskegels naast het hulpverleningsvoertuig.



Rijrichting 2

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

NB De positie van het voertuig dat tot stoppen is gemaand, moet zo snel mogelijk worden overgenomen door een hulpverleningsvoertuig.

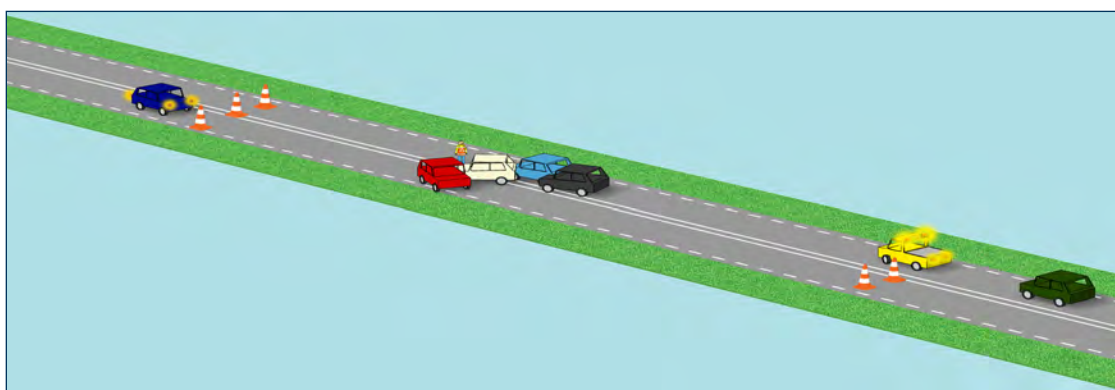


V3 Verkennen van het incident

- **Schouw het incident multidisciplinair**

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

NB Zodra je er aan toekomt, plaats je de twee eerstgeplaatste kegels naast je voertuig.



V4 Vervolgstappen regelen

- **Beslis of de weg afgesloten moet worden**

(zie kader 21 & 22, blz. 42)

- **Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan**

(zie 2.8, blz. 21)

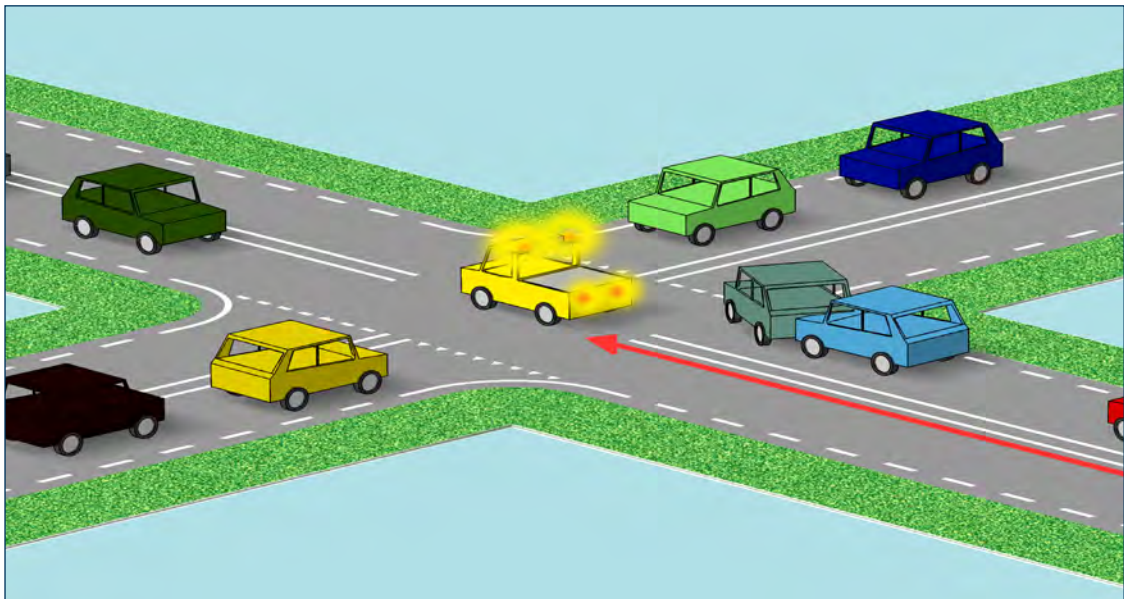
NB Houd aan- en afvoerroutes vrij (zie 5.1.1, blz. 44).

5.2.3 Beveiligen van een incident op een kruising

De eerste aankomende IM-hulpverlener bij een incident op een kruising handelt volgens de vier V's:

V 1 Voertuig plaatsen

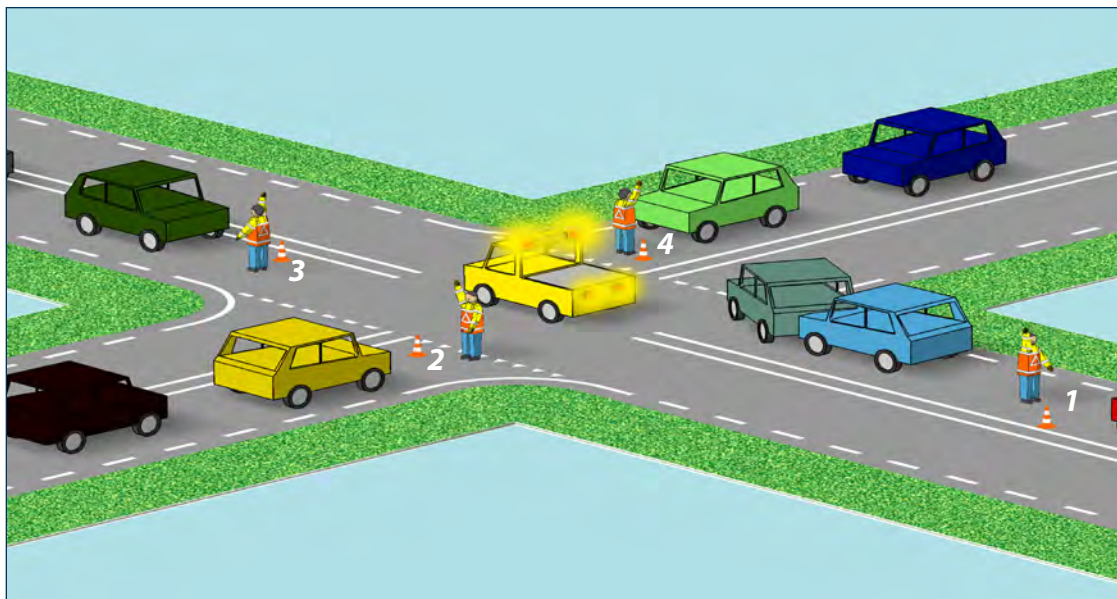
- **Creëer een veiligheidsruimte**
N.V.T.
- **Plaats het hulpverleningsvoertuig ter beveiliging**
 - Plaats het voertuig centraal op de kruising;
 - Zet alternierende verlichting aan;
 - Laat of zet geel zwaailicht aan;
 - Zet frontflitsers uit.



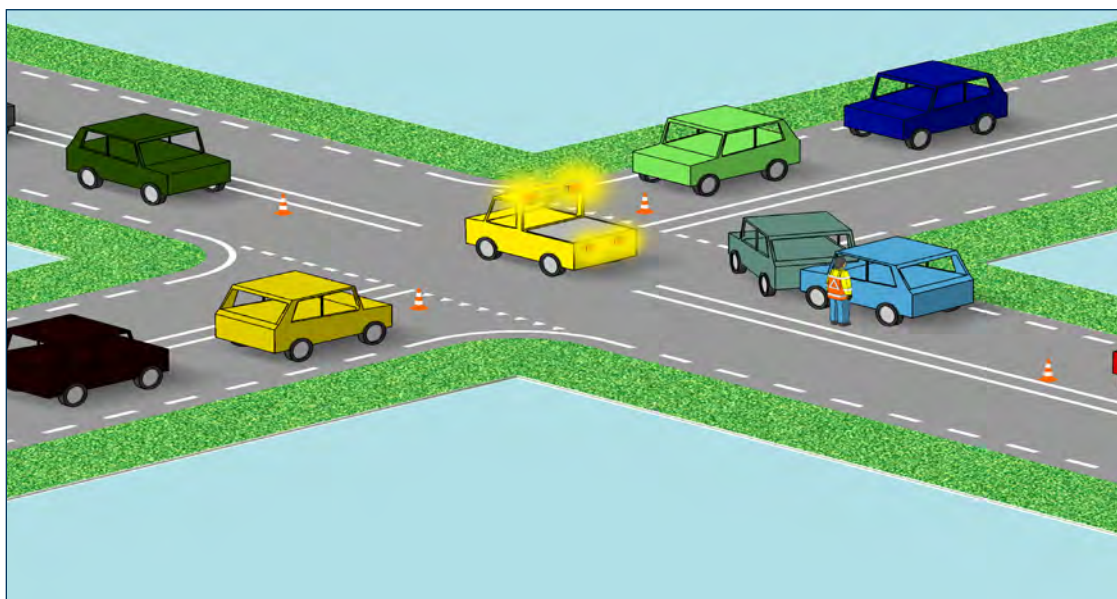
V 2 Veiligheid regelen

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

V3 Verkennen van het incident



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



V4 Vervolgstappen regelen

- **Beslis of de weg afgesloten moet worden**
(zie kader 21 & 22, blz. 42)
- **Vraag aanvullende verkeersmaatregelen aan**
(zie 2.8, blz. 21)

NB Houd aan- en afvoerroutes vrij (zie 5.1.1, blz. 44).

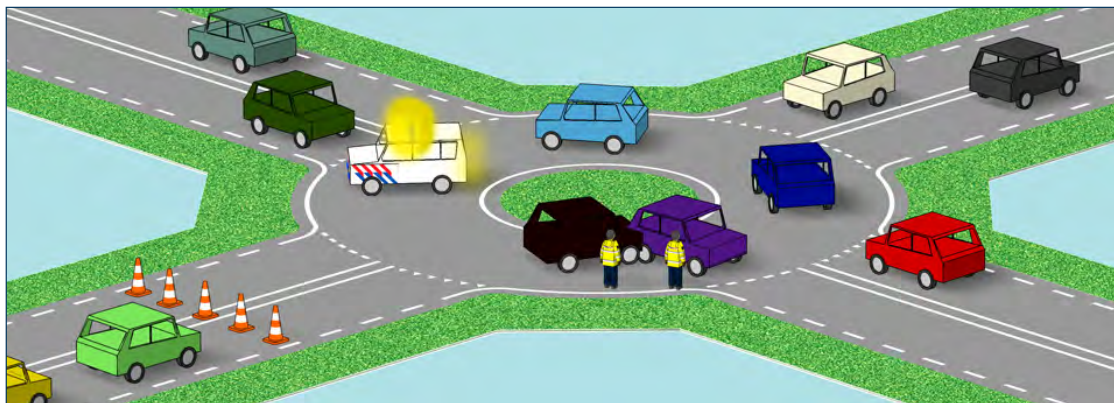
5.2.4 Beveiligen van een incident op een rotonde

Uiteraard wordt er bij een incident op een rotonde ook gehandeld volgens de vier V's: Voertuig plaatsen, Veiligheid regelen, Verkennen van het incident en Vervolgstappen regelen. Als regel wordt het hulpverleningsvoertuig op de rotonde geplaatst.

Regel

Op rotondes van maximaal 2 rijstroken*:

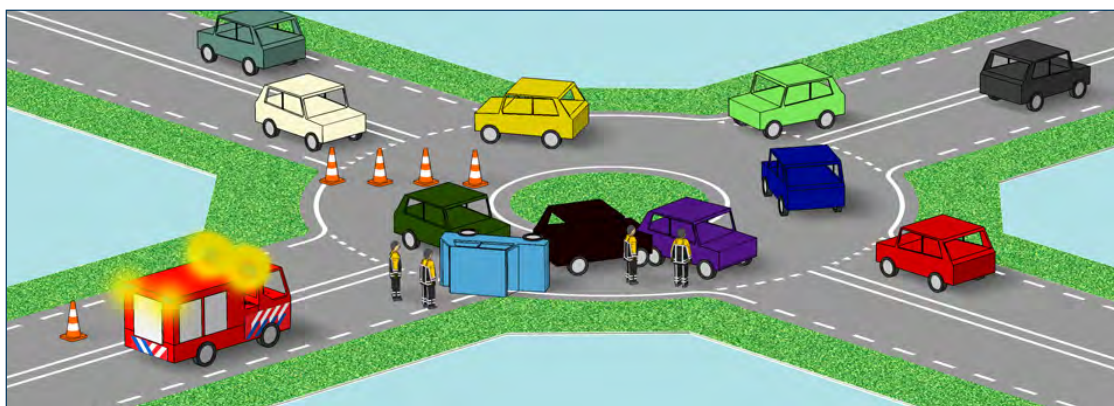
Plaats het hulpverleningsvoertuig ter beveiliging op de rotonde, zodanig dat er geen verkeer meer langs kan. Doe dit altijd 1 kwadrant voor het kwadrant waarop het incident heeft plaatsgevonden (zie afbeelding 1 hieronder). De enige toerit die daarna nog open is, wordt op minimaal 25 meter afstand van de rotonde met verkeerskegels afgesloten.



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

Alternatief

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



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

* Het verkeersplein, met meer dan twee rijstroken, wordt besproken in 4.2.3, blz. 33.

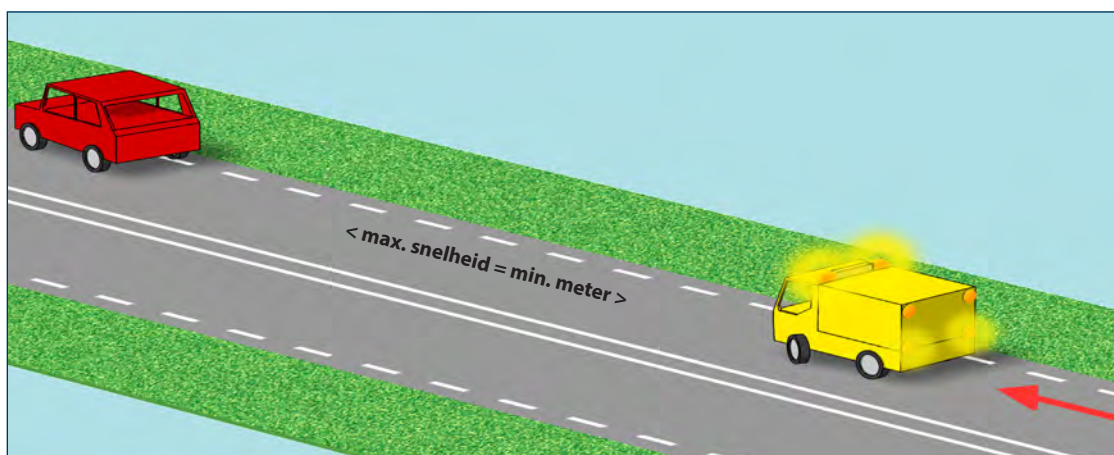
5.3 Beveiligen bij pechhulpverlening op wegen met niet-gescheiden rijbanen

Bij pechgevallen worden in principe dezelfde veiligheidsmaatregelen getroffen als bij ongevallen. Maar als het pechgeval meer dan een meter van de middenstreep staat, dan wordt één rijrichting stilgezet. Staat een pechgeval binnen een meter van de middenstreep, dan worden beide rijrichtingen stilgezet.

De eerst aankomende berger/pechhulpverlener bij een pechgeval op een weg met niet-gescheiden rijbanen handelt volgens de vier V's:

V1 Voertuig plaatsen

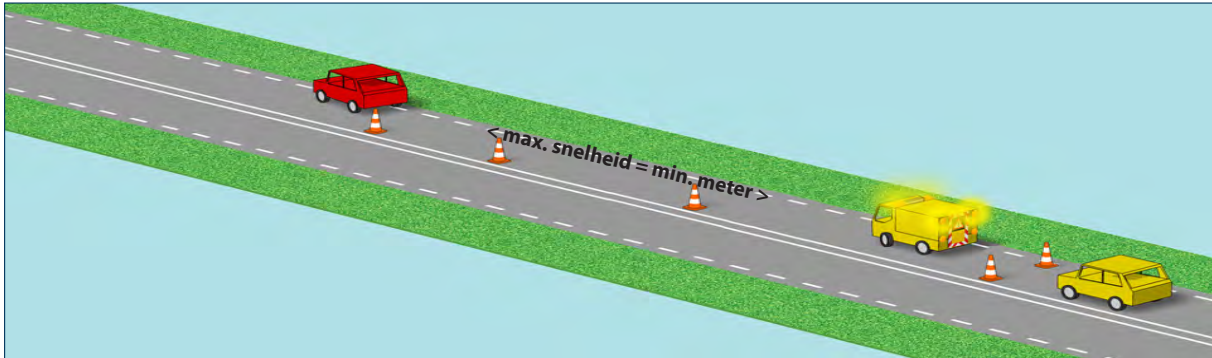
- **Creëer een veiligheidsruimte**
Creëer een veiligheidsruimte van [max. snelheid = min. meter] vóór het pechgeval.
- **Plaats het hulpverleningsvoertuig ter beveiliging**
 - Plaats het voertuig recht met de voorwielen ingedraaid naar de verkeersluwe zijde;
 - Zet alternierende verlichting aan;
 - Laat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



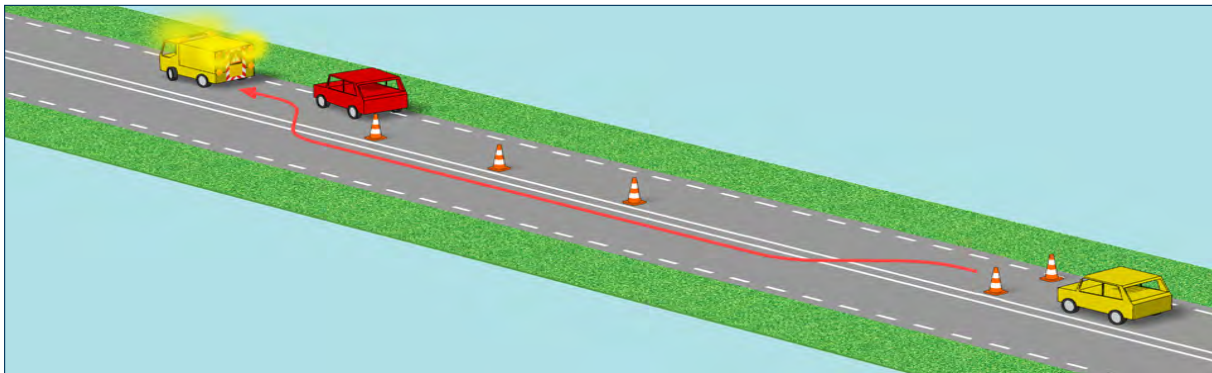
V2 Veiligheid regelen

- **Vraag verkeerssignalering aan**
Vraag een verkeersmaatregel aan via eigen meldkamer/centrale als signalering aanwezig is (zie kader 4, blz. 16).
- **Draag veiligheidskleding**
Draag altijd veiligheidskleding (zie 2.4, blz. 17).
- **Plaats verkeerskegels**
Zie volgende punt.
- **Zet het verkeer stil uit rijrichting 1**
 - Geef een stopteken aan het eerste voertuig en vertel de bestuurder vanaf de bijrijderskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten.
 - Plaats 2 verkeerskegels vóór je bergings-/pechhulpverleningsvoertuig.
 - Neem 3 verkeerskegels mee.
 - Let op het tegemoetkomende verkeer.
 - Plaats kijkend naar het verkeer 3 verkeerskegels tussen het bergings-/pechhulpverleningsvoertuig en het pechgeval.

- De berger/pechhulpverlener schouwt het pechgeval en neemt maatregelen om het voertuig mee te kunnen nemen.



- De berger/pechhulpverlener verplaatst zijn voertuig voorbij het pechgeval, als het tegemoetkomend verkeer dit toelaat en laat zijn zwaailicht aan.

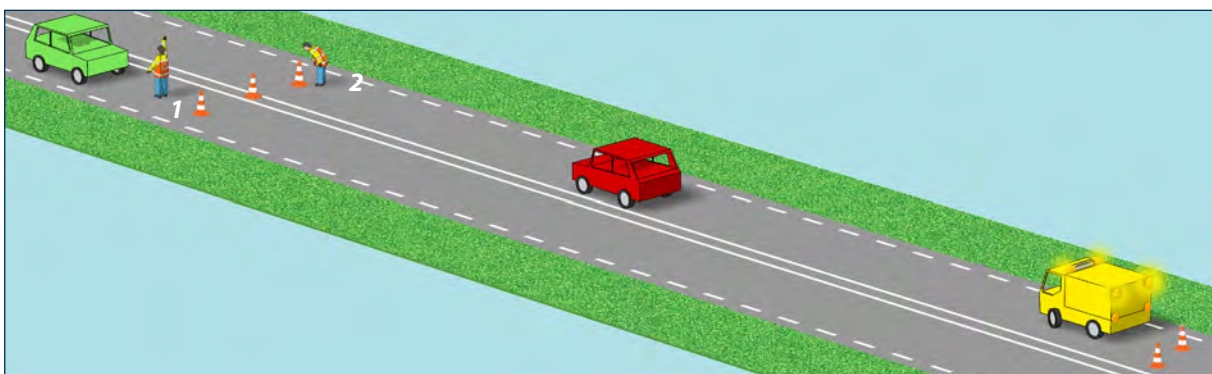


- De berger/pechhulpverlener haakt het pechvoertuig aan met een sleepkabel of laadt het op zijn bergingsvoertuig.
- De berger/pechhulpverlener bedankt de weggebruiker en zegt dat hij achter hem aan kan rijden.
- De berger/pechhulpverlener haalt de verkeerskegels op en rijdt weg.

- **Zet ook het verkeer stil uit rijrichting 2**

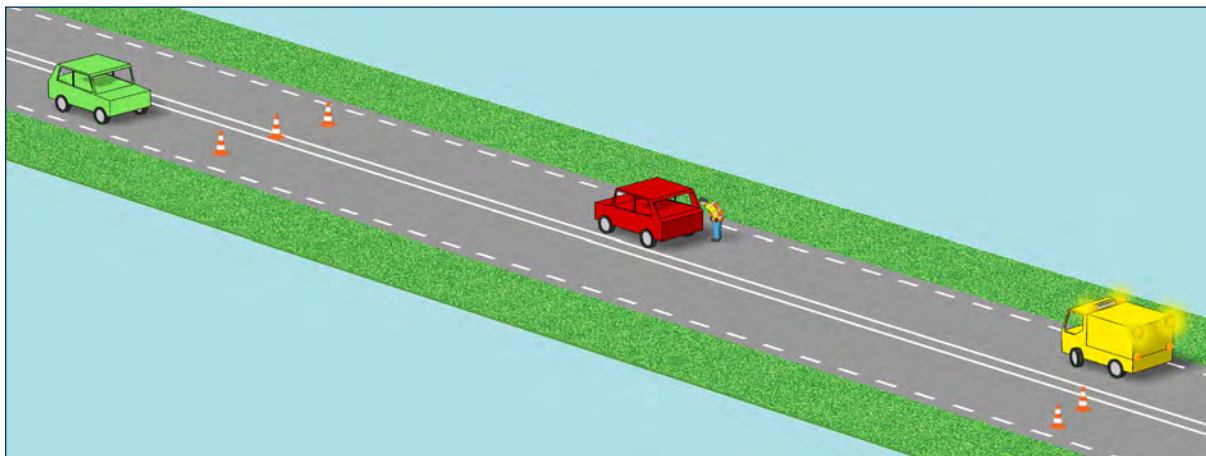
Staat het pechgeval binnen een meter van de middenstreep, dan zal voor de veiligheid het tegemoetkomende verkeer ook stilgezet moeten worden (zie 5.2.1, blz. 45/46);

- Kijk eerst of het pechvoertuig op een veilige wijze naar de kant verplaatst kan worden (dus meer dan één meter van de middenstreep). Als dit niet mogelijk is, doe dan het volgende:
 - Plaats 2 verkeerskegels vóór je bergings-/pechhulpverleningsvoertuig.
 - Loop met 3 verkeerskegels minimaal [max. snelheid = min. meter] voorbij het incident.
 - Geef een stopteken aan het eerste voertuig (zie 1 in de tekening hieronder) en vertel de bestuurder vanaf de bijrijderskant dat hij moet blijven staan en de alarmlichten moet aanzetten.
 - Plaats drie verkeerskegels haaks op de rijbaan (zie 2 in de tekening hieronder).



Weg dichtzetten

- Zet de twee verkeerskegels naast je hulpverleningsvoertuig.



- Handel het pechgeval af en haal de verkeerskegels op.

V3 Verkennen van het incident

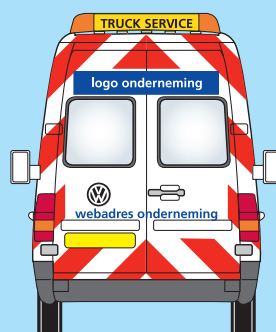
Bij pechhulpverlening is V3 niet van toepassing.

V4 Vervolgstappen regelen

Bij pechhulpverlening is V4 niet van toepassing.

Kader 23 Eisen pechhulpverleningsvoertuigen

- een opvallend voertuig, bij voorkeur geel, met minimaal retro-reflecterende markering en altemnerende verlichting;
- OF**
- een voertuig met striping en altemnerende verlichting achterop;



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

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



Bijlage

Gebruik gele attentieverlichting bij verkeersincidenten

**Deze bijlage is onderdeel van de
Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten
en van de examinering.**

Gebruik gele attentieverlichting bij verkeersincidenten

Gele attentieverlichting wordt gebruikt om weggebruikers te waarschuwen dat er iets aan de hand is en dat ze dus extra oplettend moeten zijn. Doel van gele attentieverlichting is het verhogen van de zichtbaarheid van de voertuigen die de attentieverlichting gebruiken, zodat de kans op aanrijdingen wordt verkleind. Voorrangsvoertuigen voeren rijdend blauw zwaailicht, maar bij stilstand schakelen zij over op geel zwaailicht. Bij verkeersincidenten worden alle zwaailichten uitgezet, behalve het zwaailicht van het beveiligingsvoertuig. Te veel attentieverlichting heeft een averechts effect. Het trekt teveel de aandacht van de weggebruikers en daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Het is een bekend gegeven dat je rijdt naar waar je kijkt.

Gebruik gele frontfliters

Frontfliters worden alleen in specifieke gevallen gebruikt. Ze mogen:

- alleen gebruikt worden ter ondersteuning van een geel zwaailicht. Ze mogen dus nooit op zichzelf gebruikt worden;
- alleen gebruikt worden door IM hulpverleningsvoertuigen tijdens het middendoorrijden en het rijden op de vluchtstrook op weg naar een incident. Frontfliters staan bij stilstand van het voertuig altijd uit.

Rijden op de vluchtstrook

IM-hulpverleners die over de vluchtstrook mogen rijden, moeten de snelheid aanpassen aan de snelheid van het verkeer op de rijbaan. Hierbij dienen zij zich te houden aan de regels in de brancherichtlijnen en/of ontheffing. Voor bergers en ANWB Wegenwacht geldt een maximum van 20 km/u boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan en een maximumsnelheid van 50 km/u.

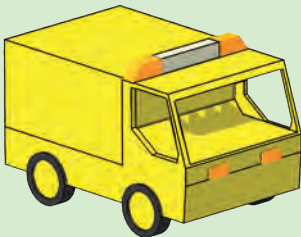
N.B. Bij het rijden over de vluchtstrook langs een file is het verplicht met zwaailicht en frontfliters te rijden.

Indeling

In deze bijlage over het gebruik van gele attentieverlichting wordt onderscheid gemaakt tussen:

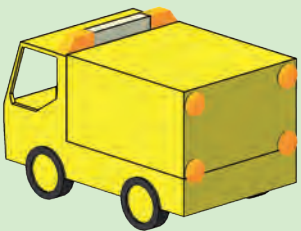
- **Rijden:** gele attentieverlichting op rijdende IM hulpverleningsvoertuigen,
- **Stilstaan:** gele attentieverlichting op stilstaande IM hulpverleningsvoertuigen, en
- **Slepen:** gele attentieverlichting op slepende IM hulpverleningsvoertuigen.

Soorten gele attentieverlichting



Zwaailicht

Een console op het dak die rondom geel licht uitstraalt.



Frontfliters

Verlichting vóór in de grill van de auto. Deze attentieverlichting mag alleen gebruikt worden door IM hulpverleningsvoertuigen bij het middendoorrijden en het rijden op de vluchtstrook op weg naar een incident. Frontfliters zijn aanvullende gele attentieverlichting. Ze worden ook wel 'naderbij signalering' genoemd, want als een IM hulpverleningsvoertuig vlak achter weggebruikers rijdt, dan wordt het zwaailicht niet gezien, omdat het op het dak - dus hoog - zit.

Alternierende verlichting

Paarsgewijs knipperende naar achteren gerichte gele verlichting op een IM hulpverleningsvoertuig. Deze verlichting brandt afwisselend boven of beneden.



Autodrip

Een draaibaar informatiepaneel achterop een IM hulpverleningsvoertuig. Er zijn autodrips die alternierende gele verlichting kunnen tonen.

Alarmlichten

De gele alarmverlichting die verplicht is op alle motorvoertuigen en die via de rode driehoekknop op het dashboard wordt bediend. Alarmverlichting wordt op IM hulpverleningsvoertuigen niet als attentieverlichting gebruikt. Waar alarmlichten worden genoemd, wordt in deze bijlage de alarmverlichting van een te slepen voertuig bedoeld.

Rijden met gele attentieverlichting		
	Op de rijbaan	Op de vluchtstrook
Zwaailicht	> Verplicht bij: - middendoorrijden - aankomst en vertrek incidentlocatie ¹	> Verplicht bij: - rijden langs file ⁴ - oprijden en verlaten van de vluchtstrook ⁵
Alternierende verlichting		> Gebruik verplicht, tenzij file ⁴
Frontflitsers	> Alleen bij middendoorrijden ²	> Alleen bij rijden langs file ²
Autodrip	> ³	> ³

¹ Bij aankomst op en vertrek van de incidentlocatie is het verplicht kort het zwaailicht te gebruiken.

² Gebruik van frontflitsers wordt sterk aangeraden.

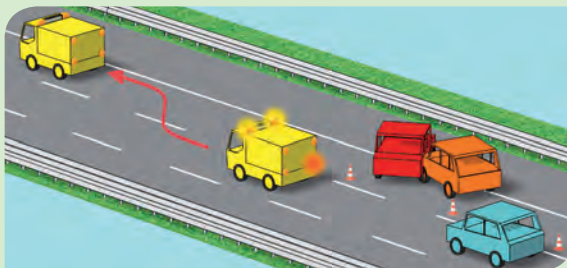
³ Geef met tekst en/of afbeelding aan wat er aan de hand is en/of wat er van de weggebruiker verlangd wordt.

⁴ Bij het rijden over de vluchtstrook is alternierende verlichting verplicht, tenzij er een file staat. Bij rijden over de vluchtstrook langs file is het verplicht zwaailicht (en frontflitsers) te gebruiken in plaats van alternierende verlichting.

⁵ Bij het oprijden en verlaten van de vluchtstrook is het verplicht kort zwaailicht te gebruiken.

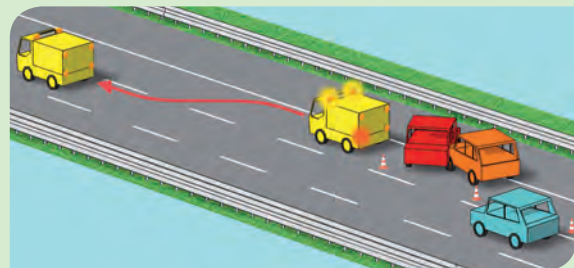
Aankomst incidentlocatie

Bij aankomst op de incidentlocatie moet voorkomen worden dat het verkeer het IM hulpverleningsvoertuig gaat volgen. Daarom wordt bij het oprijden van de afgesloten rijstrook – voorbij en in lijn met het incident – het zwaailicht kort gebruikt.



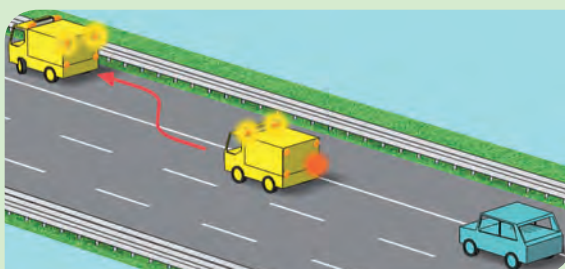
Vertrek incidentlocatie

Bij vertrek van de incidentlocatie wordt het zwaailicht kort gebruikt om aan te geven dat het IM hulpverleningsvoertuig weer aan het verkeer gaat deelnemen.



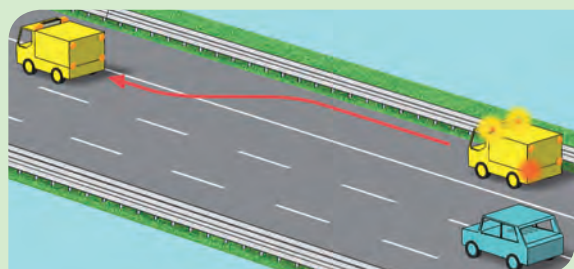
Oprijden vluchtstrook

Bij het oprijden van de vluchtstrook moet voorkomen worden dat het verkeer het IM hulpverleningsvoertuig gaat volgen. Daarom wordt bij het oprijden van de vluchtstrook het zwaailicht kort gebruikt.



Verlaten vluchtstrook

Bij het verlaten van de vluchtstrook wordt het zwaailicht kort gebruikt om aan te geven dat het IM hulpverleningsvoertuig weer aan het verkeer gaat deelnemen.



Stilstaan met gele attentieverlichting

	Op de rijbaan	Op de vluchtstrook
Zwaailicht	> Gebruik verplicht ⁶	> Bij uitzondering toegestaan ⁸
Alternierende verlichting	> Gebruik verplicht ⁶	> Gebruik verplicht ⁹
Frontfliters	> Gebruik niet toegestaan	> Gebruik niet toegestaan
Autodrip	> Gebruik geadviseerd ⁷	> Gebruik geadviseerd ¹⁰

⁶ Geldt voor het IM hulpverleningsvoertuig dat als beveiligingsvoertuig in fend-off positie (bij 1-zijdig aanrijdgevaar) of recht (bij 2-zijdig aanrijdgevaar) voor het incident staat. Alle overige IM-hulpverleningsvoertuigen voeren geen attentieverlichting.

⁷ Geef met tekst en/of afbeelding aan wat er aan de hand is en/of wat er van de weggebruiker verlangd wordt. Als het voertuig in fend-off positie staat, wordt geadviseerd de alternierende verlichting op de autodrip aan te zetten (indien mogelijk) en een verdrijfpijl te tonen die de kant aangeeft waar het verkeer kan passeren.

⁸ Als door omstandigheden de gevaarzetting is verhoogd, dan kan het noodzakelijk zijn geel zwaailicht erbij te gebruiken (zie 4.3.1 voor gevaarzetting).

⁹ Alternierende verlichting wordt aangezet, zodra het voertuig de vluchtstrook opge-re-den is. De achterklep/achterdeur blijft gesloten voor goede zichtbaarheid en ter voorkoming van rondslingerend materiaal bij aanrijding.

¹⁰ Geef met tekst en/of afbeelding aan wat er aan de hand is en/of wat er van de weggebruiker verlangd wordt.

Stilstaan als beveiligingsvoertuig op de rijbaan

Het eerste aankomende IM-hulpverleningsvoertuig gaat op [max. snelheid = min. meter] vóór het incident staan, bij eenzijdig aanrijdgevaar in fend-off en bij tweezijdig aanrijdgevaar recht. Daarbij is het gebruik van het zwaailicht en alternierende verlichting verplicht



Stilstaan als beveiligingsvoertuig op de vluchtstrook

Een IM hulpverleningsvoertuig dat stilstaat op de vluchtstrook moet alternierende verlichting voeren. Het gebruik van geel zwaailicht als extra attentieverlichting is bij stilstand op de vluchtstrook alleen toegestaan bij omstandigheden die voor extra gevaarzetting zorgen (zie voor gevaarzetting 4.3.1).



Slepen naar eerste veilige locatie met sleepkabel of sleepstang

	In de bebouwde kom	Over de vluchtstrook of N-wegen
Zwaailicht	> Gebruik verplicht ¹¹	> Gebruik verplicht ¹²
Alternierende Verlichting		
Frontfliters		

¹¹ Het slepende voertuig is verplicht zwaailicht te gebruiken. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit, zodat de richtingaanwijzer kan worden gebruikt om het overige verkeer te laten zien welke kant de sleep op gaat. Alleen de normale verlichting van het defecte voertuig staat aan.



¹² Het slepende voertuig is verplicht zwaailicht te gebruiken. Alleen de normale verlichting van het defecte voertuig staat aan. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit.



Slepen naar eerste veilige locatie met bergingsvoertuig of lepel

	Over de rijbaan	Over de vluchtstrook of N-wegen
Zwaailicht	> Gebruik toegestaan ¹³	> Gebruik toegestaan ¹⁴
Alternierende Verlichting		
Frontfliters		



¹³ Het bergingsvoertuig mag zwaailicht gebruiken tot de eerste veilige locatie. Alleen de normale verlichting van het defecte voertuig staat aan. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit. Voor doortransport zie rode kader.

¹⁴ Het bergingsvoertuig mag zwaailicht gebruiken tot de eerste veilige locatie. Alleen de normale verlichting van het defecte voertuig staat aan. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit. Voor doortransport zie rode kader.

Veiligheid

Als het defecte voertuig links niet kan worden vastgezet, omdat dat niet veilig kan op de vluchtstrook, dan mag alleen over de vluchtstrook naar de eerstvolgende veilige locatie worden gesleept en moet het bergingsvoertuig zwaailicht gebruiken. Voor doortransport zie rode kader.



Doortransport

Bij doortransport mag geen zwaailicht worden gebruikt. Breng (met magneet of zuignap) losse verlichting aan achterop het defecte voertuig. De alarmlichten van het defecte voertuig staan uit.

