

Coördinatieplan (Snel)wegen

versie 1.2



Inhoudsopgave

1. Bestuurlijk coördinatieplan (snel)wegen	3
1.1. Doelstelling coördinatieplan	3
1.2. Uitwerking en afbakening	3
1.3. Risicocommunicatie	3
1.4. Evaluatie	4
2. Tunnel / verdiepte ligging	5
3. (Snel)wegen	6
4. Scenario's	9
4.1. Ontploffing	9
4.1.1. BLEVE	10
4.1.2. Dreigende BLEVE	11
4.2. Ongeval letsel	11
4.3. Ongeval gevaarlijke stoffen	12
4.4. Toxisch	13
4.5. Radiologisch nucleair	15
4.6. Brand	15
4.7. Plasbrand	17
5. Specifieke locaties	19
5.1. Salland - Twente tunnel	19
6. Bijlagen	21
6.1. Bijlage 1 - Plattegrond Salland - Twente tunnel	21

1. Bestuurlijk coördinatieplan (snel)wegen

Voor u ligt het coördinatieplan (snel)wegen. In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst van dit plan. Verder gaat dit hoofdstuk in op de formele vaststelling van dit coördinatieplan door de voorzitter veiligheidsregio (en het samenwerkingsconvenant tussen de verschillende participanten).

1.1. Doelstelling coördinatieplan

Het doel van het coördinatieplan (snel)wegen is het op gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en processen van de verschillende, bij de bestrijding van de calamiteit betrokken, overheden, hulpdiensten en overige organisaties.

1.2. Uitwerking en afbakening

Het coördinatieplan (snel)wegen is opgesteld voor grootschalige calamiteiten die zich voor kunnen doen op of nabij het (snel)wegennet in de regio Twente. Dit plan is een plan op basis van een theoretisch model. Op basis van de werkelijke omvang van de situatie zal bepaald moeten worden welke plannen daadwerkelijk van toepassing zijn om de gevolgen van het incident te bestrijden.

1.3. Risicocommunicatie

De voorzitter veiligheidsregio dient krachtens de Wet veiligheidsregio's burgers in te lichten over risicovolle situaties waarvan de effecten hen kunnen treffen. Na vaststelling van het plan dient de informatie over het risico, over de vastgestelde gedragslijn voor de bevolking en over de specifieke bestrijdingsmaatregelen permanent toegankelijk te zijn voor het publiek. Na vaststelling van het plan zal deze openbaar beschikbaar worden gesteld op de website van Veiligheidsregio Twente.

1.4. Evaluatie

- Tenminste iedere vijf jaar vindt een evaluatie plaats van de toestand (risico-analyse). Veiligheidsregio Twente neemt hiertoe het initiatief;
- Jaarlijks wordt de inhoud van dit coördinatieplan getoetst en zo nodig gewijzigd c.q. aangepast. Veiligheidsregio Twente neemt daartoe het initiatief;
- Jaarlijks worden alle middelen die ter uitvoering van dit plan noodzakelijk zijn getoetst en zo nodig bijgesteld. Veiligheidsregio Twente neemt daartoe het initiatief.

Versie 1.0	Vastgesteld in maart 2022
Versie 1.2	Geactualiseerd in januari 2026

2. Tunnel / verdiepte ligging

Een tunnel of een gedeelte verdiepte ligging is een kunstmatig aangelegde (onder)doorgang. Bij een incident in een tunnel werken hulpdiensten in een afgesloten ruimte, volgens aangepaste procedures. Door de (gedeeltelijk) afgesloten ruimte kunnen effecten zich op een andere wijze manifesteren dan in de open lucht. Tevens heeft een tunnel of verdiepte ligging consequenties voor bereikbaarheid en ontvluchting.

3. (Snel)wegen

Het (snel)wegennet in Nederland valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. In Nederland kennen we de volgende wegbeheerders:

- Rijkswaterstaat voor de rijkswegen;
- Provincies voor de provinciale wegen;
- Gemeenten voor de lokale wegen;
- Waterschappen voor waterschapswegen;
- En particulieren voor hun eigen weg.

Dit coördinatieplan is geschreven voor zowel de rijkswegen als de provinciale wegen.

Organisatie RWS

Rijkswaterstaat werkt aan de bescherming tegen overstromingen en aan schoon en voldoende water voor alle gebruikers. Bovendien bevordert Rijkswaterstaat de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op het rijkswegennet en het scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet van de Rijkswateren. Rijkswaterstaat heeft zich op basis van de eigen taken en verantwoordelijkheden voorbereid op het bestrijden van incidenten, calamiteiten en crises voor zowel 'droog' als voor 'nat'.

Organisatie Provincie

De Provincie is verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van provinciale wegen, fietspaden en bruggen. Nederland heeft zo'n 7800 kilometer aan provinciale wegen. Dit zijn wegen waar 80 of 100 kilometer mag worden gereden. Provinciale wegen zijn herkenbaar aan de letter N met een nummer boven de 175. De provincie Overijssel heeft een belangrijke rol in het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Om de economie en de werkgelegenheid te stimuleren, zorgen zij voor een goed netwerk voor goederen- en personenvervoer tussen steden. Op die manier kan iedereen zich veilig en vlot verplaatsen over weg, water en spoor.

Werkinggebied

Het coördinatieplan heeft betrekking op de autosnelwegen (A-wegen), de autowegen (2-cijferige N-wegen) en provinciale wegen (3-cijferige N-wegen) in Twente, voor zover deze wegen buiten de bebouwde kom zijn gelegen. Het gaat om de trajecten:

- A1: Bathmen – Duitsland;
- A35: Wierden – Glanerbrug/Duitsland;
- N18: Enschede – Haaksbergen/Eibergen;

- N35: Wierden – Nijverdal / Raalte;
- N36: A35/Almelo – Westerhaar / Hardenberg;
- Alle provinciale wegen (3-cijferige N-wegen bv. N350) buiten de bebouwde kom.

Parkeerplaatsen

Het coördinatieplan heeft ook betrekking op parkeerplaatsen rondom deze wegen. Voor deze parkeerplaatsen zijn echter maatgevende scenario's van toepassing waarvoor de onderbouwing in de notitie 'Parkeren transport gevaarlijke stoffen' te vinden is. Het grootste maatscenario in deze notitie is het scenario van een plasbrand met benzine. Voor deze locaties hoeft er niet van reguliere procedures worden afgeweken. Dit betekent dat de procedures uit dit coördinatieplan ook van toepassing zijn op parkeerplaatsen langs deze wegen.

Grensovergangen

Doordat een aantal gemeenten in Twente dicht bij de Duitse grens liggen (denk aan Losser, Dinkelland en Enschede), kunnen zich bij de grensovergangen verkeersstremmingen voordoen. Zeker op zon-, - en feestdagen waarbij vrachtwagens Duitsland niet in mogen, kunnen problemen ontstaan in de verkeerscirculatie. Tijdens deze dagen zijn de parkeerplaatsen langs de A1 overvol en wordt de vluchtstrook als parkeerplaats gebruikt. In verband met de veiligheid wordt de rechterrijstrook door de Landelijke Eenheid van de nationale politie afgesloten en geldt een snelheidsbeperking op de linkerrijstrook.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet Weg stelt grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen en verbindingswegen. Uit monitoring kan blijken dat die grenzen in zicht komen of worden overschreden. In dat geval neemt de minister van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) in overleg met de vervoerssector maatregelen.

In opdracht van I&W worden alle basisnetwegen vijfjaarlijks geteld. Op basis van die tellingen is bekend op welke Twentse hoofdwegen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Er zijn drie belangrijke categorieën gevaarlijke stoffen te onderscheiden, die over de weg vervoerd worden in Twente:

- brandbare vloeistoffen/zeer brandbare vloeistoffen;
- brandbare gassen;
- toxische vloeistoffen.

Brandbare vloeistoffen en zeer brandbare vloeistoffen worden in principe op elke doorgaande weg getransporteerd. Over de A1 en A35 wordt in absolute aantallen het meest getransporteerd. In een aantal Twentse gemeenten is daarnaast een routing vastgesteld voor doorgaand verkeer van route plichtige stoffen. Route plichtige stoffen hebben over het algemeen een groot effectgebied. De routing reguleert het doorgaande verkeer. Buiten de routing vind alleen incidenteel bestemmingsverkeer plaats. Toxische vloeistoffen worden alleen over de A1 en - in beperkte mate - over de A35 getransporteerd. Andere wegen hebben alleen incidenteel als gevolg van bestemmingsverkeer te maken met toxische vloeistoffen. Uit tellingen blijkt eveneens dat transport van toxische gassen, zoals ammoniak, niet over de weg plaatsvindt, op incidenteel bestemmingsverkeer na.

Transport radioactieve stoffen

Twente heeft te maken met twee nucleaire installaties, te weten de vestigingen van Urenco Nederland B.V. te Almelo en Urenco Deutschland GmbH te Gronau (Duitsland), die zorgen dat er sprake is van lokaal transport van radioactieve stoffen over de weg. Dit transport vindt voornamelijk plaats over de snelweg A1, maar om de locatie Almelo te bereiken wordt tevens gebruik gemaakt van de A35 en enkele lokale wegen in Almelo. Deze transporten moeten altijd een vergunning hebben en worden hiermee gereguleerd. Op basis van deze vergunning wordt de meldkamer altijd geïnformeerd.

De objectieve veiligheidsrisico's van activiteiten met radioactieve stoffen verschillen van de perceptie die burgers, media en politici vaak bij de gevaren van radioactieve stoffen hebben. Ook in Twente speelt dit aspect een rol. De risico's van radioactieve stoffen mogen uiteraard nooit worden gebagatelliseerd. Zij dienen echter wel in het juiste perspectief te worden gezien.

4. Scenario's

In Twente zijn generieke scenario's beschreven. In dit hoofdstuk worden de generieke scenario's beschreven die van toepassing zijn op dit plan.

4.1. Ontploffing

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Een explosie of ontploffing is een plotselinge vergroting van het volume van een hoeveelheid materie en het vrijkomen van energie op een gewelddadige manier, gewoonlijk gepaard gaand met het ontstaan van hoge temperaturen en het vrijkomen van gassen. Een explosie veroorzaakt schokgolven.

Door een ontploffing ontstaan drukeffecten en mogelijk hittestraling. Hierdoor ontstaan doden, gewonden, schade aan de omgeving en brandoverslag.

Processen Brandweer	Processen GHOR
Brand en ongevalsbestrijding	Acute gezondheidszorg
Verkenningorganisatie en waarschuwen bevolking	Publieke gezondheidszorg
Processen Politie	Processen Bevolkingszorg
Ordehandhaving	Publieke zorg
Opsporing	Omgevingszorg
Mobiliteit	Informatie
Opsporingsexpertise	Ondersteuning
Processen Crisiscommunicatie	
Pers- en publiekesvoorlichting	
Analyse en advies	

4.1.1. BLEVE

Bij een BLEVE explodeert een onder druk vloeibaar gemaakt brandbaar gas met als gevolg een grote vuurbal. Het bezwijken van een ketelwagon is mogelijk door mechanisch falen (bv. bij een aanrijding) of door aanstraling door een brand met brandbare vloeistoffen. De vuurbal zorgt voor een hittebelasting en een drukgolf in de omgeving. Een BLEVE-scenario heeft de grootste omvang in het geval van een incident met een spoorketelwagon. Er wordt een onderscheid gemaakt in een koude-BLEVE en een warme-BLEVE.

Warme BLEVE

Een warme BLEVE ontstaat doordat een wagon met een brandbaar gas door een externe vuurhaard wordt aangestraald. Vanwege oplopende temperaturen neemt de druk in de tank toe. Binnen circa 20 minuten leidt het vrijkomen en het ontsteken van de inhoud tot overdruk-effecten en een grote vuurbal, een BLEVE. De hittestraling is kort en hevig en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken. Bij een warme BLEVE zullen aanwezigen over het algemeen genomen tot 150 meter een grote kans op overlijden hebben. Tot circa 220 meter kunnen mensen binnenshuis nog dodelijk getroffen worden. Tot op 330 meter van het incident is het mogelijk dat aanwezigen buiten nog dodelijk worden getroffen. Materiële schade is nog op grotere afstand te verwachten (600 meter).

Koude BLEVE

Een koude BLEVE wordt veroorzaakt door mechanisch falen van de tank. Dit kan bijvoorbeeld veroorzaakt worden door een ontsporing of een botsing. Het brandbare gas verspreidt zich als gevolg van het falen van de tank en kan tot ontsteking komen. De effecten van een koude BLEVE reiken minder ver dan in het geval van een warme BLEVE omdat er geen drukopbouw plaatsvindt voor het bezwijken van de tank. Aanwezigen zullen tot 40 meter een grote kans op overlijden hebben. Tot op 85 meter van het incident is het mogelijk dat aanwezigen dodelijk worden getroffen. Materiële schade is nog op grotere afstand te verwachten (250 meter).

BLEVE (snel)weg

Aandachtspunt bij een LPG tankwagen is dat deze voorzien kan zijn van een coating die de BLEVE vertraagd. Deze coating is geen wettelijke verplichting, dus niet alle LPG tankwagens zijn voorzien van deze coating.

4.1.2. Dreigende BLEVE

Een warme BLEVE ontstaat doordat een wagon, tankauto of tank met een brandbaar gas door een externe vuurhaard wordt aangestraald. Dit scenario kent een zekere opbouw waardoor er tijd is om een bestrijdingspoging in te zetten. Een dreigende BLEVE kan met een effectieve bestrijdingspoging worden voorkomen door het koelen van de aangestraalde wagon of door het bestrijden van de hittebron. De tijd hiervoor is echter beperkt, want een aangestraalde wagon/ tank/ tankauto kan binnen circa 20 minuten bezwijken. Naast een snelle opkomst van de brandweer is een snelle inzet nodig. Een inzet vergt tijd om het materieel te ontplooiën en de bluswatervoorziening (2000 liter per minuut) te realiseren.

4.2. Ongeval letsel

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Bij het scenario ongeval letsel zijn meerdere mensen betrokken, waarbij de gezondheid in ernstige mate wordt bedreigd. Er kunnen mensen of dieren bekneld, gewond of afgezonderd zijn geraakt door bijvoorbeeld instortingen of aanrijdingen. Betrokkenen kunnen voornamelijk botbreuken en inwendig letsel hebben. Door de slechte bereikbaarheid van de weg, de vaarweg of het spoor kan de hulpverlening bemoeilijkt worden.

Processen Brandweer	Processen GHOR
Brand en ongevalsbestrijding	Acute gezondheidszorg
	Publieke gezondheidszorg
Processen Politie	Processen Bevolkingszorg
Ordehandhaving	Publieke zorg
Mobiliteit	Omgevingszorg
	Informatie
	Ondersteuning
Processen Crisiscommunicatie	

Pers- en publieksvoorlichting	
Analyse en advies	

4.3. Ongeval gevaarlijke stoffen

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Bij het scenario ongeval gevaarlijke stoffen is sprake van een incident, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die door hun eigenschappen of de omstandigheden waaronder ze voorkomen gevaar, schade, of ernstige hinder voor mens, dier of milieu kunnen veroorzaken.

Een stof is een gevaarlijke stof wanneer deze giftig, brandbaar, radioactief of explosief is, of een combinatie van deze eigenschappen heeft.

Een ongeval met gevaarlijke stoffen kan leiden tot de scenario's:

- Brand / explosie (brandbare vloeistoffen of gassen, zie de betreffende standaard scenario's)
- Toxisch (een giftige gaswolk, bijvoorbeeld chloor)
- Radiologisch / nucleair

Transport van gevaarlijk stoffen vindt plaats over de weg, het spoor, het water en door buisleidingen. Tijdens het transport kunnen dingen mis gaan, waardoor de gevaarlijke lading kan ontbranden of exploderen of waardoor er bijvoorbeeld giftige gassen ontsnappen via een lek of breuk. Vervolgens kan een wolk met gevaarlijke stoffen door de wind over een bepaald gebied heen trekken.

De effecten zijn afhankelijk van de eigenschappen van de stof en de omstandigheden.

Processen Brandweer	Processen GHOR
Brand en ongevalsbestrijding	Acute Gezondheidszorg
Verkenningorganisatie en waarschuwen bevolking	Publieke Gezondheidszorg
Processen Politie	Processen Bevolkingszorg
Ordehandhaving	Omgevingszorg
Opsporings-(expertise)	Informatie
Mobiliteit	Ondersteuning
	Publieke zorg
Processen Crisiscommunicatie	
Pers- en publieksvoorlichting	
Analyse en advies	

4.4. Toxisch

Toxische stoffen zijn in meer of mindere mate schadelijk voor mens, dier of milieu. Effecten kunnen optreden bij inademing, inslikken, contact met de huid, ogen of slijmvliezen.

Door verschillende oorzaken kan een toxische stof vrijkomen:

- Instantane uitstroom: Ontsnapping in één keer binnen maximaal 10 minuten;
- Continue uitstroom: Kleinere ontsnapping gedurende langere periode.

Het effectgebied dat ontstaat, is afhankelijk van de soort stof en de weersomstandigheden. Bij een instabiel weerstype (relatief veel wind en turbulente atmosfeer) zal de wolk zich makkelijk mengen met lucht waardoor er een snelle verdunning plaatsvindt. Nadeel van de relatief hoge windsnelheid is de snelle verplaatsing van de gaswolk, waardoor er minder tijd is om beschermende maatregelen te nemen en de bevolking te waarschuwen.

Bij een stabiel weerstype (windstil en stabiele atmosfeer) is de verdunning met lucht minder. Er is sprake van een homogene gaswolk en binnen de wolk blijven de concentraties van het schadelijke gas hoog. Voordeel van dit stabiele weertype is de trage verplaatsing van de wolk, waardoor er meer tijd is om beschermende maatregelen te nemen en de bevolking te waarschuwen.

Pas tijdens het incident kan een goede inschatting gemaakt worden van het getroffen effectgebied door de Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS-veld) en/ of de AGS - Operationeel Team (AGS-OT).

Effecten

Voor een eerste indicatie van het effectgebied bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt aangesloten bij de Effectwijzer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In het locatie specifieke deel worden deze effecten verder uitgewerkt.

Slachtofferbeeld

Doden en zwaargewonden kunnen zowel in het brongebied als in het effectgebied vallen.

Het slachtofferbeeld is afhankelijk van het tijdstip (dag- of nachtsituatie)/ weersomstandigheden en andere criteria.

Toxisch (snel)weg

Een tankwagen bevat maximaal 50 m³ van een (zeer) toxische vloeistof of gas. Een incident met een toxische stof kan tot op zeer grote afstand gevolgen hebben. Door de diversiteit aan stoffen en de diversiteit aan factoren die invloed hebben op de mogelijke effecten van een incident met een toxische vloeistof is het moeilijk een eenduidige effectafstand aan te geven. De effectafstanden voor de afstand tot waar nog 1% van de aanwezigen kan overlijden varieert bijvoorbeeld van 85 tot 880 meter. In alle gevallen dient de meetplanorganisatie te worden opgestart.

Bij een instantane emissie van de tot vloeistof verdicht gas wordt er van uitgegaan dat 25% van de inhoud van de tankwagen direct overgaat in het betreffende gas en zich zal verspreiden als een gaswolk. De resterende 75% komt vrij als vloeistof; deze vormt een plas die zal verdampen ("koudkoken").

Voor het vervoer over de (snel)weg gelden de volgende afstanden:

Categorie	Beschrijving	Effectstraal (m)
GT3	Giftige gassen (vooral ammoniak)	560
LT1	Giftige vloeistof(fen)	730
LT2	Zeer giftige vloeistof(fen)	880

Tabel - Effectafstanden voor het vervoer over de (snel)weg

4.5. Radiologisch nucleair

Het vrijkomen van radioactief afval kan gevolgen hebben voor de volksgezondheid. Als water, lucht, bodem en gewassen op het land besmet raken, heeft dit gevolgen voor de hele voedselketen. De effecten op de volksgezondheid kunnen ernstig en langdurig zijn. Hoe ernstig, hangt af van de hoeveelheid straling die iemand oploopt. Hoe meer straling iemand krijgt, hoe groter het risico op ziek worden en overlijden.

Weersinvloeden

Weersomstandigheden tijdens en na een ongeval met nucleaire stoffen hebben invloed op de gevolgen. Hoe dichterbij de plaats van het ongeval bevindt, hoe groter het gezondheidsrisico.

4.6. Brand

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Brand brengt verschillende gevaren met zich mee. Door vonken en warmtestraling kan een brand zich snel verspreiden. In de open lucht is de warmtestraling een direct gevaar en kunnen ernstige brandwonden ontstaan als men te dicht in de buurt is. Verder is de rook gevaarlijk. Rook levert voor mensen die zich in een brandend gebouw bevinden meestal eerder gevaar op dan het vuur zelf. De koolmonoxide in de rook doet mensen stikken en de rook vormt een ondoorzichtig gordijn, waardoor men compleet gedesoriëteerd kan raken, zelfs in de eigen woning, en zo de (nood)uitgang van het gebouw niet meer kan vinden, met alle gevolgen van dien.

Maar ook buiten is rook gevaarlijk, omdat er vaak schadelijke verbrandingsproducten in voorkomen, bijvoorbeeld het zeer giftige koolmonoxide. Overtollig bluswater kan ook giftig worden door de verbrandingsproducten. Bij brand bestaat ook het gevaar voor instorting.

De effecten van brand zijn:

- hittestraling
- rookontwikkeling
- mogelijke branddoorslag en – overslag

Processen Brandweer

Brand en ongevalsbestrijding

Verkenningorganisatie en waarschuwen bevolking

Processen GHOR

Acute Gezondheidszorg

Publieke Gezondheidszorg

Processen Politie

Ordehandhaving

Opsporings-(expertise)

Mobiliteit

Processen Bevolkingszorg

Publieke zorg

Omgevingszorg

Informatie

Ondersteuning

Processen Crisiscommunicatie

Pers- en publieksvoorlichting

Analyse en advies

4.7. Plasbrand

Wanneer een opslagvoorziening met (zeer) brandbare vloeistoffen, bijvoorbeeld benzine, gaat lekken of bezwijkt, ontstaat er een plas. De plas ontbrandt ofwel direct, ofwel vertraagd, ofwel niet. Het al dan niet ontbranden is afhankelijk van externe ontstekingsbronnen. Bij ontsteking zal zich een plasbrand vormen. De plasbrand veroorzaakt een korte en hevige brand met hittestraling tot op enige afstand. Het scenario heeft daardoor in het bijzonder gevolgen voor personen en bebouwing dicht bij de brand. Bij directe ontsteking kan de plas binnen 10 tot 30 minuten opgebrand zijn.

Mogelijke effecten:

- De warmte-straling die vrijkomt;
- Hoe groter de plas, hoe groter het schade-effectgebied;
- Er bestaat een grote kans op
 - brandwonden;
 - secundaire branden;
- Hoeveelheid roet en verbrandingsproducten in de rook (bepaling effectgebied)
- Slachtoffers zullen vooral brandwonden hebben;
- Mogelijk sprake van bodem/watervervuiling vanwege weglekkende vloeistoffen;
- Een vloeistofplas op het water kan veel grotere vormen aannemen en is stromingsgevoelig;
- Effecten van plasbrand op het water geeft mogelijk een verontreiniging van het oppervlakte water en watermilieu/-bodem.

Bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid van een plasbrand is afhankelijk van de bereikbaarheid van het incident en de beschikbare voorzieningen. Bij een dreigende ontsteking van een plas met brandbare vloeistof richt de hulpverlening zich op het veiligstellen van het directe gevareng gebied en het voorkomen van ontsteking door het effectgebied te ontruimen en de plas af te dekken met schuim. Als het een locatie betreft die moeilijk bereikbaar is, kan een plasbrand niet of nauwelijks worden bestreden.

Hulpverlening

In geval van een directe ontsteking van de brandbare plas zullen op het moment dat de hulpverlening arriveert de meeste mensen al uit de buurt van de brand weg zijn. De brandweer zal een verkenning uitvoeren bij de brand. De inzet zal zich vervolgens richten op het blussen van de brand en het controleren of er nog mensen binnen het schadegebied aanwezig zijn. Een goede watervoorziening en een goede bereikbaarheid kan de schadelijke gevolgen van een incident reduceren.

Zelfredzaamheid

In geval van een directe ontsteking van de brandbare vloeistof dienen aanwezigen zichzelf en anderen, op eigen kracht in veiligheid te brengen. Het is daarom van belang dat deze mensen tijdig worden gealarmeerd, dat zij weten hoe zij bij een incident met brandbare vloeistoffen moeten handelen en dat de mogelijkheden om zichzelf en anderen te redden ook aanwezig zijn. Een expliciete communicatie vooraf, noodplannen en onbelemmerde vluchtroutes van de risicobron af kunnen hiertoe bijdragen.

Plasbrand (snel)weg

Een tankauto bevat maximaal 50m³ brandbare vloeistof. Bij een plasbrand op de weg zal een deel van de gebouwen door direct vlamcontact worden beïnvloed. Tot circa 30 meter van de weg kunnen gebouwen door hittestraling mee gaan branden.

Aanwezigen in objecten binnen deze afstand kunnen getroffen worden. Eerstegraads brandwonden zijn bovendien te verwachten tot op 60 meter van de weg. Door hittestraling is een nog groter gebied (tot circa 100 meter) alleen te betreden door brandweermensen in beschermende kleding.

Brand met betrokkenen

Bij een brand wordt er onderscheid gemaakt in brand met en zonder betrokkenen. Er is sprake van een brand met betrokkenen als er een groep personen in bijzondere omstandigheden (en daardoor minder zelfredzaam) tijdens de brand zijn betrokkenen. Die bijzondere omstandigheden hebben voornamelijk te maken met de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Slachtoffers kunnen ernstige brandwonden of rookvergiftiging oplopen. Dicht bij de bron komt vooral letsel veroorzaakt door hitte voor en verder van de bron zal voornamelijk rookvergiftiging optreden.

5. Specifieke locaties

We werken met zowel generieke als specifieke locaties. In dit hoofdstuk worden de specifieke locaties beschreven.

5.1. Salland - Twente tunnel

Werkingsgebied

Adres: G.v.d. Muelenweg 1-01, 7443 RE Nijverdal

Indeling tunnel

De tunnel bestaat uit 3 tunnelbuizen. 2 tunnelbuizen voor het wegverkeer en 1 tunnelbuis voor het treinverkeer. De gesloten constructie beslaat ongeveer 500 meter. Ten oosten van de tunnel ligt een verdiepte bakconstructie van circa 500 meter. In de verdiepte ligging ligt tevens het station Nijverdal. Tussen de spoorbuis en de linker wegtunnelbuis zijn om de 60 meter deuren aangebracht voor de calamiteitenafhandeling.

De twee wegtunnelbuizen bevatten elk 1 rijbaan met een vluchtzone. Elke wegtunnelbuis is 7,10 meter breed op asfaltniveau.

Voor de Salland-Twente tunnel gelden voor de wegtunnel beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit houdt in dat er geen stoffen vervoerd mogen worden die aanleiding geven tot een (zeer) grote explosie of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen. Voor de spoortunnel geldt dat er geen gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden.

Bij een incident in de spoortunnel wordt gewerkt conform het Coördinatieplan Spoor. Het optreden in de tunnel wijkt af van het optreden op reguliere spoorlijnen. Voor de tunnel zijn specifieke voorzieningen getroffen voor de bestrijding van incidenten en afspraken gemaakt over het optreden van de hulpdiensten. De wijze van optreden is opgenomen in de richtlijn optreden voor de tunnel.

Bij een incident in de wegtunnel wordt gewerkt conform het Coördinatieplan (Snel)Wegen. Het optreden in de tunnel wijkt af van het optreden op reguliere wegen. Voor de tunnel zijn specifieke voorzieningen getroffen voor de bestrijding van incidenten en afspraken gemaakt over het optreden van de hulpdiensten. De wijze van optreden is opgenomen in de richtlijn optreden voor de tunnel.

Een plattegrond van de Salland – Twentetunnel is te vinden in de bijlage.



6. Bijlagen

6.1. Bijlage 1 - Plattegrond Salland - Twente tunnel

