WESTERSCHELDE TUNNEL

MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

WESTERSCHELDETUNNEL

Incidentbestrijdingsplan Westerscheldetunnel

Documentnummer: NV 2014.48306
Revisie: B
Datum: 1 mei 2026

Project:	**Veiligheidsdocumentatie Westerscheldetunnel**
Naam Adres Woonplaats	N.V. Westerscheldetunnel Westerscheldetunnelweg 1 4454 PD BORSSELE
Objectcode & -naam: (SBS)	**Systeem Westerscheldetunnel**
Activiteitcode & -naam:	**Het opstellen en leveren van tunnelveiligheids-documenten en -gegevens**
Korte omschrijving:	Het incidentbestrijdingsplan als onderdeel van het veiligheidsbeheerplan

© Niets van dit rapport en / of dit ontwerp mag worden verveelvoudigd, openbaar gemaakt en / of overhandigd aan derden, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van N.V. Westerscheldetunnel.

B	Definitief	CHO		01-05-2026	IMA			LWO			
A	Definitief	ESC		17-07-2015	LWO			HSC			
Rev	Status	Opgesteld		Datum	Verificatie		Datum	Vrijgegeven			Datum

Distributielijst

Naam	Functie	Aantal	Rev.	Datum	Hardcopy	PDF
NV Westerscheldetunnel						
Dhr. L. Wolterman	Algemeen Directeur (interim)	1	C	01-05-2026		Ja
[redacted] J	[redacted]	1	C	01-05-2026		Ja
[redacted] J		1	C	01-05-2026		Ja
Gemeente Borsele						
[redacted] J		1	C	01-05-2026		Ja
Gemeente Terneuzen						
[redacted] J		1	C	01-05-2026		Ja
Veiligheidsregio Zeeland						
[redacted] J		1	C	01-05-2026		Ja
[redacted] J		1	C	01-05-2026		Ja

Dit rapport wordt opgesteld, gedistribueerd, aangevuld en/of gewijzigd onder verantwoording van de tunnelbeheerder van de Westerscheldetunnel. Distributie wordt verzorgd door de N.V. Westerscheldetunnel (NV WST).

Het is de verantwoordelijkheid van de houders om het document actueel te houden. Alleen de in de distributielijst genoemde houders van een geregistreerde kopie zullen automatisch de aanvullingen en/of wijzigingen ontvangen. De houders van de kopie zijn verantwoordelijk voor de distributie binnen hun verantwoordelijkheidsgebied.

Een geregistreerde kopie is geldig vanaf de datum van uitgifte. Bij uitgifte van een document met een hoger revisienummer, verliest de voorgaande versie automatisch haar geldigheid. Kopiehouders dienen het voorblad van een ongeldige versie te markeren met een diagonale lijn samen met de tekst 'vervallen'.

Bij twijfel over de geldende versie wordt geadviseerd contact op te nemen met de NV WST.

Versiebeheer

Versie	Status	Datum	Gewijzigde hoofdstukken	Beschrijving wijzigingen
A	Definitief	17-07-2015		Versie voor acceptatie door NV WST
B	Definitief	01-05-2026		Versie 2.0 uitgebracht door Veiligheidsregio Zeeland



KDS

VeiligheidsRegio

Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels

Westerscheldetunnel
Sluiskiltunnel
Vlaketunnel
Dampoort Aquaduct

Versie 2.0

Versiedatum: 27-02-2024
Publicatiedatum: 02-05-2024

Veiligheidsregio Zeeland
Multi Operationele Voorbereiding
Postbus 8016
4330 EA Middelburg
www.vrzeeland.nl
mov@vrzeeland.nl

Colofon
Veiligheidsregio Zeeland. *Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels*. Middelburg: VRZ.

Dit document is tot stand gekomen onder regie van Multi operationele voorbereiding VRZ in samenwerking met de publieke en private partners, waaronder de exploitanten wegtunnels N.V. Westerscheldetunnel en Rijkswaterstaat Zee en Delta in de provincie Zeeland.

Opdrachtgever:	Algemeen Bestuur Veiligheidsregio Zeeland
Titel:	Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels
Versiedatum:	27-02-2024
Publicatiedatum:	02-05-2024
Versie:	2.0
Status:	Vastgesteld door manager Risico- en Crisisbeheersing Veiligheidsregio Zeeland in MT van 27-02-2024, ter kennisname aan VD VRZ op 13-03-2024 en ter informatie aan AB VRZ op 12-04-2024.
Auteurs:	[redacted], leden werkgroep MPC.
Review:	Multi operationele voorbereiding (MOV) Veiligheidsregio Zeeland in afstemming met Werkgroep multidisciplinaire planvorming crisismanagement (WMPC) inclusief partners in algemene en functionele keten.
Beheer:	Multi operationele voorbereiding (MOV) Veiligheidsregio Zeeland.

Versie- en wijzigingsbeheer

Versie	Datum	Wijzigingen t.o.v. vorige versie
1.0	26-02-2015	Eerste versie Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels vervangt het rampbestrijdingsplan Westerscheldetunnel. Westerscheldetunnel en Sluiskiltunnel zijn in één generiek operationeel plan opgenomen.
2.0	27-02-2024	De tweede versie (2.0) van het Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels vervangt versie 1.0 d.d. 22 mei 2015. De belangrijkste wijzigingen hierin zijn: • Onderdelen van het plan zijn modulair gemaakt. Inclusief de operationele vertaling naar incidentbestrijdingsplankaart per Zeeuws tunnelobject. • Aan het Incidentbestrijdingsplan zijn de Vlaketunnel en het Dampoort Aquaduct toegevoegd. • Uitgangspunt is dat dit plan de wijzigingen t.o.v. het Regionaal Crisisplan beschrijft. Om die reden zijn de oude bijlage 4 en het kopje crisiscommunicatie verwijderd. Voor de leesbaarheid zijn teksten ingekort en schema's waar mogelijk samengevoegd. • Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen is als incidentscenario toegevoegd. • Aanpassing dat gem. Kapelle het bevoegd gezag is over de Vlaketunnel, niet "mede namens Gem. Reimerswaal". • Verwijzingen naar de meldkamer zijn waar mogelijk verduidelijkt (OC-B, OC-P en MKA) omdat "de meldkamer" niet als separate entiteit verantwoordelijk is voor het uitvoeren van specifieke acties. • De bijbehorende Incidentbestrijdingsplankaart (ibpk) voor Dampoort Aquaduct wordt momenteel nieuw opgesteld en de bestaande ibpk's van de overige drie objecten worden op basis van bovenstaande wijzigingen herzien (versie 2.0).

Het beheer van het plan is belegd bij Veiligheidsregio Zeeland. Om de cyclus van het beheerproces van wijzigingen te faciliteren worden de wijzigingsverzoeken centraal geregistreerd. Wijzigingsverzoeken kunnen worden ingediend via het e-mailadres: mov@vrzeeland.nl

Inhoudsopgave

1. Algemeen 7

1.1 Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels 7

1.2 Doel en uitgangspunten van het incidentbestrijdingsplan 8

1.2.1 Doel van het plan 8

1.2.2 Uitgangspunten incidentbestrijdingsplan 8

1.2.3 Wettelijke grondslag 9

1.2.4 Samenhang planvorming 10

2. Tunnels in Zeeland 11

2.1 De Westerscheldetunnel 11

2.2 De Sluiskiltunnel 14

2.3 De Vlaketunnel 16

2.4 Dampoort Aquaduct 18

2.5 Risico's op hoofdlijnen 18

2.6 Zelfredzaamheid van de burger 19

2.7 U-routes - Vaste uitwijkroutes bij calamiteiten op de wegen 19

3. Maatgevende scenario's 20

3.1 Inleiding 20

3.2 Incidentscenario en aanrijdscenario's WST en SKT 20

3.3 Incidentscenario en aanrijdscenario's VLK en DMP 21

3.4 Maatgevende scenario's 22

4. Randvoorwaardelijke processen 27

4.1 Proces melding en alarmering 27

4.1.1 Meldingsprocedure WST-SKT-VLK-DMP 28

4.1.2 Alarmeringsschema WST en SKT 30

4.1.3 Alarmeringsschema VLK en DMP 31

4.1.4 Incidentclassificatie scenario en aanrijdscenario 32

4.2 Proces informeren 35

4.3 Proces op- en afschaling 36

4.3.1 Opschaling 36

4.3.2 Opschalingsniveau WST 36

4.3.3 Opschalingsniveau SKT 36

4.3.4 Opschalingsniveau VLK 37

4.3.5 Opschalingsniveau DMP 37

4.3.6 Afschaling 37

4.4 Proces informatiemanagement 38

4.4.1 Algemeen 38

4.4.2 Communicatie- en informatiemiddelen 38

5. Inzetprocedures wegtunnels en incidentbestrijdingsplankaarten 39

5.1 Inzetprocedures wegtunnels 39

5.2 Incidentbestrijdingsplankaarten 39

6. Bijlagen 40

Bijlage 1: Afkortingenlijst 40

Bijlage 2: Factsheet IBP Wegtunnels 43

Bijlage 3: Veiligheidsinstructie weggebruiker 46

Leeswijzer

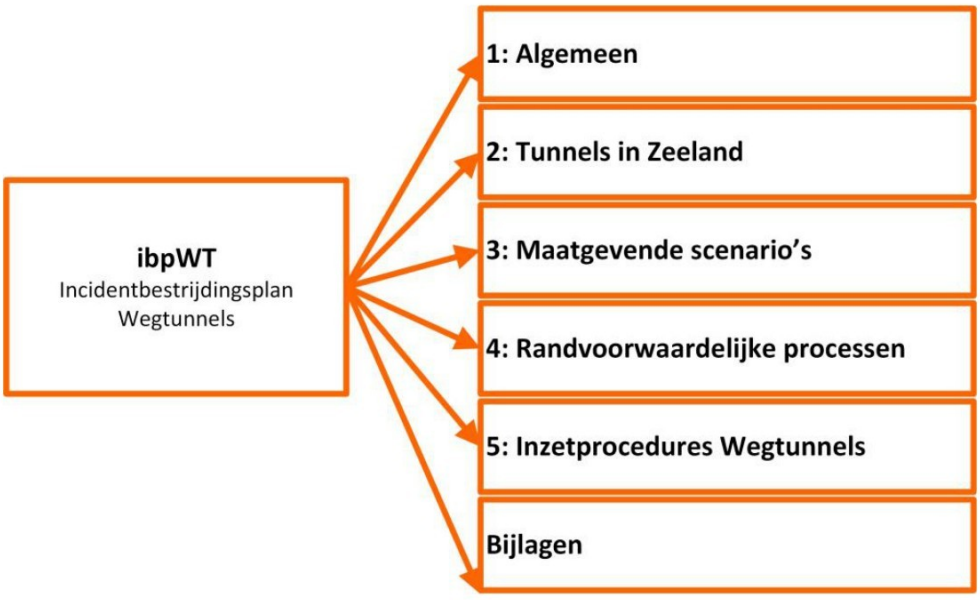
Doel van dit incidentbestrijdingsplan is om een inhoudelijk effectief en procedureel juist plan te hebben waarin taken van alle bij de bestrijding van een incident betrokken diensten beschreven zijn. Dit incidentbestrijdingsplan is ontwikkeld voor de incidentbestrijding in de Sluiskiltunnel (SKT), Westerscheldetunnel (WST), Vlaketunnel (VLK) en het Dampoort Aquaduct (DMP). Hierna wordt omwille van de leesbaarheid enkel de afkortingen gebruikt. De volledig uitgeschreven benamingen zijn te vinden in bijlage 1 (afkortingenlijst).

Voor het plan zijn de volgende kaders gehanteerd.

- De scope is multidisciplinair.
- Het plan is bruikbaar voor alle niveaus van opschaling.
- Het plan gaat in op de te nemen acties en niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan.

Het incidentbestrijdingsplan is het op een gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en plannen van de verschillende bij een (dreigend) tunnel incident betrokken overheden, hulpdiensten en organisaties. Het incidentbestrijdingsplan is bedoeld voor operationele en bestuurlijke functionarissen die te maken kunnen krijgen met een (dreigend) tunnelincident in de SKT, WST, VLK en DMP. Het incidentbestrijdingsplan geeft inzicht in de mogelijke gevolgen bij een incident en de belangrijkste aandachtspunten hierbij voor hulpdiensten en ketenpartners. De functionarissen en bestuurders kunnen naar aanleiding van het incidentbestrijdingsplan vaststellen wat de benodigde maatregelen zijn en wie voor de uitvoering van deze maatregelen verantwoordelijk is.

Dit plan is opgebouwd volgens onderstaand schema:



Naast dit ibp bestaan er incidentbestrijdingsplankaarten (ibpk's). Deze geven een beknopter overzicht van de belangrijkste afspraken uit dit ibp. Voor meer informatie, zie hoofdstuk 5.2 Incidentbestrijdingsplankaarten.

1. Algemeen

1.1 Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels

In 2015 is het Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels versie 1.0 2015 vastgesteld door het algemeen bestuur Veiligheidsregio Zeeland voor de tunnelobjecten WST en SKT. In deze versie 2.0 2023 is het tunnelobject VLK en DMP opgenomen en is op basis van (incident)evaluaties het plan multi-disciplinair geëvalueerd en vernieuwd.

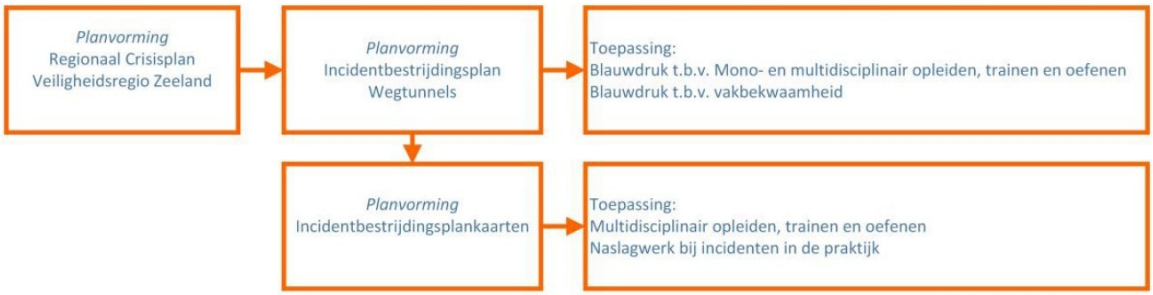
- De WST, SKT, VLK en het DMP zijn een risico-object, waar een ramp of zwaar ongeval zich voor kan doen.
- Hoewel het DMP formeel geen wegtunnel is, omdat de lengte van het overkapte deel minder is dan 250 meter, is het nagenoeg vanzelfsprekend de voor wegtunnels gebruikelijke inzetstrategie en -tactiek te hanteren. Niet in de laatste plaats omdat dit aquaduct het enige is in zijn soort in Zeeland.
- De exploitant voor de WST en de SKT is N.V. Westerscheldetunnel.
- De wegbeheerder voor DMP en de VLK is Rijkswaterstaat Zee en Delta.
- Het Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels is een operationeel plan wat voorziet in de behoefte bij zowel de hulpverleners, tunnelexploitanten als wegbeheerders.
- De Provincie Zeeland is eigenaar van de SKT. De Provincie Zeeland is de enige aandeelhouder van de N.V. Westerscheldetunnel, de eigenaar van de WST. In de praktijk voert de N.V. Westerscheldetunnel het beheer, het onderhoud en het verkeers- en incidentmanagement uit van beide tunnels. Dit is onder andere vastgelegd in mandaten en onderhoudscontracten.
- Rijkswaterstaat Zee en Delta is eigenaar van de VLK en het DMP en de aansluitende wegen. Rijkswaterstaat Zee en Delta onderhoudt die wegen. Het beheer, het onderhoud, de veiligheid en het verkeersmanagement wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat Zee en Delta.

1.2 Doel en uitgangspunten van het incidentbestrijdingsplan

1.2.1 Doel van het plan

Het doel van dit incidentbestrijdingsplan is het op een gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en plannen van de verschillende bij het tunnelincident betrokken overheden, hulpdiensten en organisaties. Het is bedoeld voor functionarissen in de hoofdstructuur, die te maken kunnen krijgen met een tunnelincident. Het geeft inzicht in de mogelijke gevolgen bij een tunnelincident en de belangrijkste aandachtspunten hierbij voor hulpdiensten en ketenpartners. De functionarissen en bestuurders kunnen naar aanleiding van dit plan vaststellen wat de benodigde maatregelen zijn en wie voor de uitvoering van deze maatregelen verantwoordelijk is. Dit incidentbestrijdingsplan richt zich op de responsfase van een tunnelincident:

- De voornaamste karakteristieken van de diverse typen tunnelincidenten;
- De rollen, taken en verantwoordelijkheden bij de rampenbestrijding en crisisbeheersing en ongevallenbestrijding van de diverse organisaties die betrokken zijn bij een feitelijk tunnelincident;
- Het operationeel concept van de kritische responsprocessen;
- Maatregelen ter bestrijding van het tunnelincident.



Figuur 1: Doel planvorming ibpWT

1.2.2 Uitgangspunten incidentbestrijdingsplan

De volgende uitgangspunten zijn voor het opstellen van het plan gehanteerd:

1. De bruikbaarheid staat voorop op strategisch, tactisch, operationeel niveau;
2. Alleen aanvullingen c.q. afwijkingen t.o.v. het Regionaal Crisisplan (RCP) worden in de afzonderlijke hoofdstukken beschreven;

Voor dit plan geldt dat specifiek voor algemeen gaat. Dit betekent dat allereerst de in het plan beschreven maatregelen en organisatie toegepast moeten worden. Voor sommige processen is het RCP afdoende. Het plan moet dan ook te allen tijde tezamen met het RCP worden gebruikt.

Uitwerking en afbakening
Het incidentbestrijdingsplan (ibp) is opgesteld voor een incident in de WST, SKT, VLK en het DMP. Het ibp beschrijft de maatregelen die gebaseerd zijn op de scenario's uit het calamiteitenplan. Voor meer routinematige calamiteiten wordt er gewerkt volgens de reguliere vastgestelde inzetprocedures bedoeld voor o.a. brandweer, politie en geneeskundige eenheden.

1.2.3 *Wettelijke grondslag*

Het Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels is – net als het RCP – een operationeel document. Het is aanvullend op het RCP en bevat informatie en samenwerkingsafspraken die van toepassing zijn specifiek voor Wegtunnels. Het hebben van een incidentbestrijdingsplan is geen wettelijke verplichting. Echter voor de incidentbestrijding wegtunnels kan niet worden volstaan met alleen het RCP. Daartoe is aanvullend op het RCP dit multidisciplinair ibp Wegtunnels ontwikkeld. Bij de afweging om te komen tot een incidentbestrijdingsplan speelt o.a. bestuurlijke gevoeligheid alsmede de operationele behoefte een zeer grote rol.

Wet veiligheidsregio's (Wvr)
Er is geen wettelijke grondslag voor het opstellen van een incidentbestrijdingsplan in de Wet veiligheidsregio's en Besluit Veiligheidsregio's. Wel is op dit incidentbestrijdingsplan het beleid- en uitvoeringskader planvorming van toepassing. Het Algemeen Bestuur heeft daarnaast op basis van het Regionaal Risicoprofiel besloten dat er ook planvorming moet zijn voor wegtunnels.

Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw)
In de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) en Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw) d.d. juli 2013 worden regels gesteld over de tunnelveiligheid en een veiligheidsbeheerplan (art. 6 lid 2). Het veiligheidsbeheerplan omvat ten minste de organisatie van het tunnelbeheer, de afstemming van dit beheer met de hulpverleningsdiensten, de verkeersbegeleiding, de instandhoudingsactiviteiten en de bestrijding van rampen of andere gebeurtenissen in of bij een tunnel die een mensenleven, het milieu of de tunnel in gevaar kunnen brengen. Het incidentbestrijdingsplan is opgesteld voor een incident in de tunnel.
De maatregelen ten aanzien van de effecten zijn specifiek in dit plan beschreven. Voor de WST en de SKT is een calamiteitenbestrijdingsplan (CBP) opgesteld. Deze CBP's en dit Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels maken onderdeel uit van het veiligheidsbeheerplan. Voor de VLK en het DMP is ook een CBP opgesteld. Het CBP en dit Incidentbestrijdingsplan Wegtunnels maken onderdeel uit van het veiligheidsbeheerplan Rijkswaterstaat Zee en Delta.

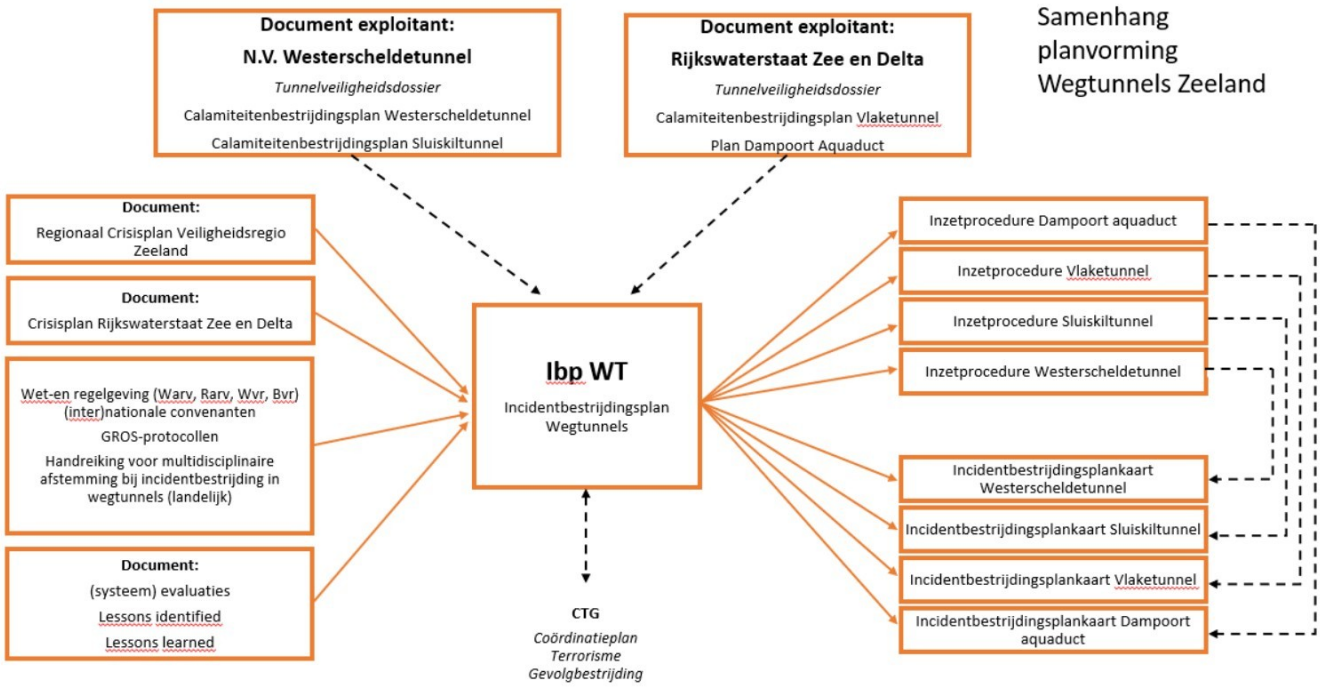
Waarvoor?
De WST, SKT, VLK en het DMP zijn een risico-object, waar een dergelijk incident zich kan voordoen. Het betreft hier geen inrichting waarvoor er een plicht bestaat om een rampbestrijdingsplan op te stellen (art. 17 Wvr, art. 6.1.1 Besluit veiligheidsregio's, art.8 Besluit Risico's Zware Ongevallen).

Toepassing: de bruikbaarheid staat voorop
Dit incidentbestrijdingsplan is een generiek operationeel plan, dat van toepassing is op de multidisciplinaire incidentbestrijding bij de wegtunnels; WST, SKT en VLK. Hoewel het DMP formeel geen wegtunnel is, omdat de lengte van het overkapte deel minder is dan 250 meter, is het nagenoeg vanzelfsprekend de voor wegtunnels gebruikelijke inzetstrategie en -tactiek te hanteren. Niet in de laatste plaats omdat dit aquaduct het enige is in zijn soort in Zeeland. Het ibp is gericht op het gebruik ervan tijdens het eerste operationele optreden ter plaatse bij een incident en voor de functionarissen werkzaam binnen de hoofdstructuur in het Commando Plaats Incident (CoPI) het Regionaal Operationeel Team (ROT) en (Regionaal/Gemeentelijk) Beleidsteam (GBT *of* RBT). Het plan dient ook te worden toegepast door de Meldkamer regio Zeeland West-Brabant en door de individuele leidinggevenden van de hulpverleningsdiensten en keten- en/of crisispartners, waaronder bijvoorbeeld de officieren van dienst van de verschillende disciplines. In de toepassing van het incidentbestrijdingsplan wordt gebruik gemaakt van beschikbare digitale datastromen met specifieke bedrijfs- en omgevingsgegevens. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van verbeterde analysemethodieken, waarmee de beeldvorming van een incident accuraat en naar de actuele omstandigheden kan worden opgebouwd en welke de besluitvorming (met name de verwachte en

werkelijke uitwerking van de genomen besluiten) ondersteunen. Van de gebruikers van dit incidentbestrijdingsplan wordt verwacht, dat zij bekend zijn met de aan dit ibp gerelateerde plannen en procedures, zoals de GRIP-procedure en monodisciplinaire plannen.

1.2.4 *Samenhang planvorming*

Voor het taakgebied crisisbeheersing bestaan vele documenten. In de volgende figuur staat voor het plan op hoofdlijnen een overzicht van de plannen die naast het plan van toepassing (kunnen) zijn.



Figuur: samenhang planvorming

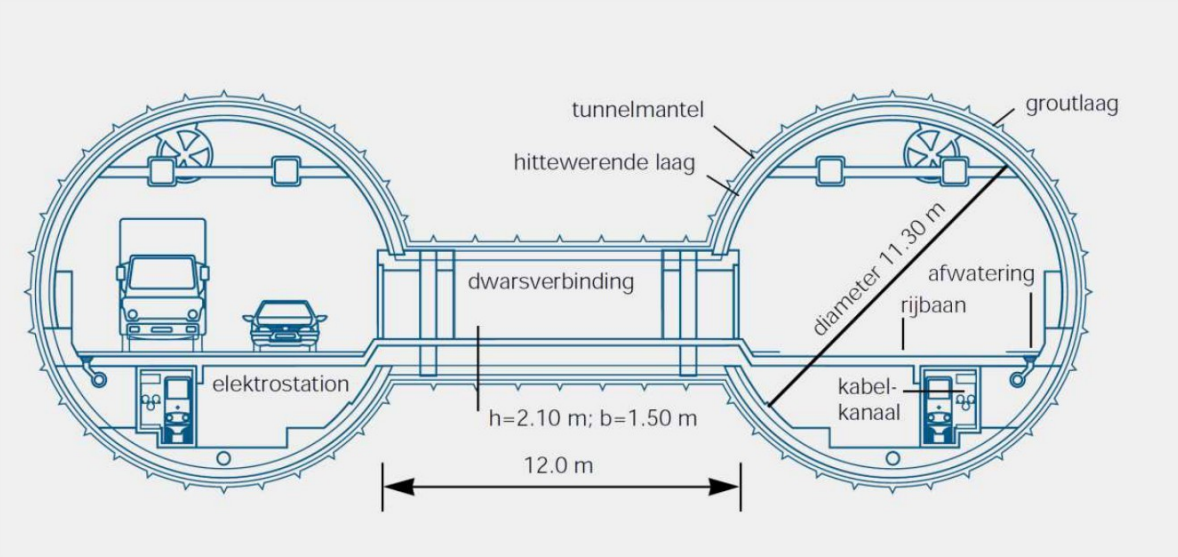
Relatie met het Regionaal Crisisplan

Veiligheidsregio Zeeland heeft een RCP. Het RCP beschrijft een generieke aanpak van alle mogelijke crisissituaties in de regio Zeeland, met een beschrijving van afgesproken bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden en afspraken over randvoorwaarden als melding & alarmering, op- & afschaling, leiding & coördinatie en informatiemanagement. Het RCP bevat tevens een uitwerking van de hoofdstructuur en een uitwerking van onder andere de processen bevolkingszorg, brandweerzorg, geneeskundige zorg, politiezorg en benoemt de overige ketenpartners. Het incidentbestrijdingsplan is een verbijzondering van het RCP. Indien in dit plan geen nadere uitwerking is verzorgd, kan op het RCP worden teruggevallen. Tot het RCP behoort ook de GRIP-regeling.

2. Tunnels in Zeeland

2.1 De Westerscheldetunnel

NAW-gegevens	
Object	Westerscheldetunnel (WST)
Naam	N.V. Westerscheldetunnel
Vestigingslocatie **Plaats** **Postadres**	Westerscheldetunnelweg 1 Borssele Postbus 303 4460 AS Goes
Contactfunctio-naris	Manager Technisch Beheer en Onderhoud (TBO) N.V. Westerscheldetunnel



Ligging	De WST is gelegen onder de Westerschelde en verbindt Zuid-Beveland (ter plaatse gemeente Borsele) met Zeeuws-Vlaanderen (ter plaatse gemeente Ter-neuzen).

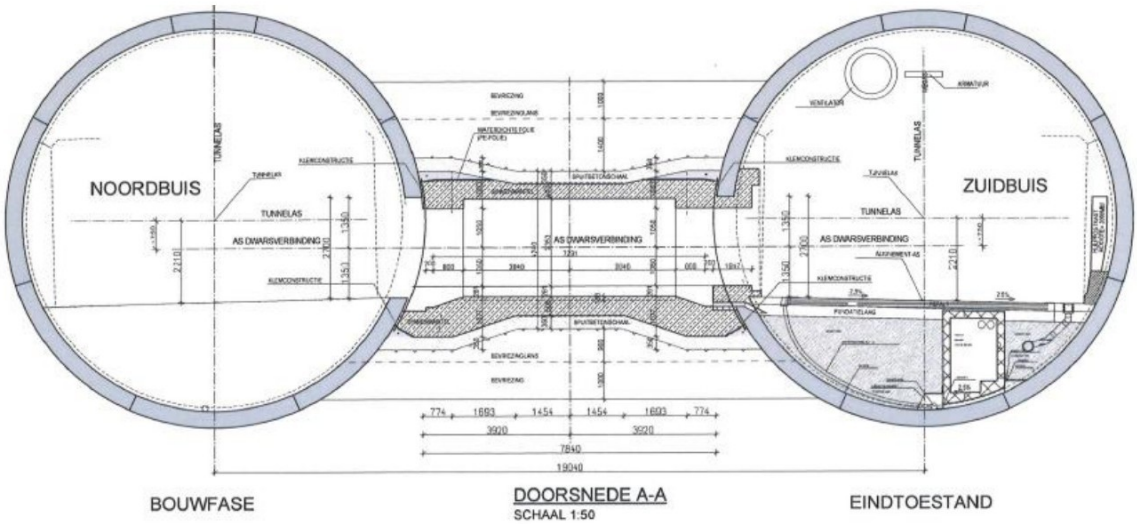
Het tracé Zuid-Beveland	Loopt van noord naar zuid door drie polders: de nieuwe West-Kraaijertpolder, de Borsselepolder en de Ellewoutsdijkpolder. Ter hoogte van Nieuwdorp en 's-Heerenhoek komen de Sloeweg (N62), de Bernhardweg en de Westerscheldetunnelweg bij elkaar (havenknooppunt Vlissingen-Oost). Het knooppunt Drie Klauwen is een knooppunt in de N62 waar de N254 aansluit op de N62. Op weg naar de tunnel stijgt het tracé naar een hoogte van 6,5 m +NAP om de zogenoemde kanteldijk te passeren die rond de tunnel toerit ligt. Deze kanteldijk beschermt de tunnel tegen overstromingen vanuit de achterliggende polder. Omgekeerd beschermt de dijk de polder als de tunnel zou vollopen. Na het kruisen van de kanteldijk daalt de weg in de tunnel toerit met een maximale helling van 4,5%.
Het tolplein	Ligging tussen 's-Heerenhoek en Borssele, op circa vijf kilometer van de tunnelingang op Zuid-Beveland. Voor een goede verkeersafwikkeling zijn voor de tolheffing 7 lanen per rijrichting aanwezig. Verder zijn aanwezig een verzorgingsplaats met voorzieningen als een busstation, carpoolplaats, parkeerplaats, fietsenstalling en een onderhoudsvoorziening en een kantoorgebouw van waaruit de bediening en bewaking van de tunnel plaatsvindt.

Het tracé Zeeuws-Vlaanderen	Aan de Zeeuws-Vlaamse kant komt de weg eveneens met een hellingspercentage van maximaal 4,5% weer omhoog. Na het passeren van de kanteldijk, op een hoogte van 6,5 m +NAP, sluit de weg aan op de H.H. Dowweg. Verderop naar het zuiden wordt het tracé onder de spoorlijn Dow-Sluiskil geleid. De toe leidende weg sluit ten slotte aan op knooppunt Axelsche gat met het Sluiskiltunneltracé en de N61.	
Technische gegevens	De tunnel van 6,6, kilometer bestaat uit: 2 tunnelbuizen met elk 2 rijstroken van 3,5 meter breed plus 2 stroken van 70 cm aan weerszijden van de rijbaan, geen vluchtstrook, de binnendiameter van de buis bedraagt 10,1 meter. De helling bedraagt max. 4,5 %, het diepste punt ligt 60 meter onder NAP. De maximale doorrijhoogte is 4,3 meter. De rijstroken zijn bestemd voor auto's, bussen, vrachtwagens, caravans en motoren. De WST is niet toegankelijk voor voetgangers en (brom)fietsers. In de tunnel geldt een maximale snelheid van 100km/uur. De beide tunnelbuizen zijn om de 250 meter verbonden door dwarsverbindingen met een lengte van plusminus 12 meter die als vluchtweg dienen. In totaal zijn er 28 dwarsverbindingen, één in iedere toerit en 26 dwarsverbindingen tussen de tunnelbuizen. De dwarsverbindingen zijn aan weerszijden voorzien van genummerde vluchtdeuren.	
In elke tunnelbuis zijn aanwezig	28 dwarsverbindingen Hulpposten om de 50 meter camera's 40 ventilatoren	'Alarm stap uit' borden Verlichtingspunten Detectielussen in het asfalt Luidsprekers van de omroepinstallatie
Activiteiten	De tunnel is ontworpen als autoweg. In de tunnel is het vervoer van gevaarlijke stoffen van cat. C toegelaten. Per tunnelbuis rijdt het verkeer in 1 richting. *N.B. Tijdens onderhoud (eens in de 4 weken) en bij langdurige stremming van één buis wordt in de tunnel door 1 buis in 2 richtingen gereden (dit tijdens verkeerluwe uren). Er gelden dan restricties waaronder toeritdosering, snelheidsbeperking en inhaalverbod.*	
Aantal aanwezige personen	Het maximaal aantal aanwezige personen in één buis waarvan in dit plan wordt uitgegaan bedraagt plusminus 200 (500 m file van gemengde samenstelling). N.B. In het geval van langzaam rijdend verkeer in één tunnelbuis kan er een systeem van toeritdosering ingeschakeld worden. Dit systeem reduceert het aantal verkeersdeelnemers in de tunnel op één en hetzelfde moment.	

Wetgeving	Het bedrijf is vergunning plichtig op grond van onder meer wetgeving terzake tunnelbouw, milieu en tunnelveiligheid: • Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw) • Tunnelwet Westerschelde: wet van 1 oktober 1998; • Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw), Wet van 1 juli 2013 • Bouwvergunning: afgegeven d.d. 8 september 1998; • Gebruiksvergunning: afgegeven d.d. 5 december 2002. • Omgevingsbesluit: 2012. • Openstellingsvergunning verleend op 19 mei 2016. De gemeenten Borsele en Terneuzen bezitten een overzicht van de actuele vergunning status van het bedrijf.
Bereikbaarheid	In geval van incidenten is de tunnel voor de hulpdiensten bereikbaar via een aantal secundaire wegen aan de noord- en de zuidzijde.

2.2 De Sluiskiltunnel

NAW-gegevens	
Object	Sluiskiltunnel (SKT)
Naam	N.V. Westerscheldetunnel
Vestigingslocatie **Plaats** **Postadres**	Westerscheldetunnelweg 1 Borssele Postbus 303 4460 AS Goes
Contactfunctionaris	Manager Technisch Beheer en Onderhoud (TBO) N.V. Westerscheldetunnel

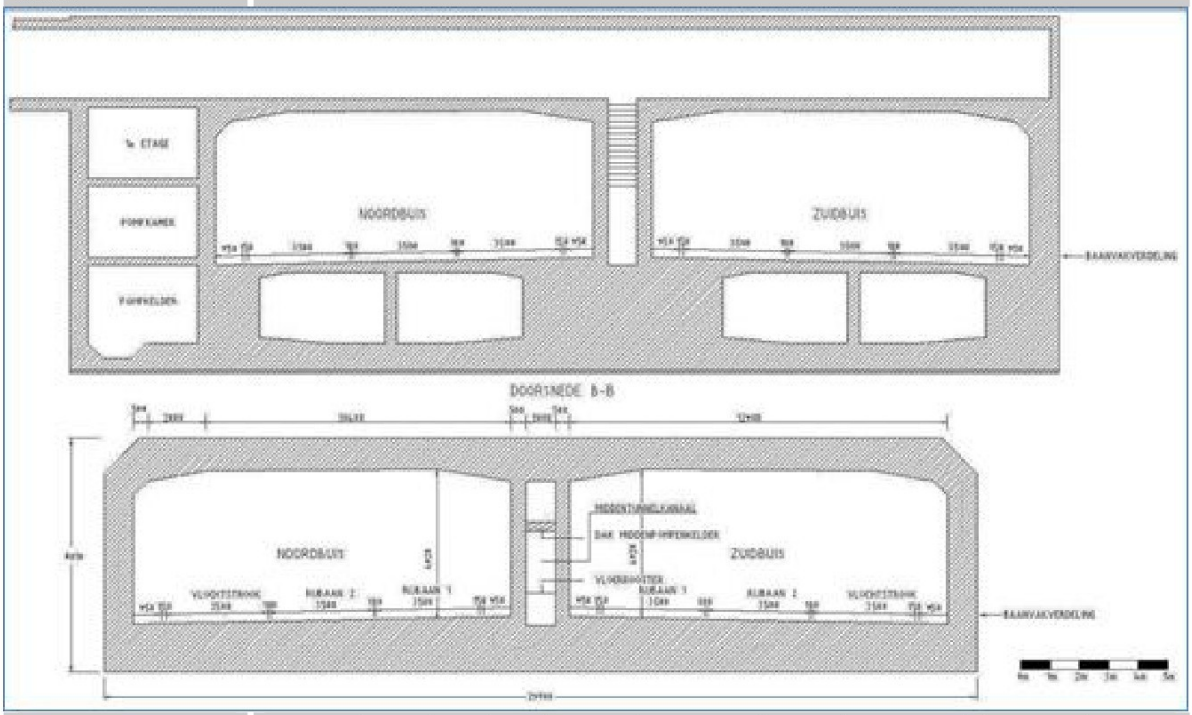


Ligging	De SKT is gelegen onder het Kanaal Gent-Terneuzen en verbindt de N62 via de SKT rechtstreeks met de Tractaatweg en de Expresweg (E34) in Vlaanderen (België), Westerscheldetunnelweg en de A58 op Zuid-Beveland. Op het tolplein van de Westerscheldetunnel bevindt zich het kantoorgebouw van waaruit de bediening en bewaking van de tunnel plaatsvindt.
Het tracé	Deze N62 is de verbinding tussen de A58 op Zuid-Beveland en de Expresweg (E34) in Vlaanderen. Aan Zeeuws-Vlaamse kant wordt de N62 verbonden met de Westerscheldetunnelweg via de SKT rechtstreeks met de Tractaatweg. De N62 fungeert als regionale stroomweg. De hele weg bestaat uit twee keer twee rijstroken. Er is geen vluchtstrook. Naast de weg zijn wel pechhavens. De maximumsnelheid op de weg is 100 km per uur. Het wegdek bestaat uit asfalt, waarvan een groot deel wordt uitgevoerd met een geluid reducerende deklaag. Aan de westzijde van het kanaal wordt de N61 (Hoofdweg) vanuit de richting Hoek aangesloten op het wegtracé bij het knooppunt Axelsche Gat. Het verkeer vanuit West Zeeuws-Vlaanderen kan hier via een viaduct en twee rotondes het wegtracé op en af. Vervolgens buigt het tracé na de Binnendijk naar het oosten en kruist de Nieuw Westenrijkdijk en de bestaande N61 (Hoofdweg).

Het tracé	Ten zuiden van de N61 loopt het tracé richting het kanaal. De weg gaat onder de spoorlijn van Dow door en duikt vervolgens in de tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De tunnel ligt ongeveer 250 meter ten zuiden van de bestaande brug. Aan de oostzijde van het kanaal komt de weg na de Koegorsstraat weer boven het maaiveld uit en gaat verder tussen skihal en gemeentewerken/Veiligheidsregio Zeeland. Vervolgens buigt de weg rechtsaf en sluit dan voor de Spuikreekweg met een aansluiting aan op de Tractaatweg. Via het knooppunt Koeischorre zijn Terneuzen en Oost Zeeuws-Vlaanderen verbonden met het wegtracé. Ook dit verkeersknooppunt bestaat uit een viaduct en twee rotondes.	
Technische gegevens	De tunnel van 1,33 kilometer bestaat uit: 2 tunnelbuizen met elk 2 rijstroken van 3,25 meter breed plus een objectafstand van 100 cm aan weerszijden van de rijbaan, geen vluchtstrook, de binnendiameter van de buis bedraagt 10,1 meter. De helling bedraagt max. 4,5 %, het diepste punt ligt 33 meter onder NAP. De maximale doorrijhoogte is 4,3 meter. De rijstroken zijn bestemd voor auto's, bussen, vrachtwagens, caravans en motoren. De SKT is niet toegankelijk voor voetgangers en (brom)fietsers. In de tunnel geldt een maximale snelheid van 100km/uur. De beide tunnelbuizen zijn om de 250 meter verbonden door dwarsverbindingen met een lengte van plusminus 7 meter die als vluchtweg dienen. In totaal zijn er 6 dwarsverbindingen, één in iedere toerit en 4 dwarsverbindingen tussen de tunnelbuizen. De dwarsverbindingen zijn aan weerszijden voorzien van genummerde vluchtdeuren.	
In elke tunnelbuis zijn aanwezig	6 dwarsverbindingen Hulpposten om de 50 meter Draaibare camera's 12 ventilatoren	'Alarm stap uit' borden Verlichtingspunten Detectielussen in het asfalt luidsprekers van de omroepinstallatie
Activiteiten	De tunnel is ontworpen als autoweg. In de tunnel is het vervoer van gevaarlijke stoffen van cat. C toegelaten. Per tunnelbuis rijdt het verkeer in 1 richting.	
Aantal aanwezige personen	Het maximaal aantal aanwezige personen in één buis waarvan in dit plan wordt uitgegaan bedraagt plusminus 50 (140 m file van gemengde samenstelling (*conform scenario-analyse, scenario 3*)). N.B. In het geval van langzaam rijdend verkeer in één tunnelbuis kan er een systeem van toeritdosering ingeschakeld worden. Dit systeem reduceert het aantal verkeersdeelnemers in de tunnel op één en hetzelfde moment.	
Wetgeving	Het bedrijf is vergunningsplichtig op grond van onder meer wetgeving terzake tunnelbouw, milieu en tunnelveiligheid: • Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw) • Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (WARV), Wet van 1 juli 2013 • Omgevingsbesluit: 2012 • Openstellingsvergunning: 2015 De gemeente Terneuzen bezit een overzicht van de actuele vergunning status van het bedrijf.	
Bereikbaarheid	In geval van incidenten is de tunnel voor de hulpdiensten bereikbaar via een aantal secundaire wegen aan de west- en de oostzijde.	

2.3 De Vlaketunnel

NAW-gegevens	
Object	Vlaketunnel (VLK)
Naam	Vlaketunnel
Vestigingslocatie **Plaats** **Postadres**	Vlaakse Zandweg 2 Schore Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
Contactfunctio-naris	Hoofd district Zuid, Rijkswaterstaat Zee en Delta



Ligging	De VLK bevindt zich in de A58 daar waar de weg het Kanaal door Zuid-Beveland kruist**.**
Het tracé	De VLK bevindt zich in Zuid-Beveland, Zeeland. Hij ligt op het traject van de A58 van Bergen op Zoom naar Vlissingen, op het punt waar deze snelweg het Kanaal door Zuid-Beveland kruist. Om de groter wordende drukte te kunnen opvangen, is er eind jaren 60 besloten een tunnel aan te leggen, ook met het oog op het toenemende verkeer op het kanaal. In 1972 is begonnen met de bouw; in 1976 werd de tunnel geopend voor het verkeer. In 2010 werd de tunnel grondig gerenoveerd.
Technische gegevens	Afzinktunnel met ter plaatse open toeritten. Omdat in het ontwerp rekening gehouden is met een toekomstige verbreding van het kanaal is gekozen voor een gesloten deel van 327 meter lengte. De constructie bestaat uit twee tunnelbuizen met ieder twee rijstroken en een vluchtstrook. Na het overdekte deel bevindt zich een ruime reserveringsstrook/kruipstrook. Tussen de tunnelbuizen bevindt zich een 1 meter brede middentunnelkanaal, waar kabels en leidingen toegankelijk zijn. De totale breedte van de tunnel is 29,80 meter.
In elke tunnelbuis zijn aanwezig	1 Vluchtdeur in het midden van de tunnel. Camera's, omroepinstallatie, hulpposten om de 50 meter aan beide zijden van de rijbanen.
Activiteiten	De tunnel is ontworpen als autosnelweg. Per tunnelbuis rijdt het verkeer in

	1 richting. De VLK betreft een C-categorietunnel waardoor een beperking geldt voor transporten van gevaarlijke goederen, die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, een grote explosie of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen.
Wetgeving	VLK is vergunningsplichtig op grond van onder meer wetgeving terzake tunnelbouw, milieu en tunnelveiligheid: • Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw) • Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (WARV), Wet van 1 juli 2013 • Omgevingsbesluit: 2012 • Openstelling: 1975 • Openstellingsvergunning: 1 juli 2024 De gemeente Kapelle bezit een overzicht van de actuele vergunning status van het object. Gemeente Kapelle treedt op als Bevoegd gezag.
Bereikbaarheid	De tunnelbuis is met voertuigen enkel te bereiken via de A58. Individuele personen kunnen via het bedieningsgebouw in de tunnelbuizen komen. De tunnel wordt vanuit de Verkeerscentrale Zuid Nederland (VCZN) in Helmond 24/7 bediend en gemonitord.

2.4 Dampoort Aquaduct

NAW-gegevens	
Object	Dampoort Aquaduct (DMP)
Naam	Dampoort Aquaduct (DMP)
Vestigingslocatie **Plaats** **Postadres**	Kleverskerkseweg 33 Middelburg Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
Contactfunctio-naris	Hoofd district Zuid, Rijkswaterstaat Zee en Delta



Foto bron https://www.wegenwiki.nl/Dampoort_Aquaduct

Ligging	Het DMP is een aquaduct gelegen in de provincie Zeeland. Het aquaduct ligt aan de noordzijde van Middelburg en gaat onder het Kanaal door Walcheren door. Door het aquaduct loopt de N57. Het aquaduct telt 2x2 rijstroken.
Het tracé	Het aquaduct gaat onder het Kanaal door Walcheren door, een noord-zuidka-naal vanaf Vlissingen tot aan Veere. Er zijn relatief weinig oeververbindingen over dit kanaal. Het DMP is de derde oeververbinding die het kanaal bij Mid-delburg kruist. Het aquaduct telt 2x2 rijstroken en de autoweg N57 loopt er doorheen. Het aquaduct is in totaal 800 meter lang met een gesloten deel van 150 meter. De weg loopt tot -11,5 meter ten opzichte van NAP. De maxi-male doorrijhoogte is 4,70 meter, hoog genoeg voor alle gangbare vrachtwa-gens.
Bereikbaarheid	In geval van incidenten is de tunnel voor de hulpdiensten bereikbaar via een aantal secundaire wegen aan de noord- en de zuidzijde. Het aquaduct wordt vanuit de Verkeerscentrale Zuid Nederland (VCZN) in Helmond 24/7 bediend en gemonitord.

2.5 Risico’s op hoofdlijnen

De belangrijkste risico's zijn gekoppeld aan de volgende incidenten:

- Aanrijdingen waarbij meerdere voertuigen betrokken zijn;
- Complexe aanrijdingen waarbij grotere voertuigen (vrachtauto's, bussen) betrokken zijn;
- Deze aanrijdingen gecombineerd met het uitbreken van brand;
- Grote ladingbrand van een vrachtauto;
- Aanrijding met brand bij tegengesteld verkeer in één tunnelbuis;
- Verstoring openbare orde;
- Technisch falen.

Activiteiten met gevaarlijke stoffen waarbij zware ongevallen of rampen kunnen optreden zijn:

- Het transport van gevaarlijke stoffen in de tunnel.

2.6 Zelfredzaamheid van de burger

De burger behoudt zijn eigen verantwoordelijkheid. De hulpverlening zal in eerste instantie de aandacht richten op personen die niet zelfredzaam zijn en zich niet zelf in veiligheid kunnen brengen. De preventieve maatregelen in de tunnel (bijvoorbeeld vluchten via dwarsverbinding of naar de in-/ uitgang) maken het tijdens een incident voor veel mensen mogelijk zich in veiligheid te brengen.

In de bijlagen ibp Wegtunnels zijn veiligheidsinstructies voor de weggebruikers opgenomen.

2.7 U-routes - Vaste uitwijkroutes bij calamiteiten op de wegen

Voor wegen waarop na een ongeval of stremming het verkeer snel vastloopt, bestaan vaste uitwijkroutes. Dit zijn omleidingsroutes die je kunt volgen als de weg, bijvoorbeeld door een ongeluk, wordt afgesloten. De vaste uitwijkroutes zijn te herkennen aan de blauwe borden met daarop een U en een nummer. Elke uitwijkroute heeft een eigen nummer. Als de richting wordt gevolgd die de U-borden aangeven, kom je via de omleiding weer terug op de weg. De blauwe borden zijn bevestigd aan de bestaande routeborden.



Als de weg is afgesloten, wordt de aanwijzing gegeven om de uitwijkroute te volgen. Bijvoorbeeld door een bord in de berm of een tekstkar. Ook worden de omleidingsroutes in de verkeersinformatieberichten genoemd. De weggebruiker komt niet in de file die door de afsluiting wordt veroorzaakt. De weggebruiker hoeft zelf niet te zoeken naar een alternatieve route. De weggebruiker rijdt alleen door straten die bedoeld zijn voor doorgaand verkeer. De uitwijkroutes hebben een langere reistijd dan de route over de snelweg. Zelfs met de dagelijkse files zal de route via de snelweg sneller zijn. Maar als de snelweg geblokkeerd is, is de uitwijkroute een goed alternatief.

WST: U09/ U21
SKT: U64/ U65
VLK: in oostelijke richting A58-L (naar Bergen-op-Zoom) geldt U-15, in westelijke richting A58-R (naar Vlissingen) geldt U-14.
DMP: A58 - Schroeweg - Groene Woud – Looijerssingel – Sandberglaan - Leliëndaalseweg.

3. Maatgevende scenario's

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de maatgevende scenario's benoemd, waarop de inzet van de hulpverlening gebaseerd wordt. Door het werken met maatgevende scenario's wordt het voor de hulpverleningsdiensten en andere betrokken organisaties mogelijk zich meer concreet voor te bereiden op het mogelijk optreden bij een incident. De in dit ibp Wegtunnels gebruikte maatgevende scenario's zijn ontleend aan de maatgevende scenario's uit het rapport "Planvorming Incidentenbestrijding Westerscheldetunnel: Knelpuntenanalyse, Oplossingsrichtingen" d.d. april 2002 en ontleend aan het CBP VLK en DMP. Voor de VLK heeft Rijkswaterstaat in Nederland een nationale doctrine voor alle wegtunnels in beheer bij Rijkswaterstaat. Specifiek voor de VLK en DMP is door Rijkswaterstaat een CBP VLK en DMP opgesteld, met daarin opgenomen de scenario's van belang voor de onverwachte voorvallen die zich kunnen voordoen in en om de VLK en DMP.

Hieronder wordt gesproken over aanrijdscenario's en incidentbuis/tunnelbuis. Aanrijdscenario's worden door het Operationeel centrum Brandweer (OC-B) bepaald n.a.v. de melding en is gekoppeld aan de alarmering van eenheden/diensten (zie 4.1.1. Meldingsprocedure WST-SKT-VLK-DMP).

- **Aanrijdscenario 1 = eenzijdig benaderen;**
- **Aanrijdscenario 2 = tweezijdig benaderen.**
- **Aanrijdscenario "geen" = geen vooraf vastgesteld aanrijdscenario, omdat het aanrijdscenario situatieafhankelijk is.**

- **Incidentbuis = tunnelbuis waar het incident heeft plaatsgevonden;**
- **Veilige (ondersteunende) buis = tunnelbuis waarin het incident niet heeft plaatsgevonden.**

3.2 Incidentscenario en aanrijdscenario's WST en SKT

Incidentclassificatie WST en SKT: Incidentscenario en aanrijdscenario 1 of 2 (let op: geen GRIP!!)

	Incidentscenario	Vooraf vastgesteld aanrijdscenario
A	Pech en obstakels	Geen
B	Onwelwording in stilstaand voertuig	1
C	Incidenten in het verkeer met letsel/brand/gevaarlijke stoffen	2
D	Brand of letsel in dienstruimte	1
	Binnen tunnel (bv. E-kelder – WST) *Binnen tunnel (bv. E-nis - SKT)*	2
E	Onderhoudswerkzaamheden	2
F	Ordeverstoring	Geen
G	Verkeersvrij maken tunnel	Geen
	Verkeersvrij maken tunnel: technische storing	Geen
H	Verkeersstremming	Geen

3.3 Incidentscenario en aanrijdscenario's VLK en DMP

Incidentclassificatie VLK en DMP: Incidentscenario en aanrijdscenario 2 (let op: geen GRIP!!)

Categorisering CBP-VLK & DMP		Incidentclassificatie CBP-VLK & DMP	Vooraf vastgesteld aanrijdscenario VLK & DA
Calamiteiten	**Calamiteiten**	- C01 Ernstige aanrijding/ K-botsing - C02 (vermoeden van) brand/Gevaarlijke stoffen - D01 Brand Verkeerscentrale (VC) - F02 Bommelding - G01 Tunnel ter beschikking BG	2 2 2 Geen Geen
Incidenten	**Aanrijding**	- A05 Uitsluitend materiele schade - A06 Met (vermoeden van) letsel	Geen 2
	Stilstaand voertuig	- A09 Pech - B01 (vermoeden van) onwelwording	Geen 2
	Verloren lading	- A02 Los voorwerp - A03 Afgevallen lading - A04 Morsing (ongevaarlijke vloeistof)	Geen Geen Geen
	Verdwaald persoon/ Overig	- A08 Spookrijder - A07 Voetganger/fietser/dier - D02 Letsel VC/ DG tunnel - E01 Beknelling-Valpartij onderhoud - F01 Betoging/vandalisme	Geen Geen 2 2 Geen
Technisch falen	**Technisch falen**	- G02 Ernstige storing TTI + andere oorzaken technisch falen tunnelveiligheid	Geen

NB: "Geen aanrijdscenario" betekent geen vooraf vastgesteld aanrijdscenario, omdat het aanrijdscenario situatieafhankelijk is.

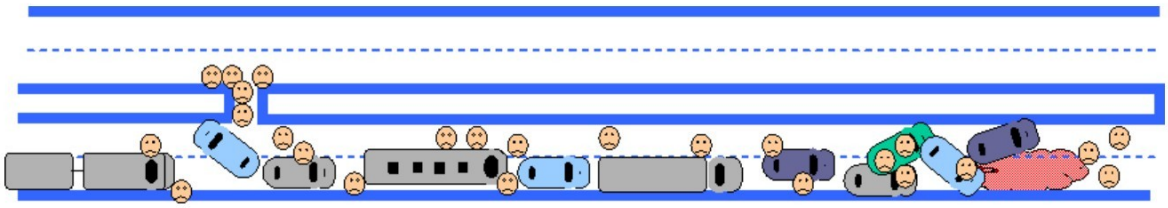
3.4 Maatgevende scenario's

De onderstaande maatgevende scenario's zijn uitgewerkt in het calamiteitenplan N.V. Westerscheldetunnel. Deze maatgevende scenario's worden in dit plan niet uitgebreid beschreven maar slechts kort benoemd. Er zijn 9 scenario's te onderscheiden waarop de voorbereiding door de hulpverlening plaatsvindt. Voor de SKT, VLK en het DMP zijn deze maatgevende scenario's ook van toepassing.

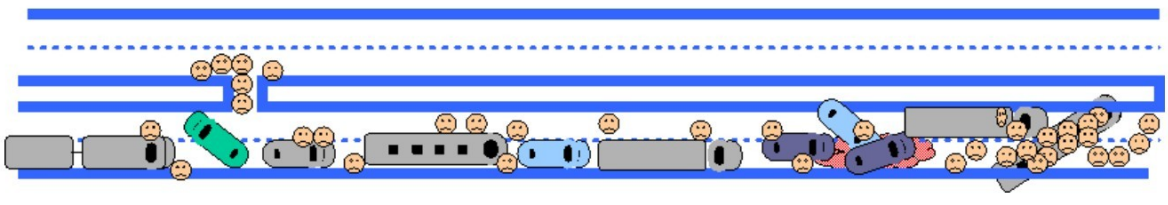
Scenario	Omschrijving
1	Grotere (bijv. Kop/staart) botsing, enkele (4) beknelde T1/T2 gewonden en escalatiepotentieel
2	Complexe aanrijding (bijv. vrachtauto/bus), 25 gewonden en 9 deels bekneld en escalatiepotentieel
3	Aanrijdingen idem 1 en 2, maar nu met brand aan de voorzijde file
4	Aanrijdingen idem 1 t/m 3, maar nu ook met brand achterzijde file
5	Grote ladingbrand in vrachtwagen (bijvoorbeeld stro, autobanden)
6	Vrijkomen brandbare vloeistof (gevaarlijk stoffen transport), directe of geen directe ontsteking met escalatiepotentieel
7	Idem 6, maar nu met vrijkomen giftige stof en geen ontsteking
8	Idem 3 maar nu bij tegengesteld verkeer (geldt alleen voor WST)
9	Afsluiting of openstelling van de tunnelbuizen

Ter illustratie zijn hieronder scenario 1 t/m 8 uitgetekend.

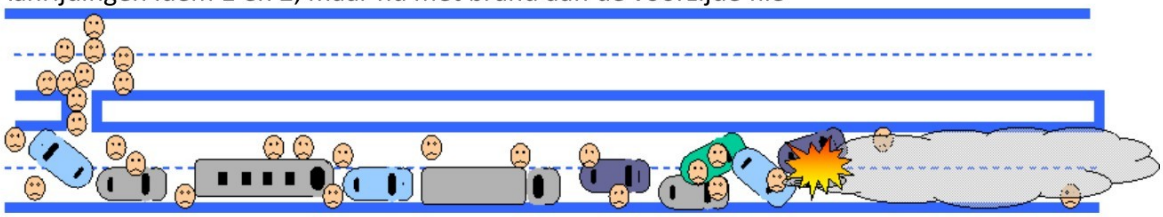
Scenario 1:
Grotere (bijv. Kop/staart) botsing, enkele (4) beknelde T1/T2 gewonden en escalatiepotentieel



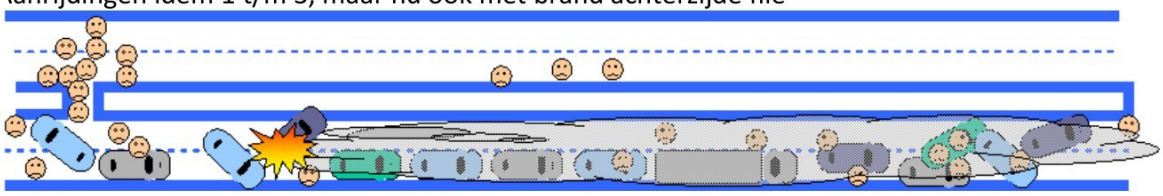
Scenario 2:
Complexe aanrijding (bijv. vrachtauto/bus), 25 gewonden 9 deels bekneld en escalatiepotentieel



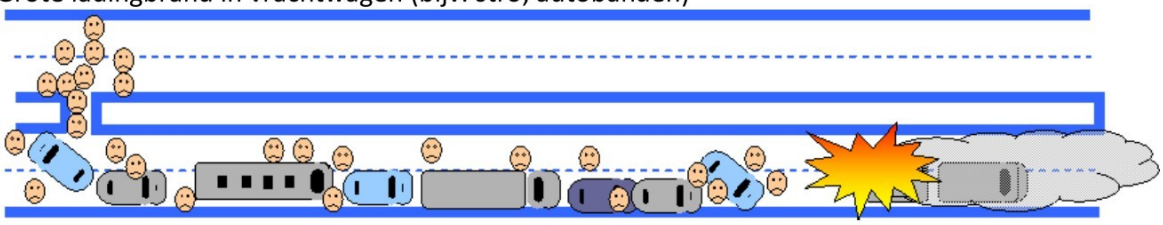
Scenario 3:
Aanrijdingen idem 1 en 2, maar nu met brand aan de voorzijde file



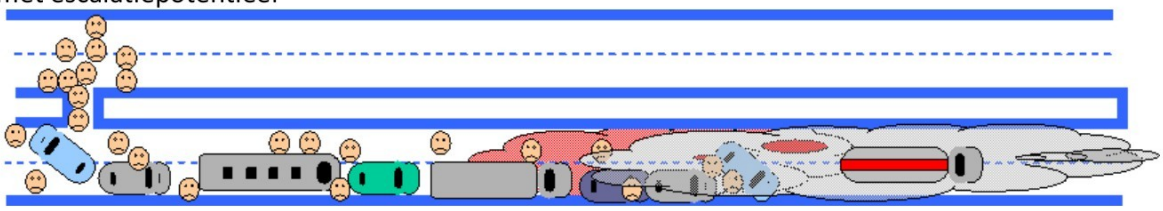
Scenario 4:
Aanrijdingen idem 1 t/m 3, maar nu ook met brand achterzijde file



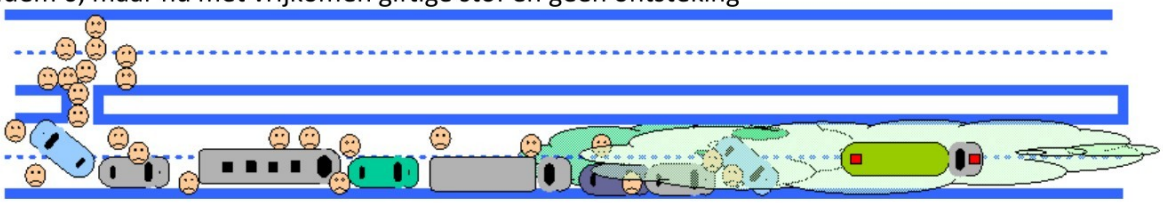
Scenario 5:
Grote ladingbrand in vrachtwagen (bijv. stro, autobanden)



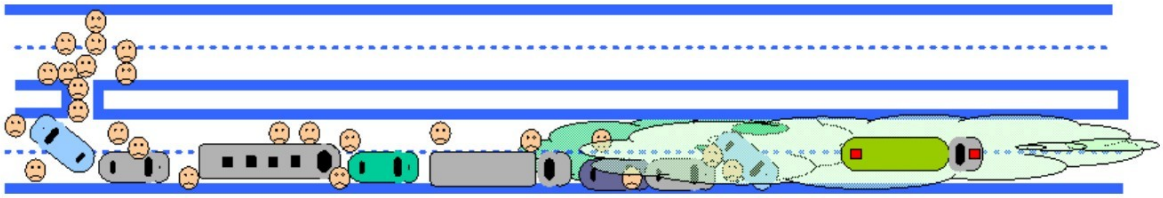
Scenario 6:
Vrijkomen brandbare vloeistof (gevaarlijke stoffen transport), directe of geen directe ontsteking met escalatiepotentieel



Scenario 7:
Idem 6, maar nu met vrijkomen giftige stof en geen ontsteking



Scenario 8:
Idem 3 maar nu bij tegengesteld verkeer
Geldt alleen voor Westerscheldetunnel.
Bij onderhoud is de veilige buis altijd beschikbaar voor de OHD.



Scenario 9: Afsluiting of openstelling van de tunnelbuizen
Openbare orde, technische storing, brand in technische ruimte, of andere dringende reden waarvoor de tunnel verkeers- en persoonsvrij dient te worden gemaakt of zelfs openstelling tunnel door externe invloeden. Alhoewel dit scenario niet zoals de voorafgaande 8 ‘maatgevend’ is in de zin dat er concreet voorbereid wordt op x aantal slachtoffers en x betrokken voertuigen bij een klassiek incident is dit wel een maatgevend scenario op een ander essentieel vlak. Dit scenario speelt in op incidenten die niet behandeld zijn in de voorafgaande scenario’s maar waarvoor de hulpdiensten wel opgeroepen zullen worden. Een overzicht hiervan is te zien op de volgende twee pagina’s.

Beschrijving incident			Schade/effecten/gevolgen
1	Openbare orde	Er is sprake van een demonstratie, blokkade, bommelding, gijzeling, (dreiging) terrorisme o.i.d. waardoor de veiligheid van de tunnel of de gebruiker in het gedrang komt/ kan komen.	• Onbekend aantal betrokkenen/slachtoffers ten gevolge van gijzeling/ terrorisme; • Schade aan installaties en infrastructuur van de tunnel; • Gebruikers van de tunnel met hun voertuigen stranden in de tunnel; • Confrontaties tussen gebruikers en actievoerders.
2	Technische storing	Er is sprake van een technische storing waardoor een veilig gebruik van de tunnel in het gedrang komt of kan komen.	Door een technisch mankement (elektronisch, mechanisch of anderszins) is de tunnel niet meer veilig te gebruiken en dient te worden afgesloten tot het probleem is opgelost.
3	Brand in technische ruimtes	Er is sprake van brand, kortsluiting of rookontwikkeling in de technische installaties of bouwwerken van de tunnel waardoor de brandweer dient op te treden en een veilig gebruik van de tunnel (misschien) niet mogelijk is.	• Verkeersvrij maken tunnel voor inzet brandweer; • Rookontwikkeling in de tunnelbuizen; • Infrastructurele schade waardoor langdurige uitval van de tunnel te vrezen is.
4	Verkeersvrij maken tunnel	Er is sprake van een incident elders dat invloed heeft op het veilig gebruik van de tunnel. Hierbij valt te denken aan een ontsnapping gevaarlijke stoffen bij een aangrenzend chemisch bedrijf. Er is sprake van het verlenen van vrije doorgang op verzoek van de overheid. Hierbij valt te denken aan omvangrijke militaire- nucleaire transporten; doortocht Koninklijke familie; doortocht evenement; doorgang (spoedeisende medische*)* hulpverlening. Er is sprake van een (dreigend) falen van een waterkerende functie of water in de tunnel waardoor de tunnel buiten gebruik is geraakt of dreigt te geraken.	Extern incident/ waterschade of andere dringende redenen waarvoor de tunnel verkeersvrij dient te worden gemaakt.
5	Openstelling tunnel door externe invloeden	Er is sprake van het verlenen van vrije doorgang op verzoek van de overheid. Bijvoorbeeld in het geval van de tunnel als evacuatieroute.	

6.	Slachtoffersituatie	Nb: scenario waarbij slachtoffers door brand vallen valt voor wat betreft inzet onder andere scenario's.	
	Algemeen		• De tunnel buis/ buizen wordt/ worden gesloten voor het verkeer; • Er ontstaan op de toe leidende wegen lange (langdurig) stilstaande files; • Er ontstaan mogelijk concentraties van voertuigen met gevaarlijke stoffen in de files; • Doorgaande routes voor het overig verkeer raken geblokkeerd; • Industriezones kunnen onbereikbaar raken; • Kans op stremming sluizencomplex en/ of SKT, brug Sluiskil door files, waardoor wegverkeer en scheepvaart blokkeert; • Kans op stremming Vlakebrug en Postbrug door files; • Kans op stremming/opstopping in Middelburg door files.

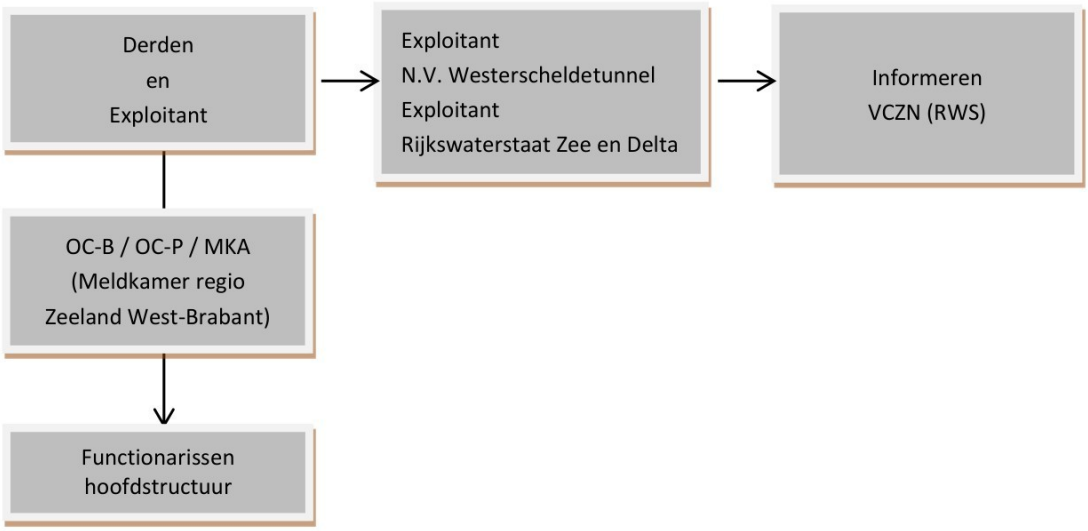
Tabel behorende bij scenario 9.

4. Randvoorwaardelijke processen

De randvoorwaardelijke processen volgen de generieke afspraken uit het RCP inclusief de GRIP. In de onderliggende paragrafen wordt enkel ingegaan op de specifieke afspraken die van toepassing zijn voor de incidentbestrijding wegtunnels.

4.1 Proces melding en alarmering

Figuur: melding en alarmering



Melding door derden
Meldkamer[1] regio Zeeland West-Brabant kan door derden geïnformeerd worden over een tunnelincident via een telefonische melding. OC-B zal de alarmering telefonisch verifiëren bij de tunnelexploitant.

Melding en alarmering door de tunnelexploitant
De meldkamer wordt door de tunnelexploitant geïnformeerd of gealarmeerd over een tunnelincident via een telefonische melding. Daarbij wordt aangegeven welke incidentclassificatie van toepassing is. De meldkamer zal de alarmering telefonisch verifiëren bij de tunnelexploitant en de meldkamer zal het aanrijdscenario bepalen.

[1] "De meldkamer" bestaat niet als separate entiteit die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van specifieke acties. "De meldkamer" bestaat uit drie disciplines met elk hun eigen verantwoordelijkheden. Afhankelijk van wat het scenario is en wat er moet gebeuren, vallen die taken onder het Operationeel centrum Brandweer (OC-B), Operationeel Centrum Politie (OC-P) of meldkamer ambulancezorg (MKA). OC-B is verantwoordelijk voor mono brandweer alarmeringen en multi opschalingen bijvoorbeeld bij brand of gevaarlijke stoffen. Verkeersproblemen of verkeersongevallen zijn echter geen primair brandweerproces maar vallen onder verantwoordelijkheid van de politie. Het is daarom niet altijd mogelijk om "de meldkamer" te vervangen door "het OC-B".

De volgende informatie wordt door de meldkamer verzameld of nagevraagd t.b.v. de dooralarmering:

1. Locatie wegtunnel

Naam tunnel	Benaming Tunnelbuis	Dwarsverbinding
Westerscheldetunnel	Westbuis (*richting Terneuzen*) Oostbuis (*richting Borsele*)	Aanrijden bovenwinds Nummer dwarsverbinding locatie veilige dwarsverbinding
Sluiskiltunnel	Noordbuis (*richting Hoek*) Zuidbuis (*richting Terneuzen*)	Aanrijden bovenwinds Nummer dwarsverbinding locatie veilige dwarsverbinding
Vlaketunnel	Rechts (*richting Vlissingen*) Links (*richting Bergen op Zoom*)	Aanrijden bovenwinds tunnelingang Incidentlocatie
Dampoort Aquaduct	Westbuis *(richting A58)* Oostbuis *(richting dammen)*	Aanrijden bovenwinds Ingang Aquaduct Incidentlocatie

2. Naam en functie Melder
3. Nadere informatie
Is er sprake van slachtoffers?
Is er sprake van vuur, rook, lekkende vloeistof, gevaarlijke stoffen of twijfel? -> aanrijdscenario 2.

Dooralarmeren
De meldkamer heeft de taak om deze melding aan diverse organisaties door te sluizen en afhankelijk van de incidentclassificatie onderdelen van de hoofdstructuur te alarmeren. De meldkamer zal de tunnelexploitant informeren voor deelname van de vertegenwoordiger tunnelexploitant in het CoPI, ROT, GBT of RBT en geeft daarbij de locatie aan.

4.1.1 Meldingsprocedure WST-SKT-VLK-DMP

- De melding vindt plaats conform het alarmeringsschema, dat ook door de tunnelexploitant in de interne procedures is verwoord en opgenomen in het CBP.
- De melding aan de meldkamer door de tunnelexploitant wordt gedaan middels een 2 fasen stappenplan. Om de norm betreffende de aanrijtijden te kunnen halen wordt de locatie van het incident en de aard van het incident en de belangrijkste genomen (verkeers)maatregelen doorgegeven door de operator aan de meldkamer. Aanvullende informatie welke nodig is voor een definitieve inzet zal worden gevraagd door de meldkamer.
- Meldkamer verifieert met tunnelexploitant.
- Meldkamer bepaalt in overleg met tunnelexploitant de incidentclassificatie.
- Voor de SKT en WST zal de meldkamer op basis van de incidentclassificatie het aanrijdscenario bepalen: 1 of 2. Voor de VLK en DMP geldt de aanrijstrategie die voor de A58 van toepassing is: aanrijdscenario 2: dubbelzijdig aanrijden uitkomst RWS Alpha Bravo Charlie Delta. Na alarmering van de betrokken hulpverleningsdiensten vindt nadere informatie-uitwisseling plaats zoals o.a. aantal betrokken voertuigen etc. aan de meldkamer.

Eén tunnelbuis afgesloten: Aanrijdscenario 1, eenzijdig benaderen.
Alarmeren relevante hulpverleningsdiensten op basis van beeldvorming en classificatie incident-typen.

Alarmeren + uitruk eenheden die betrokken incidentbuis direct inrijden.

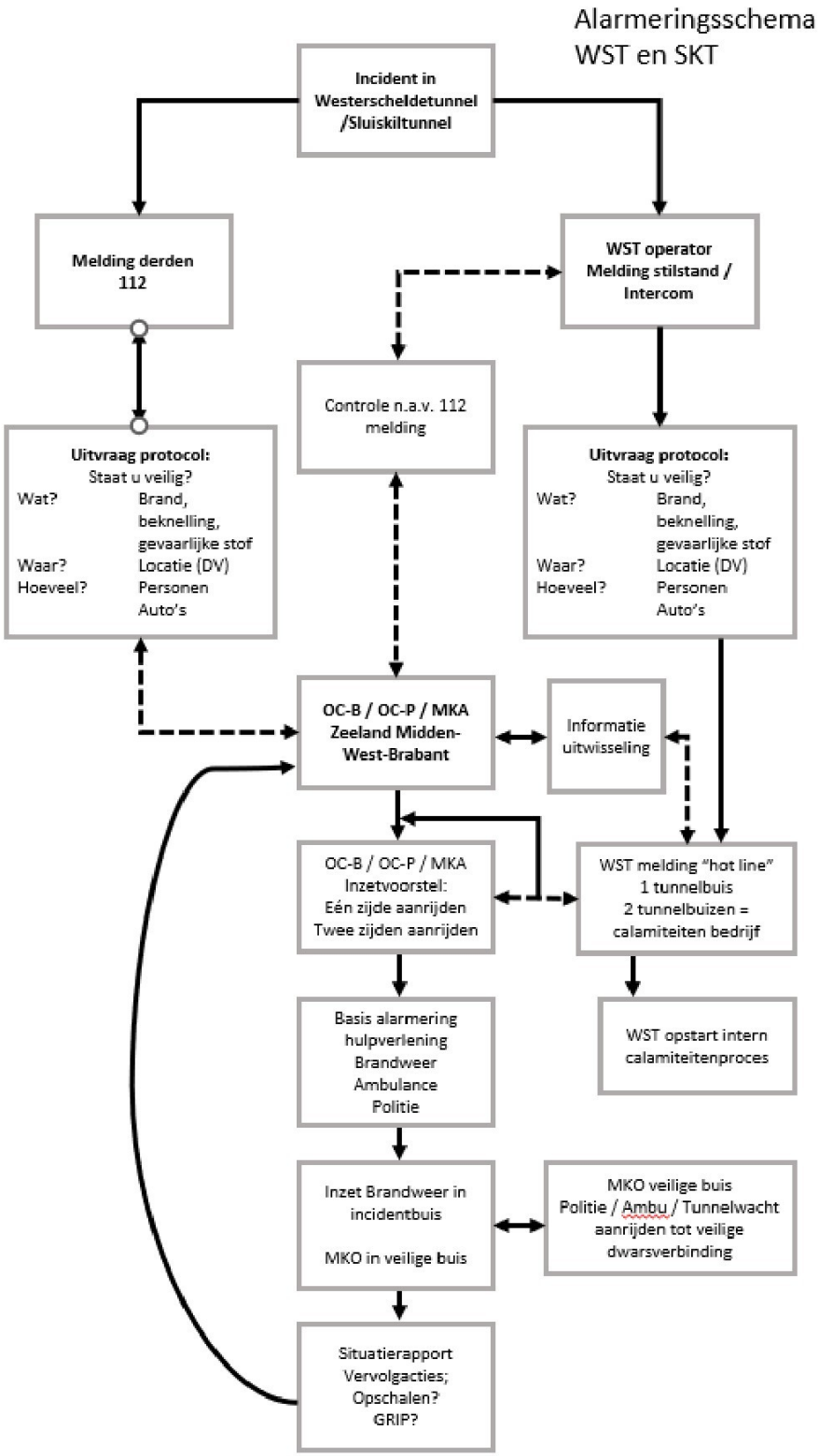
WST incident W-buis -> eenheden Noord
WST incident O-buis -> eenheden Zuid
SKT incident N-buis -> eenheden Oostzijde kanaal
SKT incident Z-buis -> eenheden Westzijde kanaal
VLK incident A58re – Noordbuis (BoZ-Vliss) -> eenheden
VLK incident A58li – Zuidbuis (Vliss-BoZ) -> eenheden
DMP incident W-buis -> eenheden
DMP incident O-buis -> eenheden

Twee tunnelbuizen afgesloten (calamiteitenbedrijf): Aanrijdscenario 2, tweezijdig benaderen.
Alarmeren + uitruk eenheden conform protocol tweezijdig (N-Z/O-W) aanrijden.

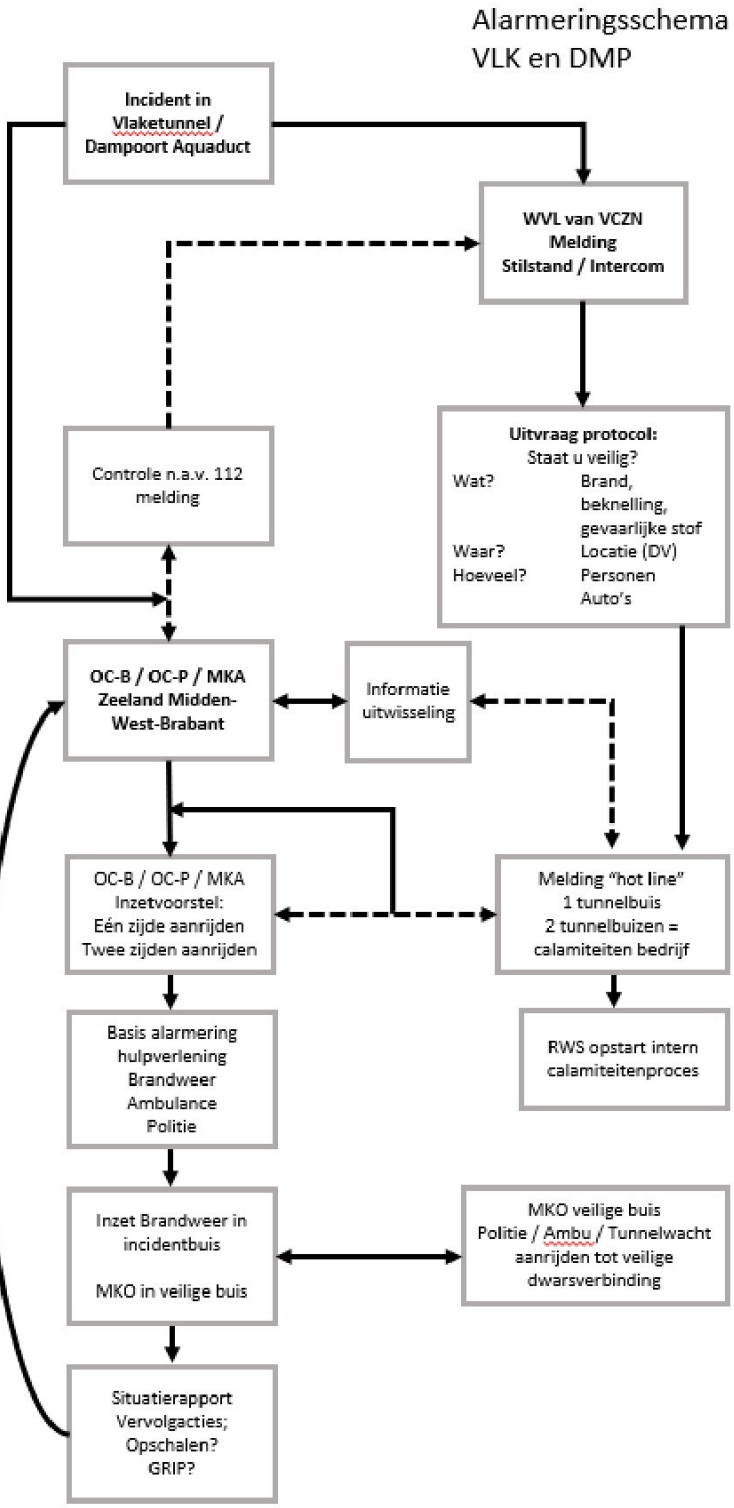
Alarmeren relevante hulpverleningsdiensten op basis van beeldvorming en classificatie incident-typen.

- De meldkamer neemt contact op met de tunneloperator, die de veilige buis via zijn systemen schouwt. De tunneloperator rapporteert dat de veilige buis veilig is onder vermelding van eventuele bijzonderheden (b.v. de aanwezigheid van vluchters).
- Na de melding en alarmering stellen vertegenwoordigers van de tunnelexploitant zich beschikbaar voor de informatieverstrekking aan de hulpverleners.

4.1.2 Alarmeringsschema WST en SKT



4.1.3 Alarmeringsschema VLK en DMP



4.1.4 *Incidentclassificatie scenario en aanrijdscenario*

Incidentclassificatie WST en SKT: Incidentscenario en aanrijdscenario 1 of 2 (let op: geen GRIP!!!)

A

	Actie: Tunnelexploitant	Actie: Meldkamer
Incident-scenario	**Pech en obstakels**	**Vooraf vastgesteld aanrijd-scenario**
1	Mensen en dieren in tunnel	Geen
2	Spookrijder in of naar tunnel	Geen
3	Aanrijding materiële schade	Geen
4	Vallende lading	Geen

B

	Actie: Tunnelexploitant	Actie: meldkamer
Incident-scenario	**Stilstaand(e) voertuig(en)**	**Vooraf vastgesteld aanrijd-scenario**
1	Onwelwording in stilstaand voertuig	Aanrijdscenario 1

C

	Actie: Tunnelexploitant	Actie: meldkamer
Incident-scenario	**Incidenten in het verkeer met letsel/brand/gevaarlijke stoffen**	**Vooraf vastgesteld aanrijdscenario**
1	Aanrijding 1.1 Personenauto 1.2 Bus/ vrachtauto 1.2.1 Geen tankauto 1.2.2 Wel tankauto	Aanrijdscenario 2
2	Kettingbotsing 2.1 Personenauto's 2.2 Bus(sen)/vrachtauto('s) 2.2.1 Geen tankauto 2.2.2 Wel tankauto	Aanrijdscenario 2
3	Brand (vermoeden van) 3.1 Personenauto's 3.2 Bus/vrachtauto 3.2.1 Geen tankauto 3.2.2 Wel tankauto 3.3 Onderhoud (afgesloten buis)	Aanrijdscenario 2

D

	Actie: Tunnelexploitant	Actie: meldkamer
Incident-scenario	**Brand of letsel in dienstruimte**	**Vooraf vastgesteld aanrijd-scenario**
1	Bedieningsgebouw Tolplein 1.1 Brand 1.2 Letsel	Aanrijdscenario 1
2	Installatiegebouw toerit noord (WST) Installatiegebouw toerit west (SKT) 2.1 Brand 2.2 Letsel	Aanrijdscenario 1
3	Installatiegebouw toerit zuid (WST) Installatiegebouw toerit oost (SKT)	Aanrijdscenario 1

		3.1 Brand 3.2 Letsel	
	4	Bedieningsgebouw locatie toerit zuid 3.1 Brand 3.2 Letsel	Aanrijdscenario 1
	5	Binnen tunnel (bv. E-kelder – WST) Binnen tunnel (bv. E-nis - SKT) 4.1 Brand 4.2 Letsel	Aanrijdscenario 2

E		**Actie: Tunnelexploitant**	**Actie: meldkamer**
	Incident-scenario	**Onderhoudswerkzaamheden** ***Met 1 buis tegengesteld verkeer***	**Vooraf vastgesteld aanrijdscenario**
	1	Ongeval zonder beknelling	Aanrijdscenario 2
	2	Ongeval met beknelling	Aanrijdscenario 2
	3	Brand (zie C3.3)	Aanrijdscenario 2

F		**Actie: Tunnelexploitant**	**Actie: meldkamer**
	Incident-scenario	**Ordeverstoring**	**Vooraf vastgesteld aanrijdscenario**
	1	Bezetting, vernieling, bedreiging	Geen
	2	Bommelding/ Terrorisme	Geen

G		**Actie: Tunnelexploitant**	**Actie: meldkamer**
	Incident-scenario	**Verkeersvrij maken tunnel**	**Vooraf vastgesteld aanrijdscenario**
	1	Bedreiging door incident elders	Geen
	2	Verlenen vrije doorgang op verzoek overheid	Geen
	3	Bedreiging waterkerende functie of water in tunnel	Geen
	4	Technische storing	Geen

H		**Actie: Tunnelexploitant**	**Actie: meldkamer**
	Incident-scenario	**Verkeersstremming**	**Vooraf vastgesteld aanrijdscenario**
	1	Langdurige file (langer dan 1 uur)	Geen
	2	Extreme weersomstandigheden hitte/sneeuw	Geen

NB: “Geen aanrijdscenario” betekent geen vooraf vastgesteld aanrijdscenario, omdat het aanrijdscenario situatieafhankelijk is.

Incidentclassificatie VLK en DMP: Incidentscenario en aanrijdscenario 1 of 2 (let op: geen GRIP!!) aanpassen conform wijzigingen CBP

Per scenario zijn er initiële en additionele maatregelen ingezet. Initiële maatregelen zijn de maatregelen die in de eerste minuten plaatsvinden. De additionele maatregelen volgen wanneer de Overheidshulpdiensten (OHD) en/of de OvD-RWS/WIS aanrijdend zijn.

Categorisering CBP-VLK & DMP		Incidentclassificatie CBP-VLK & DMP	Initiële maatregel	Vooraf vastgesteld aanrijdscenario
Calamiteiten	**Calamiteiten**	- C01 Ernstige aanrijding/K-botsing - C02 (vermoeden van) brand/gevaarlijke stoffen - D01 Brand Verkeerscentrale (VC) - F02 Bommelding - G01 Tunnel ter beschikking BG	**M2** **M1** **-** **M3** **-**	**2** **2** **2** **Geen** **Geen**
Incidenten	**Aanrijding**	- A05 Uitsluitend materiele schade - A06 Met (vermoeden van) letsel	**M5** **-**	**Geen** **2**
	Stilstaand voertuig	- A09 Pech - B01 (vermoeden van) onwelwording	**M5** **-**	**Geen** **2**
	Verloren lading	- A02 Los voorwerp - A03 Afgevallen lading - A04 Morsing (ongevaarlijke vloeistof)	**M4** **M4** **M4**	**Geen** **Geen** **Geen**
	Verdwaald persoon/ Overig	- A08 Spookrijder - A07 Voetganger/fietser/dier - D02 Letsel VC/ DG tunnel - E01 Beknelling-Valpartij onderhoud - F01 Betoging/vandalisme	**M4** **M3** **?** **?** **?**	**Geen** **Geen** **2** **2** **Geen**
Technisch falen	**Technisch falen**	- G02 Ernstige storing TTI + andere oorzaken technisch falen tunnelveiligheid	**?**	**Geen**

*D01 en D02: Als hier het bedienings/technische gebouw wordt bedoeld is het aanrijdscenario 1.

NB: “Geen aanrijdscenario” betekent geen vooraf vastgesteld aanrijdscenario, omdat het aanrijdscenario situatieafhankelijk is.

Initiële maatregelen (*zijn maatregelen die in de eerste minuten plaatsvinden*):

M1 = Maatregel I: Tunnelbuizen afsluiten met calamiteitenknop + activeer evacuatieknop;
M2 = Maatregel II: Tunnelbuizen afsluiten met calamiteitenknop;
M3 = Maatregel III: Incidentbuis afsluiten;
M4 = Maatregel IV: Incidentstrook afkruisen + incidentbuis afsluiten;
M5 = Maatregel V: Incidentstrook afkruisen.

4.2 Proces informeren

Bij een (dreigend) tunnelincident zijn de volgende partijen betrokken (niet uitputtend):

- Tunnelexploitant N.V. Westerscheldetunnel;
- Tunnelexploitant Rijkswaterstaat Zee en Delta;
- Veiligheidsregio Zeeland
- Meldkamer regio Zeeland West-Brabant;
- Politie Eenheid Zeeland-West-Brabant;
- Wegbeheerder Waterschap Scheldestromen;
- Wegbeheerder Rijkswaterstaat Zee- en Delta;
- Wegbeheerder Provincie Zeeland;
- Wegbeheerder Zeeuwse Gemeenten;
- Wegbeheerder Havenbedrijf North Sea Port;
- Ministeries en daaraan gelieerde instituten;
- Rijksfunctionarissen;
- Regio- en landsgrensoverschrijdende vertegenwoordigers.

Door de N.V. Westerscheldetunnel worden de onderstaande partijen altijd geïnformeerd bij incidenten in de WST (e.e.a. conform CBP WST):

- Meldkamer regio Zeeland West-Brabant;
- Verkeerscentrale Zuid-Nederland (VCZN);
- DOW Benelux N.V.;
- Verkeerspost Kanaal van Gent naar Terneuzen – Westerschelde;
- Connexxion

Door de N.V. Westerscheldetunnel worden de onderstaande partijen altijd geïnformeerd bij incidenten in SKT (e.e.a. conform CBP SKT):

- Meldkamer regio Zeeland West-Brabant;
- Verkeerscentrale Zuid-Nederland (VCZN);
- Verkeerspost Kanaal van Gent naar Terneuzen – Westerschelde;

Door de Rijkswaterstaat Zee en Delta worden de onderstaande partijen altijd geïnformeerd bij incidenten in de VLK (e.e.a. conform CBP VLK):

- Meldkamer regio Zeeland West-Brabant;
- Verkeerscentrale Zuid-Nederland (VCZN);
- Sluizencomplex Hansweert, bediening Vlakebrug;
- Verkeerspost Wemeldinge, Kanaal door Zuid-Beveland;
- Gemeente Kapelle als Bevoegd Gezag.

Door de Rijkswaterstaat Zee en Delta worden de onderstaande partijen altijd geïnformeerd bij incidenten in het DMP (e.e.a. conform CBP DMP):

- Meldkamer regio Zeeland West-Brabant;
- Verkeerscentrale Zuid-Nederland (VCZN);
- Provincie Zeeland, sluizencomplex Vlissingen, bediening bruggen en scheepvaartverkeer Kanaal door Walcheren

4.3 Proces op- en afschaling

4.3.1 Opschaling

Indien er opgeschaald wordt gebeurt dit onder verantwoordelijkheid van de hiërarchisch hoogste functionaris in de incidentbestrijdingsorganisatie van het niveau dat op dat moment actief is. Dit dient aan alle betrokkenen kenbaar gemaakt te worden.

Afspraken opschalingsniveau
In principe wordt stapsgewijs op- en afgeschaald in opschalingsniveau. De op- en afschaling is afhankelijk van een aantal factoren, te weten:

- De ernst van het (dreigende) tunnelincident;
- De omvang van het (dreigende) tunnelincident;
- De plaats van het (dreigende) tunnelincident;
- De ernst van de situatie voor externe organisaties.

4.3.2 Opschalingsniveau WST

Voor een incident in de WST worden de navolgende coördinatieniveaus gehanteerd:

- Melding (geen GRIP-niveau);
- GRIP 1;
- GRIP 2;
- GRIP 4;

Afvaardiging exploitant N.V. Westerscheldetunnel in de hoofdstructuur

- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel neemt bij een GRIP 1 zitting in het CoPI.
- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel kan bij GRIP 2 zitting nemen in het ROT.
- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel kan bij een GRIP 4 zitting nemen in het RBT.

Bestuurlijke coördinatie: De achterliggende gedachte hierbij is dat als er bij een incident in de WST bestuurlijke coördinatie nodig is er altijd 2 gemeenten betrokken zijn. Er wordt een RBT ingesteld onder leiding van de voorzitter van de Veiligheidsregio (*conform artikel 39 Wet veiligheidsregio's*), waarvoor de betrokken burgemeesters worden uitgenodigd.
Het convenant WST is hiermee vervallen.

4.3.3 Opschalingsniveau SKT

Voor een incident in de SKT wordt conform het RCP opgeschaald en gelden onderstaande afspraken:

Afvaardiging in de hoofdstructuur

- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel neemt bij een GRIP 1 zitting in het CoPI.
- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel kan bij GRIP 2 zitting nemen in het ROT.
- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel kan bij GRIP 3 zitting nemen in het GBT.
- De liaison exploitant N.V. Westerscheldetunnel kan bij een GRIP 4 zitting nemen in het RBT.

4.3.4 Opschalingsniveau VLK

Voor een incident in de VLK wordt conform het RCP opgeschaald en zijn geen afwijkende afspraken vastgelegd.

Afvaardiging in de hoofdstructuur

- Rijkswaterstaat Zee en Delta maakt al onderdeel uit van het RCP en is conform GRIP vertegenwoordigd op alle niveaus.

4.3.5 Opschalingsniveau DMP

Voor een incident DMP wordt conform het RCP opgeschaald en zijn geen afwijkende afspraken vastgelegd.

Afvaardiging in de hoofdstructuur

- Rijkswaterstaat Zee en Delta maakt al onderdeel uit van het RCP en is conform GRIP vertegenwoordigd op alle niveaus.

4.3.6 Afschaling

De responsfase van een tunnelincident wordt als beëindigd verklaard of afgeschaald door de hoogste, leidinggevende als aan de volgende criteria wordt voldaan:

- De bron van het gevaar is onder controle;
- De bron is ingesloten en veroorzaakt geen verdere onmiddellijke risico's voor de tunnelgebruiker, omgeving en bevolking;
- Er behoeven geen additionele maatregelen behalve die reeds van kracht zijn, uitgevoerd te worden.

Op dat moment moet de responsorganisatie een gecoördineerde aanpak ontwikkelen voor herstel en terugkeer naar de normale situatie (nazorg/nafase).

Regionale afschaling

De afschaling vindt gecoördineerd plaats, na expliciete kennisgeving aan of besluitvorming van het direct bovenliggende niveau. De afhandeling van een incident kan na de afschaling in de nazorgfase nog enige tijd in beslag nemen.

4.4 Proces informatiemanagement

Het doel van het proces informatiemanagement is het verkrijgen, van alle voor de bestrijding van een grootschalig incident relevante informatie en die informatie actief beschikbaar stellen. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die deze nodig hebben De juiste informatie wordt gedefinieerd als de actuele, essentiële punten, de verwachte effecten en de ingezette capaciteiten (inclusief benodigde expertise).

4.4.1 Algemeen

LCMS
Informatiemanagement verloopt conform de afspraken opgenomen in het RCP. Het Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS) geldt voor de hulpverleningsdiensten (Veiligheidsregio, brandweer, GHOR, gemeenten en politie) als het primaire informatiemiddel. Overige partijen waaronder tunnelexploitant N.V. Westerscheldetunnel, Rijkswaterstaat Zee- en Delta, Waterschap Scheldestromen zijn niet aangesloten op LCMS.

C2000
Voor de afstemming wordt gebruikt gemaakt van de reguliere verbindingen C2000* en telefoon. De verbindingsmiddelen van de overheidshulpdiensten (C2000) worden niet ondersteund in de VLK.

4.4.2 Communicatie- en informatiemiddelen

Onderstaande tabel geeft overzicht van de betrokken partijen, de systemen waar ze toegang tot hebben, waar ze gebruik van maken, hun primaire communicatiemiddel voor het aansturen van operationele eenheden in het veld en het uitwisselen van informatie. De tunnelexploitant heeft geen toegang tot LCMS. De tunnelexploitant houdt Veiligheidsregio Zeeland voortdurend op de hoogte van de status van het ongeval en de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van het incident binnen in de tunnel. Tevens zal een liaison deelnemen in de hoofdstructuur.

Tabel toegang partijen tot communicatie- en informatiemiddelen

Partijen/partners	Portofoon (C2000)	LCMS
Meldkamer veiligheidsregio	Primair middel	Primair middel
Hulpdiensten (land)	Primair middel	Primair middel
Rijkswaterstaat Zee en Delta	Maakt gebruik van	Geen toegang
Verkeerscentrale Zuid-Nederland	Maakt gebruik van	Toegang
Politie Eenheid Zeeland-West-Brabant	Primair middel	Primair middel
Waterschap Scheldestromen	Geen toegang	Geen toegang
Provincie Zeeland	Geen toegang	Geen toegang
N.V. Westerscheldetunnel	Maakt gebruik van	Geen toegang
Bevolkingszorg	Geen toegang	Primair middel

Teams hoofdstructuur	Portofoon (C2000)	LCMS
CoPI	Primair middel	Primair middel
ROT	Toegang tot	Primair middel
GBT/ RBT	Toegang tot	Primair middel

**Bz en andere partners beschikken niet over C2000 als primair middel.*

5. Inzetprocedures wegtunnels en incidentbestrijdingsplankaarten

5.1 Inzetprocedures wegtunnels

De monodisciplinaire inzetprocedures brandweer zijn als separate documenten beschikbaar in DBK.

5.2 Incidentbestrijdingsplankaarten

De incidentbestrijdingsplankaarten (ibpk's) van de wegtunnels zijn als separate documenten net als dit ibpk zelf beschikbaar in OPINFO-VRZ in Viadesk.

De ibpk's zijn tot stand gekomen onder regie van multidisciplinaire operationele voorbereiding crisisbeheersing Veiligheidsregio Zeeland in samenwerking met de keten- en crisispartners.

Toelichting incidentbestrijdingsplankaart (ibpk)
De ibpk's zijn speciaal ontworpen voor crisisteams. De ibpk's helpen om de specifieke kenmerken geldend voor het thema wegtunnels te doorzien. Belangrijke maatregelen en aandachtspunten zijn in beeld gebracht. Dit is een hulpmiddel om de achterstand van de crisisorganisatie bij acute crisissituaties te verkleinen.

Naam incidentbestrijdingsplankaart	Toepassingsniveau	Vindplaats
Incidentbestrijdingsplankaart Westerscheldetunnel	Strategisch, Tactisch en Operationeel *(I)RBT, (I)ROT en CoPI*	Digitaal op Viadesk OPINFO-VRZ en fysiek op RCC (kast op kamer 1.25)
Incidentbestrijdingsplankaart Sluiskiltunnel		
Incidentbestrijdingsplankaart Vlaketunnel		
Incidentbestrijdingsplankaart Dampoort Aquaduct		

6. Bijlagen

Bijlage 1: Afkortingenlijst

Lijst met gebruikte afkortingen	
AC	Algemeen Commandant óf Actiecentrum
AC-Bz	Algemeen Commandant Bevolkingszorg
AC-GZ	Algemeen Commandant Geneeskundige Zorg
AC-P	Algemeen Commandant Politiezorg
AGS	Adviseur Gevaarlijke Stoffen
AOE	Aanhoudings- en ondersteuningseenheid
AOV'er	Ambtenaar Openbare Orde en Veiligheid
AOT	Arrestatieteam
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BT	Beleidsteam
CaCo	Calamiteiten Coördinator
CBP	Calamiteitenbestrijdingsplan
CBRNE	Chemisch, Biologisch, Radioactief, Nucleair, Explosief
CC	Compagniescommandant
RCCB	Regionale Conflict en Crisisbeheersing
CdK	Commissaris der Koningin
CGV	Coördinator Gewonden Vervoer (CGV)
CGOR	Centrum voor Gezondheidsonderzoek bij Rampen
COH	Commando Haakarmbak
CoPI	Commando Plaats Incident
DMP	Dampoort Aquaduct
DPG	Directeur Publieke Gezondheid
DSI	Dienst Speciale Interventies van het Korps landelijke politiediensten
GAGS	Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
GGZ	Geestelijke Gezondheidszorg
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GNK-C	Geneeskundige Combinatie
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure
HID RWS	Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat
HIN	Hoofd Informatie
HGN	Hoofd Gewondennest
HON	Hoofd Ondersteuning
HOvD	Hoofd Officier van Dienst
HOvJ	Hoofd Officier van Justitie
HPG	Hoofd Publieke Gezondheidszorg
HPSHOR	Hoofd Psychosociale Hulpverlening
HSMH	Hoofd Spoedeisende Medische Hulpverlening
HTO	Hoofd Taakorganisatie
IAC	Informatie en Advies Centrum
IBP	Incidentbestrijdingsplan
IBPK	Incidentbestrijdingsplankaart
IM	Informatiemanagement
KB	Koninklijk Besluit
B.V. KKS	Besloten Vennootschap Kanaalkruising Sluiskil
KNRM	Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij

LBCB	Landelijk beraad crisisbeheersing
LCMS	Landelijk Crisismanagement Systeem
LOCC	Landelijke Operationeel Coördinatie Centrum
LTFO	Landelijke Team Forensische Opsporing
MKA	Meldkamer ambulancezorg
MMT	Medisch Mobiel Team
MOTTO	Multidisciplinair Opleiden, Trainen, Testen, Oefenen
MPL	Meet Plan leider
MPO	Medewerker Psychosociaal Opvangteam
MsOT	Medewerker Sectie Ondersteuning
NBC	Nucleair Biologisch Chemisch
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NVC	Nationaal Voorlichtingscentrum
OC-B	Operationeel centrum Brandweer
OC-P	Operationeel centrum Politie
OE	Ontsmettingseenheid
OHD	Overheidshulpdiensten
OM	Openbaar Ministerie
OGS	Ongevalbestrijding gevaarlijke stoffen
OIV	Operationele Informatievoorziening
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OvD-G	Officier van Dienst – Geneeskundige Zorg
OvD-P	Officier van Dienst – Politiezorg
OvD-B	Officier van Dienst – Brandweerzorg
OvD-Bz	Officier van Dienst – Bevolkingszorg
OvD-RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat - water- en scheepvaartzorg
OT	Observatieteam
PC	Pelotonscommandant
PDM	Plaats Delict Management
PGZ	Publieke Gezondheidszorg
PSHOR	Psychosociale hulpverlening bij ongevallen en rampen
RAV	Regionale Ambulance Voorziening
RBT	Regionaal Beleidsteam
RCC	Regionaal Coördinatiecentrum
RCP	Regionaal Crisisplan
ROT	Regionaal Operationeel Team
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SIGMA	Snel Inzetbare Groep ter Medische Assistentie
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SHN	Slachtofferhulp Nederland
SKT	Sluiskiltunnel
SMH	Spoedeisende Medische Hulp
TAS	Tankautospuit
TGO	Team Grootschalige Opsporing
TPH	Teamleider Psychosociale Hulpverlening
USAR	Urban Search and Rescue
VBP	Veiligheidsbeheerplan
VCZN	Verkeerscentrale Zuid-Nederland
VLK	Vlaketunnel
VRZ	Veiligheidsregio Zeeland
WARV	Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels
WAS	Waarschuwings- en alarmeringssysteem
WPG	Wet Publieke Gezondheid
WST	Westerscheldetunnel

WVD	Waarschuwings- en verkenningsdienst
WVL	Wegverkeersleider
Wvr	Wet veiligheidsregio’s

Bijlage 2: Factsheet IBP Wegtunnels

Algemene uitgangspunten voor WST/ SKT/ VLK/ DMP:

- De veilige (ondersteunende) tunnelbuis is de tunnelbuis waarin het incident **niet** heeft plaatsgevonden
- Incidentbuis = tunnelbuis waar het incident heeft plaatsgevonden.
- Aanrijdscenario 1 – 2
  wordt door de meldkamer bepaald n.a.v. van melding
  is gekoppeld aan alarmering eenheden/ diensten
  Aanrijdscenario 1 = eenzijdig benaderen*
  Aanrijdscenario 2 = tweezijdig benaderen **
- Maatgevende scenario's 1 t/m 9
  scenario's waarop de voorbereiding voor hulpverlening plaatsvindt.
- GRIP/Flexibel opschalen = standaard motorkapoverleg, hoogst leidinggevende schaalt op.
- Een inzetmethode brandbestrijding wegtunnels Zeeland.

* Alarmeren + uitruk eenheden die betrokken incidentbuis direct inrijden.
WST incident W - buis WST > eenheden Noord
WST incident O - buis WST > eenheden Zuid
SKT incident N - buis SKT > eenheden Oostzijde kanaal
SKT incident Z – buis SKT > eenheden Westzijde kanaal
VLK incident A58re – Noordbuis (BoZ-Vliss) > eenheden Oostzijde
VLK incident A58li – Zuidbuis (Vliss-BoZ) > eenheden Westzijde
DMP incident W-buis > eenheden Noord
DMP incident O-buis > eenheden Zuid

**Alarmeren + uitruk eenheden conform protocol 2-zijdig (N – Z/ O-W) aanrijden.

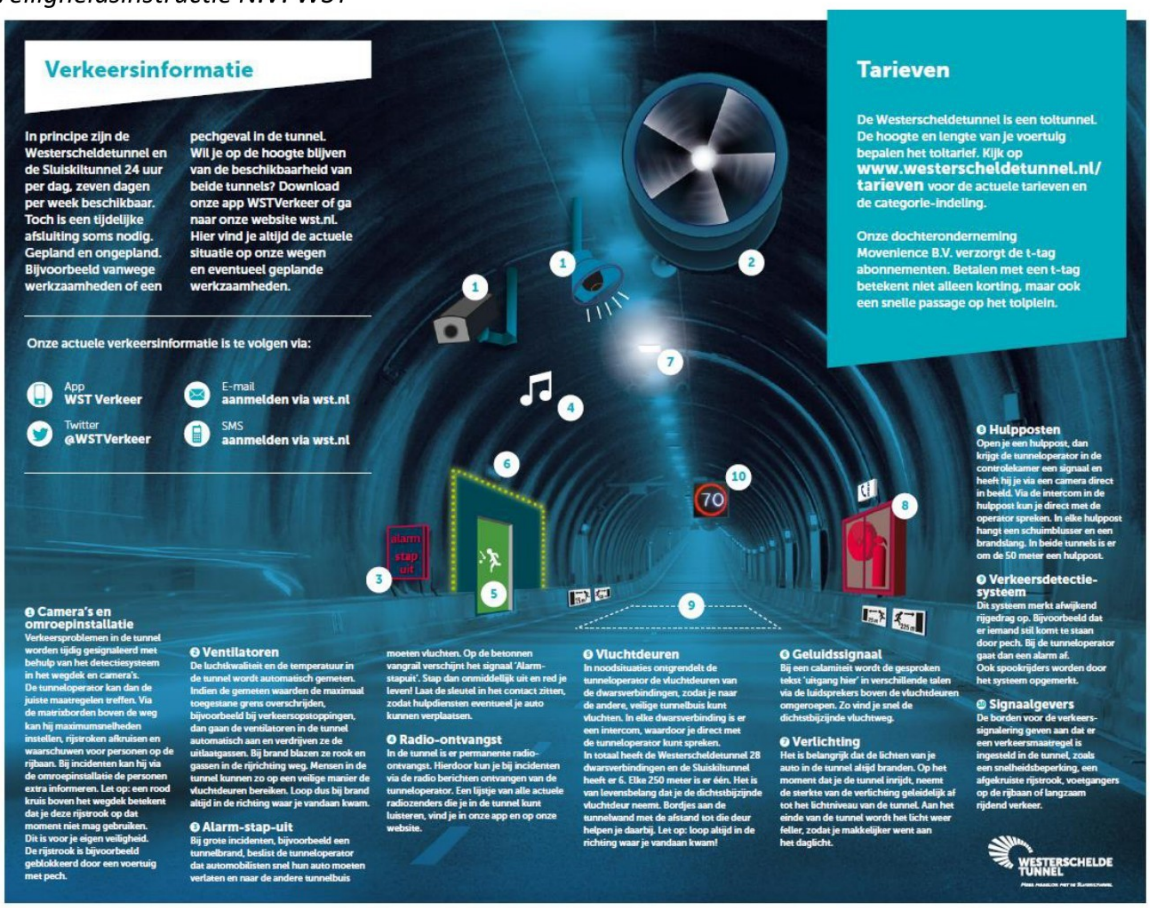
De (technische)uitvoering van WST en SKT is bijna gelijk. De technische De uitvoering van de VLK wijkt af van de voorgaande twee. Het zijn alle drie categorie C tunnels. In de tabel op de volgende pagina worden de belangrijkste afwijkingen/ overeenkomsten weergegeven.

Omschrijving	WST	SKT	VLK	DMP
Camera's	Draaibaar	Draaibaar	Draaibaar	Draaibaar
Bluswatervoorraad primair	280 m3	240 m3	60 m3 + 60 m3	Geen voorraad, direct, aansluiting op waterleiding
Tegengesteld verkeer bij onderhoud of calamiteit	Ja	Nee omleiding via Sluiskilbrug	Nee	Nee
Cado (calamiteiten doorgang)	Nee	Ja	Nee (betreffen VeVa's: verrijdbare vangrail), deze zijn enkel bedoeld om verkeer bij een afgesloten tunnel via deze VeVa naar ander wegvak te laten rijden. VeVa's staan buiten slagbomen en zijn daardoor bedoeld voor verkeersmanagement en niet voor incidentbestrijding.	Ja
Ventilatiesysteem (per tunnelbuis)	40 Ventilatoren verspreid over de tunnelbuis	12 Ventilatoren in 1 cluster bij uitgang tunnelbuis	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Naam tunnelbuizen	Oost-/ Westbuis	Noord-/ Zuidbuis	A58 re: noordbuis=Bop-Zoom naar Vlissingen A58 li: Zuidbuis =Vlissingen naar Bop Zoom	Westbuis N57Re, Oostbuis N57Li
CoPI locatie:	1: Vergaderzaal gebouw Tolplein 2: COH opstelplaats tunneldak (N/Z)	1: Wrakkenplaats calamiteiten weg Oost en West 2: COH Opstelplaats OHD (O/W)	Noemen het CoPI zone, deze is net voorbij de afsluitbomen.	Parking naast bedienegebouw.
Wegdekluik	Bij elke E- Kelder	1 bij pompkelder	Nee	Nee
Technische ruimten	E- Kelders onder wegdek Pompkelder	E -ruimte in dienstgebouwen Pompkelder	E-ruimte in dienstgebouw en middentunnelkanaal	E-ruimte in dienstgebouw
C-2000 (SCL)	Ja, reguliere standaard gespreksgroepen INCI-NET, BEV-NET, OD-NET	Ja, reguliere gespreksgroepen *INCI-NET, BEV-NET, OD-NET*	Ja, reguliere gespreksgroepen INCI-NET, BEV-NET, OD-NET, geen SCL.	Ja, reguliere gespreksgroepen INCI-NET, BEV-NET, OD-NET, Geen SCL.
Geluidsbaken boven Dwarsverbinding	Ja	Ja	Nee	Nee
Digitale camera beeld incident > VRZ, MDT-eenheden, OVD en CoPI	Ja	Ja	Nee	Nee
Weg-en km aanduiding	N62 21,2 - 27,8	N62 13,5 - 14,9	A58: 138,4-141,3	N57 80,1 – 81,1
Dwarsverbindingen	0 t/m 27 (van zuid naar Noord)	0 t/m 5 (van Oost naar West)	1 dwarsverbinding (Vluchtdeur halverwege)	2 dwarsdoorgangen enkel voor hulpdiensten
Hulpposten	Elke 50m	Elke 50 m. Nieuwe uitvoering	Elke 50 meter aan beide zijden van de tunnelbuizen	4 hulpposten in totaal, aan iedere zijde aan het

			één zijde poederblusser en communicatie VC. Andere zijde poederblusser, aansluiting brandweer en comm. VC.	begin van het overdekte gedeelte.

Bijlage 3: Veiligheidsinstructie weggebruiker

Veiligheidsinstructie N.V. WST



Bron: Veiligheidsinstructies N.V. Westerscheldetunnel

Vluchten via een dwarsverbinding in WST.
Een cruciale rol in de veiligheid van de tunnel spelen de dwarsverbindingen en de beschikbaarheid van de deuren daarin voor vluchtende weggebruikers.



Bron: beelden uit de video ANWB Veilig in een tunnel



Brand in een tunnel, en dan?

Rijkswaterstaat stelt alles in het werk om een tunnelbrand te voorkomen. Breekt er toch brand uit, dan doen we ons uiterste best u zo snel mogelijk in veiligheid te brengen. Wegverkeersleiders bewaken al onze tunnels 24 uur per dag, 7 dagen per week. Zij houden het verkeer in de tunnels nauw in de gaten met behulp van detectiesystemen en camera's. Bij incidenten kunnen zij de tunnel sluiten, installaties in de tunnel bedienen en de hulpdiensten alarmeren. Hieronder vertellen we u wat er gebeurt bij het ergst denkbare scenario: brand in een tunnel.

Verkeerscentrale

Houdt 24 uur per dag de verkeerssituatie in de gaten.

De calamiteitenknop

Als verkeer in een tunnel tot stilstand komt, krijgt de wegverkeersleider automatisch een waarschuwing via een alarm. Hij ziet via de camerabeelden wat er aan de hand is. Bij brand drukt hij op de calamiteitenknop. Hiermee zet hij de veiligheidssystemen in werking, sluit hij de wegen naar de tunnel af en zet hij de ventilatie in de tunnel aan, die zorgt dat rook in de rijrichting wordt afgevoerd. Ook alarmeert de wegverkeersleider direct de brandweer. Als hij de wegen naar de tunnel afsluit, stelt Rijkswaterstaat omleidingsroutes in.

Instructies voor de weggebruikers

In de tunnel start een geluidsband, die weggebruikers oproept te vluchten. Verlichting geeft de vluchtroute aan. Iedere 50 meter is er een hulppost met blusmiddelen en een telefoon, die in directe verbinding staat met de wegverkeersleider. Bij de nooddeuren klinken geluidssignalen, zodat vluchtende weggebruikers deze ook in het donker of bij sterke rookontwikkeling kunnen vinden. De vluchtrichting staat bij de ingang naar de vluchtgang aangegeven.

Nood- en hulpdiensten

Bij brand bestrijdt de brandweer het vuur via de vluchtdeuren van de naastgelegen tunnel. Het brandweerpersoneel beslist per geval hoe zij dit het veiligst kunnen doen. Als het nodig is, brengt de brandweer gewonden via de vluchtdeuren naar de veilige tunnelbuis, waar ambulancepersoneel de gewonden verder opvangt. De politie zorgt voor de afhandelingen van het verkeer en vangt gevluchte mensen op.

10 | Rijkswaterstaat

Disclaimer: Deze tekening is een conceptuele weergave van de werkelijkheid om het werkingsprincipe uit te leggen.

Infographic: Loek Weijs

Veilig en vlot door onze tunnels | 11

Wat te doen bij pech, ongeval of brand in een tunnel?

Natuurlijk hoopt u nooit een brand of ongeluk in een tunnel mee te maken. Maar als dit wel gebeurt, is het belangrijk dat u weet wat u moet doen. Met onderstaande tips rijdt u goed voorbereid door een tunnel.

Wat te doen bij pech in een tunnel?

- Zet uw alarmlichten aan en parkeer zo ver mogelijk rechts.
- Zet uw motor af en verlaat uw voertuig voorzichtig. Steek nooit de weg over.
- Loop langs de tunnelwand in de rijrichting van het verkeer naar de dichtstbijzijnde hulppost. Neem via de telefoon in de hulppost contact op met de wegverkeersleider, zodat deze maatregelen kan treffen en u veiligheids-instructies kan geven.
- Wacht zo dicht mogelijk bij de tunnelwand op hulp. Bent u met de auto, ga dan een paar meter voorbij uw auto staan. Hierdoor vangt uw auto de klap op bij een eventuele aanrijding. Bent u met de motor, zorg dan dat de motor niet tussen u en het verkeer in staat. Een motor vangt de klap bij een aanrijding namelijk minder goed op.

Wat te doen bij een ongeluk in een tunnel?

- Zet onmiddellijk uw alarmlichten aan en stop zo dicht mogelijk langs de rechterkant van de weg.
- Zet uw motor af en verlaat uw voertuig voorzichtig. Steek nooit de weg over.
- Loop langs de tunnelwand in de rijrichting van het verkeer naar de dichtstbijzijnde hulppost. Loop nooit richting het tegemoetkomend verkeer. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren. Neem via de telefoon in de hulppost contact op met alarmorganisaties via een van de alarmtelefoons in de tunnel of bel 112 via uw mobiele telefoon.
- Verleen indien noodzakelijk eerste hulp aan gewonden.

12 | Rijkswaterstaat

Wat te doen bij brand in een tunnel?

- Zet uw alarmlichten aan.
- Staat uw eigen voertuig in brand? Probeer dan de tunnel uit te rijden. Lukt dit niet? Parkeer uw auto dan op de pechstrook of de vluchtstrook, of anders zo ver mogelijk rechts. Als een ander voertuig in brand staat, houd dan zo veel mogelijk afstand en parkeer ook op de vluchtstrook of de pechhaven, of anders zo ver mogelijk rechts.
- Keer nooit om en rijd nooit achteruit.
- Als wordt omgeroepen dat u de auto moet verlaten, doe dit dan onmiddellijk.
- Zet de motor af en laat de sleutel in het contact, want hulpdiensten moeten uw voertuig later misschien verzetten.
- Loop langs de tunnelwand tegen de rijrichting van het verkeer in naar de dichtst-bijzijnde hulppost. Informeer de wegverkeersleider via de telefoon in de hulppost.
- Verleen eerste hulp aan gewonden.
- Probeer de brand te blussen met de blusmiddelen in de tunnel, maar alleen in het beginstadium van de brand. Lukt blussen niet? Loop dan van het vuur weg en verlaat onmiddellijk de tunnel via een nooduitgang. Volg hierbij de instructies op die de wegverkeersleider in de tunnel omroept.

Veilig en vlot door onze tunnels | 13

Bron Rijkswaterstaat: Veilig en vlot door onze tunnels

INCIDENTBESTRIJDINGSPLANKAART WEGTUNNELS – **WESTERSCHELDETUNNEL**

WESTERSCHELDETUNNELWEG - N62 TERNEUZEN/BORSELE

GENERIEK

AANRIJDSCENARIO 1: Kleine incidenten waar geen vuur, rook, lekkende vloeistoffen en/of gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn (onwelwording, fietser/ voetganger in tunnel e.d.) (eenzijdig aanrijden).
AANRIJDSCENARIO 2: Incidenten waar vuur, rook, lekkende vloeistoffen en/of gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn of onduidelijkheid is hierover (multidisciplinaire inzet) (tweezijdig aanrijden).
VEILIGE BUIS: Is de tunnelbuis waar het incident NIET heeft plaatsgevonden.
INCIDENTBUIS: Is de tunnelbuis waar het incident WEL heeft plaatsgevonden.
INRIJDEN INCIDENTBUIS: Via de reguliere rijrichting: OvD-B kan anders beslissen.
DWARSVERBINDING: Tunnelbeheerder geeft aan de meldkamer de dwarsverbinding door waar hulpdiensten veilig (bovenwinds) de incidentbuis kunnen betreden.
VEILIG WERKEN In geval van vuur, rook, lekkende vloeistoffen, gevaarlijke stoffen of twijfel wordt de situatie eerst door de OvD-Brandweerzorg/ bevelvoerder brandweer beoordeeld alvorens de incidentbuis (al dan niet onder beperkingen) wordt vrijgegeven.
VERBINDINGEN: Multidisciplinair C2000 RMG-9 en Brandweer OD-net.

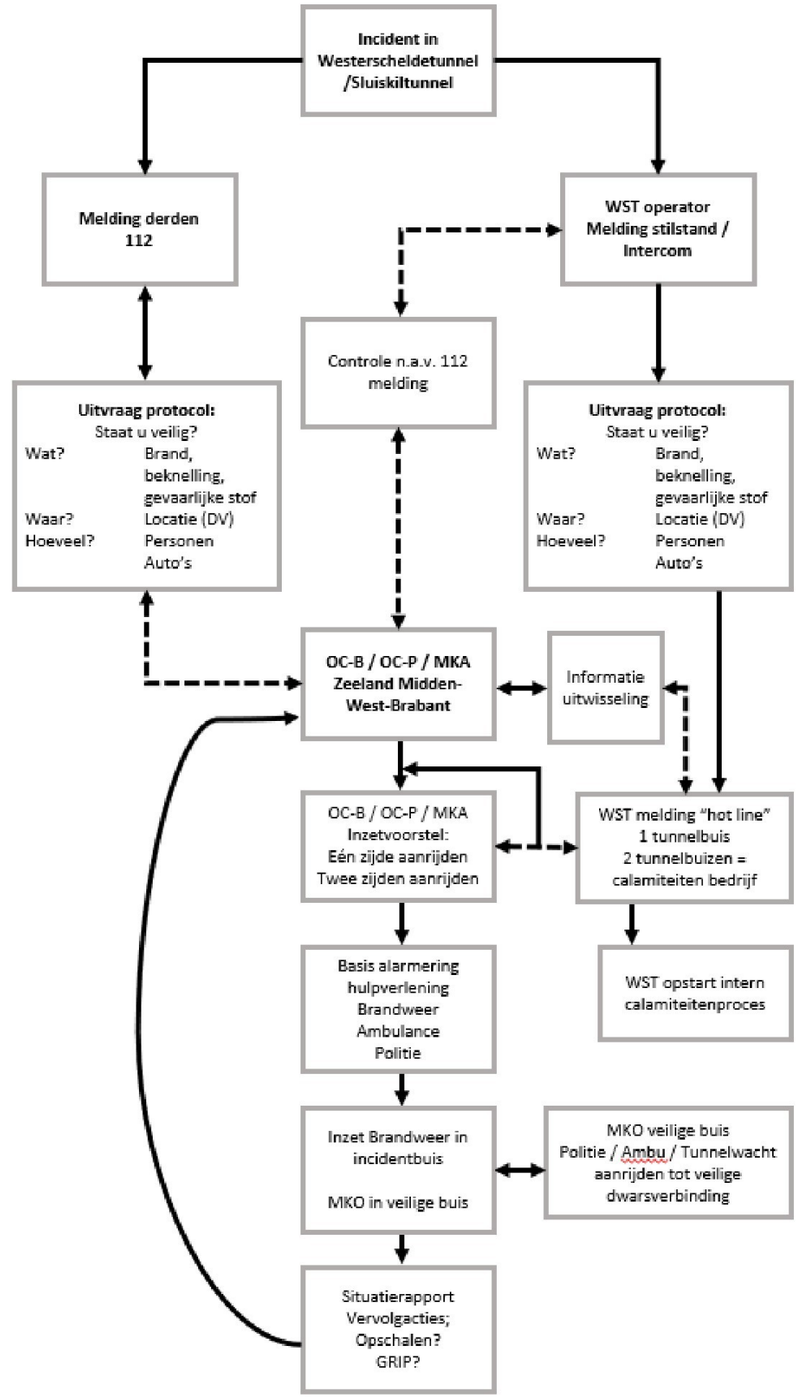
SPECIFIEK

OOSTBUIS: Terneuzen - Borsele
WESTBUIS: Borsele - Terneuzen
AANRIJDROUTE: Over de secundaire wegen.
Noord: via Steendammeweg.
Zuid: Buitenhavenweg - Nieuw-Neuzenweg - Willemskerkeweg – Innovatieweg – Westerscheldetunnelweg - dienstwegen
MKO: Ter hoogte van de eerstvolgende dwarsverbinding in de veilige buis (voor of na de incidentlocatie).
GRIP: Bij multidisciplinaire coördinatie wordt gewerkt met GRIP 1, GRIP 2 of GRIP 4.
CoPI: Tolplein Westerscheldetunnel N.V.

MAATGEVENDE SCENARIO'S

1. Grotere (bijv. Kop/staart) botsing, enkele (4) beknelde T1/T2 gewonden en escalatiepotentieel
2. Complexe aanrijding (bijv. vrachtauto/bus), 25 gewonden en 9 deels bekneld en escalatiepotentieel
3. Aanrijdingen idem 1 en 2, maar nu met brand aan de voorzijde file
4. Aanrijdingen idem 1 t/m 3, maar nu ook met brand achterzijde file
5. Grote ladingbrand in vrachtwagen (bijvoorbeeld stro, autobanden)
6. Vrijkomen brandbare vloeistof (gevaarlijk stoffen transport), directe of geen directe ontsteking met escalatiepotentieel
7. Idem 6, maar nu met vrijkomen giftige stof en geen ontsteking
8. Idem 3 maar nu bij tegengesteld verkeer
9. Afsluiting of openstelling van de tunnelbuizen.

ALARMERINGSSCHEMA



INZETPROCEDURE HULPDIENSTEN EN EXTERNE PARTNERS

BRANDWEERZORG

Verzorgen blussing, redding en borgen veiligheid omgeving (geen herontsteking). Geeft z.s.m. incidentbuis vrij voor andere hulpverleners.

AANRIJDSCENARIO 1

- 1x TS
- 1x OvD-B (incidentbuis)
- 1x OvD-B (bediengebouw Tolplein)

AANRIJDSCENARIO 2

- 1x TS (incidentbuis)
- 1x TS (veilige buis)
- 1x OvD-B Zuid (in de tunnel)
- 1x OvD-B Noord (bediengebouw Tolplein)

Verdere opschaling afhankelijk van incident.

POLITIEZORG

Ontruimen, afzetten, gidsen, verzorgen: orde in incidentbuis (na vrijgave), verzorgen verkeer beide zijden tunnel, en verzorgen orde in veilige buis.

AANRIJDSCENARIO 1

- 1x OvD-P waarschuwen
- Buiten de tunnel:
  - 2x politieambtenaren (1 eenheid) aan de zuidzijde
  - 2x politieambtenaren (1 eenheid) aan de noordzijde

AANRIJDSCENARIO 2

- 1x OvD-P alarmeren
- In de tunnel: 4x politieambtenaren (2 eenheden)
- Buiten de tunnel:
  - 2x politieambtenaren (1 eenheid) zuidzijde
- 2x politieambtenaren (1 eenheid) noordzijde

Afzettingen buiten de tunnel:

- 1x WST-weg - H.H.Dowweg (Toerit richting Oostbuis)
- 1x WST-weg - WST-weg (richting Oostbuis)
- 1x WST-weg – Assenburgweg (richting tolplein West)
- 1x WST-weg - WST-weg richting Tolplein afslag Assenburgweg)

GENEESKUNDIGE ZORG

Stabiliseren beknelden na vrijgave incidentbuis. Medische hulp aan bevrijde slachtoffers en afvoer naar ziekenhuis Westbuis WST richting TNZ en België, Oostbuis WST richting ADRZ Goes en overig Nederland.

AANRIJDSCENARIO 1

- 1x ambulance. Informeren 1x OvD-G.
- Opschaling en inzet naar behoefte.
- Behandeling, stabilisatie en transport in rijrichting tunnelbuis.

AANRIJDSCENARIO 2

- 4x ambu (2 MMT (Rotterdam, Brugge)) op indicatie Methane-gegevens niet standaard!
- 1 OvD-G Noord
- 1 OvD-G Zuid
- Aanrijden 2x ambu veilige buis dwarsverbinding (na vrijgeven operator)
- Aanrijden 2 x ambu incidentbuis opstellen voor buis of opstelplaats tunneldak. Na vrijgeven: door OvD-B of via operator toegang in incidentbuis Eventueel tegen richting in via veilige buis, altijd na toestemming!
- 1x OvD-G bij CoPI Tolplein
- 1x OvD-G bij veilige buis

BEVOLKINGSZORG

Optreden op aanwijzing meldkamer reguliere inzet. Voorlichting, Verwanteninformatie, Opvang, Registratie (SIS), Nafase

AANRIJDSCENARIO 1

- Optreden op aanwijzing meldkamer reguliere inzet.
- Indien de situatie daartoe aanleiding geeft:
  - 1 x OvD-Bz Zeeuws-Vlaanderen.
  - 1 x OvD-Bz Borsele

AANRIJDSCENARIO 2

- Optreden op aanwijzing meldkamer reguliere inzet.
- Indien de situatie daartoe aanleiding geeft:
  - 1 x OvD-Bz Borsele
  - 1 x OvD-Bz Zeeuws-Vlaanderen.

MKO

Ter hoogte van de eerstvolgende dwarsverbinding in de veilige buis (voor of na de incidentlocatie).
De OvD-Bevolkingszorg maakt geen deel uit van de incidentbestrijding in de tunnel, tenzij de situatie zodanig is dat de aanwezigheid van de OvD-Bevolkingszorg gewenst is.

N.V. WESTERSCHELDETUNNEL

AANRIJDSCENARIO 1

- Contact met OvD-B met C2000.
- Aanrijden Tunnelwacht → Deelname MKO, Stilzetten verkeer in en naar incidentbuis: eventueel instellen omleidingsroute bij T > 2uur

AANRIJDSCENARIO 2

- Uitvoering “Calamiteitenknop-procedure”
- In geval van brand/ rook/ gevaarlijke stoffen: Uitvoeren procedure 'Evacuatieknop' (niet bij ongeval met beknelling).
- Contact met OvD-B met C2000.
- Tunnelwacht in MKO en CALCO in CoPI
  - Stilzetten verkeer naar incident- en veilige buis;
  - 1 Rijstrook in incident en veilige buis vrijhouden -stilzetten toegang veilige buis -vrijgeven dwarsverbindingen -info/communicatie aanwezigen in tunnel (evt. vlucht-opdracht/ ontruimen incidentbuis);
  - Regelen ventilatie;
  - Vrijgeven calamiteitenbeelden naar brandweer;
  - Opschalen tunnelorganisatie;

Nadere informatie aan meldkamer en eventueel instellen omleidingsroute bij T > 2 uur.

CRISISCOMMUNICATIE

- Betrokken partijen maken z.s.m. afspraken over communicatiestrategie.
- Verantwoordelijkheid ligt bij VRZ bij opschaling. Dit wordt gedaan door taakorganisatie crisiscommunicatie.
- Betrokken partijen werken in afstemming.
- Zichtbaarheid burgemeester/voorzitter VR als boegbeeld essentieel.

- Taakverdeling communicatie vanuit VRZ is:
  - Leveren informatie over incident (specifiek over slachtoffers);
  - Geven van concrete instructies;
  - Duiden van de crisis.
- Communicatie vanuit N.V. WST is:

Leveren feitelijke informatie ten aanzien van de situatie in de tunnel.

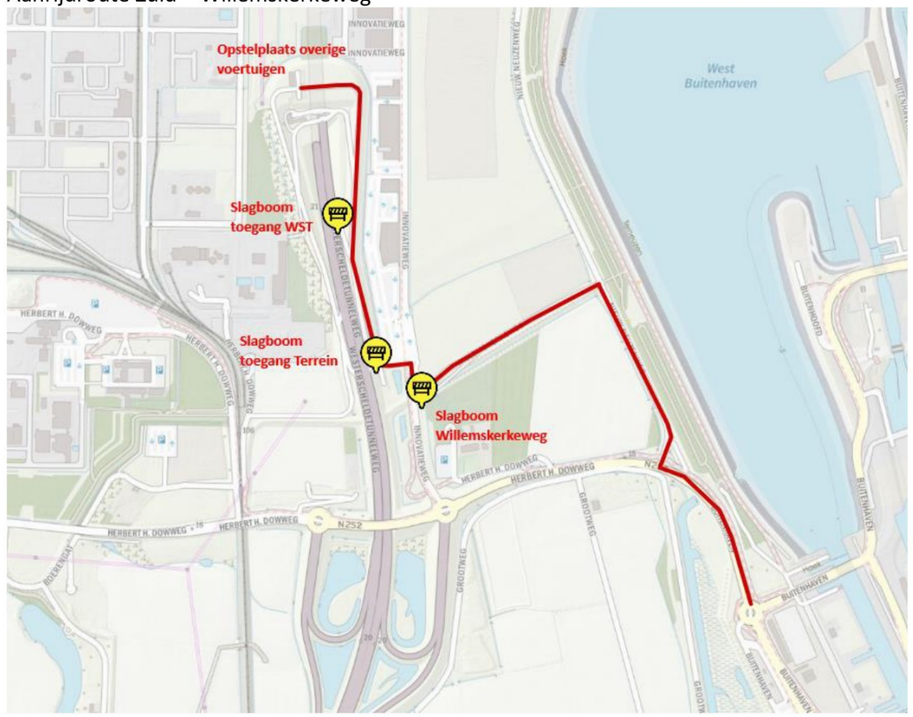
PARTNERS VITAAL EN KWETSBAAR/ INFRASTRUCTUUR

LET OP:
De rol van de overige wegbeheerders bij de afhandeling van incidenten op het hoofdwegennet:

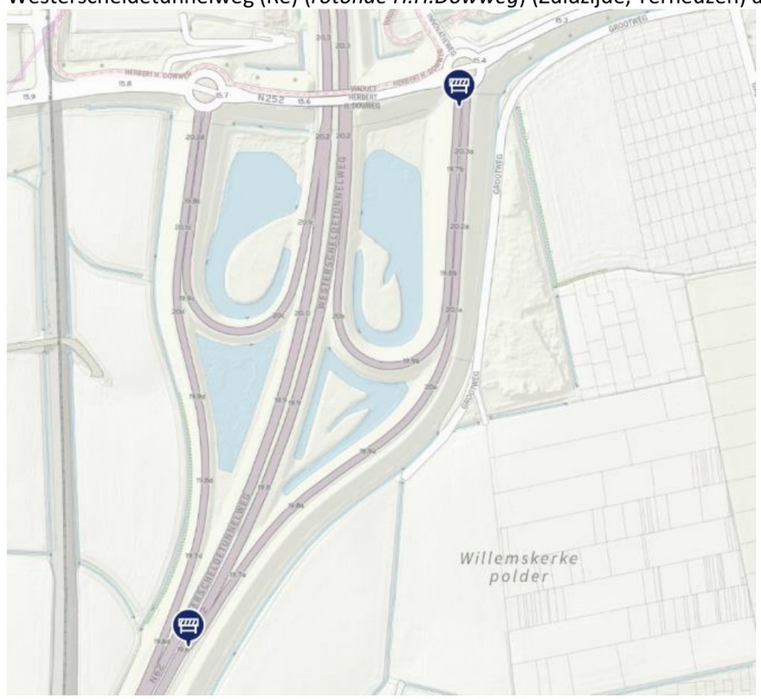
- Gemeenten
- Rijkswaterstaat Zee en Delta
- Provincie Zeeland
- North Sea Port
- Waterschap Scheldestromen
- Buurland België
- Overige partners

AANRIJDROUTES, OPSTELPLAATSEN EN AFZETTINGEN

Aanrijdroute Zuid – Willemskerkeweg



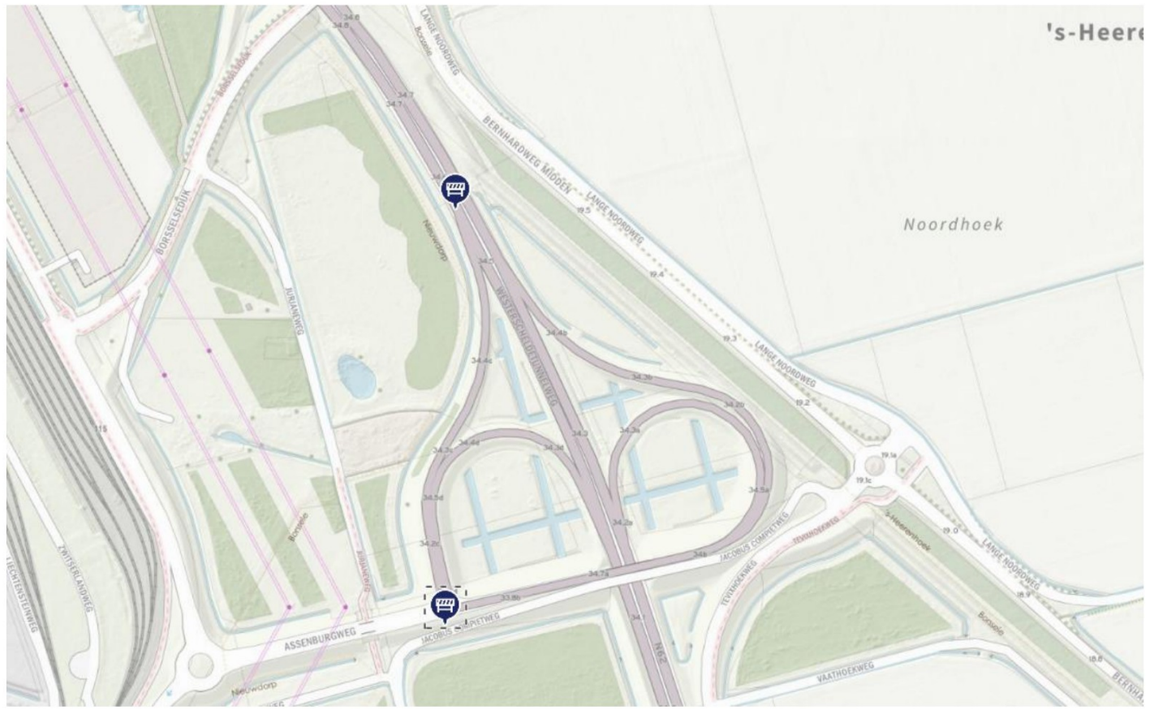
De hoofdrijbaan wordt door de politie N62 ter hoogte van afrit Westerscheldetunnelweg – Westerscheldetunnelweg (*richting rotonde DOW*) en oprit Herbert H. DOW-weg - Westerscheldetunnelweg (Re) (*rotonde H.H.Dowweg*) (Zuidzijde, Terneuzen) afgesloten.



Aanrijdroute Noord – Steendammeweg



De hoofdrijbaan wordt door de politie N62 (Li) (Noordzijde, Borssele) ter hoogte van afslag Assenburgweg en oprit Assenburgweg richting Westerscheldetunnelweg (Li) afgesloten.



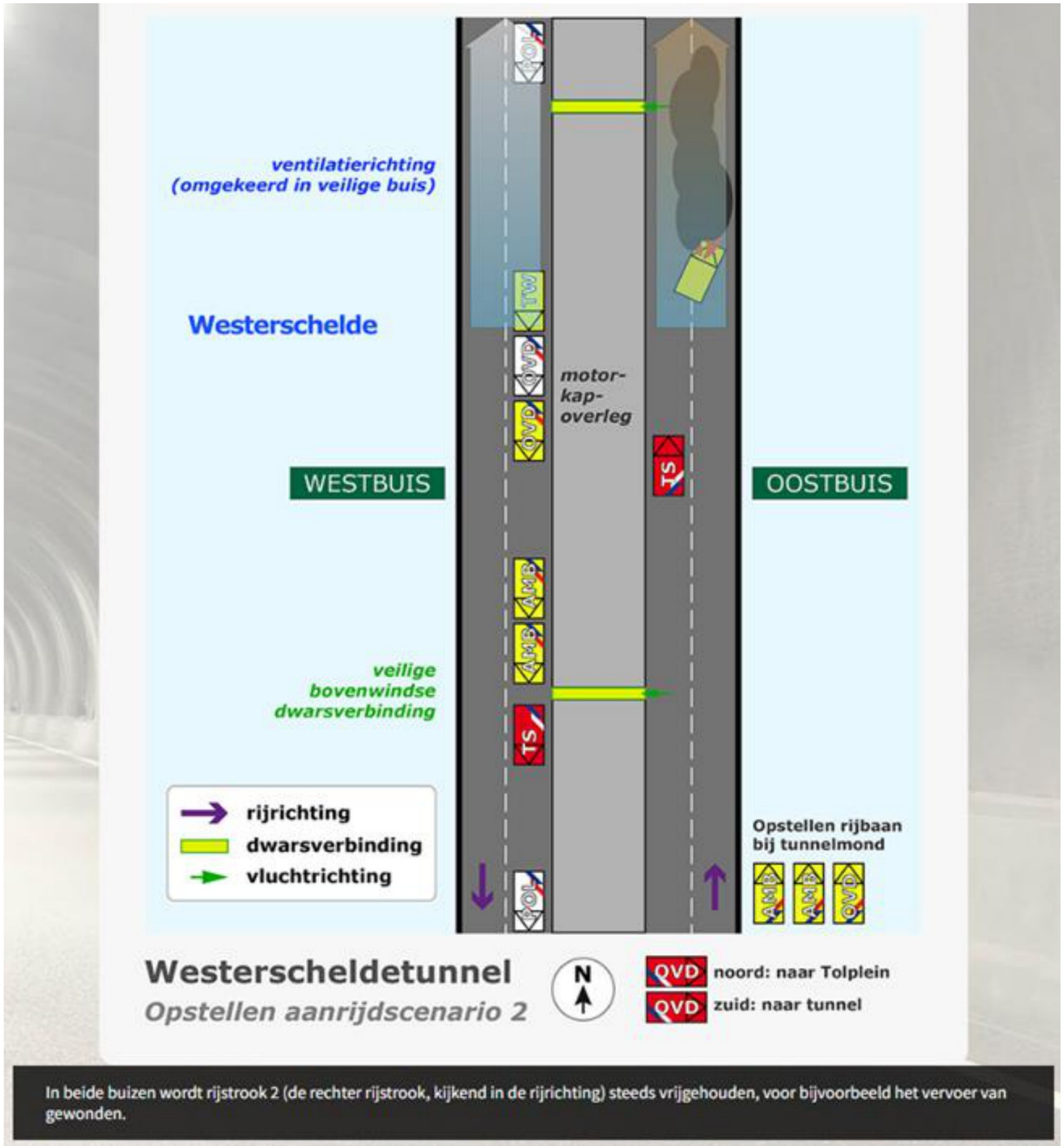
Opstellen bij **aanrijdscenario 2**:

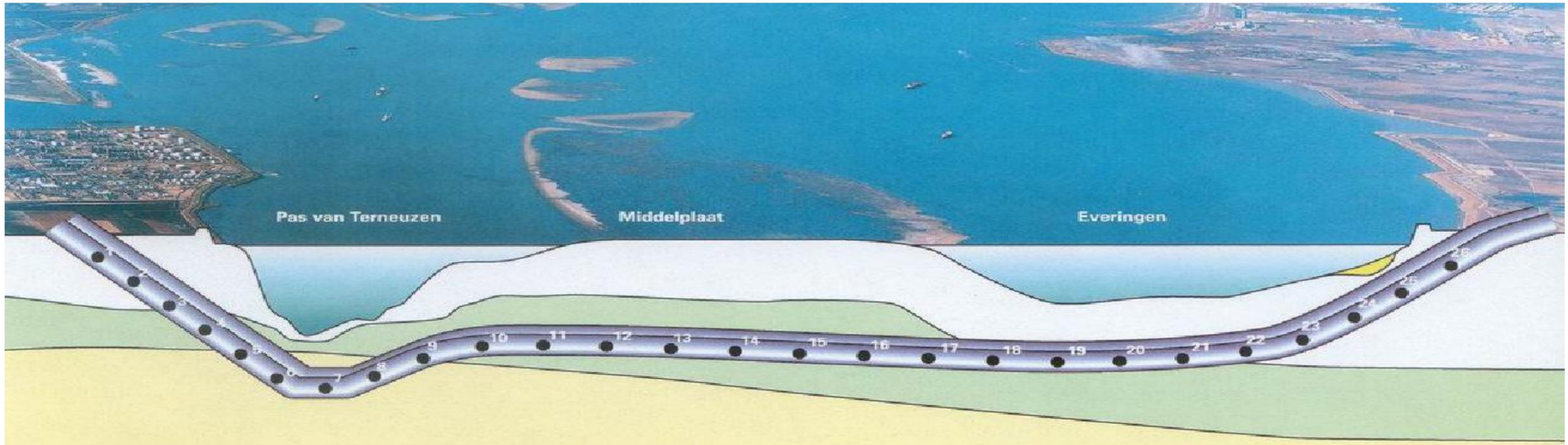
In de incidentbuis:

- **Brandweer**: De TS rijdt zover mogelijk met de rijrichting de incidentbuis in, tot op een veilige afstand van het incident. De OvD-B Zuid stelt zich, afhankelijk van waar hij/zij vandaan moet komen, op in de incidentbuis of in de veilige buis.
- **Geneeskundige eenheden**: De eenheden stellen zich op bij de tunnelmond.

In de veilige buis:
De eenheden stellen zich op zoals op de illustratie is weergegeven. Aandachtspunten daarbij zijn:

- De **OvD-en** stellen zich achter elkaar op, om na de verkenning een motorkapoverleg te kunnen houden;
- De **politie** stelt zich aan weerzijden van de reeks opgestelde voertuigen op;
- De **tunnelwacht** rijdt de veilige buis in, en stelt zijn voertuig als laatste voertuig bij het motorkapoverleg op.




Pas van Terneuzen
Middelplaat
Everingen
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen