



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS I NFORMATIE

Aanvullende Veiligheidsmaatregelen bij langdurige Incidenten (AVI)

Versienummer: 1.0.5

Colofon / metadata standaard

Naam Standaard:	Aanvullende Veiligheidsmaatregelen bij langdurige Incidenten (AVI)
Bedoeling standaard:	<input checked="" type="checkbox"/> Risicobeheersing, <input type="checkbox"/> Efficiency, <input checked="" type="checkbox"/> Kennisdeling
Toelichting bedoeling:	Het doel van de AVI is een uniforme toepassing van aanvullende veiligheidsmaatregelen bij langdurige incidenten zodat daarmee een zo veilig mogelijke situatie voor de hulpverleners en weggebruikers wordt gecreëerd.
Beschrijving:	De AVI beschrijft de aanvullende veiligheidsmaatregelen die worden genomen bij langdurige verkeersincidenten. De aanvullende veiligheidsmaatregelen worden toegepast om vanuit de situatie met eerste veiligheidsmaatregelen (REVI) toe te werken naar een voldoende veilige situatie bij langdurige incidenten.
Status:	Definitief
Datum:	17 mei 2022
Versienummer:	1.0.5
Soort:	kader
Verantwoordelijke PE:	VWM
Gebruik in proces:	Wegverkeersmanagement – Afhandeling langdurige incidenten
Rol:	Prestatiecontracten / DBFM Weginspecteurs Officieren van Dienst
Netwerk:	Hoofdwegennet (HWN)
Inhoudelijk Beheerder:	Netwerkdienst Incident Management
Verantwoordelijke afdeling:	VWM OT-W
WW RWS Nummer:	5878

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Uitgangspunten	5
1.2 Rolverdeling	5
1.3 Definities AVI	5
2. Opbouw en toepassing AVI	7
2.1 Opbouw incidentbeveiliging in fases	7
2.2 Start en beëindiging toepassing AVI	7
2.3 Aanvullende veiligheidsmaatregelen per verkeerssituatie	9
3. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met verkeerssignalering	10
4. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering	13
5. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken	16
6. Veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de vluchtstrook	20
7. Veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de linker spitsstrook	21

Bijlage 1 Factsheet Aanvullende Veiligheidsmaatregelen bij langdurige Incidenten (AVI)

1. Inleiding

Om de veiligheid voor hulpdiensten, slachtoffers en het verkeer te optimaliseren wordt op het moment dat er een verkeersincident plaatsvindt door de eerst aankomende IM-hulpverlener de 'Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten' (REVI¹) toegepast.

In de REVI staan de eerste veiligheidsmaatregelen uitgewerkt voor de beveiliging van een verkeersincident direct na aankomst van de hulpdiensten. Deze maatregelen zijn voor korte duur. Bij langer durende incidenten, met een restduur van meer dan 30 minuten, dienen er aanvullende maatregelen genomen te worden. In de REVI wordt een aantal mogelijke aanvullende maatregelen genoemd, maar deze zijn in de REVI niet verder uitgewerkt².

De AVI beschrijft de aanvullende veiligheidsmaatregelen die worden genomen bij langdurige verkeersincidenten. De aanvullende veiligheidsmaatregelen worden toegepast om vanuit de situatie met eerste veiligheidsmaatregelen (REVI) toe te werken naar een voldoende veilige situatie bij langdurige incidenten.

Het doel van de AVI is een uniforme toepassing van aanvullende veiligheidsmaatregelen bij langdurige incidenten zodat daarmee een zo veilig mogelijke situatie voor de hulpverleners en weggebruikers wordt gecreëerd.

De doelgroep van de AVI is iedereen die betrokken is bij het treffen van aanvullende veiligheidsmaatregelen ten behoeve van het beveiligen van de incidentlocatie bij langdurige incidenten.

In de praktijk betekent dit dat de Officier Van Dienst (OVD) en de Weginspecteur (WIS) van Rijkswaterstaat het document gebruiken om te bepalen welke aanvullende veiligheidsmaatregelen er bij incidenten met een restduur van meer dan een half uur geplaatst moeten worden. Daarnaast dient de opdrachtnemer de aanvullende veiligheidsmaatregelen uit te voeren conform de AVI.

Incidenten komen onverwacht en onder diverse omstandigheden voor. Dit betekent dat niet alle situaties in een richtlijn gevat kunnen worden. In afwijkende omstandigheden moet zo goed mogelijk in de geest van de REVI en AVI gehandeld worden. Hierbij wordt vertrouwd op de vakkundigheid van de betrokken hulpverleners en gespecialiseerde medewerkers van opdrachtnemer.

Voor de gebruikers van de AVI is ook een factsheet opgesteld. De factsheet is een hulpmiddel voor het gebruik van de AVI in de praktijk. Daarnaast wordt de factsheet gebruikt in de opleiding van de OVD en WIS. De factsheet is opgenomen in bijlage 1.

¹ De richtlijn is gepubliceerd in de Staatscourant en is daarmee bindend voor alle IM-hulpverleners.

² Paragraaf 2.8 van de REVI

1.1 Uitgangspunten

Voor de uitwerking van aanvullende veiligheidsmaatregelen gelden de volgende uitgangspunten:

- > De incidentbeveiliging in dit document bestaat uit aanvullende veiligheidsmaatregelen:
 - o in het kader van Incident Management;
 - o voor situaties die een bedreiging vormen voor de veiligheid en waarbij direct maatregelen moeten worden genomen;
 - o op auto(snel)wegen met en zonder signalering en met en zonder permanente rijbaanverlichting;
 - o op auto(snel)wegen met eenzijdig aanrijdgevaar. Op wegen met tweezijdig aanrijdgevaar wordt bij langdurige incidenten het wegvak meestal aan beide zijden afgesloten. De aanvullende veiligheidsmaatregelen op wegen met tweezijdig aanrijdgevaar zijn niet in dit document uitgewerkt.
- > De incidentbeveiliging in dit document is een uitbreiding op de veiligheidsmaatregelen zoals vastgelegd in de REVI en sluit aan op de afspraken en eisen zoals vastgelegd in de REVI.
- > De incidentbeveiliging in dit document is uitgewerkt als een voorbereiding op de tijdelijke verkeersmaatregelen zoals voorgeschreven voor planbare werkzaamheden in de CROW-richtlijnen 96a (autosnelwegen) en 96b (niet-autosnelwegen). De beschreven aanvullende veiligheidsmaatregelen sluiten zo goed mogelijk aan bij principes van deze richtlijnen.
- > Bij de afhandeling van incidenten wordt voor beperkte tijd een gefaseerde opbouw van de aanvullende veiligheidsmaatregelen geaccepteerd die (nog) niet voldoet aan de eindsituaties zoals beschreven in de richtlijn 96a/b. Hiermee kan voor korte duur de verkeersveiligheid aanzienlijk vergroot worden. Tijdens de afhandeling van het incident moet blijken of het noodzakelijk is een volledige verkeersmaatregel conform de richtlijn 96a/b te realiseren.

1.2 Rolverdeling

Aanvullende veiligheidsmaatregelen worden geplaatst door de opdrachtnemer van het desbetreffende areaal in opdracht van de OVD/WIS. De OVD/WIS bepaalt na beoordeling van de incidentsituatie welke aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden en geeft hiervoor opdracht aan de opdrachtnemer.

1.3 Definities AVI

De AVI maakt gebruik van een aantal definities.

REVI

Richtlijn eerste veiligheidsmaatregelen bij verkeersincidenten

IM Hulpdiensten

Alle diensten betrokken bij IM: politie, brandweer, ambulancezorg, wegbeheerders, bergers, ANWB en Koninklijke Marechaussee.

Restduur

De restduur is de inschatting van de OVD/WIS van de benodigde afhandelingstijd van het incident vanaf het moment dat de OVD/WIS voldoende informatie heeft om deze inschatting te maken.

Responstijd

De tijd waarbinnen de opdrachtnemer zich conform het contract moet melden op de locatie van het incident en dient aan te vangen met het realiseren van de aanvullende veiligheidsmaatregelen. De responstijd gaat in nadat de opdrachtgever opdracht heeft gegeven voor het realiseren van de aanvullende veiligheidsmaatregelen.

Opdrachtnemer

Een marktpartij die met Rijkswaterstaat als opdrachtgever een contract heeft afgesloten waar het plaatsen van aanvullende veiligheidsmaatregelen onderdeel van is. Vaak wordt dit ook wel de calamiteitenaannemer genoemd.

Aanvullende veiligheidsmaatregelen

Tijdelijke (verkeers)maatregelen waarmee een fysieke beveiliging van een incidentlocatie wordt gerealiseerd, al dan niet ondersteund met maatregelen op de verkeerssignalering. Deze veiligheidsmaatregelen worden aanvullend genomen op de eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten conform de REVI.

De aanvullende veiligheidsmaatregelen worden afhankelijk van de duur en aard van het incident in fases opgebouwd van incidentbeveiliging naar incidentmaatregel.

Verkeersmaatregelen

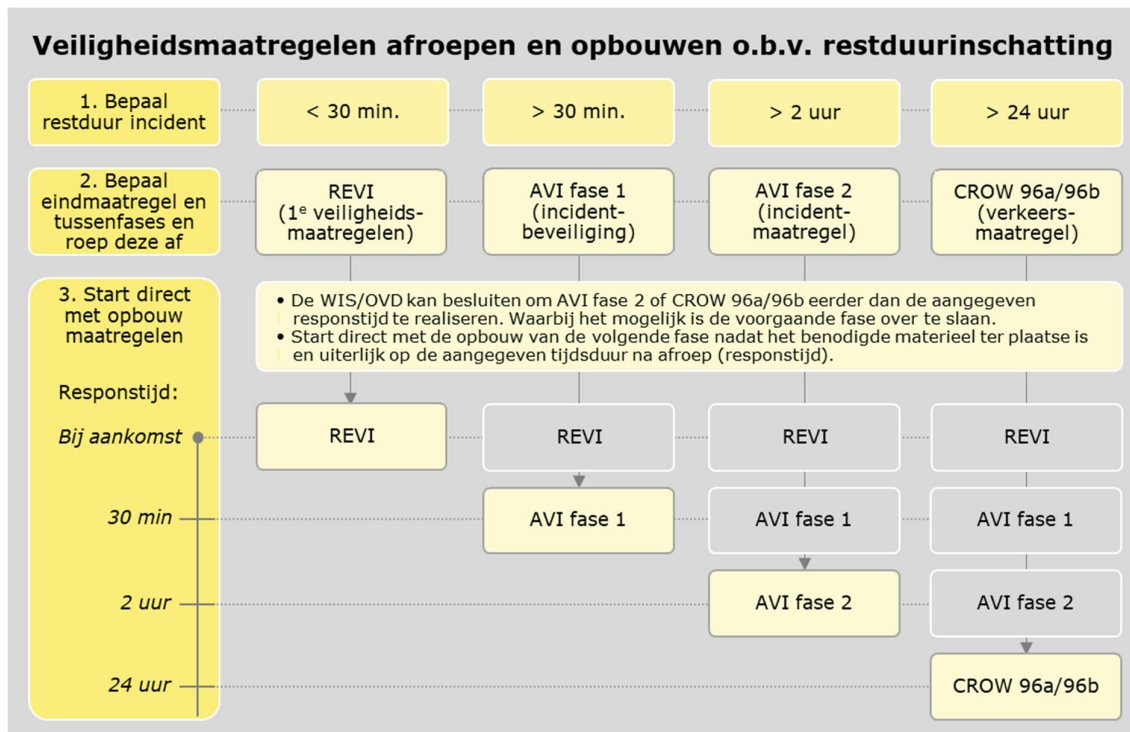
Geplande verkeersmaatregelen conform de CROW-richtlijn 96a (autosnelwegen) of 96b (niet-autosnelwegen).

2. Opbouw en toepassing AVI

2.1 Opbouw incidentbeveiliging in fases

Om te bepalen of en welke aanvullende veiligheidsmaatregelen er nodig zijn maakt de OVD/WIS een inschatting van de restduur van het incident en overige factoren die van invloed zijn op de afhandeling van het incident. Naarmate de restduur van het incident langer is, is het mogelijk en noodzakelijk om meer aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen. Tijdens de afhandeling van het incident kan het ook nodig zijn de inschatting van de restduur bij te stellen en de te nemen veiligheidsmaatregelen hierop aan te passen.

De veiligheidsmaatregelen bij incidenten worden daarom opgebouwd in fases, zie figuur 2.1.



Figuur 2.1 **Opbouw aanvullende veiligheidsmaatregelen bij langdurige incidenten in fases**

2.2 Start en beëindiging toepassing AVI

Start toepassing AVI

De toepassing van de AVI start zodra de OVD/WIS op basis van de restduur van het incident besluit dat aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn.

De restduur wordt bepaald op het moment dat de OVD/WIS over voldoende informatie beschikt om een eerste inschatting van de restduur te maken. Het moment waarop de OVD/WIS over voldoende informatie beschikt, verschilt per situatie. Dit is afhankelijk van de aanrijtijd van de WIS en van de informatie die de WIS via andere hulpdiensten of de verkeerscentrale over het incident ontvangt. Het kan ook dat de OVD/WIS op afstand of tijdens het aanrijden in staat is om een eerste restduur inschatting te maken.

Daarnaast houdt de OVD/WIS ook rekening met andere factoren zoals het tijdstip en de locatie van het incident, welke rijstroken gestremd zijn, de ligging ten opzichte van aansluitingen en de aanwezigheid van signalering en rijbaanverlichting.

AVI fase 1 - incidentbeveiliging

Bij aankomst neemt de IM-hulpverlener de eerste veiligheidsmaatregelen conform REVI (fase 0). Wanneer de wegbeheerder constateert dat de restduur van het incident langer is dan 30 minuten moeten er aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen worden. In principe wordt dan altijd fase 1 gerealiseerd. Indien besloten wordt ook fase 2 in gang te zetten wordt bepaald of eerst fase 1 wordt gerealiseerd of direct fase 2. Fase 2 kan direct worden gerealiseerd indien daarvan de responstijd gelijk is aan fase 1.

AVI fase 2 - incidentmaatregel

Bij een restduur inschatting van meer dan 2 uur wordt fase 2 gerealiseerd. Dit kan als uitbreiding op fase 1 of direct vanuit de eerste veiligheidsmaatregelen conform REVI. Fase 2 kan direct worden gerealiseerd indien daarvan de responstijd gelijk is aan fase 1.

De OVD/WIS kan altijd besluiten om eerder een volgende fase af te roepen.

Beëindiging

De toepassing van de AVI eindigt nadat:

- de OVD/WIS vaststelt dat het incident is beëindigd, de aanvullende veiligheidsmaatregelen zijn opgeheven en de normale verkeerssituatie is hersteld;
- in opdracht van de OVD/WIS een volledige verkeersmaatregel conform de CROW-richtlijn 96a/96b is gerealiseerd.

Per incidentsituatie wordt, afhankelijk van de aard van het incident en de restduur, door de OVD/WIS bepaald of en wanneer een eindsituatie volledig volgens CROW-richtlijn 96a/96b gerealiseerd moet worden.

2.3 Aanvullende veiligheidsmaatregelen per verkeerssituatie

De aanvullende veiligheidsmaatregelen verschillen per verkeerssituatie. Onderscheid wordt gemaakt in de volgende verkeerssituaties:

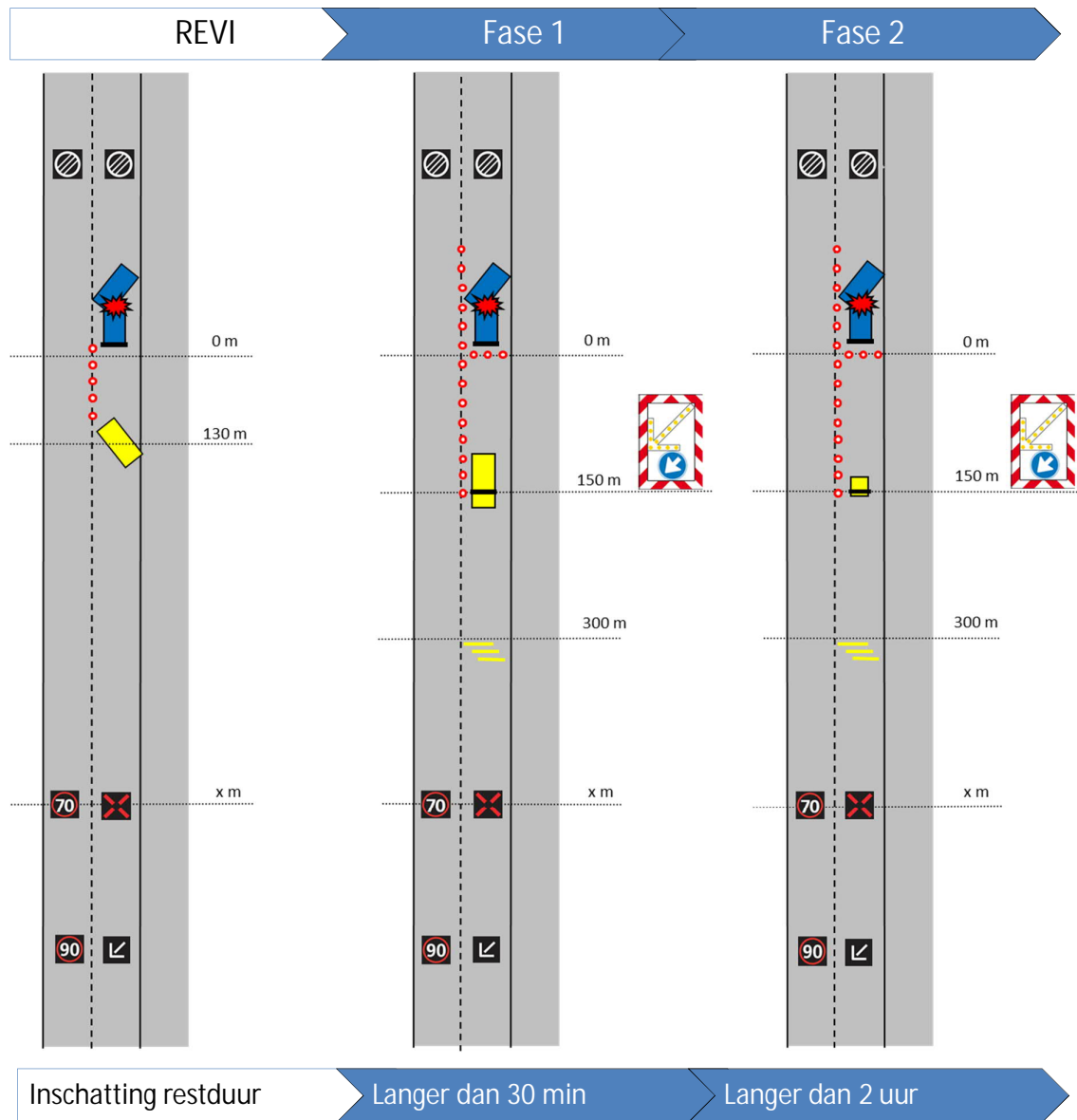
- A. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met verkeerssignalering;
- B. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering;
- C. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken;
- D. Veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de vluchtstrook;
- E. Veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de linker spitsstrook.

Bij de opbouw van alle aanvullende veiligheidsmaatregelen gelden twee basisprincipes.

- De incidentlocatie en de veiligheidsmaatregel worden zo dicht mogelijk bij elkaar gehouden. De veiligheidsmaatregel wordt opgebouwd vanaf de incidentlocatie met aangegeven tussenafstanden.
- Het beginpunt van de veiligheidsruimte wordt bij overgang naar de volgende fase op dezelfde plek gehouden zodat het tussentijds verplaatsen van materieel wordt beperkt.

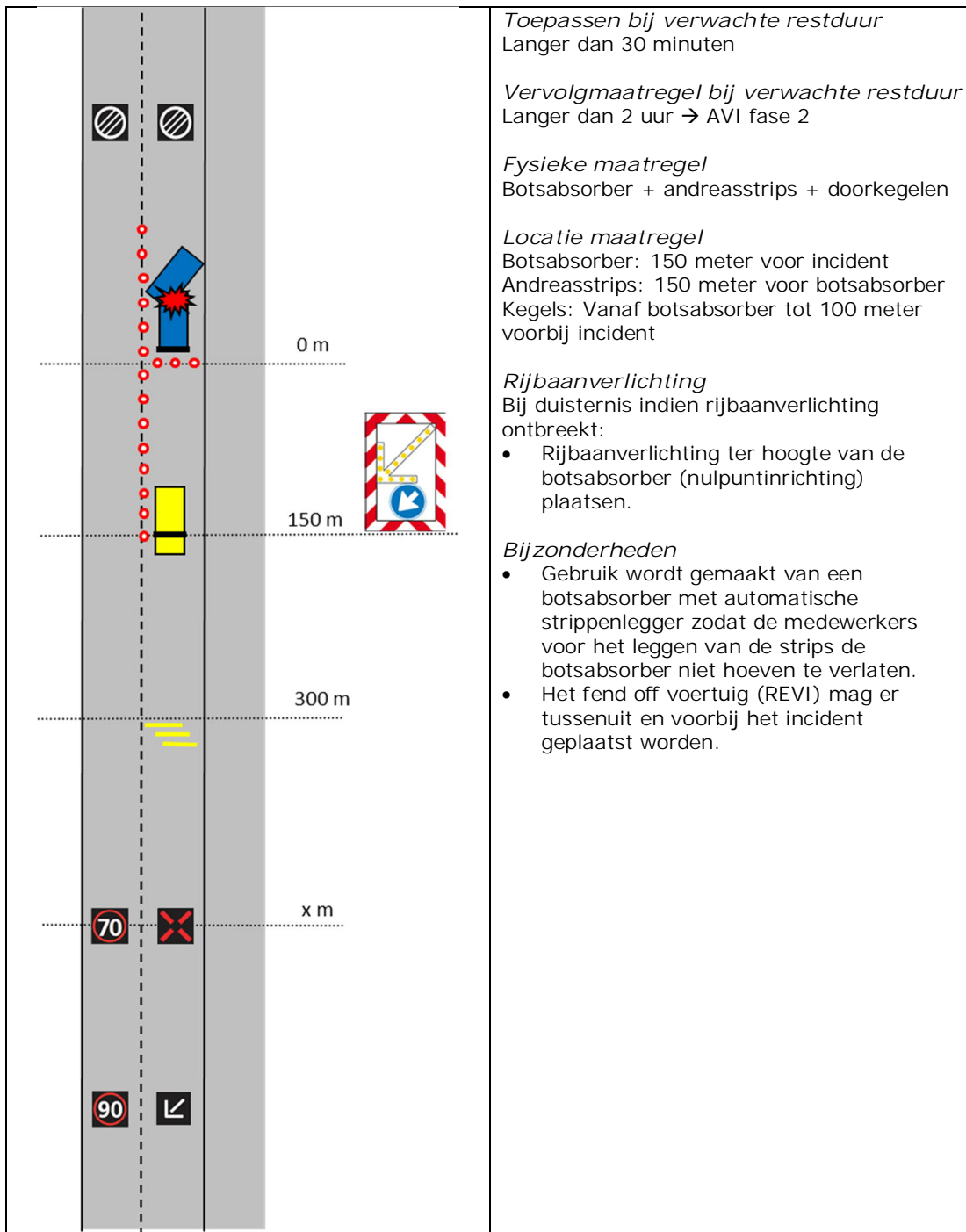
3. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met verkeerssignalering

In figuur 3.0 staat de fasering van de veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met verkeerssignalering weergegeven. Daarna volgt de toelichting op de maatregelen per fase.



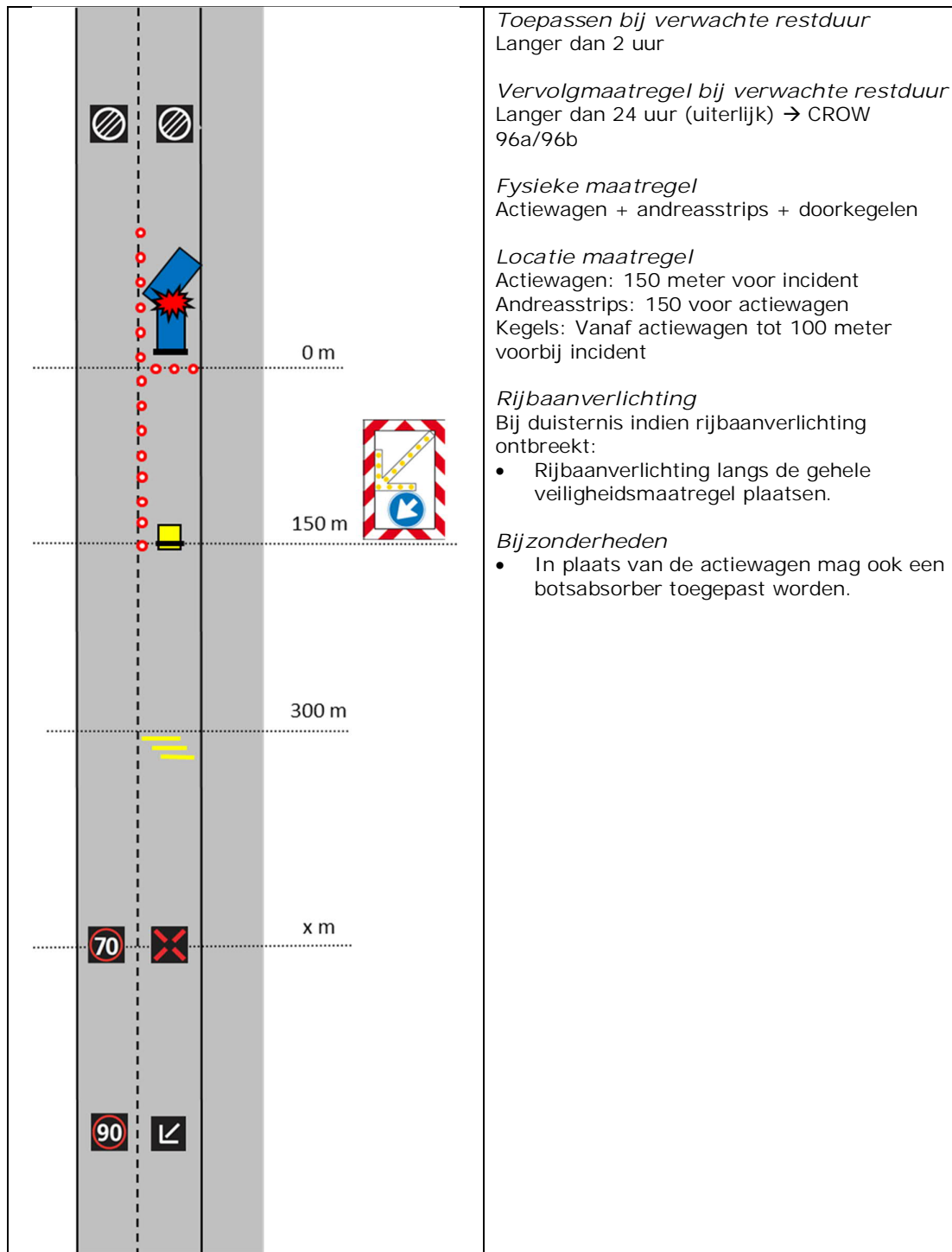
Figuur 3.0 Fasering van de veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met verkeerssignalering

Veiligheidsmaatregel fase 1 op auto(snel)wegen met verkeerssignalering



Figuur 3.1 Veiligheidsmaatregel fase 1 op auto(snel)wegen met verkeerssignalering

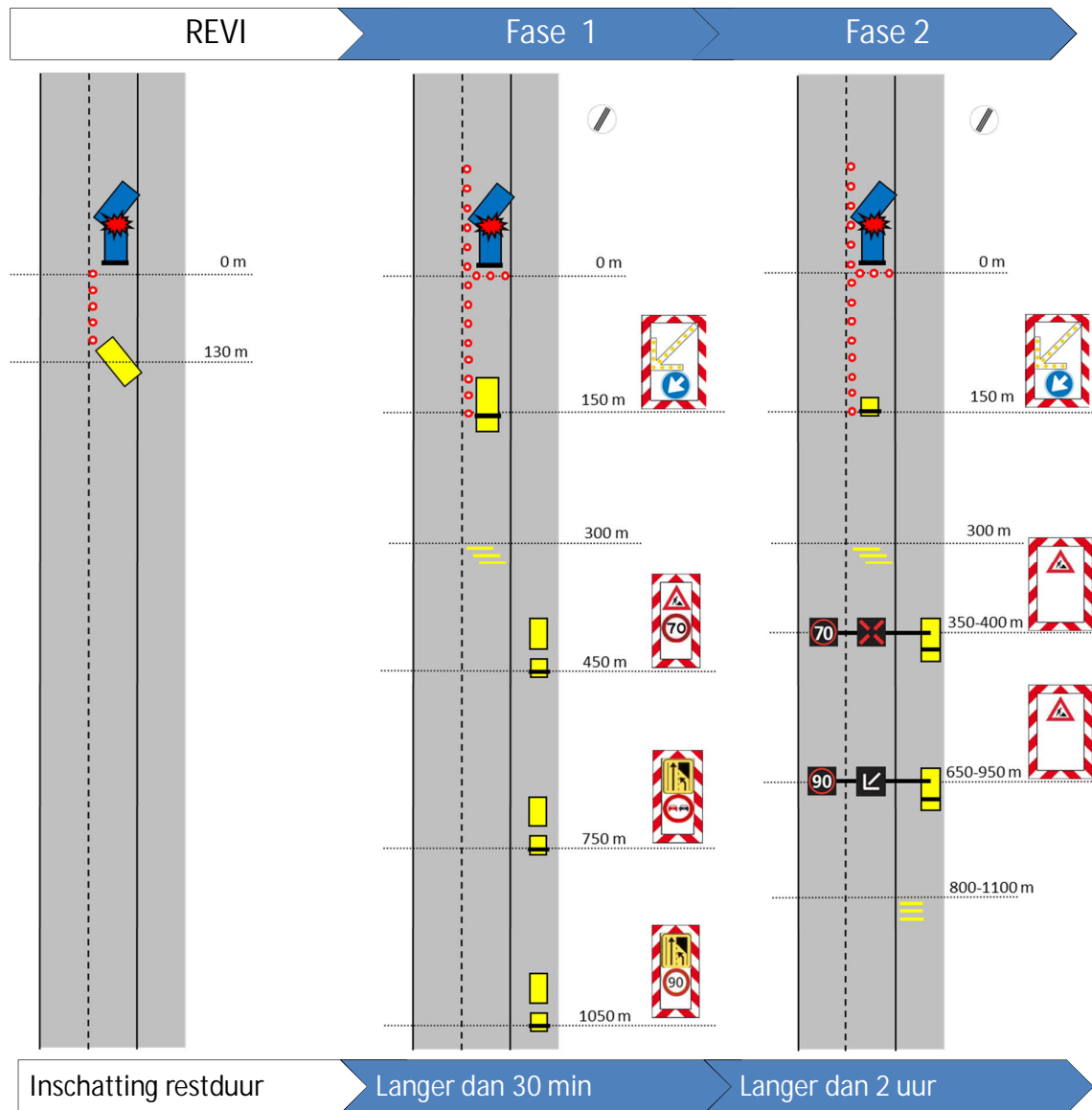
Veiligheidsmaatregel fase 2 op auto(snel)wegen met verkeerssignalering



Figuur 3.2 Veiligheidsmaatregel fase 2 op auto(snel)wegen met verkeerssignalering

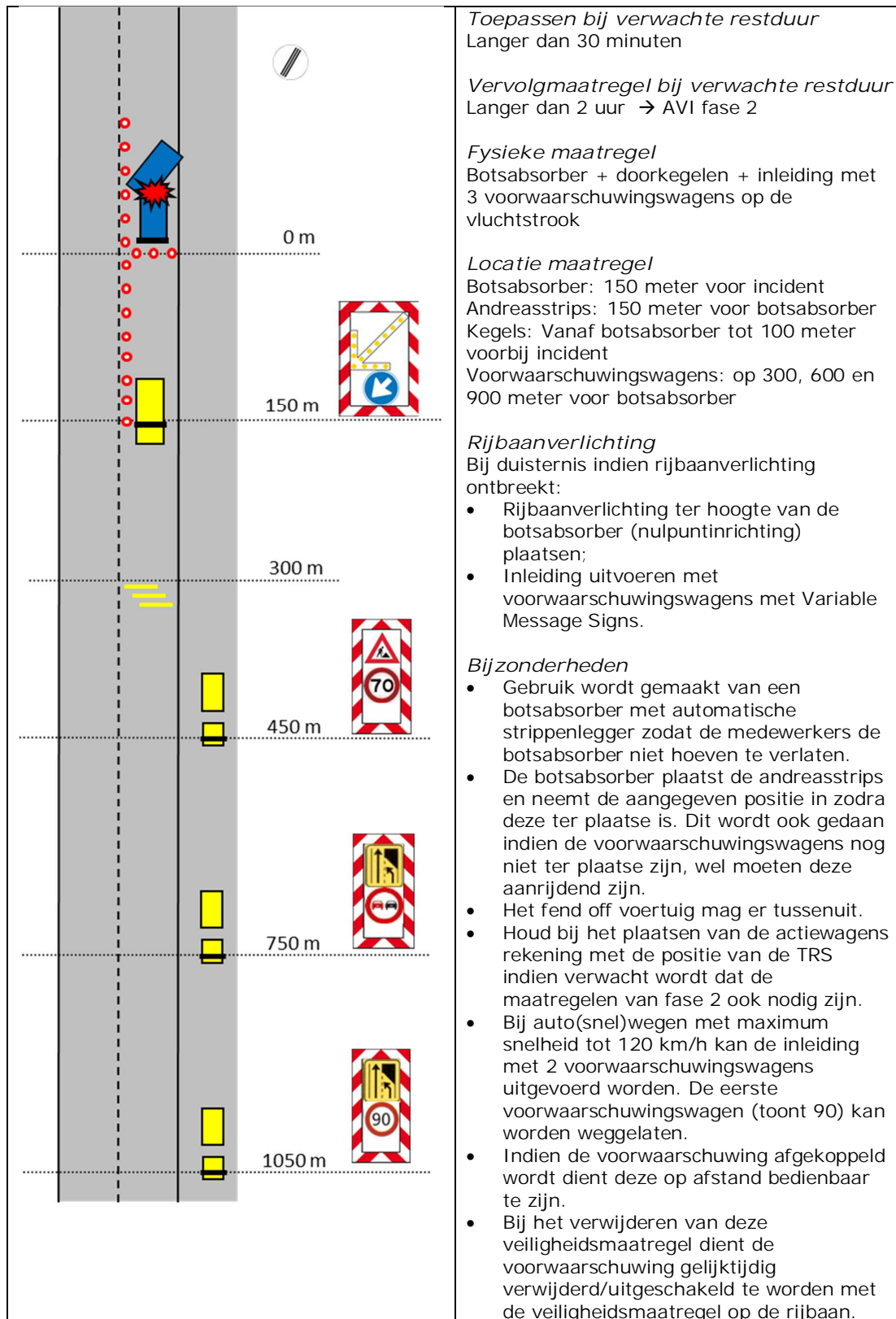
4. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering

In figuur 4.0 staat de fasering van de veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering weergegeven. Daarna volgt de toelichting op de maatregelen per fase.



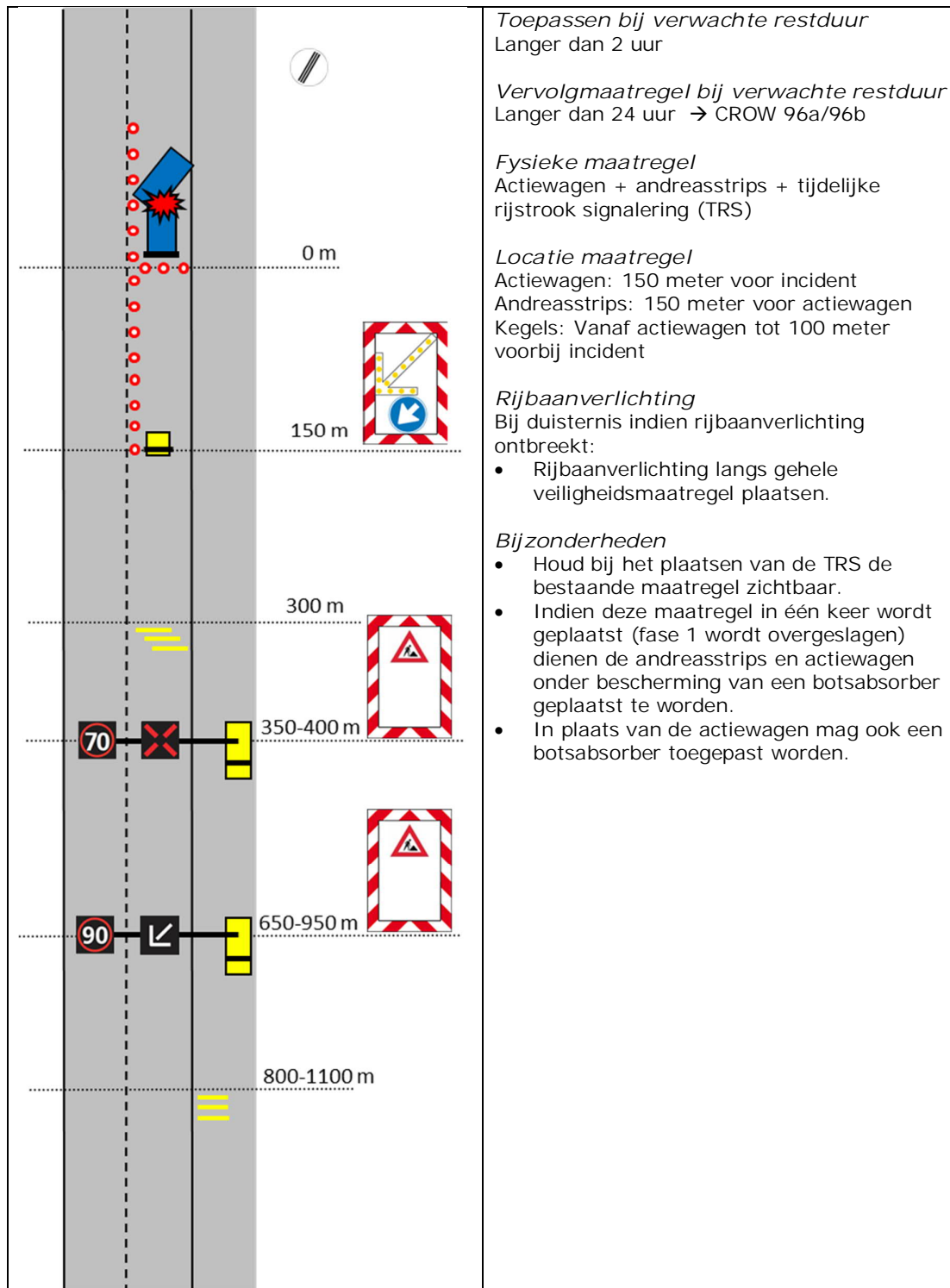
Figuur 4.0 Fasering van de veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering

Veiligheidsmaatregel fase 1 op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering



Figuur 4.1 Veiligheidsmaatregel fase 1 op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering

Veiligheidsmaatregel fase 2 op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering



Figuur 4.2 Veiligheidsmaatregel fase 2 op auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering

5. Veiligheidsmaatregelen op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken

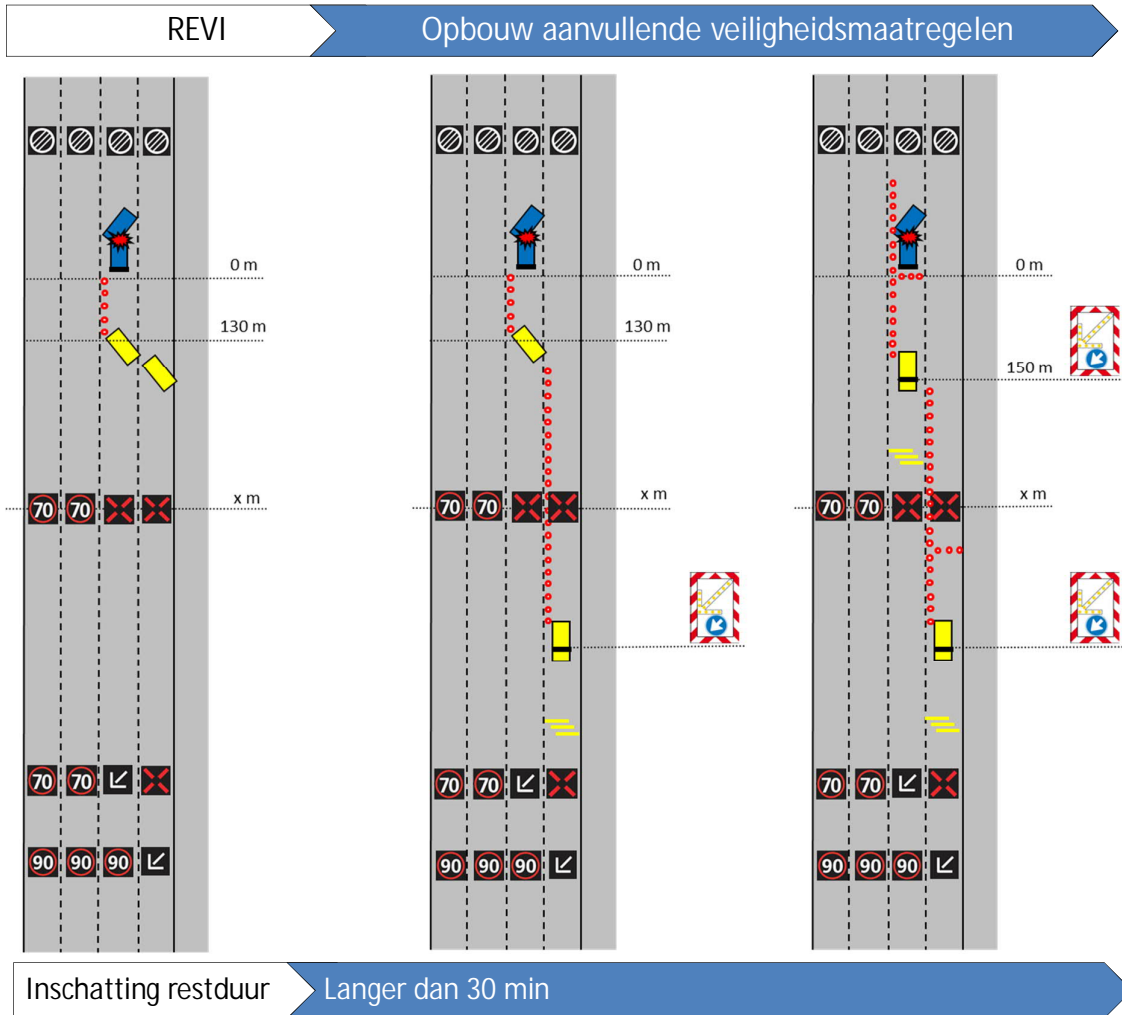
De aanvullende veiligheidsmaatregelen bij incident op een rijbaan met 3 of meer rijstroken vergen maatwerk. De maatregelen zijn daarom niet volledig uitgewerkt in dit document.

Wel geldt er een aantal uitgangspunten die bij het inrichten van de aanvullende veiligheidsmaatregelen gehanteerd moeten worden.

- Nadat conform de REVI de betreffende rijstroken met een beveiligingsvoertuig afgesloten zijn, wordt in overleg met de verkeerscentrale bepaald welke rijstroken afgekruist moeten worden en of er meer hulpverleningsvoertuigen nodig zijn voor de beveiliging van de incidentlocatie. In de meeste gevallen moeten direct aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen worden om alle niet beschikbare rijstroken veilig af te sluiten.
- De aanvullende veiligheidsmaatregelen moeten ervoor zorgen dat zo snel mogelijk de hulpverleningsvoertuigen die meerdere rijstroken in fend off afschermen, worden vervangen door botsabsorbers zodat de maximaal mogelijke veiligheid wordt bereikt.
- De aanvullende veiligheidsmaatregelen worden zo opgebouwd dat er geen 'incident-eiland' ontstaat waarbij het verkeer het incident links en rechts passeert.
- De botsabsorbers staan midden op de rijstrook. De eerst aankomende botsabsorber wordt daarbij op de uiterst linker- of rechterrijstrook geplaatst (afhankelijk van de incidentsituatie). Indien er meerdere rijstroken moeten worden afgesloten, worden achtereenvolgens de overige rijstroken met botsabsorbers afgesloten totdat de eindsituatie gerealiseerd is.
- De plaatsingsafstanden van de aanvullende veiligheidsmaatregelen zijn afhankelijk van de locatie van de portalen ten opzichte van de incidentlocatie. Tevens kunnen aanwezige toegen afritten op het wegvak ertoe leiden dat afgeweken moet worden van de voorschreven afstanden en bijvoorbeeld andreasstrips niet worden gelegd. Maatwerk is vereist om een veilige situatie te creëren.

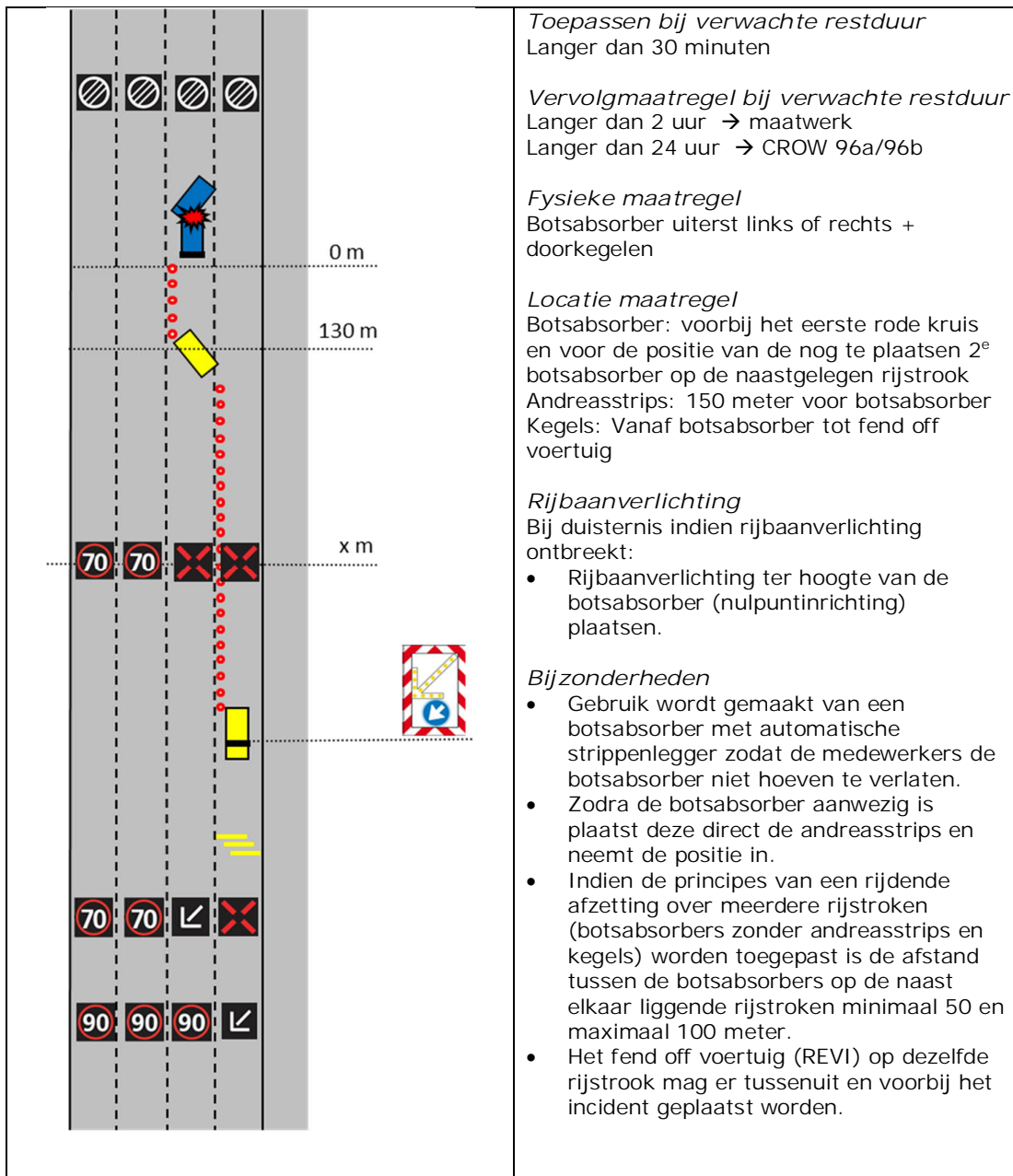
In figuur 5.0 staan deze uitgangspunten in een voorbeeld opbouw van de aanvullende veiligheidsmaatregelen op een autosnelweg met 3 of meer rijstroken uitgewerkt.

Voorbeeld opbouw aanvullende veiligheidsmaatregelen op een autosnelweg met 3 of meer rijstroken



Figuur 5.0 Voorbeeld opbouw aanvullende veiligheidsmaatregelen op een autosnelweg met 3 of meer rijstroken

Veiligheidsmaatregel op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken – *aankomst eerste botsabsorber*



Toepassen bij verwachte restduur
Langer dan 30 minuten

Vervolgmaatregel bij verwachte restduur
Langer dan 2 uur → maatwerk
Langer dan 24 uur → CROW 96a/96b

Fysieke maatregel
Botsabsorber uiterst links of rechts + doorkegelen

Locatie maatregel
Botsabsorber: voorbij het eerste rode kruis en voor de positie van de nog te plaatsen 2^e botsabsorber op de naastgelegen rijstrook
Andreasstrips: 150 meter voor botsabsorber
Kegels: Vanaf botsabsorber tot fend off voertuig

Rijbaanverlichting
Bij duisternis indien rijbaanverlichting ontbreekt:

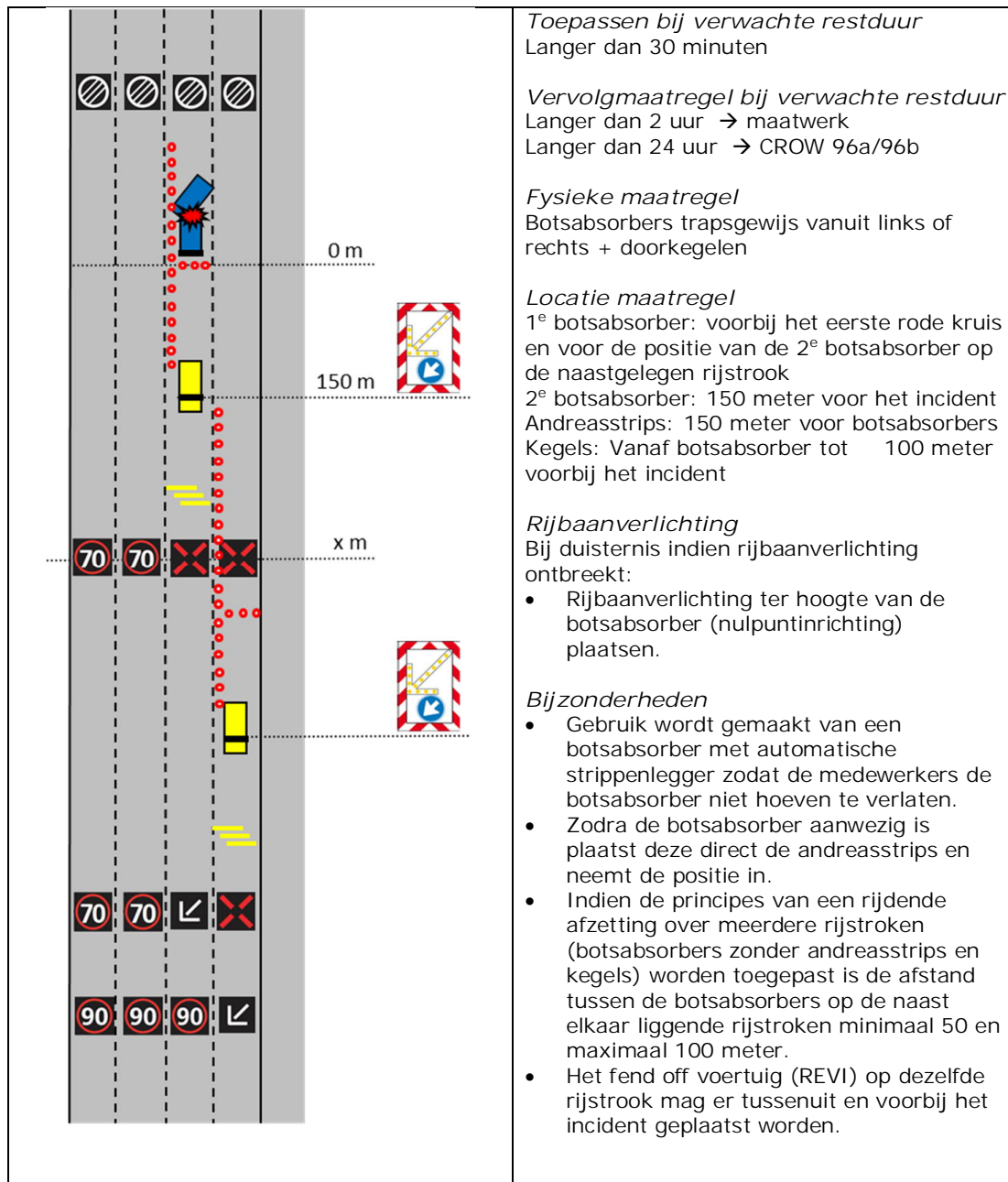
- Rijbaanverlichting ter hoogte van de botsabsorber (nulpuntinrichting) plaatsen.

Bijzonderheden

- Gebruik wordt gemaakt van een botsabsorber met automatische strippenlegger zodat de medewerkers de botsabsorber niet hoeven te verlaten.
- Zodra de botsabsorber aanwezig is plaatst deze direct de andreasstrips en neemt de positie in.
- Indien de principes van een rijdende afzetting over meerdere rijstroken (botsabsorbers zonder andreasstrips en kegels) worden toegepast is de afstand tussen de botsabsorbers op de naast elkaar liggende rijstroken minimaal 50 en maximaal 100 meter.
- Het fend off voertuig (REVI) op dezelfde rijstrook mag er tussenuit en voorbij het incident geplaatst worden.

Figuur 5.1 Veiligheidsmaatregel op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken – *aankomst eerste botsabsorber*

Veiligheidsmaatregel op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken – *aankomst tweede botsabsorber*



Figuur 5.2 Veiligheidsmaatregel op auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken – *aankomst tweede botsabsorber*

6. Veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de vluchtstrook

De REVI beschrijft de eerste veiligheidsmaatregelen voor het beveiligen van een incident op de vluchtstrook. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- het beveiligen van een incident buiten de risicovolle zone van één meter vanaf de kantstreep;
- het beveiligen van een incident binnen de risicovolle zone van één meter vanaf de kantstreep.

Indien het nodig is om ten behoeve van de incidentafhandeling voor langere duur in de risicovolle zone te werken dan zal ook voor langere duur de naastgelegen rijstrook afgesloten moeten worden. Hierbij worden de aanvullende veiligheidsmaatregelen toegepast zoals bij de afsluiting van een (rechter)rijstrook (zie hoofdstuk 3 t/m 5).

7. Veiligheidsmaatregelen bij incidenten op de linker spitsstrook

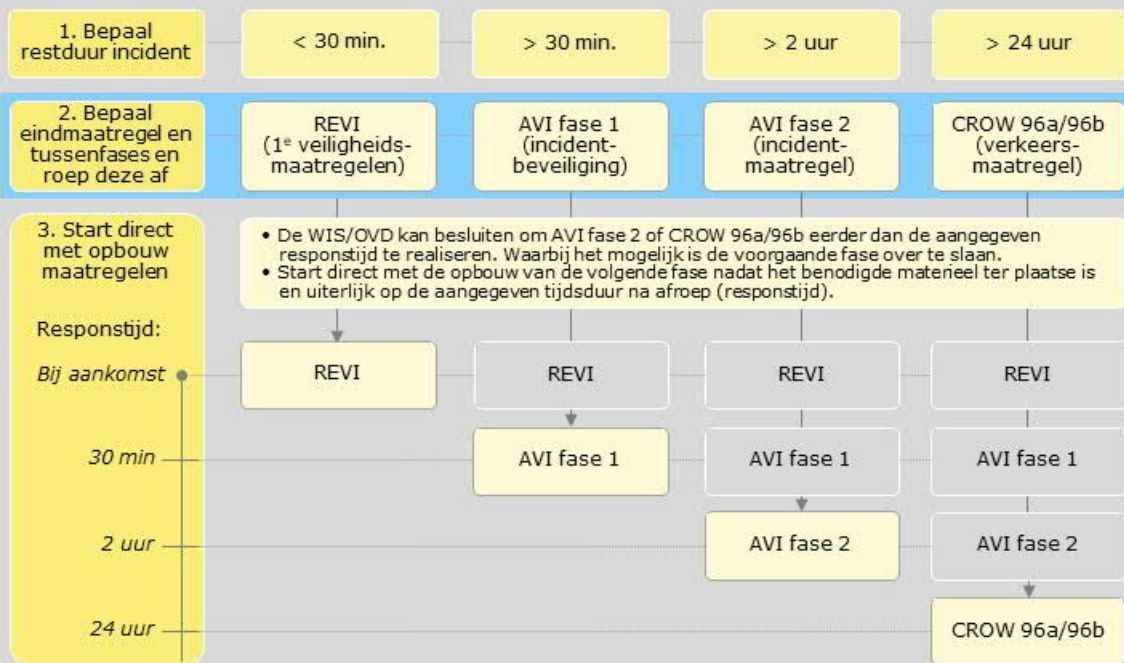
Op de linker spitsstrook worden de aanvullende veiligheidsmaatregelen toegepast zoals bij de afsluiting van een rijstrook (zie hoofdstuk 3 t/m 5).

Bijlage 1 Factsheet Aanvullende Veiligheidsmaatregelen bij langdurige Incidenten (AVI)

Aanvullende Veiligheidsmaatregelen bij langdurige Incidenten (AVI)

Doel: Bij langdurige incidenten zo snel mogelijk en op uniforme wijze een zo veilig mogelijke situatie voor de hulpverleners en weggebruikers creëren.

Veiligheidsmaatregelen afroepen en opbouwen o.b.v. restduurinschatting



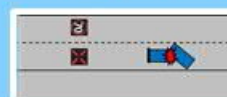
Definities:

- Aanvullende veiligheidsmaatregelen:** Tijdelijke (verkeers)maatregelen waarmee een fysieke beveiliging van een incidentlocatie wordt gerealiseerd, al dan niet ondersteund met maatregelen op de verkeerssignalering. Deze veiligheidsmaatregelen worden aanvullend genomen op de eerste veiligheidsmaatregelen bij incidenten conform de REVI.
- Restduur:** Inschatting door de OVD/WIS van de benodigde afhandelingstijd van het incident vanaf het moment dat de OVD/WIS voldoende informatie heeft om deze inschatting te maken.

Werkingsprincipe:

De aanvullende veiligheidsmaatregelen worden afhankelijk van de duur en aard van het incident in fases opgebouwd vanuit de situatie conform REVI naar incidentbeveiliging of incidentmaatregel. Bij zeer langdurige incidenten (langer dan 24 uur) worden de verkeersmaatregelen geleidelijk aan opgebouwd naar de eindsituatie met een volledige verkeersmaatregel conform CROW 96a / 96b.

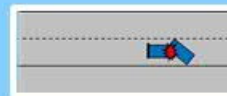
Veiligheidsmaatregelen afhankelijk van type weg



Auto(snel)wegen met verkeerssignalering

→ Standaard figuren AVI (hoofdstuk 3)

- Fase 1: Botsorbtorber + andreasstrips + doorkegelen
- Fase 2: Actiewagen + andreasstrips + doorkegelen



Auto(snel)wegen zonder verkeerssignalering

→ Standaard figuren AVI (hoofdstuk 4)

- Fase 1: Botsorbtorber + doorkegelen + inleiding met 3 voorwaarschuingswagens (2 bij 100 km/h) op de vluchtstrook
- Fase 2: Actiewagen + andreasstrips + tijdelijke rijstrook signalering (TRS)



Auto(snel)wegen met 3 of meer rijstroken

→ Maatwerk o.b.v. principe figuren AVI (hoofdstuk 5)

- Aankomst eerste botsorbtorber: Botsorbtorber uiterst links of rechts + doorkegelen
- Aankomst tweede botsorbtorber: Botsorbtorbers trapsgewijs vanuit links of rechts + doorkegelen



Incidenten op de vluchtstrook

→ Maatwerk o.b.v. uitgangspunten AVI (hoofdstuk 6)

Incidenten op de linker spitsstrook

→ Maatwerk o.b.v. uitgangspunten AVI (hoofdstuk 7)

Op deze factsheet is het basismaterieel weergegeven. Raadpleeg de AVI voor de plaatsing van de maatregel, rijbaanverlichting en overige bijzonderheden.



Spreekt uit ervaring

Kader aanvullende veiligheidsmaatregelen bij langdurige incidenten (AVI)

Nummer: 5878
Versienummer standaard: 1.0
Versienummer document: 1.0.5
Status: In beheer
Type: Kader
Inhoudelijk beheerder: Thomas Oskam
Verantwoordelijke afdeling: Afd. Operationele Taken Wegverkeer
Netwerken:
Rollen:
Fase:
Proceseigenaar: Proceseigenaar Verkeer- en Watermanagement
Link om te reageren: [Link](#)