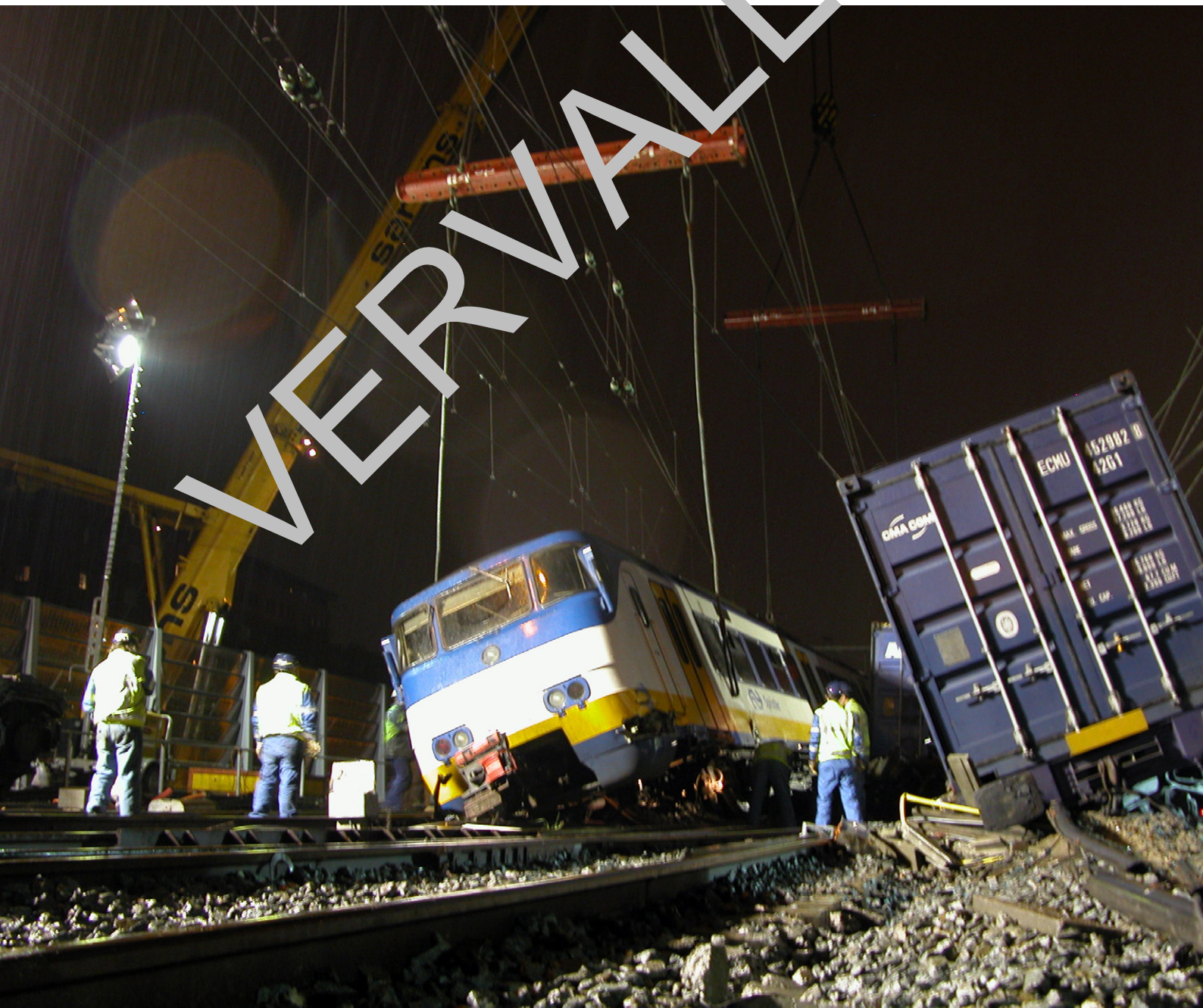


Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten



VERVALLEN

Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding

voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten

Januari 2016



VERVALLEN

Instituut Fysieke Veiligheid
Expertisecentrum
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

Deze publicatie is een weergave van de stand van zaken d.d. 15 december 2015. Teneinde de publicatie verder te kunnen blijven ontwikkelen en verbeteren, ontvangen wij graag uw commentaar en suggesties. Wij nodigen u hierbij dan ook uit om uw opmerkingen en suggesties te e-mailen naar infopuntveiligheid@ifv.nl o.v.v. Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten, januari 2016.

Compon
Titel: Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten (HVS)
Datum: 15 december 2015
Status: Definitief
Versie: 2016
Auteurs: Nils Rosmuller en Stephan Schouten
Projectgroep: Nils Rosmuller (voorzitter en Lector Transportveiligheid IFV), Maikel Tenpierik en John Monsieurs (ProRail), Wilfred Masselink (Politie Nederland), Pablo van der Kuil (Brandweer Nederland) en Ilya Arends-Leppers (Brandweer), Henk Ruessink (GHOR), Hans Groot Kormelink en Stephan Schouten (IFV)
Stuurgroep: Ron Koekebakker (ProRail), Annemarie Batenburg-Kurpershoek/Marjolein Somers (GGD/GHOR), Egbert-Jan van Hasselt (Politie Nederland), Dennis van Zanten (Brandweer Nederland)
Eindverantwoordelijk: IFV, Expertisecentrum

“Ons spoornet met reizigers en goederenvervoer gaat door alle 25 veiligheidsregio’s. Deze handreiking is een belangrijk document voor de veiligheidsregio’s om maatregelen ter bevordering van spoorveiligheid zelf te implementeren zonder de noodzakelijke landelijke uniformiteit uit het oog te verliezen.” – Anton Slofstra (Brandweer Nederland)

“Samen spoorincidenten voorbereiden is samen het spoorincident veilig en adequaat bestrijden.” – Allard Ferrari (Politie Nederland)

“Bij een incident op het spoor kunnen veel verschillende en grote belangen in het geding zijn. Landelijke stremmingen in het reizigersvervoer, reizigers die een vlucht moeten halen op Schiphol, veilig vervoer van slachtoffers naar ziekenhuizen vanaf soms moeilijk bereikbare locaties, gevaarlijke stoffen, hoogspanning en vaak grote aantallen reizigers, hulpverleners en spoortechnici. Dit vraagt om goede voorbereiding, elkaar en elkaars gebied kennen op regionaal niveau en vooral oog hebben voor het overkoepelende belang spoorveiligheid.” – Marjolein Somers (GGD/GHOR)

“Deze handreiking is een mooi resultaat van intensieve samenwerking tussen de hulpdiensten en ProRail. We hebben in een open sfeer alle onderwerpen die ertoe doen, ook de gevoelige, kunnen bespreken. Dit geeft ons veel vertrouwen in onze relatie en de samenwerking in de toekomst.” - Ron Koekebakker (ProRail)

“De bestrijding van spoorincidenten is een gezamenlijke opgave voor spoorse partijen en overheidshulpdiensten. Belangrijk voor een effectieve bestrijding is, dat we vooraf met elkaar nadenken over die gezamenlijke inzet en de knelpunten die we daarbij tegen kunnen komen.” – Nils Rosmuller (Lands Transportverkeersleiding IFV)

Voorwoord

Vervoer per spoor speelt een belangrijke rol in onze samenleving. Niet alleen voor de mobiliteit van mensen, maar ook voor het transport van goederen en daarmee voor onze economie. Betrouwbare verbindingen tussen onze steden en industriële clusters en (zee)havens en het (Duitse) achterland zijn daarin essentieel. Het is dus van vitaal belang dat burgers en handelspartners erop kunnen vertrouwen dat zij en hun goederen veilig en tijdig op de plaats van bestemming aankomen. De spoorbeheerder en vervoerders zetten zich daarom samen in om die betrouwbare verbindingen in stand te houden en, in geval van een incident, in samenwerking met overheidshulpdiensten weer veilig en snel te herstellen. Wie het spoor van nabij bekijkt, snapt dat dit laatste geen eenvoudige taak is. Het spoor is vaak lastig te bereiken en de werkruimte is soms beperkt. Hulpverleners staan daarom letterlijk onder hoogspanning!

Bewustwording van de risico's op het spoor en vertrouwd raken met de specifieke spooromgeving is dus niet alleen een opdracht aan personen die dagelijks op het spoor werken, maar zeker ook voor hulpverleners. Dat begint al met het delen van kennis en informatie en met de voorbereiding van de samenwerking bij incidentbestrijding. Die samenwerking is al in diverse veiligheidsregio's formeel bekrachtigd met een Convenant Spoor tussen de spoorbeheerder en de regionale hulpdiensten. Dit krijgt 'handen en voeten' in een multidisciplinair plan en bij opleiden, trainen en (multidisciplinair) oefenen. Maar om de focus te kunnen richten op wat echt van belang is, moet de vraag beantwoord worden: wat maakt werken op het spoor zo bijzonder? Wat zijn onder operationele omstandigheden de spoorpartij's aandachtspunten? En welke handvatten zijn hiertoe beschikbaar en nodig?

In deze *Handreiking Voorbereiding op spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten (HVS)* presenteren we nadrukkelijk die landelijke aandachtspunten die van nut kunnen zijn voor de operationele voorbereiding in de veiligheidsregio's. Door hier expliciet aandacht aan te besteden, hopen we dat de handreiking bijdraagt aan het veilig en effectief handelen bij spoorincidenten. Op basis van vier beeldvormende scenario's (brand, hulpverlening gevaarlijke stoffen en dreiging) en een aantal praktische bijlagen, heeft deze handreiking tot doel om de gezamenlijke voorbereiding op spoorincidenten in de veiligheidsregio's te ondersteunen.

Daarnaast wil het Instituut Fysieke Veiligheid en daarbinnen het lectoraat Transportveiligheid met de beschrijving van enkele actuele thema's duidelijk maken dat (de voorbereiding op) incidentbestrijding op het spoor nooit af is en continu aandacht behoeft. Het lectoraat wil daaraan bijdragen door het agenderen van die onderwerpen die incidentbestrijding op het spoor in de toekomst nog veiliger en effectiever maken.



Leo Zaal
Algemeen directeur IFV

Inhoud

Inleiding	8
1 Algemeen kader	11
1.1 Wettelijk kader	11
1.2 Spoorbeheer en -vervoer	11
1.3 Spoorpartijen	12
1.4 Overheidshulpdiensten	13
1.5 Andere organisaties	14
2 Spoor specifieke aandachtspunten	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Toegang en bereikbaarheid	18
2.3 Bluswatervoorziening	20
2.4 Bodemgesteldheid en obstakels naastgelegen terreinen	21
2.5 Veilige werkruimte	21
2.6 Objecten binnen het spoorstelsel	25
2.7 Rollend materieel	26
3 Treinincidentscenario's	28
3.1 Inleiding	28
3.2 Opzet van de scenario's	28
3.3 Beoogd gebruik van de scenario's	29
3.4 Scenario: Brand	29
3.5 Scenario: (Technische) hulpverlening	32
3.6 Scenario: Gevaarlijke Stoffen	35
3.7 Scenario: Dreiging	38
4 Actuele thema's en ontwikkelingen	42
4.1 Spoorwagengemplementen	42
4.2 Bereikbaarheid spoor voor hulpdiensten	46
4.3 TBS en de landelijke meldingsclassificaties	47
4.4 Assistentie van diverse partijen bij repressief optreden	48
4.5 Het VO en de 'groene zone'	49
Bijlage 1	51
Bijlage 1	52
Operationele aandachtkaart spoor	52
Bijlage 2	56
Bergen en reinigen van een trein na een incident met slachtoffer	56
Bijlage 3	59
Opleiden, trainen en oefenen op het spoor	59

Bijlage 4	61
Documentenoverzicht	61
Bijlage 5	62
Calamiteitenmatrix ProRail	62
Fotoverantwoording	65

VERVALLEN

Inleiding

Aanleiding

In 1996 is begonnen met de ontwikkeling van een draaiboek op hoofdlijnen voor de voorbereiding op treinincidentbestrijding. Dit gebeurde op basis van een eenvoudig scenario van een spoorwegongeval in het Spoorboekje voor zwaailichten. Feitelijk diende de Handleiding Rampenbestrijding als basis, omdat één van de daarin vermelde ramptypen werd uitgewerkt (sectie verkeers- en vervoersongevallen). Toen al was bevoorliefden van een uniforme en gezamenlijke aanpak het doel. Inzicht in de structuur en de gebruikelijke werkwijze alsmede het benoemen van de afstemmingsaspecten werden gezien als de insteek om dit te bereiken. Minstens zo belangrijk was het uitgangspunt dat het Spoorboekje gebruikt kon worden bij het opstellen van regionale plannen. Hiermee werd erkend dat regionale implementatie minstens zo belangrijk is als het landelijk theoretisch kader zelf. Het Spoorboekje voor zwaailichten werd in 2004 herzien tot de Handreiking Voorbereiding Treinincidentbestrijding, waarna in 2007 de eerste versie van de Handreiking Voorbereiding treinincidentbestrijding (HVTIB) volgde. De tweede versie van de HVTIB uit 2011 stamt ook nog uit een tijd waarin getracht werd om alle informatie rondom treinincidentbestrijding bijeen te brengen. Van een handzame handreiking was dan ook geen sprake meer. Parallel aan de ontwikkeling van het algemeen theoretisch kader is ook veel voorbereidend werk verricht in het project Railplan door de spoorbranche en de overheidshulpdiensten. In dit project zijn destijds nieuwe spoorakkoorden van de Hogesnelheidslijn-Zuid en de Betuweroute ingevoegd in de algemene voorbereiding op het gezamenlijk optreden.

Zowel in de organisatie van de spoorbranche als in de afspraken tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten zijn sindsdien wijzigingen opgetreden. De treinincidentscenario's zijn geactualiseerd en verder uitgewerkt door de toevoeging van een scenario 'dreiging'. Andere belangrijke veranderingen zijn de wijze van melden/alarmen en de procedure voor het uitschakelen van de aansluiting op de bovenleiding. Daarnaast worden de wagenlijsten nu door de Box Office van de Meldkamer Spoor (BO-MKS) van ProRail aangeleverd. Ten slotte is de wetgeving gewijzigd waarop het optreden van de overheidshulpdiensten is gebaseerd. De Wet veiligheidsregio's 2010 heeft de oorspronkelijke wetgeving vervangen en daarmee ook een aantal aspecten, vooral voor wat betreft het gezag en bestuurlijke aspecten, veranderd in opdracht. De voorliggende, vernieuwde handreiking is hierop aangepast. Hiermee is deze handreiking een herziening van de handreiking uit 2011 en zij vervangt de oorspronkelijke eerste versie volledig. Het document is in beheer bij het Instituut Fysieke Veiligheid.

Reikwijdte en afbakening

Deze handreiking is samengesteld vanuit de gedachte dat niet alle informatie over 'spoor', die er is, moet worden samengebracht in één document. Dat betekent overigens wel dat de informatie makkelijk te vinden moet zijn en dat de lezer ook makkelijk vragen moet kunnen stellen aan de verschillende organisaties. Voor algemene informatie en monodisciplinaire kennis over spoorincidentbestrijding wordt daarom in de tekst én in het documentenoverzicht in bijlage 4 verwezen naar andere publicaties.

Om het belang van de handreiking voor alle veiligheidsregio's te onderstrepen, beperkt deze handreiking zich tot de hoofdspoorweginfrastructuur. Decentraal spoor, de HSL en de Betuweroute vallen daarom buiten de scope van de handreiking. Dat neemt niet weg dat veel informatie uit deze handreiking, met name de spoor specifieke aandachtspunten, ook daarop van toepassing zijn. Vanwege het unieke karakter van de HSL en de Betuweroute, zijn daarvoor specifieke plannen ontwikkeld (ex-Railplan) die vanaf 2011 ook beheerd worden door het Instituut Fysieke Veiligheid. Afspraken over beheer en onderhoud van deze plannen en procedures zijn in samenwerking met het IFV/lectoraat Transportveiligheid, ProRail en het Operationeel Veiligheidsteam (OVT¹) vastgelegd in een beheerplan.

Doel van de handreiking

Deze 'Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten' (HVS) biedt overheidshulpdiensten en spoorpartijen een theoretisch en deels praktisch kader om de voorbereiding op incidentbestrijding op adequate wijze en in goede samenwerking vorm te geven. Dit betekent concreet dat partijen de handreiking kunnen gebruiken bij het opstellen van regionale afspraken (Convenant Spoor), bij het vorm en invulling geven aan multi- en monodisciplinaire OTO-activiteiten (Opleiden, Trainen en Oefenen) en dat de handreiking keuzes kan ondersteunen ten aanzien van de operationele informatievoorziening. De handreiking is bedoeld voor professionals in de veiligheidsregio en bij ProRail, die zich bezighouden met beleidsontwikkeling, operationele informatievoorziening of met operationele voorbereiding op professioneel optreden.

Uitgangspunten

Bij incidentbestrijding en crisisbeheersing op of nabij het spoor gaat het in zijn algemeenheid altijd om een (dreigende) verstoring van de primaire dienstverlening van de spoorwegorganisatie aan haar klanten. Dit raakt niet alleen het belang van spoorpartijen, maar ook het maatschappelijk belang 'Spoor', als een van de belangrijkste vervoersmodaliteiten van de vitale infrastructuur, is kwetsbaar. Een verstoring kan al snel langdurige en onwenselijke maatschappelijke gevolgen hebben. Een snel en zorgvuldig functioneren van de primaire dienstverlening is daarom van belang, maar mag nooit ten koste gaan van de veiligheid.

Afhankelijk van de aard en de omvang van het incident zullen samenwerkende hulpdiensten (overheid en spoor) daarom voorrang geven aan de zorg voor slachtoffers, veiligheid van betrokken hulpverleners/burgers en beperking van milieuschade. Daar hoort ook een zorgvuldige afwikkeling van het incident bij door aandacht voor (strafrechtelijk) onderzoek.

Een ander belangrijk uitgangspunt van de handreiking is de al aanwezige en meer algemene monodisciplinaire basiskennis en expertise van overheidshulpdiensten en spoorpartijen. Generieke aspecten die betrekking hebben op incidentbestrijding en crisisbeheersing worden daarmee verondersteld bekend te zijn bij de lezer en worden daarom niet nog een keer opgenomen. Een voorbeeld is het inzicht in de (wettelijke) taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van partijen die betrokken kunnen zijn bij een incident op het spoor. Omdat deze informatie ook in andere publicaties is opgenomen, wordt hiernaar doorverwezen in de tekst.

¹ Het OVT is een structureel overlegorgaan van veiligheidsregio's en ProRail voor de Betuweroute en de HSL.

Een bijzondere vermelding gaat uit naar een belangrijk document dat naast deze handreiking gelegd kan worden: het Handboek Incidentmanagement rail (HIR) van ProRail.

Opbouw

De handreiking presenteert de veranderingen in het wettelijk kader en het beheer sinds de laatste actualisatie (hoofdstuk 2). Anderzijds geeft de handreiking een toelichting op spoor specifieke aspecten in hoofdstuk 3. Concreet betekent dit, dat vervolgens met behulp van scenario's in hoofdstuk 4 inzichtelijk wordt gemaakt op welke aspecten het bestrijden van

incidenten op en naast het spoor afwijkt van andere incidenttypen. De scenario's zijn bedoeld ter beeldvorming/illustratie voor diegenen die in de veiligheidsregio de voorbereiding op spoorincidenten uitwerken. In het laatste hoofdstuk (5) wordt aandacht besteed aan enkele actuele thema's en ontwikkelingen die anno januari 2016 onvoldoende zijn uitgekristalliseerd om te worden opgenomen in eerdere hoofdstukken, maar die wel relevant zijn voor de regio-specifieke uitwerking.

Met de bijlagen, die ook los te downloaden zijn, wordt beoogd dat deze handreiking ook meer praktisch toepasbaar is bij de voorbereiding op de uitvoering van de operationele diensten. Met bijlage 4 wordt de lezer geholpen bij het vinden van relevante achtergrondinformatie en wordt de mogelijkheid geboden om vragen te stellen aan de betrokken organisaties.



1 Algemeen kader

1.1 Wettelijk kader

Een belangrijk uitgangspunt bij de operationele voorbereiding op spoorincidentbestrijding is de geldende wetgeving waarin de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van spoorpartijen en overheidshulpdiensten duidelijk zijn opgenomen.

Een belangrijke wijziging ten aanzien van het wettelijk kader voor de overheidshulpdiensten is de Wet veiligheidsregio's van 2010 en de Politiewet 2012. De eerste is weliswaar kort na vaststelling ook meegenomen in de HVTIB van 2011, maar de organisatorische effecten van de nieuwe wet zijn nu beter zichtbaar. De effecten bij de politie worden nu pas merkbare en zijn nog steeds aan verandering onderhevig. Zo zijn 'transportspecialisten' (water, spoor en luchtvaart²) ondergebracht bij de dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid. Binnen de 'witte kolom' is aandacht voor de Wet ambulancevervoer. De WAV is per 1 januari 2013 vervangen door de Tijdelijke Wet Ambulancezorg die naar verwachting in 2018 wordt vervangen door de Wet op het ambulancevervoer. De Spoorwet is in 2013 ook op onderdelen aangepast, maar de gevolgen daarvan zijn voor deze handreiking niet relevant. Naast gepubliceerde wetten, heeft de Bestuurlijke Netwerkkartaat 16 'Spoorvervoer', toegevoegde waarde voor iedereen die inzicht wil krijgen in de samenhang van partijen die betrokken (kunnen) zijn bij spoorincidentbestrijding.

Om de handreiking overzichtelijk te maken, wordt vanuit de tekst naar officiële publicaties verwezen. Zo staan in het document overzicht in bijlage 4 wetten en andere publicaties overzichtelijk gerangschikt en kan vanuit de digitale handreiking direct worden doorgeklikt.

1.2 Spoorbeheer en -vervoer

Voor het beheer en spoorvervoer maken we onderscheid tussen:

- > **Het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur** met daartoe behorende emplacementen, laad- en losplaatsen en verkeersleiding is belegd bij ProRail.
- > **Beheer van de stations** is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en het Stations Beheerbedrijf van NS. ProRail is verantwoordelijk voor het veilig en operationeel beschikbaar houden van de transferinfrastructuur (perrons, reizigerstunnels, passages). Het dagelijks beheer hebben ProRail (als opdrachtgever) en NS Stations Beheerbedrijf (als opdrachtnemer) geregeld in een Beheerovereenkomst (BOK). Zaken als een bedrijfsnoodplan en de organisatie van de BHV vallen daarmee dus onder de verantwoordelijkheid van NS.
- > **Het vervoer van personen en goederen** per spoor wordt uitgevoerd door spoorwegondernemingen. Voor het vervoer van goederen gaat het anno januari 2016 om circa vijftien vervoerders. Het recht op vervoer van personen wordt formeel door de minister van IenM in concessie gegund aan vervoerders. De NS is in Nederland de grootste concessiehouder van het hoofdspoorwegennet (inclusief HSL-Zuid). De afspraken over de uitvoering zijn vrij gedetailleerd en deze zijn te vinden in het document 'Concessie

² Het onderwerp 'wegverkeer' is een verantwoordelijkheid van de regionale eenheden.

voor het hoofdrailnet 2015-2025'. Op decentrale sporen zijn er regionale concessiehouders voor personenvervoer.

1.3 Spoorpartijen

Bij de afhandeling van treinincidenten kunnen vele partijen betrokken zijn. Gezien de bijzondere omstandigheden rond en op het spoor is het zaak dat deze partijen elkaar ook vinden in de voorbereiding. In relatie tot die bijzondere omstandigheden, is een meer uitgebreide beschrijving van de werkwijze van ProRail hier op zijn plaats.

ProRail en de gebruikers/vervoerders van de hoofdspoorweginfrastructuur doen er alles aan om treinincidenten te voorkomen door op basis van risicoanalyses beheersmaatregelen te treffen. Hierdoor is er voor de afhandeling van treinincidenten een samenwerkingsverband tussen de spoorpartijen, waarbij ProRail de algemene leiding en coördinatie namens de spoorsector heeft. Om dit vorm te geven heeft ProRail verschillende bestuur- en uitvoeringsorganisaties ingericht. Vanuit deze verschillende organisaties wordt de samenwerking tussen de spoorsector en hulpdiensten aan de kant van de spoorsector vormgegeven. Zowel in de voorbereidende fase rond preventie, planvorming en OTO, maar ook in de repressieve fase en bij het onderzoeken en evalueren van een treinincident. De concrete inrichting van de calamiteitenorganisatie van ProRail is overzichtelijk beschreven in het ProRail Handboek Incidentmanagement Rail (HIR). Een link hiernaartoe is te vinden in bijlage 4.

ProRail werkt samen met overheidshulpdiensten om:

- > de hulpverlening tussen spoorsector en overheidshulpdiensten te optimaliseren
- > de verkeers- en vervoersfunctie zo snel mogelijk herstellen
- > de (imago)schade te beperken.

Er is een landelijk modelconvenant beschreven die de intentie tot samenwerking tussen ProRail en de veiligheidsregio's bekrachtigt. Deze is via een link in bijlage 4 te vinden. De regiospecifieke invulling van de samenwerking wordt vervolgens vastgelegd in een regionaal plan. Afspraken over gezamenlijke OTO-activiteiten hangen daar weer mee samen.

ProRail heeft het veld georganiseerd in relatie tot de operationele respons:

Meldkamer Spoor. Deze onderhoudt contact met de gemeenschappelijke meldkamer van de veiligheidsregio's (politie, brandweer en ambulancedienst) in het kader van alarmeren en coördineren. Een alarmering van een treinincident zal in klare taal vanuit deze Meldkamer Spoor van ProRail komen. 'Klare taal' bestaat uit een Trein Incident Scenario-categorie (TIS-categorie) en een toelichting. De TIS-categorie wordt door ProRail gebruikt om het incident naar aard en omvang te duiden naar haar eigen incidentmanagementorganisatie. De TIS'en worden door de gemeenschappelijke meldkamers niet als zodanig gebruikt. De centralist zal op basis van de toelichting, de doormelding in klare taal, in het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem (GMS) een incident 'aanmaken' op basis van de informatie in het gesproken woord en een bijbehorend alarmeringsvoorstel uitsturen aan de verschillende overheidshulpdiensten.

Ook heeft de Meldkamer Spoor contact met de diverse 'walorganisaties' van vervoerders (zoals de Veiligheidscentrale van NS). In een aantal gevallen hebben deze centrales van vervoerders ook afspraken gemaakt met meldkamers van veiligheidsregio's en politie over het alarmeren en coördineren van (sociale) veiligheidsincidenten op stations en in treinen.

ProRail heeft een eigen incidentmanagementorganisatie die opereert vanuit vier locaties in Nederland. De voertuigen hebben een ontheffing om met optische en geluidssignalen te rijden. Het team, aangevoerd door een ploegleider, heeft technische kennis van de infrastructuur, van spoorwegmaterieel en van afsluiters van spoorwagons. Daarnaast heeft ProRail ook middelen om zelfstandig of ter ondersteuning van de overheidshulpdiensten technische hulpverlening op het spoor uit te voeren om de spoorbaan weer vrij te maken voor het treinverkeer. Bijvoorbeeld het weghalen van wegvoertuigen onder de trein en het veilig hersporen van treinen.

Verder heeft ProRail de kennis, de middelen en de contacten (private partijen) om in grote delen van het land, samen met de overheidshulpdiensten/private partijen³, een incident met een gevaarlijke stof te bestrijden. Daarnaast draagt de incidentmanagementorganisatie met buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) bij aan het voorkomen van sociale veiligheidsincidenten en derdenstoringen (bijvoorbeeld: vandalisme, koperdiefstal, 'spoorlopen').

De Ovd-Rail. ProRail heeft algemeen leiders in dienst die als Officier van Dienst Rail (Ovd-Rail) namens de spoorsector het aanspreekpunt zijn voor de overheidshulpdiensten. Deze functionaris adviseert de overheidshulpdiensten in het motorkapoverleg/CoPI en coördineert de inzet van de spoorpartijen tijdens een treinincident.



Ander piketpersoneel.

Spoorwegondernemingen zoals de Nederlandse Spoorwegen hebben stationbeheerders die personeel ter plaatse bij een incident (en oproepbaar personeel bij opschaling), die in de eerste fase als bedrijfsdeskundige/gids kan fungeren bij de beeldvorming door de overheidshulpdiensten. ProRail heeft liaisons op piket die namens de spoorsector, al naar gelang de opschaling, deel kunnen nemen aan afstemmingsgremia van de overheidshulpdiensten op operationeel en bestuurlijk niveau.

1.4 Overheidshulpdiensten

Waar in deze handreiking gesproken wordt over overheidshulpdiensten, worden die diensten bedoeld die eerstelijns hulp kunnen bieden op de incidentlocatie. Zij hebben parate eenheden die worden aangestuurd vanuit een (boven)regionale Gemeenschappelijke Meldkamer. Concreet gaat het over:

Brandweer. De bij wet regionaal georganiseerde brandweer kent een groot aantal lokale posten. Ondanks dat de operationele voorbereiding gecentraliseerd is, zit specifieke gebiedskennis in de hoofden van lokaal personeel. In relatie tot spoor specifieke aspecten als bereikbaarheid, opstelplaatsen en bluswatervoorziening is het van groot belang dat de lokale gebiedskennis benut wordt. De eerste eenheid van een lokaal korps heeft dus een belangrijke taak in de vroege fase van de incidentbestrijding. Wordt het groter, dan is de brandweer in staat om snel op te schalen naar meerdere basiseenheden en een Officier van

³ In hoofdstuk 5 wordt specifiek aandacht besteed aan de samenwerking tussen ProRail en civiele partijen bij de bestrijding van met name incidenten met gevaarlijke stoffen.

Dienst. Naar aard en omvang van het incident worden deze basiseenheden ondersteund door specialisten en gespecialiseerde eenheden op het gebied van incidentbestrijding gevaarlijke stoffen en technische hulpverlening. Nieuw is het landelijk Specialisme Technische Hulpverlening (STH). Het eerste landelijke specialisme maakt onderdeel uit van het Programma 'Samen werken aan grootschalig en specialistisch optreden Brandweer Nederland'. Vijf veiligheidsregio's: Hollands Midden, Fryslân, IJsselland, Gelderland-Zuid en Midden- en West-Brabant hebben dit eerste specialisme onder hun hoede genomen.

Politie. In 2013 is de Nationale Politie van kracht geworden. Dit landelijke korps bestaat uit tien regionale eenheden, een landelijke eenheid en een landelijke concerdienst waarin de ondersteunende afdelingen zijn ondergebracht. De Nationale Politie vervangt alle voormalige politiekorpsen en -diensten. Dit betekent dat de noodhulpeenheten en de Ovd-P uit de regionale eenheden komen en de spoor-specialistische kennis valt onder de Landelijke Eenheid Dienst Infrastructuur (inclusief specialisten op het gebied van water en scheepvaart).

Ambulancezorg. De Meldkamer Ambulancezorg (MKA) verzorgt na een melding de alarmering en de inzet van ambulances en waar nodig een Mobiel Medisch Team (MMT). De Officier van Dienst Geneeskundig (Ovd-G) van de GHOR wordt bij grotere incidenten gealarmeerd via de MKA voor coördinatie ter plaatse. Bij grootschalige incidenten wordt ook de Grootschalige Geneeskundige Bijstand (GGB) gealarmeerd. Deze bestaat uit een team van ambulancemedewerkers die met een calamiteitvoertuig ter plaatse komt en een noodhulpteam, vrijwilligers van het Rode Kruis, met een eigen voertuig en aanvullende logistieke voorzieningen.

GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio). Bij grootschalige incidenten met grote aantallen slachtoffers en/of een risico voor de volksgezondheid, wordt de hulpverlening in de geneeskundige kolom (ook wel 'witte kolom' genoemd) aangestuurd door de GHOR. Het is haar taak om de verschillende processen van de geneeskundige hulpverlening te coördineren en te regisseren, zodat deze als een geheel optreedt. Daarnaast is de GHOR in opgeschaalde situaties de 'witte' partner in de multidisciplinaire crisisbeheersing volgens het (Regionaal) Crisisplan. Ter plaatse komt namens de GHOR een Ovd-G die in het Coördinatie Team deelneemt aan het multidisciplinaire overleg. In het Regionaal Operationeel Team is een Algemeen Commandant (ACGZ) aanwezig en op het niveau van Regionaal Beleids Team is een Directeur Publieke Gezondheid (DPG) op 24/7 piket inzetbaar. De DPG is naast adviseur van burgemeester en/of voorzitter van de veiligheidsraad, de hoogst verantwoordelijke voor het functioneren van de geneeskundige hulpverlening tijdens een opgeschaalde situatie. Ook is de DPG verantwoordelijk voor de organisatie van de GGD-processen tijdens een incident of in de nafase daarvan. Denk bijvoorbeeld aan gezondheidsonderzoek na incidenten met gevaarlijke stoffen of psychosociale hulpverlening aan betrokkenen na een incident.

1.5 Andere organisaties

Naast de eerstelijns hulpdiensten zijn er ook andere organisaties die personeel 'op piket' hebben. Dit piketpersoneel heeft veelal specifieke gebiedskennis en is in staat om ondersteunende processen in de eigen organisatie op te starten die de incidentbestrijding op het spoor helpen. Een paar belangrijke organisaties worden hieronder genoemd.

Gemeente. De incidentlocatie ligt per definitie in gemeentelijk ingedeeld gebied. Dit betekent dat een incident op het spoor vrijwel altijd effect heeft op burgers en bedrijven in die gemeente. De gemeenten in de veiligheidsregio worden ook wel de ‘oranje kolom’ genoemd om aan te geven dat zij in de veiligheidsregio (naast ‘rood’, ‘wit’ en ‘blauw’) een van de vier pijlers zijn onder het multidisciplinaire optreden bij incidenten. Piketpersoneel, zoals in veel gemeenten bijvoorbeeld de OvD-Bz (bevolkingszorg), wordt ook via de gemeenschappelijke meldkamer gealarmeerd en vervult een cruciale rol in het effectgebied van een incident. In het brongebied speelt de gemeente mogelijk een rol bij de opvang en verzorging van burgers, infrastructurele maatregelen en zij kan voorbereidingen treffen voor de nafase van het incident. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het zo nodig starten van het proces verwanteninformatie (SIS, Slachtoffer Informatie Systematiek) in samenwerking met de GHOR.

Rijkswaterstaat. Spoorlijnen kruisen op veel plaatsen andere transportverbindingen, zoals autosnelwegen en waterwegen. Een incident op of nabij zo'n kruising zal namelijk ook om ook Rijkswaterstaat te alarmeren. Met RWS piketfunctionarissen (OvD-RWS) die kennis hebben van ‘water’ en ‘autosnelwegen’ kan snel specifieke deskundigheid in het CoPI worden ingeroepen.



Defensie. Als gevolg van de ‘Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking’ is tegenwoordig in iedere veiligheidsregio een Officier Veiligheidsregio (OVR) actief. Deze defensieofficier blijft werkzaam voor Defensie, maar werkt ook regelmatig vanuit de locatie van de veiligheidsregio. Het is gebruikelijk dat de OVR betrokken wordt bij de regionale beleidsontwikkeling en de organisatie van multidisciplinaire OTO-activiteiten. Vanuit de kernkwaliteit van Defensie om ook in moeilijk begaanbaar gebieden te opereren, heeft Defensie mensen en middelen die de overheidshulpdiensten zouden kunnen ondersteunen bij incidenten op spoorlocaties die lastig te bereiken zijn met het materieel van eerstelijns hulpdiensten. De OVR adviseert namens Defensie over de inzet van defensiepersoneel en middelen.

Waterschap. Schoon water is een groot goed. Niet alleen in waterwingebieden waar water wordt onttrokken voor drinkwater, maar ook waar het aquatisch milieu gevoelig is voor verstoringen van allerlei aard. Er liggen op veel plaatsen langs het spoor sloten en kanalen. Dit betekent dat een incident met bijvoorbeeld een gevaarlijke stof die het oppervlaktemilieu bedreigt, direct gemeld moet worden aan de waterbeheerder. Om snel te kunnen handelen hebben Waterschappen piketfunctionarissen die verspreiding van vervuild water kunnen tegengaan door bijvoorbeeld sluizen te dichten of 'oil booms' (drijvende olieschermen) te laten uitvaren. Op basis van het regionaal risicoprofiel kan overwogen worden of het zinvol is om bij de operationele voorbereiding op spoorincidenten ook het Waterschap te betrekken.

VERVALLEN

2 Spoor specifieke aandachtspunten

2.1 Inleiding

Wie op en naast het spoor werkt, weet dat het gaat om unieke trajecten en locaties met unieke en specifieke veiligheidsrisico's. Een belangrijk aspect van de voorbereiding van overheidshulpdiensten is dan ook de bewustwording van de spoor specifieke aandachtspunten die relevant zijn voor de eigen veiligheidsregio. Dit zijn onderwerpen die vanwege het karakter van het spoor vragen om speciale aandacht bij de voorbereiding van overheidshulpdiensten. Alle aandachtspunten hangen nauw samen met de karakteristieke kenmerken, objecten en trajecten van het spoor. Het Nederlandse spoorwegenet is grofweg te verdelen in:

- > **De vrije baan.** Spoorwegen die zonder vertakkingen door het veld lopen. Veelal gaat het om het zogenoemde dubbelspoor. Enkelspoor komt echter ook nog regelmatig voor buiten de Randstad. Kenmerkend voor de hulpverlening is dat deze trajecten vaak lastig te bereiken zijn.
- > **Spoorwegemplacement.** Terrein met meerdere sporen naast elkaar en dienstgebouwen waar goederen worden verladen, wagens worden gerangeerd en onderhoud wordt gepleegd aan roland materieel. Daar waar de bereikbaarheid van het emplacement zelf vaak goed is, zal het veel moeite kosten om een locatie op een van de sporen te bereiken met hulpverlening materieel.
- > **Station.** Locatie waar passagiers aankomen, vertrekken of overstappen op andere vormen van vervoer. Locaties die door hun unieke ontwerp soms extra aandachtspunten met zich meebrengen. Denk aan een grote overkapping en ondergrondse sporen. Veelal zijn ze ook gebouwd dat voetgangers die niet met de trein willen reizen de traverse wel kunnen gebruiken om van de ene kant van de stad naar de andere te komen.
- > **Spoortunnels, viaducten en bruggen.** Nederland kent naast tientallen spoortunnels ook locaties met tunnelbakken, het zogenoemde 'verdiept spoor'. Door de relatief beperkte ruimte in de tunnelbuis/-bak is veilig evacueren een extra aandachtspunt, naast de rookverspreiding bij brand. Spoorwegviaducten en spoorwegbruggen zijn locaties die vooral gevaarlijk worden door kruisende verkeersstromen; spoorweg en spoorwater. Afhankelijk van de aard van het spoorincident op zo'n locatie kan er direct stremming ontstaan in de andere, kruisende verkeersstroom.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid wordt hierna als eerste behandeld. Deze aspecten staan voor de logistieke uitdaging die ook aangegaan moet worden in de allereerste fase van de incidentbestrijding. Hierdoor staat er veel druk op de besluitvorming in een fase van de incidentbestrijding die per definitie (dus niet specifiek voor spoorincidenten) gekenmerkt wordt door een gebrek aan geverifieerde informatie.

2.2 Toegang en bereikbaarheid

2.2.1 Locatiebepaling

Bij een calamiteit op het spoor alarmeert ProRail de regionale meldkamer vanuit haar Meldkamer Spoor. Hierbij wordt de locatie van de calamiteit doorgemeld op basis van informatie van de machinist, aangevuld met relevante informatie over de calamiteit. Om de locatie-aanduiding te vergemakkelijken zijn spoorwegen, net als autosnelwegen, voorzien van kilometrering. Ook seinen en wissels zijn voorzien van nummers.

Alle spoorlijnen in Nederland worden aangeduid met een unieke geo code. In combinatie met de kilometrering op een spoorlijn kan zo iedere spoorlocatie worden gemarkeerd op (digitaal) kaartmateriaal.

Op basis van de doorgegeven locatie door ProRail berekent het meldkamersysteem GMS de snelste route voor de overheidshulpdiensten. Hierbij geldt wel als randvoorwaarde dat spoorbaanvakken in het computersysteem 'gekoppeld' moeten zijn aan een toegangsweg of toegangspoort die via de openbare weg te bereiken is. In een aantal veiligheidsregio's wordt hierbij gebruikgemaakt van specifiek voor dit doel ontwikkelde bereikbaarheidsplannen. Bovenstaande wijze van alarmeren is echter slechts een van de 'routes' die na melding van een incident kan volgen. Het is goed denkbaar dat een burger een treinincident meldt via 112. In dat geval zal een centralist in de gemeenschappelijke meldkamer na alarmering van de eerste eenheden ook altijd direct contact opnemen met de Meldkamer Spoor om ervoor te zorgen dat ook de calamiteitenorganisatie van ProRail geïntegreerd gealarmeerd wordt.

2.2.2 Opstelplaatsen hulpdiensten

Zelfs bij een klein incident op het spoor waarbij multidisciplinair wordt opgeschaald, komen al snel vijf voertuigen van verschillende hulpdiensten ter plaatse. Personenauto's maar ook vrachtwagens. Veel locaties in de directe omgeving van spoorwegen en spoorobjecten zijn niet berekend op zware voertuigen van hulpdiensten. Denk aan de onverharde wegwijk bij spoorwegovergangen of een madelans een spoor. Een goede opstelplaats, zeker voor de voertuigen van de hulpdiensten, is dus ook de verharde rijbaan waar ook het doorgaand verkeer gebruik van maakt.

Het is belangrijk dat in de voorbereiding wordt nagedacht over goede opstelplaatsen en bereikbaarheid van potentiële incidentlocaties in de eigen veiligheidsregio.



Voor de ambulancehulpverlening is, naast een vrije aanrijdroute en voldoende opstelplaatsen, een onbelemmerde afvoerroute van groot belang om slachtoffers snel van de plaats incident naar ziekenhuizen te kunnen vervoeren.

Omdat de infrastructuur in de buurt van spoorwegen vaak niet is berekend op de toestroom van een groot aantal voertuigen, is het zaak de politie zo snel mogelijk om assistentie te vragen bij het reguleren van de verkeersstromen en eventueel het laten begeleiden van een speedambulance door een of meerdere motorrijders.

Omdat een noodhulpverlening van de politie een vergelijkbare aanrijdtijd heeft als een ambulance (circa 12 tot 15 minuten) zal zij zich in beginsel direct toeleggen op de verkeerscirculatie en opstelplaatsen in het brongebied. Naarmate er meer politiecapaciteit beschikbaar komt, zullen zij ook het verkeer in het effectgebied in goede banen leiden en ook bijdragen aan de noodzaak van een onbelemmerde afvoerroute voor ambulances.



2.2.3 Toegang tot het spoor

Ter plaatse moeten hulpverleners zich realiseren dat het spoor per definitie een gevaarlijke locatie is en daarom ook voor hulpverleners niet direct toegankelijk is. Daar waar geen spoorloot of natuurlijke begroeiing is, plaatst de spoorbeheerder geluidsschermen en hekken om de toetreding tot het spoor te bemoeilijken. Dit wordt ook gedaan vanuit het oogpunt om verandering van het treinverkeer door derden terug te dringen (zie ook hoofdstuk 2). Om toetreding tot het spoor voor overheidshulpdiensten toch mogelijk te maken, zijn en worden hekken en schermen op voor de hand liggende locaties voorzien van een toegangshek of een deur. De onderlinge afstand van deze locaties varieert van (enkele) honderden meters tot meer dan 500 meter. Dat deze afstand varieert, hangt bijvoorbeeld af van lokale omstandigheden (lees: mogelijkheden), maar ook of een traject structureel gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (i.r.t. het groepsrisico).

ProRail werkt aan het terugdringen van de bestaande variatie en streeft naar een zogenoemd basisniveau voor alle trajecten. Daartoe is in 2015 gewerkt aan een document met de titel 'Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid – generieke nieuwbouweisen voor sporen op de vrije baan'. Omdat daarmee de huidige situatie niet direct is aangepast, is het zaak om in de eigen veiligheidsregio een actueel beeld te krijgen en met elkaar te delen over hoe spoortrajecten het best benaderd kunnen worden. Door toegangslocaties ook te gebruiken bij oefeningen of door ze in het kader van 'stratenkennis' op te zoeken, ontstaat zo een actueel beeld van de mogelijkheden en beperkingen ter plaatse.

Een toegangsvluchtdeur in een geluidscherm is voor hulpverleners te openen met een standaard sleutel (eventueel via een brandweerkluis). Voor het openen van deuren in hekwerken is het uitgangspunt dat de brandweer zichzelf toegang verschaft als de aard van het incident dit noodzakelijk maakt en er (nog) geen spoorwegpersoneel aanwezig is om de brandweer toegang te geven. Binnen de afscherming is langs de spoorbaan een verharde looproute aanwezig van ongeveer een meter breed.



2.3 Bluswatervoorziening

Brandweervoertuigen met een standaard tankinhoud van 1.500 liter moeten voor de voeding van hun tank opgesteld worden binnen een beperkte straal van een ondergrondse brandkraan, de primaire bluswatervoorziening voor de brandweer. Dit betekent dat op basis van beschikbare aanvalsslansen op het voertuig het bereik van een blusvoertuig slechts enkele honderden meters is. Voor een inzet op het spoor is dit al snel ontoereikend en is de brandweer aangewezen op secundaire watervoorziening, bijvoorbeeld spoorloten of kanalen die langs het spoor liggen. Maar dat kunnen ook blusvijvers zijn die bewust gegraven zijn op strategische locaties. Als deze voorzieningen op grotere afstand liggen van het spoor, dan kan de brandweer ook het grootwatertransport alarmeren. Dit is een combinatie van een pompend voertuig en een slangenvoertuig, waarmee een aansluitpunt voor blusvoertuigen kan worden gevoed vanaf een 'waterbron' die maximaal 2.500 meter van het spoor af ligt. Maar het opbouwen van het grootwatertransport kost tijd. Een waterwagen kan dan een oplossing zijn om tijdens de opbouwtijd toch door te kunnen gaan met blussen. Omdat de laatsloten en de doorvoercapaciteit van het drinkwaterleidingnet om redenen van hygiëne verkleind wordt, investeert de brandweer in waterwagens: vrachtwagens met een tank die snel het tienvoudige aan water (15.000 tot wel 25.000 liter) mee kunnen nemen. Deze zijn een welkome aanvulling op de brandweervoertuigen in gebieden waar de opening van het drinkwaterleidingnet te klein is geworden en/of waar het opbouwen van grootwatertransport te veel tijd kost. De inzet van deze vrachtwagens kan soms heel voordelig zijn. Maar gezien het totaalgewicht moet het voertuig op een verharde ondergrond kunnen staan.

Omdat de bluswatervoorziening niet altijd gegarandeerd en/of toereikend is, is het belangrijk om te weten hoe de bluswatervoorziening geregeld is nabij het spoor.

De 'Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid' van Brandweer Nederland dient hierbij als uitgangspunt. In hoofdstuk 3.3 van dat document zijn enkele brandscenario's uitgewerkt in de benodigde hoeveelheden bluswater en blusschuim. In het deel 'bereikbaarheid' wordt ook beperkt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van het spoor. Dit deel heeft toegevoegde waarde voor wie zich verder wil verdiepen in de functionele eisen voor toegangswegen en opstelplaatsen.

In het documentenoverzicht in bijlage 4 staat een link naar dit document.

2.4 Bodemgesteldheid en obstakels naastgelegen terreinen

De tijd van het jaar en actuele weersomstandigheden tijdens een incident hebben consequenties voor de bereikbaarheid en de geschiktheid van opstelplaatsen. Daarnaast kan het zijn dat obstakels in de omgeving de bereikbaarheid belemmeren. Denk bijvoorbeeld aan spoorloten of begroeiing (bos) langs het spoor. Voor de voorbereiding op incidenten op het spoor is het goed om in de (veiligheids)regio te beoordelen wat dan de meest praktische oplossing is. Waarbij het dus niet gaat om het aanleggen van structurele voorzieningen, maar wel het stimuleren van een oplossingsgerichte houding bij operationeel personeel.

In verband met de toegankelijkheid van het spoor voor voertuigen en/of het beperkt aantal verharde opstelplaatsen, is het belangrijk om een beeld te hebben van de bodemgesteldheid. Dit kan door het schouwen van relevante locaties op verschillende momenten in het jaar.

2.5 Veilige werkruimte

'Eigen veiligheid' is de term in de hulpverlening die tot doel heeft dat mensen zich bewust zijn van de (spoor)specifieke risico's. De belangrijkste risico's zijn:

- > aanrijdgevaar
- > elektrocutiegevaar
- > vrijkomende (gevaarlijke) stoffen
- > struikelen/valgevaar.

Aanrijdgevaar

Het aanrijdgevaar is een bekend risico voor hulpverleners. Zeker op locaties met dubbelspoor of waar zelfs meer sporen naast elkaar liggen. De bekendheid met het risico heeft ervoor gezorgd dat hulpdiensten die als eerste ter plaatse komen (veelal brandweer en politie) het stilleggen van het treinverkeer op het naastgelegen spoor als eerste prioriteit zien. Ondanks dat ProRail dit ook als een belangrijke voorwaarde voor veilig optreden ziet, mogen hulpdiensten niet vergeten dat deze verkeersmaatregel ook al direct genomen is. Verificatie van de gemeenschappelijke meldkamer bij de Back Office Meldkamer Spoor (BO-MKS) is de beste manier om zeker te weten of hulpverleners veilig het spoor 'in' kunnen gaan. De regel zal ook dan aan een of twee hulpverleners de opdracht gegeven worden om als 'wachter' te fungeren, om visueel te controleren of er daadwerkelijk geen trein meer aankomt.

Om aanrijdgevaar te voorkomen zijn er landelijke afspraken gemaakt, die gerelateerd zijn aan artikel 14 van het Convenant Spoor (zie de link in bijlage 4). Dat betekent dat dit een apart punt van aandacht is bij de invulling van regionale afspraken over gezamenlijk optreden binnen het afgeschermd deel van het spoor. Puntsgewijs komen deze ook terug in de Operationele Aandachtskaart Spoor (bijlage 1). Een meer uitgebreide beschrijving is te vinden in het Handboek Incidentmanagement Rail (HIR) van ProRail. Het is aan te raden om, ook als er nog geen Convenant Spoor getekend is, in de veiligheidsregio te controleren hoe deze afspraken geëffectueerd zijn.

Elektrocutiegevaar

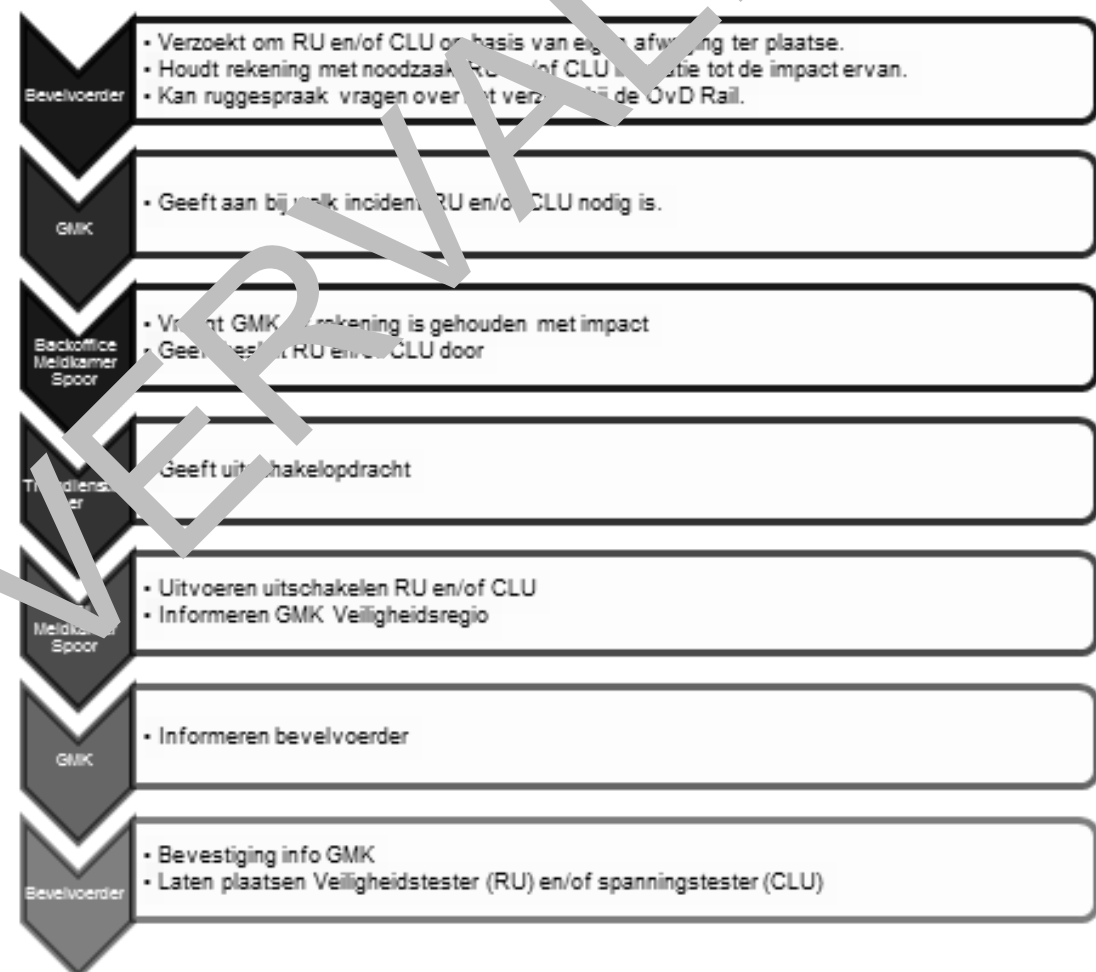
Een onzichtbaar risico is elektrocutiegevaar door contact met treindelen die onder spanning staan. Zoals bijvoorbeeld accu's/spanningsomvormers in de treinen en infraobjecten zoals de bovenleiding, of stroomtoevoer naar wissels of seinen. Om de bovenleiding spanningsloos te maken en een elektrocutie veilige werkplek te creëren, is een richtlijn opgesteld (zie kader) om de procedures 'Ruim Uitschakelen' (RU, alleen bij 1.500V-lijnen) en 'Complete Lijn Uitschakeling' (CLU, alleen bij 25kV-lijnen als de HSL en de Betuweroute) op te starten. De procedures RU en/of CLU worden automatisch opgestart bij een aantal treinincidentscenario's (zie bijlage 1 en 5). Als het proces op basis van het scenario niet opgestart wordt, kan hier door de overheidshulpdiensten ter plaatse om worden gevraagd. Let op: voor tunnels geldt een specifiek proces. Dit staat beschreven in het tunnel-specifieke incidentbestrijdingsplan. Het spanningsloos maken kan via twee proceslijnen verlopen:

VERVALLEN

1. RU op basis van een TIS-scenario:



2. RU op basis van een verzoek van de bevelvoerder brandweer



Binnen de Meldkamer Spoor is het Operationeel Besturingscentrum Infra (OBI-MKS) de uitvoerende partij om de spanning van de bovenleiding te halen. Deze zal de taakuitvoering terugkoppelen naar de gemeenschappelijke meldkamer van de veiligheidsregio. Zonder een bevestiging van het OBI-MKS dat de spanning van de bovenleiding is, moet men ervan uitgaan dat er nog niet veilig gewerkt kan worden. Om die bevestiging extra te controleren plaatst de brandweer de 'veiligheidstester'⁴ tussen bovenleiding en spoorstaaf. Hiermee kan op een veilige manier en met 100% zekerheid worden vastgesteld of de bovenleiding na de bevestiging van ProRail ook echt spanningsloos is. Deze monodisciplinaire werkmethode wordt hier niet verder toegelicht; afspraken over beheer, onderhoud en beoefenen van de veiligheidstester worden beschouwd als een regionale verantwoordelijkheid.

NB Bevestiging van OBI-MKS dat de spanning van de bovenleiding is, geeft geen garantie dat er geen treinen meer kunnen rijden (dieseltreinen!). Om het aanrijdgevaar helemaal uit te sluiten, zijn daarnaast nog andere verkeersmaatregelen nodig. De bevestiging geeft evenmin een garantie dat andere delen van treinen, zoals accu's, ook spanningsloos zijn. Het advies aan de operationeel leidinggevende is dan ook om het aanwezige (trein)personeel ter plaatse in te schakelen als 'bedrijfsdeskundige', of contact te zoeken met de Ovd-Rail.

Alleen uitschakelen als het echt nodig is

Operationeel leidinggevendens moeten zich na overleg met de 'bedrijfsdeskundige' altijd afvragen of het noodzakelijk is om een aanvraag tot 'Ruim Uitschakelen' te doen. Vaak zal die noodzaak niet aanwezig zijn, bijvoorbeeld als de veiligheidsafstanden bij werken en blussen nabij de bovenleiding (minimaal 1,5 meter en bij blussen met gebonden straal 7 meter) in acht genomen kunnen worden en wanneer de bovenleiding niet beschadigd is. Het afschakelen van de bovenleiding heeft een enorme impact op de logistieke capaciteit op het spoorwegnetwerk rond de incidentlocatie. Het kan gebeuren dat grote stations of baanvakken over tientallen kilometers spanningsloos gaan. Hierdoor kunnen tientallen treinen en duizenden reizigers hun reisdoel niet bereiken. Los van de impact voor het verder kunnen vervoeren van deze reizigers of goederen, kunnen zich ook gezondheidsproblemen voordoen bij reizigers. Wanneer bij extreme hitte of kou de stroom in de trein uitvalt of wanneer er reizigers zijn die medische nood hebben, kunnen de domino-effecten groter zijn dan de impact van het incident zelf.

Het is daarom van belang dat de operationeel leidinggevende ter plaatse een goede inschatting maakt van de noodzaak van het aanvragen van 'Ruim Uitschakelen'. Vuistregels voor een goede afweging staan in de hierna genoemde richtlijn (RLN 00222).

Zonder een bevestiging dat de spanning van de bovenleiding af is, moet men ervan uitgaan dat er nog niet elektrisch veilig gewerkt kan worden. Bevestiging daarna geeft nog geen garantie dat andere delen (zoals accu's) ook spanningsloos zijn. Het advies aan de operationeel leidinggevende is om het aanwezige (trein)personeel in te schakelen als 'bedrijfsdeskundige'.

Voor meer informatie: ProRail publicatie *RLN 00222 (deel 1 t/m 4) Richtlijn Veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten. Beheersing van elektrocutiegevaar van hulpverleners bij 1500V en 25 kV bovenleiding*. Deel 2 behandelt de uitschakelprocedures 1500V en 25 kV; deel 3 gaat in op het blussen van brand nabij de bovenleiding. Zie de link in bijlage 4.

⁴ Voor de 25kV-lijnen bestaat een ander type spanningstester. Eind 2015 is het plaatsen van de veiligheidstester door de brandweer (tijdelijk) opgeschort. Een veiligheidsincident op 9 november 2015 in de veiligheidsregio Kennemerland is aanleiding om hangende het onderzoek de uitvoering van de procedure tijdelijk niet meer uit te voeren.

Vrijkomende (gevaarlijke) stoffen

Deze kunnen een (groot) risico zijn voor reizigers en hulpverleners. Zodra er een indicatie (waarneembaar door geur, kleur of door meting met apparatuur) is dat er gevaarlijke stoffen vrijkomen in de lucht, moet men hiermee bij het aanrijden naar het incident rekening houden. Overigens kan de aard van het incident (botsing) en het soort trein (goederen- of spoorketelwagons) al een indicatie zijn om uit voorzorg te kiezen voor een bovenwindse aanrijdroute als die beschikbaar is. Informatie over een veilige bovenwindse aanrijdroute moet dan ook zo snel mogelijk worden doorgegeven aan de centralist van de eigen meldkamer, zodat hij/zij deze ook door kan geven aan de eenheden die nog onderweg zijn.

Een indicatie dat er een gevaarlijke stof vrijkomt bij een spoorincident, is al reden om uit voorzorg te kiezen voor een bovenwindse aanrijdroute, mits deze er is. Informeer via de eigen meldkamer ook alle nog aanrijdende eenheden.

Struikelen en valgevaar

Dit lijkt een vanzelfsprekend risico op het spoor met zijn rails, wissel, schuif, verkanting van het ballastbed/dijklichaam en de hoogte van treinen. Toch worden deze risico's veelal pas erkend door ze zelf te ervaren. Er gaat bij de voorbereiding op spoorincidenten nu eenmaal meer aandacht uit naar aanrijd- en elektrocutiegevaar.

Via de website www.toegangtothetspoor.nl heeft ProRail informatie beschikbaar voor haar tijdelijke werknemers en hulpverleners. Hier wordt met behulp van filmpjes inzicht gegeven in risico's die het werken op en naast het spoor met zich meebrengt. Struikelen en valgevaar wordt daar ook toegelicht.

Om inzicht te krijgen in de veiligheidsregio's op het spoor, wordt aangeraden om het beschikbare beeldmateriaal (www.toegangtothetspoor.nl) te gebruiken bij opleiden, trainen en oefeningen in de veiligheidsregio.

2.6 Objecten binnen het spoorstelsel

De hoofdwegvoerstructuur bestaat naast de vrije baan uit grote objecten. Denk aan: (ondergrondse) stations, emplacementen, bruggen, verdiept spoor en tunnels. Ieder object heeft bepaalde kenmerken en stelt hulpverleners voor specifieke (logistieke) uitdagingen. Bijvoorbeeld aandacht gaat uit naar de objecten die noodzakelijk zijn voor de stroomvoorziening. In een tractieonderstation en/of schakelstation wordt bijvoorbeeld de (ondergrondse) aangevoerde wisselstroom van het middenspanningsnet (10.000V) 'gelijkgericht' naar de benodigde 1.800V gelijkstroom.

Breng bij de operationele voorbereiding ook de spoorobjecten binnen de veiligheidsregio in kaart om deze vervolgens in trainingen en oefeningen te behandelen. Neem daarin de spoor specifieke aandachtspunten mee en besteed in het bijzonder aandacht aan het onderwerp 'objecten ten behoeve van stroomvoorziening'.

Voor een aantal objecten zal al een incidentbestrijdingsplan aanwezig zijn, bijvoorbeeld voor een emplacement, tunnel of (groter) treinstation.

2.7 Rollend materieel

Rollend materieel is al het materieel dat kan rijden op rails. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee materieelsoorten: 'getrokken treinen' (rijtuig met locomotief) en 'stroomlijnmat-treinen' (bijvoorbeeld reizigerstreinen). Een onderverdeling op basis van gebruik, is:

- > locomotieven (elektrisch en diesel)
- > reizigerstreinen
- > goederentreinen
- > overige treinen/materieel (veelal voor onderhoud en werkzaamheden).

Locomotieven

Er zijn verschillende elektrische en diesellocomotieven. Het verschil is dat de elektrische energie die nodig is, komt van de bovenleiding óf van een door een dieselmotor aangedreven generator in de locomotief. Een gemiddelde locomotief is 17 meter lang en weegt rond de 100 ton. Bij dieselelektrische locomotieven is het goed om rekening te houden met de dieselveorraad (circa 3.500 liter) en de hoeveelheid smeerolie (tot wel 450 liter).

Reizigerstreinen

Bekend zijn het sprintermaterieel, dubbeldekker-materieel, enkeldecks (door een locomotief getrokken) materieel en internationaal materieel, waaronder de TGV of Thalys. Bij een incident met een reizigerstrein, is het goed om een paar vuistregels beschikbaar te hebben, bijvoorbeeld voor:

- > Sprinter/enkeldecks materieel: lengte van 72-78 meter (twee- of driedelig) en 107 tot 143 ton. Aantal reizigersplaatsen (zit- en staplaatsen): 142 (2) of 222 (3).
- > Intercity dubbeldekker: lengte van 108-162 meter (vier- of zesdelig) en 234-349 ton. Aantal reizigersplaatsen (zit- en staplaatsen): 428 (4) of 666 (6).

NB De genoemde maximale capaciteit per trein wordt tijdens de spits veelal overschreden door het grote aanbod aan reizigers. Voor de hulpverlening is het goed dat men zich realiseert dat de aantallen hoger kunnen (en zullen!) uitvallen bij een treinincident in de spits.

Goederentreinen

Hulpverleners kunnen de volgende goederentreinen tegenkomen:

- > **Lsggestort (bulk)vervoer** met zowel gevaarlijke als minder gevaarlijke grondstoffen voor de (voedings)industrie.
- > **Containervervoer** waarin diverse gevaarlijke stoffen in consumentenverpakkingen of in IBC's (Intermediate Bulk Containers) in één container samen worden vervoerd (in beladingsgegevens aangeduid met Limited Quantities). Ondanks de gelimiteerde hoeveelheden per stof, vraagt de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen in de container bij de voorbereiding op spoorincidenten bijzondere aandacht. Een ander aandachtspunt is dat het kan voorkomen dat vanuit veiligheidsoverwegingen (denk aan diefstal) containers met de deuren naar elkaar toe geplaatst worden. Hierdoor is het voor hulpverleners vrijwel onmogelijk om deze containers te betreden.
- > **Vervoer van gevaarlijke stoffen** (in spoorwagons).

Al het goederenmaterieel is getrokken materieel dat onderling verbonden is met een luchtslang (werkdruk 5 bar). Deze zorgt voor de werking van de hogedrukremmen van de samengestelde trein. Drukverlies betekent dat de remmen automatisch worden ingeschakeld.

Goederenwagons hebben een lengte van 10 tot 15 meter en wegen maximaal 120 ton. Op de zijkant staat informatie over de lengte en gewichten. De maximale lengte van een goederentrein is in Nederland 700 meter. Ondanks dat de meeste goederen worden vervoerd over enkele trajecten, kunnen hulpverleners goederentreinen ook tegenkomen op decentraal spoor. In de regel rijden er in de avond- en nachturen meer goederentreinen dan overdag.

In de regio-specifieke uitwerking van de voorbereiding, is het nuttig om stil te staan bij welke treinen in de veiligheidsregio rijden en op de hoogte te blijven van de beschikbare informatie hierover. Zo werkt ProRail aan (operationele) informatiekaarten met specifieke bijzonderheden per materieelsoort. Kaarten die vergelijkbaar zijn met de informatie die de brandweer kent uit het Crash Recovery System voor wegvoertuigen.



3 Treinincidentscenario's

3.1 Inleiding

Incidentscenario's kunnen prima dienen om jezelf een beeld te vormen van wat er mis kan gaan, en de hiermee gepaard gaande gevolgen. Hierdoor zijn scenario's ook interessant in de voorbereiding op mogelijke incidenten op het spoor.

In deze handreiking staan vier scenario's centraal omdat deze vier in elke regio kunnen plaatsvinden en alle relevante facetten van spoorincidentbestrijding in zich hebben, te weten: 'brand', '(technische) hulpverlening', 'ongeval met gevaarlijke stoffen' en 'dreiging'. Door deze scenario's te plaatsen in een spoor specifieke (geografische) context van een veiligheidsregio, ontstaan herkenbare beelden van relevante calamiteiten, de directe gevolgen en de omgevingseffecten die zich op en rond het spoor kunnen voordoen. Deze omgevingseffecten worden daarom ook expliciet genoemd in deze handreiking.

De keuze voor deze vier relevante scenario's betekent overigens niet dat ze als 'maatgevend' moeten worden gezien of een vervanging zijn van de Incident Scenario's van ProRail. Wat maatgevend is voor een veiligheidsregio is tenslotte afhankelijk van het regionale risicoprofiel en wat er daadwerkelijk zou kunnen gebeuren in de eigen veiligheidsregio. Hierbij speelt niet alleen de aard van het incident een rol, maar speelt ook de (geografische) context van de eigen veiligheidsregio een rol. Het zal daarbij duidelijk zijn dat de combinatie van één van de vier 'gevaarlijke' incidenttypen in de context van de eigen veiligheidsregio unieke incidenten oplevert. Hulpdiensten daarbij optreden, valt buiten de reikwijdte van deze handreiking.

3.2 Opzet van de scenario's

Een scenario volgt een chronologische lijn van aansluitende acties en ontwikkelingen. In de aanvang zullen de acties zijn van betrokken spoorpartijen (bijvoorbeeld ProRail en de vervoerder). Maar als het incident escaleert en er maatschappelijke effecten optreden buiten de begrenzing van het spoor, zullen meer partijen, andere spoorpartijen en overheids hulpdiensten parallel aan elkaar reageren en acteren vanuit hun monodisciplinaire verantwoordelijkheid. Dit betekent dus dat vanuit het chronologisch perspectief er acties gelijktijdig worden uitgevoerd. De scenario's zijn opgebouwd met de volgende scenario-elementen in gedachten:

- > **Signaleren.** De ontdekking van een incident door burgers en/of personeel en de allereerste acties van direct betrokkenen om escalatie van het incident te stoppen.
- > **Alarmeren.** Het informeren van de meldkamer(s) over het incident en de daarop volgende alarmeringen van hulpdiensten (spoor en overheid). In deze fase worden ook alle dichtstbijzijnde gebruikers van het spoor (andere treinen) geïnformeerd.
- > **Uitruk.** De fase waarin hulpdiensten zich verplaatsen van hun uitgangspositie (post of kazerne) naar een positie dicht bij het incident.
- > **Aankomst en opstellen.** Ter plaatse komen van hulpdiensten en het na overleg bepalen van een opstelplaats van waaruit de eerste hulpacties worden ingezet.

3.3 Beoogd gebruik van de scenario's

Elk van de vier beeldvormende scenario's wordt voorafgegaan door een beschrijving van een spoorincident dat daadwerkelijk recent heeft plaatsgevonden in Nederland. Hiermee geven we aan dat dergelijke beeldvormende scenario's, hoewel zelf bedacht, daadwerkelijk in de praktijk voorkomen. De vier (beeldvormende) scenario's in dit hoofdstuk dienen ter illustratie (beeldvorming) en kunnen worden gebruikt als hulpmiddel voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten bij hun regionale uitwerking van de multidisciplinaire voorbereiding op de spoorincidentbestrijding. Bij de start van de gezamenlijke voorbereiding kan het beeld gedeeld worden. Bijvoorbeeld tijdens een informatieve bijeenkomst voorafgaand aan een gezamenlijke oefening. Door vervolgens de beeldvormende scenario's te relateren aan het regionale spoorwagennet kunnen locaties, trajecten maar ook kunstwerken en objecten in de regio worden benoemd die speciale aandacht vragen in de voorbereiding.

In dit hoofdstuk wordt per scenario aandacht besteed aan de spoor specifieke aandachtspunten en worden de omgevingseffecten per scenario aan het licht gebracht. Hiermee wordt dus onderscheid gemaakt tussen de operationele zaken die spelen in het 'brongebied' en de 'crisisbeheersingsaspecten' die kunnen spelen in het 'effectgebied'.

3.4 Scenario: Brand

Brand in trein Abcoude (12 maart 2015)

ABCOUDE - Vlakbij het station van Abcoude is donderdagmiddag een kleine brand uitgebroken in een trein. Volgens de brandweer is daarbij een gewonde gevallen die naar het ziekenhuis is gebracht. Een conducteur en 23 passagiers hebben rook ingeademd en zijn ter plaatse behandeld. Daarna konden zij hun reis vervolgen. Alle overige passagiers hebben de trein veilig en ongedeerd kunnen verlaten. De brand is inmiddels geblust. De oorzaak van de brand is nog niet bekend. Een passagier van een trein in de buurt hoorde van NS-personeel dat de brand is ontstaan door een ontploffende elektro-installatie. Twitter gebruikers melden dat ze een steekvlam hebben gezien en een knal hebben gehoord. Het treinverkeer is stilgelegd. De trein waarin brand heeft gewoed, stond omstreeks 17.45 uur nog steeds stil op de perron van het onderzoek. Intercity's van Amsterdam naar Utrecht worden omgeleid via Hilversum. Het treinverkeer loopt op z'n vroegst om 19.00 uur weer volgens dienstregeling. Bron: Nieuws.nl

Dit kantenaanpak geeft aan dat branden in treinen kunnen voorkomen. Hieronder wordt een zelfbedacht brandscenario gepresenteerd.

3.4.1 Een scenario: Brand

Een intercity rijdt in de avondspits van Utrecht naar Amsterdam. Het is een warme zomerdag. Ter hoogte van station Breukelen ontstaat er brand in een schakelkast op de overloop (in de trein). Ook raakt de rubberen vouwbalg betrokken bij de brand. Dit wordt al snel waargenomen door passagiers die op deze overloop staan, echter het is te druk om snel te kunnen vluchten, waardoor een van de passagiers gewond raakt door een steekvlam. Een van de andere passagiers trekt aan de noodrem en uiteindelijk komt de trein op 200 meter van een spoorwegovergang bij Abcoude tot stilstand.

De machinist neemt contact op met de treindienstleider via GSM Rail en meldt dat er een noodstop heeft plaatsgevonden en dat het treinpersoneel op onderzoek uitgaat. De machinist zal ook een noodoproep plaatsen via GSM Rail, zodat alle treinen in de omgeving

op de hoogte zijn van de stilstand. Tijdens het stoppen is de hoofdconducteur op zoek gegaan naar de plaats waar aan de noodrem getrokken is. Hij ontdekt de brand en het slachtoffer. Hij meldt aan de machinist dat de brand is ontstaan in de schakelkast en inmiddels dusdanig groot is dat deze niet met handblusmiddelen te bestrijden is. In de baanvakken achter het incident komen andere treinen tot stilstand en het treinverkeer op het naastgelegen spoor wordt ook stilgelegd. De dienstregeling raakt ontregeld, waardoor er direct omgevingseffecten zijn buiten de incidentlocatie.

Op het moment dat de diverse eenheden ter plaatse komen, moeten zij zelf een inschatting maken op welke wijze zij het incident gaan bestrijden. Daarbij krijgen voertuigen van de overheidshulpdiensten te maken met de lastig te bereiken incidentlocatie, door obstakels als hekwerken, geluidsschermen en spoorloten. De eenheden krijgen van de meldkamers de terugkoppeling dat de spanning van de bovenleiding is gehaald. De brandweer plaatst vervolgens een veiligheidstester ter verificatie.



De bevelvoerder van de brandweer zoekt contact met het treinpersoneel voor nadere afstemming. Veiligheidsmaatregelen zijn in discussie genomen door het treinpersoneel en er is afstemming over mogelijke evacuatie van de totale trein.

ProRail Incidentenbeheer en de OvD-Rail komen ter plaatse en voegen zich bij het motorkapoverleg of CoP. De OvD-Rail kan besluiten tot aanvullende veiligheidsregels of verkeersmaatregelen op plekken waar de trein is gestrand.

ProRail probeert onder andere samen met de vervoerder(s) de gestrande treinen terug te halen. De Meldkamer Spoor start het GRETS-scenario op (gestrande reizigerstrein scenario) voor de incidenttrein en de gestrande treinen die niet teruggehaald kunnen worden. Dit houdt in het organiseren en gereedstellen van een hulplocomotief en een evacuatietrein plus bussen voor gestrande reizigers.

3.1.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Spoorspecifieke aandachtspunten die relevant en kenmerkend zijn voor dit brandscenario zijn:

Rookinhalatie en eventuele brandwonden bij reizigers

Ondanks dat dit geen unieke kenmerken zijn van een spoorincident, speelt hier wel mee dat deze slachtoffers toch snel geëvacueerd moeten worden naar een veilige locatie naast het spoor, waar ambulancepersoneel zorgt voor verdere behandeling. Staat een trein op een lastig te bereiken locatie, dan betekent dit ook dat slachtoffers (veel) langer moeten wachten op professionele medische hulp.

Veilige evacuatie van reizigers langs het spoor

Hoogteverschillen, beperkte bewegingsruimte in een rijtuig en een situatie waarin niet helemaal duidelijk is of het overige treinverkeer ook daadwerkelijk gestopt is, maken het veilig verplaatsen van slachtoffers en reizigers over het spoor tot een logistieke uitdaging. Bij een noodzakelijke evacuatie zal treinpersoneel in eerste instantie proberen de reizigers horizontaal te evacueren binnen de trein. Hierdoor verplaatsen reizigers zich van de brand af zonder de trein uit te gaan. Na het sein 'veilig' kan de evacuatie via het spoor uitgevoerd worden. Hierbij mag de aanvalsweg die de brandweer kiest niet samenvallen met de evacuateroute. Vanwege verminderd zelfredzamen en het op een veilige manier gidsen van reizigers naar een veilige locatie, kan de evacuatie pas starten als er voldoende 'handjes' aanwezig zijn om dit te begeleiden. Dit vraagt om strakke coördinatie en regie, omdat de veilige werkruimte beperkt is.

Veilig blussen en voldoende bluswatervoorzieningen

Brand in een trein betekent per definitie dat men rekening moet houden met delen van de trein die nog onder spanning kunnen staan. Ook als de spanning van de overvoerspanning is! De keuze van de juiste blusstof, de informatie over waar effectief geblust moet worden, de aanvoer van de blusstof, de afstanden van de aanvoer van de blusstof en de vraag of de bluswatervoorziening ook toereikend is, maken blussen op het spoor tot een complexe taak.

3.4.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen effecten in de (directe) omgeving ook (direct) om actie. Kenmerkend voor dit scenario zijn:

Rookoverlast burgers in benedenwinds gebied

Brand in een trein kan zorgen voor veel (ruik)overlast voor de omgeving. Zeker als de trein is stilgezet in bewoond gebied. Naast burgers die op eigen initiatief het contact met de rook zullen vermijden, moeten de hulpdiensten ook de informatievoorziening aan de burgers opstarten. Hiervoor kan de hulp van OvD- en volkswaarders een welkome ondersteuning zijn. Daarnaast gaan burgers vaak uit nieuwsgierigheid op onveilige locaties staan kijken. Los van de risico's voor hun eigen gezondheid, kunnen toeschouwers zo ook de uitvoering van een verkeerscirculatieplan belemmeren.

Stremming

Een stilstaande trein en het 'Ruim Uitschakelen' zorgen ervoor dat het treinverkeer (en de reizigers die niets met het incident te maken heeft) gedurende een langere periode hinder ondervindt. Een aspect dat bij incidentbestrijding buiten beeld blijft, is dat de procedure voor het herstellen van de verkeers- en vervoersfunctie zorgvuldig doorlopen moet worden. Onder andere door het uitvoeren van onderzoek, het verwijderen van de beschadigde trein en het controleren van de spoorinfrastructuur heeft een incident grote effecten tot (ver) buiten de incidentlocatie. Incidentbestrijding en functieherstel samen kan dus voor veel oponthoud zorgen. Daarnaast kan de uitvoering van een verkeerscirculatieplan ook voor stremming zorgen in het wegverkeer rondom het incident.

Houd ook rekening met berichten op social media; reizigers zullen veel sneller dan de vervoerder dat kan, anderen informeren over de stremming. Het is van belang dat de vervoerder en de overheidshulpdiensten zowel via de geëigende media als via de social media reizigers een handelingsperspectief (reisadvies) bieden om vervoersstromen te beïnvloeden en de overlast tot een minimum te beperken.

3.5 Scenario: (Technische) Hulpverlening

117 gewonden door treinbotsing Amsterdam (21 april 2012)

AMSTERDAM - In Amsterdam zijn zaterdagavond twee passagierstreinen op elkaar gebotst. Daarbij zijn 117 gewonden gevallen; hiervan zijn 42 mensen zwaargewond en circa 75 mensen lichtgewond. Van de zwaargewonden zijn 12 passagiers zeer ernstig gewond geraakt en 30 ernstig. Volgens een woordvoerder van de Nederlandse Spoorwegen is er onder meer sprake van botbreuken en kneuzingen. "Alle zwaargewonden zijn inmiddels naar het ziekenhuis gebracht," meldt een voorlichter van het KLPD. "Alle lichtgewonden zijn ter plekke behandeld door ambulancepersoneel."

Nu de treinen leeg zijn, kan het KLPD beginnen met het technisch onderzoek. Beide treinen staan nog op de rails. Naast de politie en brandweer waren er veel ambulances en twee traumahelikopters aanwezig. De brandweer maakte gebruik van ladderwagens om over de metalen schutting naast het spoor heen te komen.

Het ongeval is gebeurd op de Singelgrachtbrug ter hoogte van het Westerpark tussen de Amsterdam-Sloterdijk en Amsterdam-Centraal. De stoptrein is aan de voorkant flink beschadigd. Volgens een ooggetuige reden de treinen niet op volle snelheid. Volgens een woordvoerder van de KLPD is het nog niet uit te sluiten dat een van de treinen door rood is gegaan. Een van de twee treinen gaf vlak voor het ongeluk een langgerekt geluidssignaal af. Daarna was een harde klap te horen, zei een ooggetuige zaterdagavond. Volgens haar waren de eerste hulpverleners binnen 8 minuten bij de plaats van het ongeluk.

Ook ondersteunen hulpverleners van het Nederlandse Rode Kruis het ambulancepersoneel dat zich ontfermt over de gewonden van de treinbotsing in Amsterdam. Dat heeft een woordvoerder van de organisatie laten weten. Bron: www.nu.nl

3.5.1 Een scenario: Technische Hulpverlening

Hieronder volgt een korte hypothetische scenariobeschrijving van wat er bij technische hulpverlening kan worden aangevraagd door de hulpdiensten.

Op een koude maandavond in januari met temperaturen onder het vriespunt, brengt een suïcidaal persoon zijn auto tot stilstand tussen de overwegbomen op een overweg in de buurt van Dordrecht. De machinist van de aankomende intercity richting Brussel zet de noodrem in, maar maakt het voertuig. De auto wordt meegesleurd.

De machinist van de trein plaatst een noodoproep via GSM-Rail, waardoor de machinisten van de treinen in de directe omgeving op de hoogte zijn van zijn stilstand. Daarnaast meldt hij de situatie aan de treindienstleider.

Tijdens de alarmering wordt de auto geraakt door de locomotief van een goederentrein die van tegenovergestelde richting komt. Deze locomotief ontspoord en boort zich in de zijkant van de intercity. Hierbij ontstaat veel schade aan de infrastructuur, onder andere aan de bovenleiding, die gebroken op de intercity ligt. De machinist van de goederentrein is gewond, maar kan nog wel contact zoeken met de treindienstleider.

Bij het Operationeel Besturingscentrum Infrastructuur van ProRail signaleert men dat de bovenleiding gebroken is. De bovenleidingspanning wordt uit voorzorg afgeschakeld. Het incident zal landelijke aandacht krijgen in de media. Er zijn veel slachtoffers bij dit incident te verwachten. Diverse processen moeten worden opgestart, waaronder de zorg voor en registratie van slachtoffers, opvang, nazorg en de crisiscommunicatie. Hiertoe worden diverse actiecentra ingericht.



In de baanvakken achter het incident stranden direct andere treinen. ProRail probeert met vervoerder(s) gestrande treinen terug te halen, bij reizigerstreinen naar een plek waar reizigers weer handelingsperspectief hebben om hun reis te vervolgen. Tevens worden maatregelen getroffen om de treindienst op gang te houden.

De locatie van de twee treinen blijkt lastig toegankelijk te zijn, aangezien het spoor tussen de weilanden ligt. Op het moment dat de diverse eenheden ter plaatse komen, maken zij een inschatting over de wijze waarop zij het incident gaan bestrijden.

3.5.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Spoor specifieke aandachtspunten die relevant en kenmerkend zijn voor dit scenario zijn:

Veel verschillende slachtoffers met verschillend 'letsel'

Bij een aanrijding van deze omvang zijn veel mensen betrokken die ieder op hun eigen manier slachtoffers zijn van het incident. Naast de persoon die vermoedelijk suïcide heeft gepleegd, zal de politie bijvoorbeeld te maken krijgen met nabestaanden. Hulpverleners krijgen te maken met mogelijk tientallen gewonden. Daarnaast moet er nazorg zijn voor het treinpersoneel, hulpverleners en voor reizigers die, ook als ze niet gewond zijn, 'emotioneel geraakt' zijn door hetgeen ze hebben meegemaakt. Dit vraagt om een zorgvuldige registratie van alle betrokkenen.

NB: Of er sprake is van suïcide, blijkt pas na onderzoek door de politie. Tot die tijd spreekt men van een aanrijding met dodelijk slachtoffer. Zie ook de toelichting in bijlage 2.

Bereikbaarheid van slachtoffers en van de locatie zelf

Bij een botsing tussen twee treinen komt veel kinetische energie vrij (er is sprake van een hoog energetisch ongeval). Materieel raakt verwrongen en treinen kunnen ontsporen. Daar waar onder normale omstandigheden de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van treinen al een aandachtspunt is, is dat zeker het geval als de constructie van de trein beschadigd is. Ontspoorde treinen zorgen er ook voor dat de vrije en veilige werkruimte op de incidentlocatie nog meer beperkt zijn. Daarnaast zal de stabiliteit van een ontspoorde trein een extra aandachtspunt zijn en moet men er bij de evacuatie op bedacht zijn dat losse treindelen op het spoor een extra risico vormen voor de hulpverlening.

3.5.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen effecten in de (directe) omgeving ook direct om actie. Kenmerkend voor dit scenario zijn:

Herstel infrastructuur en langdurige ontwrichting vervoersstromen

Bij een botsing op het spoor, moeten reizigers en andere betrokkenen rekening houden met langdurige effecten. Enerzijds omdat de incidentafhandeling veel tijd kost. Zeker als er beknelde slachtoffers bij betrokken zijn. Maar anderzijds ook omdat de periode van functieherstel, die aanbreekt als alle overheidshulpdiensten 'uit' het spoor zijn, tijd in beslag neemt. Voor het hersporen van materieel of het wegtakelen zijn bijvoorbeeld takelwagens nodig die parallel aan het spoor moeten worden opgesteld. Afhankelijk van de bodemgesteldheid en de daar beschikbare verharding langs het traject, zullen de voorbereidende werkzaamheden meer of minder tijd in beslag nemen voordat de kraan zijn stempels veilig kan plaatsen.

Voordat het spoor weer vrijgegeven kan worden door de treindiensteleider, zal de spoorinfrastructuur gerepareerd en getest moeten worden. Al deze tijd zal ook de gemeente bijvoorbeeld rekening moeten houden met de initiële opvang van reizigers, verkeersomleidingen, vervoersbewegingen van vervangend vervoer, publieksvoorlichting en media-aandacht. Het mag duidelijk zijn dat als er ook nog dodelijke slachtoffers vallen, dit een complicerende factor is.



Incidentonderzoek

Een treinongeval is per definitie aanleiding voor nader onderzoek. Los van het feit dat het de start markeert van een eigen onderzoek door de spoorsector, zal ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid al tijdens de incidentfase kenbaar maken of zij een onderzoek instelt.

Hulpverleners en andere direct betrokkenen kunnen in het kader van onderzoek direct na het incident, of later, opgeroepen worden voor een reconstructie. Daarnaast kan pas gestart worden met opruim- en herstelwerkzaamheden als de situatie van het ongeval nauwkeurig

geregistreerd is, om te voorkomen dat sporen (onbewust) gewist worden die van belang zijn voor het (strafrechtelijk) onderzoek.

3.6 Scenario: Gevaarlijke Stoffen

Lekkage ketelwagen bij treinbotsing Tilburg (6 maart 2015)

Tilburg - Het lek in de goederentrein met butadieen die vanmiddag in Tilburg door een passagierstrein werd geraakt, is provisorisch gedicht door bevrozing. Bij de botsing zijn acht mensen lichtgewond geraakt. In de trein zaten ongeveer 40 mensen. De meesten werden door de botsing door de trein geslingerd. Butadieen is wel brandbaar, maar niet gevaarlijk voor de gezondheid. Aanvankelijk meldde de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant dat de goederentrein LPG vervoerde.

De botsing gebeurde in de omgeving van het Reitseplein in Tilburg. Het treinverkeer tussen Tilburg en Breda is stilgelegd. De wegen rond het Reitseplein zijn afgezet. Een woordvoerder van DB Schenker, de eigenaar van de goederentrein, liet weten dat de passagierstrein van de achterkant van de stilstaande goederentrein reed. Zolang het lek in de goederentrein met butadieen nog niet definitief is dichtgemaakt, blijft de goederenwagon staan. De Veiligheidsregio weet niet hoe lang het dichten van het lek gaat duren. Bron: AD, BNR

3.6.1 Een scenario: Gevaarlijke Stoffen

Hieronder volgt een korte, hypothetische scenario beschrijving van hetgeen bij een incident met gevaarlijke stoffen kan worden aangegeven door de hulpdiensten.

Op een warme zomerdag tijdens de avonds spits, tijdens een druk bezocht evenement in de stad Roosendaal, rijdt een goederentrein vanuit Antwerpen het spooreplacement op. Deze trein stopt hier om van rijrichting te wisselen en daarna door te rijden naar de Sloehaven. Deze trein vervoert gevaarlijke stoffen. Om van rijrichting te wisselen, stapt de machinist uit om zijn locomotief los te koppelen en daarna via een ander spoor naar de andere kant van de trein te rijden. Een meldkamer in de veiligheidsregio komen er meldingen binnen van reizigers op station Roosendaal dat zij een vreemde lucht ruiken en dat enkele reizigers zelfs onwel zijn geworden. De overheidshulpdiensten alarmeren ieder hun eigen eenheden (dit is per regio verschillend). Deze worden naar het nabij gelegen NS station gestuurd. De eerste brandweereenheden ter plaatse voeren een verkenning uit en constateren dat er een goederentrein op het spooreplacement staat.

Ook constateren servicemedewerkers van de NS onrust onder de reizigers en bellen met de veiligheidscentrale van NS Reizigers (VCNS i.r.t. sociale veiligheid). Via diverse lijnen wordt melding gedaan van onwelwording. Zowel de VCNS als de meldkamer veiligheidsregio hebben ook contact met de Meldkamer Spoor ProRail. Op basis van informatie over de onwelwording in combinatie met de goederentrein geeft de Meldkamer Spoor de kwalificatie TIS 4.1 aan dit incident (zie ook bijlage 5) en alarmeert/informeert vervolgens:

- > De treindienstleider, die zijn veiligheidsmaatregelen neemt
- > Alle vervoerders van de betrokken trein en gestrande treinen in de regio
- > De OvD-Rail
- > Incidentenbestrijding, zowel de twee personen ter plaatse als de volledige ploeg uit Eindhoven
- > Inspectie Leefomgeving en Transport

- > Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing I&M
- > BHV-organisaties van overige gebruikers van het emplacement
- > Meldkamer Spoor meldt het incident bij de regionale omgevingsdienst/klachtenlijn.

Na enkele minuten wordt het bericht van het stilleggen van het treinverkeer teruggekoppeld aan de Meldkamer Spoor, die dit samen met de wagonladinginformatie uit het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) doorstuurt naar de regionale meldkamer. Deze informatie wordt gelijktijdig ook verstuurd naar de tablet van de OvD-Rail en de ploegleider Incidentenbestrijding.

In de baanvakken achter het incident stranden direct andere treinen. De Meldkamer Spoor start GRETS-scenario's op (gestrande treinen scenario) en probeert met de vervoerder(s) gestrande treinen terug te halen, of zoals bij reizigerstreinen naar een plek te verplaatsen waar reizigers weer handelingsperspectief hebben om hun reis te vervolgen. Ook worden er enkele maatregelen getroffen om de treindienst op gang te houden. In dit geval is er ook contact met de Belgische Infrastructuurbeheerder.

Tegelijkertijd blijkt uit een verkenning van de brandweer op het emplacement dat er sprake is van een lekkage van een afsluiter. De Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS van de brandweer) concludeert op basis van de wagenlijst en oranje borden (Kemper-borden) dat het gaat om een beladen wagen met het brandbare en giftige ethylacrylaat.

Ondertussen ontstaat er voor het station onrust, want burgers die van het evenement uit de stad komen willen naar huis met de trein. Op basis van de situatie besluit de politie om GRIP af te kondigen, mede door het feit dat het treinverkeer is stilgelegd en de aanwezige ambulancemedewerkers in overleg met de OvD-G merken dat steeds meer reizigers zich niet lekker voelen (een situatie waarin de OvD-G voor advies wordt bijgestaan door de GAGS die inmiddels ook ter plaatse is).

De Incidentenbestrijdingsploeg van ProRail vanuit Eindhoven komt na enige tijd ter plaatse en meldt zich in het CoPI op het emplacement bij de OvD-Rail. De OvD-B heeft dan ook al via de AGS (en de regionale meldkamer) gevraagd om contact op te nemen met het LIOGS, het Landelijk Informatiepunt Ongevalen Gevaarlijke Stoffen.

Na afstemming tussen de OvD-B en de algemeen leider van ProRail wordt mede op basis van de adviezen van het LIOGS en de AGS besloten om ProRail Incidentenbestrijding gecombineerd met de brandweer een inzet te laten doen om het lek te dichten, bijvoorbeeld via een dogstapelmug. Tijdens deze interventie wordt duidelijk dat zodra de locatie veilig is, het onderzoek staat klaar voor de oorzaak van de lekkage. Zodra alle hulpverleners uit het spoor zijn en het onderzoek is afgerond, kan de treindienstleider het opstartplan in gang zetten om de treindienstregeling te hervatten.

3.6.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Spoor specifieke aandachtspunten die relevant en kenmerkend zijn voor dit scenario zijn:

Snelle informatievoorziening over aard en hoeveelheid van de stof

Een vrijkomende (gevaarlijke) stof met een lage geurdrempel⁵ wordt vaak eerder opgemerkt door passanten van een trein dan door het treinpersoneel zelf. Zeker als er dan ook bij 112 meldingen binnenkomen van mensen die onwel worden, nemen hulpdiensten bij het aanrijden 'het zekere voor het onzekere'. Om proportioneel te kunnen optreden, is het van groot belang dat de wagonladinginformatie van ProRail en/of van de afzender (zie ook de tekst in het kader in hoofdstuk 5.1) snel beschikbaar is, zodat de brandweer ook snel een keuze kan maken voor het juiste beschermingsniveau van de verkenners en de politie kan zorgen voor een afzetting die past bij aard en omvang van het incident. Verder kan de

⁵ Stof die bij verspreiding via de lucht snel opgemerkt wordt, zelfs al bij kleine hoeveelheden. Een voorbeeld is aardgas dat door de toevoeging van tetrahydrothiofeen (THT) snel waargenomen kan worden.

afzender van de stof (het bedrijf waar de stof geproduceerd is) een belangrijke rol spelen bij de verificatie van de gevaarsaspecten. Het is daarom zinvol om te overwegen om de chemische industrie te betrekken bij de incidentafhandeling.

Omdat het aannemelijk is dat er ook gezondheidseffecten kunnen optreden bij reizigers en andere burgers, is het zinvol om naast de AGS ook direct de Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke stoffen van de GGD, of GAGS, te betrekken bij de inzet.

Samenwerking met civiele partijen

Ondanks dat de brandweer ervaring heeft met incidenten met gevaarlijke stoffen, is daarmee niet gezegd dat zij ook de enige partij is om een incident op het spoor te verhelpen. ProRail heeft bijvoorbeeld mensen op afroep beschikbaar die zelfstandig kunnen optreden, maar er zijn ook civiele partijen (denk aan de chemische industrie) die kennis, kunde en ervaring hebben als het gaat om het afhandelen van lekkages en het opruimen van stoffen. En dat is niet alleen zo bij gevaarlijke stoffen, maar geldt ook voor technische hulpverlening. Zo kan de verlader, fabrikant of de ontvangende partij van de goederen adviseren over de beste interventie. Die hulp kan in eerste instantie bestaan uit advies op afstand, maar een transport- of stofspecialist kan ook ter plaatse komen al dan niet voorzien van specialistisch materieel en gereedschap.

Om bij de regionale samenwerking te komen tot een optimaal repressief resultaat, zullen overheidshulpdiensten, ProRail en de industrie met elkaar vooraf een gedeeld beeld moeten hebben van alle (civiele) partijen die, bij de voor de veiligheidsregio relevante incidenttypen, een rol kunnen spelen. De informatie die gedeeld dient te worden, bevat informatie over de specifieke kennis en kunde, de capaciteit (menskracht en materieel) en de beschikbaarheid (tijd tot ter plaatse komen) van alle partners in de repressieve fase van het incident.

3.6.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, kunnen effecten in de (directe) omgeving ook direct om actie. Kenmerkend voor dit scenario zijn:

Overlast en onrust omwonenden

Net als bij rook kan een gevaarlijke stof via de lucht overlast veroorzaken voor burgers. Bijvoorbeeld onwettigheid en irritatie van de luchtwegen. Het is daarom van groot belang dat er snel betrouwbare metingen worden uitgevoerd die inzicht geven in de concentratie en het verspreidingsgebied. Hier kan echter een communicatieprobleem richting burgers ontstaan omdat 'snel' bij dit soort incidenten eigenlijk 'direct' betekent en hulpdiensten nu eenmaal tijd nodig hebben om hun metingen te doen. Naast dat het vanzelfsprekend is dat de Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS) betrokken wordt bij het interpreteren van de meetgegevens, is directe alarmering van de OVD-Bz (bevolkingszorg) van de gemeente cruciaal om de informatievoorziening richting burgers op te starten zodra de juiste informatie beschikbaar is.

Afhankelijk van de windrichting en of een hoeveelheid stof in één keer of geleidelijk vrijkomt, hebben bewoners al snel een tot enkele uren last van het incident. Dit betekent dat de overheid burgers moet waarschuwen voor de effecten en moet informeren over het verloop van het incident.

Crisiscommunicatie ten behoeve van crowd control

In dit scenario zit het verzwarende element van een grote groep burgers die zich ophoudt in de nabijheid van het incident. Net als bij bewoners moeten zij enerzijds geïnformeerd worden en anderzijds voorzien worden van een handelingsperspectief.

Burgers die het incident zien, horen of ruiken zullen de urgentie van de boodschap van de overheid begrijpen en het handelingsadvies (waarschijnlijk) opvolgen. Maar een groep die

alleen nog maar een potentiële risico-ontvanger is (i.c. de evenementbezoekers), zal op een andere manier begeleid moeten worden.

Bij een vergelijkbaar incident is het zaak om zo snel mogelijk in het CoPI alle (potentiële) risico-ontvangers in beeld te brengen. De (regionale) risicokaart kan hierbij een hulpmiddel zijn, maar ook de actuele informatie van de gemeente over eventuele evenementen moet meegenomen worden. Het regionaal risicoprofiel en de bijbehorende risicokaart (Prof⁶) is een inventarisatie en analyse van de in een veiligheidsregio aanwezige risico's, inclusief relevante risico's uit aangrenzende gebieden. Overweeg of het mogelijk is om met behulp van een media watcher een inschatting te maken van eventuele onrust om met de eigen berichtgeving te anticiperen op wat burgers al weten (of denken te weten). Voorkomen moet worden dat de overheid zelf die onrust aanwakkert. In het kader hieronder wordt dit fenomeen nader toegelicht.

3.6.4 Voorkomen van druppellekkage bij spoorketelwagons

De VNCI (Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie) heeft in samenwerking met goederenvervoerder DB Schenker een handreiking gepubliceerd voor het herkennen van gebreken aan spoorketelwagons. In de uitgave 'Vervoer gevaarlijke stoffen - Openbare gebreken ketelwagons (2014)' (zie ook bijlage 4 voor de link) worden de vele technische details en voorschriften voor een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor toegelicht. Zo kunnen controleurs van spoorketelwagons bij chemische bedrijven en vervoerders bijvoorbeeld druppellekkages eerder herkennen en problemen voorkomen.

Ondanks dat de publicatie vooral tot doel heeft om incidenten te voorkomen, zullen er in de praktijk toch incidenten voorkomen. Daarom is het ook belangrijk dat hulpverleners zich bewust zijn van de beperkte effecten van een kleine lekkage. Dat dit zinvol is, ligt in het feit dat bij enkele kleine incidenten in het verleden (te) groot is opgeschaald door met name de overheidshulpdiensten. Een (druppel) lekkage of het ontstaan van een geringe hoeveelheid damp, leidt zo al snel tot (grote) maatschappelijke overlast. Denk aan het stilleggen van het treinverkeer en het ontruimen van station. Bijkomend effect van groot opschalen is dat ook de media er onevenredig veel aandacht aan besteden. Het effect kan zijn dat er onbewust omgevingseffecten gecreëerd worden die niet meer in verhouding staan tot de ernst van het incident. Afschalen zal er meer behoud is over de aard en omvang heeft dan geen zin meer; 'het kwaad is dan geschied'. Meer hierover in het intermezzo in hoofdstuk 5.1.

3.7 Scenario: Dreiging

Vondst in pakketje Leiden is vastgetapete vuilniszak (25 januari 2015)

LEIDEN - Een mysterieuze vondst op station Leiden Centraal. Aan een paal van een van de perons is een vuilniszak met tape vastgemaakt. Het station is afgesloten vanwege de vondst van het pakketje. De Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) is naar Leiden onderweg. Op Twitter circuleert een foto waarop het pakketje mogelijk te zien is. De authenticiteit van de foto is nog niet vastgesteld. Vanwege de vondst is er tot 11:00 uur geen treinverkeer mogelijk rond Leiden, verwacht de NS. Er zijn bussen opgeroepen om de gestrande reizigers te vervoeren.
Bron: RTL Nieuws

⁶ De Risicokaart Prof bevat meer informatie over de risico's die op de openbare risicokaart staan en toont meer objecten die van belang kunnen zijn bij het vaststellen van veiligheidsbeleid of plannen voor ruimtelijke ordening.

3.7.1 Een scenario Dreiging

Hieronder volgt een korte, hypothetische scenariobeschrijving van wat er bij een dreigingsincident kan worden aangetroffen door de hulpdiensten.

Tijdens een drukke ochtendspits staat een Intercity op Rotterdam-Centraal, spoor 13, te wachten op vertrek naar Utrecht. Een reiziger meldt bij de conducteur dat er al een tijd een tas onbeheerd in een coupé staat. De conducteur gaat kijken en ziet iets uit de tas steken. Hij/zij vertrouwt het niet en meldt dit bij de Veiligheidscentrale NS.

De conducteur spreekt twee agenten aan, die contact zoeken met het Operationeel Centrum (OC). De agenten beginnen met het evacueren van de trein, het vrijmaken van het perron en de locatie wordt 'klein afgezet' met afzetlint op circa 50 meter rondom de plek.

De treindienstleider zal conform de procedure 'verdacht object' zijn maatregelen treffen, waaronder het niet laten stoppen van treinen op naastgelegen sporen en perrons. Het verkeer wordt zo mogelijk omgeleid.

De OvD-P besluit om de Teamleider Explosieven Verkenner (TEV) ter plaatse te laten komen. Andere operationeel leidinggevenden (OvD-B en -G) worden zo nodig telefonisch op de hoogte gebracht van de situatie door een centralist van de regionale meldkamer.

Op basis van de dreigende situatie wordt op last van de OvD-P het gehele station ontruimd door aanwezige politie- en NS-medewerkers. Ook het treinverkeer van en naar Rotterdam Centraal wordt volledig gestaakt. De Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) komt ter plaatse. Na verkenning blijkt dat het niet gaat om een explosief, maar wel om een brandbare stof. Deze stof kan zonder problemen worden afgevoerd.



3.7.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Spoor specifieke aandachtspunten die relevant en kenmerkend zijn voor dit scenario zijn:

Geen progressieve interventie, tenzij..

Dreiging is de verzamelnaam voor crisisachtige situaties waarin er een aanneembare kans is op een incident met schadelijke (fysieke) effecten. Kenmerk is het bewust handelen van kwaadwillenden zonder duidelijk motief en zonder dat precies duidelijk is wie men wil raken, althans niet in de vroege fase van de incidentbestrijding. De politie zal daarom al in een vroeg stadium de leiding nemen en in contact treden met de burgemeester en het Openbaar Ministerie. Andere hulpdiensten (vaak de OvD-B en -G) krijgen eventueel een vooraankondiging via de regionale meldkamer om geïnformeerd te worden over het incident. Een concreet verdacht object of slechts een aanwijzing dat er ergens op het spoor iets gaat gebeuren kan al aanleiding zijn voor een dreigingsscenario. In beide gevallen overheerst de onzekerheid. Ook kenmerkend voor dreiging is het feit dat er nog niets gebeurd is. Voor

eerstelijns hulpdiensten is dat een onnatuurlijke situatie. Zij zijn gewend om direct en doeltreffend te handelen op basis van de feitelijke omstandigheden. In een fase die nog het best omschreven kan worden als een 'interventie-vacuüm' is het goed om op initiatief van de politie maar wel met alle betrokkenen in het CoPI een paar mogelijke scenario's door te nemen. Per scenario kan dan bekeken worden welke spoor specifieke aandachtspunten alvast concreet bekeken kunnen worden. Hoe is een locatie het best te benaderen zonder tegen een evacuatiestroom in te gaan bijvoorbeeld. Welk hek, welke deur of via welk perron? Staan de voertuigen nu op een veilige opstelplaats? Als er slachtoffers vallen, hoe gaan we die dan zo snel mogelijk evacueren? Waar staan dan de ambulances en is de route naar het ziekenhuis snel vrij te maken? Zolang er nog niets gebeurd is, bestaat de interventie vooral uit mentale preparatie.

Wat is een veilige werkruimte?

Een aannemelijk dreigingsscenario is bijvoorbeeld een melding van een explosie op een drukke locatie. Ondanks dat er vuistregels zijn voor schadecirkels kan er dus eigenlijk geen veilige werkruimte bepaald worden, zolang de locatie van het explosiegebied bekend is. Er is geen idee is van de fysische effecten en of de eventuele explosie ook een gevaarlijke stof in de omgeving zal verspreiden. Zo werkt de politie bij een melding van een verdacht pakketje in beginsel met een afzetting van 50 meter rondom de locatie. Omdat vroegtijdig overleg tussen alle hulpdiensten wel van groot belang is, zal er snel een verzameloverleglocatie aangewezen moeten worden die dicht genoeg bij het object ligt, maar buiten alle voorspelbare schadecirkels valt.

Crowd control

Als de politie klein afzet, blijft het effect voor de restiger in eerste instantie beperkt tot het perron, eventueel ook het naastgelegen perron of een deel van een station. Zodra de afzetting wordt uitgebreid, kan het zijn dat ook de omliggende looproutes worden versperd. Stations die ook de verbinding vormen tussen twee stadsdelen krijgen dan bijvoorbeeld ook te maken met niet-treinreizigers die toch hun bestemming willen bereiken. Als dit niet in goede banen wordt geleid, kan burgers niet worden geïnformeerd over een alternatieve (loop)route, gaan burgers zelf op zoek naar alternatieve routes om toch hun doel te bereiken. Hierbij is het niet ondenkbaar dat burgers het spoor oversteken. Vandaar dat afstemming tussen de politie (OvD-P), de OvD-Rail en de ontruimingsleider van NS Stations cruciaal is.

3.7.3 Omgevingseffecten

Nast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen effecten in de (directe) omgeving ook direct aandacht. Kenmerkend voor dit scenario zijn:

Social media en het ongrijpbare fenomeen

Acties door kwaadwillenden zijn bedoeld om onrust te zaaien en de stabiliteit in de samenleving te verstoren. In het ergste geval wil men daarnaast ook nog zo veel mogelijk slachtoffers maken. De dreiging dat dit kan gebeuren, maakt het tot een ongrijpbaar fenomeen. Door de snelheid van de moderne media zullen berichten met onwaarheden, halve waarheden en waarheden razendsnel gedeeld worden met grote groepen mensen. De respons van overheidshulpdiensten die social media gebruiken, bestaat eruit dat geverifieerde informatie gedeeld wordt vanuit een betrouwbare bron. Maar hoe 'betrouwbaar' komt die bron over als er geen informatie te melden valt of als alleen het bericht verstuurd wordt dat de overheid het ook (nog) niet weet?

Media-aandacht

De getroffen gemeente zal bij een serieuze dreiging haar gehele crisisorganisatie in paraatheid brengen. Samen met politie en het OM zal een 'driehoeksoverleg' opgestart worden om de lopende ontwikkelingen op de voet te volgen.

Rotterdam CS half afgesloten vanwege man in Thalys (18 september 2015)

ROTTERDAM - Vanmorgen rond 07.00 uur sprong een man aan boord van de Thalys, net voordat de trein zou vertrekken. Hij verschanste zich direct op het toilet. De politie sloot het station af terwijl speurhonden de trein in kwamen. Ook werd een onderhandelaar gestuurd. De man weigerde contact met de onderhandelaar. Met een arrestatieteam en speurhonden lukte het om de man na circa drie uur op te pakken; hij raakte daarbij onwel. De explosievenopsporingsdienst (EOD) doorzocht de Thalys voor de zekerheid. De politie trof zijn rugzak aan, maar vond geen wapens of explosieven.

Ook een deel van station Antwerpen-Centraal (waar de trein naar onderweg was) werd vanochtend ontruimd vanwege een verdacht koffertje in de trein Brussel-Amsterdam. De Belgische explosievendienst heeft het koffertje tot ontploffing gebracht. Ook het grootste deel van Antwerpen-Centraal is inmiddels weer vrijgegeven.

De perrons van Antwerpen-Centraal liggen deels in een tunnel. De beide verdiepingen daarvan werden vanochtend ontruimd.

De politie in Rotterdam nam het zekere voor het onzekere, gezien de gebeurtenissen op 22 augustus in een Thalys in Frankrijk. Hierbij overmeesterde enkele reizigers een zwaar bewapende man die mogelijk van plan was een aanslag te plegen in de trein.

Rond 14.00 uur zijn alle sporen rond Rotterdam CS weer vrijgegeven. De NS meldt dat reizigers nog wel rekening moeten houden met vertraging. Bron: DDS, de dagelijkse standaard.nl

Omdat het incident in Rotterdam vroeger in de ochtend gebeurde, konden nieuwsredacties die het ochtendnieuws maken dit nieuwsfeit direct meenemen. Mede vanwege de ernstige gebeurtenis in augustus in de Thalys (zie onder hierboven) en het feit dat de politie er enkele uren voor nodig had om de man te overmeesteren, bleef het incident in Rotterdam urenlang prominent in de media. Hierdoor hadden ook alle (landelijke) media de tijd om met hun reporters en materieel af te reizen naar Rotterdam.

4 Actuele thema's en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden landelijke thema's en ontwikkelingen geadresseerd die van invloed zijn op incidentbestrijding op het spoor, en daarmee ook op de voorbereiding ervan. Een kenmerk van deze thema's is dat ze nog niet uitgekristalliseerd zijn, waardoor er ten tijde van het verschijnen van deze handreiking nog geen eenduidige uitspraken over kunnen worden gedaan. Het doel van dit hoofdstuk is om - zonder een waardeoordeel te geven over de thema's of over het eventueel onderliggend probleem - de lezer te informeren over de stand van zaken rondom deze thema's. Naast de spoor specifieke aandachtspunten, biedt de handreiking zo ook een aantal organisatorische aandachtspunten die al bij de regionale voorbereiding meegenomen kunnen worden.

4.1 Spoorwegemplacements

Nederland kent circa honderd vergunningplichtige spoorwegemplacements. Op een aantal van deze spooremplacements wordt gerangereerd met gevaarlijke stoffen. De eisen en voorschriften die in vergunningstrajecten worden gesteld op het gebied van omgevingsveiligheid⁷ en geluid verschillen per emplacement. De reden hiervoor is drieledig:

1. men maakt onderscheid in activiteiten (en bijbehorende regelgeving)
2. er zijn verschillende wettelijke graden van toepassing (o.a. Wabo en de Wet Vr)
3. er zijn verschillen qua ligging in de bevoegde omgeving.

Een spooremplacement is vergunningplichtig op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hierbij is de gemeente het bevoegd gezag. De Wabo stelt dat voorzieningen die erop zijn gebaseerd op de 'best beschikbare technieken' (BBT), op een kosten-batenanalyse, kosten-effectanalyse en of het technisch haalbaar is in de bedrijfstak waartoe de inrichting behoort. Anderzijds biedt de Wet veiligheidsregio's de mogelijkheid om eisen en voorwaarden te stellen aan bedrijfsbrandweren. Hier is de veiligheidsregio weer bevoegd gezag.

De interpretatieverschillen die dit met zich meebrengt, heeft al geleid tot discussies tussen de vergunningverlener en de vergunninghouder, met juridische procedures tot gevolg die bij de Raad van State moesten worden beslecht. Ondanks dit soort procedures blijft voor de vergunninghouder onduidelijk welke veiligheidsvoorzieningen getroffen moeten worden en welke financiële en organisatorische consequenties dit heeft. Tegelijk betekent het ook dat overheidshulpdiensten geen eenduidig beeld krijgen van de aanwezige veiligheidsvoorzieningen. Dit wordt gevoeld op het gebied van bereikbaarheid van spoorlocaties, bluswatervoorzieningen en de mogelijke effecten van een incident op de omgeving. Niet altijd is dus duidelijk welke maatregelen en voorzieningen echt nodig zijn. Bovendien wordt ook een doelmatigheidstoetsing in relatie tot de kosten nog vaak gemist.

⁷ Onder omgevingsveiligheid wordt verstaan: veiligheid vanwege het doorgaand spoor en emplacement-gebonden activiteiten, waaronder externe veiligheid, fysieke- en organisatorische maatregelen en brandweervoorzieningen.

De staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft daarom de ambitie om voor de omgevingsveiligheid en geluidsvoorschriften te komen tot landelijke afspraken voor spooreplacements, geborgd in landelijke wet- en regelgeving. Deze afspraken worden gemaakt in overleg met de betrokken partijen op landelijk niveau. De aanpak die gevolgd wordt, voorziet in een **eenvoudiger systeem van categorisering** van emplacementen ten behoeve van algemene uniforme regels voor onder andere brandweervoorzieningen en geluidwerende voorzieningen. Essentiële onderdelen van de landelijke aanpak zijn:

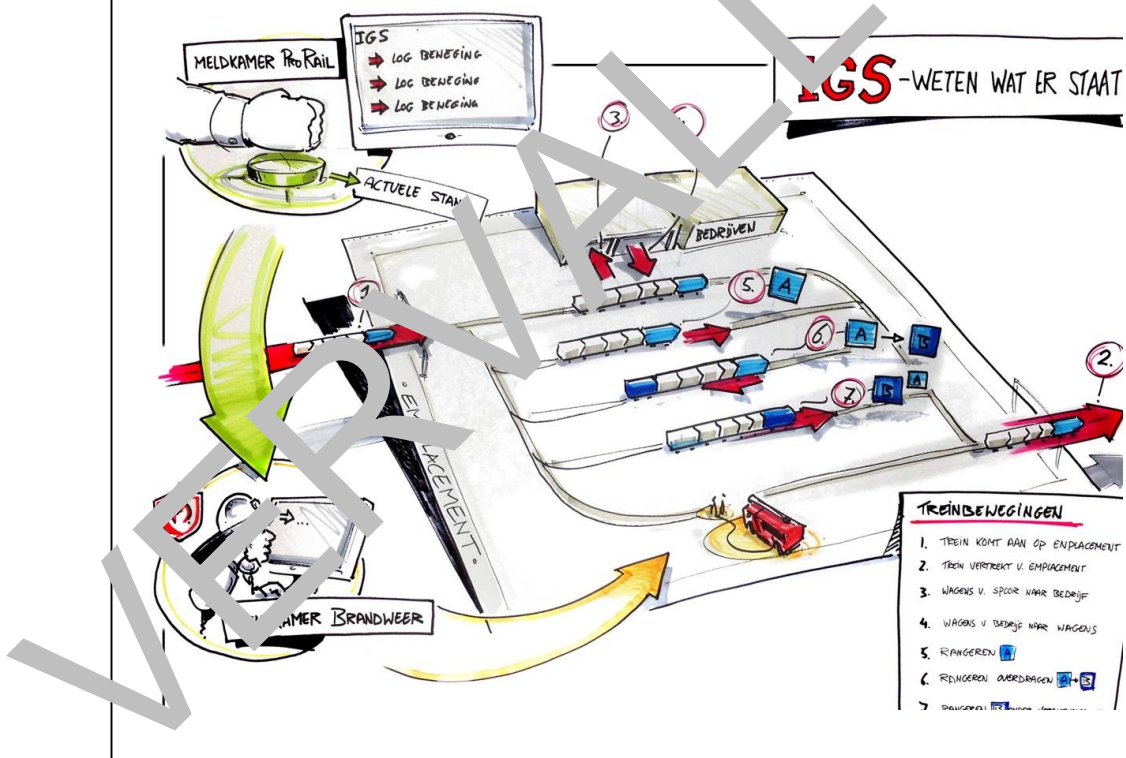
- > Alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd in landelijke overlegtafels. Zowel technisch adviseurs (bijvoorbeeld van de brandweer/veiligheidsregio) maar ook bestuurders (burgemeesters en wethouders) worden betrokken bij het overleg.
- > Door te voorzien in standaarden en uniformering wordt bijgedragen aan de afweging die ten grondslag ligt aan de haalbaarheid en de betaalbaarheid van voorzieningen en maatregelen.
- > Realistische doelen worden nagestreefd door het inhoudelijk bij elkaar brengen van scenario's en door een probabilistische benadering. Hierbij wordt voor belangrijke processtappen gekeken naar denkbare risico's en effecten. Belangrijk daarbij is terug te gaan naar de feitenbasis, het bepalen van voorzieningenniveaus en systematisch de haalbaarheid en betaalbaarheid te betrekken bij afwegingen.

Het resultaat van het landelijke project is een advies aan en een besluit van de staatssecretaris op het gezamenlijke advies van de bestuurlijke tafel, over de landelijke afspraken over omgevingsveiligheid en geluid.



Informatievoorziening gevaarlijke stoffen op emplacementen door ProRail

Hulpdiensten die te maken krijgen met een incident met gevaarlijke stoffen op emplacementen moeten zich allereerst op de hoogte stellen van de inhoud van de losse goederenwagens. Daarnaast zal men zich een beeld vormen van de stoffen die in de samengestelde trein worden vervoerd. Zeker als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd in spoorketelwagens is die informatie weliswaar goed leesbaar te vinden op de wagon zelf. Maar in alle gevallen willen operationeel leidinggevend en hun adviseurs zo snel mogelijk na de eerste alarmering geïnformeerd worden. Mede daarom is de informatie ook digitaal beschikbaar via een Informatiesysteem gevaarlijke stoffen van ProRail. Dit in 2014 in gebruik genomen informatiesysteem is een repressief hulpmiddel en geeft direct inzicht in welke ketelwagens met gevaarlijke stoffen zich waar bevinden op spooremlacements. In het geval van een incident wordt deze informatie (aan de oproeplijst) direct gedeeld met hulpdiensten (van ProRail en overheid) om de repressieve risico's voor hulpverleners en spoorwegpersoneel te beperken. Omdat zo ook snel bekend is om welke stoffen het gaat, kan ook snel gekozen worden voor de juiste interventie en kunnen de effecten voor de omgeving en het milieu beperkt blijven.



Intermezzo: De 'allergische reactie' van de overheid

Mensen vertrouwen op hun zintuigen om gevaar te signaleren. Vervolgens gebruiken zij hun (per definitie beperkte) kennis en ervaring om het gevaar in te schatten. Te weinig kennis en de mogelijkheid om via social media een 'gevaar' snel met anderen te delen, kan zorgen voor een bijna virale verspreiding van een alarmerende boodschap. En zeker als mensen ter plaatse onwel worden, moet de overheid wel reageren! Maar hoe reageer je in de primaire fase snel en vooral proportioneel?

Een gedegen verkenning van de concentratie in de lucht en het verspreidingsgebied kost tijd, terwijl de onrust op dat moment eigenlijk direct vraagt om een geverifieerd beeld.

Overheidshulpdiensten staan zo altijd voor de uitdaging om hun respons niet te laten sluiten bij de werkelijke omvang van het incident. Maar er zijn 'ongrijpbare' incidenten, waarbij de overheid haast allergisch reageert en de respons niet meer in verhouding staat tot de werkelijke omvang van het incident.

Bijvoorbeeld als er veel 'vage' meldingen zijn en het lastig is om een melding te verifiëren omdat ook eerste metingen weinig feitelijke informatie opleveren. Omdat de overheid moet communiceren op basis van feiten, en burgers dat vooral doen op basis van beleving en waarneming, kan het zo maar zijn dat er al een 'effectgebied' is nog voordat er een 'brongebied' is vastgesteld!

Maar soms ligt het ook aan het feit dat alle hulpdiensten en andere betrokken diensten op basis van het beginsel 'het zekere voor het onzekere', zwaar monodisciplinair opschalen. Veel 'toeters en bellen' de weg op sturen, ruim gebied afzetten en via (social) media doen de rest. Het totale beeld van al die monodisciplinaire acties is dat de overheid ook viraal reageert, wat burgers op hun beurt weer de bevestiging geeft dat er echt iets groots aan de hand is. 'De geest is daarmee uit de fles' en de overheid organiseert daarmee onbewust haar eigen nieuwe probleem. Slechts met een zwaar crisiscommunicatie-offensiefukt het dan om een realistische duiding van het incident voor het voetlicht te krijgen. Het werkelijke probleem, bijvoorbeeld een druppellekkage, is dan al uren eerder opgelost....

Een [incident met 200 kg](#) goed weer wat er bedoeld wordt met dit aandachtspunt:

dit effect in de beleving van een incident gevaarlijke stoffen is hier uitvoeriger uitgewerkt, omdat een 'ongrijpbaar' incident op het spoor grote maatschappelijke consequenties kan hebben. Daarbij wordt gerefererd aan het feit dat vervoer over spoor een vitale functie heeft in ons land. Door de zogeheten 'sterke koppeling' met andere maatschappelijke functies heeft uitval van een spoortraject direct gevolgen voor vele reizigers en bij een mogelijke verspreiding van een gevaarlijke stof ook voor omwonenden.

Het spreekt enerzijds voor zich om te stellen dat de informatievoorziening op orde moet zijn.

Informatie over de stof kan door verschillende partijen gegeven worden. Denk aan ProRail, de producent, de verlader of de ontvanger van de goederen. Al deze partners kunnen ook adviseren over de juiste interventie na een incident en/of zijn daarnaast ook nog in staat om daarbij te helpen. De vraag is, of je daarmee voorkomt dat overheidshulpdiensten in de toekomst allergisch reageren op een klein incident. Een eerste stap zou kunnen zijn dat alle relevante partners met elkaar een gedeeld beeld creëren van elkaars toegevoegde waarde. Niet alleen bij de voorbereiding op incidenten, maar ook juist voor de samenwerking in de incidentfase.

4.2 Bereikbaarheid spoor voor hulpdiensten

In toenemende mate vormen ontvluchtbaarheid (safety) aan de ene kant en bereikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur aan de andere kant, een aandachtspunt. Er worden bij ProRail landelijke programma's uitgevoerd om het spoor (met hekwerken) af te schermen met als doel het weren van onbevoegden (security). Dat dit noodzakelijk is, blijkt uit de koperdiefstallen van de laatste paar jaar die niet alleen invloed hebben op de uitvoering van de dienstregeling, maar ook een latent veiligheidsrisico in zich hebben. Maar ProRail wil ook het aantal suicides op het spoor terugdringen. Niet alleen door het plaatsen van hekken, maar ook met schrikverlichting en anti-loopmatten op risicolocaties en aaneengesloten gebieden.

Daarnaast worden er geluidwerende voorzieningen langs de spoorbaan geplaatst om de geluidsoverlast van het spoor voor omwonenden te beperken. Ondanks dat er al op veel plaatsen toegangsmogelijkheden gemaakt worden voor hulpdiensten (zie ook hoofdstuk 3.2), hebben hekken en geluidschermen negatieve safety consequenties voor:

- > onderhoudsdiensten bij de uitvoering van inspectie, onderhoud en functioneel herstel
- > reizigers en treinpersoneel wanneer de vrije baan noodgedwongen te voet moet worden verlaten bij een calamiteit op het spoor
- > overheidshulpdiensten en ProRail tijdens een operationele inzet op het spoor.

Hierdoor zal iedereen die zich in het spoor begeeft, er rekening mee moeten houden dat zij een zekere afstand veilig moeten overbruggen. Hierdoor kunnen bovengenoemde groepen risico's lopen omdat er bijvoorbeeld (nog) geen verkeersmaatregelen genomen zijn, waardoor er nog treinverkeer is op het traject. Maar afscherming kan ook verregaande logistieke gevolgen hebben voor de hulpverlening, omdat het complex of zelfs onmogelijk kan zijn om het benodigde materiaal te plaatsen bij het incident te krijgen.

Het dilemma van 'safety versus security' wordt door alle betrokken partijen begrepen, maar maakt ook duidelijk dat het belangrijk is om te komen tot eenduidige oplossingen. Maatregelen om het een te regelen hebben soms automatisch nadelige gevolgen voor het ander. Zo kan het dus zijn dat er voor de vrije baan (doorgaande stukken op het spoor) geen wettelijke eisen zijn voor ontvluchtbaarheidsmogelijkheden van reizigers en voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Ook is er binnen ProRail geen bedrijfsvoorschrift waarin de eisen voor ontvluchtbaarheid en bereikbaarheid van de vrije baan in samenhang zijn beschreven. Hierdoor werden en worden er nu nog op basis van lokale afwegingen beslissingen genomen in de planvorming en ontwerpfase bij de realisatie van nieuwe projecten.

ProRail streeft daarom naar meer samenhang tussen bedrijfsvoorschriften voor ontvluchtbaarheid en bereikbaarheid van de vrije baan en zoekt hierbij draagvlak bij de overheidshulpdiensten. In projectverband hebben Brandweer Nederland, GHOR Nederland en de Nationale Politie met ProRail gewerkt aan landelijke afspraken en dit vastgelegd in een document: 'Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid' (eind 2015 gereed). Deze afspraken, die het karakter hebben van generieke, functionele eisen hebben betrekking op bereikbaarheid, opstelplaatsen, toegankelijkheid, benaderbaarheid en werkbaarheid en doen recht aan de belangen van zowel de overheidshulpdiensten als ProRail. Meer specifiek:

- > ontvluchtbaarheid voor reizigers en treinpersoneel uit treinen met specifieke aandacht voor het veilig overbruggen van hoogteverschil
- > de looproute langs het spoor, die breed genoeg moet zijn om elkaar te passeren maar die ook leidt naar een verzamellocatie voor evacuees die zich op een veilige afstand van het incident bevindt en maximale loopafstanden voor hulpdiensten
- > de wens om op termijn alle hulpdiensten gebruik te laten maken van een algemene infrasleutel. Dit levert tijdswinst op voor overheidshulpdiensten en voorkomt schade aan hekken en deuren
- > de eenduidige dimensionering van toegangswegen en opstelplaatsen. De 'Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland' dient hierbij als uitgangspunt (zie bijlage 4 voor de link naar dit document).

De generieke eisen uit het document 'Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid' worden door ProRail opgenomen in de relevante bedrijfsvoorschriften en vormen het uitgangspunt bij de realisatie van nieuw te plaatsen hekwerken, geleidingslijnen en/of te bouwen spoorlijnen. Daarbij is ruimte voor maatwerk. Bij vernieuwing/wijziging van bestaande spoorlijnen, bestaande afscheiding of bij wijziging van gebruik worden de eisen meegenomen op basis van het 'landelijk' herwijs-principe.

4.3 TIS en de landelijke meldingsclassificaties

Ondanks de heroriëntatie begin 2016 komt er een landelijke meldkamerorganisatie (LMO) met maximaal tien locaties. Dit zijn betrokkenen in 2013 overeengekomen in het Transitieakkoord. Afsproken is dat de LMO beheerd wordt onder de Nationale Politie gaat vallen. Deze nieuwe meldkamer gaat over op termijn met een nieuw nationaal meldkamersysteem (NMS) werken. Dus eerst wordt een organisatorische ontwikkeling in gang gezet die op een geschikt moment in die ontwikkeling gevolgd wordt door een functionele ontwikkeling. Alle betrokkenen onderkennen dat beide ontwikkelingen die grotendeels parallel lopen, in hoge mate complex zijn. Naar verwachting gaat die transitie daarom nog jaren in beslag nemen.

Tot die tijd werkt ProRail in ieder geval nog voor haar eigen calamiteitenorganisatie met eigen TIS-classificaties (met toelichting (klare taal) en werken de overheidshulpdiensten met hun classificaties in het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem (GMS). Dat betekent in de praktijk dat er altijd een zekere 'vertaalslag' gemaakt moet worden door de centralist. Dat werkt twee kanten op, want een melding van een incident op het spoor kan ook net zo goed via 112 binnenkomen waarna een centralist op de Meldkamer Spoor de melding van de regionale meldkamer moet vertalen naar een relevante TIS. De twintig Trein Incident Scenario's (TIS) vormen in een matrix met (vijf soorten calamiteiten met elk vier gradaties van ernst) een voor ProRail gestandaardiseerde indeling voor een incident op het spoor. De indeling is in 2004 bedacht voor preparatiemedewerkers van spoor en hulpdiensten van de incidentorganisatie van ProRail. Met behulp van deze indeling kunnen zij het treinincident vertalen naar hun eigen hulpmiddelen en daarmee een gestandaardiseerde alarmering en inzet doen. Ter informatie is deze calamiteitenmatrix als bijlage 5 toegevoegd.

Parallel daaraan werken overheidshulpdiensten met een eigen systematiek van incidentclassificatie in het GMS. Hierin wordt gewerkt met een onderverdeling naar aard van het incident (hoofdcategorieën en subcategorieën) en omvang (bij de brandweer: 'klein',

'middel', 'groot' en 'zeer groot'). Hierbij is het van belang om te weten dat de vier 'gradaties van ernst' uit de TIS-matrix geen verband hebben met de hier genoemde vier opschalingsniveaus. In GMS zijn de incidentclassificaties net als bij ProRail vertaald naar uitrukvoorstellen (piketfunctionarissen en materieel).

De TIS'en zijn al sinds de invoering door ProRail onderwerp van discussie. In de aanloop naar de Landelijke Meldkamer Organisatie (LMO) wordt die discussie opnieuw gevoerd. Dit heeft te maken met het feit dat er toegewerkt wordt naar harmonisatie van procedures en naar één landelijke set van meldingsclassificaties voor alle meldkamers van overheidshulpdiensten in Nederland.

Het NMS biedt een nieuwe kans om de TIS'en op een slimme en logische manier te koppelen aan de uitrukvoorstellen in het NMS. Een belangrijke stap is het harmoniseren van de inzetprocedures. Die zijn nu niet overal hetzelfde. Er bestaan kleine verschillen waar met name landelijk werkende partijen, zoals ProRail, mee te maken hebben. In het licht van een landelijke meldkamer is standaardisatie dus noodzakelijk, zonder de verschillen in regionale risicoprofielen en beschikbare middelen uit het oog te verliezen.

De koppeling van TIS'en en harmonisatie van operationele procedures zorgt er op termijn voor dat een frontoffice-medewerker op de landelijke meldkamer die een TIS-classificatie doorkrijgt, direct een eerste snelle alarmering eruit kan sturen. Dat betekent wel dat de TIS-classificatie in combinatie met de boodschap in klare taal die door ProRail wordt doorgegeven, die informatie bevat waar monodisciplinaire centralisten mee uit de voeten kunnen. Een actueel aandachtspunt is bijvoorbeeld dat een geneeskundig centralist nu in beginsel niet zo veel heeft aan de TIS-classificatie, maar het bij een juiste inschatting van het aantal ambulances moet doen met de toelichting in klare taal.

4.4 Assistentie van civiele partijen bij repressief optreden

Ondanks dat de brandweer ervaring heeft met de snelle interventie bij hulpverlening en incidenten met gevaarlijke stoffen, is daarmee niet gezegd dat zij ook de enige (en enig juiste) partij is om een incident op het spoor te verhelpen. ProRail heeft een eigen goed geoutilleerde incidentbestrijdingsorganisatie met eigen piketpersoneel dat zelfstandig kan optreden bij technische opsluiting en lekkage van stoffen. Maar er zijn ook steeds meer civiele partijen die kennis, kunde en ervaring hebben als het gaat om het afhandelen van lekkages en het opruimen van gelekte stoffen. Niet in de laatste plaats zijn dat de (grote) vervoerders zelf die hun verantwoordelijkheid nemen. Een ander voorbeeld is een project van de bedrijfsbrandweer Sitech, die samenwerkingsvormen verkent. ProRail wil hier graag bij aansluiten, om wat het middelen en kennis heeft die ook buiten het ProRail-terrein aangeboden kan worden. Andersom kan de organisatie ook kennis en middelen binnenhalen om zich zelf te focussen op andere, specifieke risicogebieden.

Bij een herijking van de visie op Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen (IBGS door de brandweer), wordt zowel door de brandweer maar ook door ProRail gekeken naar hoe de incidentbestrijding op basis van de nieuwste inzichten het meest efficiënt georganiseerd kan worden. Dit houdt in dat ProRail overweegt om goed toegerust te zijn in de specifieke risicogebieden, maar buiten die risicogebieden haar teams afbouwt. Om dit te kunnen doen, zal ProRail goede afspraken willen maken met de overheidsbrandweer en met bedrijfsbrandweren op fabrieksterreinen om samen een effectieve, eerste inzet te kunnen doen.

Daarnaast beschikt ProRail over middelen die de overheidsbrandweer ook zou kunnen inzetten bij bepaalde hulpverleningsscenario's. Denk hierbij aan redgereedschap (spreiders

en scharen), maar ook aan middelen voor langstransport voor het evacueren van reizigers vanaf lastig te bereiken locaties. Zo is dus samenwerking mogelijk waarbij hulpdiensten van de overheid, ProRail en private partijen elkaar kunnen versterken en elkaars middelen kunnen gebruiken. Vanuit kostenoverwegingen kan dit voor alle partijen interessant zijn.

Praktisch gezien zullen alle partijen nu al moeten samenwerken om tot een optimaal resultaat te komen. In de voorbereiding is het daarom raadzaam om te inventariseren wat partijen voor elkaar kunnen betekenen en in welke scenario's. De informatie die gedeeld dient te worden, bevat informatie over de specifieke kennis en kunde, de capaciteit (menskracht en materieel) en de beschikbaarheid (tijd tot ter plaatse).

4.5 Het PVO en de 'groene zone'

Het gebeurt dagelijks dat reizigers eigendommen achterlaten in de trein. Naast deze onschuldige voorvallen komt het ook voor dat een situatie als 'verdacht' wordt aangemerkt. In dit soort situaties kunnen hulpverleners terugvallen op het Protocol Verdachte Objecten (PVO). Dit protocol dat in 2015 is geactualiseerd en vanaf begin 2016 beschikbaar is, geeft inzicht in de wenselijke werkwijze bij het aantreffen van pakketten of objecten die mogelijk een risico vormen voor de omgeving (zie ook het hierna volgende onderdeel). Naast ontruiming van de trein en de directe omgeving worden ook specialisten van politie en eventueel Defensie gealarmeerd om te helpen.

Nu is het goed mogelijk dat een trein tot stilstand wordt gebracht op een plek die op basis van het scenario niet zo gunstig is. Bij een verdacht object, een dreigende explosie of de verspreiding van een gevaarlijke stof, is het onwenselijk als een trein dan bijvoorbeeld in een woonwijk/station staat. Verplaatsen van de trein naar een veiligere locatie is dan een optie. Op het spoorwegennet zijn daarvoor 'groene zones' aangewezen. Dit zijn vooraf gedefinieerde plaatsen waar de effecten van een aantal incidentscenario's geringer zijn dan in de bebouwde omgeving. Omdat de politie bij een dreigingsscenario leidend is, zal zij in samenspraak met de vervoerder en de verkeersleiding beoordelen of het mogelijk is om een trein te verplaatsen naar een nabijgelegen groene zone.

Twee dilemma's spelen daarbij een rol: bij een substantiële dreiging is het maar de vraag in hoeverre een machinist bereid is om zijn trein te verplaatsen. Daarnaast zal de trein bij het verplaatsen hoogstwaarschijnlijk terechtkomen in een andere gemeente en mogelijk ook door andere gemeenten rijden om bij de groene zone te komen. Op burgemeestersniveau moet de verplaatsing dus goed gecoördineerd worden, aangezien de gemeente waar de trein uiteindelijk tot stilstand komt automatisch 'incidentgemeente' wordt en dus ook de tijd moet hebben om zich bestuurlijk en ambtelijk voor te bereiden.

Het PVO (Protocol Verdachte Objecten) werd in 2006 gepubliceerd samen met het Protocol DECO (Decontaminatie) en SO&E (Schuilen of Ontruimen & Evacueren) met als doel een eenduidige respons van overheidshulpdiensten op verdachte omstandigheden te bevorderen. Belangrijk was dat men constateerde dat toenmalige protocollen onvoldoende reikwijdte hadden om de dreigingsrisico's die samenhangen met terrorisme goed het hoofd te kunnen bieden. Bijvoorbeeld het Antraxprotocol en de Regeling Optreden bij bommeldingen. Daarnaast bestond er onduidelijkheid over communicatie, coördinatie en rolverdeling.

In 2015 is het PVO vernieuwd. Op 9 december 2015 is bij een landelijke bijeenkomst het nieuwe PVO gepresenteerd aan de directe doelgroep. Het protocol is daar ook formeel overhandigd aan de beheerder het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) en daarmee beschikbaar gekomen voor professionele gebruikers in het veiligheidsdomein.

VERVALLEN

Bijlagen

Bijlage 1: Operationele Aandachtskaart Spoor

Bijlage 2: Bergen en reinigen trein na incident met slachtoffer

Bijlage 3: Opleiden, trainen en oefenen op het spoor

Bijlage 4: Documentenoverzicht spoorincidentbestrijding

Bijlage 5: Calamiteitenmatrix ProRail

Bijlage 6: Fotoverantwoording

VERVALLEN

Bijlage 1

Operationele aandachtkaart spoor

Afbakening

Geldig voor het railverkeerssysteem van de regio (geldt niet voor HSL/Betuweroute). Bedoeld voor de operationele voorbereiding van eenheden en leidinggevendenden binnen het beheergebied van ProRail, de veiligheidsregio en de regionale politie-eenheid.

Verantwoordelijkheden spoorbranche

ProRail: Beheert hoofdspoorweginfrastructuur en verantwoordelijk voor leiding & coördinatie (L&C) binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche, vervoeren van wrakken van wegvoertuigen van de spoorbaan/spoorwegovergangen en het noodlossen van goederenwagons.

Reiziger vervoerders: Opvang van reizigers en hun goederen in treinen en op het overgavepunt na hulpverlening, opvang van eigen personeel, het organiseren, realiseren van alternatief vervoer en herstel van de vervoersfunctie.

Goederenvervoerders: Opvang van personeel, veiligstellen van goederen, het realiseren van alternatief (goederen-) vervoer en het herstel van de vervoersfunctie.

Samenwerking

Samenwerkende incidentenorganisaties Spoor handelen in incidenten in beginsel zelfstandig af in een samenwerkingsverband tussen beheerders en vervoerders, onder L&C van ProRail.

Bij gevaar voor mens, dier en milieu ligt de L&C bij de VR en zijn incidentenorganisaties op het spoor volgend.

De **OvD-Rail** (algemeen leider) vertegenwoordigt de spoorbranche in het CoPI en zorgt voor de afstemming tussen de activiteiten van de veiligheidsregio en die van de calamiteitenorganisatie Rail.

De **voorzitter van het RBT** vertegenwoordigt de spoorbranche in ROT en/of (R)BT. De **HID van een regionale dienst van Rijkswaterstaat** vertegenwoordigt zo nodig de minister van I&M in een (regionaal) beleidsteam.

Melding, alarmering en informatievoorziening

Meldkamer Spoor 084-0849501. Iedere VR heeft een eigen alarmnummer om bij de Meldkamer Spoor met voorrang behandeld te worden.

De Overstuur en Liaison ROT/RBT zijn op afroep bereikbaar via de Meldkamer Spoor.

De **initiële melding** kan binnenkomen bij de Meldkamer Spoor of de GMK in de VR. Meldkamers hebben direct en rechtstreeks contact.

Alarmering vanuit ProRail bestaat uit **TIS classificatie + gesproken toelichting**.

De GMK informeert Meldkamer Spoor over de afkondiging van GRIP en elke wijziging in het GRIP-niveau. Indien nodig stuurt ProRail na onderling overleg een **liaison** naar het desbetreffende operationele of bestuurlijke gremium (CoPI, ROT of RBT).

ProRail heeft geen LCMS en C2000; contact verloopt telefonisch en mondeling.

Beeldvorming voor de OvD-B, -G, -P en-Rail

- Exacte geo-locatie (hectometer) aanrijdroute en toegangsmogelijkheden
- Kunnen de hulpverleningsdiensten veilig optreden?
- Status treinverkeer (aanrijdgevaar?)
- Status hoogspanning bovenleiding (elektrocuciegevaar?)
- Vervoert de trein passagiers of goederen/gevaarlijke stoffen?
- Ongevallenbestrijding ProRail gealarmeerd? Opkomsttijd?
- Omvang en prognose van het effectgebied.
- De situatie (oorzaak, aard, omvang).
- Aantal passagiers/treinstellen betrokken.
- Aantal slachtoffers (gewond en zelfredzaam).
- Beeldvorming in de trein (paniek? agressie? Kou? etc.)
- (tijdelijke) opvanglocatie slachtoffers.
- Aantal (verwachte) op te vangen zelfredzame personen.
- Meteogegevens/voelstemperatuur (huidig en verwachtingen).
- Omgevingsbeeld ter plaatse, overig spoor en in effectgebied.
- Mediabeeld (inclusief duiding door autoriteit/burgemeester).
- Welke trein betreft het? (t.b.v. communicatie)

Bij emissie van gevaarlijke stoffen (door ProRail):

het GEVI en UN-nummer, wagennummer, gevaarsetiket, de plaats van de wagen in de trein, ladinglijst, hoeveelheid gevaarlijke stoffen.

Processen specifiek voor spoor (prioritering)

Prioritering van processen, waarbij processen mogelijk parallel verlopen:

1. **Het treffen van maatregelen om een te voorkomen** (door ProRail)
2. **Creëren veilige werkomgeving** (uitsluiten van aanrijd- en electrocutiegevaar)
3. Redden personen en bestrijden incidenten door brandweer (brand, vrijkomende stoffen)
4. Medische hulpverlening en eerste veilige opvang slachtoffers
5. Effectgebied in kaart brengen en afstemming over gemeentelijke betrokkenheid
6. Mobiliteit als taak voor politie: juiste aanrijdroute, verkeerscirculatie voertuigen van ProRail/OHD en zo mogelijk begeleiding van spoedambulance(s)
7. Acute milieuzaken i.s.m. gebiedsbeheerder/waterschap
8. Starten eventueel strafrechtelijk onderzoek
9. Bergen dodelijke slachtoffers en rouwvervoer
10. Incidentonderzoek
11. Vrijbaar maken (proces ProRail)
12. Crisiscommunicatie (continu proces ProRail i.s.m. crisiscommunicatie VR)

Specifieke informatie voor hulpdiensten ter plaatse (motorkap/CoPI)

Aanrijdroute en toegankelijkheid:

De incidentlocatie is vaak lastig te bereiken. De Back Office Meldkamer Spoor (BO-MKS) informeert de GMK over de exacte locatie en de beste plek om het spoor te betreden (opstelplaats/uitgangstelling).

Belemmerende factoren: spoorloten, geluidsschermen en hekwerken.

Maak ter plaatse samen een **logistiek plan** voor: opstelplaatsen, aanvoer bluswater, aan- en afvoerroutes, bereikbaarheid incident. (ProRail ondersteunt met materieel in het bereikbaar maken van de incidentlocatie (of verplaatsing trein indien mogelijk).

Spoorpartijen ter plaatse:

OvD-Rail. Gele jas met groene schouderstuk met opdruk OvD-Rail. Coördineert de inzet van alle spoorpartijen en is liaison bij het motorkapoverleg en CoPI.

Incidentenbestrijders ProRail: Technische specialisten bij gevaarlijke stoffen inzet, technische hulpverlening, alsmede assistentie bij ontruiming en evacuatie.

Bijzondere Opsporingsambtenaren: toezicht en handhaving van ProRail

Treinpersoneel: Eerste aanspreekpunt/fungeren als eerste bedrijfsinformatant ter plaatse.

Wachtdienst Vervoerders: Ondersteuning bij logistieke processen van de vervoerder.

Wachtdienst Veiligheid ProRail: Verantwoordelijk voor incidentonderzoek, aanspreekpunt voor onderzoeksinstanties ter plaatse.

Algemeen uitgangspunt: spoor is per definitie een gevaarlijke plek is!

Aanrijdgevaar: Werk vanuit de spoorberm van de getroffen spoorbaan. Werk pas vanaf de (parallel)-sporen nadat al het treinverkeer gestaakt is en ProRail dit heeft bevestigd aan de GMK. Overweeg de inzet van "wachters".

Elektrocutiegevaar: 1,500V spanning bij regulier spoor (25kV HSL en Betuweroute).
Veilige werkafstand tot bovenleiding: minimaal 1,5 meter, bij blussen met gebonden straal: minimaal 7 meter.

Valgevaar: Voorkom struikelen, stoten tegen uitstekende delen, stap niet in een wissel.

Ruim uitschakelen (RU, bij regulier spoor) en Complete Lijn Uitschakeling (CLU, bij 25kV spoor) wordt automatisch opgestart bij TIS 2.3, 2.4, 3.4, 4.2, 4.3, 4.4 en 5.4.

Overweeg in alle anderen gevallen in samenspraak met de OvD-Rail noodzaak i.v.m. de afgeleide (verkeers)effecten!

Wacht op bevestiging ProRail voordat procedure veiligheidstester wordt gestart.

Overige TIS-en: noodzaak Ru/CLU **na overleg** opstarten via GMK bij de Meldkamer Spoor.

NB: dieseltreinen hebben geen stroom nodig om te rijden dus nog rijden.

NB: Bepaalde onderdelen van een trein kunnen onder (hoge) spanning staan. (accu's, dakleidingen, condensatoren) Zie: **de crashtuigzaamheden (in ontwikkeling bij ProRail)**.

NB: treinen bevatten ook vloeistoffen (o.a. koelvloeistof, olie en accuzuur)

Opvang zelfredzamen en niet-zelfredzamen en gemeentelijke reizigers

Is een gezamenlijk besluit in (operationeel) gremium. Daarna direct contact met gemeente als zij een proces starten opstarten voor opvang niet-zelfredzamen.

Uitgangspunten opvang door Spoorbranche:

Reizigers vervoerders regelen alternatief vervoer, opvang van reizigers en hun goederen op het opvangpunt na hulpverlening, en opvang/nazorg eigen personeel;

NS zorgt voor opvang reizigers op NS stations.

Uitgangspunt opvang door gemeente:

Opvang en verzorging voor verminderd zelfredzamen en stimuleren/faciliteren zelfredzaamheid als blijkt dat doorreizen voor reizigers en/of opvang op het station niet mogelijk is. Gemeente regelt geen alternatief vervoer!

Inzet Gevaarlijke stoffen al dan niet i.c.m. Technische Hulpverlening

- ProRail informeert GMK met TIS + toelichting over emissie gevaarlijke stoffen. Machinist heeft ook uitgebreide vrachtbrieven. (zie ook boven bij beeldvorming)
- ProRail ontwikkelt de **specialist techniek transport gevaarlijke stoffen**. Geeft op termijn ter plaatse of aanrijdend, telefonisch advies over de specificaties van de wagons (informeer bij operationele voorbereiding naar actuele status!)
- ProRail heeft eigen incidentenbestrijders ter ondersteuning OHD die beschikken over

gereedschap om THV aan spoomaterieel uit te voeren. Worden automatisch gealarmeerd. Hebben een langere aanrijdtijd.
De brandweer kent vanaf 2016 vijf landelijk werkende specialistische (STH-)teams Technische hulpverlening. Alarmering via de GMK in de eigen VR.

Inzet bij dreiging

Is verzamelnaam voor een crisisachtige situatie waarin er een aannemelijke kans is op een incident met fysische effecten. Kenmerk is het bewust handelen van kwaadwillenden. Ter voorbereiding op een eventuele inzet zullen bepaalde operationeel leidinggevenden een vooralarm krijgen. De politie zal in een vroeg stadium de leiding nemen. Een belangrijk aandachtspunt is crowd control zodra reizigers in beweging komen na aanwijzingen van spoorwegpersoneel en politie.

Specifieke informatie Bestuurlijk Beleidsteam

ProRail werkt aan een efficiëntere vertegenwoordiging van de organisatie op bestuurlijk niveau (in de warme fase wordt gedacht aan een Regionaal Crisismanagementteam ProRail). Bij de operationele voorbereiding in de regio is het goed om vooraf bij ProRail te informeren over de actuele status van haar liaisons.

Aandachtspunten BT/bestuurlijk

Grotere (dreigings)incidenten hebben grote maatschappelijke impact. Hoe groter de mogelijke impact; hoe meer aandacht vanuit media en samenleving.

NB: Weeg belang van zorgvuldige hulpverlening/onderzoek af tegen economische schade van een (langdurige) stremming.

NB: Houd rekening met de komst van (buitenlandse) autoriteiten en onderzoeksteams.

Kostenverdeling langdurige opvang:

1. oorzaak in spoorstelsel: kosten voor NS/ProRail
2. Andere oorzaak (overmacht): kosten voor gemeente

Crisiscommunicatie

Stroomlijn de communicatie over het incident: **spreek met één mond!**

Betrokken partijen maken zo snel mogelijk afspraken over verantwoordelijkheden en de communicatiestrategie (wie levert welke informatie wanneer en voor wie). ProRail kan communicatiespecialisten leveren voor het regionaal team crisiscommunicatie.

NB Partijen hebben een duidelijke eigen rol, vullen elkaar aan vanuit hun eigen vakgebied en zorgen daarmee voor een eenduidige en consistente lijn naar buiten.

Communicatie vanuit de VR bestaat uit informatie over het incident (specifiek ten aanzien van informatie over slachtoffers en volksgezondheid), het geven van een concreet instructie (handelingsperspectief) en het duiden van de crisis.

Communicatie vanuit de spoorbranche bestaat uit het leveren van reizigersinformatie (waaronder alternatief vervoer) en feitelijk informatie over de situatie op het spoor.

Nazorg en evaluatie

- Maak een gezamenlijk plan van aanpak met taakverdeling en tijdsplanning.
- Benoem concreet het moment waarop het incidentterrein weer wordt vrijgegeven door de hulpdiensten.
- Heb aandacht voor gezamenlijke evaluatie.

Onderwerpen die specifieke afspraken nodig maken:

- Groene zone, Reiniging trein na aanrijding met persoon, Gestrande reizigerstreinen op lastig te bereiken locaties, materiële ondersteuning door civiele partijen.

Afgestemd	Datum
Veiligheidsregio	
Politie	
ProRail	

Bijlage 2

Bergen en reinigen van een trein na een incident met slachtoffer

Deze bijlage gaat over het bergen van een slachtoffer en het reinigen van een trein en infrastructuur na een incident met een slachtoffer. Specifiek gaat het daarbij om het (weer) toonbaar maken van een trein en/of overweg na een aanrijding met een dodelijk slachtoffer ten gevolge van een ongeval of suïcide. In het kader van de handreiking wordt regelmatig de term 'reinen na suïcide' gebruikt, welke niet de gehele lading dekt. Te gemakkelijk wordt aangenomen dat een incident 'persoon voor de trein of aanrijding trein-persoon' een suïcide betreft. Het is goed om met elkaar af te spreken dat dit slechts kan worden vastgesteld na nader onderzoek door de politie.

Deze bijlage is ook los te downloaden via het dossier 'Spoorwegincidentbestrijding' op www.infopuntveiligheid.nl. Deze download bevat informatie die in deze bijlage is weggelaten om dubbele teksten in de handreiking te voorkomen.

1. Redding, bestrijding en onderzoek

De overheid is primair verantwoordelijk voor redding van slachtoffers en bestrijding van het incident. Het strafrechtelijk onderzoek is een primaire verantwoordelijkheid van politie en justitie. De uitvoering van redding en bestrijding vindt plaats conform de reguliere procedures door de operationele hulpverleningsdiensten (brandweer, politie en de regionale ambulancedienst).

- > Als een slachtoffer nog leeft, gaat de hulpverlening altijd voor op het strafrechtelijk onderzoek.
- > Is een slachtoffer overleden dan gaat het strafrechtelijk onderzoek naar de 'onnatuurlijke dood' altijd voor het herstel van de vervoersfunctie, vrij baan maken en herstel infrastructuur. De incidentlocatie wordt door de politie aangemerkt als plaats delict (PD).
- > Na forensisch technisch onderzoek (FTO) door de politie wordt de PD-status van de incidentlocatie vrijgegeven door de Ovd-P. Het zoeken naar lichamen en lichaamsdelen behoort tot het domein van het strafrecht en wordt door Cura Mortu Orum (Mortuariabeheer (CMO)) en FTO uitgevoerd.
- > Het zoeken en verzamelen van lichaamsdelen is geen taak van de brandweer. Als dat in het veld moet gebeuren, zal ProRail in eerste instantie voor mobiele verlichting zorgen. De brandweer kan bij een groot verspreidingsgebied wel voor extra verlichting zorgen, ondanks dat dit geen formele taak is van de brandweer. Nadat een PD is vrijgegeven, worden 'herstel vervoersfunctie, vrij baan maken en herstel infrastructuur' opgestart.

De Ovd-Rail is vanuit de spoorbranche aangewezen als operationeel aanspreekpunt voor de hulpverleningsdiensten tijdens de bestrijding van calamiteiten.

- > De OVD-Rail draagt zorg voor operationele afstemming tussen de activiteiten van de hulpdiensten en die van de calamiteitenorganisatie Rail.
- > Voor de ondersteuning van de hulpdiensten met specifieke technische kennis van spoorwegmaterieel en middelen heeft ProRail een eigen afdeling Incidentenregie Ongevallenbestrijding.

2. Redding, bestrijding en onderzoek

Dit betreft alle activiteiten die noodzakelijk zijn om spoorgedeeltes vrij van obstakels te krijgen, zodat deze weer ter beschikking van de vervoersfunctie komen. De wijze waarop vrij baan maken plaatsvindt is omschreven in de 'Procedure vrij baan maken'.

- > Onder het 'vrij baan maken' wordt, naast het vrijmaken van obstakels, ook het bergen en afvoeren van (wrakstukken van) spoomateriaal verstaan.
- > Over wrakstukken van overige voertuigen en obstakels is geen tekst in de procedure opgenomen. In redelijkheid kan worden aangenomen dat het bergen en afvoeren van alle wrakstukken en obstakels op het spoor onder de 'procedure vrijbaan maken' vallen en daarmee tot de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het spoor, in casu ProRail gerekend kan worden.
- > Voor het bergen en afvoeren van wrakstukken op een overweg is formeel de wegbeheerder (RWS, provincie, gemeente, particulier) verantwoordelijk. In alle gevallen zal de Ovd-P toestemming verlenen aan de eigenaar en opdracht geven tot het bergen en afvoeren van de wrakstukken.
- > Het bergen van wrakstukken is ondergebracht bij professionele bergingsbedrijven.

3. Bergen van lichamen

Het zoeken, verzamelen en bergen van lichamen en lichaamsdelen is zoals boven beschreven een verantwoordelijkheid van het strafrecht en de spoorsector.

- > Het bergen van lichamen/lichaamsdelen op het spoor behoort niet tot het domein van de spoorsector, maar wordt in samenspraak met de spoorsector opgedragen aan specifiek daarvoor ingehuurde CMO-organisaties. De meldkamer ProRail geeft een voorwaarschuwing aan CMO en informeert de regionale meldkamer van de overheidshulpdiensten. Het welken voorwaarschuwing is iets anders dan een opdracht! Die formele verantwoordelijkheid ligt bij het Openbaar Ministerie.
- > Een Officier van Justitie (OVJ) of de hulpofficier van Justitie (HovJ) geeft een 'verlof tot vervoer' af, waarna de Ovd-P aan de CMO-organisatie 'opdracht tot vervoer' geeft op basis van de verzoek op de lijkbezorging van de stoffelijke resten naar een door de politie te benoemen mortuarium.
- > In opdracht van CMO wordt het vervoer daarna uitgevoerd door een lokale (bij CMO aangestoten) begrafenisondernemer.
- > Waar het om een 'onnatuurlijke dood' betreft, zal in het mortuarium door een forensisch arts (ook wel schouwarts genoemd) een onderzoek (schouw) naar de doodsoorzaak plaatsvinden. Bij deze schouw is (het FTO van) de politie aanwezig en deze zal verslag van de schouw opstellen. De schouwarts rapporteert vervolgens zijn/haar bevindingen aan de officier van Justitie (OVJ).
- > Niet verklaarbare letsels en trauma's worden door de OVD-P aan de officier van Justitie voorgelegd en verder afgehandeld conform het strafrecht.
- > Door de OVJ wordt vervolgens een verklaring van geen bezwaar tegen begraving of crematie afgegeven, waarmee het lichaam wordt vrijgegeven aan de familie.

4. Reinigen trein, spoor en overweg

Onder de verantwoordelijkheid van ProRail voor incidentregie van alle treinen, valt ook het 'toonbaar maken' van rollend materieel.

- > Het reinigen, wassen en onderhouden van treinen is een verantwoordelijkheid van de eigenaar (NS, Veolia, Arriva, et cetera) van een trein en deze heeft daarvoor onderhoudsbedrijven opgericht dan wel ingehuurd.
- > Indien nodig wordt een trein na een incident door ProRail naar een, veelal centraal in het land gelegen, reinigingsplek van de eigenaar gestuurd.
- > Om een trein via het reguliere spoor naar een reinigingsplek te verplaatsen, is het soms noodzakelijk om een trein eerst ter plaatse 'toonbaar' te maken.
- > Onder het toonbaar maken wordt het ruim met water wegspoelen/verwijderen van zichtbaar bloed verstaan. Lichaamsdelen en stukken weefsel zijn al in een eerder stadium weggehaald door FTO of CMO.
- > De Dienst Ongevallenbestrijding van ProRail verzorgt het toonbaar maken van een trein meestal zelf of laat daarvoor een onderhoudsbedrijf van de treineigenaar ter plaatse komen.
- > De Dienst Ongevallenbestrijding van ProRail verzorgt het toonbaar maken van het spoor, kunstwerken en attributen meestal zelf of zet hiervoor een gecontracteerd onderhoudsbedrijf of aannemer in.
- > Voor het reinigen van een overweg is formeel de wegbeheerder (RWS, provincie, gemeente, particulier) verantwoordelijk. In deze gevallen kan de Ovd-P toestemming verlenen aan de wegbeheerder om het wegdek te (laten) reinigen. Onder het reinigen van het wegdek wordt in deze het ruim met water wegspoelen/verwijderen van zichtbaar bloed verstaan.

5. Opvang betrokken medewerkers, passagiers en hulpverleners

Een aanrijding met een persoon is een incident dat grote emotionele impact kan hebben op alle betrokkenen. Voor medewerkers van ProRail en hulpverleners zal in eerste instantie aandacht worden gegeven aan psychosociale ondersteuning door de eigen organisatie (BedrijfsOpvangTeam, Arbodienst, leidinggevenden). Voor passagiers en andere betrokkenen kan een beroep worden gedaan op instanties als Slachtofferhulp, Maatschappelijk Werk en andere instanties. Deze hulp kan worden ingeschakeld via de gebruikelijke wegen van politie en/of GHOR (OvD-G).

Bijlage 3

Opleiden, trainen en oefenen op het spoor

Het thema Opleiden, Trainen en Oefenen is een belangrijk onderdeel van deze handreiking. De belangrijkste reden is dat de spoor specifieke aandachtspunten en scenario's hun toegevoegde waarde pas bewijzen door ze in een realistische omgeving te gebruiken, tegelijk beseffend dat OTO een regionale verantwoordelijkheid is en een handreiking nooit kan voorschrijven wat de regio oefent. Toch bevat deze handreiking onderdelen die met een aanwijzing goed te gebruiken zijn voor regionale OTO-activiteiten. Deze worden hieronder kort toegelicht. Bij het (digitaal) publiceren van de nieuwe handreiking is het de bedoeling dat de onderdelen van de handreiking ook los te downloaden zijn voor verdere bewerking. Verder heeft de realisatie van de nieuwe handreiking ook een aantal concrete 'nieuwe ideeën' opgeleverd die het verdienen om nader te worden onderzocht en haalbaarheids.

Bestaande onderwerpen uit de handreiking

Spoor specifieke aandachtspunten

Door bij trainen en oefenen in de veiligheidsregio aandacht te besteden aan deze aandachtspunten, wordt operationeel personeel effectief geoefend. Door juist die zaken in oefeningen op te nemen die het werken op het spoor zo bijzonder maken, is het mogelijk om in een kort tijdsbestek gericht te oefenen.

Globaal bekeken gaat het bij de spoor specifieke aandachtspunten enerzijds om zaken die een belangrijke logistieke component hebben en anderzijds om zaken die fundamenteel zijn voor veilig werken in een omgeving waarin (hoog)snelheid een belangrijk issue is.

Beelvormende scenario's

De vier scenario's gaan over de volgende vier incidenttypen: brand, (technische) hulpverlening, gevaarlijke stoffen en dreiging. Door de compacte beschrijving lenen de scenario's zich om in te gaan aanlopen om een multidisciplinaire oefening alle deelnemers 'mee te nemen' in een gedeeldeelbeeld van een incident.

De scenario's moeten niet gezien worden als maatgevend, maar als beeldvormend.

Operationele aandachtsskaart

Het gebruik van een papieren en/of digitaal zakboekje voor operationeel leidinggevenden voorziet bij alarmering van een specifiek (en vaak zelden voorkomend) incident van de juiste aanknopingspunten voor een gestructureerde werkwijze, die aandacht besteedt aan de incident-typische aandachtspunten. In die wetenschap hebben de auteurs een operationele aandachtsskaart van ProRail opgenomen, die in de eigen veiligheidsregio naast de bestaande informatie kan worden gelegd.

Advies: reinigen trein na incident met slachtoffer

In samenspraak met politievertegenwoordigers van de Landelijke Eenheid Infrastructuur is een advies tot stand gekomen voor operationeel leidinggevenden over een wenselijke werkwijze bij een spoorincident met een persoon. Hierbij moet opgemerkt worden dat de term 'suicide' bewust wordt vermeden, omdat er pas formeel sprake kan zijn van zelfmoord als dit na onderzoek door de politie is komen vast te staan. Dit is een van de belangrijke adviezen die men aan het veld wil meegeven. Daarnaast geeft 'het advies' informatie over monodisciplinaire verantwoordelijkheden, waardoor gezamenlijke afspraken gemaakt kunnen worden over slachtofferbehandeling en het reinigen van trein en spoorlocatie. Iets

wat door een gebrek aan duidelijkheid en een pragmatische aanpak in het land divers wordt uitgevoerd door betrokken partijen. Het advies is niet strikt bedoeld om één manier van werken te promoten. Dit zou tenslotte een negatief effect kunnen hebben op de 'hands on' mentaliteit die er nu juist voor zorgt dat de klus goed geklaard wordt. Het advies leent zich om b.v. in een workshop besproken te worden.

Documentenoverzicht

Het documentenoverzicht is een concrete verwijzing naar samenhang tussen gerelateerde documenten. Wie bij operationele planvorming en het schrijven van realistische scenario's op zoek is naar de actuele werkwijze van betrokken (spoor)partijen, kan via dit overzicht snel toegang krijgen tot de relevante spoordocumenten. Daarnaast biedt het documentenoverzicht ook informatie over de kennisportal Infopunt Veiligheid. Iedereen die professioneel werkzaam is in het werkveld van veiligheid kan aan dit kennisportal een inhoudelijke vraag stellen.

Nieuwe ideeën die onderzocht kunnen worden op haikbaarheid zijn:

OTO-matrix

Een overzicht van mono- en multidisciplinaire OTO-activiteiten, met een onderverdeling naar een optimaal oefenkader. Concreet: er zijn motorische en monodisciplinaire vaardigheden die alleen goed op en naast het spoor beoefend kunnen worden. Andere vaardigheden zoals besluitvorming kunnen zonder die werkelijkheid en kunnen goed getoond worden met een table top of in een virtuele omgeving. Met een (nog te ontwikkelen) OTO-matrix wordt het veld niet alleen geholpen met een overzicht van de samenhang van activiteiten (de handreiking belicht tenslotte een beperkt deel van de materie), maar de zeer beperkte oefentijd op het spoor kan ook zo effectief mogelijk worden benut. Categorieën met voorbeelden zijn op dit moment:

Monodisciplinair

- > Spoorlocatie-gebonden vaardigheden (plaatsen veiligheidstester).
- > Niet-spoorlocatie gebonden vaardigheden (inzet oefening op treinstel op oefenlocatie, CoPI-training via table top met actieve responscel).
- > Virtuele trainingsomgeving (monodisciplinaire besluitvorming, leiding & coördinatie).
- > Elektronische leeromgeving (monodisciplinaire kennisoverdracht).

Multidisciplinair

- > Spoorlocatie-gebonden oefeningen (realistische oefeningen in het kader van RBP/IBP).
- > Niet-spoorlocatie gebonden oefeningen (teamtraining en table top).
- > Virtuele oefenen trainingsomgeving (multidisciplinaire afstemming, leiding en coördinatie).

Spoorspecifiek evaluatietool

Als er voldoende acceptatie is voor een evaluatie-instrument waarmee beoordeeld kan worden of er aandacht is besteed aan de spoor specifieke aandachtspunten, dan is er ook een directe relatie gelegd met de theorie in de handreiking. Dit zou de implementatie in de veiligheidsregio van de theorie ten goede komen.

Scenario animaties

Het IFV kan in ADMS animaties maken op basis van uitgeschreven scenario's. Deze bestaande 'story boards' zijn de basis van de vier beeldvormende scenario's in de handreiking en zijn dus beschikbaar voor andere doeleinden. De auteurs zijn van mening dat een animatie, nog beter dan met tekst, in staat is om een scenario te communiceren met een multidisciplinaire groep betrokkenen. Deze zou getoond kunnen worden op een startbijeenkomst van een (grote) multidisciplinaire oefening.

Bijlage 4

Documentenoverzicht

Algemeen wettelijk kader

[Spoorwegwet](#)
[Wet lokaal spoor](#)
[Besluit bijzondere spoorwegen](#)
[Wet veiligheidsregio's](#)
[Politiewet](#)
[Tijdelijke wet ambulancezorg](#)
[Wet op de lijkbezorging](#)

Wet Basisnet

[Besluit inwerkingtreding basisnet](#)
[Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen \(WVGS\)](#)
[Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen \(WVG\)](#)
[Kennispublicatie van Infopunt Veiligheid: Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen](#)

NB Het *Besluit externe veiligheid transportroutes* valt ook onder het basisnet, maar is beperkt relevant voor de voorbereiding op spoorincidenten bij bestaande spoortrajecten.

Planvorming

Handreiking Voorbereiding Spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en hulpdiensten (2016)
[Handreiking voorbereiding treinincidentbestrijding](#) (2007/2011) (vervallen)
[Leidraad Voorbereiding Treinincidentbestrijding](#) (2007) (vervallen)
[Handboek Incidentmanagement Rail](#) (HMR, 2015)
[Calamiteitenplan Rail](#) (2010) (vervallen)
[Matrix Treinincident Scenario's](#) (zie ook bijlage 5) (TIS, ProRail 2015)
[Landelijk Convenant voor samenwerking tussen Veiligheidsregio's, Politie en ProRail](#) (2013)
[Bestuurlijke netwerk 16: Spoorvervoer](#) (2013)
[RLN 00222 Richtlijn Veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten. Beheersing van elektrocutiegevaar van arbeiders bij 1500 V en 25 kV bovenleiding](#). Deel 1 is algemeen deel, Deel 2 behandelt de uitschakelprocedures 1500V en 25 kV, deel 3 gaat in op het blussen van brand naast de bovenleiding en deel 4 gaat in op herstel van de spoorinfrastructuur (ProRail).

Overige documenten

[Herziene VNCI-uitgave 'Vervoer gevaarlijke stoffen kenbare gebreken ketelwagens'](#)
[Kennispublicatie van Infopunt Veiligheid: Veiligheid op het juiste spoor](#)
[Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van Brandweer Nederland \(2012\)](#)
[Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025](#)

Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid -
Generieke nieuwbouweisen voor sporen op de vrije baan (ProRail 28 december 2015).

Kennisportal

Het Instituut Fysieke Veiligheid beheert deze handreiking en biedt via Infopunt Veiligheid de mogelijkheid om vragen te stellen aan het IFV, het Lectoraat Transportveiligheid, ProRail, de brandweer, de GHOR en de Nationale Politie. Ga naar www.infopuntveiligheid.nl en klik op de button 'stel uw vraag'. De kennis en informatie die in de loop der jaren wordt verzameld, is te vinden in het dossier: [Spoorwegincidentbestrijding van Infopunt Veiligheid](#) (IFV).

Bijlage 5

Calamiteitenmatrix ProRail

	Zeer beperkt (klein)	Beperkt (middel)	Ernstig (groot)	Zeer ernstig (zeer groot)
TIS 1 Verstoring treindienst	TIS 1.1 Structurele vertraging van 5 min. of meer gedurende 30 min. of langer door: <ul style="list-style-type: none"> • ontsporing zonder slachtoffers • stroomuitval • uitval infra (wisselstoringen etc.) • uitval VPT • slechte weersomstandigheden • urgente/ongeplande werkzaamheden • defect materieel 	TIS 1.2 Structurele vertraging van 5 min. of meer gedurende 30 min. of langer en treindienst kan niet meer volgens plan worden uitgevoerd. Door: <ul style="list-style-type: none"> • ontsporing zonder slachtoffers • stroomuitval • uitval infra (wisselstoringen, uitval VPT etc.) • slechte weersomstandigheden • urgente/ongeplande werkzaamheden • defect materieel stilleggen treindienst op bevel OHD 	TIS 1.3 Totale versperring. Treindienst niet meer uitvoerbaar door: <ul style="list-style-type: none"> • ontsporing zonder slachtoffers • stroomuitval • uitval infra (wisselstoringen, uitval VPT etc.) • slechte weersomstandigheden • urgente/ongeplande werkzaamheden • defect materieel stilleggen treindienst op bevel OHD 	TIS 1.4 Totale versperring. Treindienst niet meer mogelijk in minimaal een post of druk knooppunt. Door bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> • uitval centraal infrabediensysteem • stilleggen treindienst op bevel OHD • extreme weersomstandigheden
TIS 2 Brand	TIS 2.1 <ul style="list-style-type: none"> • Automatische brandmelding (op station/in tunnel, zonder stilstaande trein). • Rookontwikkeling/ vuurverschijnselen bij/onder trein op vrije baan/ emplacement. • Brand in station(sgebouw) niet uitslaand. • Buitenbrand op spoorterrein (bv. bielzen- of bermbrand). 	TIS 2.2 <ul style="list-style-type: none"> • Brand (op station) in tunnel, zonder stilstaande trein. • Rookontwikkeling/ vuurverschijnselen bij/onder trein op station/in tunnel. • Brand in trein niet uitslaand, (b.v. prullenbak, smeulbrand in passagierstrein). • Brand in station(sgebouw) uitslaand. 	TIS 2.3 + Uitschakelen <ul style="list-style-type: none"> • Brand in trein uitslaand op vrije baan/ emplacement. 	TIS 2.4 + Uitschakelen <ul style="list-style-type: none"> • (Automatische) brand(melding) in tunnel, met stilstaande trein. • Brand in trein uitslaand op station/in tunnel. • Treinstilstand in tunnel, zonder spraakverbinding met het treinpersoneel.

<p>TIS 3 Aanrijding, botsing & Ontsporing met slachtoffers</p>	<p>TIS 3.1 Aanrijding trein/rangeerdeel met:</p> <ul style="list-style-type: none"> • persoon/groot dier • (brom)fiets(er), motor • infra-element/object • klein wegvoertuig (zonder slachtoffers) 	<p>TIS 3.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanrijding rangeerdelen onderling. • Hard koppelen (trein/rangeerdeel met rangeerdeel/trein). • Aanrijding trein/rangeerdeel met: <ul style="list-style-type: none"> - klein wegvoertuig (met slachtoffers of slachtoffers onbekend) - groot wegvoertuig (zonder slachtoffers). 	<p>TIS 3.3 Ontsporing met slachtoffers, of aanrijding trein met:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trein/rangeerdeel • groot wegvoertuig (met slachtoffers of slachtoffers onbekend) <p>waardoor wagenstellen niet vervormd, gekanteld of gestapeld zijn, en bovenleidinggroep niet uitgevallen is.</p>	<p>TIS 3.4 + Uitschakelen Ontsporing met slachtoffers, of aanrijding trein met:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trein/rangeerdeel • (groot) wegvoertuig waarbij aantoonbaar wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn, of bovenleidinggroep uitgevallen is.
<p>TIS 4 Gevaarlijke stoffen</p>	<p>TIS 4.1 Geen of onbekende GEVI-code:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle uitstroom; GEVI-code begint met 2, 3, 4, 5, 6, 8 en 9 • kleine uitstroom; GEVI-code begint met 7. Aanrijding/ontsporing goederentrein met kans op uitstroom gevaarlijke stoffen. 	<p>TIS 4.2 + Uitschakelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brand in goederentrein waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. 	<p>TIS 4.3 + Uitschakelen GEVI-code begint met 3, 4, 5, 6, 8 en 9:</p> <ul style="list-style-type: none"> • grote uitstroom. 	<p>TIS 4.4 + Uitschakelen GEVI-code begint met 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • grote uitstroom.
<p>TIS 5 Verdacht gedrag, voorwerp, (bom)explosie</p>	<p>TIS 5.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bomvinding, Verdacht gedrag/voorwerp langs vrije baan. • Verdacht niet gesprongen conventionele explosieven op spoorterrein. 	<p>TIS 5.2 Verdacht voorwerp, (bomvinding) in trein op de vrije baan.</p>	<p>TIS 5.3 Verdacht voorwerp, (bomvinding):</p> <ul style="list-style-type: none"> • in trein op station • in tunnel of station. 	<p>TIS 5.4 + Uitschakelen (Bom)explosie in trein, station of tunnel.</p>

Doel en gebruik calamiteitenmatrix

De matrix wordt alleen gebruikt in de preparatiefase. ProRail Verkeersleiding heeft een beslisboom gemaakt aan de hand waarvan zij na ontvangst van een incidentmelding bepaalt voor welke TIS moet worden gealarmeerd. Aan elke TIS is een alarmlijst gekoppeld. Op basis van de alarmeerlijst alarmeert ProRail vervolgens extern de overheidshulpdiensten (OHD) en intern de calamiteitenorganisatie Rail. De brandweer, politie en Regionale Ambulance Voorziening/GHOR hebben per veiligheidsregio bepaald welke operationele inzet de GMK bij de respectievelijke TIS'en moet doen. Bij haar alarmering aan de OHD meldt ProRail het door haar gekozen TIS en geeft daarbij een mondelinge toelichting in zogeheten 'klare taal'.

Door deze TIS en de locatie (HSL-Zuid, tunnel e.d.) in de meldkamers systemen te combineren, kan de GMK een situatiegerichte inzet doen.

Alarmlijst: Dit is de lijst die ProRail Verkeersleiding hanteert voor het alarmeren van de calamiteitenorganisatie rail en voor de externe organisaties.

Uitschakelen: Ruim Uitschakelen (1500 V) of complete lijnuitschakeling (25kV). Zie verder de procedure Ruim Uitschakelen. Bij calamiteiten in spoor tunnels en in verdiepte bak Gooiboog, wordt niet op scenario afgeschakeld. Dit gebeurt alleen op opdracht van de bevelvoerende van de brandweer.

Fotoverantwoording

Coverfoto: aanrijding ACTS goederentrein en NSR sprinter vlak voor Rotterdam Centraal op 20 november 2006; ProRail

Pag. 8: Intercity; ProRail

Pag. 11: Voertuig OVD-Rail; ProRail

Pag. 13: Kruisende verkeerstromen; Beeldbank RWS

Pag. 15: Opstelplaatsen hulpverleningsvoertuigen; www.112brabant.nl

Pag. 16: Bereikbaarheid hulpdiensten; www.deredactie.be

Pag. 17: Vluchttrap; Moors Constructie Bergharen BV

Pag. 23: Spoorketelwagon; Henk Bril (Sabic)

Pag. 26: Brand in trein; www.petershotnews.nl

Pag. 29: Aanrijding voertuig; ProRail

Pag. 30: Sprinter in de takels na samen botsing blok in Amsterdam; www.nu.nl/Nufoto.nl

Pag. 35: EOD, dreigings scenario station; www.parool.nl

Pag. 39: Spoorenpacement Kijfhoek, Taco Anema

Pag. 40: Afbeelding MBS; ProRail

VERVALLEN

Instituut Fysieke Veiligheid
Expertisecentrum
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

VERVALLEN

VERVALLEN

Instituut Fysieke Veiligheid

Het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) draagt bij aan een veilige samenleving door het versterken van de veiligheidsregio's en hun partners bij het professionaliseren van hun taken. Wij ontwikkelen en delen relevante kennis, wij hebben expertise voor het verwerven en beheren van gemeenschappelijk materieel en wij adviseren de betrokken besturen.

Ons motto hierbij is: signaleren en verbinden.

VERVALLEN



Instituut Fysieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
026 355 24 00
www.ifv.nl