

De Handreiking Voorbereiding Treinincident Bestrijding is in 2016 vervangen door de Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding - voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten

Handreiking Voorbereiding Treinincident Bestrijding

Deskundigenadvies

VERVALLEN

Deze publicatie is een uitgave van het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid – *Nibra* .
Samenstelling: Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid - *Nibra*

Ondanks de zorg die de samenstelling van de tekst bestede zorg kan de samensteller geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade, die zou kunnen voortvloeien uit enige fout of onzorgvuldigheid, die in deze handreiking zou kunnen voorkomen.

Voor informatie die desondanks onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden auteur(s), redactie en uitgever geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich graag aanbevolen.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid - *Nibra* .

Tweede, herziene uitgave

© Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid – *Nibra* , december 2007

Uitgave:
Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid - *Nibra* in opdracht van:
ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Deze uitgave is als elektronisch bestand te downloaden vanaf www.nifv.nl/infopuntveiligheid/Kennisbank_dossiers/Dossier_Kennisdocumenten_fysieke_veiligheid .

Voor vragen betreffende de inhoud van dit document is het Infopunt Veiligheid www.infopuntveiligheid.nl beschikbaar. Op deze site zijn vragen direct te stellen.

Voorwoord

Inleiding

De Handreiking Voorbereiding Treinincident Bestrijding is de opvolger van het Spoorboekje voor Zwaailichten en de Leidraad Trein Incident Bestrijding. Deze handreiking is gemaakt om de afstemming tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten te bevorderen. De handreiking is bestemd voor verschillende doelgroepen die ieder hun specifieke deel kunnen gebruiken en tegelijk zich op de hoogte kunnen stellen van de delen die voor andere partners van belang zijn. De handreiking geeft overigens geen antwoord op alle vragen die spelen tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten. Vragen die bij de implementatie naar voren komen zullen gebruikt worden om nieuwe versies van de handreiking te maken.

Het vernieuwen van de handreiking heeft de samenwerking tussen de overheidshulpdiensten en ProRail versterkt. Dit is een complex proces waarvoor allen die bij de totstandkoming betrokken zijn geweest.

Doel

Het doel van deze handreiking is de voorbereiding op de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten door de overheidshulpdiensten en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche te bevorderen.

Een adequate voorbereiding is noodzakelijk voor een veilig, effectief en efficiënt verloop van de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten. De drie eisen aan de gezamenlijke bestrijding - veiligheid, effectiviteit en efficiëntie - hebben zowel betrekking op de processen van de hulpverlening als op het verkeers- en vervoersproces.

Om de voorbereiding op de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten te bevorderen benoemt deze handreiking:

1. de verantwoordelijkheden van de betrokkenen in het Strategisch Deel 1;
2. de multidisciplinaire tactische afspraken voor het gezamenlijk optreden in het Tactisch Deel 2;
3. het format voor de uitwerking van treinincidentscenario's in het Deel 3, Regionaal TIM-plan.

Uitgangspunten

De voorbereiding op treinincidenten vindt plaats op meerdere niveaus: strategisch, tactisch en operationeel. Calamiteitenplannen kunnen daarom ook onderscheiden worden naar plannen op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Deze handreiking is een coördinatieplan op strategisch en tactisch niveau en biedt operationele aanknopingspunten. Deze handreiking geeft inzicht in de samenwerking tussen de overheidshulpdiensten en de calamiteitenorganisatie in de spoorbranche en specificiert de raakvlakken tussen beide in termen van verantwoordelijkheden.

Daarnaast biedt deze handreiking handvatten voor de tactische planvorming in de regio's, de TIM-plannen. Het TIM-plan bevat voor de desbetreffende veiligheidsregio uitwerkingen van de coördinatie bij treinincidenten, alsmede van de uit te voeren activiteiten bij treinincidentscenario's. Het TIM-plan vertoont daarmee sterke gelijkenissen met een rampbestrijdingsplan. Het TIM-plan is echter niet noodzakelijk object- of locatiespecifiek, maar geldt voor het railverkeerssysteem in de regio. Regionale informatie dient gebruikt te worden voor het specificeren van de afspraken in deze handreiking.

In deze handreiking vindt men derhalve geen veranderlijke operationele informatie zoals werkinstructies en -protocollen, adressenlijsten en telefoonlijsten, alarmerings-, verbidings- en aflossingsschema's, bereikbaarheidskaarten, regio-indelingen of kaarten van het nationale railverkeerssysteem.

Doelgroepen

Deze handreiking kent een breed publiek, zowel van partijen aan de spoorwegkant, als van partijen aan de kant van de overheidshulpdiensten. Daarom zijn ook het routinematige handelen en de organisatie van de betrokken partijen voor zover voor onderling begrip noodzakelijk, in het kort opgenomen.

De doelgroepen van deze handreiking zijn:

1. Preparatisten bij de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche en bij de overheidshulpdiensten. Zij stellen in onderling overleg het regionaal TIM-plan op, ter voorbereiding van de gezamenlijke treinincidentbestrijding.
2. Leidinggevenden bij de overheidshulpdiensten en bij de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche, alsmede burgemeesters. Deze leidinggevenden en burgemeesters hebben de leiding over de bestrijding respectievelijk het opperbevel wanneer een treinincident zich voordoet. Zij nemen kennis van de inhoud van deze handreiking en van het daarop gebaseerde TIM-plan in de eigen veiligheidsregio.
3. Hoofden van de operationele afdelingen van overheidshulpdiensten en van overige uitvoerende diensten en bedrijven met een taak bij treinincidentbestrijding. Voor de uitvoerend medewerkers zijn operationele monodisciplinaire uitwerkingen nodig.

VERVALLEN

Inhoud

Leeswijzer	9
Deel 1	
Inleiding	13
Hoofdstuk 1	
1.1 Uitgangspunten	15
Hoofdstuk 2	
Partijen en verantwoordelijkheden	17
2.1	17
Hoofdstuk 3	
Leiding en coördinatie	23
3.1 Leiding en coördinatie	23
Deel 2	
Inleiding	31
Hoofdstuk 1	
Multidisciplinaire tactische afspraken	33
1.1 Multidisciplinaire tactische afspraken	33
Hoofdstuk 2	
Volgorde van rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten	45
2.1 Volgorde van rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten	45
Deel 3	
Hoofdstuk 1	
Inleiding	49
1.1 Inleiding	49
Hoofdstuk 2	
Format voor de uitwerking van Treinincidentscenario's	51
2.1 Format voor de uitwerking van treinincidentscenario's	51
Hoofdstuk 3	
Scenario onafhankelijke onderwerpen	61
3.1 Scenario onafhankelijke onderwerpen	61
Deel 4	
Bijlage 1	
Treinincidentscenario 1.1	67
Bijlage 2	
Treinincidentscenario 1.2	69
Bijlage 3	
Treinincidentscenario 1.3	71
Bijlage 4	
Treinincidentscenario 1.4	73

Bijlage 5	
Treinincidentscenario 2.1	75
Bijlage 6	
Treinincidentscenario 2.2	77
Bijlage 7	
Treinincidentscenario 2.3	79
Bijlage 8	
Treinincidentscenario 2.4	81
Bijlage 9	
Treinincidentscenario 3.1	83
Bijlage 10	
Treinincidentscenario 3.2	85
Bijlage 11	
Treinincidentscenario 3.3	87
Bijlage 12	
Treinincidentscenario 3.4	89
Bijlage 13	
Treinincidentscenario 4.1	91
Bijlage 14	
Treinincidentscenario 4.2	93
Bijlage 15	
Treinincidentscenario 4.3	95
Bijlage 16	
Treinincidentscenario 4.4	97
Bijlage 17	
Treinincidentscenario 5.1	99
Bijlage 18	
Treinincidentscenario 5.2	101
Bijlage 19	
Treinincidentscenario 5.3	103
Bijlage 20	
Treinincidentscenario 5.4	105
Bijlage 21	
Totstandkoming	107
Bijlage 22	
Operationele Procedures	109
22.1 Procedure 'Ruim Uitschakelen' en Procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'	109
Bijlage 23	
Richtlijn Brandblussen nabij bovenleiding	115
23.1 Inleiding	115
23.2 Relatie met andere documenten	115
23.3 Brandblussen nabij bovenleiding	116
23.4 Bijlage A: Onderbouwing blusafstanden	118

VERVALLEN

VERVALLEN

Leeswijzer

Inleiding

De Handreiking Voorbereiding Treinincent Bestrijding bestaat uit drie delen en een aantal bijlagen. Het geeft een overzicht van alle aspecten die bij incidenten op het spoor extra aandacht vragen of aanvullende informatie nodig hebben ten opzichte van vergelijkbare reguliere incidenten. De aanvullende afspraken die zijn gemaakt tussen de hulpverleningsdiensten en de spoorwegpartijen zijn hierin ook weergegeven.

Deze handreiking bevat een opdracht. De regionale ProRail Verkeersleiding en de overheidshulpdiensten in de veiligheidsregio stellen een regionaal Trein Incident Management plan (TIM-plan) op. De handreiking bevat daarvoor de bouwstenen.

Voor een snel begrip van deze opdracht leest u naast het Voorwoord:

- paragraaf 1.1, de uitgangspunten in Deel 1,
- paragraaf 2.1, het format voor de uitwerking van treinincidentscenario's en
- paragraaf 3.1, de scenario onafhankelijke onderwerpen, in Deel 3 waarin de door u te volgen werkwijze staat beschreven.

Paragraaf 1.1 in Deel 1 geeft de aanpak en de uitgangspunten van de handreiking aan.

Paragraaf 2.1 biedt een overzicht van de partijen en hun verantwoordelijkheden bij treinincidentbestrijding. Deze beide paragrafen geven noodzakelijke achtergrondinformatie voor eenieder die wil overzien wat de multidisciplinaire context is van de eigen organisatie(n)/of taken.

Paragraaf 3.1 geeft aan op welke wijze treinincidentbestrijding geleid en gecoördineerd wordt. Dit hoofdstuk is bedoeld om aan te geven welke sleutelfunctionarissen en/of leidinggevendenden vanuit de verschillende partijen elkaars partners zijn. Hierbij is uitgegaan van het Relatienetwerk GRIP.

De handreiking gaat ervan uit dat de leiding en coördinatie bij treinincidentbestrijding in iedere veiligheidsregio conform dit kader wordt ingevuld.

In paragraaf 1 van Deel 2 komen multidisciplinaire tactische afspraken aan de orde van het gezamenlijk optreden bij treinincidentbestrijding. Hierbij is de indeling van de gebruikelijke rampbestrijdingsprocessen aangehouden.

In paragraaf 2 staat met welke prioriteit de rampbestrijdingsprocessen en deelspecten worden uitgevoerd. Zowel preparatisten als eenieder die in aanmerking komt voor uitvoerende en leidinggevende taken ter plaatse van een treinincident dienen hiervan kennis te nemen.

Paragraaf 2.1 van Deel 3 is de kern van de handreiking want het bevat het format voor de uitwerking van de treinincidentscenario's. Deze paragraaf beschrijft tevens de te volgen werkwijze voor de uitwerking van het regionaal TIM-plan.

Paragraaf 3.1 vraagt aandacht voor de afstemming met - vooral - de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen die onafhankelijk zijn van treinincidentscenario's. Spoorwegincidenten doen, vanwege het grote aantal potentiële (indirect) betrokkenen en de (on)bereikbaarheid van grote delen van het spoorwegnet, een groot beroep op de gemeentelijke inzet.

De paragrafen 1.1 in Deel 2, 3.1 in Deel 3, en de bijlagen met treinincidentscenario's bevatten gezamenlijk de bouwstenen voor het TIM-plan.

De bijlagen 1 tot en met 20 bevatten de uitwerking op hoofdlijnen van de 20 treinincidentscenario's. Het is de bedoeling dat deze uitwerking in de veiligheidsregio naar behoefte en eigen inzicht wordt verfijnd en opgenomen in het regionaal TIM-plan.

VERVALLEN

Deel 1
Strategisch deel

VERVALLEN

VERVALLEN

Inleiding

De oorspronkelijke 'Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding' dateert uit 2004. Sinds die tijd is veel voorbereidend werk verricht in Project Railplan om de bij de nieuwe spoorlijnen Hogesnelheidslijn - Zuid en Betuweroute voorkomende nieuwe aspecten van het spoor in te passen in de voorbereiding op het gezamenlijk optreden bij spoorwegincidenten. In Project Railplan hebben spoorbranche en overheidshulpdiensten samengewerkt.

Zowel in de organisatie van de spoorbranche als in de afspraken tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten zijn wijzigingen opgetreden. De treinincidentscenario's zijn verder uitgewerkt en aan de nieuwe situatie aangepast. Er zijn enkele nieuwe scenario's toegevoegd. Andere belangrijke veranderingen zijn dat de wijze van melden en alarmeren is gewijzigd, en dat de procedure voor het uitschakelen van de bovenleiding is gewijzigd. De wagenlijsten worden nu door de backoffice van ProRail aangeleverd.

Deze vernieuwde 'Handreiking Voorbereiding Treinincident Bestrijding' is hierop aangepast, het is een herziening van de Leidraad en vervangt de oorspronkelijke eerste versie volledig.

Het document is ondergebracht in het programma 'Documentenbeheer' van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties dat wordt uitgevoerd door het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid - Nibra. De term 'Leidraad' is in het documentenbeheer volgens afspraak gereserveerd voor documenten met een bindende status. Documenten met een adviserende inhoud worden in het documentenbeheer aangeduid als 'Handreiking'. Deze afspraak maakte het wijzigen van de titel noodzakelijk. Meer over het documentenbeheer is te vinden op de website www.werkenvoorveiligheid.nl.

Aanpak

De overheidshulpdiensten en de coördinerende organisatie van de spoorbranche bereiden zich gezamenlijk voor door afspraken over de treinincidentbestrijding per veiligheidsregio vast te leggen in een Trein Incident Management plan (TIM-plan). Bij het opstellen van het TIM-plan maken zij gebruik van de kaders zoals benoemd in deze handreiking. Voor de uitwerking van operationele plannen benutten zij aanvullende informatie van de regionale ProRail Verkeersleiding en van de veiligheidsregio.

Het TIM-plan wordt formeel vastgesteld door het bestuur van de veiligheidsregio en door de (regio)directie van ProRail. In praktische zin wordt de totstandkoming van het regionale TIM-plan geleid door samenwerking tussen de ambtelijk verantwoordelijke voor de preparatie van de regionale brandweer en de staf van ProRail Verkeersleiding.

Voor over onderwerpen aangaande treinincidentbestrijding in deze handreiking niet zijn uitgewerkt, bijvoorbeeld vanwege de behoefte aan voorafgaand sectoroverschrijdend overleg, worden deze benoemd als punten voor de agenda van het Platform Transportveiligheid¹

¹ .Bij het opstellen van deze Handreiking is nog niet beslist over de definitieve invulling en naamgeving van het platform, noch is beslist in hoeverre aangesloten zal worden bij een bestaande structuur voor afstemming en overleg. In deze Handreiking dient het 'platform' daarom als neutrale term gelezen te worden.

VERVALLEN

1. Uitgangspunten

Afbakening

Niveau's van voorbereiding op treinincidenten

De voorbereiding op treinincidenten vindt plaats op meerdere niveaus: strategisch, tactisch en operationeel. Calamiteitenplannen kunnen daarom ook onderscheiden worden naar plannen op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Deze handreiking is een coördinatieplan op strategisch en tactisch niveau en biedt aanknopingspunten voor de operationele voorbereiding.

Deze handreiking geeft inzicht in de samenwerking tussen de overheidshulpdiensten en de calamiteitenorganisatie in de spoorbranche en specificeert de raakvlakken tussen beide in termen van verantwoordelijkheden.

Daarnaast biedt deze handreiking handvatten voor de tactische planvorming in de regio's, de TIM-plannen. Het TIM-plan bevat voor de desbetreffende veiligheidsregio uitwerkingen van de coördinatie bij treinincidenten, alsmede van de uit te voeren activiteiten bij treinincidentscenario's.

Het TIM-plan vertoont daarmee sterke gelijkenissen met een rampbestrijdingsplan. Het TIM-plan is echter niet noodzakelijk object- of locatiespecifiek, maar geldt voor het railverkeerssysteem in de regio. Regionale informatie dient gebruikt te worden voor het specificeren van de afspraken in deze handreiking.

In deze handreiking vindt men derhalve geen veranderlijke operationele informatie zoals werkinstructies en -protocollen, adresselijsten en telefoonlijsten, alarmerings-, verbindings- en aflossingsschema's, bereikbaarheidskaarten, regio-indelingen of kaarten van het nationale railverkeerssysteem.

Beheersgebied ProRail Verkeersleiding

Deze handreiking is bedoeld voor de voorbereiding op treinincidenten binnen het beheersgebied van ProRail Verkeersleiding. Deze organisatie heeft het beheer over het nationale railverkeerssysteem.

Bij het nationale railverkeerssysteem zijn inbegrepen alle bijzondere trajecten voor hogesnelheids- en goederenvervoer en aftakkingen van en naar industrieterreinen, aansluitingen met metrosystemen en buitenlandse railverkeerssystemen, trajecten voor gecombineerd treinverkeer en tramverkeer of light-railverkeer - voor zover die onder het beheer vallen van ProRail Verkeersleiding². Stations en emplacements worden ook tot het nationale railverkeerssysteem gerekend.

Deze handreiking is in eerste instantie niet bedoeld voor railsystemen buiten het beheer van ProRail Verkeersleiding, zoals (delen van) metrosystemen, tramsystemen en light-rail op een afzonderlijke baan. De systematiek voor voorbereiding op incidenten zoals gepresenteerd in deze handreiking, is evenwel ook toepasbaar voor de lokaal, regionaal en/of particulier beheerde railsystemen.

Bijzondere objecten

Het optreden bij treinincidenten in tunnels en op of bij kunstwerken - bruggen, fly-overs e.d. - is een specifiek onderwerp.

ProRail maakt voor die objecten een calamiteitenbestrijdingsplan en levert dit aan de overheidshulpdiensten. Deze maken voor deze objecten ter voorbereiding op hun inzet naar maat en voorzienbaar scenario eigen bereikbaarheidskaarten, aanvalsplannen en rampbestrijdingsplannen. In het project Railplan is hiervoor een format rampbestrijdingsplan spoorwegincidenten opgesteld dat hiervoor als model kan worden gebruikt. De rampbestrijdingsplannen worden, als in een veiligheidsregio een spoortunnel(s) aanwezig is, in samenhang met het regionaal TIM-plan ontwikkeld en maken daarvan deel uit.

De systematiek voor planvorming, zoals gepresenteerd in deze handreiking, is evenwel ook toepasbaar voor tunnels en kunstwerken.

1 .Voor details, zie de Netverklaring, op te vragen via www.prorail.nl.

2 .Niet alle spoorwegen vallen onder het beheer van ProRail Verkeersleiding. Bij de regionale verkeersleiding kan worden nagegaan welke spoorlijnen niet onder deze regeling vallen. Dit zijn bijvoorbeeld museum- en historische lijnen en spoorlijnen binnen de begrenzing van particuliere bedrijfsterreinen.

Begripsbepaling

Treinincident

In deze handreiking wordt consequent gesproken over 'treinincident'. Met treinincident wordt elk incident bedoeld binnen of in de directe nabijheid van het railverkeerssysteem.³

Treinincidenten kunnen in twee groepen worden ingedeeld. Ten eerste incidenten waarbij een bedreiging bestaat voor de veiligheid van personen, de mens, het milieu of voor de openbare orde en/of waarbij geen slachtoffers zijn gevallen. Bij deze incidenten worden de overheidshulpdiensten gealarmeerd. Ten tweede incidenten waarbij geen slachtoffers zijn gevallen of de veiligheid en de openbare orde niet in het geding zijn. Bij deze incidenten wordt geen beroep gedaan op de overheidshulpdiensten. De calamiteitenorganisatie rail wordt bij beide type treinincidenten actief.

Het begrip treinincident zoals gehanteerd in deze handreiking omvat niet de verstoring in het railverkeerssysteem waarbij geen dreiging bestaat voor de veiligheid van personen of de openbare orde en waarbij geen slachtoffers zijn gevallen, of waarbij uitsluitend sprake is van materiële schade.

Van regulier optreden tot ramp

Het optreden bij treinincidenten vindt plaats volgens de gebruikelijke bevelvoeringsstructuren en procedures van brandweer, politie, GHS, gemeente en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche. Als sprake is van een ramp wordt opgetreden volgens de bevelvoeringsstructuren en procedures van de regionale rampenbestrijdingsorganisatie. Wel gelden vanwege de specifieke problemen en gevaren bij treinincidenten aanvullende afspraken en kunnen extra voorzieningen zijn getroffen. De structuren en procedures van de regionale rampenbestrijdingsorganisatie en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche.

Het begrip treinincident zoals gehanteerd in deze handreiking omvat daarmee tevens rampen binnen het railverkeerssysteem.

Treinincidentscenario's

Het uitgangspunt voor de voorbereiding op de gezamenlijke respons is de calamiteitenmatrix. In deze matrix zijn alle typen treinincidenten samengebracht in vijf categorieën, elk met een indeling naar ernst in vier niveaus, van zeer gering via gering, ernstig en zeer ernstig. Hieraan kunnen per treinincidentscenario inzetvoorzetten worden gekoppeld. Ook de calamiteitenorganisatie rail gebruikt deze treinincidentscenario's als basis voor de alarmering en activering. De 20 treinincidentscenario's worden gepresenteerd in het Tactisch Deel 2 van deze handreiking. De treinincidentscenario's worden in de regio's uitgebreid, dan wel aangepast, voor zover dit noodzakelijk is voor de voorbereiding door de overheidshulpdiensten in de veiligheidsregio.

Regionale ProRail Verkeersleiding en de veiligheidsregio

ProRail Verkeersleiding is ingedeeld in vier regio's, evenals de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche.

Waar in deze handreiking gesproken wordt over 'regionale ProRail Verkeersleiding' worden deze vier regio's van ProRail Verkeersleiding bedoeld. Er is geen relatie met de gebiedsindeling van de veiligheidsregio's.

³ Het begrip treinincident onderscheidt zich van het begrip railwegongeval in de Wet op de Raad voor de Transportveiligheid en van het begrip bijzonder voorval zoals gehanteerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Rail.

2. Partijen en verantwoordelijkheden

2.1

Partijen die betrokken (kunnen) zijn bij treinincidenten zijn ondergebracht in de volgende hoofdcategorieën:

1. Overheidshulpdiensten. Hieronder vallen de lokale en regionale brandweer, de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen, de regiopolitie en het Korps landelijke politiediensten, waarvan de Dienst Spoorwegpolitie en de Dienst operationele Ondersteuning & Coördinatie deel uitmaken.
2. Gemeenten. De gemeentelijke organisaties zijn verantwoordelijk voor het aan hen toegewezen gedeelte van de bestrijdingsprocessen bij grote incidenten. Voorbeelden hiervan zijn 'voorlichting', 'slachtofferregistratie' en 'opvang en verzorging'.
3. Bij het bestrijden van incidenten betrokken besturen. Het gemeentebestuur is verantwoordelijk voor de brandweer. Politie en geneeskundige diensten worden aangestuurd door regionale besturen. Het bestuur van de veiligheidscommissie is verantwoordelijk voor de voorbereiding op grootschalige incidenten en coördinatie van rampenbestrijding. Het bestrijden van incidenten gebeurt onder opperbevel van de Burgemeester.
4. Spoorbranche. Hieronder vallen alle partijen die in het Calamiteitenplan Rail zijn belast met verantwoordelijkheden in de calamiteitsorganisatie van de spoorwegbranche (paragraaf 2.1.3).¹ Metro- en trambedrijven vallen hier niet onder.
5. Derden. Hieronder vallen overheidsorganen en -diensten, op afstand. Tevens worden hieronder de organisaties begrepen die uitvoerende taken aannemen, aangestuurd door de verantwoordelijken binnen de overheidshulpdiensten, bestuur en spoorwegbranche.

De betrokken partijen zijn verantwoordelijk voor de gezamenlijke respons op treinincidenten. Hieronder worden de verantwoordelijkheden van de afzonderlijke partijen benoemd. Verantwoordelijkheden die uitsluitend betrekking hebben op de reguliere monodisciplinaire taakuitvoering of op voorvallen zonder dreiging of letsel voor personen of dieren worden niet genoemd.

2.1.1 Overheidshulpdiensten

De brandweers zijn verantwoordelijk voor:²

- bestrijden van brand en emissie gevaarlijke stoffen;
- redden en technische hulpverlening;
- ontsmetten mens en dier;
- ontsmetten voertuigen en infrastructuur;
- waarschuwen en meten;
- waarschuwen van de bevolking;
- toegankelijk maken en opruimen.

Deze taken worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de lokale brandweer. De Waarschuwings- en Verkenningdienst van de regionale brandweer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkennen en meten van gevaarlijke stoffen en het waarschuwen van de bevolking door middel van onder andere het sirenenet.³

De regiopolitie is verantwoordelijk voor:

- ontruimen en evacueren;
- afzetten en afschermen;
- (weg)verkeer regelen;
- identificeren slachtoffers;
- begidsen;

- 1 Het Calamiteitenplan Rail beschrijft de organisatie, de taken en de verantwoordelijkheden die de spoorwegondernemingen hebben in de calamiteitsorganisatie rail.
- 2 In deze indeling wordt aangesloten bij de indeling in processen zoals gebruikelijk in de rampenbestrijding.
- 3 Bij kleinere bedreigingen waarschuwen de lokale brandweer en politie met bijvoorbeeld geluidswagens en andere middelen de aanwezigen in de directe omgeving.

- strafrechtelijk onderzoek.

De Dienst Spoorwegpolitie van het KLPD is verantwoordelijk voor:

- ontruimen en evacueren;
- afzetten en afschermen;
- (weg)verkeer regelen;
- identificeren slachtoffers;
- begidsen;
- strafrechtelijk onderzoek naar treinincidenten.

De Dienst Spoorwegpolitie van het KLPD en de regiopolitie bepalen onderling wie de inzet coördineert en stemmen hun werkzaamheden op elkaar af. De uitvoering van het technische gedeelte van het strafrechtelijk onderzoek geschiedt door de Dienst Spoorwegpolitie van het KLPD.

De Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (GHOP) is verantwoordelijk voor:

- spoedeisende geneeskundige hulpverlening.
Hieronder wordt begrepen:
 - triage;
 - medisch handelen;
 - verpleegkundig handelen;
 - vervoerklaar maken van patiënten;
 - vervoeren van patiënten;
- preventieve openbare gezondheidszorg;
- psychosociale hulpverlening.

Tot de preventieve openbare gezondheidszorg behoren de medisch milieukundige taken bij treinincidenten. Deze omvatten onder andere het analyseren van en adviseren over de gezondheidseffecten en de te treffen maatregelen bij incidenten met gevaarlijke stoffen.

De Dienst operationele Ondersteuning en Coördinatie van het KLPD (KLPD DOC) is verantwoordelijk voor:

- in voorkomende gevallen meldingen aannemen van het eigen personeel en deze doorgeven aan de backoffice van ProRail Verkeersleiding.

De gemeenschappelijke meldkamer van politie, brandweer en ambulancevoorziening is verantwoordelijk voor:

- meldingen aannemen;
- beoordeling van meldingen en de en de eigen dienst(en);
- dooralarmering naar de backoffice van ProRail Verkeersleiding;
- doormelding aan KLPD DOC;
- status bewaken van alarmering en berichtenverkeer;
- informatieverstrekking;
- verzorging van communicatiemiddelen op verzoek;
- registratie van berichtenverkeer.

De bovengenoemde verantwoordelijkheden van de overheidshulpdiensten betreffen de rampbestrijdingsprocessen van de respectievelijke diensten.

2.1.2 Bestuur

Het lokale bestuur treedt op in de persoon van de burgemeester. De burgemeester geeft ten tijde van een treinincident op reguliere wijze invulling aan zijn verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid op grond van de Gemeentewet. Tevens geeft de burgemeester, indien sprake is van een ramp of zwaar ongeval, invulling aan het opperbevel zoals bedoeld in de Wet Rampen en Zware Ongevallen.

De burgemeester is verantwoordelijk voor:

- het opperbevel bij de bestrijding van incidenten en rampen op het grondgebied van de gemeente;

- de leiding over de inzet van gemeentelijke diensten bij het incident, met bijzondere aandacht voor:
 - de voorlichting en nazorg;
 - de opvang en nazorg;
- de bestuurlijke coördinatie. Er bestaat bij treinincidenten een specifieke samenstelling van de bestuurlijke omgeving waarbinnen de burgemeester optreedt;
 - het onderhouden van contacten op hoger management en directieniveau met bedrijven uit de spoorbranche, naar eigen inzicht en op advies van de overheidshulpdiensten;
 - het onderhouden van bestuurlijke contacten met buurgemeenten, de provincie of het waterschap of functionele (rijks)autoriteiten, voor zover het treinincident daartoe aanleiding geeft, naar eigen inzicht en op advies van de overheidshulpdiensten;
 - het onderhouden van contacten met relevante overheidsorganen en -diensten op afstand, zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid en optredende rijksinspecties;
- het voorzitten van het Beleidsteam (BT) binnen de regionale rampenbestrijdingsorganisatie;⁴
- het instellen van noodbevoegdheden, voor zover het treinincident daartoe aanleiding geeft, naar eigen inzicht en op advies van de overheidshulpdiensten.

De burgemeester vervult zijn taak in de regionale rampenbestrijdingsorganisatie volgens de in de regio geldende afspraken. Hij is voorzitter van het beleidsteam en heeft tevens een publieksfunctie. Hij bepaalt afhankelijk van de situatie waar hij de prioriteit aan geeft en op welke plaats hij functioneert.

De burgemeester heeft een specifieke wettelijke plicht in geval de Onderzoeksraad voor Veiligheid besluit tot het onderzoeken van het treinincident. In zo'n geval draagt de burgemeester er zorg voor dat de situatie ter plaatse niet wordt gewijzigd zonder voorafgaand overleg met de betrokkenen van de Onderzoeksraad. Maatregelen ten behoeve van de openbare orde en veiligheid, de bescherming van personen en dieren, het milieu of ter beperking van schade kunnen echter voorrang op het niet wijzigen ('bevriezen') van de situatie ter plaatse hebben.

De gemeentelijke organisatie onder verantwoordelijkheid van de burgemeester is belast met:

- voorlichten en informeren;
- opvangen en verzorgen;
- uitvaartverzekering;
- registratie van slachtoffers;
- voorziening in primaire levensbehoeften;
- registratie van schade en afhandeling;
- milieuzorg;
- nazorg

Daar zijn de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen.

Tevens kan bij een (kleinschalig) treinincident sprake zijn van reguliere taakuitoefening door:

- de gemeentelijke of regionale milieudienst;
- de gemeentelijke wegbeheerder;
- de gemeentelijke lijkschouwer of forensisch geneeskundige;
- het waterschap.

Langs de reguliere procedures kunnen tevens de provinciale milieudienst en de provinciale wegbeheerder betrokken zijn.

2.1.3 Spoorbranche

De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche is een samenwerkingsverband van de participanten in het railverkeerssysteem. Het beheer van de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche is ondergebracht bij ProRail Verkeersleiding. Bij de bestrijding

⁴ Op het moment van schrijven kan het Beleidsteam een gemeentelijk (GBT) of een regionaal (RBT) beleidsteam zijn. De invulling en opvolging en/of samenwerking van deze beide teams is nu nog per regio verschillend ingevuld. De voorgestelde Wet Veiligheidsregio's zal naar verwachting hierin eenvormigheid bevorderen.

van een treinincident heeft ProRail Verkeersleiding als taak het coördineren van de inzet van de participanten in het railverkeerssysteem.

1. ProRail Verkeersleiding is verantwoordelijk voor:
 - de leiding en coördinatie binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche, zowel tijdens de voorbereidingsfase als tijdens de bestrijdingsfase;
 - de organisatie van de alarmering;
 - de organisatie van de ondersteuning van de overheidshulpdiensten bij redding en bestrijding;
 - de organisatie van het rouwvervoer;
 - de organisatie van het vrijbaan maken;
 - het herstel van de verkeersfunctie met de bijbehorende informatieverstrekking.ProRail Verkeersleiding ziet er tevens op toe, dat alle participanten in het railverkeerssysteem met een verantwoordelijkheid in de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche invulling geven aan de benodigde calamiteiten(deelaspect)plannen.

In het hoofdkantoor van ProRail in Utrecht bevinden zich de backoffice en de centrale verkeersinformatie van ProRail Verkeersleiding. Bij motore verstoringen is de backoffice verantwoordelijk voor de alarmering en ondersteuning van de calamiteitenorganisaties. De centrale verkeersinformatie is verantwoordelijk voor de landelijke verkeersinformatie (teletekst, ANWB, verkeersinformatiedienst, enzovoort.).

De backoffice van ProRail Verkeersleiding is permanent bezet. Bij treinincidenten die aan de treindienstleider zijn gemeld alarmeert de backoffice de betreffende regionale gemeenschappelijke meldkamer. Bij een incident met een goederentrein stuurt de backoffice de wagenlijst van die trein naar de regionale meldkamer. De backoffice alarmeert bij alle treinincidenten de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche. Zij geeft ondersteuning aan de gealarmeerde OVD-R.

2. ProRail is verantwoordelijk voor:
 - het herstellen van de infrastructuur na het treinincident.
3. Inspectie VenW Toezicht op de Veiligheid Rail is verantwoordelijk voor:
 - de organisatie van het veiligheidsonderzoek bij treinincidenten, vanuit diens toezichthoudende rol op het railverkeer en de handhaving van spoorwet- en -regelgeving.

Inspectie VenW Toezicht op de Veiligheid Rail kan bij het uitoefenen van deze verantwoordelijkheid participanten in het railverkeerssysteem opdrachten verstrekken (zie paragraaf 1.1.9).

4. Reizigersvervoerders zijn verantwoordelijk voor:⁵
 - opvang van reizigers en hun goederen in treinen en op het overgavepunt na hulpverlening;
 - opvang van eigen personeel;
 - het organiseren en realiseren van alternatief vervoer voor gestrande reizigers;
 - het herstel van de vervoersfunctie.
5. Goederenvervoerders zijn verantwoordelijk voor:
 - opvang van personeel;
 - veiligstellen van goederen;
 - het realiseren van alternatief (goederen)vervoer;
 - het herstel van de vervoersfunctie.
6. NS Poort en gebruikers van stations zijn verantwoordelijk voor:⁶
 - de organisatie van de opvang van reizigers, eigen personeel en passanten;
 - de organisatie van en voorbereiding op ontruiming van stations.

De bovengenoemde verantwoordelijkheden van de participanten in het railverkeerssysteem zijn gebaseerd op de deelaspecten van de respectievelijke participanten (Calamiteitenplan Rail, 2007).⁷ In tabel:

5 Gebruikers van het railverkeerssysteem zijn reizigersvervoerders en goederenvervoerders.
6 NS Poort is eigenaar, exploitant en beheerder van stationsgebieden en stationsgebouwen. Delen hiervan zijn in gebruik bij, of zijn verhuurd aan derden. Dit kunnen winkels en cafetaria zijn, maar ook de kaartverkoopruimtes van de NS. Beheerder is echter altijd NS Poort.
7 Het plan kan in zijn actuele vorm worden verkregen via de regionale ProRail Verkeersleiding.

Tabel 2.1 Deelaspecten calamiteitenorganisatie van de spoorbranche

Participant	Deelaspect calamiteitenorganisatie spoorbranche
Alle vervoerders	Alternatief vervoer
	Herstel vervoersfunctie
	Opvang personeel
Goederenvervoerders	Opvang goederen
Reizigersvervoerders	Opvang reizigers in de trein
NS Poort	Opvang reizigers, passanten en personeel op stations
	Bedrijfs hulpverlening op stations
	Ontruiming
Railinfrabeheer	Herstel infrastructuur
Inspectie VenW Toezichtseenheid Rail	Vooronderzoek
ProRail Verkeersleiding	Alarmering
	Leiding en coördinatie ⁸
	Herstel verkeersfunctie
	Redding en bestrijding ⁹
	Vrijbaan maken
Allen	Communicatie en voorlichting

- Alle participanten in het railverkeerssysteem zijn verplicht te:
- het instellen van een onderzoek naar elk bijzonder voorval - en dus treinincident in de zin van deze handreiking - waarbij zij betrokken zijn;
 - het hiervan melding doen aan Inspectie VenW Toezichtseenheid Rail;
 - het veiligstellen van gegevens, die voor het veiligheidsonderzoek van belang kunnen zijn.

2.1.4 Derden

Overheidsorganen op afstand
 Er zijn overheidsorganen en -diensten op afstand die bij een treinincident autonoom kunnen optreden op grond van wettelijke taken en bevoegdheden.

Het Openbaar Ministerie is verantwoordelijk voor:

- strafrechtelijk onderzoek

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor:

- het veiligheidsonderzoek bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Onderzoek bij treinincidenten met gevaarlijke stoffen worden uitgevoerd door de Toezichtseenheid Rail van de Inspectie.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is verantwoordelijk voor:

- het onderzoek dat tot doel heeft vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken zijn van individuele of categorieën ongevallen of incidenten.

De onafhankelijke Onderzoeksraad voor Veiligheid besluit naar aanleiding van een treinincident zelfstandig of een onderzoek wordt ingesteld. In het geval de Onderzoeksraad besluit een onderzoek in te stellen is de onderzoeker van de Onderzoeksraad bevoegd om de situatie ter plaatse van het ongeval te laten bevriezen en het vluchtig feitenmateriaal vast te (doen) leggen.¹⁰

De uitoefening van deze bevoegdheid is gemandateerd aan de regionale eenheid van de Inspectie VenW Toezichtseenheid Rail.

8 Dit deelaspect is spoorbranche-intern. ProRail Verkeersleiding is verantwoordelijk voor de leiding en coördinatie van de planvorming en oefening in de spoorbranche (de voorbereidende fase). ProRail Verkeersleiding staat er tevens voor garant, dat de wachtdiensten van leidinggevende functies van de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche zijn ingevuld (zie paragraaf 3.2).

9 Dit deelaspect betreft uitdrukkelijk de ondersteuning vanuit de spoorbranche van de redding en bestrijding. Redding en bestrijding zijn primair processen van de overheidshulpdiensten.

10 Een onderzoeker van de Onderzoeksraad voor Veiligheid is bevoegd elke plaats te betreden, inlichtingen te vorderen, de situatie op te nemen en monsters te nemen.

Afhankelijk van de aard van het treinincident kunnen autoriteiten met een specifieke taak operationeel en/of bestuurlijk betrokken zijn bij de respons. Het betreft bijvoorbeeld (niet limitatief):

- de inspectie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM-Inspectie);
- de Arbeidsinspectie;
- de regionale directie Rijkswaterstaat;
- de regionale directie van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV);
- het Regionaal Militair Commando;
- het waterschap.

Specialistische overheidsdiensten en -dienstonderdelen

Afhankelijk van de aard van het treinincident kunnen specialistische diensten of dienstonderdelen optreden, bijvoorbeeld;

- het Explosieven Opruimings Commando (EOC);
- het Rampen Identificatie Team (RIT);
- het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu - Milieu Ongevallen Dienst (RIVM-MOD);
- de regionale en/of provinciale milieudienst.

Uitvoerende en aannemende bedrijven

Afhankelijk van de aard van het treinincident kunnen uitvoerende bedrijven worden ingeschakeld onder verantwoordelijkheid van de overheidshulpdiensten of de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche, bijvoorbeeld voor werkzaamheden betreffende:

- ongevallenbestrijding;
- railinfrastructuur;
- weginfrastructuur;
- hijs-/hefcapaciteit;
- grondverzet;
- berging van stoffelijke resten;
- berging van wrakken en wateroverstroomingen;
- reiniging en milieuzorg;
- metingen.

3. Leiding en coördinatie

Zowel door de overheidshulpdiensten als binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche is 'Leiding en coördinatie' als te organiseren proces of aspect benoemd.¹

Het optreden bij een treinincident wordt, afhankelijk van de aard en de ernst, op meerdere manieren gecoördineerd:

1. Monodisciplinaire coördinatie:
 - per overheidshulpdienst;
 - per deelaspect binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche.
2. Multidisciplinaire coördinatie:
 - tussen overheidshulpdiensten onderling;
 - tussen deelaspecten binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche;
 - tussen overheidshulpdiensten en spoorbranche.

Daarnaast kan coördinatie betrekking hebben op:

1. Operationele leiding;
2. Beleidscoördinatie.

Zowel de overheidshulpdiensten als de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche hebben coördinerende structuren ingericht.

3.1.1 Coördinatie overheidshulpdiensten

De coördinerende structuren voor de overheidshulpdiensten zijn sterk vereenvoudigd weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Coördinerende structuren overheidshulpdiensten

	Operationeel plaats incident	Operationeel commando	Beleidscoördinatie
Monodisciplinair	bevelvoerder of leidinggevende; OVD-B; OVD-P; OVD-G	HOVD of OVD brandweer; AC politie; HS GHOR of CVD-G	n.v.t.
Multidisciplinair	motorkapoverleg of commando plaats incident (COPI)	operationeel team (OT)	beleidsteam (BT), gemeentelijk (GBT) of regionaal (RBT)

OVD-B: officier van dienst brandweer
OVD-P: officier van dienst politie
OVD-G: officier van dienst GHOR
HOVD brandweer: hoofdofficier van dienst brandweer
OVD brandweer: commandant van dienst brandweer
AC politie: algemeen commandant politie
HS GHOR: hoofd sectie GHOR
CVD-G: commandant van dienst geneeskundig

Iedere overheidshulpdienst heeft aanvankelijk een leidinggevende ter plaatse: de operationeel leidinggevende van de eerste eenheid. De eerste opschaling van de operationele leiding ter plaatse betreft de opschaling naar de officier van dienst (OVD) van de betreffende overheidshulpdienst. In eerste instantie stemmen zij hun werkzaamheden onderling af en wisselen zij hun bevindingen uit in onderlinge contacten, het 'motorkap overleg'.

Het commando plaats incident (COPI) is een overlegstructuur van de leidinggevendenden ter plaatse onder eenhoofdige leiding van de leider COPI.

1 Binnen de overheidshulpdiensten en binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche worden de begrippen leiding en coördinatie veelal als synoniemen gebruikt. In deze handreiking wordt geen nader onderscheid gemaakt tussen leiding en coördinatie. Strikt genomen heeft leiding betrekking op hiërarchische aansturing. Coördinatie kan slaan op collegiale afstemming (horizontaal), dan wel op afstemming (van organisaties of -onderdelen) op een lager niveau vanaf een hoger hiërarchisch niveau (verticaal).

Het operationeel team (OT) is een multidisciplinair coördinatieorgaan waarin de operationele diensten hun gehele inzet en inzetplanning onderling afstemmen onder eenhoofdige leiding van de operationeel leider (OL). De rampbestrijdingsprocessen worden aangestuurd door de hoofden van de stafsecties in het OT.

Het gemeentelijk beleidsteam (GBT) is het coördinatieorgaan waarin het rondom het incident te voeren beleid in de breedste zin wordt afgestemd onder leiding van de burgemeester bij een niet-gemeentegrensoverschrijdend incident.

Het regionaal beleidsteamstaat (RBT) is het coördinatieorgaan waarin het rondom het incident te voeren beleid in de breedste zin wordt afgestemd onder leiding van de coördinerend burgemeester van de veiligheidsregio of zijn plaatsvervanger bij een gemeentegrensoverschrijdend incident (afhankelijk van de aanwezigheid en inhoud van een bestuurlijke coördinatie-regeling).

De Gecoördineerde Regionale IncidentbestrijdingsProcedure (GRIP), die de overheidshulpdiensten regionaal onderling overeenkomen, kent verschillende opschalingsstadia, ook wel coördinatiealarmen (GRIP 1 t/m 4) genoemd.² Bij elk opeenvolgend coördinatiealarm wordt de bestrijdingsorganisatie verder uitgebouwd en krijgen organisatieonderdelen en functionarissen specifieke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden toegewezen.

Deze GRIP-coördinatiealarmen zijn, in oplopend niveau van coördinatie-inspanning:³

- GRIP 0: normale dagelijkse werkwijze van de operationele diensten;
- GRIP 1: incidentbestrijding in het brongebied (ter plaats van het incident);
- GRIP 2: incidentbestrijding in het brongebied (ter plaats van het incident) en het effectgebied (de omgeving);
- GRIP 3: incidentbestrijding en bestrijding van de dreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking;
- GRIP 4: incidentbestrijding bij overschrijding van de gemeentegrens en bij eventuele schaarste van bestrijdingsposities.

Het overgrote deel van de treinincidenten en treinrampen zal kunnen worden bestreden via coördinatie tot en met het regionaal niveau (GRIP 4).

Vanaf GRIP coördinatiealarm 4 kan er sprake zijn van betrokkenheid van de Commissie van de Koning en het provinciaal coördinatiecentrum (PCC), bijvoorbeeld naar aanleiding van het actief optreden van provinciale diensten of wanneer bij een gemeentegrensoverschrijdend incident niet voorzien is in de bestuurlijke coördinatie.

3.1.2 Coördinatie spoorbranche

De coördinerende structuren voor de spoorbranche zijn weergegeven in onderstaande tabel. De coördinatie is - voor de volledigheid - weergegeven tot en met het landelijk niveau. Het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI) heeft een taak wanneer er problemen het railverkeerssysteem op landelijke schaal effecten voor het treinverkeer optreden.

Tabel 3.2 Coördinerende structuren spoorbranche

	Operationeel	Beleidscoördinatie
Monodisciplinair	deelaspectleiders	n.v.t.
Multidisciplinair regionaal	OVD-R	Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI)
Multidisciplinair landelijk	n.v.t.	Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI)

2 De landelijke kaders voor de regionale afspraken zijn vastgelegd in het Referentiekader GRIP van de Veiligheidskoepel van juli 2006.
 3 De hier gebruikte GRIP procedure is het Referentiekader GRIP van de Veiligheidskoepel, en is daarom beperkt tot het vertalen van bestuurlijke processen in eenduidige organieke en functionele structuren. Het model voor de GRIP zoals deze is uitgegeven door de NVBR betreft een nadere uitwerking van dit referentiekader ter ondersteuning van de regionale invulling.

Monodisciplinaire en multidisciplinaire coördinatie kunnen tegelijkertijd aan de orde zijn. Bij een grootschalig treinincident voert elke deelaspectleider de coördinatie van zijn 'eigen' deelaspect (monodisciplinair) en onderhoudt de contacten met de daarvoor benodigde uitvoerders. De Algemeen Leider van de spoorwegorganisatie (AL) neemt operationeel de functie Officier van Dienst Rail (OVD-R) waar, voert de coördinatie over het geheel van de deelaspecten en bewaakt de samenhang (multidisciplinair).

De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche onderscheidt drie niveaus van wachtdienst:⁴

1. operationele leiding door Algemeen Leider (AL) neemt de operationele functie Officier van Dienst Rail (OVD-R) waar;
2. regionale beleidscoördinatie door het Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI);
3. landelijke beleidscoördinatie door het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI).

De OVD-R wordt ondersteund door de backoffice van ProRail Verkeersleiding. De OVD-R kan een commando- / overlegstructuur in het leven roepen met relevante deelaspectleiders.

De functie wachtdienstvoorzitter van het Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI) wordt uitgevoerd door de regiomanager van ProRail Verkeersleiding of een vervanger. Overige leden van het RBI zijn vertegenwoordigers van bedrijven en instanties uit het railverkeerssysteem die verantwoordelijk zijn voor elk deelaspect dat van toepassing is, en er - dus - werkzaamheden plaatsvinden.

De functie wachtdienst voorzitter van het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI) wordt uitgevoerd door de directeur van ProRail Verkeersleiding of een vervanger. Overige leden van het LBI zijn vertegenwoordigers van bedrijven en instanties uit het railverkeerssysteem die verantwoordelijk zijn voor een actief deelaspect. Het LBI wordt ingesteld bij incidenten die landelijke coördinatie vereisen binnen het railverkeerssysteem.

3.1.3 Coördinatie tussen overheidshulpdiensten en spoorbranche

De overheidshulpdiensten hebben meer coördinerende (overleg)structuren dan de spoorbranche.

In tabel 3.3 zijn de coördinerende structuren per GRIP coördinatiealarm naast elkaar geplaatst. Bij de overheidshulpdiensten betreft het steeds de overlegstructuren uit de GRIP procedure. Bij de spoorbranche betreft het het Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI) en de functie OVD-R.

Het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI) heeft geen rol binnen de GRIP coördinatie-niveaus 0 tot en met 4, vanwege diens functie voor uitsluitend incidenten met landelijke effecten en/of uitstraling binnen het railverkeerssysteem.

Tabel 3.3 Coördinerende structuren per GRIP-coördinatiealarm in functie

		overheidshulpdiensten	GRIP	spoorbranche	
		motorkapoverleg	GRIP 0	OVD-R	
		COPI	GRIP 1	OVD-R	
	OT	COPI	GRIP 2	OVD-R	RBI
GBT	OT	COPI	GRIP 3	OVD-R	RBI
RBT	OT	COPI	GRIP 4	OVD-R	RBI

De coördinatie tussen overheidshulpdiensten en spoorbranche vindt plaats door contacten tussen de coördinerende structuren van de overheidshulpdiensten en de spoorbranche.

4 Een wachtdienst is een bereikbaarheids- of beschikbaarheidspiket voor een specifieke functionaris.

Vertegenwoordigers van de spoorbranche kunnen (worden verzocht) plaats (te) nemen in de coördinatieteams van de hulpverleningsdiensten en de beleidsteams.

In tabel 1.5 zijn de functionarissen benoemd die de coördinerende structuren bij de overheidshulpdiensten bezetten. In de meest rechtse kolom van de tabel staan de functionarissen bij de spoorbranche met wie contact onderhouden wordt. Dit zijn de OVD-R en de wachtdienst RBI.

Tabel 3.4 Functionarissen in coördinerende structuren

	BRANDWEER	POLITIE	GHOR	Gemeente	Spoorbranche
MO	bevelvoerder of OVD-B	surveillant of OVD-P eventueel functionaris KLPD Dienst Spoorwegpolitie	verpleegkundige eerste - ambulance of OVD-G		OVD-R
COPI		leider COPI voorlichter			OVD-R
	OVD-B	OVD-P	OVD-G (soms commandant van dienst geneeskundig CVD-G)		
OT			operationeel leider voorlichter		Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI)
	stafffunctionaris brandweer (veelal hoofdofficier of commandant van dienst, HOVD of CVD-B)	stafffunctionaris politie (veelal algemeen commandant, AC)	stafffunctionaris GHOR	stafffunctionaris gemeente	
GBT			burgemeester voorlichter		Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI)
			(hoofd) officier van justitie (HOVJ of OVJ)		
	functionaris brandweer (veelal commandant gemeentelijke brandweer)	functionaris politie (veelal districtschef)	functionaris GHOR (veelal regionaal geneeskundig functionaris)	functionaris gemeente (veelal gemeentesecretaris)	
RBT			coördinerend burgemeester voorlichter		Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI)
			(hoofd) officier van justitie		
	regionaal commandant brandweer	korpschef politie	regionaal geneeskundig functionaris	functionaris gemeenten (veelal coördinerend gemeente secretaris)	

(H)OVD-B: (hoofd) officier van dienst brandweer

CVD-B: commandant van dienst brandweer

OVD-P: officier van dienst politie

AC Politie: algemeen commandant politie

OVD-G: officier van dienst geneeskundig

CVD-G: commandant van dienst geneeskundig

RGF: regionaal geneeskundig functionaris

OVD-R: officier van dienst rail

(H)OVJ: (hoofd) officier van justitie

MO: motorkapoverleg

COPI: commando plaats incident

OT: operationeel team

GBT: gemeentelijk beleidsteam

RBT: regionaal beleidsteam

RBI: regionaal beleidsteam incidentmanagement spoorwegen

De OVD-R is - naast het treinpersoneel van de betrokken trein - de geprekspartner voor de operationeel leidinggevenden van de overheidshulpdiensten ter plaatse. De OVD-R komt altijd in functie. De OVD-R komt niet vanzelfsprekend ter plaatse. De OVD-R maakt onder eigen verantwoordelijkheid de afweging om al dan niet ter plaatse te gaan (zie voor de criteria paragraaf 1.1.1). Ook als hij niet ter plaatse is, is hij de schakel tussen de overheidshulpdiensten en de spoorwegorganisatie.

De OVD-R maakt voor de communicatie met de overheidshulpdiensten ter plaatse gebruik van door de OVD-B ter beschikking gestelde verbindingsmiddelen. Voor communicatie binnen het spoorwegbedrijf beschikken spoorwegmedewerkers over het afgesloten GSM-R (GSM Rail) systeem dat dekkend is op het gehele spoornetwerk.

Het Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI) - meer specifiek de regiomanager van ProRail Verkeersleiding of diens vervanger die hiervan deel uitmaakt - is de gesprekspartner voor de burgemeester en zal desgevraagd de spoorbranche vertegenwoordigen in het operationeel team dan wel in het gemeentelijk of regionaal beleidsteam.

De overheidshulpdiensten en de regionale ProRail Verkeersleiding maken afspraken over de wijze van onderlinge afstemming tijdens een treinincident. Voor zover deze coördinatie telefonisch plaatsvindt maken zij afspraken over de telefonische bereikbaarheid.

3.1.4 Coördinatiealarmen treinincidenten

Een treinincident wordt benoemd naar treinincidentscenario (zie tabel 1.1). Per treinincidentscenario is een initieel GRIP coördinatieniveau gegeven (zie tabel 3.4).

De backoffice van ProRail Verkeersleiding benoemt op de melding van het treinincidentscenario. Dit betekent niet dat de backoffice daarmee het GRIP coördinatiealarm voor de overheidshulpdiensten bepaalt. De leidinggevende van één van de overheidshulpdiensten stelt (vervolgens) formeel het GRIP coördinatiealarm vast. De vaststelling van het GRIP coördinatiealarm is te allen tijde voorbehouden aan de overheidshulpdiensten.

3.1.5 Opschaling van de leiding en coördinatie

De invulling van de operationele leiding en de beleidscoördinatie hangt samen met het GRIP coördinatiealarm.

Opschaling betreft het verhogen van het GRIP coördinatiealarm door het oproepen en inschakelen van aanvullende leidinggevers dan wel de burgemeester, voor zover de situatie van het treinincident hiertoe aanleiding geeft. Hiervoor geldt een aantal uitgangspunten:

1. De operationele leiding bij het gezamenlijk optreden bij een treinincident berust bij de overheidshulpdiensten.
2. De brandweer heeft de operationele leiding over het gezamenlijk optreden, tenzij de brand van het treinincident zodanig is, dat de burgemeester na overleg besluit dat een andere overheidshulpdienst het optreden coördineert.
3. Het GRIP coördinatiealarm wordt door een leidinggevende van een overheidshulpdienst respectievelijk burgemeester vastgesteld en kan tijdens een incident te allen tijde worden bijgesteld. De gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten stelt de backoffice van ProRail Verkeersleiding direct op de hoogte van elke vaststelling of verandering van het GRIP coördinatiealarm.
5. Voor zover de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche besluit om op een hoger niveau te coördineren betreft dit uitsluitend de branche-interne aansturing door het Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI) of het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI).

Tabel 1.6 geeft aan bij wie de hoogste beslissingsbevoegdheid rust per GRIP-coördinatiealarm.

Tabel 3.5 Beslissingsbevoegdheid bij GRIP-coördinatieniveau's

GRIP-coördinatiealarm	hoogste beslissingsbevoegdheid bij
GRIP 0: Motorkapoverleg	leidinggevende in de eigen kolom
GRIP 1: COPI	leider COPI
GRIP 2: COPI + OT	operationeel leider
GRIP 3: COPI + OT + GBT	burgemeester
GRIP 4: COPI + OT + RBT	burgemeester (soms na afstemming met coördinerend burgemeester)

Tabel 1.7 geeft enkele voorbeelden van beslissingen bij treinincidenten waarbij de overheidshulpdiensten optreden. De tabel is bedoeld om te illustreren welke typen beslissingen en af te wegen aspecten aan de orde kunnen zijn. Tevens noemt de tabel de functionarissen die de beslissing feitelijk nemen. Het zijn beslissingen van operationele aard, waarbij afwegingen over zowel de veiligheid als de verkeers- en vervoersfunctie relevant zijn. De tabel is uitdrukkelijk niet bedoeld als uitputtende opsomming.

Tabel 3.6 Voorbeelden van beslissingen bij treinincidenten

Beslissing	Af te wegen aspecten	Besluit de
verplaatsen betrokken trein ten behoeve van bestrijding	veiligheid van personen op locatie en op alternatieve locatie; milieuaspecten; versperring of doorgang van treinverkeer; bereikbaarheid en bestrijdingsmogelijkheden op beide locaties; veiligheid van werkomstandigheden.	hoogste leidinggevende overheidshulpdiensten (GRIP coördinatiealarm 0 of 1)
noodlossen goederenwagon	stofeigenschappen en gevaarsaspecten; veiligheid van personen op locatie en in omgeving; milieuaspecten; duur van versperring; technische uitvoerbaarheid.	operationeel leider (GRIP coördinatiealarm 2 of hoger)
wegrijden / -slepen van betrokken goederentrein	stofeigenschappen en gevaarsaspecten; risico voor personen in relatie tot staan van de trein in vergelijking tot risico bij verwijderen van de trein; technische uitvoerbaarheid; mogelijkheden tot afhandeling op locatie van aankomst; duur van versperring.	operationeel leider (GRIP coördinatiealarm 2 of hoger)

Deze operationele beslissingen komen tot stand na technisch beraad in COPI en/of OT. Voor zover beslissingen verbandende maatschappelijke consequenties hebben, bijvoorbeeld vanwege de vervoersfunctie, wordt deze als beleidsbeslissing neergelegd bij de burgemeester of het beleids team. Deze maakt de afweging tussen in het geding zijnde belangen.

Deel 2
Tactisch deel

VERVALLEN

VERVALLEN

Inleiding

Voor de uitwerking van treinincidentscenario's in een regionaal TIM-plan maken de overheidshulpdiensten en de regionale ProRail Verkeersleiding gebruik van:

1. de reguliere rampbestrijdingsprocessen;
2. de deelaspecten binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche.
3. de calamiteitenbestrijdingsplannen van bijzondere objecten, zoals spoortunnels.

Niet alle rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten zijn bij elk treinincidentscenario van toepassing.

In paragraaf 1.1 komen multidisciplinaire tactische afspraken aan de orde van het gezamenlijk optreden bij treinincidenten.

De nummering van rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten waarover multidisciplinaire afspraken nodig zijn verwijst niet naar de chronologische volgorde van werkzaamheden in de tijd.

In paragraaf 1.2 staat in welke volgorde of met welke prioriteit de rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten worden uitgevoerd.

De aangegeven acties die zijn opgenomen bij deze afspraken dienen in het regionale TIM-plan verwerkt te worden.

VERVALLEN

VERVALLEN

1. Multidisciplinaire tactische afspraken

De noodzakelijke afspraken tussen overheidshulpdiensten en calamiteitenorganisatie van de spoorbranche worden gepresenteerd onder de noemer van de rampbestrijdingsprocessen en de deelaspecten, zoals genoemd in het Strategisch Deel I van deze handreiking.

Uitsluitend die rampbestrijdingsprocessen van de overheidshulpdiensten en deelaspecten van de calamiteitenorganisatie worden hier uitgewerkt voor zover de noodzaak bestaat voor multidisciplinaire afspraken bij treinincidenten. Niet genoemde processen vereisen bij treinincidenten - behoudens uitzonderlijke gevallen - geen bijzondere aandacht. Zuiver monodisciplinaire rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten worden niet hier uitgewerkt. De reden hiervoor is, dat informatie over organisatie-eigen rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten overbodig is voor het doel van deze handreiking.

De nummering van rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten hieronder verwijst niet naar de chronologische volgorde of prioriteit (zie hiervoor tabel 3.1).

Eerst komen de rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten aan bod die bij elk treinincident aan de orde zijn:

- leiding en coördinatie;
- melding;
- alarmering.

Vervolgens worden de rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten gepresenteerd in de volgorde van de verantwoordelijkheden, zoals opgesteld in het Strategisch Deel I.

Waar onderstaande tactische afspraken een actie voor de preparatie in de veiligheidsregio impliceren, wordt deze actie aangegeven.

Zie voor de koppeling van rampbestrijdingsprocessen aan de rail deelaspecten de schema's in paragraaf 3.2 en de tabellen 3.2 en 3.3.

De hier niet genoemde rampbestrijdingsprocessen spelen bij treinincidenten geen of bijna geen rol en vereisen hierdoor op deze plaats geen bijzondere aandacht.

Voorbereiding op de melding verdacht object in het treinverkeer

Naar aanleiding van treinincidenten in het binnen- en buitenland met betrekking tot verdachte personen en goederen is duidelijk geworden dat deze meldingen serieus genomen moeten worden. Een effectieve aanpak in het omgaan met (of dreiging van) aanslagen op of in treinen vereist duidelijke afspraken tussen betrokken organisaties, helderheid in verantwoordelijkheden en uniformiteit in optreden, zowel op operationeel als op bestuurlijk niveau.

Aanpak voorafgaand aan het 'Protocol Verdachte Objecten' heeft de politie in samenwerking met ProRail, NS, KLPD Dienst Spoorwegpolitie, teamleiders explosieven verkenning en vertegenwoordigers van een aantal gemeenten een landelijk 'Protocol Groene Zone' opgesteld. Een 'Groene Zone' is een plaats, waar een trein zo veilig mogelijk kan worden opgesteld en onderzocht, zonder dat dit gevaar voor het overige treinverkeer oplevert.¹ Groene zones zijn goed bereikbaar voor de overheidshulpdiensten. Het bevoegd gezag kan beslissen dat de trein voor nadere inspectie en/of ontmanteling naar een 'groene zone' wordt verplaatst.

ProRail en de NS stellen voor een beperkt aantal locaties Groene Zones voor. In overleg tussen ProRail en de betrokken gemeenten worden de Groene Zones aangewezen en dienen afspraken te worden gemaakt over procedures en informatievoorziening. De treinincidenten in dit kader zijn:

- TIS 5.1, Anonieme bommelding;
- TIS 5.3, Bomvinding in trein op de vrije baan.

¹ Nadere informatie hierover staat in de brief met bijlagen die het ministerie van Binnenlandse Zaken op 22 juni 2007 (kenmerk 2007-0000130275) heeft verstuurd.

Vorbereiding op de melding stilleggen treinverkeer

Diverse oorzaken kunnen aanleiding zijn om het treinverkeer of delen daarvan stil te leggen en om een station te ontruimen. Dit kan gaan om een enkel station, maar ook een hele regio of zelfs om landelijke stillegging. De oorzaak daarvan kunnen extreme weersomstandigheden of grootschalige incidenten (terrorisme) zijn. Als de spoorwegonderneming door overmacht geen vervangend vervoer kan inzetten, kan het noodzakelijk zijn om opvang te regelen voor gestrande reizigers. Deze opvang moet worden voorbereid. De treinincidenten in dit kader zijn: TIS 1.3, 1.4, 5.2, 5.3 en 5.4.

- TIS 1.3, Totale versperring, treindienst niet meer uitvoerbaar;
- TIS 1.4, Totale versperring, treindienst niet meer mogelijk in minimaal een heel procesleidinggebied;
- TIS 5.2, Bomvinding in trein op de vrije baan;
- TIS 5.3, Bomvinding in trein op station of in tunnel of station;
- TIS 5.4, Bomexplosie in trein, station of tunnel of in een trein op station of in een tunnel.

1.1.1 Leiding en coördinatie

1. De aanspreekpersonen zijn de leidinggevendenden of officieren van dienst van de overheidshulpdiensten ter plaatse en de OVD-R van de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche. Indien een COPI is ingesteld is de leider van het COPI het aanspreekpunt voor de OVD-R.
2. De OVD-R is bij treinincidenten lid van het COPI.
3. In beginsel gaat de OVD-R bij de afhandeling van een treinincident niet direct ter plaatse. Hij is wel aanspreekpunt voor de leidinggevendenden van de overheidshulpdiensten of het COPI. De OVD-R coördineert op afstand en houdt via de gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten contact. Zijn eerste prioriteit is het op gang brengen van de noodzakelijke acties van de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche. Hierna maakt de OVD-R de afweging om wel of niet ter plaatse te gaan op basis van de ontvangen informatie over de situatie ter plaatse en de kennisdeskundigheid. Hij neemt de verwachte rijtijd mee in de afweging. De OVD-R gaat ter plaatse, als:
 - om zijn aanwezigheid ter plaatse is of wordt gevraagd
 - geen communicatiemiddelen beschikbaar zijn
 - een COPI is of wordt ingesteld, en maakt er dan deel van uit
 - een rampenplan in werking treedt
 - geen spoorwespelits aanwezig is
 - een natuurlijk ramptoeval door de locatie van het incident niet beheersbaar is
 - geen adequate plannen beschikbaar zijn en de aanwezige deelaspecten ter plekke activiteiten niet kunnen verrichten in onderlinge coördinatie
 - andere deelaspecten ter plaatse actief zijn
 - het in een treinincidentscenario 1.3, 1.4, 2.3, 2.4, 3.3, 3.4, 4.3, 4.4, 5.3 of 5.4 betreft (zie de tabel III)
 - de Arbeidsinspectie, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichteenheid Rail of de Onderzoeksraad voor Veiligheid aanwezig is
 - er slachtoffers zijn onder het personeel
 - het imago van het railverkeerssysteem wordt bedreigd
 - geen persvoorlichting geregeld is
 - pers aanwezig is
 - het treinincident niet snel na de alarmering is opgelost of beëindigd

Afgezien van deze criteria kan de OVD-R de zelfstandige beslissing nemen om wel ter plaatse te gaan.

1.1.2 Melding

1. De meldkamers van de overheidshulpdiensten en de backoffice van ProRail Verkeersleiding stellen elkaar in ieder geval op de hoogte van:
 - de melder
 - de situatie
 - de plaats waar het treinincident zich heeft voorgedaan (hectometer)
 - een aanduiding van de infrastructuur ter plaatse
2. De melding van een treinincident waarbij gevaarlijke stoffen in het geding zijn bevat naast de standaardmelding indien mogelijk:
 - het gevaarsidentificatienummer (GEVI)

- het UN nummer (internationale term) of VN nummer (in Nederland gebruikelijke term)
 - het wagennummer
 - het gevaarsetiket
 - de plaats van de wagen in de trein
3. De backoffice van ProRail verstrekt de meldkamer van de overheidshulpdiensten de beschikbare informatie over de lading van een bij een treinincident betrokken goederentrein. Dit doet zij door de wagenlijst van de betreffende trein(en) aan de gemeenschappelijke meldkamer beschikbaar te stellen.²
4. Vanuit de spoorregelgeving bestaan bijzondere meldingsplichten. Hier staan uitsluitend de verplichtingen tot directe melding van treinincidenten als bedoeld in deze handreiking:
- Backoffice van ProRail Verkeersleiding of Netwerkbesturing ProRail melden een treinincident aan de wachtdienst 1^e niveau van de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail. In geval van een treinincident met gevaarlijke stoffen wordt de piketdienst Gevaarlijke Stoffen van de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail geïnformeerd.
 - De crisiscoördinator (wachtdienst backoffice) van de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail meldt een ernstig treinincident aan het piket van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

1.1.3 Alarmeringsproces

Meldingen kunnen worden gedaan aan:

- de 112-centrale van de veiligheidsregio (melding via vast telefoonnet)
 - de meldkamer van het KLPD in Driebergen (melding via mobiel telefoonnet)
 - de meldkamer van het KLPD in Driebergen door een operationele eenheid van de spoorwegpolitie
 - de regionale gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten
 - de treindienstleider
- Melding aan de 112-centrale van de veiligheidsregio's:
 - de centralisten van de 112-centrales verbinden de melder door met de regionale gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten
 - de centralist van de regionale gemeenschappelijke meldkamer:
 - bepaalt het treinincidentscenario
 - zet de benodigde eenheden van de overheidshulpdiensten in
 - alarmeert de backoffice van ProRail Verkeersleiding
 - de backoffice van ProRail Verkeersleiding:
 - alarmeert de treindienstleider
 - alarmeert de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche
 - Melding van mobiele telefoon aan de meldkamer van het KLPD in Driebergen:
 - de centralisten van de meldkamer van het KLPD verbinden de melder door met de betreffende regionale gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten
 - de verdere werkwijze is gelijk aan directe melding aan de regionale 112-centrale
 - Melding aan de meldkamer van het KLPD door een operationele eenheid van de spoorwegpolitie:
 - de centralisten van de meldkamer van het KLPD:
 - alarmeren de betreffende regionale gemeenschappelijke meldkamer
 - zetten indien noodzakelijk de vereiste eenheden spoorwegpolitie in
 - de verdere werkwijze is gelijk aan directe melding aan de regionale 112-centrale
 - Melding aan regionale gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten:
 - de centralist handelt als vanaf het tweede aandachtspunt bij melding aan de regionale 112-centrales
 - Melding aan de treindienstleider:
 - de treindienstleider:

² Momenteel per fax, in de toekomst wordt tevens directe beschikbaarheid via netwerkverbinding aan de brandweer mogelijk gemaakt.

- neemt zijn veiligheidsmaatregelen
- alarmeert de backoffice van ProRail Verkeersleiding
- de backoffice:
 - bepaalt het treinincidentscenario
 - alarmeert de betreffende regionale gemeenschappelijke meldkamer
 - alarmeert de calamiteitenorganisatie rail

Meldkamers wisselen altijd onderling informatie uit en alarmeren elkaar onderling.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: opstellen van regionale operationele alarmeringsprotocollen.

1.1.4 Redding en bestrijding

Het eerste optreden, de redding, blussing en stabilisatie van het incident, wordt uitgevoerd door de overheidshulpdiensten. Zij kunnen hierbij ondersteund worden vanuit de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche.

De formele aanspreekpersoon voor de ondersteuning vanuit de spoorbranche is de OVD-R.

Bij het bestrijden van treinincidenten op spoorwegterreinen dienen hulpverleners standaardmaatregelen te nemen voor het voorkomen van aanrijding door treinen en elektrocutiegevaar.

- **Aanrijdgevaar**
Hulpverleners treden in eerste instantie op vanuit de spoorbaan van de getroffen spoorbaan. Zij werken pas vanaf de parallelsporen nadat
 - het treinverkeer over deze sporen is gestopt, en
 - de backoffice van ProRail Verkeersleiding dit heeft bevestigd aan de gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten.

Als het voor de uitvoering van hun taken niet noodzakelijk is betreden zij de sporen niet.

Wanneer de bovenleiding spanningloos is gemaakt kunnen er nog wel (diesel)treinen rijden. Spanningsloos maken alleen is dus geen voldoende maatregel om aanrijdgevaar te voorkomen.

- **Electrocutiegevaar**
Electrocutiegevaar kan worden voorkomen door voldoende afstand te houden van de bovenleiding of de spanning van de bovenleiding te laten afschakelen. In bijlage 22.1 zijn de procedures 'Ruim Uitschakelen' en 'Complete Lijn Uitschakelen' opgenomen. In bijlage 23.1 is de richtlijn 'Brandblussen nabij bovenleiding' van ProRail opgenomen.
In principe start de backoffice het afschakelproces zelfstandig op basis van het gekozen scenario. Indien de backoffice het afschakelproces niet start omdat het gekozen scenario zelf daartoe geen aanleiding geeft, kan de brandweer, als afschakelen door de omstandigheden nodig wordt geacht, hier alsnog om vragen. Afschakelen van de bovenleiding heeft grote gevolgen voor het treinverkeer. Veel treinen stranden buiten de stations en het treinverkeer raakt in een groot gebied en voor een langere tijd ontregeld.
In de procedures 'Ruim Uitschakelen' en 'Complete Lijn Uitschakelen' staan:
 - de situaties waarin het laten afschakelen van de bovenleiding nodig is,
 - de wijze waarop de brandweer dat kan bewerkstelligen, en
 - hoe de brandweer de bevestiging krijgt dat de procedure volledig is uitgevoerd.
 Voor het afschakelen van de bovenleiding in de tunnels van de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn afzonderlijke afspraken gemaakt. Deze zijn opgenomen in de calamiteitenbestrijdingsplannen van de betreffende tunnels.

De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche verleent ondersteuning aan het proces redden en bestrijden van de overheidshulpdiensten. De meest voorkomende ondersteunende activiteiten zijn:

1. Advies over het omgaan met treinmaterieel tijdens treinincidentbestrijding.
2. Spanningsloos maken: de spanning van een deel van de bovenleiding halen.
3. Ruim Uitschakelen: het spanningsloos maken van een ruim gedeelte rond de plaats van het incident volgens de procedure 'Ruim Uitschakelen' (bijlage 22.1) op het conventionele spoor met een bovenleidingspanning van 1500 Volt.

4. Complete Lijn Uitschakelen: het spanningsloos maken van de plaats van het incident volgens de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen' (bijlage 22.1) op de spoorwegen met een bovenleidingspanning van 25 kV.
5. Buiten gebruik nemen van sporen: De technische handeling die de treindienstleider op afstand uitvoert met het doel om te verhinderen dat treinen het betreffende gebied rond de plaats van het incident in kunnen rijden.
6. Buiten dienst stellen (het buiten dienst nemen van sporen): Een gedeelte van het railnetwerk door fysieke maatregelen ter plaatse afsluiten voor treinverkeer tussen twee vaste punten, zoals wissels en seinen.
Buiten dienst stellen kan het bij het treinincident betrokken spoor dan wel de nevensporen betreffen. Alleen wanneer de OVD-R dit aanvraagt, zal op nevensporen geen treinverkeer plaatsvinden.

Na redden en bestrijden draagt ProRail zorg voor:

- het hersporen van materieel
- vrijbaan maken (verwijderen van obstakels en materieel)
- herstel van defecte infrastructuur

1.1.5 Toegankelijk maken en opruimen

1. Het verwijderen van wrakken van wegvoertuigen van de spoorbaan valt onder verantwoordelijkheid van de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche. De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche en de overheidshulpdiensten spreken af onder welke voorwaarden de overheidshulpdiensten hierbij assisteren.
2. Het verwijderen van wrakken van wegvoertuigen van overwegen valt onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche en de overheidshulpdiensten spreken af onder welke voorwaarden het uitvoerend bedrijf vanuit de spoorbranche hierbij assisteert.
3. Het noodlossen van goederenwagons valt onder verantwoordelijkheid van de goederenvervoerder. De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche en de overheidshulpdiensten spreken af onder welke voorwaarden de overheidshulpdiensten hierbij assisteren.
4. Het bergen van wrakken van wegvoertuigen naast de spoorbaan wordt uitgevoerd onder leiding van de overheidshulpdiensten.
5. Het bergen van stoflijke resten en het verwijderen van bloedsporen is uitgewerkt in de treinincidentscenario's 1 (aanrijding met persoon, vee of infrastructuur) tot en met 9 (ontsporing met slachtoffers of aanrijding met trein of groot wegvoertuig waarvoor vragenstellen zijn vervormd, gekanteld of gestapeld), in bijlagen 9 tot en met 11.

Actie; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken van voorwaarden voor assistentie van de brandweer bij het verwijderen van wrakken van de spoorbaan.

Actie; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken van voorwaarden voor assistentie van de spoorbranche bij het verwijderen van wrakken van overwegen en openbare weg.

Actie; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken van voorwaarden voor assistentie van de brandweer bij het noodlossen van goederenwagons.

1.1.6 Ontruimen en evacueren

1. De beslissing tot het ontruimen van een trein in een acute situatie wordt genomen en uitgevoerd door het treinpersoneel.
2. De beslissing tot het ontruimen van een trein in een niet acute situatie wordt genomen door de OVD-R of door de leidinggevende van een overheidshulpdienst na onderling overleg en na overleg met de vervoerder, vertegenwoordigd door het treinpersoneel. Hierbij worden in overweging genomen:
 - de veiligheid op de spoorbaan en de begeleiding direct buiten de trein
 - de mogelijke gevolgen van de ontruiming voor de treindienst
 - de capaciteit van het alternatief vervoer
 Het ontruimen van een trein in een niet acute situatie wordt uitgevoerd door de overheidshulpdiensten in samenwerking met het treinpersoneel.

3. De beslissingsbevoegdheid tot het ontruimen van een stationscomplex of spoorwegemplacement ligt bij de bedrijfshulpverleningsorganisatie van de vastgoedbeheerders en -gebruikers en bij de overheidshulpdiensten.
 - De participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor het onderling afstemmen van bedrijfsnoodplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacementen.
 - De participanten in het railverkeerssysteem en de overheidshulpdiensten maken nadere afspraken voor de coördinatie van bedrijfsnoodplannen en bestrijdingsplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacementen.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspraken maken voor het onderling afstemmen en voor de coördinatie van bedrijfsnoodplannen en bestrijdingsplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacementen.

1.1.7 Afzetten en afschermen

1. De leidinggevenden van de overheidshulpdiensten ter plaatse stellen in overleg met de OVD-R een regeling vast voor de toelating van bevoegde functionarissen tot het afgezette incidentterrein. De leidinggevende van de regiopolitie ter plaatse coördineert de uitvoering van deze regeling.
2. De leidinggevenden van de overheidshulpdiensten ter plaatse stellen in overleg met de OVD-R een regeling vast voor de aanmelding en afmelding door bevoegde functionarissen bij aankomst en vertrek. De leidinggevende van de regiopolitie ter plaatse coördineert de uitvoering van deze regeling.
3. De leidinggevende van de regiopolitie ter plaatse coördineert de uitvoering van de afzetting van het incidentterrein. De grootte of straal van het afzettingsgebied wordt bepaald op basis van de inschatting van gevaarsaspecten, de benodigde werkruimte, verkeersmogelijkheden op omliggende sporen en handhaafbaarheid van de afzetting. De beslissing over de grootte van het afgezette gebied of straal van de afzetting wordt genomen binnen het COM, dan wel binnen het OT, afhankelijk van de complexiteit van de situatie.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken toelatingsregeling incidentterrein.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken aan-/afmeldregeling bevoegde functionarissen incidentterrein.

1.1.8 Begidsing

Infrastructuur, vastgoedbeheerders en -gebruikers van stations, de regiopolitie en de regionale brandweer maken nadere afspraken voor het begidsing van eenheden van overheidshulpdiensten op omvangrijke stationscomplexen, spoorwegemplacementen en complexe baanvakken. Vastgelegde ontmoetingsplaatsen voor eenheden van overheidshulpdiensten enerzijds en medewerkers vanuit de spoorbranche voor de ondersteuning anderzijds, maken hier van deel uit. Zie voor de aandachtspunten paragraaf

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken regeling voor begidsing, inclusief ontmoetingsplaatsen.

1.1.9 Onderzoek

Meerdere diensten en instanties hebben onderzoekstaken op de plaats van een treinincident:

Tabel 1.1 Onderzoek bij treinincidenten

Onderzoekende dienst of instantie	Aard van het onderzoek	Verantwoordelijke op plaats incident
regiopolitie	technisch gedeelte van strafrechtelijk onderzoek	officier van dienst hulp-officier van justitie
KLPD dienst spoorwegpolitie	ongevalsanalyse (technisch)	verkeersspecialisten rail
Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail	vooronderzoek (technisch), handhaving en ongevalsanalyse	OVD-R inspecteur Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail
Onderzoeksraad voor Veiligheid	ongevalsanalyse	onderzoeker Onderzoeksraad voor veiligheid
Vervoerder	bedrijfsonderzoek	veiligheidskundige
Arbeidsinspectie	handhaving en ongevalsanalyse arbeidsveiligheid	inspecteur Arbeidsinspectie
Inspectie Milieu Hygiëne	handhaving en analyse milieuveiligheid	inspecteur Inspectie Milieu Hygiëne

Onderzoek op de plaats van het treinincident geschiedt door verschillende diensten en instanties, ieder naar de eigen doelstellingen en verantwoordelijkheden.

- Op de plaats van een treinincident kan een afzonderlijk overleg van onderzoekende diensten worden ingesteld naast het COPI, met als doel de coördinatie van de gegevensverzameling en -registratie. Van dit overleg kunnen deel uitmaken: regiopolitie, KLPD Dienst Spoorwegpolitie, Openbaar Ministerie, Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail en Onderzoeksraad voor Veiligheid. Deze diensten en instanties maken ter voorbereiding nadere afspraken voor de coördinatie van het vergaren en vastleggen van gegevens op de plaats van een treinincident.
- De OVD van de politie geeft leiding aan het technisch gedeelte van het strafrechtelijk onderzoek. De KLPD Dienst Spoorwegpolitie en de regiopolitie bepalen onderling welke van hun respectievelijke OVD's de leiding ter plaatse heeft.
- De politie kan de situatie consolideren ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek en/of ten behoeve van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. De Onderzoeksraad maakt aan de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail en aan de KLPD DDC bekend dat hij onderzoek instelt. Dit wordt doorgemeld aan de OVD-R en aan de OVD-P ter plaatse.
- Indien een OVD-R in functie is, bewaakt deze in afwachting van de komst van de wachtdienst van de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail dat eventuele vluchtige gegevens beschikbaar blijven.
- Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail geeft invulling aan de organisatie van het veiligheidsonderzoek (paragraaf) via:
 - De verantwoordelijkheid van de wachtdienst van de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail voor de coördinatie van het vooronderzoek ter plaatse.
 - Het door de vervoerder doen veiligstellen en uitlezen van gegevens in de automatische ritregistratie. De vervoerder stelt de gegevens ter beschikking aan de inspecteur Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail. Het aantal technische faciliteiten voor het uitlezen van de gegevens is beperkt. Het uitlezen van de gegevens geschiedt altijd in onafhankelijke opdracht van de Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail, dan wel de Onderzoeksraad voor Veiligheid, dan wel de vervoerder.
 - Het door ProRail Verkeersleiding doen veiligstellen van binnen het railverkeerssysteem geregistreerde gesprekken;
 - Het door de infrabeheerder doen veiligstellen van gelogde data van beveiligings- en bedienapparatuur.
- De verkeersspecialisten rail van de KLPD Dienst Spoorwegpolitie hebben eveneens een belangrijke rol bij het veiligstellen van gegevens. De organisatie hiervan vindt plaats in goed overleg tussen de betrokken partijen (Inspectie VenW, Onderzoeksraad voor Veiligheid en KLPD)
- Voor de onderlinge uitwisseling van eenmaal vastgelegde gegevens bestaan afstemmingsprotocollen tussen KLPD Dienst Spoorwegpolitie, regiopolitie en Justitie respectievelijk Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail.³

³ Samenwerkingsconvenant KLPD Spoorwegpolitie en Railned Spoorwegveiligheid (thans Inspectie VenW, Toezichtseenheid Rail), april 2001.

- De OVD-R maakt afspraken met de onderzoekende instanties over het vrij geven van (delen van) het terrein waar geen onderzoek meer hoeft plaats te vinden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Inspectie VenW hebben ieder hun eigen taken en verantwoordelijkheden. Zij voeren naast elkaar, maar wel in samenwerking met elkaar het onderzoek ter plaatse uit.

1.1.10 Communicatie en voorlichting

- De overheidshulpdiensten en de bedrijven en instanties in het railverkeerssysteem met een actief deelaspect verstrekken uitsluitend informatie over zaken betreffende de eigen verantwoordelijkheid.
- De overheidshulpdiensten en de bedrijven en instanties in het railverkeerssysteem met een actief deelaspect verstrekken uitsluitend feitelijke informatie als het gaat om slachtofferaantallen. Zij laten zich niet voortijdig uit over de oorzaken van het treinincident.
- Bij incidenten waarbij een GRIP-coördinatiealarm is afgekondigd verloopt de voorlichting volgens de daarbij geldende procedures en afspraken. De voorlichters van de spoorwegen sluiten hier op aan.
- Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de voorlichting door de betrokken overheidshulpdiensten, de gemeente, de spoorbranche en derden.

De doelgroepen van communicatie en voorlichting bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 1.2 Doelgroepen van communicatie en voorlichting

Doelgroep	Communicatie / voorlichting door
niet gewonde reizigers in betrokken trein	treinpersoneel en overheidshulpdiensten
niet gewond treinpersoneel	vervoerder
reizigers in trein(en) in omgeving	vervoerder
gewonden onder reizigers	GHOR in overleg met vervoerder
gewonden onder treinpersoneel	GHOR in overleg met vervoerder
naasten van gewonde reizigers	gemeenten en/of GHOR in overleg met vervoerder
nabestaanden reizigers	politie in overleg met gemeente en vervoerder
naasten van gewond treinpersoneel	vervoerder in overleg met GHOR
nabestaanden treinpersoneel	vervoerder in overleg met politie en gemeente
reizigers, publiek en klanten	vervoerder en ProRail Verkeersinformatie (in overleg met gemeente)
bevolking	gemeente
media	volgens reguliere afspraken voorlichting overheidshulpdiensten en participanten railverkeerssysteem voorlichting wordt vooraf onderling geverifieerd en op elkaar afgestemd

Bij het ontruimen van een betrokken trein, het verplaatsen van niet getroffen reizigers, het verplaatsen van gewonden en het verplaatsen van stoffelijke resten ontstaan er noodzakelijke momenten van informatieoverdracht tussen overheidshulpdiensten, gemeente en participanten railverkeerssysteem ten behoeve van communicatie en voorlichting.

De overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de voorlichting bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de voorlichting op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken regeling voorlichting in GRIP-procedures.

1.1.11 Opvang

Bij kleinschalige incidenten verzorgt de vervoerder de eerste opvang van reizigers. Afhankelijk van de plaats van het incident zijn hiervoor mogelijkheden.

De doelgroepen van opvang bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 1.3 Doelgroepen van opvang

Doelgroep	Opvang door
niet gewonde reizigers in trein	vervoerder
niet gewonde reizigers na ontruiming trein	politie in overleg met vervoerder (overdracht naar alternatief vervoer)
niet gewond treinpersoneel	vervoerder
lichtgewonden uit trein	GHOR in overleg met vervoerder, gemeente en politie (overdracht naar alternatief vervoer)
lichtgewonden onder treinpersoneel	vervoerder
naasten en nabestaanden	vervoerder in overleg met gemeente (afhankelijk van aantal slachtoffers)
bezittingen van reizigers	vervoerder
goederen	goederenvervoerder
(gestrande) reizigers, publiek en personeel op station	vastgoedbeheerders en -gebruikers van station in overleg met gemeente

Bij het ontruimen van een trein, in een situatie met niet afgewonden lichtgewonden en in een situatie met (meerdere) doden, ontstaan mogelijke knelpunten in de overdracht tussen participanten in het railverkeerssysteem, overheidshulpdiensten en gemeenten ten behoeve van opvang.

Bij grootschalige incidenten en bij slecht weer verzorgt de gemeente de coördinatie van de opvang door de betrokken overheidshulpdiensten, de gemeente en de vervoerder. Omdat het organiseren van grootschalige opvang de nodige tijd vergt zal ProRail de gemeenten zoveel mogelijk vooraf informeren over mogelijke behoefte aan opvang later op de dag. De gemeenten worden zo goed mogelijk geïnformeerd over aantallen op te vangen reizigers.

De NS en de VNG hebben afspraken gemaakt over opvang van reizigers als de NS dat door overmacht niet meer kan.

Op het moment dat ProRail vaststelt dat de treindienst gestaakt moet gaan worden zal zij direct de gemeenten daarover informeren en vragen om het proces Opvang verder voor te bereiden en te verzorgen. Het besluit tot stoppen van de treindienst zal worden genomen door de voorzitter van het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement rail (LBI). De communicatie naar de gemeenten zal verlopen via het regionale Beleidsteam Incidentmanagement rail (RBI) en de regionale gemeenschappelijke meldkamer.

Actie; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken regeling voor de coördinatie van de opvang.

Actie; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken regeling voor het tijdig via de gemeenschappelijke meldkamer informeren van de gemeente bij incidenten die mogelijk leiden tot behoefte aan opvang van grote groepen reizigers (bijvoorbeeld slecht weer scenario's)

1.1.12 Uitvaartverzorging

1. Het vaststellen van de dood geschiedt door de gemeentelijk lijkschouwer / forensisch geneeskundige.
2. De calamiteitenorganisatie van de spoorbranche en de uitvaartbranche hebben in een convenant de werkwijze afgesproken voor berging, vervoer en opvang van dodelijke slachtoffers bij treinincidenten. Deze is op hoofdlijnen:
 - De melding of opdracht tot berging en vervoer wordt doorgegeven door de backoffice van ProRail Verkeersleiding aan het alarmnummer van het Cura Mortu Orum.
 - De naam van de rouwvervoerder en de verwachte aankomsttijd worden doorgegeven aan de backoffice van ProRail.
 - Berging en vervoer vinden niet eerder plaats dan nadat de hulp-officier van justitie hiervoor toestemming heeft verleend - na afronding van de werkzaamheden van de technische recherche ter plaatse.

3. Bij grootschalige incidenten geschiedt de berging van dodelijke slachtoffers en het rouwvervoer onder leiding van de door het bevoegd gezag aangewezen diensten. De regionale ProRail Verkeersleiding, de overheidshulpdiensten en de gemeenten in de veiligheidsregio benoemen de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van het bergen van dodelijke slachtoffers op zich neemt.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken regeling voor de coördinatie van het bergen van dodelijke slachtoffers.

1.1.13 Registratie van personen

De doelgroepen van registratie van personen bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 1.4 Doelgroepen van registratie

Doelgroep	Registratie door
gewonde reizigers	GHOR en gemeente
naasten van gewonde reizigers	gemeente in overleg met politie
nabestaanden reizigers	gemeente in overleg met politie
gewonden onder treinpersoneel	vervoerder in overleg met GHOR
naasten van gewond treinpersoneel en nabestaanden van treinpersoneel	vervoerder in overleg met politie en gemeente
niet gewonde reizigers na ontruiming trein	registratie volgens gemeentelijke processen vervoerder in overleg met politie en gemeente
indirect getroffen, omstanders en getuigen	politie in overleg met gemeente
hulpverleners overheidshulpdiensten	betreffende overheidshulpdienst

Bij het ontruimen van een betrokken trein, het verplaatsen van gewonden en het verplaatsen van stoffelijke resten ontstaan noodzakelijke momenten van afstemming tussen overheidshulpdiensten, gemeente en vervoerder ten behoeve van de registratie van personen.

Bij alle treinincidenten zal de politie volgens de reguliere werkwijze als eerste dienst gegevens van personen registreren. Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de registratie van personen door de betrokken overheidshulpdiensten, de vervoerder en de gemeente zelf.

De overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de registratie van personen bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de registratie van personen op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie ; afspraken regio - spoorwegorganisatie: afspreken regeling voor de coördinatie van de registratie van personen.

1.1.14 Psychosociale hulpverlening

De doelgroepen van psychosociale hulpverlening bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 1.5 Doelgroepen van psychosociale hulpverlening

Doelgroep	Psychosociale hulpverlening door
gewonde reizigers	gemeente en GHOR
naasten van gewonde reizigers	gemeente en GHOR
nabestaanden reizigers	gemeente en GHOR
gewonden onder treinpersoneel	vervoerder
naasten van gewond treinpersoneel en nabestaanden van treinpersoneel	vervoerder in overleg met gemeente en GHOR
hulpverleners overheidshulpdiensten	betreffende overheidshulpdienst
niet gewond treinpersoneel	vervoerder
niet gewonde reizigers	vervoerder in overleg met gemeente en GHOR
indirect getroffen, omstanders en getuigen	vervoerder in overleg met gemeente en GHOR

De betrokken overheidshulpdiensten, gemeente en de vervoerder hebben ieder een eigen verantwoordelijkheid voor de psychosociale hulpverlening.

Nazorg is ruimer dan psychosociale hulpverlening. Nazorg omvat afhankelijk van de ernst en omvang van het treinincident, tevens vormen van lichamelijke zorg, langdurige en specialistische zorg en van maatschappelijke ondersteuning. Bij een grootschalig treinincident of een ramp kan psychosociale hulpverlening door de GHOR en de nazorg door de gemeente geïntegreerd georganiseerd worden. Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de nazorg door de betrokken overheidshulpdiensten, de (trein)vervoerder en de gemeente zelf.

De overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de nazorg bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de nazorg op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie ; afspraken regio - spoorw. organisatie: afspreken regeling voor de coördinatie van de nazorg.

1.1.15 Evaluatie

Evaluatie wordt onderscheiden van de verschillende ongevalanalyses van het treinincident. Evaluatie betreft het onderzoek van het eigen en/of gezamenlijk optreden bij het treinincident.

- De betrokken overheidshulpdiensten, gemeente en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche hebben ieder een eigen verantwoordelijkheid voor de evaluatie. Bij grootschalige incidenten kan besloten worden tot een gezamenlijke evaluatie. Een gezamenlijke evaluatie kan uitgevoerd worden volgens de volgende stappen:
 - schriftelijke verslaglegging door iedere functionaris
 - evaluatiebijeenkomst per overheidshulpdienst intern, gemeente-intern en binnen de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche
 - evaluatiebijeenkomst per overlegstructuur (zie paragraaf 3.1.3) die functioneel is geweest tijdens het gezamenlijk optreden
 - gezamenlijke rapportage door overheidshulpdiensten, gemeente en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche

De overheidshulpdiensten, gemeente en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche benoemen de criteria op grond waarvan tot een gezamenlijke evaluatie wordt besloten.

De benoeming van de criteria voor evaluatie van het optreden bij treinincidenten staat op de agenda van het Platform Transportveiligheid.

VERVALLEN

2. Volgorde van rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten

De rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten worden deels op elkaar volgend en deels parallel aan elkaar uitgevoerd.

Het streven is - gegeven de gewenste snelle afhandeling - om zoveel mogelijk rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten parallel aan elkaar uit te voeren. Niettemin zijn er rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten die afgerond moeten zijn voordat een volgend rampbestrijdingsproces en/of deelaspect mag starten. Het betreft de volgende prioriteringen:

1. treffen van (verkeers)maatregelen om erger te voorkomen
2. creëren van veilige werkomstandigheden voor het redden en beschermen
3. spoedeisende medische hulpverlening en veilig onderbrengen van slachtoffers heeft prioriteit boven acute milieuzorg
4. acute milieuzorg heeft prioriteit boven het strafrechtelijk onderzoek
5. strafrechtelijk onderzoek:
 - heeft prioriteit boven bergen en rouwvervoer
 - heeft prioriteit boven het vooronderzoek van de Inspectie VenW, Toezichteenheid Rail
 - heeft prioriteit boven het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
6. strafrechtelijk onderzoek, vooronderzoek van de Inspectie VenW, Toezichteenheid Rail en onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben prioriteit boven het vrijbaan maken

Na alarmering voor een calamiteit bespreekt de OVD-R met de treindienstleider welke veiligheidsmaatregelen zijn genomen met betrekking tot het treinverkeer op de plaats van het treinincident. De treindienstleider mag deze maatregelen niet terugschalen zonder toestemming van de OVD-R.

De veiligheidsmaatregelen ten behoeve van de veilige werkomstandigheden - betreffende het treinverkeer ter plaatse en de spanning op de bovenleiding - worden niet eerder opgeheven dan na voorafgaand overleg tussen de OVD-R en de overheidshulpdiensten.

Als bij een calamiteit veiligheidsmaatregelen zijn genomen ten behoeve van de veilige werkomstandigheden - treinverkeer ter plaatse - worden deze niet eerder opgeheven dan:

- na voorafgaand overleg tussen de OVD-R en de overheidshulpdiensten
- nadat de treindienstleider van de backoffice van ProRail Verkeersleiding een bevestiging heeft ontvangen dat deze zich er bij de meldkamer van de overheidshulpdiensten van heeft overtuigd dat de hulpverlenende instanties zijn inzicht dat het treinverkeer (beperkt) wordt hervat c.q. de afgifte van aanwijzingen wordt gestaakt

De overheidshulpdiensten rukken niet eerder in dan na voorafgaand overleg met de OVD-R over mogelijke ondersteunende werkzaamheden bij de afhandeling ter plaatse.

Als de OVD-R ter plaatse is gekomen, gaat deze niet eerder weg dan nadat de overheidshulpdiensten zijn ingerukt en zijn coördinerende taak ter plaatse niet meer nodig is.

VERVALLEN

Deel 3
Het Regionaal TIM-plan

VERVALLEN

VERVALLEN

1. Inleiding

De regionale ProRail Verkeersleiding en de overheidshulpdiensten in de veiligheidsregio stellen een regionaal Trein Incident Management plan (TIM-plan) op.

Het TIM-plan bestaat uit:

1. multidisciplinaire tactische afspraken, onder verwijzing naar het Tactisch Deel van deze handreiking
2. uitwerkingen van de treinincidentscenario's zoals in dit Deel III benoemd
3. paragrafen voor onderwerpen die onafhankelijk van treinincidentscenario's geregeld moeten worden:
 - begidsen
 - voorlichting
 - opvang
 - uitvaartverzorging
 - registratie van personen
 - nazorg
4. bijzondere locaties en objecten
Dit betreft afstemming van bedrijfsnoodplannen en bestrijdingsplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacements. Voor spoorwagentunnels worden afzonderlijke rampbestrijdingsplannen opgesteld, voor zover van toepassing in de regio.

In paragraaf wordt een format gepresenteerd voor de uitwerking van treinincidentscenario's (TIS) in het regionaal TIM-plan.

In de bijlagen 1 tot en met 20 wordt per treinincidentscenario het format zoveel mogelijk ingevuld. Voor de optimalisatie en de voorbereiding is het nader invullen van het format noodzakelijk op basis van regionale informatie en op basis van overleg tussen de overheidshulpdiensten en de regionale ProRail Verkeersleiding.

In paragraaf worden de mandaatpunten benoemd voor de onderwerpen die scenario-onafhankelijk zijn.

VERVALLEN

2. Format voor de uitwerking van Treinincidentscenario's

2.1 Format voor de uitwerking van treinincidentscenario's

2.1.1 Treinincidentscenario matrix

In het TIM-plan geldt een schematische indeling van incidenten, aangeduid als treinincidentscenario's (TIS).

Treinincidenten worden ingedeeld in vijf categorieën:

1. verstoring treindienst
2. brand
3. aanrijding en botsing / ontsporing met slachtoffers
4. gevaarlijke of milieubelastende stoffen
5. bommelding, bomvinding, bomexplosie

Ontsporing is geen afzonderlijke categorie treinincidenten maar geldt als mogelijke incidentoorzaak binnen de genoemde categorieën. In deze systematiek leidt een ontsporing bijvoorbeeld tot een verstoring van de dienst. Dit is een gevolg van een aanrijding met een object.

Treinincidenten worden tevens ingedeeld naar de ernst van de effecten. De gradaties zijn:

1. zeer beperkt
2. beperkt
3. ernstig
4. zeer ernstig

De combinatie van categorie en gradatie geeft het treinincidentscenario: TIS categorie.gradatie.

Voorbeeld: TIS 1.1 is een zeer beperkte verstoring van de treindienst.

Dit geeft 20 treinincidentscenario's in tabel 6.1:

Tabel 2.1 Treinincidentscenario's

Scenario-nummer	Scenarionaam	Scenario-kwalificatie
Verstoring treindienst		
TIS 1.1	Vertragingen	zeer beperkt
TIS 1.2	Treinitval en vertragingen	beperkt
TIS 1.3	Totale versperring. Treindienst niet meer uitvoerbaar	ernstig
TIS 1.4	Totale versperring. Treindienst niet meer mogelijk in minimaal een heel procesleidingsgebied	zeer ernstig
Brand		
TIS 2.1	Brand op of bij het spoor met mogelijk invloed op het treinverkeer Bermbrand	zeer beperkt
TIS 2.2	Kleine brand in trein of op station: - prullenbak in brand - brandlucht in trein	beperkt
TIS 2.3	Grote brand in trein of op station - in coupé, of - uitslaand	ernstig
TIS 2.4	Grote brand of brand van onbekende omvang in: - station of tunnel - trein verblijvend op station of in tunnel - treinstilstand in tunnel, zonder spraakverbinding met het treinpersoneel	zeer ernstig
Aanrijding en botsing / ontsporing met slachtoffers		
TIS 3.1	Aanrijding van trein of rangerdeel met: - persoon of groot vee - (brom-)fietser - infra-element Wateroverlast in tunnels	zeer beperkt
TIS 3.2	Aanrijding van trein of rangeerdeel met: - rangeerdeel klein wegvoertuig (auto, motor, bestelbus, tractor, etc.)	beperkt
TIS 3.3	Ontsporing met slachtoffers of aanrijding van trein met: - trein - groot wegvoertuig (bus / vrachtauto), waardoor wagenstellen niet vervormd, gekanteld of gestapeld zijn	ernstig
TIS 3.4	Ontsporing met slachtoffers of aanrijding van trein met: - trein - groot wegvoertuig (bus / vrachtauto), waardoor wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn	zeer ernstig
Gevaarlijke of milieubelastende stoffen		
TIS 4.1	Incident met gevaarlijke stoffen waarbij het gevaar zich beperkt tot het brongebied	zeer beperkt
TIS 4.2	Brand waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn	beperkt
TIS 4.3	Gasontsnapping met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied	ernstig
TIS 4.4	Morsing of lekkage van gevaarlijke vloeistoffen met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied	zeer ernstig
Bommelding, bomvinding, bomexplosie		
TIS 5.1	Anonieme bommelding	zeer beperkt
TIS 5.2	Bomvinding in trein op de vrije baan	beperkt
TIS 5.3	Bomvinding: - in trein op station - in tunnel of station	ernstig
TIS 5.4	Bomexplosie: - in trein, station of tunnel - in een trein op station of in een tunnel	zeer ernstig

De uitwerking per treinincidentscenario is opgebouwd uit de volgende vijf componenten:

- een beschrijving van de oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld
- de inzetbehoefte van de overheidshulpdiensten
- het afgesproken initiële GRIP-coördinatiealarm
- eventuele specifieke aandachtspunten

- een prognose van de afhandelduur van het incident ter plaatse

Ad a) De uitwerking bestaat uit de effecten in kwalitatieve termen en in termen van beknellingen, doden en slachtoffers in de diverse triage-categorieën.

Ad b) De treinincidentscenario's zijn oorspronkelijk vastgesteld ten behoeve van de alarmering van de participanten in het railverkeerssysteem.

De uitwerking benoemt de inzetbehoefte van de overheidshulpdiensten en de ondersteuning vanuit de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche voor het betreffende treinincidentscenario. De overheidshulpdiensten in de veiligheidsregio stellen zelf in het regionale TIM-plan vast welk en hoeveel personeel en materieel van de eigen dienst ter plaatse gaat. Het betreft de prognose van de inzetbehoefte bij aanvang van het treinincidentscenario.

Ad c) Het betreft de GRIP-coördinatiealarmen zoals benoemd in paragraaf 3.1. De betrokkenheid van de burgemeester volgt uit het van toepassing zijnde GRIP-coördinatiealarm.

Ad d) Indien van toepassing worden specifieke aandachtspunten benoemd in het treinincidentscenario benoemd.

Ad e) De vermelde prognose afhandelduur geeft aan hoe lang het naar verwachting duurt voor de treindienst volledig hersteld is. Deze heeft geen relatie met de duur van de inzet van de overheidshulpdiensten anders dan het gegeven dat de afhandeling door de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche volgt op de inzet van de overheidshulpdiensten.

De overheidshulpdiensten en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche bereiden zich gezamenlijk voor door de deelplannen voor de rampbestrijdingsprocessen en de deelaspectplannen af te stemmen op deze treinincidentscenario's.

In tabel 3.2 staat schematisch weergegeven welke rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten in welke treinincidentscenario's van toepassing zijn.

VERVALEN

Tabel 2.2. Rampbestrijdingsprocessen van toepassing in treinincidentscenario's

Rampbestrijdingsprocessen	Treinincidentscenario's																				
	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	4.1	4.2	4.3	4.4	5.1	5.2	5.3	5.4	
1. bestrijden van brand en emissie gevaarlijke stoffen																					
2. redding en technische hulpverlening																					
3. ontsmetten mens en dier																					
4. ontsmetten voertuigen en infrastructuur																					
5. waarnemen en meten																					
6. waarschuwen van de bevolking																					
7. toegankelijk maken en opruimen																					
8. geneeskundige hulpverlening - somatisch																					
9. preventieve openbare gezondheidszorg (inclusief verzamelen besmette waren)																					
10. geneeskundige hulpverlening - psychosociaal																					
11. ontruimen en evacueren																					
12. afzetten en afschermen																					
13. verkeer regelen																					
14. handhaven openbare orde																					
15. identificeren slachtoffers																					
16. begidsen																					
17. strafrechtelijk onderzoek																					
18. voorlichten en informeren																					
19. opvangen en verzorgen																					
20. uitvaartverzorging																					
21. registratie van slachtoffers																					
22. voorzien in primaire levensbehoeften																					
23. registratie van schade en afhandeling																					
24. milieuzorg																					
25. nazorg																					

Toelichting bij tabel 3.2:

- betekent dat het proces in het treinincidentscenario niet van toepassing is
- betekent dat het proces in het treinincidentscenario van toepassing kan zijn

VERVALLEN

- 1 Het proces preventieve openbare gezondheidszorg/medische milieukunde kan aan de orde zijn wanneer er onzekerheid bestaat over de aard van de vrijgekomen stoffen bij een brand van een oud of verouderd stationsgebouw.
- 3 De spoorbranche rekent in de treinincidentscenario's 2.3 en 2.4 - grote brand in trein respectievelijk station - niet op dodelijke slachtoffers. Wanneer er dodelijke slachtoffers zijn is het proces identificeren van toepassing. Dezelfde kanttekening geldt voor de invulling bij Tis 2.3 en 2.4 van uitvaartverzorging en registratie van slachtoffers.
- 2 De spoorbranche rekent in de treinincidentscenario's 2.3 en 2.4 - grote brand in trein respectievelijk station - niet op dodelijke slachtoffers. Wanneer er dodelijke slachtoffers zijn is het proces identificeren van toepassing. Dezelfde kanttekening geldt voor de invulling bij Tis 2.3 en 2.4 van uitvaartverzorging en registratie van slachtoffers.

Tabel 2.3 Deelaspecten van toepassing in treinincidentscenario's

Deelaspect spoorbranche	Treinincidentscenario's																				
	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	4.1	4.2	4.3	4.4	5.1	5.2	5.3	5.4	
alarmen																					
leiding en coördinatie																					
redden en bestrijden																					
vrijbaan maken																					
opvang op station (reizigers, passanten, personeel)																					
opvang reizigers in trein																					
opvang personeel																					
opvang goederen																					
alternatief vervoer																					
herstel infrastructuur																					
herstel verkeersfunctie																					
herstel vervoersfunctie																					
communicatie / voorlichting																					

Toelichting bij tabel 3.3:

- betekent dat het deelaspect in het treinincidentscenario niet van toepassing is
- betekent dat het deelaspect in het treinincidentscenario van toepassing kan zijn
- bij een aantal scenario's is het actief worden van een deelaspect afhankelijk van het verloop of gevolg van het incident. De OVD-R laat dit deelaspect dan activeren

2.1.2 Werkwijze

Bij het uitwerken van de treinincidentscenario's gaan de overheidshulpdiensten, vertegenwoordiging van de gemeente(n) in de veiligheidsregio en de regionale ProRail Verkeersleiding als volgt te werk:

1. Verzamel basisinformatie over het spoorwegnet in de veiligheidsregio en over de uitruklocaties van brandweer, GHOR, politie en het uitvoerend bedrijf voor ondersteuning van de redding en bestrijding vanuit de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche, alsmede over belangrijke locaties voor de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen.
2. Spreek gezamenlijk de treinincidentscenario's door op de vijf componenten a tot en met e. Ga hierbij uit van de grove uitwerkingen in de bijlagen 1 tot en met 20. Benoem de aandachtspunten (component d) - op grond van eigen kennis en ervaring - zoveel mogelijk per rampbestrijdingsproces en per deelaspect. (Het wordt aanbevolen de treinincidentscenario's te bespreken voor verschillende omstandigheden van locatie, tijdstip en weersomstandigheden.)
3. Veranker de uitkomsten van de bespreking in de deelplannen voor de relevante rampbestrijdingsprocessen (overheidshulpdiensten en gemeente) en deelaspectplannen (calamiteitenorganisatie spoorbranche).
4. Ontwikkel op grond van de bespreking de regionale operationele alarmeringsschema's.
5. Zorg voor een procedurele koppeling van het TIM-plan met het multidisciplinair oefenbeleid van de regionale brandweer. De regionale brandweer is immers - vanuit de wettelijke verantwoordelijkheid voor de voorbereiding van de coördinatie van de rampenbestrijding - verantwoordelijk voor het multidisciplinaire oefenbeleid.

Bij de treinincidentscenario's moet bedacht te worden dat deze uitdrukkelijk bedoeld zijn als een hulpmiddel. Feitelijke incidenten passen nooit exact in een schema. Daarom kan het GRIP-coördinatiealarm tijdens een feitelijk incident altijd naar eigen inzicht worden afgesteld (zie paragraaf 3.1).

Tabel 3.1 laat de initiële GRIP-coördinatiealarmen zien bij de aanvang van de treinincidentscenario's. Per treinincidentscenario is het initiële GRIP-coördinatie niveau met een grootte...

Tabel 2.4 GRIP-coördinatieniveau bij aanvang per treinincidentscenario

GRIP-coördinatieniveau bij aanvang	Treinincidentscenario's																				
	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	4.1	4.2	4.3	4.4	5.1	5.2	5.3	5.4	
0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.														n.v.t.			
1																					
2																					
3																					

VERVALLEN

Het GRIP-coördinatiealarm 4 is nooit een initieel alarmniveau voor de treinincidentscenario's. Indien de situatie dit vereist, bijvoorbeeld bij escalatie, kan uiteraard tijdens het incident opgeschaald worden naar GRIP-coördinatiealarm 4.

VERVALLEN

VERVALLEN

3. Scenario onafhankelijke onderwerpen

3.1.1 Werkwijze

De rampbestrijdingsprocessen en de deelaspecten van de calamiteitenorganisatie spoorbranche zijn deels overlappend geformuleerd.

Voor de melding en alarmering en de leiding en coördinatie zijn de tactische afspraken opgenomen in deze handreiking. Deze kunnen één op één worden overgenomen in het regionaal TIM-plan.

Voor andere rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten zijn besprekingen in de veiligheidsregio nodig om onafhankelijk van de treinincidentscenario's de deelplannen (overheidshulpdiensten) en aspectdeelplannen (calamiteitenorganisatie spoorbranche) af te stemmen. Het gaat om de volgende rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten:

- begidsen
- voorlichting en communicatie
- opvang
- uitvaartverzorging
- registratie van personen
- nazorg

Het betreft - met uitzondering van het begidsen door de politie - de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen.

Afhankelijk van de grootte is iedere gemeente meer of minder goed in staat om per rampbestrijdingsproces voldoende faciliteiten, planning, oefening en personele capaciteit te realiseren.

Er bestaat een tendens om de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen in intergemeentelijk verband te realiseren op de schaal van de veiligheidsregio. Het vormen van personele 'pools' tot invulling van piketten voor leidinggevend en van uitvoerende functies is hiervan de kern.

De mate waarin gemeenten in de veiligheidsregio gevorderd zijn met de planning en borging van de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen is bepalend voor haalbaarheid van afspraken met de regionale ProRail Verkeersleiding.

Bij het uitwerken van de scenario-onafhankelijke onderwerpen gaan de vertegenwoordigers van de gemeente(n) in de veiligheidsregio en de regionale ProRail Verkeersleiding als volgt te werk:

1. Bij de totstandkoming van een regionaal TIM-plan wordt vanuit de gemeenten in de veiligheidsregio één gemandateerde ambtenaar openbare veiligheid (AOV) / rampbestrijding belast met de besprekingen met de overheidshulpdiensten en de regionale ProRail Verkeersleiding.
2. Het uitgangspunt voor de afstemming met de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen is de inventarisatie van de omvang van de benodigde capaciteit, dat wil zeggen het aantal naar verwachting benodigde personen voor voorlichting, opvang, registratie, nazorg, uitvaartverzorging.
 - Deze inventarisatie houdt in dat per railtraject in de veiligheidsregio op basis van de gemiddelde treinlengte en de gemiddelde treinbezetting in of buiten de spits nagegaan wordt hoeveel mensen bij een incident betrokken kunnen zijn. Tevens wordt de gemiddelde hoeveelheid publiek op de stations in de veiligheidsregio geïnventariseerd.
 - Op basis van de inventarisatie kan de benodigde capaciteit voor bijvoorbeeld alternatief vervoer maar ook voor gemeentelijke opvang en dergelijke bepaald worden.
 - De regionale ProRail Verkeersleiding, verantwoordelijk voor de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche, verzamelt de gegevens over het treinverkeer in samenwerking met de vervoerders en beheerders van stations.
3. Bespreek in één of meerdere bijeenkomsten gezamenlijk de rampbestrijdingsprocessen voorlichting, opvang, registratie, nazorg en

- uitvaartverzorging. Benoem aandachtspunten op grond van eigen kennis en ervaring.
4. Veranker de uitkomsten van de bespreking in de deelplannen voor de relevante rampbestrijdingsprocessen (gemeente) en deelaspectplannen (calamiteitenorganisatie spoorbranche).

3.1.2 Aandachtspunten

Voor de uitwerking van gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen bestaat geen landelijk uniform model. Hieronder worden enkele aandachtspunten per proces of aspect benoemd, die relevant zijn voor de voorbereiding op treinincidenten.

Begidsen (politie):

- Inventariseer omvangrijke stationscomplexen, spoorwegemplacementen en complexe baanvakken in de regio.
- Inventariseer voor deze locaties de aanwezigheid van locatiebeheerders en personeel van bedrijfshulpverleningsorganisaties van participanten in het railverkeerssysteem.
- Stel een waarschuwingsregeling op voor locatiebeheerders en personeel van bedrijfshulpverleningsorganisaties. Benoem de ontmoetingsplaats en opkomsttijd.
- Neem het begidsen van overheidshulpdiensten op de locatie op de taken van locatiebeheerders en personeel van bedrijfshulpverleningsorganisaties. Delegeer aan hen de bevoegdheid tot het toegang krijgen tot gebouwen en terreinen.
- Neem de ontmoetingsplaatsen op in de operationele plannen van de overheidshulpdiensten.

Voorlichting:

- Criteria voor het instellen van een coördinerende voorlichter op plaats incident in relatie tot de opschaling.
- Criteria voor de coördinatie van de gemeentelijke voorlichting door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan in relatie tot de opschaling.
- Voorbereiding op 'veelgevelden' en 'feiten en cijfers'.
- Gestandaardiseerde communicatieprotocollen voor treinincidentscenario's.
- Poolvorming voor de gemeentelijke voorlichting in de regio.
- Uitwisseling van bereikbaarheidsgegevens van voorlichtingsafdelingen van de overheidshulpdiensten, gemeenten en spoorbranche.

Opvang:

- Inventarisatie van opvanglocaties.
- Overdrachtsmomenten van op te vangen personen van participanten in het railverkeerssysteem naar gemeente:
Afstemming met de rampbestrijdingsprocessen voorlichting en registratie.
- Criteria voor de coördinatie van de opvang door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan.

Uitvaartverzorging:

- Inventarisatie van uitvaartondernemingen en mortuaria.
- Criteria voor de coördinatie van de uitvaartverzorging door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan.
- Afstemming met de rampbestrijdingsprocessen identificeren van slachtoffers, strafrechtelijk onderzoek, voorlichting en registratie.

Registratie van personen:

- Inventarisatie van registratiesystemen binnen de spoorbranche.
- Standarisering en uitwisseling van registratieformats tussen gemeente en participanten binnen het railverkeerssysteem (vooral vervoerders). Regulering van de informatiestroom van persoonsgegevens.
- Criteria voor gegevensuitwisseling, rekening houdend met de Wet bescherming persoonsgegevens.
- Criteria voor de coördinatie van de registratie van personen door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan en de inventarisatie van overdrachtsmomenten. Dit zijn criteria voor het bij treinincidenten opstarten van het CRIB proces, zoals beschreven in de Leidraad CRIB proces van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De kern hiervan is

het Intergemeentelijk Meldpunt CRIB (IMC) en het landelijke telefoonnummer voor verwanteninformatie van het ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS).

- Afstemming met de rampbestrijdingsprocessen voorlichting en nazorg.

Nazorg:

- Criteria voor de overdracht van de nazorg door participanten binnen het railverkeerssysteem naar de gemeente.
- Criteria voor de coördinatie van de nazorg door de gemeente op basis van gemeentelijk deelplan.
- Afstemming met de rampbestrijdingsprocessen voorlichting en registratie.

VERVALLEN

VERVALLEN

Deel 4
Bijlagen

VERVALLEN

VERVALLEN

Bijlage 1 - Treinincidentscenario 1.1

Verstoring treindienst

Treinincidentscenario 1.1

zeer beperkt

Verstoring treindienst langer dan 30 minuten.
Vertragingen van meer dan 5 minuten.

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Treinen rijden volgens plan met structurele vertraging van 5 minuten of meer gedurende 30 minuten of langer.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Orzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Ontsporing zonder slachtoffers / letsel• Stroomuitval• Uitval infrastructuur (wisselstoring e.d.)• Uitval VPT etc.• Slechte weersomstandigheden• Defect materieel• Dringende ongeplande werkzaamheden	Geen	Geen

Slachtofferbeeld

Niet van toepassing

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Niet van toepassing

c. GRIP - coördinatiealarm

- Niet van toepassing, tenzij het incident hierop aanleiding geeft.

d. Aandachtspunten

Processen overheidshulpdiensten niet van toepassing.
Deelaspecten calamiteitorganisatie: interne planvorming spoorbranche.
Informeren meldkamer overheidshulpdiensten

e. Prognose afhandelduur

2 uur.
Na 1 uur tweede prognose (afhankelijk van type calamiteit).

VERVALLEN

Bijlage 2 - Treinincidentscenario 1.2

Verstoring treindienst

Treinincidentscenario 1.2

beperkt

Verstoring treindienst langer dan 30 minuten
Treinuitval en vertragingen

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

De treindienst kan niet meer volgens plan worden uitgevoerd.
Een of meer treinseries vallen uit.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten op omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Ontsporing zonder slachtoffers / letsel• Stroomuitval• Uitval infrastructuur (wisselstoring e.d.)• Uitval VPT etc.• Slechte weersomstandigheden• Defect materieel• Dringende ongeplande werkzaamheden• Stilleleggen treindienst op bevel overheidshulpdiensten	Geen	Filevorming op naastgelegen auto-snelweg

Slachtofferbeeld

Niet van toepassing

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Niet van toepassing

c. GRIP - coördinatiealarm

- Niet van toepassing, tenzij het incident hiertoe aanleiding geeft.

d. Aandachtspunten

Processen overheidshulpdiensten niet van toepassing.
Deelaspecten calamiteitorganisatie rail: interne planvorming spoorbranche.
Informerende meldkamer overheidshulpdiensten.

e. Prognose afhandelduur

2 uur.
Na 1 uur tweede prognose (afhankelijk van type calamiteit).

VERVALLEN

Bijlage 3 - Treinincidentscenario 1.3

Verstoring treindienst

Treinincidentscenario 1.3

ernstig

Totale versperring
Treindienst niet meer uitvoerbaar

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

De treindienst op een baanvak is totaal versperd door onderstaande oorzaken.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Ontsporing zonder slachtoffers• Stroomuitval• Uitval infrastructuur (wisselstoring e.d.)• Slechte weersomstandigheden• Defect materieel• Dringende ongeplande werkzaamheden• Stilleggen treindienst op bevel overheidshulpdiensten	Warmtestuwing of onderkoeling Onrust, paniek, verstoring orde onder gestrande reizigers	Onrust, paniek, verstoring orde onder gestrande reizigers

Slachtofferbeeld

Treinreizigers met uitdrogingsverschijnselen bij hitte.
Treinreizigers met onderkoelingsverschijnselen bij koude.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
Geen	naar behoefte	naar behoefte	Vrijbaan maken

c. GRIP - coördinatiealarm

- Niet van toepassing, tenzij het incident een aanleiding geeft.

d. Aandachtspunten

Deelaspecten calamiteitenorganisatie rail, interne planvorming spoorbranche.
Informeren en assistentieverzoek aan gemeenten via meldkamer veiligheidsregio.

e. Prognose afdandelduur

4 uur.
Na 1 uur tweede prognose (afhankelijk van type calamiteit).

VERVALLEN

Bijlage 4 - Treinincidentscenario 1.4

Verstoring treindienst

Treinincidentscenario 1.4

zeer ernstig

Totale versperring
Treindienst niet meer mogelijk in minimaal een heel procesleidingsgebied

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Treindienst niet meer mogelijk in minimaal één post (procesleidingsgebied) of druk knooppunt.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">Uitval centraal infrastructuur bedieningsysteemStilleggen treindienst op bevel overheidshulpdiensten	Warmtestuwing of onderkoeling Onrust, paniek, verstoring orde onder gestrande reizigers	Filevorming op andere lijnen als snelweg

Slachtofferbeeld

Treinreizigers met uitdrogingsverschijnselen bij hitte.
Treinreizigers met onderkoelingsverschijnselen bij koude.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
Geen	Surveillance-eenheid of eenheden	1 team spoor OV-EG	Vrijbaan maken

c. GRIP - coördinatiealarm

- Niet van toepassing, tenzij het incident hiertoe aanleiding geeft.

d. Aandachtspunten

Deelaspecten calamiteitenorganisatieplan: interne planvorming spoorbranche.
Opvang reizigers door gemeenten bij extreme weersomstandigheden. Informeren en assistentieverzoek aan gemeenten via meldkamer veiligheidsregio.

e. Prognose afhandelduur

Afhankelijk van type calamiteit.

VERVALLEN

Bijlage 5 - Treinincidentscenario 2.1

Brand

Treinincidentscenario 2.1

zeer beperkt

Brand:
- op of bij het spoor met mogelijk invloed op het treinverkeer
- bermbrand

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten			
Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving	
<ul style="list-style-type: none">• Brandstichting• Techniek• Onzorgvuldig gedrag	Rook- en hitteontwikkeling over spoorbaan	Uitbreidingsgevaar naar treinen op spoorbaan, naar bos of bebouwing	
Slachtofferbeeld			
Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	
Geen	Geen	Geen	Geen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
1 tankautospuiter, afhankelijk van uitbreiding	Afhankelijk van uitbreiding	Afhankelijk van uitbreiding	Geen

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 0 motorkapoverleden

d. Aandachtspunten

Mogelijk noodzaak tot het opstarten van de procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'. (Zie het tijdelijk buiten gebruik nemen van sporen).

e. Prognose afhandelduur

Minder dan 2 uur.

VERVALLEN

Bijlage 6 - Treinincidentscenario 2.2

Brand

Treinincidentscenario 2.2

bepikt

Kleine brand in trein of op station:
- prullenbak in brand
- brandlucht in trein

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Melding kleine brand in trein of op station.
Nog niet bekend of personeel de brand kan blussen.
Bij brandlucht stelt (trein)personeel een onderzoek in.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Brandstichting• Techniek• Onzorgvuldig gedrag	Afhankelijk van ontwikkeling	Uitbreiding mogelijk

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	
Geen	Geen	Geen	Geen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
1 tankautospuut	Afhankelijk van uitbreiding	Afhankelijk van uitbreiding	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid)

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 0	motorkapoverleg
--------	-----------------

d. Aandachtspunten

Mogelijk noodzaak tot het opstarten van de procedure 'Ruim Uitschakelen'.
(Zie het tijdelijk buiten gebruik nemen van sporen.)

e. Prognose afhandelduur

Minder dan 2 uur.

VERVALLEN

Bijlage 7 - Treinincidentscenario 2.3

Brand

Treinincidentscenario 2.3

ernstig

Grote brand in trein:
- coupé of uitslaand

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Melding grote brand in trein.
Kan niet worden geblust door treinpersoneel.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Brandstichting• Techniek• Onzorgvuldig gedrag	<ul style="list-style-type: none">• Inhalatieletsel• Brandwonden• Ingesloten reizigers• Uitbreidingsgevaar	<ul style="list-style-type: none">• Toeloop nieuwsgierige toeschouwers• Grote aantallen vluchtelingen in omgeving• Toegankelijkheidsproblemen voor hulpverleners

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
Geen	Geen	geen	Geen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
1 peloton 1 hulpverleningsvoertuig OVD-B	2 surveillance-eenheden OVD-P	1 ambulance aanvullend afhankelijk van ontwikkeling incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid)

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 1	COPI Burgemeester geïnformeerd OVD-R meldt zich in COPI
--------	---

d. Aandachtspunten

Mogelijk noodzaak tot het opstarten van de procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'.
(Zie het tijdelijk gebruik nemen van sporen.)

e. Prognose afhandelduur

Minder dan 2 uur.

VERVALLEN

Bijlage 8 - Treinincidentscenario 2.4

Brand

Treinincidentscenario 2.4

zeer ernstig

Grote brand of brand van onbekende omvang in:

- station of tunnel
- trein verblijvend op station of in tunnel
- treinstilstand in tunnel, zonder spraakverbinding met het treinpersoneel

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Melding grote brand.
Kan niet worden geblust door trein- of spoorwegpersoneel.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Brandstichting• Techniek• Onzorgvuldig gedrag	<ul style="list-style-type: none">• Inhalatieletsel• Brandwonden• Ingesloten reizigers• Uitbreidingsgevaar	Geen

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
5	Geen	20	47

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GOR	Ondersteuning spoorbranche
1 peloton 1 hulpverleningsvoertuig OVD-B	2 - 4 surveillance-eenheden	20 ambulances 2 OVD-G Aanvullend afhankelijk van ontwikkeling incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid)

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 1	COPI Burgemeester geïnformeerd OVD-R meldt zich in COPI
--------	---

d. Aandachtspunten

Mogelijk noodzaak tot het starten van de procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'.
(Zie het tijdelijk buiten gebruik nemen van sporen.)

e. Prognose afhandelduur

Minder dan 2 uur.

VERVALLEN

Bijlage 9 - Treinincidentscenario 3.1

Aanrijding, ontsporing

Treinincidentscenario 3.1

zeer beperkt

Aanrijding trein of rangeerdeel met:

- persoon of groot vee
 - (brom-)fietser
 - infra-element
- Wateroverlast in tunnels

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Aanrijding met persoon, (brom)fiets, motor of groot dier.

1 tot 2 slachtoffers.

Veelal op een overweg.

Meestal geen gewonde reizigers of treinpersoneel. Treinpersoneel wel emotioneel getroffen.

Grote kans op emotioneel getroffen getuigen (derden).

Cosmetisch reinigen van materieel kan noodzakelijk zijn.

Als het ongeval zich voordoet op een station, wordt ontruiming van het station door de BHV opgestart.

Een of meer overwegen in storing.

Materieel niet of licht beschadigd, kan na eenvoudige technische controle (uit te voeren door de vertrokken machinist) omlopen kracht worden weggeden.

Infrastructuur niet beschadigd, kan na technische controle volledig in dienst worden gegeven.

Spontane en openbare hulpverleners op het spoor, hierdoor kans op aanrijdgevaar.

Als de betrokken trein is gestrand, is de kans op gestrande treinen elders groot.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none"> • Suïcide • Falen overwegbewaking • Onzorgvuldig gedrag weggebruiker • Onzorgvuldigheid bij werkzaamheden • Doodslag 	Confrontatie met reizigers en/of overweg	Geen

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingeklemmen	T1 en T2	T3
1 tot 2	Geen	1 tot 2	Geen

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk niet meer dan twee.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Justitie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
1 tankautospuiter 1 hulpverleningsvoertuig OVD-B	Surveillance-eenheid Onderzoek Technische recherche Hulpofficier van justitie	1 ambulance Aanvullend afhankelijk van incident	

c. GRIP - coördinatiealarm

0 motorkapoverleg

d. Aandachtspunten

- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
 - Afschermen / bedekken voor het zicht door treinpersoneel (conductor) of politie.
 - Bergen door de brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming en vervoerder (verplaatsen trein).
 - Bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van hulpofficier van justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
 - De brandweer reinigt de trein met water en standaard hulpmiddelen, uitsluitend wanneer kans bestaat dat het publiek geconfronteerd wordt met de bevuilde trein.
 - Het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding voor het publiek niet meer als zodanig herkenbaar zijn.
 - De brandweer reinigt alleen die delen van de trein die staand zichtbaar zijn.
 - Bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen, kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij de hier genoemde uitgangspunten voor bergen en reinigen onderschrijven.
- Opkomsttijd uitvaartonderneming.

e. Prognose afdandelduur

1½ uur.

VERVALLEN

Bijlage 10 - Treinincidentscenario 3.2

Aanrijding, ontsporing

Treinincidentscenario 3.2

beperkt

Aanrijding trein of rangeerdeel met:
 - rangeerdeel
 - klein wegvoertuig (auto / motor / bestelbus / tractor e.d.)

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Aanrijding met klein wegvoertuig.
 1 tot 40 slachtoffers.
 Veelal op of nabij een overweg.
 Meestal geen gewonde reizigers of treinpersoneel. Treinpersoneel wel emotioneel getroffen.
 Grote kans op emotioneel getroffen getuigen (derden).
 Kans op kleine ontsporing en lichte beschadiging infrastructuur.
 Materieel niet ernstig beschadigd, kan na hersporen en/of technische controle op eigen krachten worden weggereisd.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none"> • Suïcide • Falen overwegbewaking • Onzorgvuldig gedrag weggebruiker 	Confrontatie met reizigers en/of omstanders Elektrocutiegevaar	Geen

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
1 tot 4	1 tot 4	1 tot 4	1 tot 40

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk niet meer dan vier, de setting van een open auto.
 De ernst van het slachtofferbeeld: de verdeling over doden en triage tegelijk hangt van de toedracht.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
2 tankautospuiter 1 hulpverleningsvoertuig OVD-B extra THV materiaal	2 surveillance-eenheden Technische recherche OVD-P Hulpofficier van justitie	1 ambulance OVD-G Aanvullend afhankelijk van incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatieaanpak

1	COPI
---	------

d. Aandachtspunten

- Technische advisering over treinmaterieel.
- Zeer beperkte milieuschade.
- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
 - Afschermen / bedekken voor het zicht door treinpersoneel (conducteur) of politie.
 - Bergen door de brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming en vervoerder (verplaatsen trein).
 - Bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van hulpofficier van justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
 - De brandweer reinigt de trein met water en standaard hulpmiddelen, uitsluitend wanneer kans bestaat dat het publiek geconfronteerd wordt met de bevulde trein.
 - Het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding voor het publiek niet meer als zodanig herkenbaar zijn.
 - De brandweer reinigt alleen die delen van de trein die staand zichtbaar zijn.
 - Bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen, kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij de hier genoemde uitgangspunten voor bergen en reinigen onderschrijven.
- Opkomsttijd uitvaartonderneming.
- Belangstelling media.

VERVALLEN

Bijlage 11 - Treinincidentscenario 3.3

Aanrijding, ontsporing

Treinincidentscenario 3.3

ernstig

Ontsporing met slachtoffers of aanrijding trein met:
 - trein
 - groot wegvoertuig (bus / vrachtauto)
 waardoor wagenstellen niet vervormd, gekanteld of gestapeld zijn

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Ontsporen of aanrijding, waardoor wagenstellen niet zijn vervormd, gekanteld of gestapeld.
 Er zijn doden en gewonden.
 Aanrijding trein met groot voertuig (trein, vrachtauto, bus, e.d.).
 Veelal op of nabij een overweg.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none"> Falen beveiligingssysteem Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Menselijk falen 	Complex letsel Grote ruimtelijke spreiding van slachtoffers Moeizame toegankelijkheid Elektrocutiegevaar	...

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
1 tot 4	1 tot 4	1 tot 1	1 tot 44

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk groter dan 60, de bezetting van een personenbus en eventuele slachtoffers in de trein.
 De ernst van het slachtofferbeeld: de verdeling over doden en triage categorieën hangt af van de toedracht.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
1 peloton (THV) OVD-B	2 surveillance-eenheden Technische recherche OVD-P Hulpofficier voor justitie Bergingsploeg	ambulance OVD-G	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatieaanpak

3	CO OT GBT
---	-----------------

d. Aandachtspunten

- Technische advisering over treinmaterieel.
- Mogelijk milieuschade.
- Mogelijk in werking stellen gemeentelijk rampenplan.
- Mogelijk noodzaak tot het opstarten van de procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'. (Zie het tijdelijk buiten gebruik nemen van sporen).
- Grote mediabelangstelling ter plaatse.
- Mogelijk bezoek Onderzoeksraad voor Veiligheid.
- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
 - Afschermen / bedekken voor het zicht door treinpersoneel (condukteur) of politie.
 - Bergen door de brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming en vervoerder (verplaatsen trein).
 - Bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van hulpofficier van justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
 - De brandweer reinigt de trein met water en standaard hulpmiddelen, uitsluitend wanneer kans bestaat dat het publiek geconfronteerd wordt met de bevulde trein.
 - Het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding voor het publiek niet meer als zodanig herkenbaar zijn.
 - De brandweer reinigt alleen die delen van de trein die staand zichtbaar zijn.
 - Bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen, kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij de hier genoemde uitgangspunten voor bergen en reinigen onderschrijven.
- Opkomsttijd uitvaartonderneming.

e. Prognose ahandelduur

Langer dan 8 uur.

VERVALLEN

Bijlage 12 - Treinincidentscenario 3.4

Aanrijding, ontsporing

Treinincidentscenario 3.4

zeer ernstig

Ontsporing met slachtoffers of aanrijding trein met:
 - trein
 - groot wegvoertuig
 waardoor wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Ontsporen of aanrijding, waardoor wagenstellen zijn vervormd, gekanteld of gestapeld.
 Er zijn doden en gewonden.
 Aanrijding trein met groot voertuig (trein, vrachtauto, bus, e.d.).
 Veelal op of nabij een overweg.
 Botsing op hoge snelheid met infrastructuur-element.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none"> Falen techniek Onzorgvuldig gedrag weggebruiker Menselijk falen 	Complex letsel Grote ruimtelijke spreiding van slachtoffers Moeizame toegankelijkheid Elektrocutiegevaar	Ge...

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
0 tot 60	0 tot 60	0 tot 60	0 tot 60

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk groter dan 60, de bezetting van een personenbus en eventuele slachtoffers in de trein.
 De ernst van het slachtofferbeeld: de verdeling over doden en triagecategorieën hangt af van de toedracht.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GOR	Ondersteuning spoorbranche
1 compagnie (THV)	2 - 4 surveillance-eenheden Technische recherche 2 OVD-P Hulpofficieren van jeugd Bergingsvoertuig	24 ambulances OVD-G CVD-G	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatiealarm

3	COP OT C
---	----------------

d. Aandachtspunten

- Stabiliteit van gestapelde voertuigen.
- Mogelijk in werking stellen gemeentelijk rampenplan, rampbestrijdingsplan, crisisbeheersingsplan.
- Technische advisering over treinmaterieel.
- Mogelijk milieuschade.
- Procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen' (Zie het tijdelijk buiten gebruik nemen van sporen)
- Grote mediabelangstelling ter plaatse.
- Mogelijk bezoek Onderzoeksraad voor Veiligheid.
- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
 - Afschermen / bedekken voor het zicht door treinpersoneel (conducteur) of politie.
 - Bergen door de brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming en vervoerder (verplaatsen trein).
 - Bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van hulpofficier van justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
 - De brandweer reinigt de trein met water en standaard hulpmiddelen, uitsluitend wanneer kans bestaat dat het publiek geconfronteerd wordt met de bevuilde trein.
 - Het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding voor het publiek niet meer als zodanig herkenbaar zijn.
 - De brandweer reinigt alleen die delen van de trein die staand zichtbaar zijn.
 - Bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen, kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij op hier genoemde uitgangspunten voor bergen en reinigen onderschrijven.
- Opkomsttijd uitvaartonderneming.

e. Prognose ahandelduur

Langer dan 8 uur.

VERVALLEN

Bijlage 13 - Treinincidentscenario 4.1

Gevaarlijke stoffen

Treinincidentscenario 4.1

zeer beperkt

Incident met gevaarlijke stoffen waarbij het gevaar zich beperkt tot het brongebied

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

GEVI codes: 70, 72, 723, 73, 74, 75, 76, 78.

Gevaar beperkt tot brongebied en er zijn geen slachtoffers.

Geringe lekkage afsluiter.

Druppelen, sissen, stinken.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">AanrijdingMechanisch defectMenselijk falen	Gezondheidsklachten onbeschermde personen	Geen
Slachtofferbeeld		
Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2
Geen	Geen	0 - enkele 10-tallen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	Geneeskundige hulp	Ondersteuning spoorbranche
Ongevalsebestrijding gevaarlijke stoffen 2 tankautospuiten 1 hulpverleningsvoertuig OVD-B AGS	1 surveillance-eenheid Technische recherche	1 ambulance Aanvullend afhankelijk van incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 1
COPI

d. Aandachtspunten

- Verplaatsen van spoorbron en overleg om gevolgen voor de directe omgeving te verminderen.
- Ontruimen van directe omgeving, uitbreidingsgevaar bestrijden (verdergaande ontruiming, staken railverkeer directe omgeving).
- Stofidentificatie (GEVI) en nummer.
- Persoonlijke bescherming.
- Veilige uitwijkplaatsen.
- Communicatie met klant / opdrachtgever van goederenvervoerder.
- Communicatie met externe expert van betrokken gevaarlijke stof.

e. Prognose afhandelduur

2 tot 4 uur.

VERVALLEN

Bijlage 14 - Treinincidentscenario 4.2

Gevaarlijke stoffen

Treinincidentscenario 4.2 beperkt

Brand waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Melding van brand in goederentrein.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">AanrijdingMechanisch defectMenselijk falen	Gezondheidsklachten onbeschermden personen	Mogelijke verspreiding toxische rook of stank

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
0 - enkele 10-tallen		0 - enkele 1000-en	0 - enkele 1000-en

Slachtofferbeeld is sterk afhankelijk van situatie en betrokken stoffen.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
Ongevalsebestrijding gevaarlijke stoffen 1 peloton AGS HOVD schuim	2 surveillance-eenheden Technische recherche OVD-P	1 aanvullende eenheid Aanvullend afhankelijk van incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 1 CO

d. Aandachtspunten

- Verplaatsen gevaarsbron in overleg om gevolgen voor de directe omgeving te verminderen.
- Ontruimen van directe omgeving, uitbreidingsgevaar bestrijden (verdergaande ontruiming, staken railverkeer directe omgeving).
- Stofidentificatie (EVI / V-nummer).
- Persoonlijke bescherming.
- Veilige uitwijkplaatsen.
- Communicatie met klant / opdrachtgever van goederenvervoerder.
- Communicatie met externe expert van betrokken gevaarlijke stof.

e. Prognose afhandelduur

4 tot 6 uur.

VERVALLEN

Bijlage 15 - Treinincidentscenario 4.3

Gevaarlijke stoffen

Treinincidentscenario 4.3

ernstig

Gasontsnapping met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Omvang uitstroom onbekend of groot en GEVI-code begint met 2.

Omvang uitstroom klein en GEVI-code begint met 70, 72, 723, 73, 74, 75, 76, 78 en er zijn slachtoffers.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">AanrijdingMechanisch defectMenselijk falen	Gezondheidsklachten onbeschermde personen	Gezondheidsklachten beschermde personen

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
0 - enkele 100-en		0 - enkele 1000-en	0 - enkele 1000-en

Slachtofferbeeld is sterk afhankelijk van situatie en betrokken stoffen.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
Ongevalsebestrijding gevaarlijke stoffen	1 surveillance-eenheid Technische recherche	1 ambulante CO-D-G Aanvullend afhankelijk van incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 3	COPI OT GP
--------	------------------

d. Aandachtspunten

- Verplaatsen vaarsbron in overleg om gevolgen voor de directe omgeving te verminderen.
- Ontruimen van directe omgeving, uitbreidingsgevaar bestrijden (verdergaande ontruiming, staken railverkeer directe omgeving).
- Stofidentificatie (GEVI-code nummer).
- Persoonlijke bescherming.
- Veilige uitwijkplaatsen.
- Communicatie met klant / opdrachtgever van goederenvervoerder.
- Communicatie met externe expert van betrokken gevaarlijke stof.

e. Prognose afhandelduur

2 tot 4 uur.

VERVALLEN

Bijlage 16 - Treinincidentscenario 4.4

Gevaarlijke stoffen

Treinincidentscenario 4.4

zeer ernstig

Morsing of lekkage van gevaarlijke vloeistoffen met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Incident goederentrein met onbekende GEVI code.

Omvang uitstroom groot of onbekend met GEVI code die niet met 2 begint.

Morsing, lekkage of uitstroom van gevaarlijke stoffen met GEVI code 70, 72, 723, 73, 74, 75, 76 of 78.

Gevaar voor gezondheid buiten het brongebied.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">AanrijdingMechanisch defectMenselijk falen	Gezondheidsklachten onbeschermden personen	Mogelijke verspreiding giftige dampen of stank Gezondheidsklachten onbeschermden personen

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	1
0 -20	Mogelijk	0 - 350	0-350

Slachtofferbeeld is sterk afhankelijk van situatie en betrokken stoffen.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHO	Ondersteuning spoorbranche
Ongevalsebestrijding gevaarlijke stoffen 1 peloton AGS HOVD OGS schuim	4 - 8 surveillance-eenheden Technische recherche 2 OVD-P	1 ambulance OVD-G Aanvullend afhankelijk van incident	Basiseenheid hulpverlening (NedTrain Productgroep Veiligheid) Aanvullende eenheid afhankelijk van de situatie

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 3	GRIP OT GBT
--------	-------------------

d. Aandachtspunten

- Verplaatsen gevaarsbron in overleg om gevolgen voor de directe omgeving te verminderen.
- Ontruimen van directe omgeving, uitbreidingsgevaar bestrijden (verdergaande ontruiming, staken railverkeer directe omgeving).
- Stofidentificatie (GEVI / VN-nummer).
- Persoonlijke bescherming.
- Veilige uitwijkplaatsen.
- Communicatie met klant / opdrachtgever van goederenvervoerder.
- Communicatie met externe expert van betrokken gevaarlijke stof.

e. Prognose afhandelduur

Langer dan 8 uur.

VERVALLEN

Bijlage 17 - Treinincidentscenario 5.1

Bomvinding, bommelding, bomexplosie

Treinincidentscenario 5.1

zeer beperkt

Anonieme bommelding

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

De overheidshulpdiensten of de spoorwegen ontvangen een anonieme melding dat een bom zal afgaan. Er wordt gemeld dat een of meerdere personen zich in een trein, op een station of nabij de spoorweg verdacht gedragen.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none"> Baldadigheid Terrorisme Onjuiste inschatting gedrag 	Geen	Geen

Slachtofferbeeld			
Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	3
Geen	Geen	Geen	Geen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
	Bomverkenners 1 surveillance-eenheid	Afhankelijk van uitkomst politie ambulancestation	Algemeen Leider / OVD-R

c. GRIP - coördinatiealarm

- n.v.t. tenzij de situatie daarvoor aanleiding geeft

d. Aandachtspunten

-

e. Prognose aanmelduur

1½ uur.

VERVALLEN

Bijlage 18 - Treinincidentscenario 5.2

Bomvinding, bommelding, bomexplosie

Treinincidentscenario 5.2

beperkt

Bomvinding in trein op vrije baan

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Treinpersoneel meldt dat in de trein een object staat dat verdacht is omdat een reiziger dit, kennelijk opzettelijk, heeft achtergelaten of omdat het in de trein verstopt is.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">BaldadigheidTerrorismeOnjuiste inschatting gedrag	Geen	Geen

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
Geen	Geen	Geen	Geen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	Ondersteuning spoorbranche
1 tankautospuiter OVD-B	Bomverkenner 2 - 4 surveillance-eenheden	1 ambulance Afhankelijk van uitkomst evaluatie ambulance ambulance	OVD-R

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 1	COPI OVD-R meldt zich bij Leider COPI
--------	--

d. Aandachtspunten

- Gebruik zonodig gloeilampen
- Maatregelen waardoor het overige treinverkeer zoveel mogelijk kan doorrijden of waarbij het stoppen van de treindienst zo kort mogelijk is.
- Beheerst afhouden en weer opstarten treindienst.

e. Prognose afhandelduur

Na eerste inschatting serieuze dreiging 4 uur.
Na eerste inschatting geen serieuze dreiging 1½ uur.

VERVALLEN

Bijlage 19 - Treinincidentscenario 5.3

Bomvinding, bommelding, bomexplosie

Treinincidentscenario 5.3

ernstig

Bomvinding:
- in trein op station
- in tunnel of station

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

- Melding van treinpersoneel van verdacht object in trein.
- Melding van treinpersoneel van verdacht object in trein op station.
- Melding van onderhoudspersoneel verdacht object in tunnel.
- Melding verdacht object op station.

Het object is verdacht, omdat dit kennelijk opzettelijk is achtergelaten of omdat het verstopt is.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none">• Baldadigheid• Terrorisme		
Slachtofferbeeld		
Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2
Geen	Geen	T3
		Geen

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GRIP	Ondersteuning spoorbranche
1 tankautospuit OVD-B AGS	EOC 2 - 4 Surveillance-eenheden Technische recherche OVD-P	1 ambulance OVD Afhankelijk van melding ambulance stand-by	OVD-R

c. GRIP - coördinatiealarm

2	COPI OT OVD-R met zich mee, Leider COPI
---	---

d. Aandachtspunten

-

e. Prognose afhandelduur

2 uur.
Na eerste uur tweede prognose.

VERVALLEN

Bijlage 20 - Treinincidentscenario 5.4

Bomvinding, bommelding, bomexplosie

Treinincidentscenario 5.4

zeer ernstig

Bomexplosie:

- in trein, station of tunnel
- in een trein op station of in een tunnel

a. Beschrijving oorzaken, effecten en slachtofferbeeld

Ontploffing door terroristische actie.

Rekening moet worden gehouden met mogelijkheid van opeenvolgende explosies met korte tussenpozen.

Te bestrijden effecten door overheidshulpdiensten

Oorzaken	Effecten plaats incident	Effecten omgeving
<ul style="list-style-type: none"> Terrorisme 	<ul style="list-style-type: none"> Grote ruimtelijke spreiding van slachtoffers Moeizame toegankelijkheid Grote ontreddeering bij groot aantal mensen Vluchtende mensenmassa 	<ul style="list-style-type: none"> Toeloop nieuwsgierigen in de nabijheid van het station Slachtoffers verspreid in de omgeving

Slachtofferbeeld

Doden	Bekneld of ingesloten	T1 en T2	T3
0 - 100	Mogelijk	0 - 300	0 - 600

Het totale aantal slachtoffers is mogelijk groot.

b. Inzetbehoefte overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	EHK	Ondersteuning spoorbranche
1 peloton (THV) - 2 compagnieën (THV) 2 OVD-B Afhankelijk van melding eenheden stand-by	EOC 4 - 8 Surveillance-eenheden Technische Recherche 2 OVD-P	2 - 100 ambulances 2 OVD-G Afhankelijk van melding eenheden stand-by	OVD-R

c. GRIP - coördinatiealarm

GRIP 3	COPI OT GIT OVD-R met zich bijhouden COPI
--------	--

d. Aandachtspunten

- Niet ontplofte explosieven in achtergebleven bagage.
- In werking stellen gemeentelijk rampenplan, rampenbestrijdingsplan, crisisbeheersingsplan.
- Achtergebleven bagage reizigers.
- Opvang en registratie slachtoffers.
- Grote mediabelangstelling.
- Identificatie door het 'Rampen Identificatie Team'.
- Start berging dodelijke slachtoffers en bagage na toestemming RIT.
- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
 - Bergen door de brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming.
 - Bergen onder eindverantwoordelijkheid van de (hulp)officier van justitie.

e. Prognose afhandelduur

Langer dan 24 uur.

VERVALLEN

Bijlage 21 - Totstandkoming

Eerste uitgave

Deze handreiking is opgesteld door het Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid (NIFV - Nibra) in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en ProRail Verkeersleiding. De Nederlandse Vereniging voor Brandweer en Rampenbestrijding (NVBR) is bij de oorspronkelijke samenstelling opgetreden als gedelegeerd opdrachtgever namens het ministerie van BZK. De NVBR en ProRail Verkeersleiding begeleiden samen het implementatieproces aan de respectievelijke zijden van overheidshulpdiensten en de spoorbranche.

Het resultaat is tot stand gekomen door consultatie van het operationele veld van de overheidshulpdiensten (bestuur, politie, brandweer en GHOR) in de regio's.

De handreiking is oorspronkelijk geaccordeerd door een klankbordgroep onder voorzitterschap van de burgemeester van Oisterwijk, de heer Kortmann. In de klankbordgroep zijn alle relevante groepen uit de spoorbranche, het centraal bestuur en de overheidshulpdiensten vertegenwoordigd geweest. Met ingang van tot september 2004 de volgende personen zitting gehad:

Opdrachtgevers

Arthur Wijnen, beleidsmedewerker directie Rampenbestrijding en Brandweer, cluster Voorbereiding Rampenbestrijding (BZK)
Arie van Dijk, manager Calamiteitenorganisatie ProRail Railverkeersleiding
Bernard Tilman, directeur Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR)

Opdrachtnemers (projectgroep)

Nils Rosmuller, Nibra
Roel van den Brand, Nibra
Rob Lowes, brandweer Venlo
Frans Sanders, ProRail Verkeersleiding

Klankbordgroep Rampenbestrijding 2

Y.C.F. J. Kortmann, burgemeester gemeente Oisterwijk
(voorzitter)

Spoorbranche

Jan van den Dungen, NedTrain Productgroep Veiligheid; Manager Ongevallen Bestrijding
Boud Kuiper, NS Reizigers; Materieel & Veiligheid
Michael den Brok, Railion Benelux
Ronald Corporaal, Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)
Trudy van Veen, NS Stations afdeling Bedrijfs hulpverlening & Ontruiming
Chris v.d. Ende, ProRail Railinfrabeheer Zuid; adviseur Milieu & Juridisch Beheer
Theo van Iersel, ProRail Railinfrabeheer; vakadviseur Veiligheid en Milieu
Henny Kuijpers, ProRail Railverkeersleiding; vakadviseur Spoorveiligheid & Milieu
Frans Sanders, Regionale Calamiteitenorganisatie Zuidoost en adviseur Spoorveiligheid
Ton Stad, ProRail Railverkeersleiding; vakadviseur Calamiteitenorganisatie & Tunnelveiligheid
Arie van Dijk, ProRail Railverkeersleiding; Manager Calamiteitenorganisatie
Jan Stuifmeel, Safety Manager High Speed Alliance
René van Vooren, Projectorganisatie HSL-Zuid

Brandweer, GHOR en politiebranche

Reinier Boeree, ministerie van BZK, directie Rampenbeheersing en Brandweer / Nibra
Peter Goudsmit, KLPD Dienst operationele Ondersteuning & Coördinatie
Willem Terhorst, KLPD Spoorwegpolitie; meldkamer SP Utrecht

Jeanine Nas, Nederlands Politieinstituut; beleidsadviseur politieprofessie
Boy Janssen, brandweercommandant Amersfoort
René Letsch, Raad van Regionaal Geneeskundig Functionarissen; GHOR Hollands Midden

Bestuurlijke branche

Nies Brouwer, Interprovinciaal Overleg; Kabinet provincie Utrecht
Bram Foederer, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)
Renate Sevriens, ambtenaar rampenbestrijding gemeente Dordrecht
Theo Haasdijk, ambtenaar rampenbestrijding gemeente Amersfoort
Simon Stenneberg, Netwerk Ambtenaren Openbare Veiligheid (NAOV), ambtenaar rampenbestrijding gemeente Liesveld (Zuid Holland)
Henk Jonker, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (BZK)
Peter van Vliet, adviseur veiligheid ministerie van Verkeer en Waterstaat directie HSL-Zuid

Agendaleden

André Griffioen, beleidsmedewerker directie Rampenbestrijding en Brandweer, cluster Risicobeleid (BZK)
Jan Jeulink, beleidsmedewerker directie Rampenbestrijding en Brandweer, cluster Risicobeleid (BZK) betrokken bij de HSL-Zuid
Jaap Verburg, coördinator informatiebeleid R&B, VIP afdeling Informatiebeleid (BZK)
Paul Verlaan, bestuur NVBR
Peter van Zanten, Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (BZK)

Tweede, herziene uitgave

Deze tweede bijgewerkte uitgave is tot stand gekomen in samenwerking met de bij de HSL-Zuid en de Betuweroute betrokken veiligheidsregio's en bestuurders.

Bij het project RailPlan, dat de aanpassing van de werkwijzen en de afspraken voor de voorbereiding op spoorwettige gevallen heeft verzorgd, zijn de volgende overleggroepen betrokken geweest. Het aantal deelnemers van de betrokken organisaties aan de groepen is te groot om iedereen persoonlijk te vermelden.

- Stuurgroep
- Bestuurlijke consultatiegroep
- Bestuurlijke begeleidingsgroep
- Provincie overleg
- Politie overleg
- Metropool overleg
- Project team
- 20 kV overleg

De herziening voor de tweede uitgave is geaccordeerd door de Raad van Regionaal Commandanten.

Bijlage 22 - Operationele Procedures

22.1 Procedure 'Ruim Uitschakelen' en Procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'

Met de procedures 'Ruim Uitschakelen' en 'Complete Lijn Uitschakelen' wordt een ruim gedeelte van de bovenleiding rond de plaats van het treinincident spanningvrij gemaakt. Op spoor met 1500 Volt bovenleidingsspanning wordt een aantal baanvakken rondom de plaats van het incident afgeschakeld met de procedure 'Ruim Uitschakelen'. Op spoor met 25 kilovolt wordt een compleet tracé (de helft van de gehele spoorlijn) afgeschakeld met de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'. Beide procedures worden op dezelfde wijze gestart. Dit kan zowel op preparatieve afspraak, namelijk vastgelegd in het betreffende treinincidentscenario (TIS), als op verzoek van de hulpdiensten ter plaatse.

De reden om een gedeelte van de spoorbaan spanningvrij te maken is om hulpverlening in de directe nabijheid van de bovenleiding mogelijk te maken. Daarbij wordt een voor de hulpverleners elektrocutie veilige werkplek gecreëerd.

De eerste stappen van beide procedures zijn:

- De backoffice van ProRail Verkeersleiding start de procedure op basis van het gekozen treinincident scenario (TIS).
Los daarvan kan de bevelvoerder van de overheidshulpdiensten ook om afschakelen vragen. Hij geeft de opdracht daarvoor aan de gemeenschappelijke meldkamer (GMK) van de eigen veiligheidsregio.
- De gemeenschappelijke meldkamer geeft de opdracht door aan de backoffice van ProRail Verkeersleiding.
- De backoffice geeft de opdracht door aan de verantwoordelijke treindienstleider.
- De treindienstleider geeft opdracht aan het schakel- en meldcentrum (SMC) van ProRail Verkeersleiding om de bovenleidingspanning op de calamiteitenplek af te schakelen.
- Het SMC stelt vast op de calamiteitenplek sprake is van:
 - 1500 Volt bovenleidingspanning
 - 25 kilovolt bovenleidingspanning
 - een gebied (spanningsluis) waar 1500 volt en 25 kilovolt bovenleidingen dicht bij elkaar liggen

Indien sprake is van uitsluitend 1500 volt:

- Acties schakel- en meldcentrum van ProRail:
 - Het SMC schakelt de juiste bovenleidinggroepen af
 - Het SMC meldt aan de gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten dat het afschakelen is voltooid
 - Het SMC informeert de treindienstleider dat is afgeschakeld
- Acties overheidshulpdiensten:
 - De gemeenschappelijke meldkamer informeert de bevelvoerder dat de procedure 'Ruim Uitschakelen' is uitgevoerd
 - De bevelvoerder geeft opdracht tot het inhangen van de veiligheidstester (Let op: uitsluitend bij 1500 Volt bovenleidingspanning!)

Indien sprake is van uitsluitend 25 kV volt:

- Acties schakel- en meldcentrum van ProRail:
 - Het SMC schakelt het gehele betreffende spoorwegtracé af
 - Het SMC aardt de bovenleiding op het betreffende tracé op afstand
 - Het SMC meldt aan de gemeenschappelijke meldkamer van de overheidshulpdiensten dat het afschakelen is voltooid
 - Het SMC meldt ook door middel van een tekstbericht op de C2000 mobilofoons en portofoons dat de procedure 'Complete Lijn uitschakelen' is voltooid
 - Het SMC informeert de treindienstleider dat is afgeschakeld
- Acties overheidshulpdiensten:
 - De gemeenschappelijke meldkamer informeert de bevelvoerder dat de procedure 'Complete Lijn Uitschakelen' is uitgevoerd

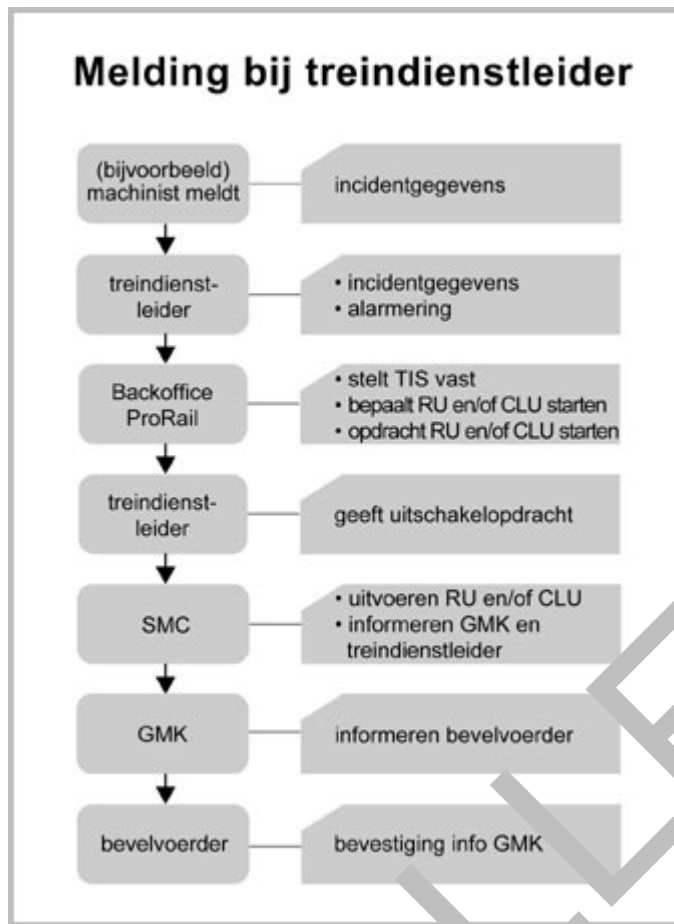
- De bevelvoerder ziet erop toe dat de veiligheidstester NIET wordt gebruikt
- De bevelvoerder geeft opdracht om met de spanningstester vast te stellen dat de bovenleiding spanningvrij is

Indien sprake is van een zonegebied¹ waarin bovenleidingen met beide spanningen voorkomen, kan daarvoor een enkel SMC, maar kunnen ook twee afzonderlijke SMC's verantwoordelijk zijn. Als een enkel SMC verantwoordelijk is zal dit centrum de gehele afschakeling verzorgen. Als twee SMC's afzonderlijk voor de afschakeling van de beide bovenleidingen verantwoordelijk zijn verloopt de afschakeling als volgt:

- Acties schakel- en meldcentrum (SMC) 1:
 - Het SMC 1 alarmeert de betreffende treindienstleider 1 voor uitvoering van de procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn uitschakelen' op de betreffende lijn
 - Het SMC 1 alarmeert het SMC 2, die de andere bovenleiding in het zonegebied moet afschakelen
 - Het SMC 1 geeft het SMC 2 de opdracht tot Ruim Uitschakelen c.q. Complete Lijn Uitschakelen
 - Het SMC 1 schakelt de bovenleiding in het eigen beheergebied af na wacht op de gereedmelding van SMC 2
- Acties schakel- en meldcentrum 2:
 - Het SMC 2 alarmeert de betreffende treindienstleider 2 voor uitvoering van de procedure 'Ruim Uitschakelen' of de procedure 'Complete Lijn uitschakelen' op de betreffende lijn
 - Het SMC 2 schakelt de bovenleiding in het eigen beheergebied af conform de procedure
 - Het SMC 2 meldt het SMC 1 dat de afschakeling gereed is
- Vervolgacties schakel- en meldcentrum 1:
 - Het SMC 1 meldt op een speciaal telefoonnummer aan de gemeenschappelijke meldkamer dat de procedures 'Ruim Uitschakelen' en/of 'Complete Lijn Uitschakelen' zijn uitgevoerd
 - Het SMC 1 meldt via een tekstbericht op de C2000 mobilifoons en portofoons dat de beide afschakelprocedures zijn voltooid
- Acties overheidshulpdiensten:
 - De gemeenschappelijke meldkamer informeert de bevelvoerder eveneens dat de beide afschakelprocedures zijn uitgevoerd. De dubbele bevestiging langs twee lijnen voorkomt misverstanden
 - De bevelvoerder geeft opdracht om met de veiligheidstester, respectievelijk de spanningstester vast te stellen dat de spanning van de bovenleiding af is
- Het SMC 1 meldt het voltooiën van het afschakelen aan de betreffende treindienstleider
- Het SMC 2 meldt het voltooiën van het afschakelen aan de betreffende treindienstleider
- De treindienstleiders melden het voltooiën van het afschakelen aan de backoffice van ProRail Verkeersleiding
- De backoffice van ProRail Verkeersleiding informeert de OVD-R
- Een energiedeskundige van ProRail komt naar de calamiteitenplek om ter plaatse aanpak aan te brengen
- De OVD-R ziet erop toe dat de opdracht tot het opnieuw onder spanning brengen van de bovenleiding niet wordt gegeven dan na voorafgaand overleg tussen de OVD-R en de bevelvoerder van de brandweer

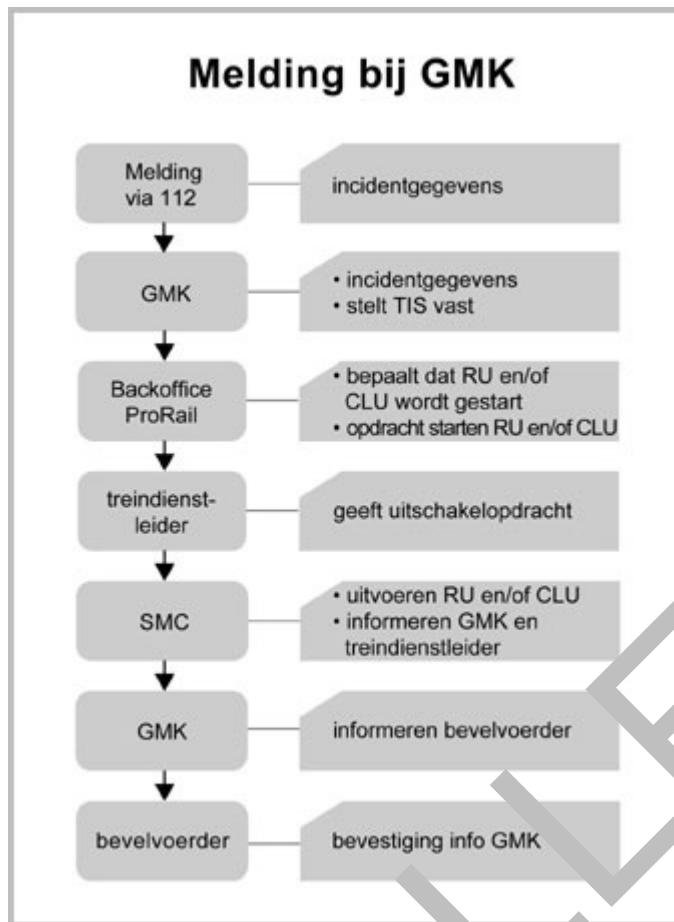
Indien de machinist van de trein na een incident oordeelt dat de situatie voor de passagiers of de hulpverleners die ter plaatse gaan komen door beschadigingen aan spanningvoerende delen van de trein of het baanvak gevaarlijk is, alarmeert hij via de normale verbindingsmiddelen direct de treindienstleider. Deze start één van de beide de afschakelprocedures en alarmeert via de backoffice van ProRail Verkeersleiding de hulpdiensten. Figuur 22.1 geeft dit weer:

1 Een zonegebied is een gedeelte van het spoor waar beide spanningniveau's voorkomen. In een zonegebied kunnen zowel een enkel schakel- en meldcentrum van ProRail verkeersleiding, als twee SMC's verantwoordelijk zijn voor het afschakelen van de respectievelijke bovenleidingspanningen.



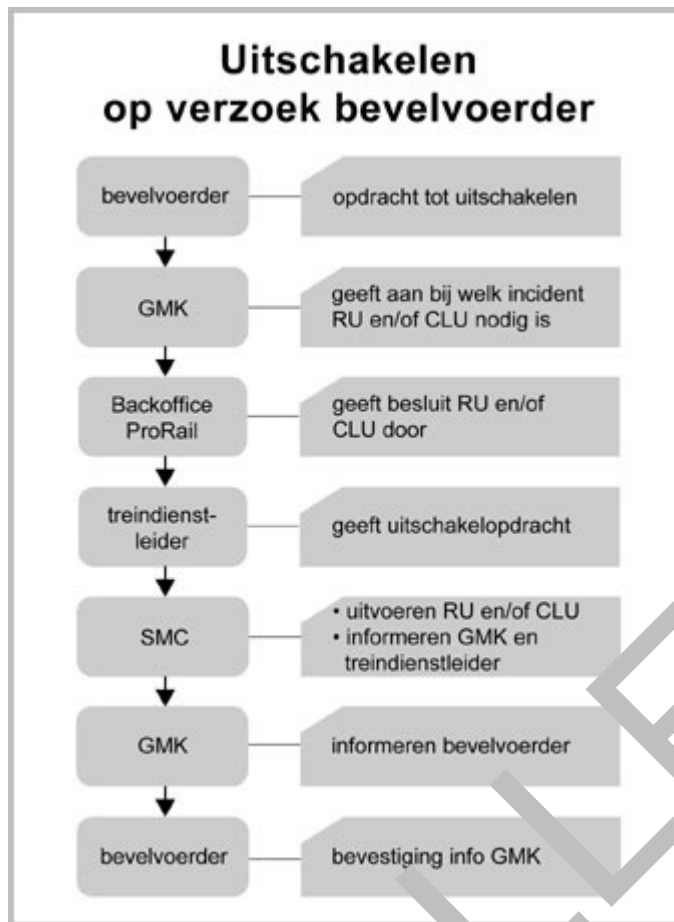
1 Procedures 'Ruim uitschakelen' en 'Complete uitschakelen' bij melding door de machinist

Bij melding van een treinincident aan de gemeenschappelijke meldkamer stelt de centralist aan de hand van de melding en de TIS matrix het TIS vast waarvan zal worden uitgegaan. Hij alarmeert de benodigde eenheden en geeft het TIS door aan de backoffice van ProRail Werkeisenleiding. Figuur 22.2 geeft dit weer:



2 Procedures 'Ruim uitschakelen' en 'Complete uitschakelen' bij melding aan de gemeenschappelijke meldkamer

Indien in het vastgestelde TIS niet is vastgelegd dat één van de procedures voor het afschakelen van de spanning moet worden gestart, kan bij aankomst op de plaats van het incident blijken dat de omstandigheden dit wel noodzakelijk maken. De bevelvoerder kan dan via de gemeenschappelijke meldkamer alsnog verzoeken de spanning te laten schakelen. Figuur 22.3 geeft dit weer:



3 Procedures 'Ruim uitschakelen' en 'Complete Lijn Uitschakelen' op verzoek van de bevelvoerder

Veilige werkplek voor hulpverlening op het spoor

Voor een veilige werkplek kunnen de volgende acties worden ondernomen:

- Ontsteken van gevaarwagons op de trein
- Waarschuwen overig treinverkeer met GSM-rail
- Observeren van overig treinverkeer dan wel toestaan treinverkeer, zolang een bevestiging van het onderbreken van het overige treinverkeer niet is gegeven
- Indien mogelijk:
 - Onderbreken van het overige treinverkeer, dan wel toestaan treinverkeer met aanpakking (is rijdend met aangepaste snelheid)
- Procedure 'Ruim Uitschakelen'
- Procedure 'Complete Lijn Uitschakelen'
- Wegverkeer onderbreken of omleiden
- Afzetten incidentterrein
- Waarschuwen van omwonenden en/of bedrijven in de buurt
- Onderbreken van industriële activiteiten in de buurt
- Nemen van milieubescherpende maatregelen

VERVALLEN

Bijlage 23 - Richtlijn Brandblussen nabij bovenleiding

Inleiding

Onderstaande Richtlijn Brandblussen nabij bovenleiding is deel 3 van de Richtlijn 'Veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten, Beheersing van elektrocutiegevaar van hulpverleners bij 1500 V en 25 kV bovenleiding.' van ProRail Inframangement.

23.1 Richtlijn 'Brandblussen nabij bovenleiding' Inleiding

23.1.1 Algemeen

Dit deel van de richtlijn vormt een onlosmakelijk geheel met de overige delen van de Richtlijn Veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten van ProRail en wordt functioneel als één geheel beschouwd.

Deze richtlijn bestaat uit 4 delen

- Deel 1: Algemeen
- Deel 2: Uitschakelprocedures 1500 V en 25 kV
- Deel 3: Brandblussen nabij bovenleiding
- Deel 4: Herstel infra

23.1.2 Doel

Deel 3 van de richtlijn heeft tot doel om de mogelijkheden van het blussen van brand in de nabijheid van onder spanning staande bovenleiding, welke in een communiqué zijn voorgeschreven door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te beschrijven. Inclusief de afstand welke aangehouden dient te worden bij het blussen.

23.1.3 Toepassingsgebied en context

De richtlijn geldt voor alle bij ProRail in beheer zijnde sporen, met uitzondering van spoortunels waarvan de algemene werkwijze beschreven is in deel 1 van deze richtlijn.

De richtlijn geldt voor alle bovenleidingsspanningen in beheer bij ProRail zowel 1500V, 3000V (grensbaanvak Roosendaal/Maastricht), 15 kV (emplacement Venlo) en 25kV (Havenspoorlijn, Betuweroute en HSL-zuid).

23.2 Relatie met andere documenten

23.2.1 Achtergrond

Op 2 juni 1989 heeft een proef plaats gevonden waarin de veilige afstand tussen bluskop en bovenleiding is vastgesteld. Deze proefnemingen zijn vastgelegd in het rapport "proefnemingen met de brandweer NS Tb, blussen op onder spanning staande bovenleiding" geschreven door W.T.M. Spijker, d.d. 25 september 1989.

23.2.2 Meetrapporten KEMA

In 2001 zijn door KEMA in opdracht van Railinfrabeheer programma BB21 de volgende beproevingen uitgevoerd. Meting van de lekstromen als functie van de blusafstand bij blusproeven met verschillende soorten brandspuiten en blusmiddelen, uitgevoerd op spanningvoerende delen. De blusproeven werden uitgevoerd met wisselspanning (30 kV, 50 Hz) en gelijkspanning (1800V). De proefnemingen zijn vastgelegd in het meetrapport "lekstroømmetingen brandblusbeproeving" met nummer 40070119.000-HVL 01-1041. Deze resultaten zijn overgenomen in deze procedure.

De resultaten van aanvullende proeven en metingen zijn weergegeven in rapport 70672076-HVL 06-1189 oktober 2006 van KEMA. De resultaten van deze metingen zijn verwerkt in deze richtlijn.

23.2.3 Communiqué ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft op 23 juli 2001 een circulaire uitgebracht (kenmerk EB2001/72497) aan de commandanten van gemeentelijke en regionale brandweren omtrent blusafstanden bij spoorwegincidenten. Aanleiding hiervoor was een brief van Railinfrabeheer nieuwbouwprojecten, programma BB21, van 12 februari 2001 (kenmerk BB21/Bo10015/RtP/PS Stevens) waarin de (tussen)resultaten van de KEMA beproevingen met de beperkingen van blussen onder spanning zijn gecommuniceerd.

Voor bepaling of een brand bij onder spanning staande bovenleiding geblust mag worden dienen de volgende vragen beantwoord te worden:

1. Toegepast blustoestel handstraler of waterkanon.
2. Toegepast blusmedium.

Na bepaling hiervan kan in de keuzetabel van paragraaf 23.3.4 vastgesteld worden bij welke afstand geblust kan worden.

23.3.1 Spanningsniveau op bovenleiding

Binnen het Nederlandse spoorwegnet is de nominale spanning op de bovenleiding 1500V, 3000V, 15kV en 25 kV.

De hier vermelde veiligheidsafstanden gelden uitsluitend met het hoogste spanningsniveau.

23.3.2 Blustoestel / spuitkop

Onderzoek is uitgevoerd aan handblusarmaturen en waterkanonnen. Er zijn metingen gedaan bij sproeistanden en gebonden straal bij het hoogste waterdebiet dat mogelijk is met de huidige middelen c.q. bepaald is bij de calamiteitenplannen voor Betuwe Route.

Handblusarmaturen maximaal debiet :	475 liter / minuut
Waterkanonnen maximaal debiet :	2000 liter / minuut

Er kan worden gespoten zowel met gebonden straal als in de sproeistand, voor zover van toepassing.

Tabel 1 Gebruik van handblusarmaturen en waterkanonnen

Maximale werkdruk voor handblusarmaturen en waterkanonnen:	8 bar
Maximale werkdruk voor HL armaturen:	40 bar

23.3.3 Blusmedium

Het toegepaste blusmedium kan zowel leidingwater, oppervlakte water als zout water zijn. De tabel maakt onderscheid tussen:

- niet-zout water waar onder te verstaan:
 - oppervlakte water,
 - bronwater,
 - leidingwater.
- zout water:
 - zeewater,
 - water opgepompt uit zeehavens,
 - water met maximaal 6% schuimvormend middel (SVM).

23.3.4 Keuzetabel veilige afstanden

Voor blussen nabij onderspanningstaande bovenleiding gelden onder de volgende voorwaarden de hier genoemde minimale eisen:

- Veilige afstand is gemeten vanaf mondstuk tot het dichtstbijzijnde spanningvoerende deel.
- De veiligheidsafstanden gelden voor het toepassen van een gebonden straal. Dit is de worstcase situatie. Voor een sproeistraal zijn de toelaatbare minimaal vereiste afstanden altijd kleiner en kan de tabel dus veilig toegepast worden.

Tabel 2 Keuzetabel: overzicht gebruik handblustoestellen en blusmedia bij 1500V en 25 kV.

Handarmaturen	
Type watervoerend armatuur en soort bluswater	Veilige afstand in meters
1. Handarmaturen: Lage Druk en Hoge Druk	
	Niet-zout water zonder toevoegingen > 7 meter
2. Handarmaturen: Lage Druk en schuimstraalpijpen	
	Zout oppervlakte water of toevoeging SVM of beide > 10 meter

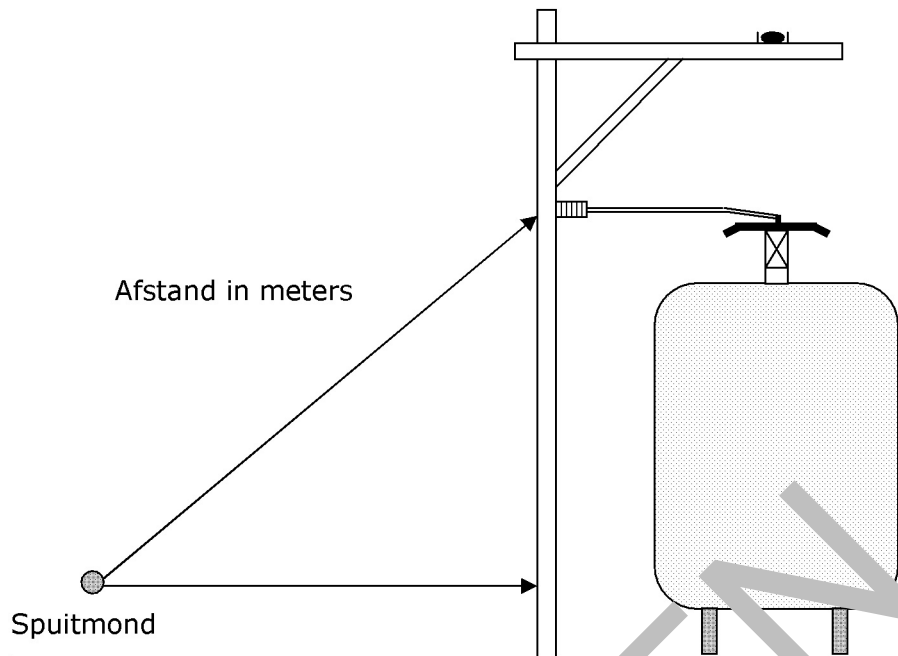
Genoemde waarden zijn minimum afstanden zoals door ProRail worden vrijgegeven. Het is ter beoordeling van de brandweer of de genoemde waarden in de praktijk te hanteren zijn. Brandweer kan om logistieke of organisatorische redenen eveneens besluiten om geen gebruik te maken van bepaalde categorieën.

Tabel 3 Keuzetabel: overzicht gebruik blustoestellen en blusmedia bij 1500V en 25 kV.

Waterkanonnen	
Type watervoerend armatuur en soort bluswater	Veilige afstand in meters
1. Waterkanonnen tot 2000 l/min	
	Niet-zout water zonder toevoegingen > 25 meter
2. Waterkanonnen tot 2000 l/min	
	Zout oppervlakte water of toevoeging SVM of beide > 35 meter
3. Waterkanonnen met een debiet > 2.000 l/min voor hogere werkdrukken: Inzet pas mogelijk na veiligstellen van de bovenleiding: RU of CLU	

Genoemde waarden zijn minimum afstanden zoals door ProRail worden vrijgegeven.

In onderstaande figuur 23.1 zijn de afstanden grafisch weergegeven. De afstand dient groter of gelijk te zijn aan de in de keuzetabel genoemde waarden.



1 Grafische weergave blusafstanden.

23.4 Bijlage A: Onderbouwing blusafstanden

Dit rapport geeft de interpretatie van de meetresultaten uit het KEMA rapport 70672076-HVL 06-1189 oktober 2006 en vaststellen van veilige blusafstanden zoals deze in de richtlijn zijn opgenomen.

Bijlage 24 - Lijst van afkortingen

- AC Politie: Algemeen Commandant Politie
- AL: Algemeen Leider (spoorbranche), in operationele omstandigheden is hij de OVD-R
- BHV: Bedrijfshulpverlening(organisatie)
- BT: Beleidsteam, in GRIP 3 GBT (gemeentelijk beleidsteam) en in GRIP 4 RBT (regionaal beleidsteam)
- CdK: Commissaris der Koningin
- CLU: procedure 'Complete Lijn Uitschakelen', procedure gebruikt bij 25 kV spoorlijnen
- COPI: Commando Plaats Incident
- CRIB: Centraal Registratie- en Informatiebureau
- CRIB (IMC): Intergemeentelijk Meldpunt CRIB
- CVD-B of CVD brandweer: Commandant van Dienst Brandweer
- CvD-G: Commandant van Dienst Geneeskundig
- EOC: Explosieven Opruimings Commando
- GBT: Gemeentelijk Beleidsteam, het BT in GRIP 3
- GEVI: Gevaarsidentificatie (nummer)
- GHOR: Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
- GRIP: Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
- HOVD: Hoofd Officier van Dienst Brandweer
- HOVJ: Hoofd Officier van Justitie
- HSGHOR: Hoofd Sectie GHOR
- VenW: (Ministerie van) Verkeer en Waterstaat
- KLPD: Korps Landelijke Politie Diensten
- KLPD DOC: KLPD Dienst operationele Ondersteuning & Coördinatie
- LBI: Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement spoorwegen
- LNV: (Ministerie van) Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- MO: Motokapoverleg
- OOV: Openbare Orde en Veiligheid
- OT: Operationeel Team
- OVD-B: Officier van Dienst Brandweer
- OVD-G: Officier van Dienst Geneeskundig
- OVD-P: Officier van Dienst Politie
- OVD-R: Officier van Dienst Rail (operationele functie uitgevoerd door de Algemeen Leider (AL) van de spoorwegorganisatie)
- OVI: Officier van Justitie
- OVI: Onderzoeksraad voor Veiligheid
- PCC: Provinciaal Coördinatiecentrum
- RBT: Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement spoorwegen
- RBT: Regionaal Beleidsteam, het BT in GRIP 4
- RGF: Regionaal Geneeskundig Functionaris
- RIT: Rampen Identificatie Team
- RIVM: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
- RIVM-MOD: RIVM Milieu Ongevallen Dienst
- RRV: Reglement Rail Verkeer
- RU: procedure 'Ruim Uitschakelen', procedure gebruikt bij 1500 Volt spoorlijnen
- SMC: Schakel- en MeldCentrum van ProRail Verkeersleiding
- TIM-plan: Trein Incident Management plan
- TIS: Treinincidentscenario
- UNnr: United Nations nummer, internationaal gebruikte term voor een viercijferig nummer voor het eenduidig identificeren van gevaarlijke stoffen tijdens transport.¹
- VNG: Vereniging Nederlandse Gemeenten
- VNnr: Stofidentificatienummer, eigenlijk Verenigde Naties nummer, de Nederlandse term voor het UNnr.
- VROM: (Ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

¹ Een door de Verenigde Naties toekend nummer aan een stof of groep van stoffen met dezelfde gevaarseigenschappen.