

MULTIDISCIPLINAIR EVALUATIERAPPORT

**Treinbotsing Zevenaar
11 januari 2011**

<i>Datum</i>	:	11 april 2011
<i>Samensteller(s) rapport</i>	:	M. Kamphuis, T. Lafleur
<i>Opdrachtgever(s)</i>	:	P. Joosten

Inhoud

0. Voorwoord	3
1. Algemeen	4
2. Objectgegevens	5
3. Personeel en eenheden	6
4. Veiligheidsketen	7
5. Verslag evaluatieleider	11
6. Bestuurlijk verslag	15
7. Conclusies en aanbevelingen	16
8. Bijlagen	19
A. Situatieschetsen	19
B. Voorlichting	21
C. Eerste en laatste totaalbeeld CoPI	23
D. Eerste en laatste totaalbeeld ROT	25

<u>Leden multidisciplinair evaluatieteam</u>	
<i>W. van Brakel</i>	<i>Informatiemanager/ AOV</i>
<i>R. van Gerven</i>	<i>Leider CoPI</i>
<i>M. Janssen</i>	<i>Calamiteiten Coördinator Meldkamer</i>
<i>M. Kamphuis</i>	<i>Evaluatieleider</i>
<i>J. Kuyvenhoven</i>	<i>Plaatsvervangend Operationeel Leider</i>
<i>T. Lafleur</i>	<i>Secretaris</i>
<i>R. Massen</i>	<i>KLPD dienst spoorwegpolitie</i>
<i>J. Mulder</i>	<i>Regiodirecteur ProRail</i>
<i>S. Sjoerdsma</i>	<i>Directeur KeyRail</i>
<i>W. Traas</i>	<i>Vertegenwoordiger ProRail in CoPI</i>

0.Voorwoord

In 2004 heeft Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden een methodiek ontwikkeld en bestuurlijk vastgesteld voor het systematisch evalueren van incidenten. Uitgangspunt van deze methodiek is dat evalueren één van de belangrijkste onderdelen is van een kwaliteitstraject. Door middel van evaluatie is het mogelijk enerzijds een incident af te sluiten en anderzijds is incidentevaluatie één van de middelen voor een verbeter- en vernieuwingstraject. Het doel van de evaluatiesystematiek van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is dan ook het verbeteren van de kwaliteit van de bestrijding van calamiteiten, zware ongevallen en rampen. Niet alleen intern worden de diensten en het bestuur in staat gesteld te leren van de verbeterpunten, maar ook is het mogelijk onderling van elkaar leren.

In voorliggend rapport wordt verslag gedaan van de multidisciplinaire evaluatie naar aanleiding van de treinbotsing tussen een internationale passagierstrein met een lege goederentrein op dinsdag 11 januari 2011. Hierin wordt het totale verloop van het incident meegenomen vanaf de opschaling naar GRIP 2 tot aan de afschaling naar GRIP 0. Ook worden zowel de structuur op het plaats incident als het Regionaal Operationeel Team besproken. Zijdelijks worden zaken van het Gemeentelijk Beleidsteam aangestipt.

Het rapport is opgebouwd uit 8 hoofdstukken. In de hoofdstukken 1 tot en met 4 worden feitelijkheden weergegeven. In het eerste hoofdstuk wordt een algemene indruk gegeven van het globale verloop van het incident. In hoofdstuk 2 en 3 zijn respectievelijk de objectgegevens en ingezette personeel en eenheden opgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het verloop van het incident weergegeven op basis van alle onderdelen van de veiligheidsketen. De analyse van de evaluatie is weergegeven in het verslag van de evaluatieleider (hoofdstuk 5). In dit hoofdstuk vormen de kritische factoren opschaling, communicatie / informatie en coördinatie / leiding de rode draad. In hoofdstuk 6 is naar aanleiding van een gesprek met betrokken bestuurder(s) en/of opdrachtgever(s) een bestuurlijk verslag opgenomen. Tot slot worden in hoofdstuk 7 conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. In de bijlagen zijn relevante stukken toegevoegd, te weten: plotbeelden uit het systeem Eagle, luchtfoto's van de KLPD, het eerst en laatste totaalbeeld, het eerste en laatste CoPI-beeld, en uitgegeven berichten van de gemeente Zevenaar.

1. Algemeen																															
Datum	11 januari 2011																														
Locatie	Zevenaar, ter hoogte van de Babberichseweg intakking Betuwespoorlijn op spoor Arnhem - Emmerich																														
Gemeente	Zevenaar																														
Aard incident	Treinbotsing tussen een internationale passagierstrein met een (lege) goederentrein																														
Omschrijving	<p>Rond het middaguur kwam een internationale passagierstrein met een (lege) goederentrein in botsing. De internationale ICE uit Amsterdam en de goederentrein schampten elkaar, waardoor de twee voorste wagons van de ICE en de drie achterste onderstellen van de goederentrein ontspoorde. In eerste instantie was de inhoud van de goederentrein onduidelijk en werd er rekening gehouden met eventuele gevaarlijke stoffen. Kort daarop werd duidelijk dat de goederentrein geen gevaarlijke stoffen vervoerde. Er raakte niemand gewond. 146 inzittenden van de internationale ICE zijn met bussen naar een opvanglocatie gebracht, vanwaar geregeld werd dat men verder kon reizen.</p> <p>Tijdens de bestrijding van het incident speelt er nog een tweede incident in Elst, waarvoor de plaatsvervangend Operationeel Leider in het ROT GRIP 1 afkondigde. Dit incident is ook aan de orde gekomen in de vergaderingen van het ROT en er is besloten om in het crisis management systeem Eagle beide incidenten in één incidentomgeving te behandelen.</p>																														
Belangrijke meldingen en tijdstippen	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>11:59</td> <td>Eerste melding door backoffice ProRail aanrijding trein met goederentrein, lading onbekend</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>TIS 4.4</td> </tr> <tr> <td>12:10</td> <td>Calamiteiten Coördinator meldkamer maakt GRIP 1</td> </tr> <tr> <td>12:21</td> <td>Stroom van bovenleiding, ruim uitgeschakeld</td> </tr> <tr> <td>12:31</td> <td>Operationeel Leider geeft GRIP 2 i.v.m. opstarten gemeentelijke processen</td> </tr> <tr> <td>12:36</td> <td>Nader bericht spoorwegpolitie: geen gevaarlijke stoffen aanwezig</td> </tr> <tr> <td>+/- 12:37</td> <td>Eerste CoPI-overleg in veld (exclusief Ovd-G)</td> </tr> <tr> <td>12:41</td> <td>ROT operationeel</td> </tr> <tr> <td>12:45</td> <td>Kernbezetting GBT operationeel</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>Tweede CoPI-overleg in COH-bak</td> </tr> <tr> <td>13:34</td> <td><i>Plv OL kondigt GRIP 1 af voor incident ELST</i></td> </tr> <tr> <td>14:38</td> <td>Start begeleiden van passagiers vanuit trein naar bussen</td> </tr> <tr> <td>15:03</td> <td>Bussen vertrekken naar opvanglocatie</td> </tr> <tr> <td>15:30</td> <td>Afschaling GRIP 0</td> </tr> <tr> <td>+/- 16:00</td> <td>Reizigers verlaten opvanglocatie</td> </tr> </tbody> </table>	11:59	Eerste melding door backoffice ProRail aanrijding trein met goederentrein, lading onbekend	12:00	TIS 4.4	12:10	Calamiteiten Coördinator meldkamer maakt GRIP 1	12:21	Stroom van bovenleiding, ruim uitgeschakeld	12:31	Operationeel Leider geeft GRIP 2 i.v.m. opstarten gemeentelijke processen	12:36	Nader bericht spoorwegpolitie: geen gevaarlijke stoffen aanwezig	+/- 12:37	Eerste CoPI-overleg in veld (exclusief Ovd-G)	12:41	ROT operationeel	12:45	Kernbezetting GBT operationeel	13:00	Tweede CoPI-overleg in COH-bak	13:34	<i>Plv OL kondigt GRIP 1 af voor incident ELST</i>	14:38	Start begeleiden van passagiers vanuit trein naar bussen	15:03	Bussen vertrekken naar opvanglocatie	15:30	Afschaling GRIP 0	+/- 16:00	Reizigers verlaten opvanglocatie
11:59	Eerste melding door backoffice ProRail aanrijding trein met goederentrein, lading onbekend																														
12:00	TIS 4.4																														
12:10	Calamiteiten Coördinator meldkamer maakt GRIP 1																														
12:21	Stroom van bovenleiding, ruim uitgeschakeld																														
12:31	Operationeel Leider geeft GRIP 2 i.v.m. opstarten gemeentelijke processen																														
12:36	Nader bericht spoorwegpolitie: geen gevaarlijke stoffen aanwezig																														
+/- 12:37	Eerste CoPI-overleg in veld (exclusief Ovd-G)																														
12:41	ROT operationeel																														
12:45	Kernbezetting GBT operationeel																														
13:00	Tweede CoPI-overleg in COH-bak																														
13:34	<i>Plv OL kondigt GRIP 1 af voor incident ELST</i>																														
14:38	Start begeleiden van passagiers vanuit trein naar bussen																														
15:03	Bussen vertrekken naar opvanglocatie																														
15:30	Afschaling GRIP 0																														
+/- 16:00	Reizigers verlaten opvanglocatie																														

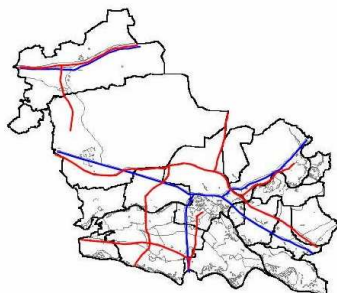
2. Objectgegevens	
Adres	Op het spoor ter hoogte van de Babberichseweg te Zevenaar, intakking Betuweroute op spoor Arnhem - Emmerich
Omschrijving object	<p>Internationale ICE passagierstrein vanuit Amsterdam onderweg naar Duitsland en een lege goederen trein vanuit Duitsland onderweg naar Rotterdam.</p> 
Incidentgeschiedenis	Op 19 september 2009 heeft op het zelfde punt een incident plaatsgevonden. Dit betrof een goederentrein vanuit Duitsland welke niet voldoende remde voor een stopsein en te laat tot stilstand kwam. Dit leverde een gevaarlijke situatie op. Er was geen schade en er waren geen gewonden. Het treinverkeer heeft meer dan 3 uur stilgelegen in verband met onderzoek door het KLPD.

3. Personeel en eenheden	
Meldkamer	Calamiteitencoördinator Dienstdoend hoofd gemeenschappelijke meldkamer Centralisten meldkamer politie Centralisten meldkamer brandweer Centralisten meldkamer ambulance Backoffice ProRail Meldkamer KLPD
Veld	<u>Multidisciplinair</u> Verbindingscommandowagen Commandohaakarmbak <u>Politie</u> 2 eenheden KLPD 1 chef van dienst 1 logger Voorlichter politie <u>Brandweer</u> Officier van Dienst Brandweer 7 tankautosputen 2 hulpverleningsvoertuigen <u>GHOR</u> 1 eenheden ambulance
Commando Plaats Incident (CoPI)	Leider CoPI Informatiemanager Plotter Officier van Dienst Politie Officier van Dienst Geneeskundig Taakcommandant Brandweer Voorlichter brandweer Officier van Dienst KLPD spoorwegpolitie Officier van Dienst Rail (ProRail)
Regionaal Operationeel Team (ROT)	Plaatsvervangend operationeel leider Sectie informatie Sectie politie Sectie brandweer Sectie GHOR Sectie bevolkingszorg Sectie voorlichting Sectie logistiek Openbaar Ministerie I&A
GBT / GMT	Burgemeester Operationeel Leider Gemeentesecretaris Informatiemanager / Ambtenaar Openbare Veiligheid Adviseur Voorlichting en persberichtschrijver Plotter Districtschef politie (na eerste overleg GBT) Regiodirecteur ProRail (bij laatste overleg GBT) Team bevolkingszorg (procesverantwoordelijken)

4. Veiligheidsketen

Pro-actie

In december 2010 is het Risicoprofiel van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden vastgesteld. In dit rapport wordt ramptype 5.3 Ongevallen op weg en spoor genoemd. Deze categorie is geclassificeerd met een waarschijnlijkheidsscore klasse A: zeer onwaarschijnlijk met de reële impactscore C: ernstig gevolg.

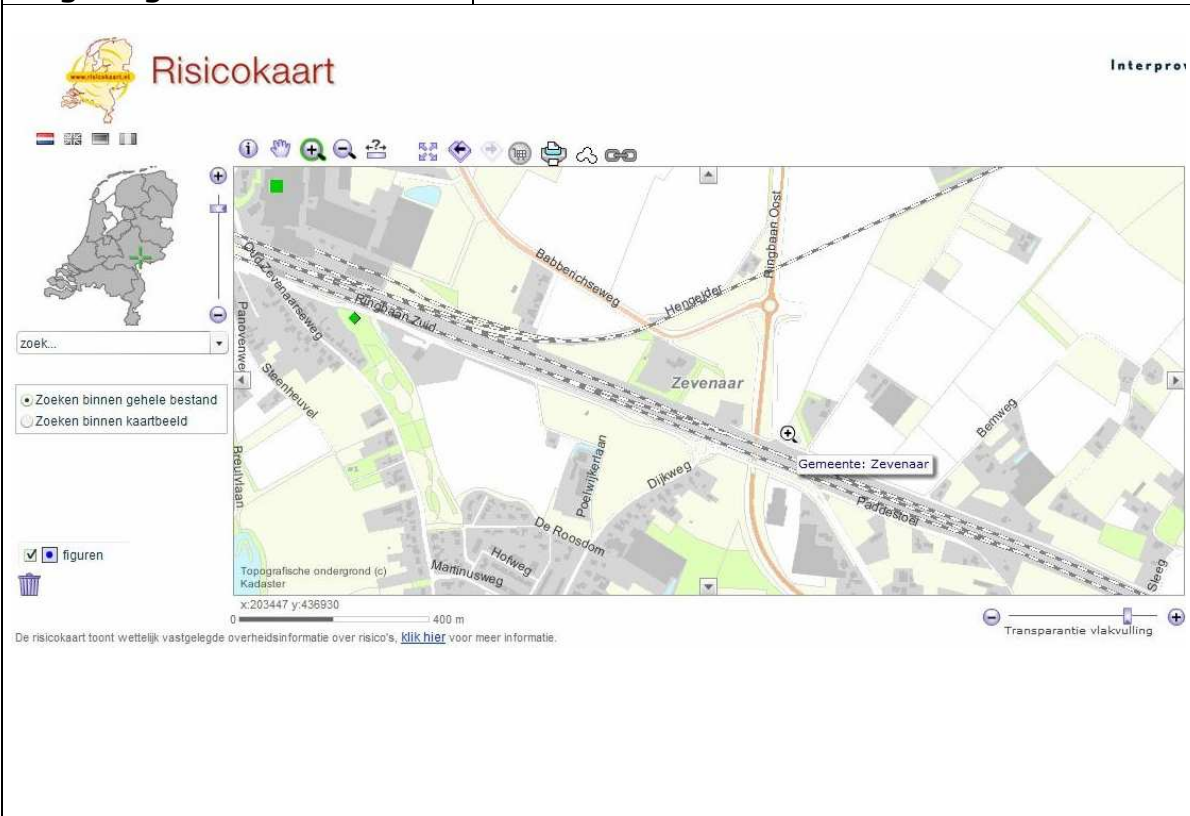


Figuur 4.14 A- wegen (rood) en spoorwegen (blauw) regio

Bron: regionaal risicoprofiel VGGM 2011-2014

Preventie

Vergunning d.d.	Niet van toepassing
Preventieve maatregelen	Gebruikelijke maatregelen zoals die gelden op het spoor.
Omliggende objecten/ omgeving	Zie onderstaande afbeelding van www.risicokaart.nl



De risicokaart toont wettelijk vastgelegde overheidsinformatie over risico's, [klik hier](#) voor meer informatie.

Preparatie	
Opleiding / oefening	<p>Voor functionarissen van de hoofdstructuur van de rampenbestrijding en crisisbeheersing van Gelderland-Midden gelden opleidings- en oefeneisen. Deze zijn vastgelegd in het Multidisciplinair Opleidings- en Oefenbeleidsplan.</p> <p>De leden van de rampenstaf hebben de Basis cursus Crisisbeheersing en Rampenbestrijding (OCR) gevolgd.</p> <p>De gemeente Zevenaar neemt in samenwerking met de operationele diensten jaarlijks deel aan een oefening grootschalig optreden en rampenbestrijding. De operationele diensten oefenen op lokaal en regionaal niveau spoorwegincidenten. Voor de korpsen langs de Betuweroute bestaat er een specifiek trainingsprogramma. Er vinden jaarlijks multidisciplinaire CoPI- ROT-, bestuurlijke en meldkamer oefeningen plaats, waarvan in de gemeente Zevenaar in de cyclus van 2010 nog is geoefend met een scenario waarbij een ICE betrokken was.</p>
Overige preparatieve maatregelen	<p>Aanvalskaarten spoor, Multidisciplinair Coördinatieplan Betuweroute (februari 2007), TIS-Matrices HSL-Zuid en Betuweroute (april 2006), Het proces voorlichting bij een incident op de HSL-Zuid en de Betuweroute (mei 2007), , Rampenplan gemeente Zevenaar (oktober 2006), Draaiboek Betuweroute (waterschap Rivierenland januari 2008), Handboek veiligheidsmanagement systeem ProRail (2008), GOR Calamiteitenplan Rail (2007), Nieuwe spoorwegwet 2011 en algemene maatregelen van bestuur, Wet veiligheidsregio en algemene maatregelen van bestuur.</p>

Repressie

De volgende processen speelden een dominante rol bij de bestrijding van (de gevolgen van) het incident.

Melding en alarmering

Om 11:59 uur ontving meldkamer Gelderland-Midden de eerste melding over een aanrijding van een trein met een goederentrein. Het was in eerste instantie niet duidelijk welke lading de goederentrein vervoerde en TIS 4.4 was van kracht. Om 12:10 uur maakt de Calamiteiten Coördinator van de meldkamer GRIP 1. Om 12:13 uur komt het nader bericht vanuit het veld dat er geen gevaarlijke stoffen vervoerd worden door de goederentrein en dat er geen slachtoffers zijn. Dit wordt om 12:36 uur door de spoorwepolitie bevestigd.

Om +/- 12:37 uur vindt op de plaats incident na arriveren van de hulpdiensten een eerste kort CoPI-overleg plaats (zonder OvD-G en OvD-R) waarin wordt gesteld dat het evacueren en opvangen van de reizigers prioriteit heeft. De ambulance ter plaatse maakt een inventarisatie van betrokkenen en eventuele slachtoffers; er blijken 146 passagiers betrokkenen te zijn en er zijn geen slachtoffers.

De Operationeel Leider maakt om 12:31 uur na overleg met de burgemeester GRIP 2 in verband met gemeentelijke processen voor opvang en verzorging die opgestart moeten worden.

Na alarmering GRIP 2 komt een kernbezetting van het Gemeentelijk Beleids Team op. Daarnaast zijn ook de procesverantwoordelijken van het Gemeentelijk Management Team opgekomen. Het GBT is om 12:45 uur operationeel. Het GBT en GMT hebben op het gemeentehuis van Zevenaar gezamenlijk overleg gevoerd. Bij GRIP 2 is ook het Regionaal Operationeel Team, gevestigd aan de Beekstraat in Arnhem opgekomen en ingericht. Het ROT was om 12:41 uur operationeel.

Vanuit de gemeente Zevenaar is om 14:08 uur versterking gevraagd voor het proces voorlichting. Er is om 14:41 uur gealarmeerd middels een sms bericht in de communicator. Hierop kwam weinig respons (er hebben 4 personen gereageerd, waarvan er 2 ook konden komen) Men vond het bericht onduidelijk; waar moet men heen? Wie kan men bellen? Uiteindelijk heeft de Sectie voorlichting in het ROT telefonisch zelf 5 mensen benaderd. Toen dit geregeld was is er per abuis nog een tweede oproep via de communicator verstuurd om 15:11 uur.

Ontruimen en evacueren

De KLPD heeft samen met de regiopolitie Gelderland Midden het ontruimen geregeld en de registratie en afzetting. De brandweer heeft de 146 reizigers geassisteerd bij het verlaten van de trein en begeleid naar de bussen. De benodigde bussen zijn door de KLPD ter plaatse via ProRail door de vervoerder Hi-speed georganiseerd omstreeks 12:42 uur. De regiopolitie Gelderland Midden heeft de begidsing van de bussen op zich genomen. Er zijn 10 bussen gekomen voor 146 passagiers; 13:54 uur zijn de eerste bussen vanaf de verzamelplaats naar de opstelplaats gaan rijden.

Opvang en verzorgen

Het GBT heeft, op advies van het CoPI, opdracht gegeven voor de opvanglocatie Zalencentrum Staring aan de Grietakkers in Zevenaar. Deze locatie wijkt af van de genoemde opvanglocaties in het deelplan opvang & verzorging van het rampenplan van de gemeente Zevenaar.

Aanrijdend heeft de OvD-Rail maatregelen in gang gezet om een trein langs zij te laten komen zodat de reizigers terug naar station Zevenaar vervoerd konden worden. Deze informatie is niet overgekomen bij de operationele diensten ter plaatse, welke de organisatie op zich hebben genomen en besloten om bussen te laten komen. In het begin van het incident was geen vertegenwoordiger van ProRail aanwezig in het CoPI, er is wel steeds telefonisch contact geweest.

Registratie

De KLPD heeft de passagiers in en bij het verlaten van de trein geregistreerd.

Voorlichting en informeren

Omstreeks 13:30 uur kreeg de CoPI voorlichter van de politie voorlichter te horen dat vanuit de gemeente was gecommuniceerd dat alle voorlichting via de gemeente moest lopen. De voorlichter heeft dit

teruggekoppeld naar de sectie voorlichting in het ROT en de leider CoPI en na ongeveer 30 tot 45 minuten kwam vanuit de operationeel leider de boodschap dat er ook ter plaatse weer informatie/voorlichting gegeven mocht worden.

De OvD-Rail was rond 14.00 uur aanwezig in het CoPI en dus niet aanwezig bij eerste en tweede CoPI-overleg. In het GBT was om 15:10 uur een vertegenwoordiger van ProRail aanwezig. Er waren in het ROT geen contactgegevens bekend van de Spoorse partijen.

Bij dit incident is gebleken dat de social media (Twitter e.d.) de "normale" communicatievormen voorbij streeft. Door onvoldoende capaciteit bij voorlichting zowel in het ROT als in de gemeente kon hier niet voldoende op ingespeeld worden.

Er is om 14.45 uur een persconferentie gehouden op het gemeentehuis in Zevenaar. Deze persconferentie is mager bezocht. In de opvanglocatie was een persruimte ingericht, maar de persconferentie werd op het gemeentehuis gehouden.

De 5 extra opgeroepen personen voor voorlichting kwamen in de gemeente aan toen er al was afgeschaald naar GRIP 1. De voorlichters werden in de gemeente niet opgevangen; men heeft bij de receptie staan wachten op een briefing/instructie.

Informatiemanagement

Niet alle computers in het ROT konden direct gebruik maken van het Eagle systeem; er kwam een melding dat er problemen waren met de licenties. Dit is nu opgelost door een aantal mensen uit te laten loggen uit het crisis management systeem Eagle.

In het GBT in Zevenaar is ingelogd met de GMT computer.

Er was geen laptop voor de tweede ring voorlichting beschikbaar in het GBT in Zevenaar.

Het ROT kreeg de opvanglocatie door vanuit het GBT. Het GBT had de locatie nog niet geplot, waardoor de ROT plotter dit heeft gedaan. Het CoPI plote even later de opvanglocatie op een ander adres. Dit zorgde voor verwarring.

Nazorg

Het strafrechtelijk onderzoek wordt gedaan door de KLPD, dienst spoorwegpolitie met jurisdictie bij Parket Arnhem-Zutphen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is ter plaatse geweest voor onderzoek.

5. Verslag evaluatieleider

Algemeen

Algemene conclusie is dat er goed gewerkt is en dat het incident adequaat is afgehandeld. Echter, het zou te gemakkelijk zijn om met deze conclusie de evaluatie te beëindigen. Daarom beschouw ik het incident tegen de volgende preparatieve documenten en wetten (zonder daarin volledig te willen zijn) om hieruit leerpunten te destilleren:

- a. TIS-Matrices HSL-Zuid en Betuweroute (april 2006)
- b. Multidisciplinair Coördinatieplan Gelderland Midden Betuweroute (februari 2007)
- c. Het proces voorlichting bij een incident op de HSL-Zuid en de Betuweroute (mei 2007)
- d. Draaiboek Betuwe route (waterschap rivierenland januari 2008)
- e. Handboek veiligheidsmanagement systeem ProRail (2008)
- f. GOR Calamiteitenplan Rail (2007)
- g. Nieuwe spoorwegwet 2011 en algemene maatregelen van bestuur
- h. Wet Veiligheidsregio en algemene maatregelen van bestuur,

Bij deze beschouwing ligt de focus op de volgende kritische processen:

- melding,
- alarmering,
- opschaling en opkomst
- leiding en coördinatie
- Informatiemanagement inclusief communicatie

Melding

Voor vertrek van een goederentrein dient informatie over de samenstelling en belading van goederentreinen aangeleverd te worden. Als de benodigde informatie over de treinsamenstelling één uur voor vertrek ontbreekt, kan ProRail het treinpad intrekken. Alarmering bij incidenten geschiedt volgens de Spoorwegwet altijd naar de treindienstleider (ProRail). Die neemt direct maatregelen om uitbreiding te voorkomen en zorgt voor dooralarmering.

Als er een incident met een trein plaatsvindt dan zal een machinist het volgende melden aan de treindienstleider: zijn treinnummer, de aard van het incident, de locatie en indien bekend het aantal reizigers en slachtoffers en eventueel andere bijzonderheden. Vervolgens neemt de treindienstleider maatregelen om te voorkomen dat treinen op het incident inrijden. Ook alarmeert de treindienstleider de Backoffice ProRail.

De Backoffice ProRail bepaalt vervolgens een Trein Incident Scenario (TIS). Vervolgens alarmeert de Backoffice ProRail functionarissen van de betrokken raildiensten en wordt de regionale alarmcentrale van de veiligheidsregio gealarmeerd.

De treindienstleider neemt na gealarmeerd te zijn maatregelen om te voorkomen dat nog treinen over het betreffende spoor rijden. Ook neemt de treindienstleider contact op met de betrokken machinist(en). De treindienstleider alarmeert vervolgens alle treinen in het betrokken gebied.

In dit geval is de melding om 11:59:55 uur via Backoffice ProRail bij de regionale alarmcentrale binnen gekomen met de volgende gegevens:

Treinongeval; aanrijding trein met goederentrein, lading is nog niet bekend, TIS 4.4 machinist van oprijdende trein is niet gewond.

In de TIS-matrix worden de mogelijk voorkomende incidenten op het spoor beschreven. Ook worden hierin afspraken gemaakt over de minimale uitruk- en inzetsterkte door de hulpverleningsdiensten. Tijdens de projecten Hogesnelheidslijn-Zuid en Betuweroute zijn nieuwe scenario's beschreven. Deze zijn ook van toepassing op het conventionele spoor. Backoffice ProRail heeft n.a.v. bovenstaande beschrijving een inschatting gemaakt en TIS 4.4. afgegeven.

Meldcode TIS 4.4 staat voor een morsing of lekkage van gevaarlijke vloeistoffen met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied en valt in de categorie zeer ernstig.

De TIS kent een koppeling met een alarmlijst van ProRail en de inzet van de hulpverleningsdiensten. Aan elke TIS is een vooraf bepaalde respons verbonden. Als blijkt dat een trein gevaarlijke stoffen vervoert, wordt direct gemeld wat de samenstelling van de trein is en om welke stoffen het gaat.

Bij de melding van ProRail is niet de samenstelling van de trein vermeld en om welke stoffen het gaat, terwijl er wel zoals hierboven beschreven contact moet zijn geweest tussen machinist (minimaal 1) en treindienstleider.

Gelukkig blijkt de machinist van de oprijdende trein niet gewond te zijn maar welke machinist van welke trein wordt hier nu mee bedoeld?

Als de interne communicatie bij de “spoorse bedrijven” (machinisten naar treindienstleider, treindienstleider naar Backoffice ProRail, Backoffice beschikt over wagenlading, en Backoffice naar regionale alarmcentrale brandweer) goed had gefunctioneerd dan had de conclusie moeten zijn dat er hier sprake was geweest van een TIS 3 verstoring, dus TIS 3.3 maximaal TIS 3.4.

Alarmering

Zover ik heb kunnen constateren zijn de benodigde eenheden conform de TIS matrix (4.4) binnen enkele minuten na aanname melding gealarmeerd en voldoet daarmee ook aan de wet VR.

Volgens Draaiboek Betuweroute (b) had ook de wachtdienst handhaving van het Waterschap moeten worden gealarmeerd (deze neemt ook zitting in het COPI) en de gemeentelijke milieu-inspecteur. Het Waterschap is pas om 14:49:16 in kennis gesteld, ruim 2,5 uur na melding. De gemeentelijke milieu-inspecteur is een half uur na melding in kennis gesteld.

Volgens de wet VR (h) dient bij een incident met gevaarlijke stoffen een meetploeg gealarmeerd te worden. Deze is in zijn geheel niet gealarmeerd.

De alarmering moet gericht zijn op de aanname TIS 4.4 in dit geval een incident met gevaarlijke stoffen en een passagierstrein met passagiers, met gevaar voor gezondheid voor mens en dier buiten het brongebied.

Zover mij bekend zijn de TIS'sen niet gekoppeld aan de GRIP-structuur. In mijn ogen een gemiste kans omdat bij een daadwerkelijke volwaardige TIS 4.4. in deze situatie al sprake is van GRIP 3, en de alarmering dan ook volgend zou moeten zijn. Proactief dienen dus de TIS matrix gekoppeld te worden aan een grip-fasering waarmee de snelheid van de hulpverlening wordt gediend.

Opschaling en opkomst

Elf minuten na de melding maakt de CACO (calamiteitencoördinator) van de regionale meldkamer GRIP 1. Op dat moment zijn op de meldkamer nog geen nadere gegevens bekend van het incident, behalve dan dat beide treinen zijn ontspoord.

Tussen 13 en 30 minuten wordt op de regionale meldkamer het volgende bekend:

vanuit de eenheden bij het incident:

- geen slachtoffers, geen gevaarlijke stoffen
- men ziet nog een trein rijden
- treinverkeer staat stil
- er is sprake van een lege goederentrein, lage bakken zonder containers
- er is sprake van een ICE-trein (voorste gedeelte uit rails) met 150 personen aan boord
- passagiers blijven vooralsnog in de trein
- er zouden nog treinen rijden

vanuit de BackOffice ProRail:

- twee treinen ontsporen, geen gewonden
- treinverkeer is stilgelegd
- stroom van bovenleiding ruim uitgeschakeld

vanuit de KLPD

- nog niet bekend of er gevaarlijke stoffen inzitten voorzichtigheid geboden

31 minuten na de melding maakt operationeel leider GRIP 2 na overleg met Burgemeester i.v.m. gemeentelijke processen die moeten worden opgestart.

36 minuten nader bericht van KLPD geen gevaarlijke stoffen, en van BackOffice ProRail dat alles ruim uitgeschakeld is tot aan Duitsland

Na 36 minuten is via de "spoorse bedrijven" het officiële bericht ontvangen over de gevaarlijke stoffen. De "spoorse bedrijven" wordt aanbevolen hun organisaties zodanig aan te passen dat de brandweer (regionale meldkamer) in voorkomende gevallen direct van alle benodigde informatie kan worden voorzien.

Vanuit het veld komen meldingen van rijdende treinen terwijl het treinverkeer op het betreffende spoor (Zevenaar – Emmerich) inclusief het naastliggende spoor (Emmerich – Zevenaar) is stilgelegd. Achteraf blijkt dat deze meldingen slaan op het treinverkeer van Zevenaar naar Winterswijk ten noorden van het incident wat wel is blijven rijden en buiten het incidentvlak lag.

Als ik opkomsttijden vergelijk met de wet VR dan constateer ik het volgende:

Het eerste COPI overleg (onder leiding van leider COPI, exclusief OvD-G) heeft in het veld plaatsgevonden 37 minuten na melding. Hiervan is geen verslag omdat er nog geen formeel COPI was ingericht en derhalve ondersteuning niet aanwezig. Het tweede COPI-overleg (welke in de COH-bak is gehouden en volgens registratie het eerste COPI-overleg was) is gehouden om circa 13.00 uur, hier waren wel alle gebruikelijke deelnemers bij aanwezig behalve de OvD-Rail. De OvD-Rail was telefonisch bereikbaar (o.a. met OvD-brandweer) en onderweg van Zwolle naar het incident. Om 13.58 was de OvD-rail aanwezig in het COPI

Het ROT (kernbezetting) was binnen 10 minuten (na alarmering) operationeel. Wat opviel was dat vrije instroom goed werkte en dat veel secties volledig bemand waren. Qua bemensing zat het ROT in een GRIP 3 fase. Men miste in het ROT een aanspreekpunt van de "spoorse bedrijven" in de vorm van een liaison.

I.v.m. gemeentelijke processen die moeten worden opgestart is GRIP 2 gemaakt en is er een combinatie van een GBT met een GMT gemaakt deze was binnen de wettelijke tijd operationeel (binnen 60 minuten). Zover ik het begrepen heb ging het vooral voor het proces opvang, registratie en voorlichting.

Wat hierin dan weer opvalt, is dat m.n. bij voorlichting de opkomst matig was en dat extra oproepen nodig waren voordat de nodige versterking aanwezig was. Hierbij komt de vraag op of de boodschap die bij alarmeren verzonden was wel duidelijk genoeg was of dat de versterking van ver moest komen. Is het laatste het geval dan pleit dat weer om aan een TIS indicatie voorlichting te koppelen (dus sneller alarmeren).

Leiding en coördinatie

Tijdens het opschalen van het incident wordt door de Alarmcentrale al GRIP 1 gemaakt. Hiermee wordt er al volgens een vastgestelde structuur gewerkt en is duidelijk dat het COPI onder leiding valt van een leider COPI.

Bij het eerste COPI overleg in het veld is aanwezig OvD-P, KLPD, OvD-B, ROGS, TaakCdt-B, CvD. In dit overleg was besloten ROGS af te schalen, passagiers op te vangen en te registreren.

Bij de vervolg CoPI bijeenkomsten zitten twee politievertegenwoordigers, twee voorlichters, TaakCdt-b, CvD, OvD-g, informatiemanager, OvD-rail en plotter. Bij de één kwam de hoeveelheid mensen in het COPI wat rommelig over maar was gezien de relatieve druk acceptabel. Anderzijds is het een aanbeveling om per discipline één vertegenwoordiger in het COPI te hebben.

Wat mij opviel is dat er discussie is geweest over wel/niet Betuwe route en dat het Multidisciplinair Coördinatieplan Gelderland Midden Betuweroute (februari 2007) niet in het COPI besproken is geweest, terwijl het juist voor het eerste uur beschreven is t.b.v. het COPI.

Het COPI is een aantal malen bijeengewees, laatste overleg was om 14.36 uur.

Bij Grip 2 wordt de burgemeester geïnformeerd en laat zich eventueel bijstaan door een kernbezetting van het Gemeentelijk Beleids Team (GBT). Grip-3 vraagt om het instellen van het Gemeentelijk Beleids Team (GBT) en een Gemeentelijk Management Team (GMT)

Bij dit incident is er een combinatie gemaakt van het GBT en het GMT omdat er sprake was van

opvang en transport van passagiers. Het heeft voordelen om bij een relatief statisch incident als deze op deze wijze te werken aan de andere kant kan het ook verwarring opleveren.

Informatiemanagement en communicatie

Veel staat of valt met communicatie!

Er wordt een incident ongeval goederentrein met passagierstrein gemeld echter er wordt niet gecommuniceerd wat de inhoud van de goederentrein is. Dit is essentiële informatie voor bepaling van de juiste TIS. Backoffice ProRail geeft een TIS 4.4. aan waarna de regionale meldkamer vervolgens handelt, er wordt echter niet gecommuniceerd over de inhoud van de wagonlading. Later wanneer blijkt dat er geen (gevaarlijke) stoffen worden vervoerd met de trein wordt er niet (slechts intern bij de spoorse bedrijven) gecommuniceerd dat er sprake is van een TIS 3.3 situatie.

In de eerste 3 kwartier wordt diverse malen gecommuniceerd dat de spanning van de bovenleiding is het treinverkeer stil ligt maar ook vanuit het veld dat er nog treinen rijden. De treinen die rijden blijken ten noorden van het incident te zijn, spoor Zevenaar-Winterswijk, echter dit wordt niet gecommuniceerd en ook niet ter plaatse geverifieerd. De interne procedure bij de “spoorse bedrijven” is dat de treindienstleider direct al het treinverkeer op het desbetreffende baanvak stillegt. Daarnaast zal de Backoffice afhankelijk van het gekozen scenario de procedure ‘ruim uitschakelen’ opstarten. Ook dit kan wat actiever door de spoorse bedrijven teruggekoppeld worden naar de operationele diensten.

Bij het eerste COPI overleg (waarvan geen verslag aanwezig is, en waarbij geen OVD-G en OVD-Rail aanwezig zijn) wordt besloten de passagiers vooralsnog in de trein te laten zitten en ze met bussen te verplaatsen naar opvangcentrum Starring.

Parallel hieraan heeft Ovd-rail geregeld dat er een trein beschikbaar is om de passagiers over te laten stappen en deze zo terug te brengen naar het station Zevenaar. Dit is door hem gecommuniceerd naar het COPI. Er wordt besloten door het COPI deze verantwoordelijkheid niet bij de “spoorse bedrijven” te laten maar hierin het voorgenomen voorgaande besluit uit te voeren (onduidelijk is de overweging hiervan). Ook wordt er besloten om de passagiers bij het verlaten van de trein te registreren, dit om eventuele latere claims (ziekte of bagage) duidelijker te kunnen traceren.

In het kader van informatiemanagement is het relevant te vermelden dat de Ovd-Rail, totdat deze ter plaatse is, telefonisch bereikbaar was. Dit telefoonnummer was bij COPI bekend. Dit betekent dat de communicatie tussen de hulpverleningsdiensten en de ‘spoorse’ partijen totdat de Ovd-Rail in het COPI aanwezig is, telefonisch plaatsvindt. Het geeft ook meteen de volgende zwakke punten aan:

- duurde het bijna 2 uur na melding voordat de Ovd-Rail aanwezig was;
- wat indien de telefoonverbinding wegvalt (kans aanwezig bij een groot incident);
- wie en hoe verwoordt het standpunt van de “spoorse partijen” in een COPI overleg.

Er is een uitgebreid preparatief stuk geschreven: “Het proces voorlichting bij een incident op de HSL-Zuid en de Betuweroute (mei 2007)” Hierin wordt in het laatste hoofdstuk geadviseerd om niet op een incident te wachten maar om de TIS situaties van te voren te vertalen in communicatiestrategieën en met de diverse partijen af te stemmen. Gezien het feit dat de voorlichter van het COPI (om onduidelijke redenen) op enig moment totaal geen voorlichting meer mocht geven (wat juist vragen oproept bij de media) geeft mij de indruk dat deze preparatieve voorbereiding niet heeft plaatsgevonden.

Bij het viaduct zat een vaste cameraopstelling die live beelden gaf (vanaf het begin) van het incident. Actueler kan dus niet. Hierop moet je met je communicatie anticiperen, anders ontwikkelt het verhaal vanzelf met de live beelden die te zien zijn.

Als ik zo scannend door de diverse plannen kijk, kom ik verschillende tegenstrijdigheden tegen. Het kan zijn dat ik niet beschik over de laatste bijgewerkte versies maar trek wel de voorzichtige conclusie dat wij (multidisciplinair) met elkaar over teveel plannen beschikken die allemaal bijgehouden moeten worden, geoefend en gedeeld en waarvan op cruciale momenten verwacht wordt dat we er naar handelen.

6. Bestuurlijk verslag

Opgemaakt naar aanleiding van het overleg met betrokken bestuurder en opdrachtgever
d.d. 31 maart 2011



Bestuurlijk verslag evaluatie Treinbotsing Zevenaar 11 januari 2011

“Niets gaat vanzelf goed” is een lijfspreuk die ik vaak gebruik. Om de vakbekwaamheid op peil te houden, is het noodzakelijk om te leren van grote incidenten. Hiermee doel ik op de belangrijkheid van evalueren van grote incidenten. Leren van grote incidenten is noodzakelijk om snel en adequaat te kunnen blijven optreden.

Het is goed te constateren dat de treinbotsing in Zevenaar, samen met de spoorse partijen, multidisciplinair is geëvalueerd.

Het functioneren van de spoorse partijen tijdens calamiteiten baart mij zorgen. Het niet (tijdig) aanwezig zijn van een vertegenwoordiging in de diverse teams en de onduidelijke communicatie tussen de spoorse partijen en de hulpdiensten hebben gelukkig bij deze calamiteit niet tot grote problemen geleid. Het had echter heel anders kunnen lopen. Dit is tegelijkertijd een oproep aan de spoorse partijen om hun calamiteitenorganisatie kritisch onder de loep te nemen en af te stemmen op de behoefte van de overheidshulpdiensten.

Het opschalen naar GRIP 2, om op deze manier de processen opvang & verzorging en voorlichting naar het bestuurlijk niveau te tillen, heb ik als prettig ervaren. Zeker de social media blijft bij het voorlichtingsproces een belangrijk aandachtspunt. De aanbeveling om hier actief mee bezig te zijn, wordt door mij onderstreept.

Als bestuurder is het goed om te constateren dat in het Commando Plaats Incident, het regionaal operationeel team en het gecombineerde GMT/GBT goed is samengewerkt door de betreffende hulpdiensten. De positieve reacties, die ik vanuit de bevolking over het optreden van de hulpdiensten heb mogen ontvangen, ondersteunen dat.

De aandachts- en leerpunten die in dit rapport zijn genoemd houden ons scherp en zullen ertoe bijdragen dat we een volgende keer een calamiteit nog beter het hoofd kunnen bieden.

De algemene conclusie van de evaluatieleider is dat er goed is gewerkt en dat het incident adequaat is afgehandeld. Deze conclusie ondersteun ik van harte.

Afsluitend wil ik alle functionarissen, die het treinincident in Zevenaar in al haar facetten tot een goed einde hebben gebracht, complimenteren en hartelijk danken voor hun inzet.

Jan de Ruiter,

Burgemeester van Zevenaar.

7. Conclusies en aanbevelingen

7. Conclusies en aanbevelingen			
Conclusie	Aanbeveling	Uitvoerder	Datum gereed
<p>Backoffice ProRail geeft een TIS 4.4. aan op basis van worstcase scenario, waarnaar de regionale meldkamer vervolgens handelt. De backoffice van ProRail hoort te beschikken over de wagenlading en zou op basis daarvan moeten hebben kunnen beslissen dat er hier sprake was geweest van een TIS 3 verstoring, dus TIS 3.3 maximaal TIS 3.4.</p>	<p>Zorg dat bij de backoffice ook daadwerkelijk bekend is welke lading een trein vervoerd, zodat de juiste TIS alarmering afgegeven kan worden.</p>	ProRail	Z.s.m.
<p>Later wanneer blijkt dat er geen (gevaarlijke) stoffen worden vervoerd met de trein wordt er niet (slechts intern bij de spoorse bedrijven) gecommuniceerd dat er sprake is van een TIS 3.3 situatie.</p>	<p>Zorg dat correcties op het TIS scenario ook worden gecommuniceerd met de RAC.</p>	ProRail	
<p>Na 36 minuten is via de "spoorse bedrijven" het officiële bericht ontvangen over de gevaarlijke stoffen. Deze informatie is op eerdere tijdstippen al via andere kanalen binnen gekomen.</p>	<p>Zorg dat de informatie over de lading snel gecommuniceerd kan worden.</p>	ProRail	
<p>De TIS matrix is niet gekoppeld aan de GRIP-structuur. Wanneer de TIS matrix gekoppeld wordt aan de GRIP-fasering, komt dit de snelheid van de hulpverlening ten goede.</p>	<p>Proactief dient de TIS matrix gekoppeld te worden aan de GRIP-fasering.</p>	RGO / RAC	
<p>Alle benodigde eenheden zijn conform de TIS matrix (4.4) binnen enkele minuten na aanname melding gealarmeerd en hiermee wordt voldaan aan de wet Veiligheidsregio's (VR). Echter, volgens de wet VR dient bij een incident met gevaarlijke stoffen een meetploeg gealarmeerd te worden. Deze is in zijn geheel niet gealarmeerd.</p>	<p>Zorg dat alle vastgelegde eenheden voor een incident met gevaarlijke stoffen worden gealarmeerd.</p>	RAC	-
<p>Volgens Draaiboek Betuweroute had ook de wachtdienst handhaving van het Waterschap moeten worden gealarmeerd en neemt deze ook zitting in het CoPI. Ook de gemeentelijke milieu-inspecteur moet worden gealarmeerd. Het Waterschap is pas ruim 2,5 uur na melding gealarmeerd en heeft zodoende geen zitting genomen in het CoPI, de gemeentelijke milieu-inspecteur is een half uur na melding in kennis gesteld.</p>	<p>Zorg dat alle partijen direct gealarmeerd/in kennis gesteld worden zodat men indien nodig aan kan sluiten bij het CoPI.</p>	RAC	

<p>Vanuit het veld kwamen meldingen van rijdende treinen, terwijl bericht was dat het treinverkeer op het betreffende baanvak (Zevenaar naar Emmerich) inclusief naastliggende rails was stilgelegd. Achteraf blijkt dat deze meldingen slaan op het treinverkeer van Zevenaar naar Winterswijk, ten noorden van het incident, op welk traject wel treinen zijn blijven rijden en welke buiten het incidentvlak lag. Ten tijde van het incident zorgden deze berichten voor onrust.</p>	<p>Zorg dat er onderling contact is zodat onduidelijkheden met betrekking tot al dan niet rijdende treinen direct opgehelderd en gecommuniceerd kunnen worden.</p>	<p>RAC, CoPI, Backoffice ProRail</p>	
<p>De OvD-R had telefonisch contact, maar was pas twee uur later aanwezig in het CoPI. (Nb: De OvD-R heeft volgens de wet VR geen opkomsttijd in het CoPI of ROT).</p>	<p>De spoorse partijen wordt gevraagd te kijken naar een oplossing voor het feit dat er nu geen afgevaardigden (snel) aanwezig kunnen zijn in de diverse operationele teams. Hun aanwezigheid is zeer gewenst.</p> <p>Ook dient in overweging te worden genomen dat telefonisch contact niet altijd mogelijk is na een incident; ook hier moet een oplossing voor worden gezocht.</p>	<p>ProRail</p> <p>ProRail</p>	
<p>I.v.m. gemeentelijke processen die moesten worden opgestart is GRIP 2 gemaakt. Het GBT heeft in een gecombineerde samenstelling met het GMT gewerkt. Deze bezetting was binnen de in de wet VR gestelde tijd (60 minuten) operationeel. Deze combinatie kan verwarring opleveren omdat het afwijkend is van bestaande structuren</p> <p>De opkomst voor voorlichting was matig. Er waren extra oproepen nodig voordat de nodige versterking aanwezig was.</p> <p>De boodschap die bij de groepsalarmering voor voorlichting verzonden is (sms) was niet duidelijk; er werd niet genoemd voor welke gemeente gealarmeerd werd en waar versterking gewenst was.</p>	<p>Beperk zoveel mogelijk afwijkingen van bestaande (vastgestelde) structuren</p> <p>Alarmeer eerder versterking voor voorlichting, wellicht door te koppelen aan de TIS alarmeringen.</p> <p>Bezie of de uitgaande tekst van de groepsalarmering voorlichting aangepast kan worden aan de situatie.</p>	<p>GBT / GMT</p> <p>Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden</p> <p>Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden</p>	

<p>Bij het eerste COPI overleg in het veld wordt besloten de passagiers vooralsnog in de trein te laten zitten en ze met bussen te verplaatsen naar opvangcentrum Staring. Parallel hieraan heeft de OvD-rail geregeld dat er een trein beschikbaar is om de passagiers over te laten stappen en deze zo terug te brengen naar het station Zevenaar. Dit is gecommuniceerd naar het COPI, echter wordt besloten door het COPI deze verantwoordelijkheid niet bij de "spoorse bedrijven" te laten maar hierin het voorgenomen voorgaande besluit uit te voeren.</p>	<p>De verantwoordelijkheid voor de reizigers ligt bij de vervoerder; laat deze ook zijn verantwoordelijkheid uitvoeren.</p>	<p>CoPI</p>	
<p>Het preparatieve stuk: "Het proces voorlichting bij een incident op de HSL-Zuid en de Betuweroute (mei 2007)", adviseert om de TIS situaties van te voren te vertalen in communicatiestrategieën en met de diverse partijen af te stemmen. Gezien het feit dat de voorlichter van het COPI (om onduidelijke redenen) op enig moment geen voorlichting meer mocht geven (wat juist vragen oproept bij de media) geeft de indruk dat deze preparatieve voorbereiding niet heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Zorg voor preparatieve voorbereidingen voor het proces voorlichting ten behoeve van de versnelling van dit proces.</p>	<p>Werkgroep voorlichting</p>	<p>2011</p>
<p>Tijdens de multidisciplinaire evaluatiebijeenkomst is gebleken dat de procedure "Complete lijn uitschakeling" niet meer up-to-date is. Er zijn wijzigingen in het systeem, waardoor er nu ook in delen uitgeschakeld kan worden. Dit is nog niet in de procedure gewijzigd.</p>	<p>Zorg dat alle procedures bij wijzigingen aangepast worden.</p>		

8. Bijlagen

A. Situatieschetsen





B. Voorlichting



PERSBERICHT-nummer 1

Zevenaar, 11 januari 2011

Aanrijding treinen in Zevenaar

Vanmorgen heeft iets na 12.00 uur in de gemeente Zevenaar een aanrijding op het spoor plaatsgevonden. De botsing tussen de internationale personentrein naar Duitsland (ICE) en een goederentrein richting Rotterdam, gebeurde ter hoogte van de Fergusonbrug in Zevenaar. De locomotieven zijn daarbij ontspoord. De hulpdiensten zijn massaal ter plaatse.

De goederentrein bevat geen gevaarlijke stoffen. In de internationale trein bevonden zich ongeveer 150 personen. Er zijn geen slachtoffers gevallen. De inzittenden worden met behulp van bussen overgebracht naar een tijdelijke opvang.

Het treinverkeer op deze route is langdurig gestremd.

Noot voor de redactie, niet voor publicatie:

Voor meer informatie kunt u terecht bij team communicatie van de gemeente Zevenaar, telefoonnummer (0316) 595 353

UITNODIGING PERSCONFERENTIE

Zevenaar, 11 januari 2011

Persconferentie over aanrijding treinen in Zevenaar

Vanmorgen heeft iets na 12.00 uur in de gemeente Zevenaar een aanrijding op het spoor plaatsgevonden. De botsing tussen de internationale personentrein naar Duitsland (ICE) en een goederentrein richting Rotterdam, gebeurde ter hoogte van de Fergusonbrug in Zevenaar. De locomotief van de ICE is daarbij ontspoord.

Om 14.45 uur vindt een persconferentie plaats in de Raadszaal van het gemeentehuis aan het Raadhuisplein 1 te Zevenaar. Wij nodigen u hiervoor uit.
Alle van belang zijnde partijen brengen u dan op de hoogte van de laatste stand van zaken. Ook kunt u hier uw vragen stellen.

Noot voor de redactie, niet voor publicatie:

Voor meer informatie kunt u terecht bij team communicatie van de gemeente Zevenaar, telefoonnummer (0316) 595 101

C. Eerste en laatste totaalbeeld CoPI

(11-1-'11 13:33 uur)

Algemeen

Botsing ICE met een lege goederentrein.
Geen gewonden en geen gevaarlijke stoffen.
146 passagiers in de ICE.

Veiligheid

Treinverkeer ligt stil.
Spanning bovenleiding uitgeschakeld.
Bovenleiding geardt.

Incidentbestrijding

Passagiers worden onder begeleiding van brandweerpersoneel naar bussen gebracht.
Bussen worden om 13.30 uur verwacht, zes stuks, geregeld door de KLPD. Deze brengen passagiers en bagage naar opvanglocatie.
Opvanglocatie is Staring aan het Stationsplein.
KLPD regelt de registratie van de passagiers. Dit gebeurt op incidentlocatie bij geluidscherm.
Passagiers gaan aan Noordzijde van het spoor af.

Slachtofferzorg

Geen slachtoffers in trein.
Het wordt wel warmer in de trein.
Een ambulance gaat preventief naar opvanglocatie.

Bevolkingszorg en voorlichting

Persvoorlichting en overige aspecten

Voorlichting is opgestart en ter plaatse.
Persvak ingericht op incidentlocatie.
Persvoorlichting via de gemeente Zevenaar

Verder vervoer van de passagiers wordt door NS Hispeed geregeld worden.
Bagage gaat direct met de passagiers mee.

Ontbrekende informatie

ROT regelt drank voor de passagiers en voor 75 man hulpverleners broodjes en drank.

(11-11-'11 14:36 uur)

Algemeen

GRIP 0 15.17 uur

Botsing ICE met een lege goederentrein.
Geen gewonden en geen gevaarlijke stoffen.

Veiligheid

Treinverkeer ligt stil.
Spanning bovenleiding uitgeschakeld.
Bovenleiding geardt.

Incidentbestrijding

Passagiers onderweg naar opvang locatie

Opvanglocatie is Staring aan de Grietakkers.

Passagiers die zelf weg willen mogen gaan van de KPLD

KPLD in bezit van de registratielijsten

KLPD en Onderzoeksraad ter plaatse voor onderzoek.

Ongevalsbestrijding NS ter plaatse. Opruimen gaat naar verwachting 15 tot 20 uur duren.

Politie (Regio) blijft weg afsluiten tot brandweervoertuigen weg zijn.

Slachtofferzorg

Een ambulance blijft nog even t.p. op opvanglocatie.

Bevolkingszorg en voorlichting

Persvoorlichting en overige aspecten

Pers is al aan het afbouwen.

NS Hispeed is ter plaatse op opvanglocatie en regelt verder vervoer passagiers.

Ontbrekende informatie

KLPD loopt trein na op achtergebleven bagage.

D. Eerste en laatste totaalbeeld ROT

(11-1-'11 13:04 uur)

Algemeen

TIS: 4.4 Soort trein: Internationale personentrein uit Duitsland en goederentrein, beide treinen ontspoord

Meteo in m/s: wind z-zo, windkracht 4 m/s

12.11 uur Grip 1

12.32 uur Grip 2 > ivm opvang van passagiers trein

Veiligheid

GEEN gevaarlijke stoffen

Treinverkeer is stilgelegd en stroom van bovenleiding af.

Incidentbestrijding

Slachtofferzorg

Bevolkingszorg en voorlichting

Opvanglocatie: Staring voor 150 passagiers

KLPD regelt vervoer

Persvoorlichting en overige aspecten

persvoorlichting ter plaatse

Heli voor luchtfoto's onderweg

Ontbrekende informatie

(11-1-'11 15:39 uur)

Algemeen

TIS: 4.4 Soort trein: Internationale personentrein uit A'dam en lege goederentrein, beide treinen ontspoord

Meteo in m/s: wind z-zo, windkracht 4 m/s

12.11 uur Grip 1

12.32 uur Grip 2 > ivm opvang van passagiers trein verzorging geregeld voor hulpverleners en opvang Staring

15.20 uur afschaling Grip 1

Veiligheid

GEEN gevaarlijke stoffen

Treinverkeer is stilgelegd en stroom van bovenleiding af.

Politie onderzoekt effecten voor spits

Incidentbestrijding

Eventueel strafrechtelijk onderzoek wordt ingesteld door KLPD Politie Gelderland-Midden heeft hier geen rol meer in, parket Arnhem-Zutphen doet dan de zaak.

Treinverkeer Arnhem-Winterswijk vv blijft rijden (syntus). Prognose onderzoek ter plaatse, 2 tot 3 uur.

Verwachting dan weer beperkt internationaal treinverkeer mogelijk met lastgeving.

Slachtofferzorg

Geen slachtoffers

Bevolkingszorg en voorlichting

Opvanglocatie: zalencentrum Staring (aan de Grietakker 3) voor 146 passagiers

KLPD regelt vervoer. 13.48 uur bussen aangekomen opstaplocatie nabij Fegusonbrug. NS HI speed regelt het vervoer naar de eindbestemming. contactpersoon NS HI speed Dhr Ronald Stevens 06-44367979

Alle reizigers 15.15 uur in bus uit trein + geregistreerd.

Persvoorlichting en overige aspecten

persvoorlichting ter plaatse

Heli voor luchtfoto's onderweg

0316-595101 voor persvragen (brandweer en politie doet geen woordvoering)

Persconferentie Zevenaar 14.45 uur

Ontbrekende informatie

treinvervoer richting Arnhem weer in gang?