

Thema	Artikelen oud Veiligheidscontract HSL-zuid	Artikelen oud Veiligheidscontract Betuweroute	Veiligheidscontract spoorzone Barendrecht	Nieuwe implementatie in Samenwerkingsafspraken of huidige grondslag	Belang van het oude artikel is nog steeds gewaarborgd, doordat:
Algemene bepalingen	Artikel 1 (definities) Zie voor een uitgebreide lijst de overeenkomst.	Idem HSL-zuid (<i>ermee rekening houdend dat waar 'HSL-zuid' genoemd wordt, 'Betuweroute' daarin gelezen kan worden, hetgeen ook geldt voor de andere bepalingen</i>).	Artikel 1 (definities) Vergelijkbaar met artikel 1 veiligheidscontracten HSL en Betuweroute	Artikel 1 (definities) Zie voor een uitgebreide lijst de overeenkomst.	N.v.t
			Artikel 2 Bijlagen. De meest recente versie van het OVP Barendrecht maakt integraal en onverbrekelijk onderdeel uit van dit contract en heeft, afgezien van het bepaalde in de artikelen 12 en 13 van dit contract, uitsluitend betrekking op de Spoorcorridor;	Artikel 3 (VMO Spoor) [aanpassen aan laatste tekst] 1. Er is een overleg genaamd VMO-spoor. Het VMO-spoor functioneert op strategisch niveau. 2. Het VMO-spoor bestaat uit vertegenwoordigers van de Veiligheidsregio's, de Politie en ProRail; 3. ... Artikel 4 (SO Spoor). 1. Er is een overleg genaamd SO-Spoor. Het SO-spoor maakt afspraken op tactisch niveau. 2. Het SO-spoor bestaat uit vertegenwoordigers van de Veiligheidsregio's, de Politie en ProRail. 3.	Het OVP blijft deel uitmaken van de verleende gebruiksvergunning. Voor een toelichting op de nieuwe structuur zie beantwoording hieronder over het OVT.
			Artikel 2 Bijlagen. Lid 3. In het geval dat dit contract strijdigheden bevat met hetgeen in de binnen de spoorzone geldende gebruiksvergunningen en/of geldende wettelijke regelgeving is vastgelegd, prevaleert het bepaalde in de geldende gebruiksvergunning en/of geldende wettelijke regelgeving.	Artikel 4 Lid 2. Bij strijdigheid tussen de Samenwerkingsafspraken en hetgeen in vergunningen is vastgelegd en/of in huidige en/of toekomstige wet- en regelgeving prevaleren de bepalingen in de vergunningen en in wet- en regelgeving.	In de overwegingen op blz. 4 is opgenomen: <i>brandveiligheid van bouwwerken is geregeld via vigerende (bouw) wet- en regelgeving, evt. gebruiksmeldingen of vergunningen. Rechten en verplichtingen die volgen uit een gebruiksmelding of gebruiks-/omgevingsvergunning voor de Hoofdspoorweginfrastructuur vallen buiten het kader van deze Samenwerkingsafspraken;</i>
	Artikel 2 (looptijd en beëindiging) 1. Het Veiligheidscontract treedt in werking de dag na rechtsgeldige ondertekening door beide partijen en het commercieel vervoer op de HSL-zuid is aangevangen. 2. Het Veiligheidscontract eindigt in ieder geval per direct en zonder opzegging indien het beheer van HSL-zuid niet meer de verantwoordelijkheid van ProRail is. ProRail dient de gemeente hierover onverwijld schriftelijk op de hoogte te stellen. 3. Ieder der partijen kan het Veiligheidscontract of bepalingen van het Veiligheidscontract opzeggen. De opzegging geschiedt door de andere partij schriftelijk en aangekend te berichten, waarbij de opzegging met redenen wordt omkleed. Tenzij partijen anders afspreken dan wel wet- en regelgeving anders aangeeft, wordt door partijen een opzegtermijn van 2 maanden in acht genomen. Partijen treden in overleg over de gevolgen van een dergelijke beslissing. 4. In het 5e jaar na inwerkingtreding van het Veiligheidscontract evalueren partijen nut en noodzaak van het Veiligheidscontract. Naar aanleiding van relevante ontwikkelingen kunnen partijen de gemaakte afspraken aanpassen volgens artikel 12.	Artikel 2 (looptijd en beëindiging) 1. Het Veiligheidscontract treedt in werking de dag na rechtsgeldige ondertekening door beide partijen en nadat ProRail beheerder is van de Betuweroute en het commercieel vervoer op de Betuweroute is aangevangen. ProRail B.V. is beheerder van de Betuweroute wanneer de minister van Verkeer en Waterstaat het besluit neemt de Betuweroute in het Besluit Aanwijzing Hoofdspoorwegen op te nemen en de Betuweroute deel uitmaakt van de beheerconcessie als bedoeld in artikel 16 Spoorwegwet. 2. Het Veiligheidscontract eindigt in ieder geval per direct en zonder opzegging indien het beheer van Betuweroute niet meer de verantwoordelijkheid van ProRail is. ProRail dient de gemeente hierover onverwijld schriftelijk op de hoogte te stellen. Lid 3 en 4: idem HSL-zuid	Artikel 3 (looptijd en beëindiging) 1. Dit contract wordt aangegaan voor onbepaalde tijd en treedt in werking onder de volgende cumulatief geldende opschortende voorwaarden... 2. Dit contract wordt aangegaan onder de ontbindende voorwaarde dat het beheer van de Spoorzone bij ProRail ligt, derhalve eindigt zij zodra de Spoorzone in beheer komt bij een derde. Ieder der partijen kan dit veiligheidscontract schriftelijk met vermelding van redenen opzeggen. Bij opzegging wordt door beide partijen een opzegtermijn van 2 maanden in acht genomen.	Artikel 10 (looptijd en beëindiging) 1. De Samenwerkingsafspraken treden in werking op de dag volgend op de dag van rechtsgeldige ondertekening van de Samenwerkingsafspraken door alle Partijen. 2. De samenwerkingsafspraken gelden voor onbepaalde tijd. Er geldt een opzegtermijn van één jaar. 3. De Samenwerkingsafspraken eindigen in ieder geval per direct indien het beheer van de Hoofdspoorweginfrastructuur niet meer de verantwoordelijkheid van ProRail is. ProRail dient de andere Partijen hierover onverwijld schriftelijk op de hoogte te stellen. 4. Er is een Veiligheidscontract HSL-Zuid, versie 3.0, d.d. 5 oktober 2009, een Veiligheidscontract Betuweroute, versie 2.0, d.d. 5 oktober 2009, een Veiligheidscontract spoorzone Barendrecht [versie 3.0 d.d. 7 december 2009] en er zijn regionale convenanten. Deze veiligheidscontracten worden beëindigd en opgezegd door ProRail met ingang van de datum waarop deze samenwerkingsafspraken van kracht worden dan wel nadat specifieke afspraken over veiligheidsvoorzieningen en operationele prestaties m.b.t. incidentbestrijding voor HSL-Zuid en Betuweroute in een aparte overeenkomst tussen de betrokken 8 veiligheidsregio's en ProRail zijn vastgelegd. De regionale convenanten worden beëindigd en opgezegd door ProRail met ingang van de datum waarop deze samenwerkingsafspraken van kracht worden.	
	Artikel 3 (onderwerp van het Veiligheidscontract) 1. Partijen beogen de afspraken over, tussen partijen benoemde, veiligheidsonderwerpen in het Veiligheidscontract nader uit te werken en vast te leggen, voor zover niet reeds geregeld in vergunningen en/of overige wet- en regelgeving. 2. Indien afspraken in het Veiligheidscontract strijdig zijn met hetgeen in vergunningen is vastgelegd en/of met huidige en/of toekomstige wet- en regelgeving, dan prevaleren de bepalingen in de vergunningen en wet- en regelgeving. 3. De in het Veiligheidscontract benoemde onderwerpen zijn [genoemd in art. 4 t/m 16].	Idem HSL-zuid	Artikel 4 (Doel van dit contract) Partijen beogen middels dit contract de tussen hen gemaakte afspraken inzake het borgen van de publieke veiligheid in de Spoorzone vast te leggen en zich te verbinden om gedurende haar geldigheid te handelen overeenkomstig hetgeen door de inhoud van dit contract in de zin van artikel 2 wordt voorgescreven	Artikel 2 (doel en onderwerp van de Samenwerkingsafspraken) 1. Partijen willen samenwerken om de voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de Hoofdspoorweginfrastructuur op een effectieve en veilige wijze vorm te geven en te borgen. Dit uit zich onder andere in: - Het vergroten van de kennis van elkaars organisatie en processen; - Het gebruik maken van elkaars expertise; - Regulier afstemmen ten behoeve van een effectieve voorbereiding op en afhandeling van incidenten; - Invulling geven aan vakbekwaamheid van het personeel van Partijen op het gebied van incidentbestrijding op de Hoofdspoorweginfrastructuur. 2. Partijen geven deze samenwerking in ieder geval vorm door zich te laten vertegenwoordigen in de overlegorganen als opgenomen in de artikelen 3 en 4. Partijen leveren deskundige vertegenwoordigers voor de werkgroepen zoals opgenomen in artikel 4 lid 5. 3. Partijen die voornemens zijn om te communiceren richting pers en burgers over de uitvoering van deze Samenwerkingsafspraken stemmen dit onderling af en leveren elkaar op verzoek (in redelijkheid en voor zover mogelijk) de benodigde informatie.	Het doel en onderwerp van de oude Veiligheidscontracten ziet op het waarborgen van de veiligheid en de voorbereidingen op noodsituaties op de specifieke trajecten Betuweroute en HSL-zuid. Hierbij speelt ook de samenwerking tussen de gemeente en ProRail een voorname rol, nu deze partijen van de Veiligheidsovereenkomst zijn. Met de huidige Samenwerkingsafspraken worden dergelijke afspraken en voorbereidingen op landelijk niveau gemaakt conform de wens die voortvloeit uit punt 7 en 8 van de Considerans Samenwerkingsafspraken. Hiermee gelden overal dezelfde afspraken en is het, waar nodig, mogelijk om maatwerkafspraken te maken, zoals aangegeven in artikel 13.
	Artikel 14 (toepasselijk recht) Op het Veiligheidscontract is Nederlands recht van toepassing.	Idem HSL-zuid	Artikel 13 (toepasselijk recht) Op het Veiligheidscontract is Nederlands recht van toepassing.	Artikel 11 (toepasselijk recht) Op de bepalingen in deze Samenwerkingsafspraken is Nederlands recht van toepassing.	N.v.t.
	Artikel 16 (slotbepalingen) 1. Partijen overleggen periodiek over de uitvoering van het Veiligheidscontract. 2. Contactpersonen ingevolge het Veiligheidscontract zijn opgenomen in bijlage 5. 3. Correspondentie ingevolge het Veiligheidscontract wordt uitsluitend gericht aan deze contactpersonen. 4. Partijen informeren elkaar tijdig over wijzigingen van de in lid 2 opgenomen gegevens. 5. Bij strijdigheid tussen het Veiligheidscontract en de bijlagen prevaleert de inhoud van het Veiligheidscontract.	Idem HSL-zuid	Artikel 15 (slotbepalingen) Vergelijkbaar met artikel 16 veiligheidscontracten HSL en Betuweroute.	Artikel 13 (slotbepalingen) 1. Afspraken die Partijen afzonderlijk met derden maken en die raken aan de bepalingen in de Samenwerkingsafspraken, worden in het SO-spoor gemeld. 2. Bij strijdigheid tussen de Samenwerkingsafspraken en hetgeen in vergunningen is vastgelegd en/of in huidige en/of toekomstige wet- en regelgeving prevaleren de bepalingen in de vergunningen en in wet- en regelgeving.	N.v.t.

	<p>Artikel 12 (wijzigingen van het Veiligheidscontract) 1. Indien één van of beide partijen bepalingen in het Veiligheidscontract willen wijzigen treden partijen nader in overleg. 2. Partijen streven er naar om in onderling overleg tot overeenstemming te komen. Voor zover partijen dit niet lukt is de geschillenregeling van artikel 14 van toepassing.</p> <p>Artikel 13 (controle op de nakoming van afspraken) 1. Zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 3 maanden na inwerkingtreding van dit Veiligheidscontract wordt een Operationeel Veiligheidsteam (OVT) ingesteld (zie bijlage 4). 2. De voorzitter van het Operationeel Veiligheidsteam rapporteert aan een Raad van Toezicht. In deze Raad hebben in ieder geval zitting een burgemeester, een regionaal commandant en een vertegenwoordiger namens de Directie van ProRail (zie bijlage 4). 3. De voorzitter van het Operationeel Veiligheidsteam stelt binnen 3 maanden na inwerkingtreding van dit Veiligheidscontract een uitvoeringsplan op, dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Raad van Toezicht. 4. Indien gewenst, kan een vertegenwoordiger van de gemeente meelopen met een reguliere onderhoudsinspectie/schouw van ProRail, eventueel om eigen onderzoek uit te voeren, als toets op nakoming van gemaakte afspraken (zie bijlage 5).</p>	Idem HSL-zuid	<p>Artikel 5 (wijziging van dit contract) 1. Indien één van of beide partijen bepalingen in dit contract willen wijzigen, zullen partijen hierover nader in overleg treden; 2. Partijen zullen zich ten aanzien van wijzigingsvoorstellen inspannen om in onderling overleg tot overeenstemming te komen. 3. Voorgenomen wijzigingen van dit contract en/of de bijlagen zullen in eerste instantie voorgelegd worden aan het operationeel veiligheidsteam. Het operationeel veiligheidsteam geeft advies inzake het wijzigingsvoorstel aan partijen, die beslissen.</p> <p>Artikel 12 (controle op de nakoming van afspraken) Indien gewenst, kan een gemeentelijk vertegenwoordiger onderdelen van het werkingsgebied inspecteren. Uitvoering en planning van deze inspectie(s) dienen te geschieden conform hoofdstuk 5 paragraaf 6 van het OVP inzake inspecties (én met inachtneming van art 22 spoorwet) Middels dit artikel spreken partijen af dat deze OVP onderdelen voor de gehele Spoorzone van toepassing zijn</p>	<p>Artikel 9 (beheer en wijzigingen van de Samenwerkingsafspraken) 1. Indien Partijen wijzigingen willen aanbrengen in deze Samenwerkingsafspraken en/of in de bijlagen of indien nieuwe partijen willen toetreden tot de Samenwerkingsafspraken, wordt het voorstel ter goedkeuring voorgelegd aan het VMO-spoor. Het VMO-spoor bespreekt het voorstel en legt het voorstel voor aan Partijen. 2. Partijen spannen zich in om binnen 3 maanden na ontvangst van een wijzigingsvoorstel tot overeenstemming te komen. Wijziging van de Samenwerkingsafspraken en/of de bijlagen vindt plaats door middel van een door alle Partijen ondertekende schriftelijke aanvulling op de Samenwerkingsafspraken. 3. Eénmaal per vier jaar evalueren Partijen nut en noodzaak van de Samenwerkingsafspraken en bijlagen. Naar aanleiding van relevante ontwikkelingen kunnen Partijen gezamenlijk besluiten om de gemaakte afspraken aanpassen volgens de procedure in lid 1 en 2.</p> <p>Artikel 7 (rapportage) 1. De voorzitter van het SO-spoor rapporteert in een schriftelijke rapportage ten minste eenmaal per jaar aan het VMO-spoor over de resultaten van de activiteiten van het SO-spoor. In de rapportage wordt door Partijen over de volgende onderwerpen conform bijlage A gerapporteerd: Veiligheidsvoorzieningen Hoofdspoorweginfrastructuur, Vakbekwaamheid, praktijktesten, spoorincidentbestrijding en informatie-uitwisseling. 2. De rapportage kan aanleiding zijn om Samenwerkingsafspraken te wijzigen.</p> <p>Bijlage A Rapportageschema SO/VMO</p>	<p>Door de instelling van twee organen die toezien op de Samenwerkingsafspraken, blijft een deugdelijke controle op de nakoming van afspraken, gericht op hulpverlening op en rond het spoor, mogelijk, met het oog op het waarborgen van de veiligheid, crisis- en risicobeheersing en incidentenbestrijding, gelet op punt 4 en 5 van de Considerans. Wijzigingen van de nieuwe overeenkomst worden zodoende ook enkel bewerkstelligd indien Partijen en het VMO hiermee akkoord gaan. Ook blijft de onderlinge plicht tot rapportage gewaarborgd in de nieuwe structuur, zodat Partijen op de hoogte zijn/blijven van ontwikkelingen op het gebied van deze overeenkomst.</p>
	<p>Bijlage 4 (Oprichting Operationeel Veiligheidsteam) In de Veiligheidscontracten van de HSL en de Betuweroute is in artikel 13 lid 1 opgenomen dat zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 3 maanden na inwerkingtreding van het Veiligheidscontract een Operationeel Veiligheidsteam wordt ingesteld. In een overleg met Veiligheidsregio's en ProRail is op 19 juni 2009 een basis gelegd voor het Operationeel Veiligheidsteam. Tijdens de bijeenkomst is gekomen tot een verdere concretisering van het takenpakket van het OVT, een organisatiestructuur en een (personele en functionele) samenstelling van het OVT. De gemaakte afspraken zijn opgenomen in het instellingsbesluit, dat in deze bijlage is opgenomen. Er is besloten om één Operationeel Veiligheidsteam op te richten, dat bestaat voor beide spoorlijnen (de Betuweroute en de HSL). Op deze manier is er synergie tussen beide projecten. In het OVT wordt op tactisch niveau afgestemd en worden afspraken tussen de brandweer en spoorse partijen geformaliseerd. Onder het OVT zullen twee Afstemmingsoverleggen (AO) worden ingericht, één voor de Betuweroute en één voor de HSL. In deze Afstemmingsoverleggen wordt op operationeel niveau ingezoomd op de preparatieve onderwerpen die gelden voor de BR c.q. de HSL. De voorzitter van het OVT rapporteert aan een Raad van Toezicht die bestaat uit een bestuurlijk vertegenwoordiger (burgemeester) namens de gemeenten langs HSL en BR, een regionaal commandant namens de regio's langs HSL en BR en een vertegenwoordiger namens de Directie van ProRail.</p>	Idem HSL-zuid	<p>Artikel 7 Relatie Operationeel veiligheidsteam 1. Partijen spreken af gedurende de looptijd van dit contract een zogenaamd Operationeel-veiligheidsteam in te stellen conform hoofdstuk 2, paragraaf 5 OVP Barendrecht; 2. Partijen spreken af alle publieke veiligheidsaspecten van de Spoorzone door dit team te (laten) behandelen. Het veiligheidsteam werkt conform het gestelde in het OVP (Hoofdstuk 2, paragraaf 5) en zal na behandeling een advies aan partijen uitbrengen;</p>	<p>Artikel 3 (VMO Spoor) (aanpassen aan laatste tekst) 1. Er is een overleg genaamd VMO-spoor. Het VMO-spoor functioneert op strategisch niveau. 2. Het VMO-spoor bestaat uit vertegenwoordigers van de Veiligheidsregio's, de Politie en ProRail; 3.</p> <p>Artikel 4 (SO Spoor) 1. Er is een overleg genaamd SO-Spoor. Het SO-spoor maakt afspraken op tactisch niveau. 2. Het SO-spoor bestaat uit vertegenwoordigers van de Veiligheidsregio's, de Politie en ProRail; 3.</p>	<p>Het OVT, welke tot doel had om operationele voorbereiding van hulpverlening op de bepaalde trajecten te bewerkstelligen, die afspraken conform de overeenkomst na te leven en deze periodiek te evalueren en procedures aan te passen waar nodig, wordt met ingang van de nieuwe afspraken vervangen door het VMO en het SO op landelijk niveau. Het VMO alsmede het SO zijn in grotere mate gericht op samenwerking ten behoeve van de effectieve voorbereiding en afhandeling van incidenten op de hoofdspoorweginfrastructuur. Hiermee is het doel van deze strategische en tactische afspraken in grotere mate gericht op de activiteiten ten behoeve van hulpverlening zelf. De verhouding tussen het VMO en het SO (waarbij het VMO het SO aanstuurt en het SO het VMO (on)gevraagd advies kan geven) zorgt voor een onderlinge controlefunctie en een omgeving waarin de samenwerking op het gebied van spoorveiligheid optimaal kan worden benut. Barendrecht: aangezien het OVP onderdeel is van de gebruiksvergunning en intact blijft, zullen de bij de vergunning betrokken partijen zich moeten beraden over het OVT Spoorzone Barendrecht.</p>
<p>Veiligheids-specifieke bepalingen</p>	<p>Artikel 4 (bereikbaarheid en toegankelijkheid) 1. ProRail draagt er zorg voor dat de op de 'as built' tekeningen aangegeven toegangswegen die in beheer zijn bij ProRail, functioneel beschikbaar zijn conform het vastgestelde Veiligheidsniveau en obstakelvrij zijn. De toegangswegen zijn nader aangegeven in bijlage 1. 2. ProRail draagt er zorg voor dat de functionele beschikbaarheid van de opstelplaatsen ten behoeve van hulpverlening, de inzetplaatsen voor spoormodules en de trappen van de Spoorbaan, zoals aangegeven op de 'as built' tekeningen, vermeld onder artikel 4.1, in stand blijft, voor zover deze gelegen zijn binnen de begrenzing van het gebied dat valt onder het beheer van ProRail. 3. ProRail draagt er zorg voor dat de functionele beschikbaarheid conform het vastgestelde Veiligheidsniveau van de toegangen in hekwerken en geluidsschermen (o.m. toegangsdeuren en —poorten, inclusief sleutelssystemen) ten behoeve van toetreding door openbare hulpverleningsdiensten, zoals aangegeven op de 'as built' tekeningen in bijlage 1, in stand blijft. 4. De gemeente draagt er zorg voor dat de ontsluiting van toegangswegen naar de Spoorbaan via de openbare weg in stand blijft. 5. De gemeente draagt er zorg voor dat de functionele beschikbaarheid en bereikbaarheid van de opstelplaatsen ten behoeve van hulpverlening in stand blijft, voor zover deze gelegen zijn in het gebied dat valt onder het beheer van de wegbeheerder.</p>	Idem HSL-zuid	<p>Artikel 9 (bereikbaarheid en toegankelijkheid) 1. Partijen dragen er - elk binnen haar eigen beheergebied zorg voor dat de Spoorbaan bereikbaar en toegankelijk blijft zoals aangegeven op de tekeningen in bijlage 1 2. Partijen zien er -elk binnen haar eigen beheerterrein- op toe dat de voorzieningen zoals aangegeven in OVP Barendrecht, bijlage C1, tabel 8,9 en 10 en aangegeven op de tekeningen in bijlage 1 functioneel beschikbaar blijven voor zelfredzaamheid en hulpverlening, een en ander conform het gestelde in hoofdstuk 5 van OVP Barendrecht; Voor de Sprendriehoek geldt hiervoor mede de tabel in bijlage 2 3. Partijen spreken af alle wijzigingen in de bereikbaarheid en toegankelijkheid ter toetsing voor te zullen leggen aan het Operationeel veiligheidsteam. Het Operationeel veiligheidsteam zal hierover vervolgens een advies uitbrengen aan partijen 4. De gemeente draagt er zorg voor dat de ontsluiting van de toegangswegen naar de Spoorbaan via de openbare weg in stand blijft. 5. De gemeente draagt er zorg voor dat de functionele beschikbaarheid en bereikbaarheid van de opstelplaatsen in haar gebied ten behoeve van de hulpverlening in stand blijft, ook indien deze gelegen zijn in het gebied dat valt onder het beheer van een andere dan de wegbeheerder</p>	<p>Wet- en regelgeving: Artikel 6 Spoorwetwet, Europese eisen in TSI Infrastructuur en TSI Operations, richtlijn 2016/798/EU, afdeling 6.8 Bouwbesluit 2012 Artikel 4 Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen Lid 2, sub b: Deze verplichting (lid 1: het voorkomen van nadelige gevolgen voor de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en het veilig en ongestoord gebruik daarvan) houdt in ieder geval in dat binnen het beperkingengebied de hoofdspoorweg bereikbaar is voor hulpdiensten.</p>	<p>Er zijn wettelijke eisen omtrent (functionele) toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur (voor hulpdiensten), bereikbaarheid daarvan en vluchtroutes en bluswatervoorzieningen. Hierdoor is opname van dergelijke eisen en verplichting niet meer nodig, nu de waarborging hiervan gelegen is in wet- en regelgeving.</p>
	<p>Artikel 5 (bluswatervoorziening) ProRail draagt er zorg voor dat de voorzieningen ten behoeve van waterwinning zoals aangegeven op de 'As built'-tekeningen in stand blijven.</p>	<p>Artikel 5 (bluswatervoorziening en vloeistofvoervoer) 1. ProRail draagt er zorg voor dat de voorzieningen ten behoeve van waterwinning zoals aangegeven op de 'as built'-tekeningen in bijlage 1 in stand blijven. 2. ProRail draagt er zorg voor dat de functionele beschikbaarheid van de infrastructuur voor bluswatervoorziening, zoals aangegeven op de 'as built' tekeningen in bijlage 1, in stand blijft. NB: Het waterschap zal, binnen de grenzen van niet-extreme weersomstandigheden, zorgdragen voor het nemen van maatregelen met de bedoeling om de aanvoer en beschikbaarheid van voldoende bluswater veilig te stellen. Onder voldoende bluswater wordt in dit verband verstaan een beschikbaarheid van tenminste zesduizend liter water per minuut gedurende vier uur. 3. ProRail zorgt ervoor dat de, kolken op moeilijk te ontruimen locaties bij hoge geluidschermen, in stand blijven.</p>		<p>Afdeling 6.7 Bouwbesluit 2012: Met name artikel 6.30 (Bluswatervoorziening) Lid 1. Een bouwwerk heeft een toereikende bluswatervoorziening.</p>	Idem.

<p>Artikel 6 (elektrische veilige werkomgeving bij calamiteiten) Om ter plaatse van een calamiteit de bovenleidingspanning (25 kV) uit te schakelen, wordt gebruik gemaakt van de CLU+ procedure (Complete Lijn Uitschakeling en de inzet van de 25 kV spanningtester). De betrokken partijen (V&W en de betreffende Veiligheidsregio's) zullen in 2009 de taken, verantwoordelijkheden en financiering in dit kader vastleggen in een afzonderlijk contract.</p>	Idem HSL-zuid		4.4.2 en bijlage 2 onder TIS 2.3 Handboek incidentmanagement ProRail en RLNO0222 deel 1 t/m 4, veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten, beheersing van elektrocutiegevaar van hulpverleners bij 1500 volt en 25kV bovenleiding. Zie ook art. 3.5 Arbobesluit.	Idem, daarnaast maakt dit deel uit van het vakbekwaamheidsprogramma (artikel 5). <i>Verder loopt er een evaluatieonderzoek naar de CLU dat in de loop van 2019 opgeleverd wordt.</i>
<p>Artikel 7 (zelfredzaamheid) 1. ProRail draagt er zorg voor dat de vluchtpaden van de spoorbaan obstakelvrij en functioneel beschikbaar blijven, conform het vastgestelde Veiligheidsniveau. 2. ProRail draagt er zorg voor dat de functionele beschikbaarheid van de vluchtvoorzieningen (zoals o.a. taludtrappen, vluchtdeuren, noodverlichting, vluchtrouteaanwijding, langsventilatie en accentverlichting) in stand blijft.</p>	Idem HSL-zuid		Artikel 4 Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen Lid 2, sub c. Deze verplichting (lid 1: het voorkomen van nadelige gevolgen voor de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en het veilig en ongestoord gebruik daarvan) houdt in ieder geval in dat binnen het beperkingengebied de vluchtroutes worden vrijgehouden. Zie ook afdeling 2.12 Bouwbesluit 2012.	Idem.
<p>Artikel 8 (beschikbaarheid van de Spoorbaan) ProRail draagt er zorg voor dat de beschikbaarheid van voorzieningen voor incidentbeheersing, zelfredzaamheid en het optreden van de openbare hulpverleningsdiensten zijn geborgd.</p>	Artikel 8 (beschikbaarheid van de Spoorbaan) 1. ProRail draagt er zorg voor dat de beschikbaarheid van voorzieningen voor incidentbeheersing, zelfredzaamheid en het optreden van de openbare hulpverleningsdiensten zijn geborgd. 2. Voor wat betreft borging van de veiligheid van de onder lid 1 bedoelde systemen wordt verwezen naar de procedure Tunnel Veiligheidslicht (TVL) van ProRail.		Artikel 4 Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen Lid 2, sub b. Deze verplichting (lid 1: het voorkomen van nadelige gevolgen voor de fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en het veilig en ongestoord gebruik daarvan) houdt in ieder geval in dat binnen het beperkingengebied de hoofdspoorweg bereikbaar is voor hulpdiensten. Zie ook artikelen 6.35 t/m 6.38 Bouwbesluit 2012 .	Idem.
<p>Artikel 9 (oefenplanning) 1. Uitgangspunten voor de oefenplanning zijn: A. Oefencyclus van vier jaar, B. Per jaar één integrale oefening gedurende acht uur aaneengesloten, C. Tweemaal per jaar één of meerdere oefeningen gedurende vier uur aaneengesloten. 2. Partijen stellen, op initiatief van de betrokken veiligheidsregio's, een tweemaal per jaar oefenplanning op. 3. Partijen overleggen tijdig nader over de inhoud van de oefenactiviteiten, de rollen en inzet van partijen, de exacte locatie en het tijdstip. 4. Partijen spreken af dat na elke gehouden oefening er een evaluatie plaatsvindt. Indien de resultaten daartoe aanleiding geven, zullen deze worden verwerkt in passende maatregelen. 5. De openbare hulpverleningsdiensten dienen blijvend geprepareerd te zijn aan de eisen voor noodzakelijke inzet ten behoeve van het maatgevende scenario brand en hulpverlening voor de Betuweroute. 6. Hulpverleningsmateriaal dat opgeslagen is binnen de begrenzing van de Betuweroute, wordt onderhouden door de eigenaar van dit materiaal. Indien anderen dan ProRail eigenaar zijn van dit materiaal, zorgt ProRail daarbij in overleg voor toegang tot, en veiligheid bij het betreden van de opslagruimten.</p>	Idem HSL-zuid	Artikel 11 (inzet van openbare hulpverleningsdiensten) 1. Partijen spreken af de aspecten met betrekking tot de inzet, uitrusting en mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten ten behoeve van de gehele Spoorzone uit te voeren als aangegeven in het OVP: hoofdstuk 2, paragraaf 5, locatie veiligheidsteam, hoofdstuk 3, paragraaf 2.4.3: algemeen, veiligheidscoördinatie, planvorming hulpverlening, Hoofdstuk 5, paragraaf 6, inspecties en paragraaf 7, opleiden, trainen en oefenen. De strekking van het OVP wordt hiermee voor dit onderdeel dus uitgebreid. 2. Partijen spreken af wijzigingen in de (inzet)mogelijkheden van de openbare hulpverleningsdiensten ten behoeve van de Spoorzone ter toetsing voor te leggen in het Operationeel veiligheidsteam Het Operationeel veiligheidsteam zal hierover vervolgens advies uitbrengen aan partijen.	Artikel 5 (vakbekwaamheidsprogramma) 1. Onderdeel van het jaarplan en het meerjarenplan is een vakbekwaamheidsprogramma. 2. Het SO-spoor stelt het vakbekwaamheidsprogramma op. Het VMO-spoor stelt het vakbekwaamheidsprogramma vast. 3. Uit het vakbekwaamheidsprogramma moet blijken: - hoe door de Veiligheidsregio's, Politie en ProRail voor de voorliggende jaren invulling wordt gegeven aan de vastgestelde branchestandaarden voor de Hoofdspoorweginfrastructuur; - welke spoorse capaciteit voor de komende jaren aangevraagd moet worden om invulling te geven aan het vakbekwaamheidsprogramma; - hoe de vakbekwaamheid wordt getest en geborgd door Veiligheidsregio's, Politie en ProRail.	In plaats van een zeer concrete bepaling over veiligheidsoefeningen op specifieke trajecten, ziet de nieuwe overeenkomst op het waarborgen van vakbekwaamheid, waarvan oefeningen een onderdeel zijn. Door dit vakbekwaamheidsprogramma wordt kennis en expertise gedeeld en vergroot bij Partijen en hun personeel. Uiteraard zullen oefeningen een onderdeel vormen van de vakbekwaamheid, aangezien elke partij, inclusief hun personeel, moet kunnen handelen op de momenten waarop de kennis en kunde in de praktijk moet worden gebracht. Barendrecht: voor bepalingen van het OVP, zie opmerkingen hiervoor.
<p>Artikel 10 (wijzigingen van de Spoorbaan) 1. (Tijdelijke) wijzigingen die ProRail op eigen initiatief wil aanbrengen in de (voorzieningen van) bereikbaarheid van de Spoorbaan als bedoeld in artikel 4, die gevolgen kunnen hebben voor de inzetmogelijkheden van openbare hulpverleningsdiensten, worden tijdig en voorafgaande aan de realisatie daarvan schriftelijk gemeld door ProRail aan de gemeenten/veiligheidsregio. In overleg tussen partijen worden over de gevolgen afspraken gemaakt. 2. Wijzigingen die mogelijke wezenlijke gevolgen zullen hebben voor wettelijke en contractuele verplichtingen van ProRail worden door de gemeente tijdig en vooraf schriftelijk gemeld aan ProRail. In overleg tussen partijen worden over de gevolgen afspraken gemaakt. 3. Indien sprake is van een calamiteit betreffende de Spoorbaan welke direct ingrijpen noodzakelijk maakt, treft ieder der partijen onmiddellijk de noodzakelijke maatregelen die tot zijn verantwoordelijkheid behoort om schade zo veel mogelijk te beperken. De andere partij wordt daarvan direct op de hoogte gebracht. Voor zover niet schriftelijk al gebeurd, bericht de handelende partij aan de andere partij binnen 5 werkdagen na het incident schriftelijk over het incident, de genomen maatregelen en de gevolgen hiervan. Indien gewenst door één der partijen, treden beide partijen aansluitend in overleg om de gevolgen nader te bespreken.</p>	Idem HSL-zuid	Artikel 10 (gebruik en beschikbaarheid van de sporen) 1. Partijen spreken af het gebruik en de beschikbaarheid van de sporen in de Spoorcorridor te regelen als weergegeven in OVP Barendrecht, en dan met name zoals weergegeven in hoofdstuk 4, en de bijlagen B1 tot en met B 7. Voor het gebruik van de sporen in de Sporendriehoek is de geldende netverklaring van toepassing. 2. Partijen spreken af wijzigingen van in het OVP Barendrecht opgenomen elementen ter toetsing voor te leggen in het lokaal veiligheidsteam. Het Operationeel veiligheidsteam zal hierover vervolgens een advies uitbrengen aan partijen.	Artikel 6 lid 5 Spoorwegwet: Een wijziging van de technische of functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur die de gebruiksmogelijkheden van de hoofdspoorwegen aanmerkelijk verandert, behoeft de voorafgaande instemming van Onze Minister. De beheerder vermeldt in zijn verzoek om instemming de zienswijzen van betrokken gerechtigden en, voor zover de wijziging afwijkt van die zienswijzen, een deugdelijke motivering van die afwijking.	Wijzigingen van eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur worden met instemming van de Minister van IenW gedaan. Incidenten worden besproken in het VMO/SO Spoor. Iedere partij heeft een wettelijke taak om zijn werkzaamheden uit te voeren. <i>Daarnaast bestaat naast het VMO/SP-spoor ook een Bestuurlijk Platform Spoorveiligheid waaraan naast de minister of staatssecretaris ook de voorzitter van het VMO-spoor deelneemt.</i>
x	x		Artikel 6 (risico beheersing) Partijen spannen zich in om de risicobeheersing voor de afhandeling van incidenten op de Hoofdspoorweginfrastructuur te optimaliseren. ProRail levert waar mogelijk een inhoudelijke bijdrage aan de risicoanalyse van de Veiligheidsregio. De Veiligheidsregio verwerkt deze analyse zo nodig in het regionale risicoprofiel.	Met deze bepaling committeren partijen zich ertoe om risicobeheersing steeds verder te ontwikkelen en gezamenlijk deze ontwikkeling te stimuleren, welke in de oude Veiligheidsovereenkomsten ontbrak.

