

Samen werken aan veilig spoor

Vragen en antwoorden programma “Samen werken aan veilig spoor”

In de periode juni – oktober zijn diverse vragen gesteld over het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ en dan vooral over de “Samenwerkingsafspraken” en de “Werkwijze Eigen veiligheid hulpverleners bij spoorincidenten”.

Deze vragen kwamen voort uit een bijeenkomst op 6 juni 2019 in Barendrecht voor gemeenten en veiligheidsregio’s van de HSL-Betuweroute. Daarna werden vragen gesteld over de werkwijze eigen veiligheid tijdens de Themabijeenkomst Spoorincidentbestrijding op 2 juli 2019. Tenslotte kwamen nog vragen binnen van directeuren veiligheidsregio’s naar aanleiding van een presentatie over de Samenwerkingsafspraken tijdens een vergadering van de Directeuren Veiligheidsregio’s van 20 september 2019.

De vragen die gesteld zijn worden in dit document opgenomen met beantwoording door het VMO Spoor.

1. Informatie- en consultatiebijeenkomst 6 juni 2019

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|---|--|
| 1.1 Welke producten leveren de samenwerkingsafspraken op? | <p>Kern van het programma is invulling geven aan de verdere samenwerking tussen hulpdiensten en ProRail. Hiervoor worden producten gemaakt die geldigheid hebben op landelijk niveau.</p> <p>In de periode 2017 – 2019 zijn de producten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Visie op spoorincidentbestrijding- Spoorincidentbestrijding: inventarisatie van de benodigde kennis en vaardigheden van overheidshulpdiensten en ProRail- Vakbekwaamheidsadviezen voor 20 operationele functies spoorincidentbestrijding voor hulpdiensten en ProRail- Werkwijze eigen veiligheid spoor- Landelijke Informatiekaart Spoor / Landelijke Aandachtskaart Spoor- Spooririscoprofiel van ProRail- Uitwerkingen voor Specialismen: IBGS en THV (in voorbereiding)- Objectoriëntatie spoortunnels- Integrale praktijktest- Rapportage Nakoming <p>Vanaf 2020 (met voorbehoud van instemming deelnemende partijen):</p> <ul style="list-style-type: none">- Gezamenlijke visie ontwikkelen op crisis- en risicobeheersing spoor (hulpdiensten en ProRail)- Producten die voortkomen uit de visie met landelijke werking. |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|--|---|
| <p>1.2 Wat gebeurt met de afzonderlijke afspraken die gemeenten/vr's hebben gemaakt met ProRail; bijv. Spoorzone Dordrecht, Overkapping Barendrecht, afspraken TIM Oost 5? De lokale afspraken moeten in tact blijven.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Daar waar deze afspraken naar landelijk niveau opgetild kunnen worden, kunnen deze in opgenomen bij de landelijke producten. - Samenwerkingsafspraken zijn landelijke afspraken op hoofdlijnen. Maatwerk blijft mogelijk, in lijn met landelijke afspraken. - Daarnaast kunnen er afspraken blijven bestaan die niet van toepassing zijn op de samenwerkingsafspraken. - Wat betreft spoorzone Barendrecht: zie antwoord op vragen 3.1 en 3.3. |
| <p>1.3 Wat staat er in het aparte document over de HSL/Betuweroute?</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Er is een werkgroep die inventariseert wat er nog moet worden behouden uit de veiligheidscontracten. - Zo nodig wordt er een aparte overeenkomst voor afzonderlijke afspraken gemaakt. |
| <p>1.4 Er ontbreekt essentiële informatie over de communicatielijn en ook de communicatie met de partners van het convenant.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Voor de communicatielijn is de samenwerkingsstructuur ingericht. |
| <p>1.5 Hoe zit het met deelname ProRail in het CoPI. En de afspraken met ProRail in crisisteam?</p> | <ul style="list-style-type: none"> - ProRail is een van de partijen zoals aangegeven in de WvR (artikel 16 lid 2) en in de brochure Wet Veiligheidsregio's van het ministerie van JenV uit 2016 (zie blz. 38). - Medewerkers van ProRail op verschillend niveau zijn geïnstrueerd en opgeleid om afgevaardigd te worden in crisisteam (CoPI/ROT / BT). - Dit gaat over crisisbeheersing. Hierover kunnen ook landelijk afspraken gemaakt worden binnen de structuur van het SO / VMO Spoor. |
| <p>1.6 Geef een lijst met de veranderingen van het convenant/ veiligheidscontract naar de afspraken: "was-woord" lijst.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Deze lijst wordt opgesteld in de begeleidende notitie bij de samenwerkingsafspraken. - Deze notitie en de samenwerkingsafspraken worden aangeboden aan de partners in het programma samen werken veilig spoor. |
| <p>1.7 Waarom staat de ambulancedienst / GHOR er niet in? Opm: soms gaat de ambulancedienst zelfstandig het spoor op; moet daarvoor iets geregeld worden?</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Wat betreft de incidentbestrijding / crisisbeheersing valt de GHOR onder de veiligheidsregio. - De GHOR is uitgenodigd om aan het SO Spoor deel te nemen, zie artikel 4 lid 2. - Wat betreft de ambulancediensten is bewust gekozen om deze niet op te nemen in de samenwerkingsafspraken, zoals geformuleerd op blz. 4: 'overwegende dat: de inzet van de regionale ambulancevoorziening geen deel uitmaakt van deze Samenwerkingsafspraken omdat de ambulancemedewerkers het spoor niet |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|---|--|
| | <p>zullen betreden zonder tussenkomst van brandweer en ProRail'. Politie hier ook bij opnemen.</p> |
| <p>1.8 Geef helderheid wat partijen in een crisis moeten doen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - De taken en verantwoordelijkheden van direct betrokken partijen bij spoorincidenten zijn beschreven in de vakbekwaamheidsproducten. Zoals gesteld worden deze producten omgezet in les- en oefenstof. - Over crisisbeheersing kunnen verder nadere afspraken gemaakt worden de komende jaren zoals hiervoor aangegeven. |
| <p>1.9 Richt een goede informatiestructuur op – een digitaal platform waar iedereen die nieuw is op het spoordossier informatie kan inwinnen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Het IFV levert de ondersteuning van het programma “Samen werken aan veilig spoor” en levert les- en oefenmateriaal. - Het IFV heeft via haar “Kennisplein” specifiek aandacht voor ‘transportveiligheid’ met daaronder een ‘spoordossier’. Dit dossier wordt regelmatig geactualiseerd. - Oprichting van een digitaal platform voor ‘spoor’ is nieuw en past binnen de kennisfunctie van het IFV, met voeding van de directe samenwerkingspartners. |
| <p>1.10 Gemist worden afspraken / producten voor crisis- en risicobeheersing, risicocommunicatie, melding/ alarmering.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - De titel van de samenwerkingsafspraken geeft de brede betekenis aan: “Samenwerkingsafspraken tussen Veiligheidsregio’s, Politie en ProRail ten aanzien van de voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur”. Dit beschrijft de ambitie van de afspraken. - “Crisis- en risicobeheersing” is opgenomen in de overwegingen (blz. 3 en 4). - De termen komen terug bij artikelen 2, 6 en vormen hiermee een wezenlijk onderdeel van de samenwerking tussen de partijen. - De afgelopen jaren is de aandacht voor productontwikkeling vooral gegaan naar ‘spoorincidentbestrijding’. - Zoals eerder opgemerkt komen in het vervolg crisis- en risicobeheersing aan de orde. De samenwerkende partijen bepalen onderling hoe ze aan deze thema’s aandacht gaan besteden. - Afspraken over melding / alarmering zijn onderdeel van de huidige producten rondom ‘spoorincidentbestrijding’. |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|---|--|
| 1.11 Zorg dat persoonlijke (netwerk)contacten tussen ProRail en vr-medewerkers behouden blijven. | - We nemen deze opmerking mee in de productontwikkeling en bij les- en oefenmateriaal als één van de te bereiken doelen. |
| 1.12 Zorg dat 'zwaardere' vr's met meer spoorrisico's beter vertegenwoordigd zijn (vr's zijn qua risico's sterk verschillend). | - We stellen voor om in artikel 4 lid 2 te spreken over '1 of 2 vertegenwoordigers per district' i.p.v. 1 vertegenwoordiger per district. |
| 1.13 Komen we onze oefenverplichtingen wel na? | <ul style="list-style-type: none"> - Hiervoor is het programma juist bedoeld. Op basis van bijzonderheden op het spoor komt een voorstel voor vakbekwaam worden en blijven. - Huidige oefenverplichtingen zijn niet gebaseerd op een visie op incidentbestrijding en vakbekwaamheid. - Deze visie is binnen het programma ontwikkeld en heeft geresulteerd in vakbekwaamheidsadviezen voor 20 functies. - De producten voor vakbekwaamheid leveren oefenmateriaal op, waarbij diverse oefenmethodes ingezet zullen worden die zorgen voor het vakbekwaam worden en blijven. - Oefenen op het spoor blijft mogelijk, maar we streven naar andere en mogelijk betere oefenmethodes. |
| 1.14 Wat is de rol van het ministerie; moet die niet terug komen in de afspraken? | - Het ministerie van IenW kan deelnemen aan het VMO en SO Spoor (zie artikelen 3 en 4 lid 2). |
| 1.15 Wat gebeurt er met Kijfhoek met deze afspraken? | - De afspraken voor Kijfhoek blijven geldig. |
| 1.16 Zorg dat er in de districten zelf de informatie goed geregeld is (is niet vanzelfsprekend). | - VMO Spoor zal een communicatie- en implementatieplan opstellen, met aandacht voor de betrokkenheid van de veiligheidsregio's in de districten. |
| 1.17 Geef een balans tussen structuur en inhoud (nu veel te veel aandacht voor structuur: te weinig voor producten). 1.18 De producten van het Programma missen in de samenwerkingsafspraken | <ul style="list-style-type: none"> - Goed aandachtspunt, in de begeleidende notitie zal meer aandacht komen voor de resultaten die de samenwerking moet opleveren (producten). - Nagegaan wordt hoe deze balans in de samenwerkingsafspraken tot stand kan komen. |
| 1.19 Zorg voor een goede dossieropbouw – met informatievoorziening: dit is een taak voor het IFV, vooral gelet op de evaluatie van de WVR. | <ul style="list-style-type: none"> - Belangrijk aandachtspunt. Zie hiervoor wat betreft rol IFV. - Ter informatie: het is een wettelijke taak van het IFV om kennisdocumenten te ontwikkelen, te beheren en onderhouden. |
| 1.20 Kunnen de verschillende netwerken rond transport niet beter op elkaar afgestemd worden: bijvoorbeeld door alleen | <ul style="list-style-type: none"> - Interessante gedachte die doorgegeven wordt aan het VMO Spoor. - Na aandacht voor het spoor kunnen de positieve ervaringen meegenomen worden |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|--|--|
| districtsvertegenwoordigers uit te nodigen van de vr's. | naar andere transportmodaliteiten. Daarom is het Lectoraat Transportveiligheid en de Vakgroep Infrastructuur & Veiligheid nauw aangesloten bij het programma. |
| 1.21 Het is onduidelijk wie er bij het opstellen van de samenwerkingsafspraken betrokken zijn geweest. | - Goed aandachtspunt. In de begeleidende notitie zal niet alleen worden ingegaan op de partijen die bij de afspraken betrokken waren, maar ook de partijen die meegewerkt hebben aan de producten. |

2. Vragen/opmerkingen over de “Werkwijze eigen veiligheid” 2 juni 2019

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|--|--|
| 2.1 Waarom niet praten over kunstwerken en tunnels? | - Het VMO Spoor werkt aan een document waarin implementatie van bestaande en ontwikkeling nieuwe activiteiten opgenomen worden (werktitel: “Document implementatie en ontwikkeling”). Binnen het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ is het afgelopen jaar aandacht besteed aan alternatieven voor oefeningen in spoortunnels. Deze activiteit wordt dit jaar niet afgerond, maar komt in het hiervoor genoemde document. Als er een vraag vanuit de veiligheidsregio's komt om ook kunstwerken mee te nemen in het opleidingen- en oefenprogramma dan kan het VMO hiertoe besluiten en wordt het ook in het hiervoor genoemde document opgenomen. Oefenen voor deze objecten kan in de vorm van oriëntatiebezoeken. |
| 2.2 Kennismaken met mensen van ProRail in de regio is belangrijk. Hoe dit opnemen in de producten? Bijv bij COPI oefening. | - Zie opmerking bij 1.11. Het VMO spoor zal bij de implementatie van de les- en leerstof aandacht aan besteden aan het leggen van goede contacten tussen ProRail en de veiligheidsregio's (en politie). - Zie ook antwoorden op vragen 1.5 en 3.7. |
| 2.3 Met kleine sessies op motorkapniveau invulling geven aan programma's van samenwerking. Tip: Kennemerland. Dus klein houden en dan multipartners samen oefenen, crisisteams. Check: is dit wel iets landelijks? Kan lokale behoefte zijn. | - Zie 2.2. We nemen deze opmerking mee. |
| 2.4 Grootschalig oefenen af en toe is toch goed? Vanuit vakbekwaamheid hoeft het niet, leerrendement van klein clubje. Dus wel integrale kwaliteitstest op districts niveau als meerjarenplanning maar niet als vakbekwaamheidsoefening | - De integrale praktijktest is binnen het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ ontwikkeld en er zijn testen uitgevoerd in de regio's Gelderland-Zuid (module 1) en Rotterdam-Rijnmond (module 1 en 2). In het “document implementatie en ontwikkeling” is het vervolg van de integrale |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|--|---|
| | praktijktest opgenomen. Het VMO Spoor beslist in 2020 over het vervolg. |
| 2.5 Soms zijn er gebruiksvergunningen afgegeven bij tunnels, hieraan gekoppeld verplichting om 1 keer in bepaalde tijd te oefenen. Vanuit vakbekwaamheid is dit echter niet nodig maar is soms juridisch kader. | - Daar waar een verplichting tot oefening geldt in een gebruiksvergunning zou het bevoegd gezag kunnen volstaan met een virtuele spooroefening. Een dergelijke oefening is binnen het programma 'Samen werken aan veilig spoor' in de maak bij de Brandweeracademie. |
| 2.6 Look and feel kun je goed koppelen aan onderhoudsmomenten. | - Dat is inderdaad mogelijk, maar dan moet er wel een goede, landelijke planning komen waarbij ProRail oriëntatiebezoeken tevoren kan inplannen. Binnen de nieuwe structuur met districtsvertegenwoordigers in het SO Spoor kan uitvoering gegeven worden aan een dergelijke planning. Deze planning wordt opgenomen in het Document implementatie en ontwikkeling. |
| 2.7 Wie gaat initiatief nemen voor integrale kwaliteitstest? Bestaat uit 4 modules. Vanuit VMO/SO. Zorg voor aansluiting van plannings van ProRail en systeemtest en de regio's voor vakbekwaamheid. Regionale bevindingen moeten gedeeld worden om van te leren. Doel is het systeem te verbeteren. | - Zie 2.4 |
| 2.8 Er moet een kalender komen met systeemtesten en tunneloefeningen. De resultaten moeten worden gedeeld, bijv in vorm van filmpjes of sessies. | - Goed voorstel. Het is een aanvulling op de planning als gemeld bij beantwoording van vraag 2.6. Dit onderwerp wordt hierin meegenomen. |
| 2.9 Zijn de meldkamers wel aangesloten, worden ze vakbekwaam gemaakt? CaCo? | - De contacten met de meldkamers zijn gelegd vanuit het programma 'Samen werken aan veilig spoor'. Het krijgt een vervolg in 2020. Deze activiteit wordt opgenomen in het Document implementatie en ontwikkeling. |
| 2.10 Hoe om te gaan met voorzieningen die specifiek voor brandweer zijn aangebracht voor brandweer als je niet oefent op het spoor? En die zitten ook in andere kunstwerken. | - Deze vraag wordt meegegeven aan de werkgroep Vakbekwaamheid en Oefenen voor 2020. |
| 2.11 Zoveel mogelijk gebruik maken van virtuele middelen (VR bril). Met name bij kunstwerken. Of via instructiefilm om systeem duidelijk te maken. | - Goed voorstel. Wordt opgenomen in het Document implementatie en ontwikkeling. |
| 2.12 Wat te doen met aardingschakelaar in tunnel? | - Deze vraag komt in 2020 aan de orde bij het onderwerp Spoortunnels. |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|--|--|
| 2.13 Gebruik de spoorrisicoprofielen om een beeld te geven van wat er gebeurt aan incidenten en wat specifiek is en middel om te bepalen waar het zwaartepunt komt te liggen. | - Goede opmerking die het belang van het spoorrisicoprofiel onderstreept. |
| 2.14 Belangrijk in communicatie: duidelijk zijn in wat je verwacht van de regio's. Tot 1 aug vooral de werkwijze eigen veiligheid inbedden, instructeursbijscholing, voorlichting. | - Goede communicatie en creëren van draagvlak zijn belangrijke voorwaarden voor het slagen van het programma SWAS. Het VMO Spoor hoopt met de nieuwe structuur als opgenomen in de samenwerkingsafspraken te komen tot breed gedragen activiteiten en producten. |
| 2.15 Wat is functie van de werkgroep? Ook een soort intakeklok over oefenen? Dat moet nog worden ingeregeld. Bij ProRail 1 loket vormgeven! | - De werkgroepen worden ingesteld door het SO Spoor (nu en in de toekomst). Ze zijn er om bepaalde producten / activiteiten te initiëren, ontwikkelen en (laten) uitvoeren. - Wat betreft de intake voor oefenen verwijzen we naar de antwoorden op 2.6 en 2.8. |
| 2.16 Tip meegeven aan vakbekwaamheidsorganisatie: schoon je bestaande materialen op, er zit veel verouderd spul tussen. | - Goede tip. Geven we mee aan de werkgroep Vakbekwaamheid en Oefenen, die ook in 2020 blijft door gaan. |
| 2.17 In voorlichting: Leg uit waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt (2,5 m, e.a.). Deskundige die een filmpje maakt en uitlegt waarom. En instructeurs goed faciliteren. | - Goede opmerking. Geven we mee aan de werkgroep Vakbekwaamheid en Oefenen. |
| 2.18 Doen: misschien kunnen we ook de look and feel bereiken via VR bril. VR-filmpje maken dat je kunt gebruiken in de verschillende systemen. | - Idem antwoord 2.17 |
| 2.19 Tunnelmodule wel wenselijk | - Inderdaad. Zie 2.1 |
| 2.20 Welke spullen komen beschikbaar? | - De voorlopige resultaten van het programma 'Samen werken aan veilig spoor' zijn gepresenteerd op 2 juli j.l. - De definitieve resultaten worden eind van 2019 opgesteld door het VMO Spoor en begin 2020 gepresenteerd. |
| 2.21 15 juli is er SO, die moeten go geven. | - Het VMO Spoor beslist over de voorstellen. Wat betreft de Werkwijze eigen veiligheid ligt de besluitvorming bij de drie samenwerkingspartners: ProRail, Politie NL en Brandweer NL. |
| 2.22 Waar kan een regio straks terecht met specifieke (vakbekwaamheid) wensen? | - De nieuwe samenwerkingsstructuur gaat begin 2020 van start, nadat de samenwerkingsafspraken zijn getekend door de partners. - In de nieuwe structuur kunnen veiligheidsregio's hun wensen indienen via |

Samen werken aan veilig spoor

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|---|--|
| | hun districtsvertegenwoordiging in het SO Spoor. |
| 2.23 De scope is nu spoor in relatie tot treinen, maar een scopeverkenning naar metro en tram is wenselijk. | - Dit is een ambitie voor de toekomst. We nemen het idee op in het Document implementatie en ontwikkeling. |
| 2.24 Waarom doen we het? Het is belangrijk om het belang te benadrukken, want het moet voor regio's uit te leggen zijn. | - Goede samenwerking tussen veiligheids- en of crisispartners is van cruciaal belang bij goede risicobeheersing en incidentbestrijding. Zie artikel 2 van de Samenwerkingsafspraken. |

3. Opmerkingen directeuren veiligheidsregio's n.a.v. presentatie in RDVR 20 september

| Vragen / opmerkingen | Antwoorden |
|---|---|
| Directeur VRR: | |
| 3.1 De samenwerkingsovereenkomsten zijn een goed initiatief om de samenwerking goed te borgen. Wel zijn er nog zorgen over de afspraken in de huidige convenanten die nu niet meegenomen worden, zoals de spoorzone Barendrecht. We zouden graag zien dat deze specifieke afspraken worden geregeld op een ander niveau maar wel met juridische dekking. | <ul style="list-style-type: none"> - De directeur verwijst naar artikel 11 in de Samenwerkingsafspraken versie 4.6. - Na diverse opmerkingen over beëindiging en opzegging van het Veiligheidscontract spoorzone Barendrecht heeft het VMO Spoor besloten om in artikel 11 het veiligheidscontract spoorzone Barendrecht niet op te nemen. - In de begeleidende notitie bij de samenwerkingsafspraken is opgenomen dat ProRail met de gemeente Barendrecht en de VRR in gesprek gaat over de noodzaak van een apart veiligheidscontract voor de spoorzone Barendrecht nadat de Samenwerkingsafspraken zijn getekend. |
| 3.2 De VRR mist in de beschrijving de werkwijze richting de gemeente voor het opheffen van de oude convenanten conform artikel 2 van de oude convenanten HSL/ Betuwe route en de afspraken in twee andere convenanten. | <ul style="list-style-type: none"> - De directeur doelt op de veiligheidscontracten HSL/Betuweroute. - Wat betreft andere convenanten is niet duidelijk wat bedoeld wordt. |
| 3.3 Er wordt gesproken over 4 overeenkomsten/ convenanten die worden beëindigd. Slechts 2 worden daarvan worden in de was wordt lijst verwerkt. Graag ook de andere twee overeenkomsten toevoegen aan de was wordt lijst. Dit zijn de overeenkomst voor het spoor bij Barendrecht (zowel het convenant als de onderliggende documenten) en de samenwerkingsovereenkomsten tussen ProRail, Politie en VRR. | <ul style="list-style-type: none"> - Goede opmerking. - Zie 3.1 wat betreft spoorzone Barendrecht. - We maken ook inzichtelijk wat intrekking van de spoorconvenanten betekent in de 'was-wordt lijst'. |

Samen werken aan veilig spoor

| | |
|---|---|
| <p>3.4 Er wordt in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst niet meer gesproken over de bluswatervoorzieningen, de bereikbaarheid/ toegankelijkheid, zelfredzaamheid en beschikbaarheid van het spoor (materialen voor incident bestrijding). Hierbij wordt verwezen naar het bouwbesluit. Deze wordt vanaf 2021 vervangen door de omgevingswet. Dit betekent dat iedere gemeente hier straks anders mee om kan gaan. Dus dit is een gemiste kans om dit voor het spoor overal hetzelfde te regelen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - In de rapportage Nakoming wordt aandacht besteed aan veiligheidsvoorzieningen zoals bereikbaarheid/toegankelijkheid, vluchtvoorzieningen, spoorloten en bluswatervoorzieningen. De opzet van de rapportage is opgenomen in het Reglement van orde behorend bij de Samenwerkingsafspraken spoor (bijlage B). |
| <p>3.5 Er zijn vanuit de VRR zorgen over de afspraken omtrent de veiligheid van het personeel, hetgeen geregeld was in de convenanten van de HSL en Betuwe route. Deze zijn verdwenen met als argument dat op dit moment hier onderzoek naar wordt gedaan. Het betreft de afspraken die zijn gemaakt in artikel 6, elektrische veilige werkomgeving bij calamiteiten, de zogenaamde CLU+ procedure (Complete lijn uitschakeling +). Zolang het onderzoek niet is afgerond en er geen nieuwe afspraken zijn gemaakt waar iedereen achter staat zal er toch iets moeten terug komen over deze afspraak zodat wij veilig ons werk kunnen blijven doen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Het ministerie van IenW doet momenteel een onderzoek naar de 25 kV procedure, de uitvoering hiervan en de financiering. Deze evaluatie loopt separaat met het programma 'Samen werken aan veilig spoor', omdat in het verleden is afgesproken dat de procedure en de financiering geëvalueerd zou worden. - Het VMO Spoor stelt voor de evaluatie in 2020 met alle direct betrokken partijen te bespreken: ministerie IenW, 8 HSL/Betuweroute veiligheidsregio's en ProRail. |
| <p>3.6 Vanuit de VRR onderschrijven we de problemen van capaciteit op het spoor en dat het niet noodzakelijk is om alle oefeningen op het spoor te laten plaats vinden. We kunnen ons zeer goed vinden in de huidige ontwikkeling van het opleidingsprogramma wat er is opgesteld. Dit neemt echter niet weg dat er nu helemaal geen ondergrens meer terugkomt in het convenant over mogelijke oefeningen of oriëntaties op het spoor. De oriëntatie en beeldvorming blijft van belang binnen de regio.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Zie antwoord op vraag 2.6. Oriëntatiebezoeken en oefeningen op het spoor vergen een goede landelijke planning. |
| <p>Directeur VR HM</p> | |
| <p>3.7 In de samenwerkingsafspraken is de overlegstructuur van het VMO en SO beschreven. Deze structuur gaat zeker helpen in het tot stand komen van kaders</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Zie opmerking bij vraag 1.11. - Zoals aangegeven bij 2.22 kunnen veiligheidsregio's via hun |

Samen werken aan veilig spoor

| | |
|--|--|
| <p>ten aanzien van bijvoorbeeld voorbereiding en afhandeling van incidenten op het spoor. In hoeverre voorziet deze structuur ook in de afhandeling van de dagelijkse werkzaamheden? Zoals bijvoorbeeld afstemming tussen de veiligheidsregio en ProRail over een oefening. Op dit moment hebben wij tot onze grote tevredenheid een direct aanspreekpunt binnen Prorail. Blijft dit behouden in de nieuwe situatie?</p> | <p>districtsvertegenwoordiger onderwerpen in het SO Spoor agenderen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestaande contacten met ProRail kunnen blijven bestaan als het gaat om deelname in crisioverleggen (zie antwoord 1.5). - Er kunnen veranderingen optreden in de contacten met ProRail wat betreft oefeningen (zie 2.6 en 3.6). Maar de veiligheidsregio's hebben invloed op de afspraken die hierover gemaakt worden. |
| <p>3.8 Mijn advies is dat tenminste een van de VMO-vertegenwoordigers van de veiligheidsregio's uit het district Zuidwest komt. Gezien de aanwezigheid van HSL, Betuweroute, rangeerterreinen en een druk conventioneel spoor netwerk rust volgens mij een zwaartepunt op dit district.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Het VMO Spoor streeft naar een goede vertegenwoordiging in zowel het VMO als SO Spoor. Met de RDVR en de RBC kunnen hierover goede afspraken gemaakt worden. - Zie ook antwoord op vraag 1.12. |
| <p>3.9 Op dit moment heeft de VRHM een convenant met ProRail. Onder dat convenant hangt een concrete actielijst ter realisatie van de afspraken in het convenant. Het convenant wordt vervangen door de samenwerkingsafspraken. Wat gebeurt er met de actielijst? In de actielijst staat bijvoorbeeld dat ProRail input levert bij opstellen of actualiseren van planvorming.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - De actielijsten die sommige regio's hebben opgesteld met ProRail behouden hun waarde. - Sommige acties van regionale actielijsten zijn inmiddels al als onderdelen van het programma 'Samen werken aan veilig spoor' opgenomen, zoals de Landelijke Informatiekaart Spoor (LIS) en Landelijke Aandachtskaart Spoor (LAS). - Veiligheidsregio's kunnen goede afspraken inbrengen in het SO Spoor via hun vertegenwoordiger. |

4. Vragen districtsbijeenkomsten november 2019

| Bijeenkomst District 5. Zuidwest dd. 29-10-2019 | | |
|--|--|---|
| <p>4.1</p> | <p><i>Wie zoeken jullie voor de district bijeenkomsten?</i></p> <p><i>Het zou handig zijn als er van de directeuren tenminste iemand uit de HSL/Betuweroute aanwezig is in het VMO. Moet dit niet worden opgenomen in de samenwerkingsafspraken?</i></p> | <p>We zoeken per district 1-2 vertegenwoordigers per district.</p> <p>Dit kunnen regio's zelf invullen. Dit zou een discussie moeten zijn in het RDVR</p> |
| <p>4.2</p> | <p><i>In januari moeten onze 25kv teams zich her certificeren, moeten zij zich in aug 2020 dan nog een keer certificeren?</i></p> | <p>De 25kv teams volgen hun eigen route en zullen ook in augustus moeten oprfrissen. De werkwijze geldt voor iedereen dus ook voor de 25kv teams.</p> |
| <p>4.3</p> | <p><i>Is er nagedacht over hoe instructeurs opgeleid moeten worden?</i></p> | <p>Ja, daar is de werkgroep vakbekwaamheid momenteel mee bezig.</p> |

Samen werken aan veilig spoor

| | | |
|---|---|---|
| 4.4 | <i>Is het oefenmateriaal al beschikbaar voor tunnels?</i> | Nee, dat is de volgende stap van de werkgroep vakbekwaamheid. |
| 4.5 | <i>Voorheen was de afstand 1.5 m tot spanning voerende delen nu is het 2,5 meter toch?</i> <i>En sproeistraal of gebonden straal?</i> | De veilige afstand tot de spanning voerende delen is nu 2.5m met een sproeistaal. Er is nu één afstand van 2.5m. Dit is gebaseerd op onderzoek dat gedaan is door de brandweer. En gebaseerd op inzet die de brandweer doet op andere objecten met spanning voerende delen. |
| 4.6 | <i>Ik vind het nog niet overtuigend als de bovenleiding op de trein ligt, hoe weet ik zeker dat ik inzet kan plegen?</i> | Als de bovenleiding op de trein ligt dan is het aanrakingsvrij mits de trein met een draaistel in het spoor staat. Hier is fundamenteel onderzoek naar gedaan door de brandweer. |
| 4.7 | <i>Alles wat je opschrijft moet je ook nakomen. Wat dan als we het niet nakomen?</i> | De signalen kunnen komen uit de districten en komt via werkgroep nakoming in het SO/VMO spoor. Zij kunnen acties ondernemen. |
| 4.8 | <i>In hoeverre worden de gemeenten nu meegenomen, hoe worden zij geïnformeerd?</i> <i>Degene die gaat opzeggen moet dit ook tijdig melden.</i> | Anton Slofstra heeft in de RDVR aangegeven dat dit een taak is van de veiligheidsregio's. Er komt na 22-11-2019 een brief indien veiligheidsregio's dan besluiten tot tekenen. ProRail zal na die datum de brieven versturen. |
| 4.9 | <i>Wijzigingen van de spoorbaan werd voorheen afgestemd met gemeenten en veiligheidsregio's en dit gaat nu naar het Ministerie. Hoe zit dit?</i> | Het programmateam is hier niet van op de hoogte. |
| 4.10 | <i>Wat is het doel van vertegenwoordiging in districten in het SO?</i> | Het doel is dat iedere regio vertegenwoordigt is, de werkgroepen zijn van tijdelijke aard. We willen een vaste structuur creëren vanuit de districten zodat indien nodig er actie kan komen als er heikele punten zijn. |
| Bijeenkomst District 2. Oost dd. 6-11-2019 | | |
| 4.11 | <i>Worden de samenwerkingsafspraken in November vastgesteld?</i> | Ja, het wordt in de RDVR op 22-11-2019 vastgesteld. Het tekenmoment vindt plaats begin 2020. |
| 4.12 | <i>Zijn directeuren geïnformeerd ter voorbereiding van de 20-10-2019?</i> | De regio's geven aan dat hun directeuren geïnformeerd zijn. |
| 4.13 | <i>Samenwerkingsafspraken zijn erg operationeel, er zit weinig crisisbeheersing in. Hoe gaan jullie ermee om?</i> | De afspraken bepalen vooral de structuur, vanuit een stevige structuur kan er meer op inhoud worden ingegaan. De inhoud zal moeten komen uit het SO en de werkgroepen die daaronder hangen. Nu voornamelijk geconcentreerd op incidentbestrijding omdat daar vanuit het verleden veel frustratie zat. |
| 4.14 | <i>Hoe zorg je dat de afspraken blijven bestaan?</i> | Voorzitter werkgroep nakoming en de werkgroep gaat controleren of de afspraken worden nageleefd. Zij rapporteren via het SO aan het VMO. |
| 4.15 | <i>Welke afspraken zijn nu geborgd en komen te vervallen? Bijvoorbeeld afspraken over water langs de Betuweroute.</i> | Prestatie eisen Betuweroute kunnen separaat worden vastgesteld door betrokken partijen. |

Samen werken aan veilig spoor

| | | |
|---|--|--|
| | <i>Er is een tijd die je moet overbruggen. Waarin niet alles is geborgd.</i> | Daarnaast zal de werkgroep nakoming zich buigen over allerlei afspraken en de nakoming daarvan. Zie opzet rapportage nakoming. Werkgroep nakoming zal met de district vertegenwoordigers ophalen wat belangrijke punten zijn. |
| 4.16 | <i>Wordt er ook nog multi gekeken naar trainingen voor hulpdiensten?</i> | De branchestandaarden zijn voor functionarissen van alle hulpdiensten. |
| 4.17 | <i>Moeten wij al dingen gaan regelen in het meerjarenplan?</i> | Eerst beginnen met de implementatie van de nieuwe werkwijze. Dit wordt gedaan dmv een volledig ELO programma. Er wordt verwacht dat de regio's het ELO programma gaan uitrollen. Opmerking: ELO wordt niet door iedereen gevolgd, regio's zouden het ook moeten overbrengen op een andere manier. |
| 4.18 | <i>Blijft oefenbelasting hetzelfde?</i> | Er is niet op die manier naar gekeken. Regio's zijn zelf verantwoordelijk voor het oefenen. Opmerking: er moet ook worden gekeken naar de vakbekwaamheid van de centralisten. |
| 4.19 | <i>Wacht op ProRail Incidentbestrijding klinkt logisch op papier, maar wat zijn de opkomsttijden?</i> | Het zou tot 45min kunnen duren, via GMK --> MKS kan er worden gevraagd hoelang het duurt voordat Incidentbestrijding ProRail ter plaatse is. |
| 4.20 | <i>Waar oefent ProRail?</i> | ProRail oefent op Kleefse Waard met hersporen en bij het Railcentre in Amersfoort wordt geoefend met de bovenleiding daarnaast doen zij ook veel oefeningen met maquettes. |
| Bijeenkomst District 3. Midden dd. 1-11-2019 | | |
| 4.21 | Informatie-uitwisseling: is er een koppeling met LCMS? Buitenlandse machinisten zijn soms onverstaaanbaar. Het komt voor dat ProRail met groot materieel uitrukt en de hulpdiensten van niets weten. | Goed om deze onderwerpen in de toekomst in te brengen via de districtsvertegenwoordiger naar het SO Spoor. |
| 4.22 | Overlegstructuur. Wordt de vertegenwoordiger van de RDVR ook besproken in hun overleg van 22 november? | Nee, het gaat 22/11 om de instemming met de samenwerkingsafspraken. In een later moment zullen de directeurs VR's zich moeten uitspreken over hun vertegenwoordiging (na ondertekening in januari). |
| 4.23 | Hoe oefent ProRail? | Zie 4.20 |
| 4.24 | Behalve spoortunnels ook situaties rond aquaducten en viaducten bespreken. | Thema nemen we mee naar volgend jaar bij uitwerking van nadere specialisaties als spoortunnels, THV, IBGS. |
| 4.25 | Voorlichting instructeurs: moeten veiligheidsregio's instructeurs leveren of geldt dit voor externe instructeurs? | De voorlichting is bedoeld voor instructeurs van veiligheidsregio's. |

Samen werken aan veilig spoor

| | | |
|---|--|---|
| 4.26 | ProRail IB: waar komen ze vandaan bij een inzet? | ProRail IB is verspreid over heel NL. |
| Bijeenkomst District 1. Noord dd. 7-11-2019 | | |
| 4.21 | <i>Wat maakt het spoor bijzonder?</i> Ook bluswatervoorziening kan hierbij worden opgenomen. | Bluswatervoorziening is opgenomen bij de rapportage Nakoming |
| 4.22 | Op welke datum moeten we vakbekwaam zijn? | Hierover is nog geen datum afgesproken. We leggen deze vraag voor aan de Werkgroep Vakbekwaamheid en oefenen. |
| 4.23 | <i>Elektrocutiegevaar.</i> Geldt dit ook voor boemeltreinen? | Geldt voor alle treinen die rijden op het hoofdspoorwegnet met bovenleidingen. |
| 4.24 | <i>Landelijke Informatiekaart Spoor.</i> Wat doen we als brandweer bij zelfdoding? Moeten wij komen als er een melding is en wat voor hulp moeten we bieden? | De vragen zullen nader uitgezocht worden; voorleggen aan de Werkgroep Plannen en Procedures. |
| Bijeenkomst District 4. Noordwest dd. 13-11-2019 | | |
| 4.25 | Zijn de teams STH ook voor spoortunnels? | Dat is mogelijk. STH kan aanvullend zijn voor ProRail IB en andersom. |
| 4.26 | Hoe groot wordt het traject vakbekwaamheid? | We gaan naar een andere manier van benaderen van het spoor: minder direct doen, maar eerst nadenken. Meer bewustwording en bezinning. |
| 4.27 | Kunnen we per district bijscholing organiseren? | Dat is zeker een goed idee en past binnen de nieuwe structuur waar we meer met districten gaan werken. |
| Bijeenkomst District 6. Zuid dd. 14-11-2019 | | |
| 4.28 | Bij een grotere calamiteit op een spoorstation lopen veel mensen van ProRail met een hesje. Wie moeten we benaderen? | De OvD Rail of een vertegenwoordiger namens de OvD Rail, is het aanspreekpunt voor de brandweer. |
| 4.29 | Het is wenselijk een streefdatum te noemen waarop de brandweermensen vakbekwaam moeten zijn voor spoorincidentbestrijding. | Deze wens kan via het district voorgelegd worden aan het SO Spoor. We geven het in ieder geval door aan de Werkgroep Vakbekwaamheid. |
| 4.30 | Het is belangrijk voor het komend jaar om de nieuwe structuur goed in te vullen. | Signaal nemen we mee voor het SO en VMO spoor. |

5. Vragen n.a.v. overleg Raad Directeuren Veiligheidsregio's 22-11-2019

| | |
|---|--|
| Directeur VR Limburg Noord | |
| 5.1 In voorliggende conceptuitwerkingen van operationele afspraken wordt vanuit het werkveld nog een en ander gemist (bv werkafspraken bij grensovergangen, op emplacementen etc.); deze onderwerpen zouden we graag terugzien in het Reglement van Orde. | Deze vraag is ook beantwoord bij de vragen in 3.4, 4.7, 4.14 en 4.15. Aanvulling: Vanuit de districten en veiligheidsregio's kunnen onderwerpen ingebracht worden voor de rapportage. Dat geldt ook voor de genoemde voorbeelden. |
| 5.2 Operationalisering van afspraken zal de nodige inspanning vergen; de benodigde inspanning kan nu niet worden overzien. Zorg daarbij is of multidisciplinaire betrokkenheid en invloed van de veiligheidsregio's bij | Wij delen de zorg over de betrokkenheid van de veiligheidsregio's zowel mono als multi. Wij vragen het SO Spoor om bij de samenstelling van het SO er op toe te zien dat er een goede |

Samen werken aan veilig spoor

| | |
|--|---|
| operationalisering middels de nieuw in te stellen besluitvormingsgremia voor spoorafspraken voldoende geborgd is. | terugkoppeling naar de veiligheidsregio's plaats vindt, zowel naar de mono- als multi-kolom. |
| 5.3 Er wordt van uitgegaan (Q&A) dat GHOR vertegenwoordigd wordt door de VR's, en dat ambu's zonder betrokkenheid van brandweer of politie niet op het spoor komen. Dit is formeel en waarschijnlijk ook praktisch onjuist.' | Zie ook 1.7. Aanvulling: de veiligheidsregio's hebben tot taak een GHOR in te stellen (art. 10 Wet Veiligheidsregio's). Wat betreft de ambulance is het belangrijk dat in 2020 de "Werkwijze eigen veiligheid hulpdiensten" ook goed naar de ambulancediensten wordt teruggekoppeld. |
| Directeur Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland | |
| 6.1 Advies instemmen met de samenwerkingsafspraken onder de voorwaarde dat de punten uit de huidige afsprakenlijsten over crisisbeheersing en risicobeheersing behouden blijven. | Zie antwoorden 1.1 en 1.10. |
| 6.2 Advies: verzoeken om de WAS WORDT lijst aan te vullen met de punten uit de bestaande convenanten spoor. | De nieuwe "Was-wordt" lijst voorziet hierin. |