

Handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten



Nederlands Instituut Publieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.nipv.nl
info@nipv.nl
026 355 24 00

Colofon

Ondanks de aan de samenstelling van de tekst bestede zorg kan de samensteller geen aansprakelijkheid aanvaarden voor schade ontstaan door eventuele fouten c.q. onvolkomenheden in deze handreiking.

Om de publicatie te kunnen blijven ontwikkelen en verbeteren, ontvangen wij graag commentaar en suggesties ter verbetering. Vragen of opmerkingen kunt u sturen naar info@nipv.nl, onder vermelding van 'Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten'.

Achtergrondinformatie over spoorincidentbestrijding is te vinden in het dossier Spoorveiligheid op www.nipv.nl/spoorveiligheid.

Een *handreiking* is een publicatie die de status heeft van een adviserend document. In een handreiking wordt organisatie- en/of toepassingsgerichte methodiek vastgelegd. Het gaat daarbij om leerervaringen en leerpunten, best practices, deskundigen-, beleids- en uitvoeringsadviezen.

© Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV), 2022

Datum: 12 december 2022

Coverfoto: Moors Constructie Bergharen BV - Spoortaludtrap met spiltrap

Wij hechten veel belang aan kennisdeling. Delen uit deze publicatie mogen dan ook worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding.

Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid is bij wet vastgelegd onder de naam Instituut Fysieke Veiligheid.

Inhoud

Voorwoord	4
Inleiding	6
1 Algemeen kader	10
1.1 Wettelijk kader	10
1.2 Spoorbeheer en -vervoer	10
1.3 Spoorpartijen	11
1.4 Overheidshulpdiensten	13
1.5 Andere organisaties	14
2 Spoor specifieke aandachtspunten	17
2.1 Bereikbaarheid en toegankelijkheid	18
2.2 Bluswatervoorziening	22
2.3 Bodemgesteldheid en obstakels naastgelegen terreinen	22
2.4 Veilige werkruimte	23
2.5 Objecten binnen het spoorstelsel	25
2.6 Rollend materieel	25
3 Spoorincidentscenario's	28
3.1 Opzet van de scenario's	28
3.2 Scenario: Brand	29
3.3 Scenario: (Technische) hulpverlening	32
3.4 Scenario: Gevaarlijke Stoffen	35
3.5 Scenario: Dreiging	40
4 Landelijke thema's	45
4.1 Spoorwegemplacementen	45
4.2 TIS en de landelijke meldingsclassificaties	46
4.3 Assistentie van civiele partijen bij repressief optreden	47
4.4 Het Protocol Verdachte Objecten (PVO)	48
5 Overlegstructuur	49
5.1 VMO-spoor	49
5.2 SO-spoor	49
Bronnenlijst	51
Bijlage 1 Programma 'Samen werken aan veilig spoor'	53
Bijlage 2 Het bergen van slachtoffers en het reinigen van treinen en de infrastructuur	54
Bijlage 3 Opleiden, Trainen en Oefenen op het spoor	57

Voorwoord

Vervoer per spoor speelt een belangrijke rol in onze samenleving. Niet alleen voor de mobiliteit van mensen, maar ook voor het transport van goederen, en daarmee voor onze economie. Betrouwbare verbindingen tussen onze steden en industriële clusters en (zee)havens en het (Duitse) achterland zijn daarvoor essentieel. Het is dus van vitaal belang dat burgers en handelspartners erop kunnen vertrouwen dat zichzelf en hun goederen veilig en tijdig op de plaats van bestemming aankomen. De spoorbeheerder en vervoerders zetten zich daarom samen in om die betrouwbare verbindingen in stand te houden en, in geval van een incident, in samenwerking met overheidshulpdiensten de verbindingen weer veilig en snel te herstellen.

Wie het spoor van nabij bekijkt, snapt dat dit laatste geen eenvoudige taak is. Het spoor is vaak lastig te bereiken en de werkruimte soms beperkt. Hulpverleners staan in het spoor letterlijk onder hoogspanning! Bewustwording van de risico's op het spoor en vertrouwd raken met de specifieke spooromgeving is dus niet alleen noodzakelijk voor personen die dagelijks op het spoor werken, maar zeker ook voor hulpverleners. Dat begint al met het delen van kennis en informatie en de voorbereiding op de samenwerking bij incidentbestrijding. Wat de betreft de incidentbestrijding op het spoor is ProRail de aangewezen instantie namens de 'spoorpartijen'. Vanuit de hulpverlening zijn bij incidenten en calamiteiten de veiligheidsregio en politie in eerste instantie de aangewezen partijen. Ambulancepersoneel mag alleen op aangeven van de veiligheidsregio (brandweer) of politie het spoor betreden.

Op 24 januari 2020 hebben de directeurs van de veiligheidsregio's, politie en ProRail een samenwerkingsovereenkomst getekend om de veiligheid op het spoor te verbeteren.¹ Deze samenwerkingsafspraken vervangen de Convenanten Spoor die een aantal veiligheidsregio's hebben getekend met ProRail. Ze vervangen tevens de veiligheidscontracten voor de HSL en Betuweroute die in 2009 waren getekend (inclusief het veiligheidscontract voor spoorzone Barendrecht).² Inmiddels heeft de samenwerking geleid tot twee overlegvormen: het Veiligheidsmanagement Overleg Spoor (VMO) en het Samenwerkingsoverleg Spoor (SO).

Om de focus te kunnen richten op dat wat écht van belang is bij spoorincidentbestrijding, moet eerst de vraag beantwoord worden wat werken op het spoor zo bijzonder maakt. Wat zijn onder operationele omstandigheden de spoor specifieke aandachtspunten? Welke handvatten zijn beschikbaar en nodig om een goede voorbereiding op spoorincidentbestrijding mogelijk te maken? In deze *Handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten* (HVS) presenteren we nadrukkelijk de spoor specifieke aandachtspunten die van nut kunnen zijn bij de operationele voorbereiding in de veiligheidsregio's. Door hier expliciet aandacht aan te besteden, hopen we dat de handreiking bijdraagt aan het veilig en effectief handelen bij spoorincidenten. Op basis van vier beeldvormende scenario's (brand, hulpverlening, gevaarlijke stoffen en dreiging) en een

¹ Samenwerkingsafspraken tussen Veiligheidsregio's, Politie en ProRail betreffende de effectieve voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur.

² Zie artikel 11 van de samenwerkingsafspraken: Beëindiging veiligheidscontracten en convenanten.

aantal praktische bijlagen ondersteunt deze handreiking de gezamenlijke voorbereiding op spoorincidenten in de veiligheidsregio met voorbeelden en adviezen. Daarnaast wil het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid, NIPV) en daarbinnen het lectoraat Energie- en transportveiligheid met de beschrijving van enkele actuele thema's duidelijk maken dat (de voorbereiding op) incidentbestrijding op het spoor nooit af is en continu aandacht behoeft. Het lectoraat wil daaraan bijdragen door het agenderen van die onderwerpen die incidentbestrijding op het spoor in de toekomst nog veiliger en effectiever maken.

De wijzigingen in deze geactualiseerde versie van 2022 hebben betrekking op de ondertekening van de samenwerkingsafspraken, het afronden van het programma 'Samen werken aan veilig spoor' in 2019 en het opleveren van specifieke producten van dit programma. Deze producten zijn onder andere de 'Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten', vakbekwaamheidsadviezen, de Landelijke Informatiekaart Spoor, Landelijke Aandachtskaarten Spoor en Betuweroute, de Integrale praktijktest spoorincidentbestrijding en het Spoorrisicoprofiel. De openbare producten zijn te vinden op de website van het NIPV. De producten vallen onder verantwoordelijkheid van het Veiligheidsmanagementoverleg (VMO) en het Samenwerkingsoverleg (SO).

Tot slot willen wij hier onze dank aan en grote waardering voor de Werkgroep Plannen en Procedures van het SO Spoor³ uitspreken, die belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de herziening van deze handreiking.

IJ. Stelstra
Algemeen directeur

N. Rosmuller
Lector Energie- en transportveiligheid

³ De werkgroep bestaat uit medewerkers van ProRail, politie en veiligheidsregio's en werkt in opdracht van het SO-spoor.

Inleiding

Aanleiding

In 1996 is een eerste document opgesteld ten behoeve van de voorbereiding op treinincidentbestrijding. Dit gebeurde op basis van een eenvoudig scenario van een spoorwegongeval in het *Spoorboekje voor zwaailichten*. Doel was het bevorderen van een uniforme en gezamenlijke aanpak. Inzicht in de structuur en de gebruikelijke werkwijze alsmede het benoemen van de afstemmingsaspecten werden gezien als de insteek om dit te bereiken. Daarnaast was het uitgangspunt dat het *Spoorboekje* gebruikt kon worden bij het opstellen van regionale plannen. Hiermee werd onderkend dat regionale implementatie minstens zo belangrijk is als het landelijk theoretisch kader zelf. Het *Spoorboekje voor zwaailichten* werd in 2004 herzien tot de *Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding*.

In 2007 publiceerde het toenmalige NIFV de eerste versie van de *Handreiking Voorbereiding Treinincidentbestrijding*, gevolgd door een tweede versie in 2011. In 2016 verscheen een sterk aangepaste en handzamere uitgave met een nieuwe titel: *Handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding*. In 2017 is het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ gestart, dat heeft geleid tot diverse producten en een nieuw samenwerkingsverband tussen veiligheidsregio's, politie en ProRail. Met de afronding van dit programma in 2019 heeft het huidige NIPV (voorheen IFV) besloten om de handreiking nogmaals te herzien en de resultaten van het programma in dit document op te nemen.

Zowel in de organisatie van de spoorbranche als in de afspraken tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten zijn de laatste jaren wijzigingen opgetreden. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- > De TIS-classificatie wordt meer gebruikt in de communicatie tussen de Meldkamer spoor en de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK) van de overheidshulpdiensten.
- > De veiligheidstesters 1500V worden niet meer gebruikt. Hiervoor is in de plaats gekomen een ‘Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorincidenten’.
- > De wagenlijsten worden door de Meldkamer Spoor (MKS) van ProRail aan de GMK aangeleverd.

Doel en doelgroep

Deze *Handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten* (HVS) biedt overheidshulpdiensten en spoorpartijen een theoretisch en deels praktisch kader om de voorbereiding op incidentbestrijding op adequate wijze en in goede samenwerking vorm te geven. Partijen kunnen de handreiking gebruiken als naslagwerk bij:

- > het opstellen van regionale informatie- en aandachtskaarten Spoor⁴
- > het geven van vorm en invulling aan multi- en monodisciplinaire OTO-activiteiten (Opleiden, Trainen en Oefenen).

⁴ Als aanvulling op de Landelijke Informatiekaart Spoor (LIS) en de Landelijke Aandachtskaart Spoor (LAS).

De handreiking is bedoeld voor professionals bij veiligheidsregio's, politie, NS en ProRail die zich bezighouden met beleidsontwikkeling, de operationele informatievoorziening of met de operationele voorbereiding op repressief optreden.

Reikwijdte en afbakening

Deze handreiking is niet samengesteld vanuit de gedachte dat alle informatie die er is over het spoor, moet worden samengebracht in één document, maar wél dat de informatie makkelijk te vinden moet zijn en dat de lezer eenvoudig vragen moet kunnen stellen aan de verschillende organisaties die betrokken zijn bij incidentbestrijding op en rond het spoor. Voor algemene informatie en monodisciplinaire kennis over spoorincidentbestrijding wordt daarom verwezen naar andere publicaties. Deze zijn terug te vinden in de literatuurlijst.

Omdat deze handreiking van belang moet zijn voor alle veiligheidsregio's, beperkt ze zich tot de hoofdspoorweginfrastructuur zoals opgenomen in de Spoorwegwet. Dit is de spoorweginfrastructuur waar ProRail het beheer over voert. Spoorlijnen die vallen onder de Wet lokaal spoor vallen daarom buiten de scope van de handreiking. Hierbij kan worden gedacht aan onder meer Stadsspoor, tramlijnen, de Hoeksche lijn en Zoetermeer Stadslijn.

De oorspronkelijke handreiking is door een samenwerkingsverband van het toenmalige IFV (het lectoraat Energie- en transportveiligheid), ProRail en met vertegenwoordigers van hulpdiensten opgesteld en wordt in gezamenlijkheid onderhouden. Het beheer van dit document valt onder verantwoordelijkheid van het NIPV.

Uitgangspunten

Bij het opstellen van deze handreiking zijn drie uitgangspunten gehanteerd:

1. geldende wetten, regels, richtlijnen en standaarden
2. veiligheid en zorgvuldigheid zijn belangrijker dan snelheid
3. monodisciplinaire basiskennis is aanwezig.

Geldende wetten, regels, richtlijnen en standaarden

Een belangrijk uitgangspunt is de geldende wet- en regelgeving, waarin de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de spoorbeheerder (ProRail) en hulpverleningsdiensten zijn opgenomen. Voor de spoorbeheerder is dat de Spoorwegwet, evenals het Besluit en de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur. Voor de hulpverleningsdiensten gelden de Wet en het Besluit veiligheidsregio's en de Politiewet.

Veiligheid en zorgvuldigheid voor snelheid

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

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

Monodisciplinaire basiskennis is aanwezig

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



Figuur I.1 Intercity (bron: ProRail)

Leeswijzer

De handreiking beschrijft in hoofdstuk 1 het wettelijk kader, het spoorbeheer en de betrokken partijen. Hoofdstuk 2 bevat een toelichting op spoor specifieke aspecten als bereikbaarheid en toegankelijkheid, bluswatervoorzieningen, bodemgesteldheid en obstakels, een veilige werkruimte, spoorobjecten en rollend materieel. Vervolgens wordt met behulp van scenario's in hoofdstuk 3 inzichtelijk gemaakt welke aspecten van het bestrijden van incidenten op en naast het spoor afwijken van die van andere incidenttypen. De scenario's zijn bedoeld ter beeldvorming voor degenen die in de veiligheidsregio de voorbereiding op spoorincidenten uitwerken. In het laatste hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan enkele actuele thema's en

ontwikkelingen die in 2021 nog onvoldoende waren uitgekristalliseerd om te worden opgenomen in eerdere hoofdstukken, maar wel relevant zijn voor een regiospecifieke uitwerking.

Met de bijlagen wordt beoogd deze handreiking meer praktisch toepasbaar te maken bij de voorbereiding op de uitvoering door de operationele diensten. Zo is er informatie te vinden over het Programma 'Samen werken aan veilig spoor' (bijlage 1), het bergen en reinigen van een trein na een incident (bijlage 2), en het programma van opleiden, trainen en oefenen op het spoor (bijlage 3).

Verwijzingen

Het NIPV kiest er in overleg met de veiligheidsregio's en ProRail voor om het aantal bijlagen ten opzichte van de vorige handreiking sterk te reduceren. Hieronder is een lijst opgenomen met documenten die in de plaats zijn gekomen van de bijlagen en toegankelijk zijn via de onderwerppagina [Spoorveiligheid](#) op de website van het NIPV.

Op deze pagina staan onder andere de volgende publicaties:

- > de samenwerkingsafspraken
- > documenten over vakbekwaamheid en oefenen
- > Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorincidenten
- > Landelijke Informatiekaart Spoor (LIS)
- > Landelijke Aandachtskaart bestrijding incidenten Spoor (LAS).
- > Landelijke Aandachtskaart bestrijding incidenten Betuweroute (LAS BR).

1 Algemeen kader

1.1 Wettelijk kader

Een belangrijk uitgangspunt bij spoorincidentbestrijding is de geldende wetgeving waarin de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van spoorpartijen en overheidshulpdiensten duidelijk zijn opgenomen. Concreet gaat het om:

- > Europese Richtlijn 2012/34 (geldend vanaf 21 november 2012)
- > Spoorwegwet (geldend vanaf 7 maart 2019)
- > Wet vervoer gevaarlijke stoffen (geldend vanaf 1 april 2015)
- > Wet en Besluit veiligheidsregio's (geldend vanaf 1 januari 2019)
- > Politiewet (geldend vanaf 1 februari 2019)
Van belang om te weten is dat de Dienst Infrastructuur de onveiligheid en criminaliteit bestrijdt op de Nederlandse hoofdinfrastructuur: op de snelweg, het water, het spoor en in de luchtvaart.⁵
- > Wet Ambulancezorgvoorzieningen (geldend vanaf 1 januari 2020)
- > Wet op de lijkbezorging (geldend vanaf 1 augustus 2018)
- > Besluit bijzondere spoorwegen (geldend vanaf 1 oktober 2016)
- > Besluit Spoorverkeer (geldend vanaf 16 juni 2019)
- > Besluit externe veiligheid transportroutes (geldend vanaf 1 april 2015)
- > Besluit inwerkingtreding basisnet (geldend vanaf 20 februari 2015)
- > Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (geldend vanaf 1 mei 2018).

Naast bovenstaande wetten bieden de *Bestuurlijke Netwerkaart 16 Spoorvervoer* en het *Bevoegdheidenschema 13 Spoorvervoer* inzicht in de samenhang van en relaties tussen partijen die betrokken (kunnen) zijn bij spoorincidentbestrijding.⁶

1.2 Spoorbeheer en -vervoer

Ten aanzien van het beheer en spoorvervoer maken we onderscheid in:

- > Het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur met daartoe behorende emplacements, laad- en losplaatsen en verkeersleiding.
Dit is belegd bij ProRail.
- > Het beheer van de stations.
Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en NS Stations (het stationsbeheerbedrijf van NS). ProRail is verantwoordelijk voor het veilig en operationeel beschikbaar houden van de transferinfrastructuur (perrons, reizigerstunnels, passages). Het dagelijks beheer hebben ProRail (als opdrachtgever) en NS Stations (als opdrachtnemer) geregeld in een Beheerovereenkomst (BOK). Zaken als een

⁵ Het onderwerp 'wegverkeer' is een verantwoordelijkheid van de regionale eenheden.

⁶ Zie voor bestuurlijke netwerkaart en bevoegdheidenschema: <https://nipv.nl/bestuurlijke-netwerkaarten-en-bevoegdheidenschemas/#bnk16>.

bedrijfsnoodplan en de organisatie van de BHV vallen daarmee dus onder de verantwoordelijkheid van NS.

- > Het vervoer van personen en goederen per spoor.
Dit wordt uitgevoerd door spoorwegondernemingen. Ten aanzien van het vervoer van goederen gaat het medio 2021 om circa twintig vervoerders. Het recht op openbaar vervoer van personen wordt formeel door de minister van IenW in concessie gegund aan vervoerders. De NS is in Nederland de grootste concessiehouder van het hoofdspoorwegennet (inclusief HSL-Zuid). De afspraken over de uitvoering zijn vrij gedetailleerd en te vinden in het document *Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025*. Op decentrale sporen zijn er ook regionale concessiehouders voor personenvervoer.

1.3 Spoorpartijen

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

ProRail en de gebruikers van en vervoerders op de hoofdspoorweginfrastructuur doen er alles aan om treinincidenten te voorkomen door op basis van risicoanalyses beheersingsmaatregelen te treffen. Hierdoor is er voor de afhandeling van treinincidenten een samenwerkingsverband tussen de spoorpartijen, waarbij ProRail de algemene leiding en coördinatie namens de spoorsector heeft. Om dit vorm te geven, heeft ProRail verschillende beheer- en uitvoeringsorganisaties ingericht. Vanuit deze verschillende organisaties wordt de samenwerking tussen de spoorsector en overheidshulpdiensten vormgegeven, zowel in de voorbereidende fase rond preventie, planvorming en OTO, als in de repressieve fase en bij het onderzoeken en evalueren van een treinincident. De concrete inrichting van de calamiteitenorganisatie van ProRail is overzichtelijk beschreven in het *ProRail Handboek Incidentmanagement Rail* (HIR).

ProRail werkt samen met overheidshulpdiensten om:

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

Op 24 januari 2020 zijn samenwerkingsafspraken getekend tussen veiligheidsregio's, ProRail en politie (op directieniveau). Deze samenwerkingsafspraken vervangen Regionale Convenanten Spoor en de Veiligheidscontracten HSL en Betuweroute (inclusief het veiligheidscontract met Barendrecht).

ProRail heeft in relatie tot de operationele respons het volgende georganiseerd: Meldkamer Spoor (MKS), OvD-Rail en ander piketpersoneel.

1.3.1 Meldkamer Spoor (MKS)

De Meldkamer Spoor onderhoudt contact met de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK) van politie, brandweer en ambulancedienst in het kader van alarmeren en coördineren. Een alarmering van een treinincident zal in zogenoemde 'klare taal' vanuit deze Meldkamer Spoor van ProRail komen. Klare taal bestaat uit een nadere aanduiding van de aard en

omvang van het incident. De centralist zal op basis van de doormelding in klare taal in het Gemeenschappelijk meldkamersysteem (GMS) een incident ‘aanmaken’ op basis van de informatie in gesproken woord. De centralist alarmeert de betrokken eenheden en functionarissen; zij worden digitaal via mobiele dataterminals (MDT's) en mondeling van informatie voorzien. Ook heeft de Meldkamer Spoor contact met de diverse ‘walorganisaties’ van vervoerders (zoals de Meldkamer NS). In een aantal gevallen hebben deze centrales van vervoerders ook afspraken gemaakt met meldkamers van veiligheidsregio's en politie over het alarmeren en coördineren van (sociale) veiligheidsincidenten op stations en in treinen.

In de communicatie tussen de Meldkamer Spoor en de GMK wordt geen gebruik meer gemaakt van de zogenaamde TIS-classificatie (Trein Incident Scenario). De TIS-classificatie wordt nog wel intern bij ProRail gebruikt om het incident naar aard en omvang te duiden ten behoeve van de eigen incidentmanagementorganisatie. Meer informatie over de verdere uitwerking van de TIS staat in het *Handboek Incidentmanagement Rail* van ProRail.

1.3.2 ProRail Incidentenbestrijdingsorganisatie

ProRail heeft een eigen incidentbestrijdingsorganisatie (ProRail Incidentenbestrijding) die opereert vanuit verschillende locaties in Nederland. De voertuigen van ProRail incidentenbestrijding mogen ook met optische en geluidssignalen rijden (en zijn dan dus voorrangsvoertuigen, met de hiermee gepaard gaande ontheffingen van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Hierbij valt – mits veilig en binnen de in de brancherichtlijnen gestelde grenzen – te denken aan het door rood licht rijden of harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid. Het incidentbestrijdingsteam van ProRail, aangevoerd door een ploegleider, heeft technische kennis van de infrastructuur, van spoorwegmaterieel en van afsluiters van spooketelwagons.



Figuur 1.1 Voertuig OvD-Rail (bron: ProRail)

Daarnaast heeft ProRail ook middelen om – zelfstandig of ter ondersteuning van de overheidshulpdiensten – technische hulpverlening op het spoor uit te voeren om de spoorbaan weer vrij te maken voor het treinverkeer. Het gaat bijvoorbeeld om het verwijderen van wegvoertuigen onder de trein en het veilig hersporen van treinen. Verder heeft ProRail de kennis, de middelen en de contacten (met private partijen) om in grote delen van het land,

samen met de overheidshulpdiensten en private partijen⁷, een incident met een gevaarlijke stof te bestrijden. Daarnaast draagt de incidentmanagementorganisatie met buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) bij aan het voorkomen van sociale veiligheidsincidenten en derdenstoringen (denk bijvoorbeeld aan vandalisme, koperdiefstal of 'spoorlopen').

1.3.3 De OvD-Rail

De OvD-Rail is namens de spoorsector het aanspreekpunt voor de overheidshulpdiensten. Deze functionaris adviseert de overheidshulpdiensten in het motorkapoverleg / CoPI en coördineert de inzet van de spoorpartijen tijdens een treinincident.

1.3.4 Ander piketpersoneel

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

1.4 Overheidshulpdiensten

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

1.4.1 Brandweer

De bij wet regionaal georganiseerde brandweer kent een groot aantal lokale posten. Hoewel de operationele voorbereiding gecentraliseerd is, zit specifieke gebiedskennis in de hoofden van lokaal personeel. In relatie tot spoor specifieke aspecten als bereikbaarheid, opstelplaatsen en bluswatervoorziening is het van groot belang dat de lokale gebiedskennis benut wordt. De eerste eenheid van een lokaal korps heeft dus een belangrijke taak in de vroege fase van de incidentbestrijding. Wordt het incident groter, dan is de brandweer in staat om snel op te schalen naar meerdere basiseenheden en een Officier van Dienst. Afhankelijk van de aard en omvang van het incident worden deze basiseenheden – op verzoek van de operationeel leidinggevende ter plaatse – ondersteund door specialisten en gespecialiseerde eenheden op het gebied van incidentbestrijding gevaarlijke stoffen en technische hulpverlening. Nieuw is het landelijk Specialisme Technische Hulpverlening (STH), dat onderdeel uitmaakt van het programma 'Samen werken aan grootschalig en specialistisch optreden Brandweer Nederland' (GBO-SO). Het STH wordt uitgevoerd door vijf regio's, verdeeld over Hollands Midden, Fryslân, IJsselland, Gelderland-Zuid en Midden- en West-Brabant en heeft als doel het veilig redden van slachtoffers. Hierbij horen vier kerntaken:

1. stabiliseren van de werkomgeving
2. lokaliseren van slachtoffers
3. creëren van toegang
4. redden van slachtoffers.

⁷ In hoofdstuk 4 wordt specifiek aandacht besteed aan de samenwerking tussen ProRail en civiele partijen bij de bestrijding van met name incidenten met gevaarlijke stoffen.

1.4.2 Politie

De Nationale Politie bestaat uit tien regionale eenheden, één landelijke eenheid en een landelijke concerndienst waarin de ondersteunende afdelingen zijn ondergebracht. De Nationale Politie vervangt alle voormalige politiekorpsen en -diensten. Dit betekent dat de noodhulpeenheden en de OvD-P uit de regionale eenheden komen en de spoor-specialistische kennis onder de Landelijke Eenheid dienst Infrastructuur (inclusief specialisten op het gebied van water en luchtvaart) valt.

1.4.3 Ambulancezorg

De Meldkamer Ambulancezorg (MKA) verzorgt na een melding de alarmering en de inzet van ambulances en waar nodig een Mobiel Medisch Team (MMT). De Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G) wordt bij grotere incidenten gealarmeerd via de MKA. Deze functionaris is verantwoordelijk voor de coördinatie van de GHOR ter plaatse. Bij grootschalige incidenten wordt Grootschalige Geneeskundige Bijstand (GGB) gealarmeerd. Hiermee komen een Calamiteitenteam van ambulancemedewerkers met een calamiteiten-voertuig ter plaatse, evenals een noodhulpteam, bestaande uit vrijwilligers van het Rode Kruis, met een eigen voertuig en aanvullende logistieke voorzieningen.

1.4.4 GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio)

Bij grootschalige incidenten met grote aantallen slachtoffers en/of gevaar voor de volksgezondheid, wordt de hulpverlening in de geneeskundige kolom (ook wel 'witte kolom' genoemd) aangestuurd door de GHOR. Het is haar taak om de verschillende processen van de geneeskundige hulpverlening te coördineren en te regisseren zodat als één geheel wordt opgetreden. Daarnaast is de GHOR in opgeschaalde situaties de 'witte' partner in de multidisciplinaire crisisbeheersing volgens het (Regionaal) Crisisplan. Namens de GHOR komt een OvD-G ter plaatse, die in het CoPI deelneemt aan het multidisciplinaire overleg.

In het Regionaal Operationeel Team is een Algemeen Commandant (AC-GZ) aanwezig en op het niveau van Regionaal Beleidsteam is een Directeur Publieke Gezondheid (DPG) op 24/7 piket inzetbaar. De DPG is, naast adviseur van burgemeester en/of voorzitter van de veiligheidsregio, de hoogst verantwoordelijke voor het functioneren van de geneeskundige hulpverlening tijdens een opgeschaalde situatie. Ook is de DPG verantwoordelijk voor de organisatie van de GGD-processen tijdens een incident of in de nafase daarvan. Denk bijvoorbeeld aan gezondheidsonderzoek na incidenten met gevaarlijke stoffen of psychosociale hulpverlening aan betrokkenen na een incident.

1.5 Andere organisaties

Naast de eerstelijns hulpdiensten zijn er ook andere organisaties die personeel 'op piket' hebben. Dit piketpersoneel heeft vaak specifieke gebiedskennis en is in staat om ondersteunende processen in de eigen organisatie op te starten die de incidentbestrijding op het spoor helpen. Belangrijke organisaties zijn gemeentes, Rijkswaterstaat, Defensie en waterschappen.

1.5.1 Gemeente

De incidentlocatie ligt per definitie in gemeentelijk ingedeeld gebied. Dit betekent dat een incident op het spoor vrijwel altijd effect heeft op burgers en bedrijven in die gemeente. De gemeenten wijzen een eigen team Bevolkingszorg aan dat belast is met een zestal

bevolkingszorgtaken (zie art. 2.1.1 en 2.1.3 van het Besluit veiligheidsregio's). Piketpersoneel van het team bevolkingszorg, zoals bijvoorbeeld de officier van dienst bevolkingszorg, wordt ook via de Gemeenschappelijke Meldkamer gealarmeerd en vervult een cruciale rol in het effectgebied van een incident. In het brongebied speelt de gemeente mogelijk een rol bij de opvang en verzorging van burgers en kan zij voorbereidingen treffen voor de nafase van het incident. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het zo nodig starten van het proces verwanteninformatie (SIS, Slachtoffer Informatie Systematiek) in samenwerking met de GHOR en politie en neemt zij na opschaling naar GRIP 2 de coördinatie over de crisiscommunicatie over van de operationeel woordvoerder van de veiligheidsregio of politie.

Ter toelichting: Waar de burgemeester aan zet is bij een ramp of crisis met een plaatselijke betekenis, is de voorzitter van de veiligheidsregio aan zet als de crisissituatie een bovenlokaal karakter heeft, of bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan. In de praktijk zal de woordvoerder van de brandweer, veiligheidsregio of politie de communicatie richting de bevolking opstarten. Bij opschaling naar een team bevolkingszorg (vanaf GRIP 2 of GRIP 3; afhankelijk van regionale afspraken) is het team bevolkingszorg verantwoordelijk voor het coördineren en verzorgen van de crisiscommunicatie.



Figuur 1.2 Kruisende verkeerstromen (bron: Beeldbank RWS)

1.5.2 Rijkswaterstaat

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

1.5.3 Defensie

Als gevolg van de Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking is tegenwoordig in iedere veiligheidsregio een Officier Veiligheidsregio Regionaal Militair Operationeel Adviseur (OVR RMOA) actief. Deze defensieofficier blijft werkzaam voor Defensie, maar werkt ook regelmatig vanuit de locatie van de veiligheidsregio. Het is gebruikelijk dat de OVR RMOA betrokken wordt bij de regionale beleids- en planontwikkelingen en de organisatie van multidisciplinaire OTO-activiteiten. Defensie kan mensen en middelen beschikbaar stellen die de overheidshulpdiensten zouden kunnen ondersteunen bij incidenten op spoorlocaties die lastig te bereiken zijn met het materieel van eerstelijns hulpdiensten. Daarvoor kunnen overheidsdiensten een bijstandsaanvraag indienen via het LOCC. De OVR RMOA adviseert namens Defensie over de aanvraag en de inzet van defensiepersoneel en middelen.

1.5.4 Waterschap

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

2 Spoor specifieke aandachtspunten

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

1. **Vrije baan**

Dit betreft spoorwegen die zonder vertakkingen door het hele land lopen. Meestal gaat het om meersporige baanvakken. Buiten de Randstad komt ook nog regelmatig enkelspoor voor. Kenmerkend voor de hulpverlening is dat de vrije baan vaak lastig te bereiken is.

2. **Spoorwegemplacements**

Dit zijn terreinen met meerdere sporen naast elkaar en dienstgebouwen waar goederen worden verladen, wagons worden gerangeerd en/of onderhoud wordt gepleegd aan rollend materieel. Daar waar de bereikbaarheid van het emplacement zelf vaak goed is, zal het veel moeite kosten om een locatie op één van de sporen te bereiken met hulpverleningsmaterieel (zie verder paragraaf 4.1).

3. **Stations**

Stations zijn locaties waar passagiers aankomen, vertrekken of overstappen op andere vormen van vervoer. Het zijn locaties die door hun unieke ontwerp soms extra aandachtspunten met zich meebrengen, denk aan een grote overkapping en ondergrondse sporen. Meestal zijn ze ook zo gebouwd dat voetgangers die niet met de trein willen reizen de traverse wel kunnen gebruiken om van de ene kant van de stad naar de andere te komen.

4. **Spoortunnels, viaducten en bruggen**

Nederland kent naast 20 spoortunnels ook locaties met tunnelbakken, het zogenaamde 'verdiept spoor'. Door de relatief beperkte ruimte in de tunnelbuis of -bak is veilig evacueren een extra aandachtspunt naast de rookverspreiding bij brand.

Spoorwegviaducten en spoorwegbruggen zijn locaties die vooral gekenmerkt worden door kruisende verkeersstromen: spoor-weg en spoor-water. Afhankelijk van de aard van het spoorincident op zo'n locatie kan er direct stremming ontstaan in die andere, kruisende verkeersstroom.

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op de volgende aandachtspunten: toegang en bereikbaarheid, bluswatervoorziening, bodemgesteldheid en obstakels op naastgelegen terreinen, veilige werkruimte, objecten binnen het spoorstelsel en rollend materieel.

2.1 Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Bereikbaarheid en toegankelijkheid staat voor de logistieke uitdaging, die ook nog eens aangegaan moet worden in de allereerste fase van de incidentbestrijding. Hierdoor ligt er veel druk op de besluitvorming in een fase van de incidentbestrijding die per definitie (dus niet specifiek voor spoorincidenten) gekenmerkt wordt door een gebrek aan geverifieerde informatie.

2.1.1 Locatiebepaling

Bij een calamiteit op het spoor alarmeert ProRail de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK) vanuit de Meldkamer Spoor. Hierbij wordt de locatie van de calamiteit doorgemeld op basis van informatie van het treinpersoneel, aangevuld met relevante informatie over de calamiteit. Om de locatie-aanduiding te vergemakkelijken, zijn spoorwegen, net als autosnelwegen, voorzien van kilometrering. Seinen en wissels zijn voorzien van nummers.

Geo-code

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

Op basis van de doorgegeven locatie door ProRail berekent het meldkamersysteem GMS de snelste route voor de overheidshulpdiensten. Hierbij geldt wel als randvoorwaarde dat spoorbaanvakken in het computersysteem 'gekoppeld' moeten zijn aan een toegangshek of poort die via de openbare weg te bereiken is. In een aantal veiligheidsregio's wordt hierbij gebruikgemaakt van specifiek voor dit doel ontwikkelde bereikbaarheidskaarten.

Deze wijze van alarmeren is echter slechts één van de routes die een melding van een incident kan volgen. Het is goed denkbaar dat een burger een treinincident meldt via 112. In dat geval zal een centralist in de Gemeenschappelijke Meldkamer na alarmering van de eerste eenheden ook altijd direct contact opnemen met de Meldkamer Spoor om ervoor te zorgen dat ook de calamiteitenorganisatie van ProRail gealarmeerd wordt.

2.1.2 Opstelplaatsen voor hulpdiensten

Zelfs bij een klein incident op het spoor waarbij multidisciplinair wordt opgeschaald, komen al snel vijf voertuigen van verschillende hulpdiensten ter plaatse: personenauto's, maar ook vrachtwagens. Veel locaties in de directe omgeving van spoorwegen en spoorobjecten zijn echter niet berekend op de zware voertuigen van hulpdiensten; denk aan de onverharde bermen bij spoorwegovergangen of een pad langs een spoor. Een goede opstelplaats, zeker voor de voertuigen van de brandweer, is dan ook vaak alleen beschikbaar in de vorm van de verharde rijbaan waar ook het doorgaand verkeer gebruik van maakt.

Opstelplaatsen

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



Figuur 2.1 Opstelplaatsen hulpverleningsvoertuigen (bron: www.112brabant.nl)

Vrije aanrij- en afvoerroute voor ambulances

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

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

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

2.1.3 Toegang tot het spoor

Ter plaatse moeten hulpverleners zich realiseren dat het spoor per definitie een gevaarlijke locatie is en daarom ook voor hulpverleners niet direct toegankelijk is. Daar waar geen spoorloot of natuurlijke begroeiing is, plaatst de spoorbeheerder geluidsschermen en hekken om de toetreding tot het spoor te bemoeilijken. Dit wordt tevens gedaan vanuit het oogpunt verstoringen van het treinverkeer door derden terug te dringen (zie ook hoofdstuk 4.2). Om toetreding tot het spoor voor overheidshulpdiensten toch mogelijk te maken, zijn hekken en schermen op voor de hand liggende locaties voorzien van een toegangshek of deur. De onderlinge afstand van deze locaties varieert van enkele honderden meters tot meer dan 500 meter. Dat deze afstand varieert, hangt bijvoorbeeld af van de lokale

omstandigheden (lees: mogelijkheden), maar ook of een traject structureel gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (met het oog op het groepsrisico⁸).



Figuur 2.2 Bereikbaarheid hulpdiensten (bron: www.deredactie.be)

Toegangslocaties

ProRail werkt aan het terugdringen van de bestaande variatie aan spoortoegangen en streeft naar een zogenaamd basisniveau voor alle trajecten. Daarvoor is in 2016 een document *Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid – generieke eisen voor sporen op de vrije baan* opgesteld. Omdat daarmee de bestaande situaties niet direct aangepast zijn, is het zaak om in de eigen veiligheidsregio een actueel beeld te krijgen en met de betrokken partijen te delen hoe spoortrajecten het best benaderd kunnen worden. Door toegangslocaties ook te gebruiken bij oefeningen of door ze in het kader van 'stratenkennis' op te zoeken, ontstaat een actueel beeld van de mogelijkheden en beperkingen ter plaatse.

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

⁸ Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting die ontstaat door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen op de x-as is afgezet tegen de kans per jaar op (tegelijk) overlijden op de y-as.



Figuur 2.3 Vluchttrap (bron: Moors Constructie Bergharen BV)

2.1.4 Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid

ProRail heeft samen met Brandweer Nederland, GGD GHOR Nederland en de Nationale Politie landelijke afspraken vastgelegd in het document *Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid* (ProRail, 2016). Deze afspraken hebben betrekking op bereikbaarheid, opstelplaatsen, toegankelijkheid, benaderbaarheid en werkbaarheid en doen recht aan de belangen van zowel de overheidshulpdiensten als van ProRail. Meer specifiek gaan ze over:

- > Ontvluchtbaarheid voor reizigers en treinpersoneel uit treinen met specifiek aandacht voor het veilig overbruggen van hoogteverschillen.
- > De looproute langs het spoor die breed genoeg moet zijn om elkaar te passeren, maar die ook leidt naar een verzamellocatie voor evacuees op een veilige afstand van het incident en die maximale loopafstanden voor hulpdiensten kent.
- > De wens om op termijn alle hulpdiensten gebruik te laten maken van een algemene infrasleutel. Dat levert tijdswinst op voor overheidshulpdiensten en voorkomt schade aan hekken en deuren.
- > De eenduidige dimensionering van toegangswegen en opstelplaatsen. De *Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid* van Brandweer Nederland dient hierbij als uitgangspunt.

De generieke eisen uit *Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid* zijn door ProRail opgenomen in de relevante bedrijfsvoorschriften en vormen het uitgangspunt bij de realisatie van nieuw te plaatsen hekwerken, geluidschermen en/of te bouwen spoorlijnen. Daarbij is onder voorwaarden ruimte voor maatwerk, bijvoorbeeld als lokale omstandigheden daarom vragen. Bij vernieuwing of wijziging van bestaande

spoorlijnen en bestaande afscherming of bij wijziging van gebruik, worden de eisen meegenomen op basis van het redelijkerwijs-principe.

2.2 Bluswatervoorziening

Brandweervoertuigen met een standaard tankinhoud van 1.500 liter moeten voor de voeding van hun tank opgesteld worden binnen een beperkte straal van open water of een ondergrondse brandkraan, de 'primaire' bluswatervoorziening voor de brandweer. Dit betekent dat op basis van beschikbare aanvalsslansen op het voertuig het bereik van een blusvoertuig slechts enkele honderden meters is. In de landelijke *Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid* is geen sprake meer van primaire, secundaire of tertiaire bluswatervoorziening, maar wordt gewerkt met tijdsgroepen watervoorziening. Het gaat bijvoorbeeld om spoorloten of kanalen die langs het spoor liggen, maar ook om blusvijvers die bewust gegraven zijn op strategische locaties. Als deze voorzieningen op grotere afstand liggen van het spoor, kan de brandweer ook het grootwatertransport alarmeren. Dit is een combinatie van een pompend voertuig en een slangenvoertuig waarmee een aansluitpunt voor blusvoertuigen kan worden gevoed vanaf een 'waterbron' die maximaal 2.500 meter van het spoor af ligt.

Het opbouwen van het grootwatertransport kost echter tijd. Een watertankwagen kan dan een oplossing zijn om tijdens de opbouwtijd toch door te kunnen gaan met blussen of in gebieden waar men over voldoende watertankwagens beschikt de watervoorziening geheel te verzorgen. Omdat de laatste jaren de doorvoercapaciteit van het drinkwaterleidingnet om redenen van hygiëne verkleind is, investeert de brandweer toch al in watertankwagens. Dit zijn vrachtwagens met een tank die al snel het tienvoudige van een standaard tankautospuit aan water (15.000 tot wel 25.000 liter) mee kunnen nemen. Ze zijn een welkome aanvulling op de brandweervoertuigen in gebieden waar de opbrengst van het drinkwaterleidingnet te klein is geworden en/of waar het opbouwen van grootwatertransport te veel tijd kost. De inzet van deze vrachtwagens langs het spoor kan dus zinvol zijn. Gezien het totaalgewicht moet het voertuig wel op een verharde ondergrond kunnen staan.

Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid

Omdat snelle bluswatervoorziening niet altijd gegarandeerd en/of toereikend is, is het belangrijk om te weten hoe de bluswatervoorziening geregeld is nabij het spoor. De *Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019* (Brandweer Nederland, 2020) dient hierbij als uitgangspunt. In deze handreiking zijn enkele brandscenario's uitgewerkt naar de benodigde hoeveelheden bluswater en wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van het spoor.

Grootwatertransport

In het kader van Grootchalig Brandweer Optreden (GBO) is afgesproken dat veiligheidsregio's gelijke operationele uitgangspunten hanteren. Qua bluswatervoorziening geldt 8.000 l/min op 1.500 meter van open water en 4.000 l/min op 3.000 meter.

2.3 Bodemgesteldheid en obstakels naastgelegen terreinen

De tijd van het jaar en actuele weersomstandigheden tijdens een incident hebben consequenties voor de bereikbaarheid en de geschiktheid van opstelplaatsen. Daarnaast kan het

zijn dat obstakels in de omgeving de bereikbaarheid belemmeren. Denk bijvoorbeeld aan spoorloten of begroeiing (bos) langs het spoor. Voor de voorbereiding op incidenten op het spoor is het goed om in de (veiligheids)regio te beoordelen wat dan de meest praktische oplossing is. Daarbij gaat het dus niet om het aanleggen van structurele voorzieningen, maar wel om het stimuleren van een oplossingsgerichte houding bij operationeel personeel.

Locatieschouw

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

2.4 Veilige werkruimte

De term 'eigen veiligheid' heeft in de hulpverlening tot doel mensen zich bewust te laten zijn van risico's. De belangrijkste spoor specifieke risico's zijn:

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

In de *Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten* is een te volgen procedure afgesproken voor deze risico's. Deze staat in het kader hieronder weergegeven.

Overheidshulpdiensten wachten met het betreden van het gebied op het spoorwegterrein waar er sprake is van aanrijdsrisico (= binnen 1,5 meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf) op de OvD -Rail en/of ProRail Incidentenbestrijding, tenzij er sprake is van een incident waar levensreddend optreden⁹ nodig is, er een reële kans is op emissie van gevaarlijke stoffen met levensbedreigende effecten of er sprake is van noodzakelijk politieoptreden.

Voor de laatste versie van de *Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten* verwijzen we naar de onderwerppagina [Spoorveiligheid](#) op de website van het NIPV.

2.4.1 Aanrijdgevaar

Met het oog op aanrijdgevaar is de eerste prioriteit voor de hulpverleners die als eerste ter plaatse komen (veelal brandweer en/of politie) het laten stilleggen van het treinverkeer. Hoewel ProRail dit ook als een belangrijke voorwaarde voor veilig optreden ziet, mogen hulpverleners er niet van uitgaan dat deze verkeersmaatregel ook al direct genomen en/of afgerond is. Verificatie van de GMK bij de Meldkamer Spoor is dus essentieel om zeker te weten of hulpverleners veilig het spoor kunnen betreden.

2.4.2 Elektrocutiegevaar

Een risico voor hulpverleners is elektrocutiegevaar door contact met de bovenleiding of treindelen die onder spanning staan, zoals bijvoorbeeld accu's of spanningsomvormers. Ook op en onder de grond en aan de rails kunnen kabels liggen waar stroom doorheen gaat. Generiek uitgangspunt is: blijf altijd van losse kabels af. Aanraken kan gevaarlijk zijn!

⁹ Onder levensreddend optreden wordt verstaan: redding van mensen, die zich zonder hulp niet uit hun situatie kunnen bevrijden. Dit houdt in dat er snel gehandeld moet worden, omdat anders redding geen zin meer heeft. De opbrengst van zo'n inzet is hoog (mensenlevens), en het te lopen arbeidsrisico mag daarom ook hoger zijn.

Voor het optreden in hoogspanningsruimten geldt een handelwijze overeenkomstig het kennisdocument *Brandweeroptreden nabij elektriciteit* (zie de NIPV-onderwerppagina [Spoorveiligheid](#)).

Bij de beheersing van elektrocutiegevaar voor hulpverleners op het spoor wordt onderscheid gemaakt tussen:

- > spoorlijnen met een bovenleidingspanning van 1500V (gelijkspanning); dit zijn alle conventionele lijnen
- > een bovenleidingspanning van 25kV (25.000V wisselspanning); dit betreft de HSL, Betuweroute en het baanvak Zevenaar – Duitse grens.

1500V-lijnen (conventionele lijnen)

We verwijzen voor de 1500V-lijnen naar de procedure in de *Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners*.

25kV-lijnen (HSL, Betuweroute en het baanvak Zevenaar – Duitse grens)

Door ProRail en/of de brandweer wordt de procedure 'Complete Lijn Uitschakeling' opgestart om de bovenleiding uit te schakelen en veilig te stellen.

Werkwijze Complete Lijn Uitschakeling

Complete Lijn Uitschakeling wordt automatisch door ProRail opgestart bij een aantal incident-scenario's. Als het proces op basis van het scenario niet opgestart wordt, kan hier door de brandweer ter plaatse om worden gevraagd. De brandweer neemt hiervoor via de GMK contact op met de Meldkamer Spoor.

Bij 25kV systemen wordt door middel van de Complete Lijn Uitschakeling een compleet tracé van de HSL of Betuweroute of het baanvak Zevenaar – Duitse grens uitgeschakeld. Hierbij worden door ProRail alle voedingspunten afgeschakeld en wordt opnieuw inschakelen geblokkeerd. Nadat de bevelvoerende van de brandweer de bevestiging heeft ontvangen dat Complete Lijn Uitschakeling is voltooid, wordt het controleren op spanningsloosheid nogmaals ter plaatse uitgevoerd door het 25kV specialistenteam van de brandweer, met behulp van een 25kV spanningstester.

2.4.3 Gevaar van vrijkomende (gevaarlijke) stoffen

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

Veilige aanrijroute

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

2.4.4 Struikelen en valgevaar

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

Programma Veiligheid en Toegang Op het Spoor

Via de website www.vtos.nl heeft ProRail informatie beschikbaar voor tijdelijke werknemers en voor hulpverleners. Hier wordt met behulp van filmpjes inzicht gegeven in risico's die het werken op en naast het spoor met zich meebrengt. Struikelen en valgevaar worden daar ook toegelicht. De veiligheidsregio's wordt aangeraden het beschikbare beeldmateriaal te gebruiken bij opleiden, trainen en oefeningen.

2.5 Objecten binnen het spoorstelsel

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

Aandacht voor spoorobjecten in de hele veiligheidsketen

Het is raadzaam om bij de operationele voorbereiding ook de spoorobjecten binnen de veiligheidsregio in kaart te brengen om deze vervolgens in trainingen en oefeningen te behandelen. Neem daarin de spoor specifieke aandachtspunten mee en besteed in het bijzonder aandacht aan het onderwerp 'objecten ten behoeve van stroomvoorziening'. Voor een aantal objecten zal overigens al een incidentbestrijdingsplan aanwezig zijn, bijvoorbeeld voor een emplacement, tunnel of (groter) treinstation.

2.6 Rollend materieel

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

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

Locomotieven

Er zijn verschillende elektrische en diesellocomotieven. Het verschil is, dat de elektrische energie die nodig is, komt van de bovenleiding óf van een door een dieselmotor aangedreven generator in de locomotief. Een gemiddelde locomotief is 18 meter lang en weegt

rond de 100 ton. Bij dieselelektrische locomotieven is het goed om rekening te houden met de dieselvoorraad (circa 3.500 liter) en de hoeveelheid smeerolie (tot wel 450 liter).

Reizigerstreinen

Het is voor hulpdiensten met name van belang om een inschatting te hebben van het aantal reizigers dat in een trein zit. Hierbij zijn de lengte, het aantal verdiepingen (enkel of dubbeldeks) en het tijdstip (al of geen spits) relevant. Bij een incident met een reizigerstrein is het goed om een paar vuistregels beschikbaar te hebben; deze staan in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Vuistregels voor treinmaterieel

Soort materieel	Lengte	Gewicht	Aantal reizigersplaatsen (zit- en staplaatsen)*
Sprinter enkeledeks materieel	52-m (tweedelig)	107 ton (tweedelig)	142 (tweedelig)
	79 m (driedelig)	143 ton (driedelig)	222 (driedelig)
Intercity dubbeldekker	108 m (vierdelig)	234 ton (vierdelig)	428 (vierdelig)
	162 m (zesdelig)	349 ton (zesdelig)	666 (zesdelig)

*NB De genoemde maximale capaciteit per trein wordt tijdens de spits veelal overschreden door het grote aantal reizigers. Voor hulpverleners is het goed zich te realiseren dat de aantallen hoger kunnen (en zullen!) uitvallen bij een treinincident in de spits.

Goederentreinen

Hulpverleners kunnen bij incidenten te maken krijgen met de volgende goederentreinen:

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

Al het goederenmaterieel is getrokken materieel dat onderling verbonden is met een luchtslang (werkdruk 5 bar). Deze zorgt voor de werking van de hogedrukremmen van de samengestelde trein. Drukverlies betekent dat de remmen automatisch worden ingeschakeld. Goederenwagons hebben een lengte van 10 tot 15 meter en wegen maximaal 120 ton. Op de zijkant staat informatie over lengte en gewicht. De maximale lengte van een goederentrein is in Nederland 700 meter. Hoewel de meeste goederen worden vervoerd over slechts enkele trajecten, kunnen hulpverleners goederentreinen ook tegenkomen op decentraal spoor. In de regel rijden er in de avond- en nachturen meer goederentreinen dan overdag.

Informatiekaarten spoormaterieel

In de regio-specifieke uitwerking van de voorbereiding is het nuttig om stil te staan bij de soorten treinen die in de veiligheidsregio rijden en om op de hoogte te blijven van de beschikbare informatie

hierover. Zo werkt ProRail aan (operationele) informatiekaarten met specifieke bijzonderheden per materieelsoort. Dit zijn kaarten die vergelijkbaar zijn met de informatie die de brandweer kent uit het Crash Recovery System voor wegvoertuigen.



Figuur 2.4 Spoorketelwagon (bron: Henk Bril, Sabc)

3 Spoorincidentscenario's

Incidentscenario's kunnen prima dienen om een beeld te vormen van wat er mis kan gaan en de daarmee gepaard gaande gevolgen. Hierdoor zijn scenario's ook interessant om te gebruiken als hulpmiddel voor spoorpartijen en overheidshulpdiensten bij hun regionale uitwerking van de multidisciplinaire voorbereiding op de spoorincidentbestrijding. Bij de start van een gezamenlijke voorbereidingsactiviteit kan het beeld gedeeld worden, bijvoorbeeld tijdens een informatieve bijeenkomst voorafgaand aan een gezamenlijke oefening. Door vervolgens de beeldvormende scenario's te relateren aan het regionale spoorwegnet, kunnen locaties, trajecten maar ook kunstwerken en objecten in de regio worden benoemd die speciale aandacht vragen in de voorbereiding.

In deze handreiking staan vier scenario's centraal, omdat deze in elke regio kunnen plaatsvinden en ze alle relevante facetten van spoorincidentbestrijding in zich hebben:

1. brand
2. (technische) hulpverlening
3. ongeval met gevaarlijke stoffen
4. dreiging.

Door deze scenario's te plaatsen in een spoor specifieke (geografische) context van een veiligheidsregio, ontstaan herkenbare beelden van relevante calamiteiten, van de directe gevolgen en van de omgevingseffecten die zich op en rond het spoor kunnen afspelen.

De keuze voor deze vier relevante spoorscenario's betekent overigens niet dat ze als 'maatgevend' moeten worden gezien of een vervanging zijn van de Trein Incident Scenario's (TIS) van ProRail. Wat maatgevend is voor een veiligheidsregio is tenslotte afhankelijk van het regionale risicoprofiel en wat er daadwerkelijk zou kunnen gebeuren in de eigen veiligheidsregio. Hierbij speelt niet alleen de aard van het incident, maar tevens de (geografische) context van de eigen veiligheidsregio een rol. Het zal duidelijk zijn dat de combinatie van een van de vier generieke incidenttypen met de context van de eigen veiligheidsregio unieke incidenten oplevert.

3.1 Opzet van de scenario's

Een scenario volgt een chronologische lijn van aansluitende acties en ontwikkelingen. In aanvang zullen dat acties zijn van de betrokken spoorpartijen (bijvoorbeeld ProRail en de vervoerder). Maar als het incident escaleert en er maatschappelijke effecten optreden buiten de begrenzing van het spoor, zullen andere spoorpartijen en overheidshulpdiensten parallel reageren en acteren vanuit hun monodisciplinaire verantwoordelijkheid. Dit betekent dus dat er vanuit chronologisch perspectief acties gelijktijdig worden uitgevoerd.

De scenario's in dit hoofdstuk zijn opgebouwd met de volgende scenario-elementen in gedachten:

- > **Signaleren**
De ontdekking van een incident door burgers en/of personeel en de allereerste acties van direct betrokkenen om escalatie van het incident te stoppen.
- > **Alarmeren en informeren**
Het informeren van de meldkamer(s) over het incident en de daarop volgende alarmeringen van hulpdiensten (spoor én overheid). In deze fase worden ook alle dichtstbijzijnde gebruikers van het spoor (andere treinen) geïnformeerd.
- > **Uitruk**
De fase waarin hulpdiensten zich verplaatsen van hun uitgangspositie (bijvoorbeeld de brandweerpost of kazerne, de ambulancepost) naar een positie dicht bij het incident.
- > **Aankomst en opstellen**
Het ter plaatse komen van hulpdiensten en na overleg bepalen van een opstelplaats van waaruit de eerste hulpacties worden ingezet.
- > **Spoorspecifieke aandachtspunten bij het optreden en omgevingseffecten**
Denk bijvoorbeeld aan slachtoffers, evacuatie, eigen veiligheid, stremmingen, informatievoorziening, onderzoek en samenwerking. Hoe hulpdiensten precies optreden, valt buiten de reikwijdte van deze handreiking.

Elke paragraaf bevat een beschrijving van een spoorincident dat daadwerkelijk heeft plaatsgevonden in Nederland, gevolgd door een zelfbedacht, realistisch scenario. Door aandacht te besteden aan spoorspecifieke aandachtspunten en aan omgevingseffecten, wordt onderscheid gemaakt tussen de operationele zaken die spelen in het 'brongebied' en de 'crisisbeheersingsaspecten' die kunnen spelen in het 'effectgebied'.

3.2 Scenario: Brand

Brand in trein Abcoude (12 maart 2015)

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

Bron: NRC

Bovenstaand krantenartikel geeft aan dat branden in treinen kunnen voorkomen. Hieronder wordt een hypothetisch brandscenario gepresenteerd.

3.2.1 Een scenario 'Brand'

Een intercity rijdt in de avondspits van Utrecht naar Amsterdam. Het is een warme zomerdag. Ter hoogte van station Breukelen ontstaat brand in een schakelkast op de overloop (in de trein). Hierbij raakt ook de rubberen vouwbalg betrokken. Dit wordt al snel waargenomen

door passagiers die op deze overloop staan. Het is echter te druk om snel te kunnen vluchten, waardoor één van de passagiers gewond raakt door een steekvlam en meerdere passagiers rook inademen. Eén van de andere passagiers trekt aan de noodrem en uiteindelijk komt de trein op 200 meter van een spoorwegovergang bij Abcoude tot stilstand. De machinist neemt contact op met de treindienstleider via GSM-Rail en meldt dat er een noodstop heeft plaatsgevonden en dat het treinpersoneel op onderzoek uitgaat. De machinist zal ook een noodoproep plaatsen via GSM-Rail, zodat alle treinen in de omgeving op de hoogte zijn van de stilstand. Tijdens het stoppen is de hoofdconductor op zoek gegaan naar de plaats waar aan de noodrem getrokken is. Hij ontdekt de brand en het slachtoffer en meldt aan de machinist dat de brand is ontstaan in de schakelkast en inmiddels dusdanig groot is, dat hij niet met kleine blusmiddelen te bestrijden is. Ondertussen komen via 112 ook meldingen binnen bij de regionale meldkamer en verschijnen de eerste berichten (met foto's) op Twitter.

In de baanvakken achter het incident komen andere treinen tot stilstand; het treinverkeer op het naastgelegen spoor wordt stilgelegd. Hierdoor raakt de dienstregeling ontregeld, waardoor er direct omgevingseffecten zijn buiten de incidentlocatie. Op het moment dat de diverse eenheden ter plaatse komen, moeten zij zelf een inschatting maken van de wijze waarop zij het incident gaan bestrijden. Daarbij krijgen voertuigen van de overheidshulpdiensten te maken met de door obstakels als hekwerken, geluidsschermen en spoorloten lastig te bereiken incidentlocatie. De eenheden krijgen van de meldkamers de



terugkoppeling dat de spanning van de bovenleiding is gehaald.

Figuur 3.1 Brand in een trein (bron: www.petershotnews.nl)

De bevelvoerder van de brandweer zoekt contact met het treinpersoneel voor nadere afstemming. Veiligheidsmaatregelen zijn intussen genomen door het treinpersoneel en er is afstemming over een mogelijke ontruiming van de totale trein. In verband met het weer moet niet alleen rekening gehouden worden met de brand in de trein, maar ook met een snel oplopende temperatuur en door de drukte snel verslechterende atmosfeer in de (gestrande) treinen. ProRail Incidentenbestrijding en de OvD-Rail komen ter plaatse en voegen zich in het motor-kapoverleg of CoPI. De OvD-Rail kan besluiten tot aanvullende veiligheidsregels en verkeersmaatregelen op het spoor (geen openbare weg). ProRail probeert ondertussen

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

3.2.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Voor dit brandscenario zijn de volgende spoor specifieke aandachtspunten relevant en kenmerkend.

Medische hulp voor reizigers bij rookinhalatie en eventuele brandwonden

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

Veilige evacuatie van reizigers langs het spoor

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

Veilig blussen en voldoende bluswatervoorzieningen

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

3.2.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen effecten in de (directe) omgeving ook (direct) om actie. Voor dit scenario gelden de volgende kenmerken.

Rookoverlast voor burgers in benedenwinds gebied

Brand in een trein kan zorgen voor veel (rook)overlast voor de omgeving, zeker als de trein stilgezet is in bewoond gebied. Het is een aandachtspunt voor de hulpdiensten en gemeenten (OvD-Bevolkingszorg) om ook de informatievoorziening aan de burgers op te starten (crisiscommunicatie). Aangezien bij brand altijd gevaarlijke stoffen vrijkomen, moet de boodschap zijn: "Blijf uit de rook!" Naast burgers die op eigen initiatief het contact met de rook vermijden, zullen er ook burgers zijn die vanuit nieuwsgierigheid op onveilige locaties

blijven staan kijken. Los van de risico's voor hun gezondheid, kunnen toeschouwers zo ook nog eens de uitvoering van een verkeerscirculatieplan belemmeren.

Stremming

Door een brand in een trein kan stremming ontstaan in het treinverkeer en het wegverkeer. Een stilstaande trein zorgt ervoor dat het treinverkeer (en de reiziger die niets met het incident te maken heeft) gedurende een langere periode hinder ondervindt. Naast spoorincidentbestrijding moet de procedure voor het herstel van de verkeers- en vervoersfunctie zorgvuldig doorlopen worden. Door bijvoorbeeld het uitvoeren van onderzoek, het verwijderen van de beschadigde trein en het controleren van de spoorinfrastructuur heeft een incident grote effecten tot (ver) buiten de incidentlocatie en tot lang nadat de feitelijke incident bestrijding afgelopen is. Incidentbestrijding én functieherstel samen kunnen dus voor veel oponthoud zorgen. Daarnaast kan de uitvoering van een verkeerscirculatieplan ook voor stremming zorgen in het wegverkeer rondom het incident.

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

3.3 Scenario: (Technische) hulpverlening

117 gewonden door treinbotsing Amsterdam (21 april 2012)

AMSTERDAM - In Amsterdam zijn zaterdagavond twee passagierstreinen op elkaar gebotst. Daarbij zijn 117 gewonden gevallen; hiervan zijn 42 mensen zwaargewond en circa 75 mensen lichtgewond. Van de zwaargewonden zijn 12 passagiers zeer ernstig gewond geraakt en 30 ernstig. Volgens een woordvoerder van de Nederlandse Spoorwegen is er onder meer sprake van botbreuken en kneuzingen. "Alle zwaargewonden zijn inmiddels naar het ziekenhuis gebracht," meldt een voorlichter van het KLPD. "Alle lichtgewonden zijn ter plekke behandeld door ambulancepersoneel." Nu de treinen leeg zijn, kan het KLPD beginnen met het technisch onderzoek. Beide treinen staan nog op de rails. Naast de politie en brandweer waren er veel ambulances en twee traumahelikopters aanwezig. De brandweer maakte gebruik van ladderwagens om over de metalen schutting naast het spoor heen te komen.

Het ongeval is gebeurd op de Singelgrachtbrug ter hoogte van het Westerpark tussen station Amsterdam-Sloterdijk en Amsterdam-Centraal. De stoptrein is aan de voorkant flink beschadigd. Volgens een ooggetuige reden de treinen niet op volle snelheid. Volgens een woordvoerder van de KLPD is het nog niet uit te sluiten dat een van de treinen door rood is gereden. Een van de twee treinen gaf vlak voor het ongeluk een langgerekt geluidssignaal af. Daarna was een harde klap te horen, zei een ooggetuige zaterdagavond. Volgens haar waren de eerste hulpverleners binnen 8 minuten bij de plaats van het ongeluk. Ook ondersteunden hulpverleners van het Nederlandse Rode Kruis het ambulancepersoneel dat zich ontfermde over de gewonden van de treinbotsing in Amsterdam. Dat heeft een woordvoerder van de organisatie laten weten.

Bron: www.nu.nl

3.3.1 Een scenario 'Technische hulpverlening'

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

Op een koude maandagavond in januari met temperaturen onder het vriespunt, brengt een suïcidaal persoon zijn auto tot stilstand tussen de overwegbomen op een overweg in de buurt van Dordrecht. De machinist van de aankomende intercity richting Brussel zet de noodremming in, maar raakt het voertuig. De auto wordt meegesleurd. De machinist van de trein plaatst een noodoproep via GSM-Rail, waardoor de machinisten van de treinen in de directe omgeving op de hoogte zijn van zijn stilstand. Daarnaast meldt hij de situatie aan de treindienstleider. Tijdens de alarmering wordt de auto geraakt door de locomotief van een goederentrein die uit de tegenovergestelde richting komt. Deze locomotief ontspoord en boort zich in de zijkant van de intercity. Hierbij ontstaat veel schade aan de infrastructuur, waaronder ook de bovenleiding, die gebroken op de intercity ligt. De machinist van de goederentrein is gewond, maar kan nog wel contact zoeken met de treindienstleider.

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



Figuur 3.2 Aanrijding voertuig (bron: ProRail)

In de baanvakken achter het incident stranden direct andere treinen. ProRail probeert met vervoerder(s) gestrande treinen terug te halen, de reizigerstreinen naar een plek waar reizigers weer handelingsperspectief hebben om hun reis te vervolgen. Tevens worden maatregelen getroffen om de treindienst op gang te houden. De locatie van de twee treinen blijkt lastig toegankelijk te zijn, aangezien het spoor tussen de weilanden ligt. Op het moment dat de diverse eenheden ter plaatse komen, maken zij een inschatting over de wijze waarop zij het incident gaan bestrijden.

3.3.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Voor dit scenario zijn de volgende spoor specifieke aandachtspunten relevant en kenmerkend.

Veel verschillende slachtoffers met verschillend 'letsel'

Bij een aanrijding van deze omvang zijn veel mensen betrokken die ieder op hun eigen manier slachtoffer zijn van het incident. Naast de persoon die vermoedelijk suïcide heeft gepleegd¹⁰, zal de politie te maken krijgen met nabestaanden. Hulpverleners krijgen te maken met mogelijk tientallen gewonden. Daarnaast moet er nazorg zijn voor het treinpersoneel, voor hulpverleners en voor reizigers die, als ze al niet gewond zijn, 'emotioneel geraakt' zijn door hetgeen ze meegemaakt hebben. Dit vraagt om een zorgvuldige registratie van alle betrokkenen.

Bereikbaarheid van slachtoffers en van de locatie zelf

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

3.3.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen de volgende kenmerkende effecten in de (directe) omgeving ook direct om actie.

Herstel infrastructuur en langdurige ontwrichting vervoersstromen

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

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

¹⁰ Of er sprake is van suïcide blijkt pas na onderzoek door de politie. Tot die tijd spreekt men van een aanrijding met dodelijk slachtoffer; zie ook de toelichting in bijlage 2.

Incidentonderzoek

Een treinongeval is per definitie aanleiding voor nader onderzoek. Los van het feit dat het de start markeert van een eigen onderzoek door de spoorsector, zal ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid al tijdens de incidentfase kenbaar maken of zij een onderzoek instelt. Hulpverleners en andere direct betrokkenen kunnen in het kader van onderzoek direct of later na het incident opgeroepen worden voor een reconstructie. Daarnaast kan pas gestart worden met opruim- en herstelwerkzaamheden als de situatie van het ongeval nauwkeurig geregistreerd is, om te voorkomen dat sporen die van belang zijn voor het (strafrechtelijk) onderzoek (onbewust) gewist worden.



Figuur 3.3 Sprinter in de takels na rammen stootblok in Amsterdam (bron: www.nu.nl/Nufoto.nl)

3.4 Scenario: Gevaarlijke Stoffen

Lekkage ketelwagen bij treinbotsing Tilburg (6 maart 2015)

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

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

Bron: AD, BNR

3.4.1 Een scenario 'Gevaarlijke stoffen'

Hieronder volgt een korte, hypothetische scenariobeschrijving van hetgeen de hulpdiensten kunnen aantreffen bij een incident met gevaarlijke stoffen.

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

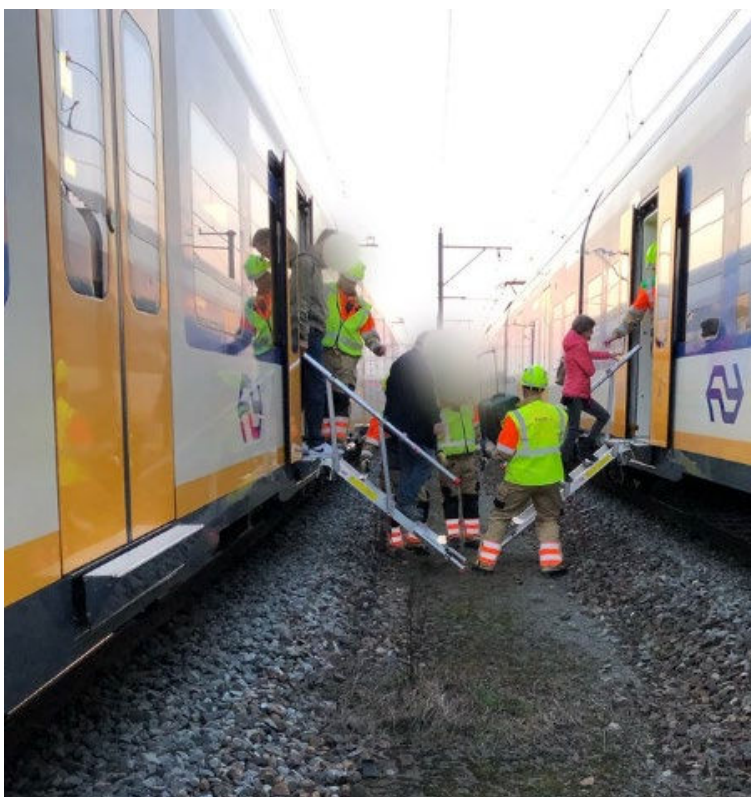
Ook constateren servicemedewerkers van de NS onrust onder de reizigers en bellen met de Meldkamer NS (MKNS; met het oog op sociale veiligheid). Via diverse lijnen wordt melding gedaan van onwelwording. Zowel de MKNS als de GMK hebben ook contact met de Meldkamer Spoor van ProRail. Op basis van informatie over de onwelwording in combinatie met de goederentrein, maakt de Meldkamer Spoor in het systeem SpoorWeb een incidentdossier (met incidenttype gevaarlijke stoffen en kwalificatie TIS4.1) aan en alarmeert en informeert vervolgens:

- > de Meldkamer Politie*
- > de treindienstleider, die zijn veiligheidsmaatregelen neemt*
- > alle vervoerders van de betrokken trein en gestrande treinen in de regio*
- > de OvD-Rail*
- > ProRail Incidentenbestrijding*
- > de Inspectie Leefomgeving en Transport*
- > Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) IenW*
- > BHV-organisaties van overige gebruikers van het emplacement*
- > de regionale omgevingsdienst of klachtenlijn.*

Na enkele minuten wordt het bericht van het stilleggen van het treinverkeer teruggekoppeld aan de Meldkamer Spoor, die dit samen met de wagonladinginformatie doorstuurt naar de GMK. Deze informatie wordt gelijktijdig ook verstuurd naar de tablet van de OvD-Rail en de ploegleider Incidentenbestrijding. In de baanvakken achter het incident stranden direct andere treinen. De Meldkamer Spoor start het GRETS-scenario op en probeert met de vervoerder(s) gestrande treinen terug te halen, of reizigerstreinen naar een plek te verplaatsen waar reizigers weer handelingsperspectief hebben om hun reis te vervolgen. Ook worden er enkele maatregelen getroffen om de treindienst op gang te houden. In dit geval is er ook contact met de Belgische infrastructuurbeheerder.

Tegelijkertijd blijkt uit een verkenning van de brandweer op het emplacement dat er sprake is een lekkage van een afsluiter. De Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS van de brandweer) concludeert op basis van de wagenlijst en oranje (Kemler-)borden dat het gaat om een beladen wagen met het brandbare en giftige ethylacrylaat. Ondertussen ontstaat er voor het station onrust, want burgers die van het evenement uit de stad komen, willen naar huis met de trein. Mede door het feit dat het treinverkeer is stilgelegd en de aanwezige ambulance-

medewerkers in overleg met de OvD-G merken dat steeds meer reizigers zich niet lekker voelen, besluit de politie om GRIP af te kondigen. In deze situatie wordt de OvD-G voor advies bijgestaan door de Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke stoffen van de GGD (GAGS), die inmiddels ook ter plaatse is.



Figuur 3.4 Evacuatie van gestrande trein (bron: OvDRail_Jan)

De Incidentenbestrijdingsploeg van ProRail komt vanuit Eindhoven na enige tijd ter plaatse en meldt zich in het CoPI op het emplacement bij de OvD-Rail. De Incidentbestrijdingsploeg wordt op afstand bijgestaan door de Specialist Techniek Transport van ProRail (STT): een adviseur met kennis van de wagen- en keteltechniek en het type afsluiters. De OvD-B heeft dan ook al via de AGS (en de GMK) gevraagd om contact op te nemen met het LIOGS, het Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen. Na afstemming tussen de OvD-B en de OvD-Rail wordt mede op basis van de adviezen van het LIOGS, de AGS en de STT besloten om ProRail Incidentenbestrijding gecombineerd met de brandweer een inzet te laten doen om het lek te dichten, bijvoorbeeld via een 'dogstar plug'. Tijdens deze interventie wordt duidelijk dat, zodra de locatie veilig is, het onderzoek zal starten naar de oorzaak van de lekkage. Zodra alle hulpverleners van het spoor zijn en het onderzoek is afgerond, kan de treindienstleider het opstartplan in gang zetten om de treindienstregeling te hervatten.

3.4.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Voor dit gevaarlijke stoffenscenario zijn de volgende spoor specifieke aandachtspunten relevant en kenmerkend.

Snelle informatievoorziening over aard en hoeveelheid van de stof

Een vrijkomende (gevaarlijke) stof met een lage geurdrempel¹¹ wordt vaak eerder opgemerkt door passanten van een trein dan door het treinpersoneel zelf. Zeker als er ook bij 112 meldingen binnenkomen van mensen die onwel worden, nemen hulpdiensten bij het aanrijden het zekere voor het onzekere. Om proportioneel te kunnen optreden, is het van groot belang dat de wagonladinginformatie van ProRail en/of van de afzender (zie ook de tekst in het kader in hoofdstuk 4.1) snel beschikbaar is, zodat de brandweer snel een keuze kan maken voor de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen en de politie kan zorgen voor een afzetting die past bij aard en omvang van het incident. Verder kan de afzender van de stof (het bedrijf waar de stof geproduceerd is) een belangrijke rol spelen bij de verificatie van de gevaarsaspecten. Het is daarom zinvol om te overwegen de chemische industrie te betrekken bij de incidentafhandeling. Omdat het aannemelijk is dat er ook gezondheidseffecten kunnen optreden bij reizigers en andere burgers, is het tevens zinvol om naast de AGS ook direct de GAGS te betrekken bij de inzet.

Samenwerking met civiele partijen

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

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

3.4.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen de volgende kenmerkende effecten in de (directe) omgeving ook direct om actie.

Overlast en onrust omwonenden

Net als rook kan een gevaarlijke stof in de lucht overlast veroorzaken voor burgers, die bijvoorbeeld onwel worden en last krijgen van irritatie van de luchtwegen. Het is daarom van groot belang dat er snel betrouwbare metingen worden uitgevoerd die inzicht geven in de concentratie en het verspreidingsgebied. Hier kan echter een communicatieprobleem richting burgers ontstaan, omdat 'snel' bij dit soort incidenten eigenlijk 'direct' betekent, maar hulpdiensten nu eenmaal tijd nodig hebben om hun metingen te doen. Behalve dat het vanzelfsprekend is dat de Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen (GAGS) betrokken wordt bij het interpreteren van de meetgegevens, is directe alarmering van de

¹¹ Dat wil zeggen: een stof die bij verspreiding via de lucht snel opgemerkt wordt, zelfs al bij kleine hoeveelheden. Een voorbeeld is aardgas dat door de toevoeging van tetrahydrothiofeen (THT) snel waargenomen kan worden.

operationeel woordvoerder cruciaal om de informatievoorziening richting burgers op te starten, zodra de juiste informatie beschikbaar is.

Afhankelijk van de windrichting en of een hoeveelheid stof in één keer of geleidelijk vrijkomt, hebben bewoners al snel een tot enkele uren last van het incident. Dit betekent dat de overheid burgers zowel moet waarschuwen voor de effecten als moet informeren over het verloop van het incident. Wanneer het ontbreekt aan gegevens, is het vaak beter om ervan uit te gaan dat er wél gevaar is voor de volksgezondheid, en te communiceren over een potentieel bedreigende situatie. Leg daarbij uit dat op basis van de beschikbare (onvolledige) informatie ervoor is gekozen om een bepaalde (operationele) maatregel te nemen.

Crisiscommunicatie ten behoeve van crowd control

In dit scenario zit het verzwarende element van een grote groep burgers die zich ophoudt in de nabijheid van het incident. Net als bewoners moeten zij enerzijds geïnformeerd worden en anderzijds voorzien worden van een handelingsperspectief. Burgers die het incident zien, horen of ruiken, zullen de urgentie van de boodschap van de overheid begrijpen en het handelingsadvies (waarschijnlijk) opvolgen. Maar een groep die alleen nog maar een potentiële risico-ontvanger is (i.c. de evenementbezoekers), zal op een andere manier begeleid moeten worden.

Bij een vergelijkbaar incident is het zaak om zo snel mogelijk in het CoPI alle (potentiële) risico-ontvangers in beeld te brengen. De (regionale) risicokaart kan hierbij een hulpmiddel zijn, maar ook de actuele informatie van de gemeente over eventuele evenementen moet meegenomen worden. Het regionaal risicoprofiel en de bijbehorende risicokaart (Prof¹²) bevatten een inventarisatie en analyse van de in een veiligheidsregio aanwezige risico's, inclusief relevante risico's uit aangrenzende gebieden. Monitor angsten en emoties van burgers met behulp van omgevingsanalyses. Deze emoties en angsten, afgezet tegen de feiten, zijn het vertrekpunt voor de crisiscommunicatie.

3.4.4 Voorkomen van druppellekkage bij spoorketelwagons

De VNCI (Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie) heeft in samenwerking met goederenvervoerder DB Schenker een handreiking gepubliceerd voor het herkennen van gebreken aan spoorketelwagons. In de uitgave *Vervoer gevaarlijke stoffen kenbare gebreken ketelwagons* (VNCI, 2016) worden de vele technische details en voorschriften voor een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor toegelicht. Zo kunnen controleurs van spoorketelwagons bij chemiebedrijven en vervoerders bijvoorbeeld druppellekkages eerder herkennen en problemen voorkomen.

Hoewel de publicatie vooral tot doel heeft om incidenten te voorkomen, zullen zich in de praktijk toch incidenten voordoen. Daarom is het ook belangrijk dat hulpverleners zich bewust zijn van de beperkte effecten van een kleine lekkage. Dat dit zinvol is, ligt in het feit dat bij enkele kleine incidenten in het verleden (te) groot is opgeschaald door met name de overheidshulpdiensten. Een (druppel)lekkage of het vrijkomen van een geringe hoeveelheid damp leidt dan echter al snel tot (grote) maatschappelijke overlast, bijvoorbeeld door het stilleggen van het treinverkeer en het ontruimen van stations. Bijkomend effect van groot opschalen is tevens dat de media er onevenredig veel aandacht aan besteedt. Het gevolg kan zijn dat er onbewust omgevingseffecten gecreëerd worden, die niet meer in verhouding

¹² De Risicokaart Prof bevat meer informatie over de risico's die op de openbare risicokaart staan en toont meer objecten die van belang kunnen zijn bij het vaststellen van veiligheidsbeleid of plannen voor ruimtelijke ordening.

staan tot de ernst van het incident. Afschalen zodra er meer bekend is over de aard en omvang, heeft dan geen zin meer: het 'kwaad is dan al geschied'. Meer hierover is te lezen in het intermezzo in hoofdstuk 4.1.

3.5 Scenario: Dreiging

Verdacht pakketje Leiden is vastgetapete vuilniszak (25 januari 2015)

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

Bron: RTL Nieuws

3.5.1 Een scenario 'Dreiging'

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

Tijdens een drukke ochtendspits staat een Intercity op Rotterdam-Centraal, spoor 13, te wachten op vertrek naar Utrecht. Een reiziger meldt bij de conducteur dat er al een tijd een tas onbeheerd in een coupé staat. De conducteur gaat kijken en ziet iets uit de tas steken. Hij vertrouwt het niet en meldt dit bij de Meldkamer NS. De conducteur spreekt twee agenten aan, die contact zoeken met het Operationeel Centrum (OC). De agenten beginnen met het evacueren van de trein en het vrijmaken van het perron; de locatie wordt 'klein afgezet' met afzetlint op circa 50 meter rondom de plek. De treindienstleider zal conform de procedure 'verdacht object' zijn maatregelen treffen, waaronder het niet laten stoppen van treinen op naastgelegen sporen en perrons. Het verkeer wordt zo mogelijk omgeleid. De OvD-P besluit om de Teamleider Explosieven Verkenner (TEV) ter plaatse te laten komen. Andere operationeel leidinggevenden (OvD-B en OvD-G) worden zo nodig telefonisch op de hoogte gebracht van de situatie door een centralist van de GMK.



Figuur 3.5 EODD, dreigingsscenario station (bron: www.parool.nl)

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

3.5.2 Spoor specifieke aandachtspunten

Voor dit scenario zijn de volgende spoor specifieke aandachtspunten relevant en kenmerkend.

Geen repressieve interventie, tenzij...

Dreiging is de verzamelnaam voor crisisachtige situaties waarin er een aannemelijke kans is op een incident met schadelijke (fysische) effecten. Kenmerk is het bewust handelen van kwaadwillenden zonder duidelijk motief en zonder dat precies duidelijk is wie zij willen raken – althans niet in de vroege fase van de incidentbestrijding. De politie zal daarom al in een vroeg stadium de leiding nemen en in contact treden met de burgemeester en het Openbaar Ministerie. Andere hulpdiensten (vaak de OvD-B en OvD-G) krijgen eventueel een vooraankondiging via de GMK om geïnformeerd te worden over het incident.

Een concreet verdacht object of slechts een aanwijzing dat er ergens op het spoor iets gaat gebeuren, kan al aanleiding zijn voor een dreigingsscenario. In beide gevallen overheerst de onzekerheid. Ook kenmerkend voor dreiging is het feit dat er nog niets gebeurd is. Voor eerstelijns hulpdiensten is dat een onnatuurlijke situatie. Zij zijn gewend om direct en doeltreffend te handelen op basis van de feitelijke omstandigheden. In een fase die nog het best omschreven kan worden als een ‘interventie-vacuüm’ is het goed om op initiatief van de politie maar wel met alle betrokkenen in het CoPI een paar mogelijke scenario’s door te nemen. Per scenario kan dan bekeken worden welke spoor specifieke aandachtspunten alvast concreet bekeken kunnen worden. Hoe is een locatie het best te benaderen zonder tegen een evacuatiestroom in te gaan bijvoorbeeld. Via welk hek, welke deur of welk perron? Staan de voertuigen nu op een veilige opstelplaats? Als er slachtoffers vallen, hoe gaan we die dan zo snel mogelijk evacueren? Waar staan dan de ambulances en is de route naar het ziekenhuis snel vrij te maken? Zolang er nog niets gebeurd is, bestaat de interventie vooral uit mentale preparatie.

Wat is een veilige werkruimte?

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

Crowd control

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

3.5.3 Omgevingseffecten

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, vragen de volgende kenmerkende effecten in de (directe) omgeving ook direct om actie.

Social media en het ongrijpbare fenomeen

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

Media-aandacht

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

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

ROTTERDAM - Vanmorgen rond 07.00 uur sprong een man aan boord van de Thalys, net voordat de trein zou vertrekken. Hij verschanste zich direct op het toilet. De politie sloot het station af terwijl speurhonden de trein in kwamen. Ook werd een onderhandelaar gestuurd. De man weigerde contact met de onderhandelaar. Met een arrestatieteam en speurhonden lukte het om de man na circa drie uur op te pakken; hij raakte daarbij onwel. De Explosieven OpruimingsDienst (EODD) doorzocht de Thalys voor de zekerheid. De politie trof zijn rugzak aan, maar vond geen wapens of explosieven. Ook een deel van station Antwerpen-Centraal (waar de trein naar onderweg was) werd vanochtend ontruimd vanwege een verdacht koffertje in de trein Brussel-Amsterdam. De Belgische explosieven-dienst heeft het koffertje tot ontploffing gebracht. Ook het grootste deel van Antwerpen-Centraal is inmiddels weer vrijgegeven. De perrons van Antwerpen-Centraal liggen deels in een tunnel. De beide verdiepingen daarvan werden vanochtend ontruimd. De politie in Rotterdam nam het zekere voor het onzekere, gezien de gebeurtenissen op 22 augustus in een Thalys in Frankrijk. Hierbij overmeesterden enkele reizigers een zwaar bewapende man die mogelijk van plan was een aanslag te plegen in de trein. Rond 14.00 uur zijn alle sporen rond Rotterdam CS weer vrijgegeven. De NS meldt dat reizigers nog wel rekening moeten houden met vertraging.
Bron: DDS, de dagelijkse standaard.nl

Omdat het incident in Rotterdam vroeg in de ochtend gebeurde, konden redacties die het ochtendnieuws maken dit nieuwsfeit direct meenemen. Mede vanwege de ernstige gebeurtenis in augustus in de Thalys (zie het kader hierboven) en het feit dat de politie er enkele uren voor nodig had om de man te overmeesteren, bleef het incident in Rotterdam urenlang prominent in de media. Hierdoor hadden ook alle (landelijke) media de tijd om met hun reporters en materieel af te reizen naar Rotterdam. De crisisorganisatie moet hierop voorbereid zijn en ten tijde van het incident hierop actie ondernemen.

3.5.4 Planvorming antiterrorisme

NS en ProRail hebben sinds 2005 gezamenlijke planvorming in het kader van antiterrorisme in samenwerking met de NCTV (Atb). Ook zijn ProRail en NS beide vertegenwoordigd in het overleg met de NCTV door middel van een sectorcoördinator antiterrorisme. Onderdeel van deze planvorming is een dreiging- en risicoanalyse waarbij de dreigingsinformatie door of namens de NCTV (AIVD) wordt gedeeld met NS en ProRail. Naast het gezamenlijk vaststellen van de A-locaties waar actuele planvorming aanwezig is, komt uit deze analyses terugkerend hetzelfde beeld naar voren: terroristen hebben als doel het maken van slachtoffers onder reizigers en/of personeel. Het vernielen van infra is daarbij niet of in mindere mate een doel, maar soms het middel om te komen tot. Op basis van dit risico hebben NS en ProRail samen met de politie planvorming ingericht. Op dringend verzoek vanuit onder andere de G4-gemeenten zijn er binnen NS, naast de OVD-Rail van ProRail, ook Ovd's aangesteld (OvD-Station) om als aanspreekpunt te kunnen dienen voor de politie of gemeente.

Vanuit een verantwoordelijkheid als werkgever, personenvervoerder en beheerder van alle treinstations heeft NS ook een eigen veiligheidsorganisatie ingericht, waar de 24/7-meldkamer NS, cameratoezicht, ruim 700 geweldsbevoegde BOA's en een security-managementorganisatie met Ovd's-Station deel van uitmaken. Ervaringsgegevens van recente (vergelijkbare) incidenten laten zien dat er momenten zijn waarop het spoorstelsel technisch (weer) beschikbaar is, terwijl NS de veiligheid van het eigen personeel en van reizigers niet (voldoende) kan borgen.

Actuele situatie

Uit recente (2021) dreigingsinformatie blijkt naast terrorisme een toename van extremisme. De dreiging van extreem geweld en terrorisme kent verschijningsvormen die buiten de definities van de bestaande treinincidentscenario's vallen (dergelijke scenario's die buiten de bestaande scenario's vallen zijn bijvoorbeeld een dreiging buiten het station; een terrorisme-risico in het station; vluchtende verdachten; een politie-inzet op het station of in de trein).

Om de onvervreembare verantwoordelijkheid als werkgever, vervoerder en beheerder te kunnen nemen, heeft NS in de eigen crisisplanvorming een daarop ingericht afwegingskader ontwikkeld (waarbij enerzijds het systeemtechnisch functioneren van de treinenloop op het spoor gewogen wordt en anderzijds de werkgeversverantwoordelijkheid voor de veiligheid van het eigen personeel). Indien NS tijdens een dreigende situatie (met extreem geweld of terrorisme) niet tijdig in en/of over het belang van de veiligheid van het personeel of de reizigers kan beslissen op basis van actuele en juiste informatie, kan de organisatie besluiten de dienstverlening op een locatie per direct te beëindigen. De verantwoordelijkheid voor het inzetten van personeel en het vervoeren van reizigers is niet overdraagbaar aan andere partijen.

De dreiging van een terrorisme- of overig extreem geweldsincident kenmerkt zich door het primaire risico op slachtoffers, waarbij overige fysische effecten zoals brand, overdruk, toxiciteit kunnen optreden. De politie neemt in deze situaties de leiding. Als deze dreiging zich in of nabij het spoor voordoet, kan dit effect hebben op de inzet van NS-personeel, op de uitvoering van de dienstregeling en op reizigers.

In lijn met de eerdere afspraken die NS samen met ProRail, de NCTV en de politie in het kader van terrorisme heeft gemaakt (ATb), zal een OvD-Station aansluiten bij het CoPI om mogelijke scenario's te bespreken. Als het risico (ofwel: de opzet) zich richt op het maken van slachtoffers onder reizigers en personeel of het dreigen daarmee, zoals dat aan de orde is bij terrorisme of extreem geweld, is de vervoerder verantwoordelijk. De OvD-Station is dan het aanspreekpunt voor de overheidshulpdiensten. In de andere gevallen waar het gaat om de veiligheid en/of de werking van het spoorstelsel, is dat de OvD-Rail. De OvD-Station en OvD-Rail zullen elkaar altijd (pro)actief informeren en raadplegen.

4 Landelijke thema's

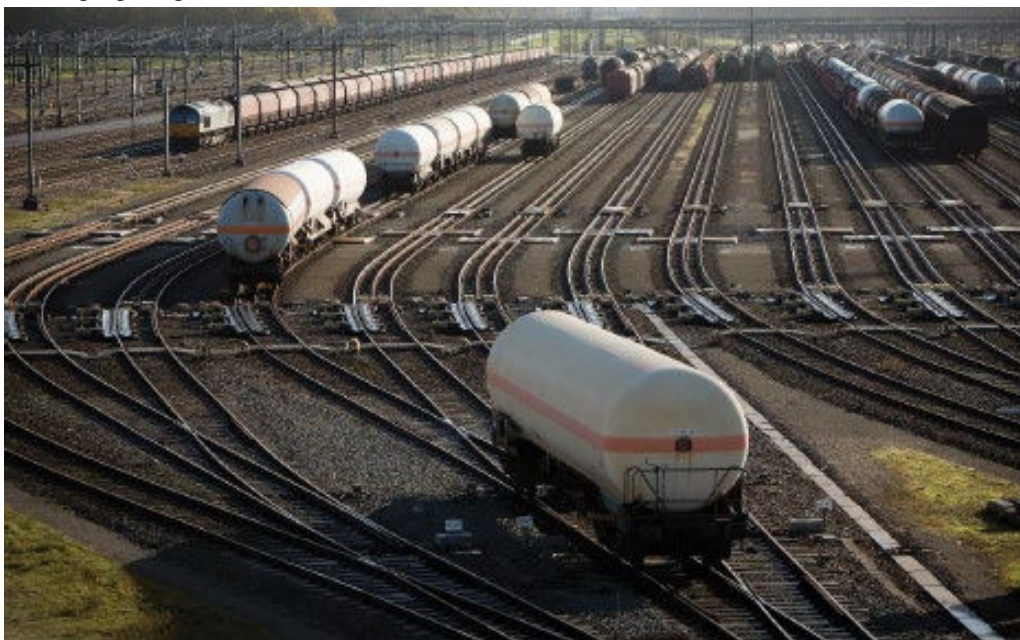
In dit hoofdstuk worden landelijke thema's geadresseerd die van invloed zijn op incidentbestrijding op het spoor, en daarmee ook op de voorbereiding ervan.

4.1 Spoorwegemplacementen

Nederland kent circa honderd vergunningplichtige spoorwegemplacementen. Op een aantal van deze spooremplacementen wordt gerangeerd met gevaarlijke stoffen. De eisen en voorschriften die in vergunningstrajecten worden gesteld op het gebied van omgevingsveiligheid¹³ en geluid verschillen per emplacement. De reden hiervoor is driedig:

1. Men maakt onderscheid in activiteiten (en bijbehorende regelgeving).
2. Er zijn verschillende wettelijke kaders van toepassing (onder andere Wabo en Wvr).
3. Er zijn verschillen qua ligging in de bewoonde omgeving.

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



Figuur 4.1 Spooremplacement Kijfhoek (bron: Taco Anema)

¹³ Onder omgevingsveiligheid wordt verstaan: veiligheid vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen op het doorgaand spoor en emplacementgebonden activiteiten, waaronder externe veiligheid, fysieke en organisatorische maatregelen en brandweervoorzieningen.

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

De staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft daarom de ambitie om voor de omgevingsveiligheid en geluidsvoorschriften te komen tot landelijke afspraken voor spooremlacements, geborgd in landelijke wet- en regelgeving. Deze afspraken worden gemaakt in overleg met de betrokken partijen op landelijk niveau. Uitkomst van bestuurlijk overleg is een systeem van categorisering van emplacements ten behoeve van algemene uniforme regels voor brandweervoorzieningen. Het geluid van alle treinen op het hoofdspoor (inclusief emplacements) gaat vallen onder de werking van geluidproductieplafonds onder de verantwoordelijkheid van de minister van IenW. Het integrale risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het hoofdspoor (inclusief emplacements) gaat vallen onder Basisnet. Hierbij is de afspraak dat de minister van IenW gaat over de vervoersactiviteiten op het hoofdspoor en de gemeenten toezicht houden en handhaven op de voorzieningspakketten van een emplacement. Het ministerie van IenW bereidt de verankering van deze bestuurlijke afspraken in regelgeving (Omgevingswet) voor.

Informatievoorziening gevaarlijke stoffen op emplacements door ProRail

Hulpdiensten die te maken krijgen met een incident met gevaarlijke stoffen op emplacements moeten zich allereerst op de hoogte stellen van de inhoud van de losse goederenwagons. Daarnaast zal een beeld gevormd moeten worden van de stoffen die in de samengestelde trein worden vervoerd. Zeker als er gevaarlijke stoffen worden vervoerd in spoorketelwagons, is die informatie goed leesbaar te vinden op de wagons. In alle gevallen willen operationeel leidinggevend en hun adviseurs zo snel mogelijk na de eerste alarmering geïnformeerd worden. Mede daarom is de informatie ook digitaal beschikbaar via een Wagonlading Informatiesysteem (W-LIS). Dit informatiesysteem is een repressief hulpmiddel en geeft direct inzicht in welke ketelwagons met gevaarlijke stoffen zich waar bevinden op spooremlacements. In het geval van een incident wordt deze informatie (wagenlijsten) direct gedeeld met hulpdiensten (van ProRail en van de overheid) om de repressieve risico's voor hulpverleners en spoorwegpersoneel te beperken. Omdat zo ook snel bekend is om welke stof(fen) het gaat, kan ook snel gekozen worden voor de juiste interventie en kunnen de effecten voor de omgeving en het milieu beperkt blijven.

4.2 TIS en de landelijke meldingsclassificaties

Operationeel gaan de uiteindelijke tien meldkamers samenwerken in de Landelijke Meldkamer Samenwerking (LMS), die in staat moet zijn om bij overloop en uitval van een meldkamer de meldingen daarvan over te nemen. Zo ontstaat één landelijke virtueel genetwerkte meldkamer met tien locaties. Centralisten ontvangen dan op één van de tien meldkamerlocaties in Nederland meldingen van incidenten en hulpvragen van inwoners en verzorgen de afhandeling hiervan. Om tot tien meldkamers te komen, zullen er in de komende jaren nog een aantal samenvoegingen plaatsvinden. Het kunnen overnemen van meldingen

betekent dat de werkwijzen van centralisten en het veld op landelijke schaal voldoende geüniformeerd en geharmoniseerd moeten worden. Verder vraagt een toenemende samenwerking en gegevensuitwisseling tussen meldkamers onderling en met organisaties daarbuiten om standaardisatie van meldkamergerelateerde begrippen en gegevens. Een van die standaarden is de set Landelijke Meldings Classificaties (LMC).

In 2020 is het beheer van alle meldkamers overgedragen aan de Nationale Politie. Dit betreft zowel de gebouwen als de informatievoorziening (IV) en ICT. Daarnaast wordt gewerkt aan het verkrijgen van een nieuw nationaal meldkamersysteem (NMS), waarbij bekeken wordt welke functionaliteiten in de kern van het NMS moeten komen en wat via andere functionaliteiten gekoppeld gaan worden.

ProRail werkt voor de incidentafhandeling al enige jaren met SpoorWeb. Dit is een applicatie waarin de incidenten in klare taal geclassificeerd worden, net als door de meldkamers in het GMS. Daarnaast wordt waar mogelijk ook een treinincidentscenario (TIS)-code toegekend. De classificaties uit SpoorWeb sluiten beter aan op de LMC en zijn in de communicatie minder foutgevoelig dan de TIS-codes. Het gebruiken van de classificaties maakt het in principe mogelijk om in GMS en SpoorWeb incidenttypering over te nemen. In de huidige LMC zijn daarom geen TIS-codes meer opgenomen. Het is dientengevolge niet verstandig de TIS-codes nog te gebruiken in de communicatie rond incidenten.

In de toekomst gaat gekeken worden hoe de incidenttypering en andere incidentinformatie (zoals locatie, ladinggegevens en ingezette hulpeenheden) digitaal uitgewisseld kunnen worden tussen Spoorweb en GMS via de Webservice en Web Broker van het GMS. Dit kan de snelheid en kwaliteit van de incidentafhandeling sterk verbeteren. Dat werkt twee kanten op, want een melding van een incident op het spoor kan zowel via 112 als via interne lijnen van ProRail binnenkomen, waarna een centralist op de Meldkamer Spoor de gegevens over de melding van een van de meldkamers moet overnemen of omgekeerd. Ook in de verdere incidentafhandeling is een snelle en goede informatiedeling van groot belang. De Webservice van GMS zorgt er ook voor dat informatie snel verder door gedeeld kan naar operationele eenheden en crisismanagement (via LCMS).

4.3 Assistentie van civiele partijen bij repressief optreden

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

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

Daarnaast beschikt ProRail over middelen die de overheidsbrandweer ook zou kunnen inzetten bij bepaalde hulpverleningsscenario's. Denk hierbij aan redgereedschap (spreiders en scharen), maar ook aan middelen ten behoeve van langstransport voor het evacueren van reizigers vanaf lastig te bereiken locaties. Zo is dus samenwerking mogelijk, waarbij hulpdiensten van de overheid, ProRail en private partijen elkaar kunnen versterken en elkaars middelen kunnen gebruiken. Vanuit kostenoverwegingen kan dit voor alle partijen interessant zijn. Praktisch gezien zullen alle partijen nu al moeten samenwerken om tot een optimaal resultaat te komen. In de voorbereiding is het daarom raadzaam om te inventariseren wat partijen voor elkaar kunnen betekenen en in welke scenario's. De informatie die gedeeld dient te worden gaat over de specifieke kennis en kunde, de capaciteit (menskracht en materieel) en de beschikbaarheid (tijd tot ter plaatse zijn).

4.4 Het Protocol Verdachte Objecten (PVO)

Het gebeurt dagelijks dat reizigers eigendommen achterlaten in de trein. Naast deze onschuldige voorvallen komt het ook voor dat een situatie als 'verdacht' wordt aangemerkt. In dit soort situaties kunnen hulpverleners terugvallen op het Protocol Verdachte Objecten (PVO). Dit protocol geeft inzicht in de wenselijke werkwijze bij het aantreffen van pakketten of objecten die mogelijk een risico vormen voor de omgeving. Naast ontruiming van de trein en de directe omgeving worden ook specialisten van politie en eventueel Defensie gealarmeerd om te helpen. Meer informatie over het PVO en het opvragen daarvan, is te vinden op de website van het NIPV.

5 Overlegstructuur

Met het ondertekenen van de samenwerkingsafspraken spoor op 24 januari 2020 hebben de deelnemende partijen ingestemd met een nieuwe overlegstructuur. Deze structuur bestaat uit een Veiligheidsmanagementoverleg-spoor (VMO-spoor) op strategisch niveau en een Samenwerkingsoverleg-spoor (SO-spoor) op tactisch niveau. Zie ook bijlage 1.

5.1 VMO-spoor

De ambitie van het VMO-spoor is om de veiligheid op het spoor in het hele land te versterken. Het VMO heeft de ambitie duidelijke, landelijk geldende afspraken te maken.

VMO-spoor

Het VMO-spoor ziet toe op een goede samenwerking en op een effectieve voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur en de borging daarvan. Het VMO-spoor maakt afspraken op strategisch niveau voor de effectieve voorbereiding op en afhandeling van incidenten, voor risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur.

Bron: Artikel 3 Samenwerkingsafspraken tussen veiligheidsregio's, politie en ProRail betreffende de effectieve voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur, in aanvulling op hetgeen in wet- en regelgeving is bepaald.

In het Reglement van Orde¹⁴ is afgesproken dat deelnemers van het VMO bestaan uit een benoemde voorzitter (tot nu toe een burgemeester), vertegenwoordigers op strategisch niveau van veiligheidsregio's, politie en ProRail. Op uitnodiging kan een vertegenwoordiger van het Ministerie van IenW deelnemen.

5.2 SO-spoor

Het SO-spoor adviseert en rapporteert over de activiteiten van het SO aan het VMO.

SO-spoor

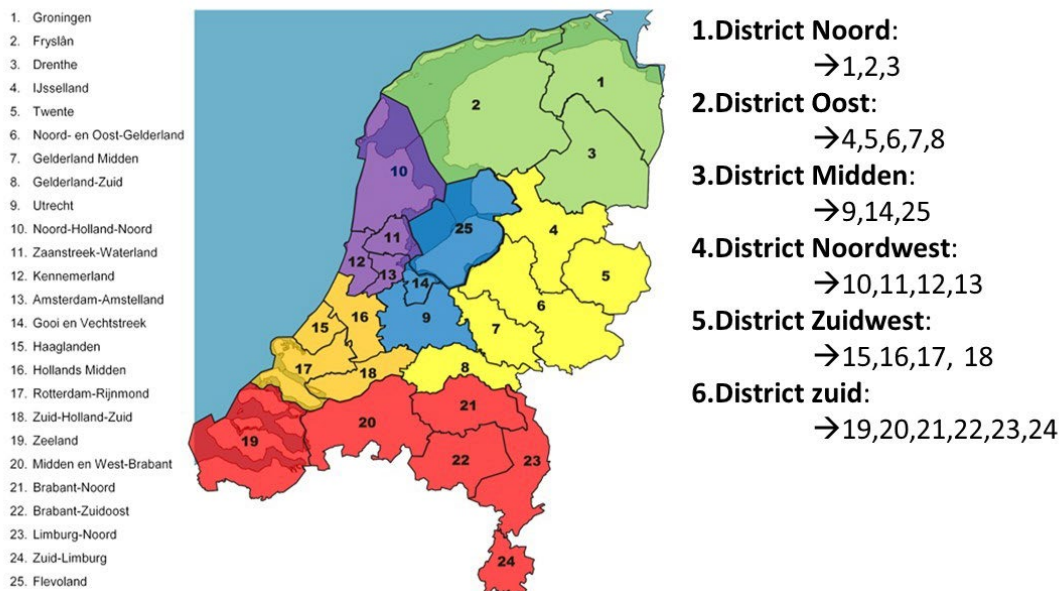
Het SO-spoor heeft tot doel om door zijn activiteiten te komen tot een goede samenwerking tussen betrokken partijen voor een effectieve voorbereiding op en afhandeling van incidenten, voor risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur en de borging daarvan. Het SO-spoor kan gevraagd en ongevraagd advies geven aan het VMO-spoor.

Bron: Artikel 4 Samenwerkingsafspraken tussen veiligheidsregio's, politie en ProRail betreffende de effectieve voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur, in aanvulling op hetgeen in wet- en regelgeving is bepaald.

¹⁴ Reglement van orde VMO-Spoor en SO-Spoor, naar aanleiding van Samenwerkingsafspraken tussen veiligheidsregio's, politie en ProRail ten aanzien van de voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur.

Het SO-Spoor bestaat uit vertegenwoordigers van de zes districten van Brandweer Nederland, politie, ProRail en het NIPV. Indien nodig neemt ook een vertegenwoordiger van het ministerie van IenW deel aan het SO.

Brandweer Nederland heeft een districtsindeling gemaakt die er als volgt uitziet.



Figuur 5.1 Districtsindeling van Brandweer Nederland (bron: Brandweer Nederland)

Binnen het SO-spoor hebben de districten portefeuille-indeling gemaakt zoals weergegeven in tabel 5.1 hieronder.

Tabel 5.1 Portefeuille-indeling binnen SO-spoor

District	Portefeuille	
1	Noord	Risicobeheersing en Crisisbeheersing
2	Oost	Plannen & Procedures
3	Midden	Integrale Praktijktest
4	Noordwest	Incidentbestrijding en -evaluatie
5	Zuidwest	Vakbekwaamheid
6	Zuid	Energietransitie / IBGS / Basisnet
7	SO-breed	Commissie Monitoring en Rapportage

Bronnenlijst

Literatuur

Brandweer Nederland (2019). *Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid*. Opgehaald van <https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/03/20200117-BRWNL-Handreiking-Bluswatervoorziening-en-Bereikbaarheid-2019.pdf>

Brandweer Nederland (2018). *Doorontwikkeling grootschalig brandweeroptreden*. Opgehaald van https://www.brandweernederland.nl/wp-content/uploads/sites/2/2021/10/201809_visie_gbo-20.pdf

Instituut Fysieke Veiligheid (2017). *Protocol Verdachte Objecten*. IFV.

Instituut Fysieke Veiligheid (2018). *Bestuurlijke netwerkkaart 16: Spoorvervoer*. Opgehaald van <https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/03/201805-IFV-BNK-16-Spoorvervoer.pdf>

ProRail (2021). *Handboek Incidentmanagement Rail*. Opgehaald van <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/veiligheid/documenten/handboek-incidentmanagement-rail-versie-2021.pdf>

ProRail, Brandweer Nederland & GGD-GHOR Nederland (2016). *Voorzieningen spoorweginfrastructuur voor vluchten en bereikbaarheid. Generieke eisen voor sporen op de vrije baan*.

VMO-Spoor (2021). *Werkwijze eigen veiligheid overheidshulpdiensten bij spoorwegincidenten*. Opgehaald van <https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/09/20210401-VMOSpoor-Werkwijze-eigen-veiligheid-overheidshulpdiensten-bij-spoorwegincidenten.pdf>

VMO-Spoor (2020). *Samenwerkingsafspraken tussen Veiligheidsregio's, Politie en ProRail ten aanzien van de voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur*. Opgehaald van <https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/12/20200124-VMO-Samenwerkingsafspraken-tussen-Veiligheidsregios-Politie-en-ProRail-tav-voorbereiding-en-afhandeling-spoorincidenten.pdf>

Vervoer gevaarlijke stoffen kenbare gebreken ketelwagens (VNCI, 2016). Opgehaald van <https://www.vnci.nl/Content/Files/file/Downloads/Uitgavekenbaregebreken-herziening-september2016.pdf>

Wetten, besluiten en regelingen

Besluit bijzondere spoorwegen. (2016, 1 oktober). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0036778>.

Besluit externe veiligheid transportroutes. (2015, 1 april). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0034233>.

Besluit inwerkingtreding basisnet. (2015, 20 februari). Opgehaald van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2015-92.html>.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014). *Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025*. Opgehaald van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2014/12/15/bijlage-1-vervoerconcessie-2015-2025>.

Politiewet. (2019, 1 februari). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031788>.

Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen. (2018, 1 mei). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0010053/2018-05-01>.

Spoorwegwet. (2019, 7 maart). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0015007>.

Tijdelijke wet ambulancezorg. (2018, 1 augustus). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031557>.

Wet op de lijkbezorging. (2018, 1 augustus). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005009>.

Wet lokaal spoor. (2015, 15 december). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0034363>.

Wet veiligheidsregio's. (2019, 1 januari 2019). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027466>.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen. (2015, 1 april). Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0007606/2015-04-01>.

Besluit veiligheidsregio's. Opgehaald van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0027844/2017-12-01>

Overige bronnen

Brandweer en Multi Opschaling (gegevens)standaarden.

Bijlage 1 Programma ‘Samen werken aan veilig spoor’

In 2017 heeft het toenmalige Veiligheidsmanagementoverleg (VMO)-spoor het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ geïnitieerd, waarbinnen door ProRail, de politie en veiligheidsregio’s gewerkt is aan verbetering van lesstof en oefenprogramma’s voor de eigen medewerkers wat betreft de (voorbereiding op) incidentbestrijding op het spoor. Het programma werd ondersteund door het IFV en liep tot december 2019. Het doel van het programma was te komen tot structurele samenwerkingsafspraken tussen veiligheidsregio’s, politie en ProRail met betrekking tot de hoofdspoorweginfrastructuur, die in de plaats zouden moeten komen van de convenanten en veiligheidscontracten. In deze samenwerkingsafspraken ligt de nadruk op de samenwerking tussen ProRail en de overheidshulpdiensten en het monitoren van de gemaakte afspraken. Ook is het overeengekomen overlegmodel (VMO/SO-spoor) opgenomen. De scope van de samenwerking betreft de gehele hoofdspoorweginfrastructuur en de gehele veiligheidsketen.

Binnen het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ zijn de bijzondere aspecten bij de bestrijding van incidenten op het spoor in kaart gebracht. Daarbij is veel aandacht besteed aan de betekenis van deze aspecten voor de vakbekwaamheid van de diverse functionarissen die een operationele rol spelen bij de bestrijding van spoorincidenten. De producten van het programma ‘Samen werken aan veilig spoor’ zijn het resultaat van een goede samenwerking tussen ProRail en de overheidshulpdiensten. Op 24 januari 2020 hebben de directeurs van de veiligheidsregio’s, ProRail en politie hun handtekening gezet onder de *Samenwerkingsafspraken tussen Veiligheidsregio’s, Politie en ProRail ten aanzien van de voorbereiding en afhandeling van incidenten, risicobeheersing en crisisbeheersing op de hoofdspoorweginfrastructuur*. In het voorliggende document zijn de resultaten van het genoemde programma opgenomen.

De resultaten van het samenwerkingsprogramma zijn te vinden via de onderstaande link:
<https://nipv.nl/spoorveiligheid/>

Bijlage 2 Het bergen van slachtoffers en het reinigen van treinen en de infrastructuur

Deze bijlage gaat over het bergen van een slachtoffer en het reinigen van treinen en infrastructuur na een incident met een slachtoffer. Specifiek gaat het daarbij om het (weer) toonbaar maken van een trein en/of baanvak na een aanrijding met een dodelijk slachtoffer ten gevolge van een ongeval of suïcide. Er wordt regelmatig de term 'reinen na suïcide' gebruikt, maar die dekt niet de gehele lading. Te gemakkelijk wordt namelijk aangenomen dat een incident 'persoon voor de trein of aanrijding trein-persoon' een suïcide betreft. Het is goed om met elkaar af te spreken dat dit slechts kan worden vastgesteld na nader onderzoek door de politie. Binnen Brandweer Nederland is afgesproken dat als er sprake is van een geslaagde suïcide, er dan bij de afhandeling van het incident geen taak voor de brandweer is weggelegd.

Redding, bestrijding en onderzoek

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

Het spoorwegterrein wordt door de hulpverleners niet eerder betreden dan wanneer ter plaatse door ProRail veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, tenzij:

- > er een incident is waarbij levensreddend optreden noodzakelijk is
- > er sprake is van noodzakelijk politieoptreden
- > noodzakelijk politieoptreden niet uitgesteld kan worden.

Politie

De OvD-P is vanuit de politie de hoogst operationele leidinggevende ter plaatse. Hij/zij is verantwoordelijk voor het vaststellen van de toedracht. De OvD-P is vanuit het Plaats Delict (PD)-management verantwoordelijk voor de toegang op het PD.

De taken van de OvD-P zijn:

- > Monitoring van de actuele veiligheidssituatie.
- > Zorgdragen voor de inzetverdeling van eenheden en het geven van specifieke opdrachten aan eenheden ter plaatse van het incident (brongebied) en in overleg met de OvD-OC eventueel buiten dit gebied (effectgebied).
- > Sturing en coördinatie van de inzet van eenheden ter plaatse van het incident.
- > Advisering van de overige officieren van dienst en fungeren als aanspreekpunt politie op de plaats van het incident voor de multidisciplinaire partners.

- > Geven van verlof aan de Hoofdofficier van Justitie (HovJ) tot vervoer van het stoffelijk overschot.
- > Informeren van de HOvD over bijzonderheden en waar nodig overige betrokkenen (in overeenstemming met de HOvD).
- > Informeren van het bevoegd gezag (voor zover dit niet door de HOvD gebeurt).
- > Eventueel opschalen naar GRIP 1 niveau en optreden in het COPI.
- > Eventueel opschalen naar een specialistische inzet van de verkeersongevallenafhandeling (VOA)-spoor van de landelijke eenheid (LE.)

De OvD-P is bevoegd te handelen namens de eenheidsleiding bij bovenstaande taken.

De OvD-Rail van ProRail

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

De OvD van ProRail is:

- > Verantwoordelijk voor een veilige werkplek maken op het baanvak.
- > Coördinator vanuit ProRail voor alle spoorpartijen.
- > Operationeel liaison namens alle spoorpartijen.
- > Gesprekspartner voor de OvD-P en de OvD-Brandweer.
- > Bij het ter plaatse gaan al via het OC telefonisch bereikbaar.

Voor de ondersteuning van de hulpdiensten met specifieke technische kennis van spoorwegmaterieel en middelen heeft ProRail een eigen onderdeel Incidentenbestrijding. De OvD-Rail van ProRail heeft geen opsporing/strafrechtelijke bevoegdheden.

De Brandweer

De brandweer heeft reguliere inzet wanneer het slachtoffer nog niet overleden is en kan in andere situaties op verzoek van de OvD-P of de OvD-Rail hand- en spandiensten verlenen.

Vrijbaan maken door ProRail Incidentenbestrijding

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

- > Onder het 'vrijbaan maken' wordt, naast het vrijmaken van obstakels, ook het bergen en afvoeren van wrakstukken van spooormateriaal verstaan.
- > Over wrakstukken van overige voertuigen en obstakels is geen tekst in de procedure opgenomen. In redelijkheid kan worden aangenomen dat het bergen en afvoeren van alle wrakstukken en obstakels op het spoor onder de 'Procedure vrijbaan maken' vallen en daarmee tot de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het spoor, in casu ProRail gerekend kunnen worden.
- > Voor het bergen en afvoeren van wrakstukken op een overweg is formeel de wegbeheerder (RWS, provincie, gemeente, particulier) verantwoordelijk. In deze gevallen zal de OvD-P na het afronden van het strafrechtelijk onderzoek toestemming verlenen aan ProRail of de eigenaar en opdracht geven tot het bergen en afvoeren van de wrakstukken.

- > Het bergen van wrakstukken is ondergebracht bij professionele bergingsbedrijven.

Reinigen trein, station, spoor en overweg

- > Onder de verantwoordelijkheid van ProRail voor incidentregie van alle treinen, valt ook het 'toonbaar maken' van rollend materieel.
- > Het reinigen, wassen en onderhouden van treinen is een verantwoordelijkheid van de eigenaar (NS, Veolia, Arriva, et cetera), en deze heeft daarvoor onderhoudsbedrijven opgericht dan wel ingehuurd.
- > Indien nodig wordt een trein na een incident door ProRail naar een, veelal centraal in het land gelegen, reinigingsplek van de eigenaar gestuurd.
- > Om een trein, via het reguliere spoor, naar een reinigingsplek te verplaatsen, is het soms noodzakelijk om een trein eerst ter plaatse 'toonbaar' te maken.
- > Onder het toonbaar maken wordt het ruim met water wegspoelen en verwijderen van zichtbaar bloed verstaan.
- > ProRail Incidentenbestrijding verzorgt het toonbaar maken van een trein meestal zelf of laat daarvoor een onderhoudsbedrijf van de treineigenaar ter plaatse komen.
- > De brandweer vervult geen rol in het cosmetisch reinigen van de trein na een zelfdoding.
- > ProRail Incidentenbestrijding verzorgt het toonbaar maken van het spoor, station, kunstwerken en attributen meestal zelf of zet hiervoor een gecontracteerd onderhoudsbedrijf of aannemer in.
- > Voor het reinigen van een overweg is formeel de wegbeheerder (RWS, provincie, gemeente, particulier) verantwoordelijk. In deze gevallen zal de Ovd-P toestemming verlenen aan de wegbeheerder om het wegdek te (laten) reinigen. Onder het reinigen van het wegdek wordt in dezen het ruim met water wegspoelen en verwijderen van zichtbaar bloed verstaan.

Opvang betrokken medewerkers, passagiers en hulpverleners

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

Bijlage 3 Opleiden, Trainen en Oefenen op het spoor

Het thema Opleiden, Trainen en Oefenen is een belangrijk onderdeel van de voorbereiding op de afhandeling van spoorincidenten.¹⁵ De belangrijkste reden hiervoor is, dat de spoor specifieke aandachtspunten en de scenario's hun toegevoegde waarde pas bewijzen wanneer ze in een realistische omgeving gebruikt worden. Hoewel OTO een regionale verantwoordelijkheid is, bevat deze handreiking beschrijvingen die goed te gebruiken zijn voor regionale OTO-activiteiten. Deze worden hieronder kort toegelicht.

Bestaande onderwerpen uit het handboek

Spoor specifieke aandachtspunten

Door bij trainen en oefenen in de veiligheidsregio aandacht te besteden aan deze aandachtspunten, wordt operationeel personeel effectief geoefend. Door juist die zaken in oefeningen op te nemen die het werken op het spoor zo bijzonder maken, is het mogelijk om in een kort tijdsbestek gericht te oefenen. Globaal bekeken gaat het bij de spoor specifieke aandachtspunten om enerzijds zaken die een belangrijke logistieke component hebben en anderzijds om zaken die fundamenteel zijn voor veilig werken in een omgeving waarin (hoog)spanning een belangrijk issue is.

Beeldvormende scenario's

De vier scenario's gaan over de volgende vier incidenttypen: 'brand', '(technische) hulpverlening', 'gevaarlijke stoffen' en 'dreiging'. Door de compacte beschrijving lenen de scenario's zich om in de aanloop naar een multidisciplinaire oefening alle deelnemers 'mee te nemen' in een gedeeld beeld van een incident. De scenario's moeten dan ook niet gezien worden als maatgevend, maar als beeldvormend.

Landelijke Informatiekaart Spoor

Het gebruik van digitale zakboekjes voor operationeel leidinggevendens voorziet hen bij alarmering van een specifiek (en vaak zelden voorkomend) incident van de juiste aanknopingspunten voor een gestructureerde werkwijze die aandacht besteedt aan de incident-typische aandachtspunten. In die wetenschap heeft het SO-spoor diverse kaarten opgesteld met op handzame wijze gepresenteerde informatie of aandachtspunten. Die informatie kan in de eigen veiligheidsregio eventueel gebruikt worden als aanvulling op de digitale zakboekjes voor operationeel leidinggevendens.

Documentenoverzicht

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

¹⁵ We spreken tegenwoordig meer over vakbekwaamheid, en dan in de vorm van vakbekwaam worden en blijven.

Doorontwikkeling

Nieuwe ideeën die onderzocht kunnen worden op haikbaarheid zijn de volgende:

OTO-matrix

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

- > Monodisciplinair
 - Spoorlocatiegebonden vaardigheden (beoordelen van de eigen veiligheid).
 - Niet-spoorlocatiegebonden vaardigheden (inzet oefening op een treinstel op een oefenlocatie).
 - Virtuele trainingsomgeving (monodisciplinaire besluitvorming, leiding en coördinatie).
 - Elektronische leeromgeving (monodisciplinaire kennisoverdracht).
- > Multidisciplinair
 - Spoorlocatiegebonden oefeningen (realistische oefeningen in het kader van RBP / IBP).
 - Niet-spoorlocatiegebonden oefeningen (teamtraining en table top, CoPI-training via table top met actieve responscel).
 - Virtuele oefen- en trainingsomgeving (multidisciplinaire afstemming, leiding en coördinatie).

Spoorspecifieke evaluatietool

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