

# HANDREIKING VOORBEREIDING SPOORINCIDENTBESTRIJDING

Hoe kun je het beste handelen bij een spoorincident met gevaarlijke stoffen? Wat zijn aandachtspunten en effecten waarje als incidentbestrijder rekening mee moet houden? Als NIPV hebben wij een handreiking spoorincidentbestrijding geschreven, welke recent geactualiseerd is. In deze handreiking voor incidentbestrijding op het spoor in het algemeen zijn vier beeldvormende scenario's opgesteld. Een scenario met gevaarlijke stoffen is daar één van. In dit artikel gaan wij hier graag verder op in.

*TEKST NIPV*

Hieronder volgt een korte, hypothetische scenariobeschrijving van hetgeen de hulpdiensten kunnen aantreffen bij een incident met gevaarlijke stoffen. Deze tekst is bedoeld voor de hulpverleners die zich in dergelijke situaties kunnen bevinden, maar is daarnaast uiteraard ook interessant voor partijen die zelf gevaarlijke stoffen over het spoor (laten) transporteren.

## Het scenario

Op een warme zomerdag gedurende de avondspits, tijdens een drukbezocht evenement in de stad Roosendaal, rijdt een goederentrein vanuit Antwerpen het spooreplacement 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 nabijgelegen NS-station gestuurd. De eerste brandweereenheden ter plaatse voeren een verkenning uit en constateren dat er een goederentrein op het spooreplacement 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 de verschillende betrokken partijen.





Op een warme zomerdag gedurende de avondspits, tijdens een drukbezocht evenement in de stad Roosendaal, rijdt een goederentrein vanuit Antwerpen het spooreplacement 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 nabijgelegen NS-station gestuurd. De eerste brandweereenheden ter plaatse voeren een verkenning uit en constateren dat er een goederentrein op het spooreplacement 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 de verschillende betrokken partijen.

In bovenstaand scenario wordt na enkele minuten 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 van een lekkage van een afsluiter. De Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS van de brandweer) concludeert op basis van de wagonlijst en oranje (Kemler-)borden dat het gaat om een beladen wagon 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 ambulancemedewerkers 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.

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 wagon- 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



© IenW, Stefan Verkerk Fotografie



is afgerond, kan de treindienstleider het opstartplan in gang zetten om de treindienstregeling te hervatten.

### **Spoorspecifieke aandachtspunten**

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

#### *Snelle informatievoorziening over de aard en hoeveelheid van de stof*

Een vrijkomende (gevaarlijke) stof met een lage geurdrempel 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 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 de 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 tot een optimaal repressief resultaat te komen, 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.

### **Omgevingseffecten**

Naast aandachtspunten bij de incidentbestrijding, dient ook rekening gehouden te worden met de effecten op de omgeving. Omwonenden kunnen onwel worden en last krijgen van irritatie van de luchtwegen. Er dienen snel betrouwbare metingen te worden gedaan die inzicht geven in de concentratie en het verspreidingsgebied. Uiteraard willen burgers zo snel mogelijk informeren, maar er is wel tijd nodig om de metingen te doen. Burgers die zich ophouden in de nabijheid van het incident moet naast informatie ook een handelingsperspectief geboden worden.

Het is 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.

**De volledige handreiking is hier te downloaden:**  
[NIPV website](#)