

# **Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding**

**Spoorboekje voor Zwaailichten**

Deze publicatie is een uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR).

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Voor informatie die desondanks onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden auteur(s), redactie en uitgever geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich graag aanbevolen.

Samenstelling: Nibra in opdracht van ProRail, NVBR en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Opmaak: Drukkerij Roos en Roos Arnhem

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopiëren, opnamen of enige andere manier, zonder schriftelijke toestemming van de NVBR.

1e druk, 1e oplage, september 2004

© NVBR  
ISBN 90-5643-309-1

Nederlandse Vereniging voor  
Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR)  
Postbus 7010, 6801 HA Arnhem  
telefoon (026) 355 24 55  
fax (026) 351 50 51  
[www.nvbr.nl](http://www.nvbr.nl)

# Voorwoord

De Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding is de opvolger van "Het spoorboekje voor de Zwaailichten". Deze leidraad is gemaakt om de afstemming tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten te bevorderen. De leidraad is bestemd voor verschillende doelgroepen die ieder hun deel uit de leidraad kunnen gebruiken. De leidraad geeft overigens geen antwoord op alle vragen die spelen tussen de spoorbranche en de overheidshulpdiensten. De onderwerpen die nog nader aan de orde moeten komen zijn wel vastgelegd en zullen ingebracht worden in de verschillende gremia. Tevens is afgesproken dat vragen die bij de implementatie naar voren komen gebruikt zullen worden om een nieuwe versie van de leidraad te maken.

Het maken van de leidraad op zich heeft de samenwerking tussen de overheidshulpdiensten en ProRail versterkt. Dat is een compliment voor allen vanuit ProRail, de overheidshulpdiensten en de projectleiding van het Nibra die bij de totstandkoming van de leidraad betrokken zijn geweest. Daaraan heeft de voorzitter van de klankbordgroep, burgemeester Y.C.Th.J. Kortmann van Oisterwijk, door zijn inspirerende leiding een belangrijke bijdrage geleverd. Ook aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is dank verschuldigd voor het bieden van financiële bijdragen en het vervullen van de secretarisrol van de klankbordgroep. Daarnaast heeft ook ProRail naast een inhoudelijke inbreng de helft van de kosten voor zijn rekening genomen.

Tot slot hoop ik dat de leidraad ook voor u in de praktijk voldoende houvast biedt om met elkaar incidentmanagement op het spoor stevig gestalte te kunnen geven.

mr. J.B.M. Tilman  
directeur NVBR



# INHOUD

## I Strategisch Deel

Inleiding	9
-----------	---

### Hoofdstuk 1

<b>Uitgangspunten</b>	<b>13</b>
-----------------------	-----------

1.1 Afbakening	13
1.2 Begripsbepaling	14

### Hoofdstuk 2

<b>Partijen en verantwoordelijkheden</b>	<b>17</b>
--	-----------

2.1 Overheidshulpdiensten	17
2.2 Bestuur	19
2.3 Spoorbranche	20
2.4 Functionele derden	22

### Hoofdstuk 3

<b>Leiding en coördinatie</b>	<b>25</b>
-------------------------------	-----------

3.1 Coördinatie Overheidshulpdiensten	25
3.2 Coördinatie Spoorbranche	27
3.3 Coördinatie tussen Overheidshulpdiensten en Spoorbranche	28
3.4 Coördinatie niveaus treinincidenten	30
3.5 Opschaling van de leiding en coördinatie	30

## II Tactisch Deel

Inleiding	35
-----------	----

### Hoofdstuk 4

<b>Multidisciplinaire tactische afspraken</b>	<b>37</b>
---	-----------

4.1 Leiding en coördinatie	37
4.2 Melding	38
4.3 Alarmering	38
4.4 Redding en bestrijding	40
4.5 Toegankelijk maken en opruimen	41
4.6 Ontruimen en evacueren	41
4.7 Afzetten en afschermen	42
4.8 Begidsen	42
4.9 Onderzoek	43
4.10 Communicatie en voorlichting	44
4.11 Opvang	46
4.12 Uitvaartverzorging	46

4.13 Registratie van personen	47
4.14 Psychosociale hulpverlening	48
4.15 Evaluatie	49
<b>Hoofdstuk 5</b>	
<b>Volgorde van rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten</b>	<b>51</b>
<b>III Het Regionaal TIM-plan</b>	
<b>Inleiding</b>	<b>55</b>
<b>Hoofdstuk 6</b>	
<b>Format voor de uitwerking van Treinincidentscenario's</b>	<b>57</b>
6.1 Treinincidentscenario-matrix	57
6.2 Werkwijze	60
<b>Hoofdstuk 7</b>	
<b>Uitwerking per Treinincidentscenario</b>	<b>63</b>
7.1 Verstoring treindienst	63
7.2 Brand	66
7.3 Aanrijding/botsing	68
7.4 Gevaarlijke/milieubelastende stoffen	72
<b>Hoofdstuk 8</b>	
<b>Scenario onafhankelijke onderwerpen</b>	<b>77</b>
8.1 Werkwijze	77
8.2 Aandachtspunten	78
<b>Bijlage 1</b>	
<b>Totstandkoming</b>	<b>81</b>
<b>Bijlage 2</b>	
<b>Operationele procedures</b>	<b>83</b>
<b>Bijlage 3</b>	
<b>Lijst van afkortingen</b>	<b>85</b>

# I Strategisch Deel



# Inleiding

## Doel

Deze leidraad beoogt de voorbereiding op de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten door de Overheidshulpdiensten en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche te bevorderen. Een adequate voorbereiding is noodzakelijk voor een veilig, effectief en efficiënt verloop van de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten. De eisen aan de gezamenlijke bestrijding - van veiligheid, effectiviteit en efficiëntie - hebben zowel betrekking op de processen van de hulpverlening als op het verkeers- en vervoersproces.

Om de voorbereiding op de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten te bevorderen benoemt deze Leidraad:

1. de verantwoordelijkheden van de betrokkenen in dit Strategisch Deel
2. de multidisciplinaire tactische afspraken voor het gezamenlijk optreden in het Tactisch Deel
3. het format voor de uitwerking van Treinincidentscenario's in het Deel Regionaal TIM-plan.

## Aanpak

De Overheidshulpdiensten en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche bereiden zich gezamenlijk voor door afspraken over de treinincident bestrijding per hulpverleningsregio vast te leggen in een Trein Incident Management plan (TIM-plan).

Bij het opstellen van het TIM-plan maken zij gebruik van de kaders zoals benoemd in deze Leidraad. Voor de uitwerking van operationele plannen benutten zij aanvullende informatie van de regionale ProRail/Railverkeersleiding en van de hulpverleningsregio.

Het TIM-plan wordt formeel vastgesteld door de besturen/colleges van regionale brandweer, politie en GHOR dan wel het bestuur van de veiligheidsregio, en door de (regio)directie van ProRail.

In praktische zin wordt de totstandkoming van het regionaal TIM-plan geleid door samenwerking tussen de ambtelijk verantwoordelijke voor de preparatie van de regionale brandweer en de staf van ProRail/Railverkeersleiding.

Voor zover onderwerpen aangaande treinincident bestrijding in deze Leidraad niet zijn uitgewerkt, bijvoorbeeld vanwege de behoefte aan voorafgaand sectoroverschrijdend overleg, worden deze benoemd als punten voor de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding<sup>1</sup>. Dit netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding zal tevens de regie voeren over de totstandkoming van TIM-plannen in de hulpverleningsregio's.

---

<sup>1</sup> Bij het opstellen van deze Leidraad is nog niet beslist over de definitieve invulling en naamgeving, noch is beslist in hoeverre aangesloten zal worden bij een bestaande structuur voor afstemming en overleg. In deze Leidraad dient de term 'netwerk' daarom als neutrale term gelezen te worden.

## Doelgroepen

De doelgroepen van deze Leidraad zijn:

1. Preparatisten bij de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en bij de Overheidshulpdiensten. Zij stellen in onderling overleg daadwerkelijk het regionaal TIM-plan op, ter voorbereiding van de gezamenlijke treinincident bestrijding.
2. Leidinggevenden bij de Overheidshulpdiensten en bij de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, alsmede burgemeesters. Deze leidinggevenden en burgemeesters hebben de leiding over de bestrijding respectievelijk het opperbevel wanneer een treinincident zich voordoet. Zij nemen kennis van de inhoud van deze Leidraad en van het daarop gebaseerde TIM-plan in de eigen hulpverleningsregio.
3. Hoofden van de operationele afdelingen van Overheidshulpdiensten en van overige uitvoerende diensten en bedrijven met een taak bij treinincident bestrijding. Voor de uitvoerend medewerkers zijn operationele monodisciplinaire uitwerkingen nodig.

## Leeswijzer bij de Leidraad Voorbereiding treinincident bestrijding

Deze Leidraad is voor u bedoeld, indien u behoort tot één van de volgende groepen:

1. Preparatisten bij de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en bij de Overheidshulpdiensten.
2. Leidinggevenden bij de Overheidshulpdiensten en bij de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, alsmede burgemeesters.
3. Hoofden van de operationele afdelingen van Overheidshulpdiensten en van overige uitvoerende diensten en bedrijven.

De Leidraad bevat een opdracht. De regionale ProRail/Railverkeersleiding en de Overheidshulpdiensten in de hulpverleningsregio stellen een regionaal Trein Incident Management plan (TIM-plan) op. Deze Leidraad bevat daarvoor de bouwstenen.

Voor een snel begrip van deze opdracht leest u hoofdstuk 1, hoofdstuk 6 en paragraaf 8.1, waarin de door u te volgen werkwijze staat beschreven.

Hoofdstuk 1 geeft het doel en de reikwijdte van de Leidraad aan.

Hoofdstuk 2 biedt een overzicht van de partijen en hun verantwoordelijkheden bij treinincident bestrijding. Dit hoofdstuk is noodzakelijke *achtergrondinformatie* voor eenieder die wil overzien wat de multidisciplinaire context is van de eigen organisatie en/of taken.

Hoofdstuk 3 geeft aan op welke wijze treinincident bestrijding geleid en gecoördineerd wordt. Dit hoofdstuk is bedoeld om aan te geven welke sleutelfunctionarissen en/of leidinggevenden vanuit de verschillende partijen elkaars partners zijn.

De Leidraad gaat ervan uit dat de leiding en coördinatie bij treinincident bestrijding in iedere hulpverleningsregio conform deze hoofdlijn wordt ingevuld.

In hoofdstuk 4 komen multidisciplinaire tactische afspraken aan de orde van het gezamenlijk optreden bij treinincidenten.

Het is de bedoeling dat de opstellers van het regionaal TIM-plan deze informatie bespreken en *opnemen in het eigen regionaal TIM-plan*. Waar nodig verwijst het hoofdstuk naar aanvullende 'actie in de regio', weergegeven in een tekstkader.

In hoofdstuk 5 staat met welke prioriteit de rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten worden uitgevoerd. Zowel 'preparatisten' als eenieder die in aanmerking komt voor uitvoerende en leidinggevende taken ter plaatse van een treinincident dienen hiervan kennis te nemen.

Hoofdstuk 6 is de *kern* van de Leidraad want het bevat het format voor de uitwerking van de Treinincidentscenario's. Ook beschrijft hoofdstuk 6 de te volgen werkwijze voor de uitwerking van het regionaal TIM-plan. De hoofdstukken 4, 7 en 8 bevatten de bouwstenen voor het TIM-plan.

Hoofdstuk 7 bevat de uitwerking op hoofdlijnen van de Treinincidentscenario's. Het is de bedoeling dat deze uitwerking in de hulpverleningsregio naar behoefte wordt verfijnd en opgenomen in het regionaal TIM-plan.

Hoofdstuk 8 vraagt aandacht voor de afstemming met - vooral - de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen die onafhankelijk zijn van treinincidentscenario's. Treinincidenten doen, vanwege het grote aantal potentiële (indirect) betrokkenen en de (on)bereikbaarheid van de spoorweg een groot beroep op de gemeentelijke inzet.



# Hoofdstuk 1

## Uitgangspunten

### 1.1 Afbakening

#### *Niveaus van voorbereiding op treinincidenten*

De voorbereiding op treinincidenten vindt plaats op meerdere niveaus: strategisch, tactisch en operationeel. Calamiteitenplannen kunnen daarom ook onderscheiden worden naar plannen op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

#### *Deze Leidraad is een coördinatieplan op strategisch en tactisch niveau.*

Deze leidraad geeft inzicht in de structuur van de Overheidshulpdiensten en de Calamiteitenorganisatie in de Spoorbranche en specificeert de raakvlakken tussen beide in termen van verantwoordelijkheden.

Daarnaast biedt deze Leidraad handvatten voor de tactische planvorming in de regio's, de TIM-plannen. Het TIM-plan bevat voor de desbetreffende hulpverleningsregio uitwerkingen van de coördinatie bij treinincidenten, alsmede van de uit te voeren activiteiten bij Treinincidentscenario's. Het TIM-plan vertoont daarmee sterke gelijkenissen met een rampbestrijdingsplan. Het TIM-plan is echter niet noodzakelijk object- of locatiespecifiek maar geldt voor het railverkeerssysteem in de regio. Regionale informatie dient gebruikt te worden voor het specificeren van de afspraken in deze leidraad.

In deze Leidraad vindt men derhalve geen veranderlijke operationele informatie zoals werkinstructies en -protocollen, adressenlijsten en telefoonlijsten, alarmerings-, verbinding- en aflossingsschema's, bereikbaarheidskaarten, regio-indelingen of kaarten van het nationale railverkeerssysteem.

#### *Beheersgebied ProRail/Railverkeersleiding*

Deze Leidraad is bedoeld voor de voorbereiding op treinincidenten binnen het beheersgebied van ProRail/Railverkeersleiding. Deze organisatie heeft het beheer over het nationale railverkeerssysteem<sup>2</sup>.

Bij het nationale railverkeerssysteem zijn inbegrepen alle bijzondere trajecten voor hogesnelheids- en goederenverkeer en aftakkingen van/naar industrieterreinen, aansluitingen met metrosystemen en buitenlandse railverkeerssystemen, trajecten voor gecombineerd treinverkeer en tramverkeer of light-railverkeer, voor zover die onder het beheer vallen van ProRail/Railverkeersleiding<sup>3</sup>. Tevens worden stations en emplacementen tot het nationale railverkeerssysteem gerekend.

Deze Leidraad is in eerste instantie niet bedoeld voor railsystemen buiten het beheer van ProRail/Railverkeersleiding, zoals (delen van) metrosystemen, tramsystemen en light-rail op een afzonderlijke baan. De systematiek voor voorbereiding op incidenten, zoals gepresenteerd in deze Leidraad, is evenwel ook toepasbaar voor de lokaal, regionaal en/of particulier beheerde railsystemen.

<sup>2</sup> Voor details, zie de Netverklaring, op te vragen via [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl).

<sup>3</sup> Buiten het beheer van ProRail - en daarmee buiten de werking van deze Leidraad - vallen: de aansluiting Coevorden - Coevorden grens museum- en historische lijnen; de DSM-lijn met openbare overwegen; Corus-lijn; industrieën met een zelfstandig spoorbedrijf; spoorlijnen binnen de begrenzing van particuliere bedrijfsterreinen.

### *Bijzondere objecten*

Het optreden bij treinincidenten in tunnels en op/bij kunstwerken - bruggen, fly-overs e.d. - is een specifiek onderwerp.

Voor tunnels dienen veelal specifieke rampbestrijdingsplannen te worden gemaakt, met specifieke incidentscenario's en aandachtspunten. Deze rampbestrijdingsplannen worden, als in een hulpverleningsregio een spoortunnel(s) aanwezig is, bij voorkeur in samenhang met het regionaal TIM-plan ontwikkeld.

Voor kunstwerken kunnen eveneens specifieke incidentscenario's en aandachtspunten voor het optreden - bijvoorbeeld bereikbaarheid - gelden. De treinincidentscenario's voor tunnels en kunstwerken vallen buiten het bestek van deze Leidraad. De systematiek voor planvorming, zoals gepresenteerd in deze Leidraad, is evenwel ook toepasbaar voor tunnels en kunstwerken.

Specifieke incidentscenario's en aandachtspunten voor tunnels en kunstwerken zijn benoemd als onderwerp op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.

## 1.2 Begripsbepaling

### *Treinincident*

In deze Leidraad wordt consequent gesproken over 'treinincident'. Met treinincident<sup>4</sup> wordt elke gebeurtenis bedoeld binnen of in de directe nabijheid van het railverkeerssysteem waarbij een gezamenlijke respons van Overheidshulpdiensten en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche noodzakelijk is. Het betreft gebeurtenissen waarbij een dreiging bestaat voor personen, dieren of het milieu of waarbij gewonde of dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

Het begrip treinincident zoals gehanteerd in deze Leidraad omvat niet de verstoringen in het railverkeerssysteem waarbij geen dreiging bestaat voor de veiligheid van personen of de openbare orde en waarbij geen slachtoffers zijn gevallen, of waarbij uitsluitend sprake is van materiële schade.

### *Van regulier optreden tot ramp*

Het optreden bij treinincidenten vindt zoveel mogelijk plaats conform de geldende reguliere (organisatie)structuren en procedures van brandweer, politie, GHOR, gemeente en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche. Voor zover er sprake is van een ramp vindt het optreden plaats conform de structuren en procedures van de organisatie rampenbestrijding. De structuren en procedures weergegeven in deze Leidraad en in de regionale TIM-plannen zijn gebaseerd op die van de Organisatie Rampenbestrijding en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.

Het begrip treinincident zoals gehanteerd in deze Leidraad omvat daarmee tevens rampen binnen het railverkeerssysteem.

---

<sup>4</sup> Het begrip treinincident onderscheidt zich van het begrip railwegongeval in de Wet op de Raad voor de Transportveiligheid en van het begrip bijzonder voorval zoals gehanteerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Rail.

*Treinincidentscenario's*

Het uitgangspunt voor de voorbereiding op de gezamenlijke respons is de indeling van Trein Incident Management scenario's die gehanteerd wordt door de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche. Deze worden in deze Leidraad aangeduid als Treinincidentscenario's. Deze Treinincidentscenario's worden gepresenteerd in het Tactisch Deel van deze Leidraad. De Treinincidentscenario's worden uitgebreid, dan wel aangepast, voor zover dit noodzakelijk is voor de voorbereiding door de Overheidshulpdiensten.

*Regionale ProRail/Railverkeersleiding en hulpverleningsregio*

De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche heeft een regionale indeling die overeenkomt met de indeling van ProRail/Railverkeersleiding in vier regio's. Waar in deze Leidraad gesproken wordt over 'regionale ProRail/Railverkeersleiding' worden deze vier regio's van ProRail/Railverkeersleiding bedoeld.

Waar in deze Leidraad bedoeld wordt op het werkgebied van de regionale brandweer, regiopolitie en GHOR wordt de term 'hulpverleningsregio' gehanteerd. Deze term loopt vooruit op de congruente gebiedsbegrenzing voor regionale brandweer, regiopolitie en GHOR in de toekomst.



## Hoofdstuk 2

# Partijen en verantwoordelijkheden

Partijen die betrokken (kunnen) zijn bij treinincidenten zijn ondergebracht in de volgende hoofdcategorieën:

- a. Overheidshulpdiensten  
Hieronder vallen de lokale en regionale brandweer, de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen, de regiopolitie en het Korps Landelijke Politie Diensten, waarvan de Dienst Spoorwegpolitie en de Dienst Operationele Ondersteuning en Coördinatie.
- b. Het algemene (lokale) Bestuur  
Het Bestuur heeft het opperbevel over de Overheidshulpdiensten. Daarnaast heeft het Bestuur de leiding over de overige (gemeentelijke) diensten, die taken te vervullen kunnen hebben bij treinincidenten. Voor het gecoördineerd optreden van Overheidshulpdiensten en gemeentelijke diensten onder verantwoordelijkheid van het Bestuur bestaan coördinatiestructuren in het kader van de rampenbestrijding.
- c. Spoorbranche  
Hieronder vallen alle partijen die in het Calamiteiten Plan Rail zijn belast met verantwoordelijkheden in de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche (paragraaf 2.3). Metro- en trambedrijven worden hieronder niet begrepen.
- d. Functionele derden  
Hieronder vallen overheidsorganen en -diensten op afstand. Tevens worden hieronder de organisaties begrepen die uitvoerende taken aannemen, aangestuurd door de verantwoordelijken binnen de Overheidshulpdiensten, Bestuur en Spoorbranche.

Hieronder worden de verantwoordelijkheden van deze partijen benoemd. Het betreft de verantwoordelijkheden die relevant zijn voor de gezamenlijke respons op treinincidenten. Verantwoordelijkheden die uitsluitend betrekking hebben op de reguliere monodisciplinaire taakuitvoering of op voorvallen zonder dreiging of letsel voor personen of dieren worden niet genoemd.

### 2.1 Overheidshulpdiensten

De Brandweer is verantwoordelijk voor:

- bestrijden van brand en van emissie gevaarlijke stoffen
- redden van mens en dier en technische hulpverlening
- ontsmetten van mens en dier
- ontsmetten van voertuigen en infrastructuur
- waarnemen en meten
- waarschuwen van de bevolking
- toegankelijk maken en opruimen, voor zover niet de infrabeheerder of wegbeheerder hiermee belast is.

Deze taken worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de *lokale* brandweer. De Waarschuwings- en Verkenningdienst van de *regionale* brandweer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het waarnemen en meten en het waarschuwen van de bevolking middels het sirenenet.

De Regiopolitie is verantwoordelijk voor:

- handhaven openbare orde
- ontruimen en evacueren
- afzetten en afschermen
- (weg)verkeer regelen
- identificeren slachtoffers
- begidsen
- strafrechtelijk onderzoek.

De KLPD Dienst Spoorwegpolitie is verantwoordelijk voor:

- ontruimen en evacueren
- afzetten en afschermen
- (weg)verkeer regelen
- identificeren slachtoffers
- begidsen
- strafrechtelijk onderzoek.

De KLPD Dienst Spoorwegpolitie heeft dezelfde bevoegdheden als de regiopolitie. Beide bepalen onderling wie de inzet coördineert. De uitvoering van het technisch gedeelte van het strafrechtelijk onderzoek geschiedt door de KLPD Dienst Spoorwegpolitie.

De Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (GHOR) is verantwoordelijk voor:

- spoedeisende medische hulpverlening. Hieronder wordt begrepen:
  - triage
  - medisch handelen
  - verpleegkundig handelen
  - vervoerklaar maken van patiënten
  - vervoeren van patiënten
- preventieve openbare gezondheidszorg
- psychosociale hulpverlening.

Tot de preventieve openbare gezondheidszorg behoren de medisch milieukundige taken bij treinincidenten. Dit omvat onder andere het analyseren van en adviseren over de gezondheidseffecten en te treffen maatregelen bij incidenten met gevaarlijke stoffen.

De KLPD Dienst Operationele ondersteuning en Coördinatie Centrale Meldkamer (KLPD DOC Centrale Meldkamer) is verantwoordelijk voor:

- meldingen aannemen
- beoordeling van meldingen en de dooralarmering naar de meldkamers van de Overheidshulpdiensten en naar de ondersteuning van de redding en bestrijding vanuit de Spoorbranche
- verzorging berichtenverkeer tussen Overheidshulpdiensten en Spoorbranche na alarmering
- status bewaken van alarmering en berichtenverkeer
- informatieverstrekking tussen Overheidshulpdiensten en Spoorbranche
- verzorging van communicatiemiddelen op verzoek
- registratie van berichtenverkeer.

De meldkamer(s) van politie, brandweer en ambulancevoorziening is/zijn verantwoordelijk voor:

- meldingen aannemen
- beoordeling van meldingen en de dooralarmering naar de KLPD DOC Centrale Meldkamer en de eigen dienst(en)
- verzorging berichtenverkeer na alarmering
- status bewaken van alarmering en berichtenverkeer
- informatieverstrekking
- verzorging van communicatiemiddelen op verzoek
- registratie van berichtenverkeer.

De bovengenoemde verantwoordelijkheden van de Overheidshulpdiensten betreffen de rampbestrijdingsprocessen van de respectievelijke diensten.

## 2.2. Bestuur

Het Bestuur treedt op in de persoon van de burgemeester of de loco-burgemeester.

De burgemeester geeft ten tijde van een treinincident op reguliere wijze invulling aan zijn verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid op grond van de Gemeentewet. Tevens geeft de burgemeester, indien sprake is van een ramp of zwaar ongeval, invulling aan het opperbevel zoals bedoeld in de Wet Rampen en Zware Ongevallen.

De burgemeester is verantwoordelijk voor:

- het opperbevel over de Overheidshulpdiensten
- de leiding over de inzet van gemeentelijke diensten bij het incident, met bijzondere aandacht voor:
  - de voorlichting en communicatie
  - de opvang en nazorg.
- de bestuurlijke coördinatie. Er bestaat bij treinincidenten een specifieke samenstelling van de bestuurlijke omgeving waarbinnen de burgemeester optreedt:
  - het onderhouden van contacten op hoger management/directieniveau met bedrijven uit de Spoorbranche, naar eigen inzicht en op advies van de Overheidshulpdiensten
  - het onderhouden van bestuurlijke contacten met buurgemeenten, de provincie of het waterschap of functionele (rijks)autoriteiten, voor zover het treinincident daartoe aanleiding geeft, naar eigen inzicht en op advies van de Overheidshulpdiensten
  - het onderhouden van contacten met relevante overheidsorganen en -diensten op afstand, zoals de Raad voor Transportveiligheid en optredende rijksinspecties.
- het voorzitten van het Beleidsteam (BT) binnen de organisatie rampenbestrijding, in te stellen naar eigen inzicht en op advies van de Overheidshulpdiensten
- het gebruik maken van noodbevoegdheden, voor zover het treinincident daartoe aanleiding geeft, naar eigen inzicht en op advies van de Overheidshulpdiensten.

De burgemeester gaat uitsluitend ter plaatse na het bericht van de Overheidshulpdienst(en) dat de situatie ter plaatse onder controle is. Indien een Beleidsteam functioneert onder zijn voorzitterschap zal de burgemeester niet ter plaatse gaan.

De burgemeester heeft een specifieke wettelijke plicht in geval de Raad voor de Transportveiligheid besluit tot het onderzoeken van het treinincident. In zo'n geval draagt de burgemeester er zorg voor dat de situatie ter plaatse niet wordt gewijzigd zonder voorafgaand overleg met de betrokkenen van de Raad. Maatregelen ten behoeve van de openbare orde en veiligheid, de

bescherming van personen en dieren, het milieu of ter beperking van de schade hebben echter voorrang op het niet wijzigen ('bevrozen') van de situatie ter plaatse.

De gemeentelijke diensten onder verantwoordelijkheid van het bestuur zijn belast met:

- voorlichten en informeren
- opvangen en verzorgen
- uitvaartverzorging
- registratie van slachtoffers
- voorzien in primaire levensbehoeften
- registratie van schade en afhandeling
- milieuzorg
- nazorg.

Het betreft de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen.

Tevens kan bij een (kleinschalig) treinincident sprake zijn van reguliere taakuitoefening door:

- de (inter)gemeentelijke milieudienst
- de gemeentelijke wegbeheerder.

Langs de reguliere procedures kunnen tevens de provinciale milieudienst en de provinciale wegbeheerder betrokken zijn.

### 2.3 Spoorbranche

De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche is een samenwerkingsverband van de participanten in het railverkeerssysteem. Het beheer van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche is ondergebracht bij ProRail/Railverkeersleiding. Bij de bestrijding van een treinincident heeft ProRail/Railverkeersleiding als taak het coördineren van de inzet van de participanten in het railverkeerssysteem.

ProRail/Railverkeersleiding is verantwoordelijk voor:

- de leiding en coördinatie binnen de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, zowel tijdens de voorbereidingsfase als tijdens de bestrijdingsfase;
- de organisatie van de alarmering
- de organisatie van de ondersteuning van de Overheidshulpdiensten bij redding en bestrijding. Voor deze taak maakt ProRail op contractuele basis gebruik van de diensten van externen.
- de organisatie van het vrijbaan maken
- het herstel van de verkeersfunctie met de bijbehorende informatieverstrekking daaromtrent.

ProRail/Railverkeersleiding ziet er tevens op toe, dat alle participanten in het railverkeerssysteem met een verantwoordelijkheid in de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche invulling geven aan de benodigde calamiteiten(deelaspect)plannen.

De Infrabeheerder is verantwoordelijk voor:

- het doen herstellen van de infrastructuur na een treinincident.

Er zijn meerdere Infrabeheerders voor het nationale railverkeerssysteem, hogesnelheids- en goederenspoorlijnen en spooransluitingen.

IVW Divisie Rail is verantwoordelijk voor:

- de organisatie van het veiligheidsonderzoek bij treinincidenten, vanuit diens toezichhoudende rol op het railverkeer en de handhaving van spoorwegwet- en -regelgeving.

IVW Divisie Rail kan bij het uitoefenen van deze verantwoordelijkheid participanten in het railverkeerssysteem opdrachten verstrekken (zie paragraaf 4.9).

Gebruikers van het railverkeerssysteem zijn reizigersvervoerders en goederenvervoerders.

Reizigersvervoerders zijn verantwoordelijk voor:

- opvang van reizigers en hun goederen in treinen en op het overgavepunt na hulpverlening
- opvang van eigen personeel
- het organiseren en realiseren van alternatief vervoer voor gestrande reizigers
- het herstel van de vervoersfunctie.

Goederenvervoerders zijn verantwoordelijk voor:

- opvang van personeel
- veilig stellen van goederen
- het realiseren van alternatief (goederen)vervoer
- het herstel van de vervoersfunctie.

De vastgoedbeheerders en -gebruikers van stations zijn verantwoordelijk voor:

- de organisatie van de opvang van reizigers, eigen personeel en publiek
- de organisatie van en voorbereiding op ontruiming van stations.

De bovengenoemde verantwoordelijkheden van de participanten in het railverkeerssysteem zijn gebaseerd op de deelaspecten van de respectievelijke participanten (Calamiteitenplan Rail, 2003). In tabel:

Tabel 1 Deelaspecten Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche

Participant	Deelaspect Calamiteitenorganisatie Spoorbranche
Alle vervoerders	Alternatief vervoer
	Herstel vervoersfunctie
	Opvang personeel
Goederenvervoerders	Opvang goederen
Reizigersvervoerders	Opvang reizigers in de trein
NS Stations	Opvang reizigers/passanten/personeel op stations
Railinfrabeheer	Herstel infrastructuur
IVW Divisie Rail	Vooronderzoek
ProRail/Railverkeersleiding	Alarmering <sup>5</sup>
	Leiding en coördinatie <sup>6</sup>
	Herstel verkeersfunctie
	Redding en bestrijding <sup>7</sup>
	Vrijbaan maken
Allen	Communicatie/voorlichting

Alle participanten in het railverkeerssysteem zijn verplicht (RRV hoofdstuk IX)<sup>8</sup> tot:

- het instellen van een onderzoek naar elk bijzonder voorval - en dus treinincident in de zin van deze Leidraad - waarbij zij betrokken zijn
- hiervan melding doen aan IVW Divisie Rail
- het veiligstellen van gegevens, die voor het veiligheidsonderzoek van belang kunnen zijn.

## 2.4 Functionele derden

### *Overheidsorganen op afstand*

Er zijn overheidsorganen en -diensten op afstand die bij een treinincident autonoom kunnen optreden op grond van wettelijke taken en bevoegdheden.

Het Openbaar Ministerie is verantwoordelijk voor:

- strafrechtelijk onderzoek.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Vervoer is verantwoordelijk voor:

- het veiligheidsonderzoek bij (trein)incidenten met gevaarlijke stoffen.

De Raad voor de Transportveiligheid is verantwoordelijk voor:

- het onderzoek dat tot doel heeft vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken zijn van individuele of categorieën ongevallen of incidenten.

De Raad besluit naar aanleiding van een treinincident zelf of hij een onderzoek instelt.

In het geval de Raad besluit een onderzoek in te stellen is de Investigator in Charge (IIC) van de kamer Rail bevoegd om de situatie ter plaatse van het ongeval te laten bevriezen en het vluchtig feitenmateriaal vast te (doen) leggen.

De uitoefening van deze bevoegdheid is gemandateerd aan de regionale eenheid van IVW Divisie Rail.

Een onderzoeker van de Raad is bevoegd elke plaats te betreden, inlichtingen te vorderen, de situatie op te nemen en monsters te nemen.

Afhankelijk van de aard van het treinincident kunnen autoriteiten met een specifieke taak operationeel en/of bestuurlijk betrokken zijn bij de respons. Het betreft bijvoorbeeld (niet limitatief):

- de inspectie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne (VROM-Inspectie)
- de Arbeidsinspectie
- de regionale directie Rijkswaterstaat
- de regionale directie van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV)
- het Regionaal Militair Commando
- het waterschap.

---

<sup>5</sup> ProRail/Railverkeersleiding staat er in de voorbereidende fase voor garant, dat de alarmering is georganiseerd. De feitelijke organisatie en uitvoering van de alarmering behoren toe aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer.

<sup>6</sup> Dit deelaspect is Spoorbranche-intern. ProRail/Railverkeersleiding is verantwoordelijk voor de leiding en coördinatie van de planvorming en oefening in de Spoorbranche (de voorbereidende fase). ProRail/Railverkeersleiding staat er tevens voor garant, dat de wachtdiensten van leidinggevende functies van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche zijn ingevuld (zie paragraaf 3.2).

<sup>7</sup> Dit deelaspect betreft uitdrukkelijk de ondersteuning vanuit de Spoorbranche van de redding en bestrijding. Redding en bestrijding is een primair proces van de Overheidshulpdiensten.

<sup>8</sup> In de toekomstige herziene Spoorwegwet en onderliggende AmvB's zijn dergelijke verplichtingen mogelijk opnieuw geformuleerd.

*Specialistische overheidsdiensten en -dienstonderdelen*

Afhankelijk van de aard van het treinincident kunnen specialistische diensten of dienstonderdelen optreden, bijvoorbeeld:

- het Explosieven Opruimings Commando (EOC)
- het Rampen Identificatie Team (RIT)
- het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu -Milieu Ongevallen Dienst (RIVM-MOD)
- de regionale milieudienst.

*Uitvoerende en aannemende bedrijven*

Afhankelijk van de aard van het treinincident kunnen uitvoerende bedrijven worden ingeschakeld onder verantwoordelijkheid van de Overheidshulpdiensten of de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, bijvoorbeeld voor werkzaamheden betreffende:

- ongevallenbestrijding
- railinfrastructuur
- weginfrastructuur
- hijs-/hefcapaciteit
- grondverzet
- berging van stoffelijke resten
- berging van wrakken en materialen
- reiniging en milieuzorg
- metingen.



## Hoofdstuk 3

# Leiding en coördinatie

Zowel door de Overheidshulpdiensten als binnen de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche is 'Leiding en coördinatie'<sup>9</sup> als te organiseren proces/aspect benoemd.

Het optreden bij een treinincident wordt, afhankelijk van de aard en de ernst, op meerdere manieren gecoördineerd:

1. Monodisciplinaire coördinatie:
  - per overheidshulpdienst
  - per deelaspect binnen de calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.
2. Multidisciplinaire coördinatie:
  - tussen Overheidshulpdiensten onderling
  - tussen deelaspecten binnen de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche
  - tussen Overheidshulpdiensten en Spoorbranche.

Daarnaast kan coördinatie betrekking hebben op:

1. Operationele leiding
2. Beleidscoördinatie.

Zowel de Overheidshulpdiensten als de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche hebben coördinerende structuren ingericht.

### 3.1 Coördinatie Overheidshulpdiensten

De coördinerende structuren voor de Overheidshulpdiensten zijn sterk vereenvoudigd weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2 Coördinerende structuren Overheidshulpdiensten

	Operationeel plaats incident	Operationeel op afstand	Beleidscoördinatie
Monodisciplinair	bevelvoerder/ leidinggevende; OvD-B; OvD-P; OvD-G	HS Brandweer; AC Politie; HSGHOR	n.v.t.
Multidisciplinair	motorkapoverleg of CTPI of CORT	Operationeel Team (OT) of Regionaal Operationeel Team(ROT)	Beleidsteam (BT) of Regionaal Beleidsteam (RBT)

OvD-B: Officier van Dienst Brandweer  
 OvD-P: Officier van Dienst Politie  
 OvD-G: Officier van Dienst Geneeskundig  
 CTPI: Coördinatie Team Plaats Incident

CORT: Commando Rampterrein  
 HS Brandweer: Hoofd Sectie Brandweer  
 AC Politie: Algemeen Commandant Politie  
 HSGHOR: Hoofd Sectie GHOR.

Iedere Overheidshulpdienst heeft aanvankelijk een leidinggevende ter plaatse: de operationeel leidinggevende van de eerste eenheid. De eerste opschaling van de operationele leiding ter plaatse betreft de opschaling naar de Officier van Dienst (OvD) van de betreffende Overheidshulpdienst. Het *motorkapoverleg* en het *Coördinatie Team Plaats Incident* (CTPI) zijn collegiale overlegstructuren zonder eenhoofdige leiding.

Het *Commando Rampterrein* (CORT) is een overlegstructuur onder eenhoofdige leiding van de Commandant Rampterrein.

Bij een zodanig ernstig incident waarbij het multidisciplinaire *Operationeel Team* (OT) in functie is, wordt de monodisciplinaire coördinatie/aansturing op afstand per Overheidshulpdienst ingevuld door de eigen vertegenwoordiger in het OT: HS Brandweer; HS GHOR, AC Politie (en Hoofd Sectie gemeentelijke aangelegenheden). Het betreft derhalve dubbelfuncties. Het (Regionaal) OT staat onder leiding van de Regionaal Commandant van Dienst van de brandweer.

Het *Beleidsteam* staat onder leiding van de burgemeester of diens plaatsvervanger. De rampbestrijdingsprocessen onder verantwoordelijkheid van de gemeente worden aangestuurd door het hoofd van het gemeentelijk management team, tevens lid van het Beleidsteam.

Het *Regionaal Beleidsteam* staat onder leiding van een burgemeester uit de hulpverleningsregio, afhankelijk van de aanwezigheid en inhoud van een bestuurlijke coördinatieregeling.

De Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP), die de Overheidshulpdiensten onderling overeenkomen, kent meerdere coördinatie-niveaus. Het GRIP-coördinatie-niveau geeft aan welke overlegstructuren noodzakelijk zijn.

Deze GRIP-coördinatie-niveaus zijn, in oplopend niveau van coördinatie-inspanning<sup>10</sup>:

- GRIP 0. motorkapoverleg (MO)
- GRIP 1. Coördinatie team plaats incident (CTPI)
- GRIP 2. Commando Rampterrein (CORT) + Operationeel Team (OT)
- GRIP 3. Commando Rampterrein (CORT) + Operationeel Team (OT)  
+ Gemeentelijk Beleidsteam (BT)
- GRIP 4. Commando Rampterrein (CORT) + Operationeel Team (OT)  
+ Gemeentelijk Beleidsteam (BT) + Regionaal Beleidsteam (RBT).

<sup>9</sup> Feitelijk hanteren de Overheidshulpdiensten en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche de term 'Algemene leiding en coördinatie'. In deze Leidraad blijft de toevoeging 'algemene' achterwege.

Binnen de Overheidshulpdiensten en binnen de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche worden de begrippen leiding en coördinatie bovendien als synoniemen gebruikt. In deze Leidraad wordt geen nader onderscheid gemaakt tussen leiding en coördinatie. Strikt genomen heeft leiding betrekking op hiërarchische aansturing. Coördinatie kan slaan op collegiale afstemming (horizontaal), dan wel op afstemming (van organisaties of -onderdelen) op een lager niveau vanaf een hoger hiërarchisch niveau (verticaal).

<sup>10</sup> De hier gebruikte GRIP-procedure is die afkomstig uit het Rotterdamse. Er wordt in Nederland met meerdere GRIP-procedures gewerkt die afwijken van het Rotterdamse. Een voorbeeld hiervan is de GRIP-procedure in het later verschenen Handboek Rampenbestrijding van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. De Rotterdamse procedure is niet zaligmakend, maar naar oordeel van de opstellers wel een goede basis voor de regio om de eigen coördinatiestructuren bij treinincidentbestrijding op te baseren, hetgeen dus impliceert dat de regio's een mate van vrijheid wordt geboden bij de regionale invulling. Het doel van de introductie van de GRIP-procedure in deze leidraad is dat vooraf afgestemd wordt met betrokkenen over de coördinatie-niveaus en niet zozeer te komen tot een oplossing voor het bestaan van meerdere GRIP-procedures.

Het overgrote deel van de treinincidenten/treinrampen zal kunnen worden bestreden via coördinatie tot en met het regionaal niveau (GRIP 4). Afhankelijk van de afspraken in de hulpverleningsregio wordt wel of niet een onderscheid gemaakt tussen een gemeentelijk Operationeel Team en een Regionaal Operationeel Team.

Vanaf GRIP-coördinatieniveau 4 kan er sprake zijn van betrokkenheid van de Commissaris der Koningin en de provinciale rampenstaf, bijvoorbeeld naar aanleiding van het actief optreden van provinciale diensten of wanneer bij een gemeentegrensoverschrijdend incident niet voorzien is in de bestuurlijke coördinatie.

### 3.2 Coördinatie Spoorbranche

De coördinerende structuren voor de Spoorbranche zijn weergegeven in onderstaande tabel. De coördinatie is - voor de volledigheid - weergegeven tot en met het landelijk niveau. Het Rail Beleidsteam heeft een taak wanneer er binnen het railverkeerssysteem *op landelijke schaal effecten voor het treinverkeer* optreden.

Tabel 3 Coördinerende structuren Spoorbranche

	Operationeel	Beleidscoördinatie
Monodisciplinair	deelaspectleiders	n.v.t.
Multidisciplinair regionaal	Algemeen Leider	Calamiteitenstaf Rail
Multidisciplinair landelijk	n.v.t.	Rail Beleidsteam

Monodisciplinaire en multidisciplinaire coördinatie kunnen *tegelijktijd* aan de orde zijn. Bij een grootschalig treinincident voert elke deelaspectleider de coördinatie van het 'eigen' deelaspect (monodisciplinair) en onderhoudt de contacten met de daarvoor benodigde uitvoerders. De Algemeen Leider voert de coördinatie over het geheel van de deelaspecten en bewaakt de samenhang (multidisciplinair).

De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche onderscheidt drie niveaus van wachtdienst<sup>11</sup>:

1. operationele leiding door Algemeen Leider (AL)
2. regionale beleidscoördinatie door de Calamiteitenstaf Rail (CSR)
3. landelijke beleidscoördinatie door het Rail Beleidsteam<sup>12</sup>.

De Algemeen Leider wordt ondersteund door de ProRail Backoffice. De Algemeen Leider kan een commando/overlegstructuur in het leven roepen met relevante deelaspectleiders.

De wachtdienst voorzitter CSR wordt uitgevoerd door de Regiomanager van ProRail/Railverkeersleiding of een vervanger. Overige leden van de CSR zijn vertegenwoordigers van bedrijven en instanties uit het railverkeerssysteem die verantwoordelijk zijn voor elk deelaspect dat van toepassing is. In de terminologie van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche is het deelaspect 'actief', wanneer het van toepassing is en er - dus - werkzaamheden plaatsvinden.

<sup>11</sup> Een wachtdienst is een bereikbaarheids- of beschikbaarheidspiket voor een specifieke functionaris.

<sup>12</sup> Deze term wordt niet afgekort, omdat de afkorting RBT gereserveerd is voor het Regionaal Beleids Team binnen de GRIP. Het Rail Beleidsteam heeft geen rol binnen de GRIP-coördinatieniveaus 0 tot en met 4, vanwege diens functie voor uitsluitend incidenten met landelijke effecten/uitstraling.

De wachtdienst voorzitter van het Rail Beleidsteam wordt uitgevoerd door de adjunct-directeur Productie van ProRail/Railverkeersleiding of een vervanger. Overige leden van de Rail Beleidsteam zijn vertegenwoordigers van bedrijven en instanties uit het railverkeerssysteem die verantwoordelijk zijn voor een actief deelaspect. Het Rail Beleidsteam wordt ingesteld bij incidenten die landelijke coördinatie vereisen binnen het railverkeerssysteem.

### 3.3 Coördinatie tussen Overheidshulpdiensten en Spoorbranche

De Overheidshulpdiensten hebben meer coördinerende (overleg)structuren dan de Spoorbranche.

In figuur 1 zijn de coördinerende structuren van beide naast elkaar geplaatst die per GRIP-coördinatie-niveau in functie zijn. Bij de Overheidshulpdiensten betreft het steeds de overlegstructuren. Bij de Spoorbranche betreft het de Calamiteitenstaf Rail en de functie van Algemeen Leider, bij wie de operationele leiding binnen de branche berust.

Het Rail Beleidsteam heeft geen rol binnen de GRIP-coördinatie-niveaus 0 tot en met 4, vanwege diens functie voor uitsluitend incidenten met landelijke effecten/uitstraling binnen het railverkeerssysteem.

			Overheidshulpdiensten	GRIP-niveau	Spoorbranche	
			MO	GRIP 0	AL	
			CTPI	GRIP 1	AL	
		OT	CORT	GRIP 2	AL	CSR
	BT	OT	CORT	GRIP 3	AL	CSR
RBT	BT	OT	CORT	GRIP 4	AL	CSR

Figuur 1 Coördinerende structuren per GRIP-coördinatie-niveau in functie

De coördinatie tussen Overheidshulpdiensten en Spoorbranche vindt plaats door contacten tussen de coördinerende structuren van de Overheidshulpdiensten en de Spoorbranche.

In tabel 4 zijn de functionarissen benoemd die de coördinerende structuren bij de Overheidshulpdiensten bezetten. In de meest rechtse kolom van de tabel staan de functionarissen bij de Spoorbranche met wie contact onderhouden wordt. Dit zijn de Algemeen Leider en de wachtdienst CSR.

Tabel 4 Functionarissen in coördinerende structuren

	Brandweer	Politie	GHOR	Gemeente	Spoorbranche
Motorkap-overleg	bevelvoerder eerste voertuig	vertegenwoordiger politie/KLPD Dienst Spoorweg-politie	verpleegkundige eerste ambulance	-	Algemeen Leider
CTPI	OvD-B	OvD-P	OvD-G	(evt. voorlichter)	Algemeen Leider
CORT	Cdt Rampterrein (H)OvD-B	OvD-P	CvD-G	(evt. voorlichter)	Algemeen Leider
(R)OT	Operationeel leider (voorzitter)				
	Hoofd Sectie Brandweer	Algemeen Commandant politie	Hoofd Sectie GHOR	Hoofd sectie gemeentelijke aangelegenheden Sectie voorlichting	wachtdienst calamiteitenstaf Rail (CSR)
BT	Commandant van gemeentelijk korps	Districtschef politie	RGF	Burgemeester (voorzitter); o.a. Hoofd voorlichting.	wachtdienst calamiteitenstaf Rail (CSR)
RBT	Regionale commandant	Korpschef politie	RGF	Coördinerend burgemeester (voorzitter)	wachtdienst calamiteitenstaf Rail (CSR)

(H)OvD-B: (Hoofd) Officier van Dienst Brandweer

OvD-P: Officier van Dienst Politie

OvD-G: Officier van Dienst Geneeskundig

CvD-G: Commandant van Dienst Geneeskundig

CTPI: Coördinatie Team Plaats Incident

CORT: Commando Rampterrein

HS Brandweer: Hoofd Sectie Brandweer

AC Politie: Algemeen Commandant Politie

HSGHOR: Hoofd Sectie GHOR

RGF: Regionaal Geneeskundig Functionaris.

De Algemeen Leider is - na het treinpersoneel van de betrokken trein - de gesprekspartner voor de operationeel leidinggevend van de Overheidshulpdiensten ter plaatse. De Algemeen Leider komt altijd in functie. De Algemeen Leider komt niet vanzelfsprekend ter plaatse. De Algemeen Leider maakt onder eigen verantwoordelijkheid de afweging om al dan niet ter plaatse te gaan (zie voor de criteria paragraaf 4.1).

De wachtdienst CSR - de Regiomanager van ProRail/Railverkeersleiding of diens vervanger - is de gesprekspartner voor de burgemeester en zal, na overleg, de Spoorbranche vertegenwoordigen in het Operationeel Team dan wel in het gemeentelijke of regionale Beleidsteam.

De Overheidshulpdiensten en de regionale ProRail/Railverkeersleiding maken afspraken over de wijze van onderlinge coördinatie tijdens een treinincident. Voor zover deze coördinatie telefonisch plaatsvindt maken zij afspraken over de telefonische bereikbaarheid.

### 3.4 Coördinatieniveaus treinincidenten

Een treinincident wordt benoemd naar Treinincidentscenario 1 tot en met 12. Per Treinincidentscenario is een GRIP-coördinatieniveau gegeven (zie paragraaf 6.1).

De Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding benoemt in de meldingsfase indicatief het Treinincidentscenario. Dit betekent niet dat de Backoffice daarmee het GRIP-coördinatieniveau bepaalt. De leidinggevende van een Overheidshulpdienst bepaalt (vervolgens) formeel het GRIP-coördinatieniveau. De bepaling van het GRIP-coördinatieniveau is te allen tijde voorbehouden aan de Overheidshulpdiensten.

### 3.5 Opschaling van de leiding en coördinatie

De invulling van de operationele leiding en de beleidscoördinatie hangt samen met het GRIP-coördinatieniveau.

Opschaling betreft het verhogen van het GRIP-coördinatieniveau door het oproepen en inschakelen van aanvullende leidinggevendenden dan wel de burgemeester, voor zover de situatie van het treinincident hiertoe aanleiding geeft. Hiervoor geldt een aantal uitgangspunten:

1. De operationele leiding over het gezamenlijk optreden bij een treinincident berust bij de Overheidshulpdiensten.
2. De brandweer heeft de operationele leiding over het gezamenlijk optreden, tenzij de aard van het treinincident zodanig is, dat de burgemeester na overleg besluit dat een andere Overheidshulpdienst het optreden coördineert.
3. Door een leidinggevende van een Overheidshulpdienst kan het GRIP-coördinatieniveau te allen tijde worden bijgesteld.
4. De meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten stelt de KLPD DOC Centrale Meldkamer direct op de hoogte van elke vaststelling of verandering van het GRIP-coördinatieniveau.
5. Voor zover de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche besluit om op een hoger niveau te coördineren betreft dit *uitsluitend de branche-interne aansturing* door de Calamiteitenstaf Rail of het Rail Beleidsteam.
6. De KLPD DOC Centrale Meldkamer stelt de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten direct op de hoogte wanneer de wachtdienst Calamiteitenstaf Rail in functie is.
7. Onduidelijkheid of onenigheid over de bevoegdheid om bepaalde beslissingen te nemen tijdens de bestrijding van het incident is een criterium om op te schalen naar een hoger GRIP-coördinatieniveau. De beslissing zal dan genomen worden door een hogere leidinggevende dan wel de burgemeester (vanaf GRIP-coördinatieniveau 3).

Wanneer de burgemeester niet in functie is als opperbevelhebber (GRIP-coördinatieniveau 2), is de leidinggevende van de Overheidshulpdiensten gemandateerd om finale beslissingen te nemen voor zover noodzakelijk uit oogpunt van de openbare orde en veiligheid.

Wanneer op plaats incident in een collegiaal overleg (GRIP-coördinatieniveaus 0 en 1) tussen Overheidshulpdiensten en Algemeen Leider een bevoegdheidsconflict bestaat kan de leidinggevende van de brandweer - conform punt 2 - de eenhoofdige leiding (CORT) op zich nemen voor zover noodzakelijk uit oogpunt van de veiligheid. Tabel 5 geeft aan bij wie de hoogste beslissingsbevoegdheid rust per GRIP-coördinatieniveau.

Tabel 5 Beslissingsbevoegdheid bij GRIP-coördinatieniveaus

GRIP-coördinatieniveau	Hoogste beslissingsbevoegdheid bij
GRIP 0. Motorkapoverleg	collegiaal
GRIP 1. CTPI	collegiaal
GRIP 2. CORT + OT	Operationeel Leider
GRIP 3. CORT + OT + BT	burgemeester
GRIP 4. CORT + OT + BT + RBT	burgemeester

Tabel 6 geeft enkele voorbeelden van beslissingen bij treinincidenten waarbij de Overheidshulpdiensten optreden. De tabel is bedoeld om te *illustreren* welke typen beslissingen en af te wegen aspecten aan de orde kunnen zijn. Tevens noemt de tabel de functionarissen die de beslissing feitelijk nemen. Het zijn beslissingen van *operationele* aard, waarbij afwegingen over zowel de veiligheid als de verkeers-/vervoersfunctie relevant zijn. De tabel is uitdrukkelijk niet bedoeld als uitputtende opsomming.

Tabel 6 Voorbeelden van beslissingen bij treinincidenten

Beslissing	Af te wegen aspecten	Besluit door
verplaatsen betrokken trein ten behoeve van bestrijding	veiligheid van personen op locatie en op alternatieve locatie; milieuaspecten; versperring/ doorgang vinden van treinverkeer; bereikbaarheid en bestrijdingsmogelijkheden op beide locaties; veiligheid van werkomstandigheden.	leidinggevende Overheidshulpdiensten (GRIP-coördinatieniveau 0 of 1)
noodlossen goederenwagon	stofeigenschappen en gevaarsaspecten; veiligheid van personen op locatie en in omgeving; milieuaspecten; duur van de versperring; technische uitvoerbaarheid	Operationeel Leider (GRIP-coördinatieniveau 2 of hoger)
wegrijden/-slepen van betrokken goederentrein	stofeigenschappen en gevaarsaspecten; risico voor personen bij laten staan van de trein in vergelijking tot risico bij verwijderen van de trein; technische uitvoerbaarheid; mogelijkheden tot afhandeling op locatie van aankomst; duur van versperring	Operationeel Leider (GRIP-coördinatieniveau 2 of hoger)

Deze operationele beslissingen komen tot stand na technisch beraad in CTPI of CORT en Operationeel Team. Voor zover beslissingen vergaande maatschappelijke consequenties hebben, bijvoorbeeld vanwege de vervoersfunctie, kan deze als beleidsbeslissing neergelegd worden bij de burgemeester/het Beleidsteam. Het Beleidsteam maakt de afweging van de in het geding zijnde belangen, met medeneming van het advies van het Operationeel Team.



## II Tactisch Deel



# Inleiding

Voor de uitwerking van Treinincidentscenario's in een regionaal TIM-plan maken de Overheidshulpdiensten en de regionale ProRail/Railverkeersleiding gebruik van:

1. de rampbestrijdingsprocessen
2. de deelaspecten binnen de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.

Niet alle rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten zijn bij elk Treinincidentscenario van toepassing.

In hoofdstuk 4 komen multidisciplinaire tactische afspraken aan de orde van het gezamenlijk optreden bij treinincidenten.

De nummering van rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten waarover multidisciplinaire afspraken nodig zijn verwijst *niet* naar de chronologische volgorde van werkzaamheden in de tijd.

In hoofdstuk 5 staat in welke prioriteit/volgorde de rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten worden uitgevoerd.



## Hoofdstuk 4

# Multidisciplinaire tactische afspraken

De noodzakelijke afspraken tussen Overheidshulpdiensten en Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche worden gepresenteerd onder de noemer van de rampbestrijdingsprocessen en de deelaspecten, zoals genoemd in het Strategisch Deel van deze Leidraad.

Uitsluitend die rampbestrijdingsprocessen van de Overheidshulpdiensten en deelaspecten van de Calamiteitenorganisatie worden hier uitgewerkt voor zover de noodzaak bestaat voor multidisciplinaire afspraken. Zuiver monodisciplinaire rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten worden niet uitgewerkt. De reden hiervoor is, dat informatie over organisatie-eigen rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten overbodig is voor het doel van deze Leidraad.

De nummering van rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten hieronder verwijst *niet* naar de chronologische volgorde of prioritering in de tijd (zie hiervoor hoofdstuk 5).

Eerst komen de rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten aan bod die bij elk treinincident aan de orde zijn:

- leiding en coördinatie
- melding
- alarmering.

Vervolgens worden de rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten gepresenteerd in de volgorde van de verantwoordelijkheden, zoals opgesomd in het strategisch deel.

Waar onderstaande tactische afspraken een actie voor de preparatie in de hulpverleningsregio impliceren wordt deze actie uitgelicht.

Waar onderstaande tactische afspraken landelijke uitwerking of ondersteuning vereisen wordt expliciet verwezen naar de agenda voor het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.

### 4.1 Leiding en coördinatie

1. De aanspreekpersonen zijn de leidinggevendenden of Officieren van Dienst van de Overheidshulpdiensten ter plaatse en de Algemeen Leider van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.
2. In beginsel gaat de Algemeen Leider bij de afhandeling van een treinincident niet ter plaatse. De Algemeen Leider maakt de afweging om wel/niet ter plaatse te gaan op basis van de ontvangen informatie over de situatie ter plaatse en de eigen deskundigheid. Daarnaast weegt, afhankelijk van de geografische afstand en/of verkeersdrukke, de verwachte rijtijd mee in de afweging. De Algemeen Leider gaat ter plaatse, als:
  - hierom is gevraagd
  - er geen communicatiemiddelen beschikbaar zijn
  - er een CTPI/CORT is/wordt ingericht
  - er een rampenplan in werking treedt
  - er geen Spoorwegpolitie aanwezig is
  - eventueel ramptoerisme niet beheersbaar is

- er geen adequate plannen beschikbaar zijn én de aanwezige deelaspecten ter plekke hun activiteiten niet kunnen verrichten in onderlinge coördinatie
- er meerdere deelaspecten ter plaatse actief zijn
- het een Treinincidentscenario 1.3, 2.3, 3.3 of 4.3 betreft (zie deel III)
- de Arbeidsinspectie, IVW of RvTV aanwezig is
- er slachtoffers zijn onder het personeel
- het imago van het railverkeerssysteem wordt bedreigd
- geen persvoorlichting geregeld is
- pers aanwezig is
- het treinincident niet snel na de alarmering is opgelost/beëindigd.

Afgezien van deze criteria kan de Algemeen Leider de zelfstandige beslissing nemen om wel ter plaatse te gaan.

## 4.2 Melding

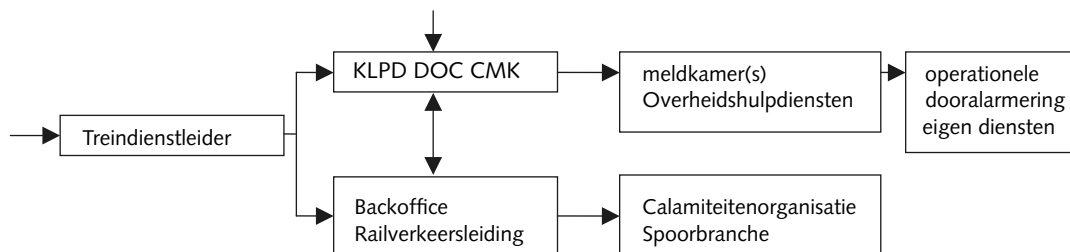
1. De meldkamers van de Overheidshulpdiensten en de KLPD DOC Centrale Meldkamer stellen elkaar in ieder geval op de hoogte van:
  - wie de melder is
  - wat de treinincident situatie is
  - op welke plaats het treinincident zich heeft voorgedaan (hectometer)
  - een aanduiding van de infrastructuur ter plaatse.
2. De melding van een treinincident waarbij gevaarlijke stoffen in het geding zijn bevat naast de standaardmelding indien mogelijk:
  - het gevaarsidentificatienummer (GEVI)
  - het UN-nummer (UNnr)
  - het wagennummer
  - het gevaarsetiket
  - de plaats van de wagen in de trein.
3. De KLPD DOC Centrale Meldkamer verstrekt de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten op verzoek de beschikbare informatie over de lading van een bij een treinincident betrokken goederentrein.
4. Vanuit de spoorregelgeving bestaan bijzondere meldingsplichten. Hier staan uitsluitend de verplichtingen tot directe melding van treinincidenten als bedoeld in deze Leidraad:
  - KLPD DOC Centrale Meldkamer meldt het treinincident aan de regiopolitie en de Directeur Hoofdinspecteur van IVW Divisie Rail (DHI IVW DR).
  - KLPD DOC Centrale Meldkamer meldt het treinincident aan IVW Divisie Rail sector handhaving.
  - ProRail/Railverkeersleiding meldt het treinincident aan de regionale vestiging van IVW Divisie Rail sector handhaving, aan de centrale IVW Divisie Rail sector handhaving en aan het Departementaal Coördinatiecentrum van het ministerie van V&W.
  - IVW Divisie Rail meldt het treinincident aan de Raad voor de Transportveiligheid.

## 4.3 Alarmering

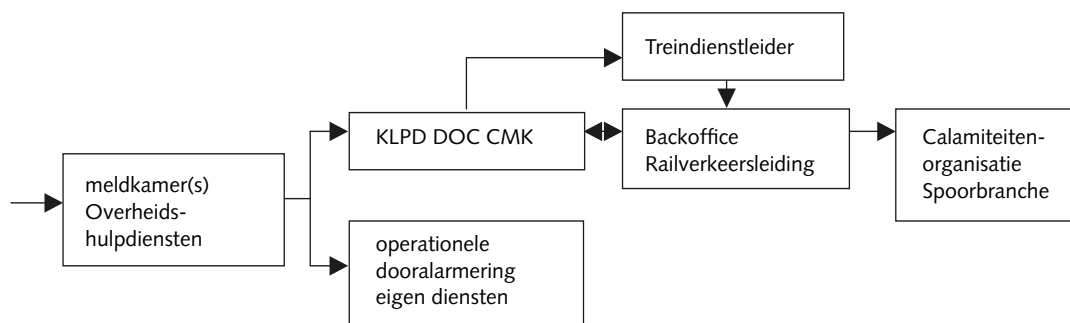
Er zijn twee trajecten waarlangs de alarmering formeel plaatsvindt, afhankelijk van waar de melding binnen komt; van het treinpersoneel dan wel bij meldnummer 112.

1. De melding komt binnen van het treinpersoneel:
  - De treindienstleider alarmeert de KLPD DOC Centrale Meldkamer en de Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding.

- De KLPD DOC Centrale Meldkamer alarmeert de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten.
- De meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten verzorgen de operationele dooralarmering.
- De Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding alarmeert de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.
- Indien de melding direct binnenkomt bij de KLPD DOC Centrale Meldkamer alarmeert deze de Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding.



- De melding komt binnen via 112:
  - De meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten alarmeert de KLPD DOC Centrale Meldkamer.
  - De meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten verzorgen de operationele dooralarmering.
  - De KLPD DOC Centrale Meldkamer alarmeert de treindienstleider en de Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding. De treindienstleider alarmeert eveneens de Backoffice.
  - De Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding alarmeert de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.



- De Backoffice van ProRail/Railverkeersleiding baseert - onafhankelijk van waar de melding binnenkomt - de alarmering van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche op de eigen indicatie van welk Treinincidentscenario aan de orde is. De Backoffice meldt deze indicatie aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer. De KLPD DOC Centrale Meldkamer meldt direct aan de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten de indicatie van welk Treinincidentscenario volgens de Backoffice aan de orde is.
- De leidinggevende(n) van de Overheidshulpdienst(en) bepaalt op basis van de aangetroffen situatie zo snel mogelijk het GRIP-coördinatie niveau. Hij doet hiervan melding aan de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten, die hetzelfde meldt aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer.

Actie in de regio: opstellen van operationele alarmeringsprotocollen.

#### 4.4 Redding en bestrijding

1. Het eerste optreden, de stabilisatie van het incident, wordt uitgevoerd door de Overheidshulpdiensten. Zij kunnen hierbij ondersteund worden vanuit de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.
  - De formele aanspreekpersoon voor de ondersteuning vanuit de Spoorbranche is de Algemeen Leider. De Algemeen Leider onderhoudt contact met de wachtdienst van het uitvoerend bedrijf van de ondersteunende werkzaamheden.
  - De aanspreekpersoon voor technische informatie op de plaats van het treinincident is, afhankelijk van de omstandigheden van het incident, de Algemeen Leider dan wel de wachtdienst - op afstand - of ploegleider van het uitvoerend bedrijf van de ondersteunende werkzaamheden dan wel beiden. De machinist van de bij het incident betrokken trein is (emotioneel) niet altijd in staat technische informatie te verstrekken.
  - De ondersteunende werkzaamheden omvatten, indien het treinincident daartoe aanleiding geeft, het aarden van de bovenleiding.
2. In eerste instantie treden de Overheidshulpdiensten op vanuit de spoorberm van de getroffen spoorbaan. Het werken vanaf de parallelsporen zal pas gebeuren nadat:
  - het treinverkeer over deze sporen gestaakt is
  - KLPD DOC Centrale Meldkamer dit heeft bevestigd aan de meldkamer van de Overheidshulpdienst(en)
  - indien nodig, de procedure 'ruim uitschakelen' met goed gevolg is doorlopen.
3. Bij grotere treinincidenten kunnen de voertuigen van de Overheidshulpdiensten zich op de spoorbanen begeven, echter pas nadat:
  - het treinverkeer over deze sporen gestaakt is
  - KLPD DOC Centrale Meldkamer dit heeft bevestigd aan de meldkamer van de Overheidshulpdienst(en)
  - de procedure 'ruim uitschakelen' met goed gevolg is doorlopen.

De ondersteuning van de redding en bestrijding vanuit de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche kan verschillende activiteiten betreffen. Vaak voorkomende activiteiten zijn:

1. Vrijbaan maken: materieel van de rails te verwijderen opdat het treinverkeer weer doorgang kan vinden.
2. Hersporen: zorgen dat de bakken/wagons van de trein weer op de rails komen te staan.
3. Spanningloos maken: het afhalen van de stroom van de bovenleiding. Uit te voeren onder verantwoordelijkheid van de infrabeheerder.
4. Ruim uitschakelen: het spanningloos maken van *een ruim gedeelte rond de plaats van het incident* zodanig dat de elektrische groep waarbinnen het incident plaatsvond altijd eveneens uitgeschakelde groepen voor/achter/links/rechts heeft. De plaats incident is elektrisch volledig geïsoleerd van spanningsvoerende delen.
5. (Nood)aarding: het aarden van de bovenleiding. Dit gebeurt alleen bij uitslaande brand, bij werkzaamheden die binnen 1,5 meter van de bovenleiding plaatsvinden en bij een gebroken bovenleiding. Nota bene: De veiligheidstester is te vergelijken met een spanningszoeker. De veiligheidstester brengt geen aarding tot stand.
6. Buitengebruik stellen: *organisatorische* handelingen van de treindienstleider op afstand, erop gericht om te verhinderen dat treinverkeer het betreffende gebied in kan rijden.
7. Buitendienststellen: een gedeelte van het railnetwerk wordt door *fysieke maatregelen ter plaatse* afgesloten voor treinverkeer tussen twee vaste punten, zoals wissels en seinen. Buitendienststellen kan het bij het treinincident betrokken spoor dan wel de nevensporen betreffen. Er vindt alleen dan ook op nevensporen geen treinverkeer plaats wanneer dit door de Algemeen Leider is aangevraagd. Het doel van buitendienststellen is het creëren van een veilige werkplek.

## 4.5 Toegankelijk maken en opruimen

1. Het verwijderen van wrakken van wegvoertuigen *van de spoorbaan* valt onder verantwoordelijkheid van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche. De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en de Overheidshulpdiensten - de brandweer - spreken af onder welke voorwaarden de Overheidshulpdiensten hierbij assisteren.
2. Het verwijderen van wrakken van wegvoertuigen *van overwegen* valt onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en de Overheidshulpdiensten - de brandweer - spreken af onder welke voorwaarden het uitvoerend bedrijf vanuit de Spoorbranche hierbij assisteert.
3. Het *noodlossen van goederenwagons* valt onder verantwoordelijkheid van de goederenvervoerder. De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en de Overheidshulpdiensten - de brandweer - spreken af onder welke voorwaarden de Overheidshulpdiensten hierbij assisteren.
4. Het bergen van wrakken van wegvoertuigen *naast de spoorbaan* wordt uitgevoerd onder leiding van de Overheidshulpdiensten.
5. Voor het bergen van stoffelijke resten en het verwijderen van bloedsporen zie de uitwerkingen van de Treinincidentscenario's aanrijding/botsing in paragraaf 7.3.

Actie in de regio: afspreken van voorwaarden voor brandweerassistentie bij het verwijderen van wrakken van de spoorbaan.

Actie in de regio: afspreken van voorwaarden voor assistentie van de Spoorbranche bij het verwijderen van wrakken van overwegen en openbare weg.

Actie in de regio: afspreken van voorwaarden voor brandweerassistentie bij het noodlossen van goederenwagons.

## 4.6 Ontruimen en evacueren

1. De beslissing tot het ontruimen van een trein in een *acute situatie* wordt genomen en uitgevoerd door het treinpersoneel.
2. De beslissing tot het ontruimen van een trein in een *niet-acute situatie* wordt genomen door de Algemeen Leider of door de leidinggevende van een Overheidshulpdienst na onderling overleg en na overleg met de vervoerder, vertegenwoordigd door het treinpersoneel. Hierbij worden in overweging genomen:
  - de veiligheid op de spoorbaan en de begeleiding direct buiten de trein
  - de mogelijke gevolgen van de ontruiming voor de treindienst
  - de capaciteit van het alternatief vervoer.Het ontruimen van een trein in een niet-acute situatie wordt uitgevoerd door de politie in samenwerking met het treinpersoneel en de brandweer.
3. De beslissingsbevoegdheid tot het ontruimen van een *stationscomplex of spoorweg-emplacement* ligt bij de bedrijfshulpverleningsorganisatie van de vastgoedbeheerders en -gebruikers en bij de Overheidshulpdiensten.
  - De participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor het onderling afstemmen van bedrijfsnoodplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacements.
  - De participanten in het railverkeerssysteem en de Overheidshulpdiensten maken nadere afspraken voor de coördinatie van bedrijfsnoodplannen en bestrijdingsplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacements.

Actie in de regio: afspraken voor de coördinatie van bedrijfsnoodplannen en bestrijdingsplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacements.  
De regio's dienen hierin ondersteund te worden. De ondersteuning staat op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.

#### 4.7 Afzetten en afschermen

1. De leidinggevenden van de Overheidshulpdiensten ter plaatse en de Algemeen Leider stellen in overleg een regeling vast voor de toelating van bevoegde functionarissen tot het afgezette incidentterrein. Zij stellen tevens vast welke personen niet toegelaten worden. Hierbij wordt tevens aandacht besteed aan de wijze van omgaan met hoge (management) functionarissen zonder functie bij de bestrijding. De leidinggevende van de regiopolitie ter plaatse coördineert de uitvoering van deze regeling.
2. De leidinggevenden van de Overheidshulpdiensten ter plaatse en de Algemeen Leider stellen in overleg een regeling vast voor de aanmelding en afmelding door bevoegde functionarissen bij aankomst en vertrek. De leidinggevende van de regiopolitie ter plaatse coördineert de uitvoering van deze regeling.
3. De leidinggevende van de regiopolitie ter plaatse coördineert de uitvoering van de afzetting van het incidentterrein. De grootte/straal van het afzettingsgebied wordt bepaald op basis van de inschatting van gevaarsaspecten, de benodigde werkruimte, verkeersmogelijkheden op omliggende sporen en handhaafbaarheid van de afzetting. De beslissing over de grootte/straal van de afzetting wordt genomen binnen het CTPI/CORT, dan wel binnen het OT, afhankelijk van de complexiteit van de situatie.

Actie in de regio: afspreken toelatingsregeling incidentterrein.

Actie in de regio: afspreken aan/afmeldregeling bevoegde functionarissen incidentterrein.

#### 4.8 Begidsen

Infrabeheerder(s), vastgoedbeheerders en -gebruikers van stations, de regiopolitie en de regionale brandweer maken nadere afspraken voor het begidsen van eenheden van Overheidshulpdiensten op omvangrijke stationscomplexen, spoorwegemplacements en complexe baanvakken. Ontmoetingsplaatsen voor eenheden van Overheidshulpdiensten enerzijds en medewerkers van de bedrijfshulpverleningsorganisatie en van het uitvoerend bedrijf vanuit de Spoorbranche voor de ondersteuning anderzijds, maken hiervan deel uit. Zie voor de aandachtspunten paragraaf 8.2.

Actie in de regio: afspreken regeling voor begidsing, inclusief ontmoetingsplaatsen.

## 4.9 Onderzoek

Meerdere diensten en instanties kunnen op plaats incident activiteiten verrichten voor diverse vormen van onderzoek na een treinincident:

Tabel 7 Onderzoek bij treinincidenten

Onderzoekende dienst/instantie	Aard onderzoek	Verantwoordelijke voor uitvoering op plaats incident
Regiopolitie	technisch gedeelte van strafrechtelijk onderzoek	Officier van Dienst; hulp-Officier van Justitie
KLPD Dienst Spoorwegpolitie	ongevalsanalyse (technisch)	Verkeersongevallen analist spoorweg
IVW Divisie Rail	vooronderzoek (technisch)/ handhaving/ ongevalsanalyse	Algemeen Leider; Inspecteur IVW Divisie Rail
Raad voor de Transportveiligheid	ongevalsanalyse	Investigator in Charge RvTV
Vervoerder	bedrijfsonderzoek (technisch)	Veiligheidskundige
Arbeidsinspectie	handhaving/ ongevalsanalyse arbeidsveiligheid	Inspecteur Arbeidsinspectie
Inspectie Milieu Hygiëne	handhaving/analyse milieuveiligheid	Inspecteur van de Milieu Hygiëne

Onderzoek op de plaats van het treinincident geschiedt door meerdere diensten en instanties.

- Op de plaats van een treinincident kan een afzonderlijk overleg van onderzoekende diensten worden ingesteld, naast het CTPI of CORT, met als doel de coördinatie van de gegevensverzameling en -registratie. Van dit overleg kunnen deel uitmaken: regiopolitie, KLPD Dienst Spoorwegpolitie, Openbaar Ministerie, IVW Divisie Rail en Raad voor de Transportveiligheid. Deze diensten en instanties maken ter voorbereiding nadere afspraken voor de coördinatie van het vergaren en vastleggen van gegevens op de plaats van een treinincident.
- De OvD van politie geeft leiding aan het technisch gedeelte van het strafrechtelijk onderzoek. De KLPD Dienst Spoorwegpolitie en de regiopolitie bepalen onderling welke van hun respectievelijke OvD's de leiding ter plaatse heeft.
- De politie kan de situatie consolideren ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek en/of ten behoeve van het onderzoek van de Raad voor de Transportveiligheid. De Raad maakt aan IVW Divisie Rail en aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer bekend dat hij onderzoek instelt. Dit wordt doorgemeld aan de Algemeen Leider en aan de OvD van de politie ter plaatse.
- Indien een Algemeen Leider in functie is, is deze verantwoordelijk voor de coördinatie van het vooronderzoek ter plaatse.
  - De wachtdienst van IVW Divisie Rail neemt deze verantwoordelijkheid over op het moment dat hij ter plaatse is.
  - Indien de Investigator in Charge van de Raad voor de Transportveiligheid ter plaatse is, en het is duidelijk dat de RvTV het onderzoek gaat uitvoeren, neemt hij de verantwoordelijkheid voor het vooronderzoek over van de wachtdienst van IVW Divisie Rail. Onderzoekers van IVW Divisie Rail blijven dan ten dienste staan van de Raad voor de Transportveiligheid.

5. IVW Divisie Rail geeft invulling aan de organisatie van het veiligheidsonderzoek (paragraaf 2.3) via:
  - het door de vervoerder doen veiligstellen en uitlezen van gegevens in de automatische ritregistratie. De vervoerder stelt de gegevens ter beschikking aan de Inspecteur IVW Divisie Rail. Het aantal technische faciliteiten voor het uitlezen van de gegevens is beperkt. Het uitlezen van de gegevens geschiedt altijd in onafhankelijke opdracht van IVW Divisie Rail, dan wel de Raad voor de Transportveiligheid, dan wel de vervoerder
  - het door ProRail/Railverkeersleiding doen veiligstellen van binnen het railverkeerssysteem geregistreerde gesprekken
  - het door de infrabeheerder doen veiligstellen van gelogde data van beveiligings- en bedien-apparatuur.
6. Voor de onderlinge uitwisseling van eenmaal vastgelegde gegevens bestaan uitwisselingsprotocollen tussen KLPD Dienst Spoorwegpolitie, regiopolitie en Justitie respectievelijk IVW Divisie Rail<sup>13</sup>.

De coördinatie van het vergaren en vastleggen van gegevens staat op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o..

### 4.10 Communicatie en voorlichting

- 1 De Overheidshulpdiensten en de bedrijven en instanties in het railverkeerssysteem met een actief deelaspect verstrekken uitsluitend informatie over zaken betreffende de eigen verantwoordelijkheid.
- 2 De Overheidshulpdiensten en de bedrijven en instanties in het railverkeerssysteem met een actief deelaspect verstrekken uitsluitend feitelijke informatie als het gaat om slachtofferaantallen. Zij laten zich niet voortijdig uit over de oorzaken van het treinincident.
- 3 Indien meerdere voorlichters op de plaats van het treinincident actief zijn, wordt op de plaats van het treinincident een coördinerend voorlichter actief vanuit politie dan wel gemeente, afhankelijk van afspraken in de regio.
- 4 Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de voorlichting door de betrokken Overheidshulpdiensten, de gemeente, de Spoorbranche en derden.

---

<sup>13</sup> Samenwerkingsconvenant KLPD Spoorwegpolitie en Railed Spoorwegveiligheid (thans IVW Divisie Rail), april 2001.

De doelgroepen van communicatie en voorlichting bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 8 Doelgroepen van communicatie en voorlichting

Doelgroep	Communicatie/voorlichting door
niet gewonde reizigers in betrokken trein	treinpersoneel en Overheidshulpdiensten
niet gewond treinpersoneel	vervoerder
reizigers in trein(en) in omgeving	vervoerder
gewonden onder reizigers	GHOR in overleg met vervoerder
gewonden onder treinpersoneel	GHOR in overleg met vervoerder
naasten van gewonde reizigers	GHOR in overleg met vervoerder
nabestaanden reizigers	politie in overleg met gemeente en vervoerder
naasten van gewond treinpersoneel	vervoerder in overleg met GHOR
nabestaanden treinpersoneel	vervoerder in overleg met politie en gemeente
reizigers publiek/klanten	vervoerder en ProRail/Verkeersinformatie (in overleg met gemeente)
bevolking	gemeente
media	Overheidshulpdiensten, gemeente en participanten railverkeerssysteem over zaken betreffende de eigen verantwoordelijkheid

Bij het ontruimen van een betrokken trein, het verplaatsen van niet getroffen reizigers, het verplaatsen van gewonden en het verplaatsen van stoffelijke resten ontstaan er noodzakelijke momenten van informatieoverdracht tussen Overheidshulpdiensten, gemeente en participanten railverkeerssysteem ten behoeve van communicatie en voorlichting.

De Overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de voorlichting bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de voorlichting op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie in de regio: afspreken regeling coördinerend voorlichter plaats incident.  
De coördinatie van de voorlichting bij grootschalige incidenten staat op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.

### 4.11 Opvang

De doelgroepen van opvang bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 9 Doelgroepen van opvang

Doelgroep	Opvang door
niet gewonde reizigers <i>in</i> trein	vervoerder
niet gewonde reizigers na ontruiming trein	politie in overleg met vervoerder (overdracht naar alternatief vervoer)
niet gewond treinpersoneel	vervoerder
lichtgewonden uit trein	GHOR in overleg met vervoerder, gemeente en politie (overdracht naar alternatief vervoer)
lichtgewonden onder treinpersoneel	vervoerder
naasten/nabestaanden	vervoerder in overleg met gemeente (afhankelijk van aantal slachtoffers)
bezittingen van reizigers	vervoerder
goederen	goederenvervoerder
(gestrande) reizigers/publiek/ personeel op station	vastgoedbeheerders en -gebruikers van station in overleg met gemeente

Bij het ontruimen van een trein, in een situatie met niet afgevoerde licht gewonden, en in een situatie met (meerdere) doden ontstaan er mogelijke momenten van overdracht tussen participanten in het railverkeerssysteem en Overheidshulpdiensten en gemeente en ten behoeve van opvang.

Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de opvang door de betrokken Overheidshulpdiensten, de gemeente en de vervoerder.

De Overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de opvang bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de opvang op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie in de regio: afspreken regeling voor de coördinatie van de opvang.

### 4.12 Uitvaartverzorging

- De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en de uitvaartbranche hebben in een convenant de werkwijze afgesproken voor berging, vervoer en opvang van dodelijke slachtoffers bij treinincidenten. Deze is op hoofdlijnen:
  - De melding/opdracht tot berging en vervoer wordt doorgegeven via de KLPD DOC Centrale Meldkamer aan een daar bekend alarmnummer.
  - Na de melding/opdracht wordt een rouwvervoerder gewaarschuwd. Deze gaat zo spoedig mogelijk ter plaatse.
  - De naam van de rouwvervoerder en de prognose van de aankomsttijd wordt doorgegeven aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer.
  - De KLPD Dienst Spoorwegpolitie blijft via de Centrale Meldkamer op de hoogte van de verblijfplaats van het slachtoffer/de slachtoffers.
  - Berging en vervoer vinden niet eerder plaats dan nadat de hulp-Officier van Justitie hiervoor toestemming heeft verleend - na afronding van de werkzaamheden van de technische recherche ter plaatse.

2. Bij grootschalige incidenten geschiedt de berging van dodelijke slachtoffers en het rouwvervoer onder de leiding van de door het bevoegd gezag aangewezen diensten. De regionale ProRail/Railverkeersleiding, de Overheidshulpdiensten en de gemeenten in de hulpverleningsregio benoemen de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van het bergen van dodelijke slachtoffers op zich neemt.

Actie in de regio: afspreken regeling voor de coördinatie van het bergen van dodelijke slachtoffers.

#### 4.13 Registratie van personen

De doelgroepen van registratie van personen bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 10 Doelgroepen van registratie

Doelgroep	Registratie door
gewonde reizigers	GHOR/gemeente
naasten van gewonde reizigers	gemeente in overleg met politie
nabestaanden reizigers	gemeente in overleg met politie
gewonden onder treinpersoneel	vervoerder in overleg met GHOR
naasten van gewond treinpersoneel/ nabestaanden treinpersoneel	vervoerder in overleg met politie en gemeente
niet gewonde reizigers na ontruiming trein	registratie uitsluitend bij grootschalige treinincidenten; vervoerder in overleg met politie en gemeente
indirect getroffen en/ omstanders/getuigen	politie in overleg met gemeente
hulpverleners Overheidshulpdiensten	betreffende Overheidshulpdienst

Bij het ontruimen van een betrokken trein, het verplaatsen van gewonden en het verplaatsen van stoffelijke resten ontstaan er noodzakelijke momenten van afstemming tussen Overheidshulpdiensten, gemeente en vervoerder ten behoeve van de registratie van personen.

Bij alle treinincidenten zal de politie volgens de reguliere werkwijze als eerste dienst gegevens van personen registreren. Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de registratie van personen door de betrokken Overheidshulpdiensten, de gemeente en de vervoerder.

De Overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de registratie van personen bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de registratie van personen op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie in de regio: afspreken regeling voor de coördinatie van de registratie van personen.

#### 4.14 Psychosociale hulpverlening

De doelgroepen van psychosociale hulpverlening bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 11 Doelgroepen van psychosociale hulpverlening

Doelgroep	Psychosociale hulpverlening door
gewonde reizigers	gemeente/GHOR
naasten van gewonde reizigers	gemeente/GHOR
nabestaanden reizigers	gemeente/GHOR
gewonden onder treinpersoneel	vervoerder
naasten van gewond treinpersoneel/ nabestaanden treinpersoneel	vervoerder in overleg met gemeente/GHOR
hulpverleners Overheidshulpdiensten	betreffende Overheidshulpdienst
niet gewond treinpersoneel	vervoerder
niet gewonde reizigers	vervoerder in overleg met gemeente/GHOR
indirect getroffen/ omstanders/getuigen	vervoerder in overleg met gemeente/GHOR

De betrokken Overheidshulpdiensten, gemeente en de vervoerder hebben ieder een eigen verantwoordelijkheid voor de psychosociale hulpverlening.

Nazorg is ruimer dan psychosociale hulpverlening. Nazorg omvat, afhankelijk van de ernst en omvang van het treinincident, tevens vormen van lichamelijke zorg, langdurige en specialistische zorg en van maatschappelijke ondersteuning.

Bij een grootschalig treinincident of een ramp kan de psychosociale hulpverlening door de GHOR en de nazorg door de gemeente geïntegreerd georganiseerd worden. Bij grootschalige incidenten verzorgt de gemeente de coördinatie van de nazorg door de betrokken Overheidshulpdiensten, de gemeente en de (reizigers)vervoerder.

De Overheidshulpdiensten, gemeente en participanten in het railverkeerssysteem maken nadere afspraken voor de coördinatie van de nazorg bij treinincidenten. De benoeming van de criteria op grond waarvan de gemeente de coördinatie van de nazorg op zich neemt maakt hiervan deel uit.

Actie in de regio: afspreken regeling voor de coördinatie van de nazorg.
--

#### 4.15 Evaluatie

Evaluatie wordt onderscheiden van de verschillende ongevalanalyses van het treinincident. Evaluatie betreft het onderzoek van het eigen en/of gezamenlijk optreden bij het treinincident.

De betrokken Overheidshulpdiensten, gemeente en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche hebben ieder een eigen verantwoordelijkheid voor de evaluatie. Bij grootschalige incidenten kan besloten worden tot een gezamenlijke evaluatie. Een gezamenlijke evaluatie kan uitgevoerd worden volgens de volgende stappen:

- schriftelijke verslaglegging door iedere functionaris
- evaluatiebijeenkomst per Overheidshulpdienst intern, gemeente-intern en binnen de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche
- evaluatiebijeenkomst per overlegstructuur (zie paragraaf 3.3) die functioneel is geweest tijdens het gezamenlijk optreden
- gezamenlijke rapportage door Overheidshulpdiensten, gemeente en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche.

De Overheidshulpdiensten, gemeente en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche benoemen de criteria op grond waarvan tot een gezamenlijke evaluatie wordt besloten.

De benoeming van de criteria voor evaluatie van het optreden bij treinincidenten staat op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.



## Hoofdstuk 5

# Volgorde van rampbestrijdingsprocessen/ deelaspecten

De rampbestrijdingsprocessen en deelaspecten worden deels volgtijdelijk en deels parallel aan elkaar uitgevoerd.

Het streven is - gegeven de gewenste snelle afhandeling - om zoveel mogelijk rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten parallel aan elkaar uit te voeren. Niettemin zijn er rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten die afgerond moeten zijn voordat een volgend rampbestrijdingsproces/deelaspect mag starten. Het betreft de volgende prioriteringen:

0. het treffen van (verkeers)maatregelen om erger te voorkomen
1. creëren veilige werkomstandigheden vóór redden en bestrijden
2. spoedeisende medische hulpverlening en veilig onderbrengen slachtoffers vóór acute milieuzorg
3. acute milieuzorg vóór strafrechtelijk onderzoek
4. strafrechtelijk onderzoek:
  - vóór bergen en rouwvervoer
  - vóór het IVW Divisie Rail vooronderzoek
  - vóór het onderzoek van de Raad voor de Transportveiligheid.
5. strafrechtelijk onderzoek, IVW Divisie Rail vooronderzoek en onderzoek van de Raad voor de Transportveiligheid vóór vrijbaan maken.

De Algemeen Leider is verantwoordelijk voor de veilige werkomstandigheden ter plaatse van het treinincident. De KLPD Dienst Spoorwegpolitie handhaaft de veiligheidsmaatregelen.

De veiligheidsmaatregelen ten behoeve van de veilige werkomstandigheden - betreffende het treinverkeer ter plaatse en de spanning op de bovenleiding - worden niet eerder opgeheven dan na voorafgaand overleg tussen de Algemeen Leider en de OvD van de KLPD Dienst Spoorwegpolitie.

Zowel de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten als de KLPD DOC Centrale Meldkamer dienen het opheffen van veiligheidsmaatregelen te bevestigen aan de overige deelnemers aan het motorkapoverleg, CTPI of CORT.

De Overheidshulpdiensten rukken niet eerder in dan na voorafgaand overleg met de Algemeen Leider over mogelijke ondersteunende werkzaamheden bij de afhandeling ter plaatse.

Als de Algemeen Leider ter plaatse is gekomen, gaat deze niet eerder weg dan nadat de Overheidshulpdiensten zijn ingerukt en zijn coördinerende taak ter plaatse niet meer nodig is.



## **III Het Regionaal TIM-plan**



# Inleiding

De regionale ProRail/Railverkeersleiding en de Overheidshulpdiensten in de hulpverleningsregio stellen een regionaal Trein Incident Management plan (TIM-plan) op.

Het TIM-plan bestaat uit:

1. multidisciplinaire tactische afspraken, onder verwijzing naar het Tactisch Deel van deze Leidraad
2. uitwerkingen van de Treinincidentscenario's zoals in dit Deel III benoemd
3. paragrafen voor onderwerpen die onafhankelijk van Treinincidentscenario's geregeld moeten worden:
  - begidsen
  - voorlichting
  - opvang
  - uitvaartverzorging
  - registratie van personen
  - nazorg.
4. bijzondere locaties en objecten. Het betreft afstemming van bedrijfsnoodplannen en bestrijdingsplannen voor stationscomplexen en spoorwegemplacements. Hiervoor zal het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o. een afzonderlijke Leidraad doen verschijnen. Voor tunnels worden afzonderlijke rampbestrijdingsplannen opgesteld, voor zover van toepassing in de regio.

In hoofdstuk 6 wordt een format gepresenteerd voor de uitwerking van Treinincidentscenario's (Tis) in het regionaal TIM-plan.

In hoofdstuk 7 wordt per Treinincidentscenario het format zoveel mogelijk ingevuld. Voor de optimalisatie van de voorbereiding is het nader invullen van het format noodzakelijk op basis van regionale informatie *en op basis van overleg* tussen de Overheidshulpdiensten en de regionale ProRail/Railverkeersleiding.

In hoofdstuk 8 worden de aandachtspunten benoemd voor de onderwerpen die scenario-onafhankelijk zijn.



## Hoofdstuk 6

# Format voor de uitwerking van Treinincidentscenario's

### 6.1 Treinincidentscenario-matrix

In het TIM-plan geldt een schematische indeling van incidenten, aangeduid als Treinincident-scenario's.

Treinincidenten worden ingedeeld in vier categorieën. Dit zijn:

- verstoring treindienst
- brand/bom
- aanrijding en botsing
- gevaarlijke/milieubelastende stoffen.

Ontsporing is geen afzonderlijke categorie Treinincidenten maar geldt als mogelijke incident-oorzaak binnen de genoemde categorieën. In deze systematiek leidt een ontsporing bijvoorbeeld tot een verstoring van de dienst of een aanrijding met een object.

Treinincidenten worden tevens ingedeeld naar de ernst van de effecten. De gradaties zijn:

- klein
- middel
- groot.

De combinatie van beide indelingen leidt tot 12 Treinincidentscenario's (Tis)<sup>14</sup>.

Tis 1.1: Verstoring treindienst

Tis 1.2: Verstoring treindienst met vertraging

Tis 1.3: Verstoring treindienst: uitvallen treinseries

Tis 2.1: Bermbrand

Tis 2.2: Brand in trein

Tis 2.3: Brand op station

Tis 3.1: Aanrijding/ botsing persoon; tweewieler; dier

Tis 3.2: Aanrijding/ botsing klein voertuig

Tis 3.3: Aanrijding/ botsing groot voertuig

Tis 4.1: niet in gebruik

Tis 4.2: Gevaarlijke stoffen: lekkage

Tis 4.3: Gevaarlijke stoffen: grote lekkage/ lekkage na botsing of ontsporing

Treinincidentscenario 4.1 is niet in gebruik omdat een kleinschalig incident met gevaarlijke stoffen, anders dan een kleine lekkage (Treinincidentscenario 4.2) niet indenkbare is (zie paragraaf 7.4).

<sup>14</sup> De nummering Tis 1.1 tot en met 4.3 wordt gehanteerd in plaats van Tis A1 tot en met D3, omdat de laatste aanduiding overlap vertoont met de alarmeringscodes uit de ambulancehulpverlening.

De uitwerking per Treinincidentscenario is opgebouwd uit de volgende vijf componenten:

- a. een beschrijving van het incident, de oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld
- b. de inzetbehoefte aan personeel/materieel van de Overheidshulpdiensten
- c. een opgave van het GRIP-coördinatie niveau
- d. de benoeming van specifieke aandachtspunten
- e. een prognose van de afhandelingduur op plaats incident.

Ad a) De uitwerking bestaat uit de effecten in kwalitatieve termen en in termen van beknellingen, doden en slachtoffers in de diverse triage-categorieën.

Ad b) De Treinincidentscenario's zijn oorspronkelijk vastgesteld ten behoeve van de alarmering van de participanten in het railverkeerssysteem.

De uitwerking benoemt de inzetbehoefte aan personeel en voertuigen/materieel van de Overheidshulpdiensten en de ondersteuning vanuit de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche voor het betreffende Treinincidentscenario.

De Overheidshulpdiensten in de hulpverleningsregio bepalen zelf welk en hoeveel personeel en materieel van de eigen dienst ter plaatse gaat. Het betreft de prognose van de inzetbehoefte *bij aanvang* van het Treinincidentscenario. Zij leggen dit vast in basisplannen.

Ad c) Het betreft de GRIP-coördinatie niveaus zoals benoemd in paragraaf 3.4. De betrokkenheid van de burgemeester volgt uit het van toepassing zijnde GRIP-coördinatie niveau.

Ad d) Indien van toepassing worden specifieke aandachtspunten binnen het Treinincidentscenario benoemd.

Ad e) De vermelde prognose afhandelingduur geeft aan hoe lang het duurt voor de treindienst volledig hersteld is. Deze heeft geen relatie met de duur van de inzet van de Overheidshulpdiensten anders dan het gegeven, dat de afhandeling door de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche volgt op de inzet van de Overheidshulpdiensten.

De Overheidshulpdiensten en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche bereiden zich gezamenlijk voor door de deelplannen voor de rampbestrijdingsprocessen en de deelaspectplannen af te stemmen op deze Treinincidentscenario's.

In tabel 12 staat schematisch weergegeven welke rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten in welke Treinincidentscenario's van toepassing zijn.

Tabel 12a Rampbestrijdingsprocessen van toepassing in Treinincidentscenario's

Rampbestrijdingsprocessen	Treinincidentscenario											
	Tis1.1	Tis1.2	Tis1.3	Tis2.1	Tis2.2	Tis2.3	Tis3.1	Tis3.2	Tis3.3	Tis4.1	Tis4.2	Tis4.3
bestrijden van brand en emissie van gevaarlijke stoffen	-	-	-	√	√	√	-	-	√	x	√	√
redding en technische hulpverlening	-	-	-	√	√	√	√	√	√	x	√	√
ontsmetten van mens en dier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	√	√
ontsmetten van voertuigen en infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	√	√
waarnemen en meten	-	-	-	-	-	-	-	√	√	x	√	√
waarschuwen van de bevolking	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x	√	√
toegankelijk maken en opruimen	-	-	-	-	√	√	-	√	√	x	√	√
spoedeisende medische hulpverlening	-	-	-	-	√	√	√	√	√	x	√	√
preventieve openbare gezondheidszorg/medische milieukunde	-	-	-	-	-	√ <sup>15</sup>	-	-	-	x	√	√
psychosociale hulpverlening	-	-	-	-	√	√	√	√	√	x	√	√
ontruimen en evacueren	-	-	-	√	√	√	-	√	√	x	√	√
afzetten en afschermen	-	-	-	√	√	√	√	√	√	x	√	√
(weg)verkeer regelen	-	-	-	√	√	√	√	√	√	x	√	√
handhaven van de rechtsorde	-	-	-	-	√	√	√	√	√	x	√	√
identificeren van slachtoffers	-	-	-	-	- <sup>16</sup>	-	√	√	√	x	-	√
begidsen	-	-	-	-	√	√	-	√	√	x	√	√
strafrechtelijk onderzoek	-	-	-	-	√	√	√	√	√	x	-	√
voorlichten	-	-	√	√	√	√	√	√	√	x	√	√
opvangen en verzorgen	-	-	-	-	√	√	√	√	√	x	√	√
uitvaartverzorging	-	-	-	-	-	-	√	√	√	x	√	√
registratie van slachtoffers	-	-	-	-	-	-	√	√	√	x	-	√
voorzien in primaire levensbehoeften	-	-	-	-	-	-	-	-	√	x	-	√
registratie van schade	-	-	-	-	-	-	-	-	√	x	-	√
en afhandeling	-	-	-	-	-	-	-	-	√	x	-	√
milieuzorg	-	-	-	-	-	√	-	√	√	x	√	√
nazorg	-	-	-	-	√	√	-	√	√	x	√	√

Toelichting bij tabel 12a:

- “-” betekent dat het proces/deelaspect in het Treinincidentscenario niet van toepassing is
- “√” betekent dat het proces/deelaspect in het Treinincidentscenario van toepassing kan zijn
- Treinincidentscenario 4.1 is niet in gebruik.

<sup>15</sup> Het proces preventieve openbare gezondheidszorg/medische milieukunde kan aan de orde zijn wanneer er onzekerheid bestaat over de aard van de vrijgekomen stoffen bij een brand van een oud of verouderd stationsgebouw.

<sup>16</sup> De Spoorbranche rekent in de Treinincidentscenario's 2.2 en 2.3 - brand in trein respectievelijk brand op station - niet op dodelijke slachtoffers. Wanneer er dodelijke slachtoffers zijn is het proces identificeren van toepassing. Dezelfde kanttekening geldt voor de invulling bij Tis 2.2 en 2.3 van uitvaartverzorging en registratie van slachtoffers.

Tabel 12b Deelaspecten van toepassing in Treinincidentscenario's

Deelaspect Spoorbranche	Treinincidentscenario											
	Tis1.1	Tis1.2	Tis1.3	Tis2.1	Tis2.2	Tis2.3	Tis3.1	Tis3.2	Tis3.3	Tis4.1	Tis4.2	Tis4.3
alternatief vervoer	-	√	√	-	√	√	√	√	√	x	√	√
herstel vervoersfunctie	-	√	√	-	√	√	√	√	√	x	√	√
opvang personeel	√	√	√	-	√	√	√	√	√	x	√	√
opvang goederen	-	-	√	-	√	√	√	√	√	x	√	√
opvang reizigers in de trein	-	-	√	√	-	√	√	√	√	x	-	√
opvang reizigers/passanten/personeel op stations	-	-	√	-	√	-/√ <sup>17</sup>	√	√	√	x	√	√
herstel infrastructuur	√	√	√	-	√	√	√	√	√	x	-	√
vooronderzoek	-	-	√	-	√	√	√	√	√	x	√	√
alarmering	-	√	√	√	√	√	√	√	√	x	√	√
leiding en coördinatie	-	√	√	√	√	√	√	√	√	x	√	√
herstel verkeersfunctie	-	√	√	-	√	√	√	√	√	x	√	√
redding en bestrijding	-	-	-	-	√	√	-	√	√	x	√	√
vrijbaan maken	-	-	-	-	√	√	√	√	√	x	-	√
communicatie/ voorlichting	√	√	√	√	√	√	√	√	√	x	√	√

Toelichting bij tabel 12b:

- "-" betekent dat het proces/deelaspect in het Treinincidentscenario niet van toepassing is
- "√" betekent dat het proces/deelaspect in het Treinincidentscenario van toepassing kan zijn
- Treinincidentscenario 4.1 is niet in gebruik.

## 6.2 Werkwijze

Bij het uitwerken van de Treinincidentscenario's gaan de Overheidshulpdiensten, vertegenwoordiging van de gemeente(n) in de hulpverleningsregio en de regionale ProRail/Railverkeersleiding als volgt te werk:

1. verzamel basisinformatie over het spoorwagennet in de hulpverleningsregio en over de uitruklocaties van brandweer, GHOR, politie en het uitvoerend bedrijf voor ondersteuning van de redding en bestrijding vanuit de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, alsmede over belangrijke locaties voor de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen
2. spreek gezamenlijk de Treinincidentscenario's door op de vijf componenten; ga hierbij uit van de grove uitwerkingen in hoofdstuk 7. Benoem de aandachtspunten (component 4) - op grond van eigen kennis en ervaring - zoveel mogelijk per rampbestrijdingsproces en per deelaspect
3. veranker de uitkomsten van de bespreking in de deelplannen voor de relevante rampbestrijdingsprocessen (Overheidshulpdiensten en gemeente) en deelaspectplannen (Calamiteitenorganisatie Spoorbranche)
4. ontwikkel op grond van de bespreking de operationele alarmeringsschema's
5. zorg voor een procedurele koppeling van het TIM-plan met het multidisciplinair oefenbeleid van de regionale brandweer. De regionale brandweer is immers - vanuit diens wettelijke verantwoordelijkheid voor de voorbereiding van de coördinatie van de rampenbestrijding - verantwoordelijk voor het multidisciplinair oefenbeleid.

<sup>17</sup> Indien als gevolg van de brand op het station opvang ter plaatse niet mogelijk is, kan gebruik gemaakt worden van alternatieve (stations)locaties voor opvang.

Het wordt aanbevolen om de Treinincidentscenario's te bespreken voor verschillende omstandigheden van locatie, tijdstip en weersomstandigheden. Het doel hiervan is om de specifieke aandachtspunten (component 4) voor die omstandigheden te benoemen.

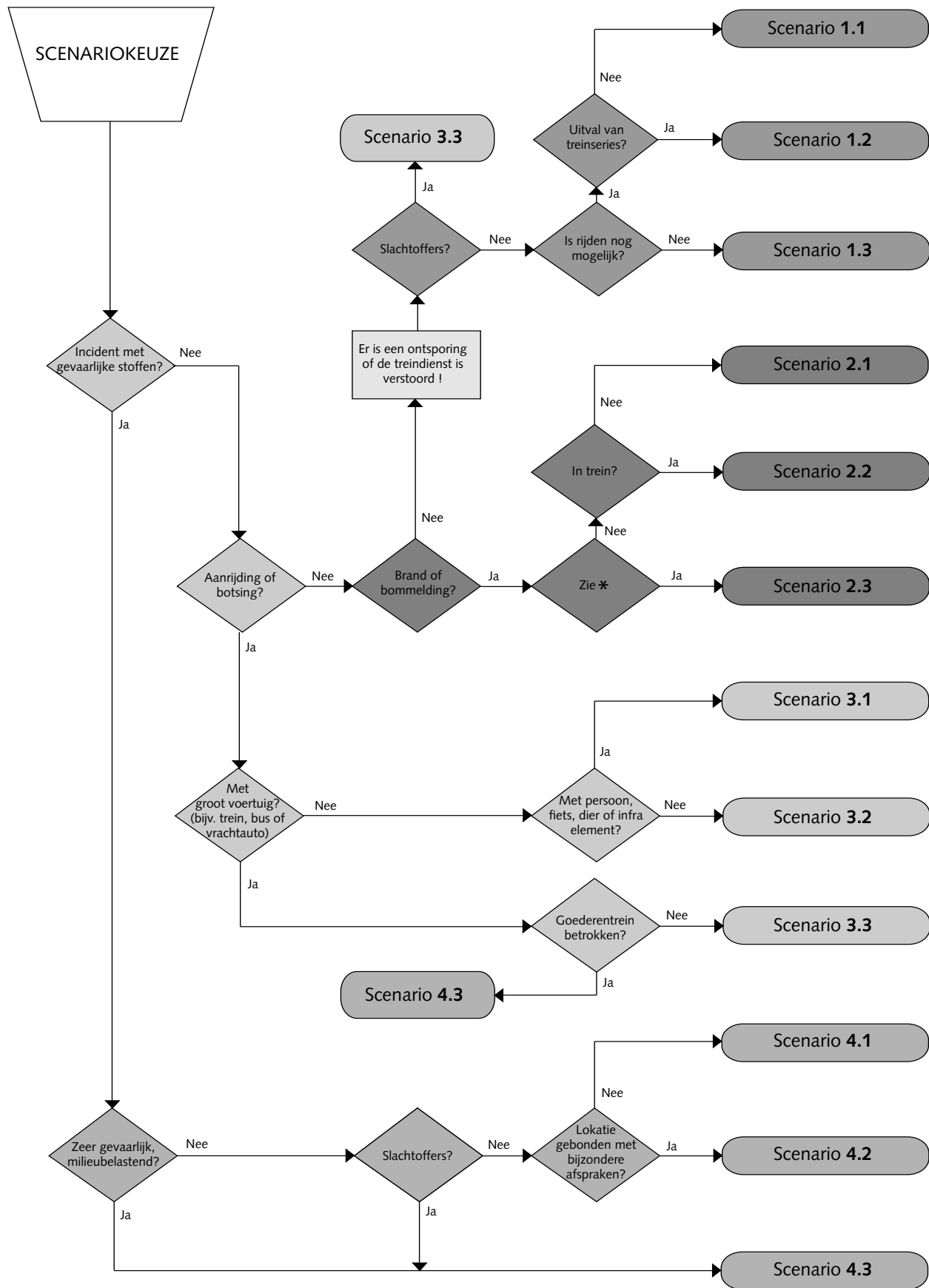
Bij de Treinincidentscenario's dient bedacht te worden dat deze uitdrukkelijk bedoeld zijn als een hulpmiddel. Feitelijke incidenten passen nooit exact in een schema. Daarom kan het GRIP-coördinatieniveau tijdens een feitelijk incident altijd naar eigen inzicht worden bijgesteld (zie paragraaf 3.4).

Tabel 13 laat de GRIP-coördinatieniveaus zien die gelden bij de aanvang van de Treinincidentscenario's. Per Treinincidentscenario is het GRIP-coördinatieniveau met een "√" gemarkeerd.

Tabel 13 GRIP-coördinatieniveau bij aanvang per Treinincidentscenario

GRIP-coördinatieniveau bij aanvang	Tis1.1	Tis1.2	Tis1.3	Tis2.1	Tis2.2	Tis2.3	Tis3.1	Tis3.2	Tis3.3	Tis4.1	Tis4.2	Tis4.3
0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	√			√			n.v.t.		
1					√	√		√			√	
2									√			
3												√

Het GRIP-coördinatieniveau 4 geldt niet bij de aanvang van de Treinincidentscenario's. Indien de situatie dit vereist, bijvoorbeeld bij escalatie, kan uiteraard opgeschaald worden naar GRIP-coördinatieniveau 4.



## Hoofdstuk 7

# Uitwerking per Treinincidentscenario

### 7.1 Verstoring treindienst

De Treinincidentscenario's 1.1 tot en met 1.3, verstoring van de treindienst, zijn voornamelijk ter afhandeling van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche. Deze scenario's vragen niet of nauwelijks om de inzet van de Overheidshulpdiensten. Een ontsporing in deze scenario's betekent *nooit* slachtoffers.

De kans dat een melding van bijvoorbeeld een ontsporing bij de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten binnenkomt is reëel. In deze scenario's informeren de KLPD DOC Centrale Meldkamer en de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten elkaar over ontvangen meldingen. Bij een ontsporing met gevolgen voor het wegverkeer zorgt de meldkamer van de regiopolitie voor operationele doorlarmering.

Bij stremming van één of meerdere overwegen worden de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten hierover geïnformeerd. Tevens worden de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten geïnformeerd als de stremming is opgeheven<sup>18</sup>.

#### *Treinincidentscenario 1.1: Verstoring treindienst/vertraging*

##### **a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Rijden volgens plan met een structurele vertraging van 30 minuten of meer.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontsporing</li> <li>• Stroomuitval</li> <li>• Uitval infra (wisselstoringen, uitval VPT, etc.)</li> <li>• Slechte weersomstandigheden (storm/bliksem)</li> <li>• Dringende ongeplande werkzaamheden</li> </ul>	geen	geen

Slachtofferbeeld:  
Niet van toepassing.

<sup>18</sup> Het wederzijds informeren over stremmingen door de KLPD DOC Centrale Meldkamer en de meldkamer(s) van de Overheidshulpdiensten gebeurt in alle Treinincidentscenario's. In de Treinincidentscenario's verstoring treindienst is dit informeren aanvankelijk de belangrijkste actie.

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Niet van toepassing.

**c) GRIP-coördinatieniveau**

Niet van toepassing.

**d) Aandachtspunten**

Processen Overheidshulpdiensten niet van toepassing.

Deelaspecten Calamiteitenorganisatie Spoorbranche: interne planvorming Spoorbranche.

Informeren van meldkamer(s) Overheidshulpdiensten.

**e) Prognose afhandelingsduur**

2 uur; na 1 uur tweede prognose.

*Treinincidentscenario 1.2: Verstoring treindienst: uitvallen treinserie(s)*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

De treindienst kan niet meer volgens plan worden uitgevoerd. Eén of meer treinseries vallen uit.

	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
Oorzaken <ul style="list-style-type: none"> <li>• ontsporing</li> <li>• stroomuitval</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• uitval infra (wisselstoringen-uitval VPT)</li> <li>• slechte weersomstandigheden (storm/bliksem)</li> <li>• dringende ongeplande werkzaamheden</li> </ul>	geen	filevorming op nevengelegen autosnelweg (kijkers)

Slachtofferbeeld:

Niet van toepassing.

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Niet van toepassing.

**c) GRIP-coördinatieniveau**

Niet van toepassing.

**d) Aandachtspunten**

Processen Overheidshulpdiensten niet van toepassing.

Deelaspecten Calamiteitenorganisatie Spoorbranche: interne planvorming Spoorbranche.

Informeren van meldkamer(s) Overheidshulpdiensten.

**e) Prognose afhandelingsduur**

2 uur; na 1 uur tweede prognose.

*Treinincidentscenario 1.3: Verstoring treindienst: totale versperring*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Er is sprake van een totale versperring. Door de versperring kan de treindienst niet meer worden uitgevoerd.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ontsporing</li> <li>• stroomuitval</li> <li>• uitval infra (wisselstoringen, uitval VPT, etc.)</li> <li>• slechte weersomstandigheden (storm/bliksem)</li> <li>• dringende ongeplande werkzaamheden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• warmtestuwing/ onderkoeling</li> <li>• onrust/paniek/verstoring orde onder gestrande reizigers</li> </ul>	geen

Slachtofferbeeld:

Treinreizigers met verdrogings- of onderkoelingsverschijnselen, bij hitte respectievelijk bij koude.

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
geen	surveillance-eenheid; -eenheden	1 ambulance en OVD-G	geen

**c) GRIP-coördinatieniveau**

Niet van toepassing.

**d) Aandachtspunten**

Deelaspecten Calamiteitenorganisatie Spoorbranche: interne planvorming Spoorbranche.

**e) Prognose afhandelingsduur**

4 uur; na 1 uur tweede prognose.

## 7.2 Brand

### *Treinincidentscenario 2.1: Brand in omgeving*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Bermbrand waardoor geen of beperkt treinverkeer mogelijk is op één of meerdere sporen.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• brandstichting/ sabotage</li> <li>• techniek</li> </ul>	rook/hitte ontwikkeling over spoorbaan	uitbreidingsgevaar naar treinen op spoorbaan; naar bos of bebouwing

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ ingesloten	T1 +T2	T3
geen	geen	geen	geen

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
1 tankautospuiter	afhankelijk van uitbreiding	afhankelijk van uitbreiding	geen

**c) GRIP-coördinatie niveau**

Coördinatie niveau 0: motorkapoverleg indien meerdere diensten ter plaatse zijn.

**d) Aandachtspunten**

Mogelijk noodzaak tot het opstarten van de procedure 'ruim uitschakelen' (zie en het tijdelijk buiten dienst stellen van sporen).

**e) Prognose afhandeldingsduur**

Minder dan 2 uur.

### *Treinincidentscenario 2.2: Brand in trein*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Brandmelding in trein. De brand kan niet worden geblust door treinpersoneel. Treinstel wordt ontruimd door treinpersoneel.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>vandalisme</li> <li>brandstichting</li> <li>techniek</li> <li>overslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>inhalatieletsel</li> <li>brandwonden</li> <li>ingesloten reizigers</li> <li>uitbreidingsgevaar</li> </ul>	geen

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ingesloten	T1 +T2	T3
geen	geen	<5	geen

#### b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
2 tankautospuiter en Ovd-B	1 surveillance-eenheid	1 ambulance en Ovd-G; aanvullend afhankelijk van ontwikkeling incident	basiseenheid

#### c) GRIP-coördinatieniveau

GRIP-coördinatieniveau 1: CTPI indien meerdere diensten ter plaatse zijn.

#### d) Aandachtspunten

Mogelijk is er de noodzaak tot het opstarten van de procedure 'ruim uitschakelen' en het tijdelijk buiten dienst stellen van sporen.

Overdracht naar alternatief vervoer in samenwerking met politie.

#### e) Prognose afhandelingsduur

2 tot 4 uur.

#### Treinincidentscenario 2.3: Brand in station

#### a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:

Er is een brand in een station(sgebouw). De treindienst kan ter plaatse nog maar beperkt worden uitgevoerd.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>brandstichting</li> <li>techniek</li> <li>onzorgvuldig gedrag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>brandwonden</li> <li>inhalatieletsel</li> <li>paniek</li> <li>instortingsgevaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>toeloop van nieuwsgierigen</li> <li>ongecontroleerde uitstroom van vluchtenden in stationsomgeving</li> </ul>

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ingesloten	T1 +T2	T3
geen	0-5	0-10	0-5

**b) Inzetbehoefte personeel/ materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
2 tankautospuiter en OvD-B	1 surveillance- eenheid; afhankelijk van ontwikkeling incident	1 ambulance en OvD-G; aanvullend afhankelijk van ontwikkeling incident	baseiseenheid

**c) GRIP-coördinatie niveau**

GRIP-coördinatie niveau 1: CTPI; burgemeester geïnformeerd.

**d) Aandachtspunten**

- Mogelijk in werking stellen gemeentelijk rampenplan.
- Oudere stations kennen hoge vuurbelasting, kans op instorting perronoverkapping, grote aantallen reizigers aanwezig.
- Voorkom toeloop reizigers, bekendmaken alternatieve reismogelijkheden.
- Stationslocatie niet meer geschikt voor opvang.
- Mogelijk asbest of schadelijke stoffen in oude gebouwen.
- Beperk toestroom van reizigers/ongerusten naar het station.
- Overleg tussen overheidshulpdiensten en functionaris bedrijfshulpverleningsorganisatie over ontruiming en mogelijke gevolgen voor de treindienst. Nadere bepaling van de straal van ontruiming buiten stationsgebouw.
- Routing uitstromend en toestromend publiek. Aan- en afvoerroutes hulpverlening.
- Mogelijk specialistische reiniging bij aanwezigheid asbest.
- Overweeg reizigers niet te laten uitstappen; trein uit station rijden.

**e) Prognose afhandelingsduur**

langer dan 4 uur.

**7.3 Aanrijding/botsing**

*Treinincidentscenario 3.1: Aanrijding/botsing persoon, tweewieler, dier*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Aanrijding met persoon, (brom)fiets, motor of groot dier. Veelal op een overweg; 1 tot 2 slachtoffers. Meestal geen gewonde reizigers of treinpersoneel. Treinpersoneel wel emotioneel getroffen. Grote kans op emotioneel getroffen getuigen (derden). Cosmetisch reinigen van materieel kan noodzakelijk zijn. Indien het ongeval zich voordoet op een station, wordt ontruiming van het station door de BHV opgestart. Eén of meer overwegen in storting. Materieel niet of licht beschadigd; kan na eenvoudige technische controle (uit te voeren door vertrekmachinist) op eigen kracht weggereden worden. Infrastructuur niet beschadigd; kan na technische controle volledig in dienst worden gegeven. Spontane en openbare hulpverleners op het spoor; hierdoor kans op aanrijd-gevaar. Als betrokken trein is gestrand, is de kans op gestrande treinen elders groot.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• suicide</li> <li>• falen overwegbewaking</li> <li>• onzorgvuldig gedrag weggebruiker</li> <li>• onzorgvuldigheid bij werkzaamheden</li> <li>• doodslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• confrontatie met reizigers/ omstanders</li> </ul>	geen

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ ingesloten	T1 +T2	T3
1-2	geen	1-2	geen

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk niet meer dan 2 - een motorfiets of een duo baanwerkers. De ernst van het slachtofferbeeld - de verdeling over doden en triage-categorieën - hangt af van de toedracht.

#### b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
1 tankautospuiter	surveillance-eenheid; technische recherche; HOvJ	1 ambulance; OvD-G; aanvullend afhankelijk van ontwikkeling incident	geen

#### c) GRIP-coördinatie niveau

GRIP-coördinatie niveau 0: motorkapoverleg.

#### d) Aandachtspunten

- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
  - afschermen/ bedekken voor het zicht door treinpersoneel (conductor) of politie
  - bergen door brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming en vervoerder (verplaatsen trein)
  - bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van Hulpofficier van Justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
  - de brandweer reinigt de trein met water/standaard hulpmiddelen uitsluitend wanneer kans bestaat op confrontatie van de trein met het publiek
  - het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding niet meer als zodanig voor het publiek herkenbaar zijn
  - de brandweer reinigt uitsluitend de delen van de trein die zichtbaar zijn voor staande personen;
  - bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij de hier genoemde uitgangspunten voor het bergen en reinigen onderschrijven.
- Opkomsttijd uitvaartondernemer.

#### e) Prognose afhandelingsduur

1,5 uur.

*Treinincidentscenario 3.2: Aanrijding / botsing klein voertuig***a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Aanrijding trein met klein wegvoertuig (auto, tractor, e.d.). Veelal op een overweg; 1 tot 4 slachtoffers. Meestal geen gewonde reizigers of treinpersoneel. Treinpersoneel emotioneel getroffen. Grote kans op emotioneel getroffen getuigen (derden). Kans op kleine ontsporing en lichte beschadiging infrastructuur. Indien het ongeval zich voordoet op een station, wordt ontruiming van het station door de BHV opgestart. Materieel niet ernstig beschadigd; kan na hersporing en/of technische controle op eigen kracht weggereden worden. Infrastructuur licht beschadigd. Belangstelling media klein.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>falen overwegbewaking</li> <li>onzorgvuldig gedrag weggebruiker</li> </ul>	elektrocutiegevaar	geen

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ingesloten	T1 +T2	T3
1-4	1-4	1-4	1-4

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk niet meer dan 4 - de bezetting van een personenauto. De ernst van het slachtofferbeeld - de verdeling over doden en triage-categorieën - hangt af van de toedracht.

**b) Inzetbehoefte personeel/ materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
1 tankautospuiter; 1 HV	surveillance; technische recherche; HOvJ	1 ambulance; OvD-G; aanvullend afhankelijk van ontwikkeling	basiseenheid; aanvullende eenheid situatie-afhankelijk

**c) GRIP-coördinatie niveau**

GRIP-coördinatie niveau 1: CTPI; burgemeester geïnformeerd.

**d) Aandachtspunten**

- Technische advisering over treinmaterieel.
- Kleinschalige milieuschade.
- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
  - afschermen/ bedekken voor het zicht door treinpersoneel (conducteur) of politie
  - bergen door brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming en vervoerder (verplaatsen trein)
  - bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van Hulpofficier van Justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
  - de brandweer reinigt de trein met water/standaard hulpmiddelen uitsluitend wanneer kans bestaat op confrontatie van de trein met het publiek
  - het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding niet meer als zodanig voor het publiek herkenbaar zijn
  - de brandweer reinigt uitsluitend de delen van de trein die zichtbaar zijn voor staande personen
  - bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij de hier genoemde uitgangspunten voor het bergen en reinigen onderschrijven.
- Opkomsttijd uitvaartondernemer.

**e) Prognose afhandelingsduur**

2 tot 4 uur.

*Treinincidentscenario 3.3: Aanrijding/botsing groot voertuig*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Aanrijding van een trein met een groot voertuig (trein, bus, vrachtauto, e.d.). Veelal op een overweg. Er is sprake van doden en gewonden.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Storing in besturingssysteem/ATB/overwegbeveiliging</li> <li>• Menselijke fout</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• complex letsel</li> <li>• grote ruimtelijke verspreiding van slachtoffers</li> <li>• moeizame toegankelijkheid</li> <li>• elektrocutiegevaar</li> </ul>	geen

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ingesloten	T1 +T2	T3
0-20	0-20	0-20	0-20

Het totale aantal slachtoffers is waarschijnlijk niet groter dan 60 - de bezetting van een personenbus en eventuele slachtoffers in de trein. De ernst van het slachtofferbeeld - de verdeling over doden en triage-categorieën - hangt af van de toedracht.

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
peloton	surveillance- eenheden; technische recherche; HovJ; bergingsvoertuig	meerdere ambulances; OvD-G	basiseenheid; aanvullende eenheid situatie-afhankelijk

**c) GRIP-coördinatie niveau**

GRIP-coördinatie niveau 2: CORT en OT; burgemeester geïnformeerd.

**d) Aandachtspunten**

- Mogelijk in werking stellen gemeentelijk rampenplan.
- Procedure 'ruim uitschakelen'.
- Grote mediabelangstelling ter plaatse.
- Bezoek Raad voor de Transportveiligheid.
- Voor het bergen van stoffelijke resten geldt:
  - afschermen/ bedekken voor het zicht door treinpersoneel (conducteur) of politie
  - bergen door politie en brandweer in samenwerking met uitvaartonderneming(en) en vervoerder
  - bergen bij niet natuurlijke dood onder eindverantwoordelijkheid van Hulppolitielid van Justitie.
- Voor het verwijderen van bloedsporen geldt de volgende basisprocedure:
  - de brandweer reinigt de trein met water/standaard hulpmiddelen uitsluitend wanneer kans bestaat op confrontatie van de trein met het publiek
  - het reinigen volstaat wanneer de sporen van de aanrijding niet meer als zodanig voor het publiek herkenbaar zijn
  - de brandweer reinigt uitsluitend de delen van de trein die zichtbaar zijn voor staande personen
  - bij onzekerheid of onduidelijkheid over de hygiënische aspecten van het reinigen kan de GHOR hierover adviseren.
- De gemeentelijke brandweerkorpsen in de hulpverleningsregio laten in het TIM-plan vastleggen in hoeverre zij de hier genoemde uitgangspunten voor het bergen en reinigen onderschrijven.

**e) Prognose afhandelingsduur**

langer dan 8 uur

**7.4 Gevaarlijke/milieubelastende stoffen**

De scenario's met gevaarlijke en milieubelastende stoffen behoeven een extra toelichting.

Ten eerste is Treinincidentscenario 4.1 - vermeende lekkage - wel benoemd door de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche maar niet in gebruik. Een kleinschalig incident met gevaarlijke stoffen, anders dan een kleine lekkage (Treinincidentscenario 4.2) is namelijk niet indenkbare. Een vermeende lekkage, in de zin van een melding van secundaire waarnemingen zoals klachten van burgers, is geen zinvol scenario voor de preparatie. Een dergelijke situatie zal altijd onderzocht worden door personeel van de vervoerder en wel/niet een lekkage in de zin van Treinincidentscenario 4.2 blijken te zijn, met wel/niet alarmering conform Treinincidentscenario 4.2 als vervolg.

Ten tweede is bij de Overheidshulpdiensten de behoefte gebleken om de Treinincidentscenario's met gevaarlijke/milieubelastende stoffen nader te specificeren op basis van stofcategorie en stoffeigenschaften ten behoeve van het bepalen van de inzetbehoefte voor de Ongevalsbestrijding Gevaarlijke Stoffen.

Een nadere specificatie van de Treinincidentscenario's gevaarlijke/milieubelastende stoffen staat op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.

*Treinincidentscenario 4.1: Vermeende lekkage gevaarlijke stoffen*

Niet in gebruik.

*Treinincidentscenario 4.2: Lekkage gevaarlijke stoffen*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Er wordt melding gedaan van een lekkage in de vorm van druppelen, sissen, stinken of een lekkage aan de appendages (afsluiters). Calamiteit met gevaarlijke stoffen waarbij geen directe levensbedreigende situatie aanwezig is. De calamiteit heeft geen grote uitstraling –fysiek gevaar naar de directe omgeving maar kan grote effecten hebben in termen van mediabelangstelling en maatschappelijke onrust.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• aanrijding</li> <li>• externe impact</li> <li>• menselijke fout</li> <li>• mechanisch defect</li> </ul>	gezondheidsklachten onbeschermden personen	geen

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ ingesloten	T1 +T2	T3
geen	geen	<5	geen

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Sporbranche
ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen	surveillance; technische recherche	afhankelijk van melding ambulance en Ovd-G	basiseenheid; aanvullende eenheid situatie- afhankelijk

**c) GRIP-coördinatie niveau**

GRIP-coördinatie niveau 1: CTPI; burgemeester geïnformeerd.

**d) Aandachtspunten**

- Verplaatsen gevaarbron in overleg, om gevolgen voor de directe omgeving te verminderen.
- Ontruimen omgeving; uitbreiding gevaar (verdergaande ontruiming, staken railverkeer directe omgeving).
- Stofidentificatie (GEVI/UNnr).
- Persoonlijke bescherming.
- Veilige uitwijkplaatsen.
- Communicatie met klant/opdrachtgever van goederenvervoerder.
- Communicatie met externe expert betrokken gevaarlijke stof.

**e) Prognose afhandelingsduur**

2 tot 4 uur.

*Treinincidentscenario 4.3: Gevaarlijke stoffen: grote lekkage/lekkage na botsing of ontsporing*

**a) Beschrijving, oorzaken, effecten en het slachtofferbeeld:**

Calamiteit met gevaarlijke stoffen waarbij met grote kans ernstige gevolgen optreden voor mens, dier en milieu in de directe omgeving van de calamiteit<sup>19</sup>.

Oorzaken	Te bestrijden effecten door Overheidshulpdiensten	
	Effecten plaats incident	Omgevingseffect
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ernstige beschadiging van één of meerdere wagons                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• botsing of ontsporing</li> </ul> </li> <li>• grote uitstroom van de gevaarlijke stof</li> <li>• mechanisch defect</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brand/explosiegevaar;</li> <li>• doden/gewonden in trein</li> </ul>	T1 T2 T3 slachtoffers in omgeving

Slachtofferbeeld			
doden	bekneld/ingesloten	T1 +T2	T3
0-20	0-20 (na botsing of ontsporing)	specificeer naar gevaarlijke stofcategorie	specificeer naar gevaarlijke stofcategorie

In een ernstig geval is er sprake van het instantaan vrijkomen van toxische gassen in dichtbevoond gebied. Dan zal het totale aantal slachtoffers vele honderden kunnen bedragen. De ernst van het slachtofferbeeld - de verdeling over doden en triage-categorieën - hangt af van de toedracht en de stoffeigenschappen.

Een nadere specificatie van dit Treinincidentscenario op basis van stofcategorie en stoffeigenschappen ten behoeve van het bepalen van de inzetbehoefte staat op de agenda van het netwerk Voorbereiding treinincident bestrijding i.o.

<sup>19</sup> Dit Treinincidentscenario omvat zowel de situatie waarin de lekkage een ketelwagon betreft, als de situatie waarin de lekkage een tankauto met gevaarlijke stoffen betreft na aanrijding door een (reizigers)trein.

**b) Inzetbehoefte personeel/materieel Overheidshulpdiensten**

Brandweer	Politie	GHOR	ondersteuning Spoorbranche
meerdere pelotons; ongevalsbestrijding gevaarlijke stoffen	surveillance-eenheden; technische recherche; OvJ; RIT	meerdere ambulances; OvD-G; aanvullend afhankelijk van ontwikkeling incident	basiseenheid; aanvullende eenheid situatie-afhankelijk

**c) GRIP-coördinatie niveau**

GRIP-coördinatie niveau 3: COURT, OT en BT; burgemeester zit BT voor.

**d) Aandachtspunten**

- In werking stellen gemeentelijk rampenplan.
- Verplaatsen gevarenbron in overleg, om gevolgen voor de directe omgeving te verminderen.
- Ontruimen omgeving; uitbreiding gevaar (verdergaande ontruiming, staken railverkeer directe omgeving).
- Stofidentificatie (GEVI/UNnr).
- Persoonlijke bescherming.
- Veilige uitwijkplaatsen.
- Communicatie met klant/opdrachtgever van goederenvervoerder.
- Communicatie met externe expert betrokken gevaarlijke stof.
- Speciale beschermingsmiddelen hulpverleners, treinpersoneel en overig personeel Spoorbranche.

**e) Prognose afhandelingsduur**

langer dan 8 uur.



## Hoofdstuk 8

# Scenario onafhankelijke onderwerpen

### 8.1 Werkwijze

De rampbestrijdingsprocessen en de deelaspecten van de Calamiteitenorganisatie Spoorbranche zijn deels overlappend geformuleerd.

Voor de melding en alarmering en de leiding en coördinatie zijn de tactische afspraken opgenomen in deze Leidraad. Deze kunnen één op één worden overgenomen in het regionaal TIM-plan.

Voor andere rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten zijn besprekingen in de hulpverleningsregio nodig om, onafhankelijk van de Treinincidentscenario's de deelplannen (Overheidshulpdiensten) en aspectdeelplannen (Calamiteitenorganisatie Spoorbranche) af te stemmen. Het gaat om de volgende rampbestrijdingsprocessen/deelaspecten:

- begidsen
- voorlichting en communicatie
- opvang
- uitvaartverzorging
- registratie van personen
- nazorg.

Het betreft - met uitzondering van begidsen, door de politie - de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen.

Afhankelijk van de grootte is iedere gemeente meer of minder goed in staat om per rampbestrijdingsproces voldoende faciliteiten, planning en oefening en personele capaciteit te realiseren. Er bestaat een tendens om de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen in intergemeentelijk verband te organiseren op de schaal van de hulpverleningsregio. Het vormen van personele 'pools' ter invulling van piketten voor leidinggevend en van uitvoerende functies is hiervan de kern. De mate waarin gemeenten in de hulpverleningsregio gevorderd zijn met de planning en borging van de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen is bepalend voor haalbaarheid van afspraken met de regionale ProRail/Railverkeersleiding.

Bij het uitwerken van de scenario-onafhankelijke onderwerpen gaan de vertegenwoordiging van de gemeente(n) in de hulpverleningsregio en de regionale ProRail/Railverkeersleiding als volgt te werk.

1. Bij de totstandkoming van een regionaal TIM-plan wordt vanuit de gemeenten in de hulpverleningsregio één gemandateerde ambtenaar OOV/rampenbestrijding belast met de besprekingen met de Overheidshulpdiensten en de regionale ProRail/Railverkeersleiding.
2. Het uitgangspunt voor de afstemming met de gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen is de inventarisatie van de omvang van het aanbod, dat wil zeggen het aantal te verwachten personen voor voorlichting, opvang, registratie, nazorg, uitvaartverzorging.
  - Deze inventarisatie houdt in dat per railtraject in de hulpverleningsregio op basis van de gemiddelde treinlengte en de gemiddelde treinbezetting in of buiten de spits nagegaan wordt hoeveel mensen bij een incident betrokken zijn. Tevens wordt de gemiddelde bezetting van publiek op de stations in de hulpverleningsregio geïnventariseerd.

Op basis van de inventarisatie kan de benodigde capaciteit voor bijvoorbeeld alternatief vervoer maar ook voor gemeentelijke opvang e.d. bepaald worden.

- De regionale ProRail/Railverkeersleiding, verantwoordelijk voor de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, verzamelt de gegevens over het treinverkeer in samenwerking met de vervoerders en beheerders van stations.
3. Bespreek in één of meerdere bijeenkomsten gezamenlijk de rampbestrijdingsprocessen voorlichting, opvang, registratie, nazorg, uitvaartverzorging. Benoem aandachtspunten op grond van eigen kennis en ervaring.
  4. Veranker de uitkomsten van de bespreking in de deelplannen voor de relevante rampbestrijdingsprocessen (gemeente) en deelaspectplannen (Calamiteitenorganisatie Spoorbranche).

## 8.2 Aandachtspunten

Voor de uitwerking van gemeentelijke rampbestrijdingsprocessen bestaat geen landelijk uniform model. Hieronder worden enkele aandachtspunten per proces/aspect benoemd, die relevant zijn voor de voorbereiding op treinincidenten.

Begidsen (politie):

- inventariseer omvangrijke stationscomplexen, spoorwegemplacements en complexe baanvakken in de regio
- inventariseer voor deze locaties de aanwezigheid van locatiebeheerders en personeel van bedrijfshulpverleningsorganisaties van participanten in het railverkeerssysteem
- stel een waarschuwingsregeling op voor locatiebeheerders en personeel van bedrijfshulpverleningsorganisaties; benoem de ontmoetingsplaats en de opkomsttijd
- neem het begidsen van Overheidshulpdiensten op de locatie op in de taken van locatiebeheerders en personeel van bedrijfshulpverleningsorganisaties; delegeer aan hen de bevoegdheid tot het toegang krijgen tot gebouwen en terreinen
- neem de ontmoetingsplaatsen op in de operationele plannen van de Overheidshulpdiensten.

Voorlichting:

- criteria voor het instellen van een coördinerend voorlichter op plaats incident in relatie tot de opschaling
- criteria voor de coördinatie van de gehele voorlichting door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan in relatie tot de opschaling
- voorbereiding op 'veelgestelde vragen' en 'feiten en cijfers'
- gestandaardiseerde communicatieprotocollen voor Treinincidentscenario's
- poolvorming voor de gemeentelijke voorlichting in de regio
- uitwisseling van bereikbaarheidsgegevens van voorlichtingsafdelingen van de Overheidshulpdiensten, gemeenten en Spoorbranche.

Opvang:

- inventarisatie van opvanglocaties
- overdrachtsmomenten van op te vangen personen van participanten in het railverkeerssysteem naar gemeente: afstemming met de rampbestrijdingsprocessen voorlichting en registratie
- criteria voor de coördinatie van de opvang door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan.

**Uitvaartverzorging:**

- inventarisatie van uitvaartondernemingen en mortuaria
- criteria voor de coördinatie van de uitvaartverzorging door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan
- afstemming met de rampbestrijdingsprocessen identificeren van slachtoffers, strafrechtelijk onderzoek, voorlichting en registratie.

**Registratie van personen:**

- inventarisatie van registratiesystemen binnen de Spoorbranche
- standaardisering en uitwisseling van registratieformaat tussen gemeente en participanten binnen het railverkeerssysteem (vooral vervoerders). Regulering van de informatiestroom van persoonsgegevens
- criteria voor gegevensuitwisseling, rekening houdend met de Wet bescherming persoonsgegevens
- criteria voor de coördinatie van de registratie van personen door de gemeente op basis van het gemeentelijk deelplan en de inventarisatie van overdrachtsmomenten. Dit zijn criteria voor het bij treinincidenten opstarten van het CRIB proces, zoals beschreven in de Leidraad CRIB proces van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De kern hiervan is het Intergemeentelijk Meldpunt CRIB (IMC) en het landelijke telefoonnummer voor verwanteninformatie van het ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS)
- afstemming met de rampbestrijdingsprocessen voorlichting en nazorg.

**Nazorg:**

- criteria voor de overdracht van de nazorg door participanten binnen het railverkeerssysteem naar de gemeente
- criteria voor de coördinatie van de nazorg door de gemeente op basis van gemeentelijk deelplan
- afstemming met de rampbestrijdingsprocessen voorlichting en registratie.



## Bijlage 1

# Totstandkoming

Deze Leidraad is opgesteld door het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (Nibra) in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en ProRail/Railverkeersleiding. De Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) is opgetreden als gedelegeerd opdrachtgever namens het ministerie van BZK. De NVBR en ProRail/Railverkeersleiding samen begeleiden het implementatieproces aan de respectievelijke zijden van Overheidshulpdiensten en de Spoorbranche.

Het resultaat is totstandgekomen door consultatie van het operationele veld van de Overheidshulpdiensten (bestuur, politie, brandweer en GHOR) in de regio's.

De Leidraad is geaccordeerd door een klankbordgroep onder voorzitterschap van de burgemeester van Oisterwijk, de heer Kortmann. In de klankbordgroep zijn alle relevante groepen uit de Spoorbranche, het decentraal bestuur en de Overheidshulpdiensten vertegenwoordigd geweest. Hierin hebben de volgende personen zitting gehad:

### Opdrachtgevers

Arthur Wijnen	Beleidsmedewerker directie Rampenbestrijding en Brandweer, cluster Voorbereiding Rampenbestrijding (BZK)
Arie van Dijk	Manager Calamiteitenorganisatie ProRail Railverkeersleiding
Bernard Tilman	Directeur Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR)

### Opdrachtnemers (projectgroep)

Nils Rosmuller	Nibra
Roel van den Brand	Nibra
Rob Lowes	Brandweer Venlo
Frans Sanders	ProRail Railverkeersleiding

### Klankbordgroep Railwatcher 2

Y.C.Th.J. Kortmann (voorzitter)	Burgemeester gemeente Oisterwijk
------------------------------------	----------------------------------

### Spoorbranche

Jan den Dunnen	NedTrain Productgroep Veiligheid; Manager Ongevallen Bestrijding
Ruud Keijzer	NS Reizigers; Materieel & Veiligheid
Michael den Brok	Railion Benelux
Ronald Corporaal	Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)
Trudy van Veen	NS Stations afd. Bedrijfs hulpverlening & Ontruiming
Chris v.d. Ende	ProRail Railinfrabeheer Zuid; adviseur Milieu & Juridisch Beheer
Theo van Iersel	ProRail Railinfrabeheer; vakadviseur Veiligheid en Milieu

Henny Kuijpers Frans Sanders	ProRail Railverkeersleiding; vakadviseur Spoorwegveiligheid & Milieu ProRail Railverkeersleiding; Regionale Calamiteitenorganisatie Zuidoost en adviseur Spoorwegveiligheid
Ton Stad	ProRail Railverkeersleiding vakadviseur Calamiteitenorganisatie & Tunnelveiligheid
Arie van Dijk Jan Stuifmeel René van der Vooren	ProRail Railverkeersleiding; Manager Calamiteitenorganisatie Safety Manager High Speed Alliance Projectorganisatie HSL-Zuid

*Brandweer, GHOR en politiebranche*

Reinier Boeree Peter Goudsmits Willem Terhorst Jeanine Nas Boy Janssen René Letsch	Ministerie van BZK, directie Rampenbeheersing en Brandweer/Nibra KLPD Dienst Operationele Ondersteuning & Coördinatie KLPD Spoorwegpolitie; meldkamer SP Utrecht Nederlands Politie Instituut; Beleidsadviseur politieprofessie Brandweercommandant Amersfoort Raad van Regionaal Geneeskundig Functionarissen; GHOR Hollands Midden
---	---

*Bestuurlijke branche*

Nies Brouwer Bram Foederer Renate Sevriens Theo Haasdijk Simon Stenneberg	Interprovinciaal Overleg; Kabinet provincie Utrecht Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) Ambtenaar rampenbestrijding gemeente Dordrecht Ambtenaar rampenbestrijding gemeente Amersfoort Netwerk Ambtenaren Openbare Veiligheid (NAOV), Ambtenaar Rampenbestrijding gemeente Liesveld (Zuid-Holland)
Henk Jonker Peter van Vliet	Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (BZK) Adviseur Veiligheid ministerie van Verkeer en Waterstaat Directie HSL-Zuid

*Agendaleden*

André Griffioen	Beleidsmedewerker directie Rampenbestrijding en Brandweer, cluster Risicobeleid (BZK)
Jan Jeulink	Beleidsmedewerker directie Rampenbestrijding en Brandweer, cluster Risicobeleid (BZK) betrokken bij de HSL Zuid
Jaap Verburg Paul Verlaan Peter van Zanten	Coördinator Informatiebeleid R&B, VIP afdeling Informatiebeleid (BZK) Bestuur NVBR Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (BZK)

Lijst geactualiseerd per september 2004

## Bijlage 2

# Operationele procedures

### *Procedure 'ruim uitschakelen'*

De procedure 'ruim uitschakelen' betreft het spanningloos maken van een ruim gedeelte rond de plaats van het incident zodanig dat de elektrische groep waarbinnen het incident plaatsvond altijd eveneens uitgeschakelde groepen voor/achter/links/rechts heeft. De plaats incident is elektrisch volledig geïsoleerd van spanningsvoerende delen.

Voor 'ruim uitschakelen' is door de brandweer en de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche een procedure uitgewerkt.

De stappen in de procedure zijn:

1. 'Ruim uitschakelen' gebeurt op last van de brandweer door het Schakel- en Meldcentrum. Het verzoek tot 'ruim uitschakelen' wordt gedaan door de bevelvoerder van de brandweer via de Regionale Alarm Centrale aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer.
  - Ten behoeve van de conferentieschakeling gebruikt de Regionale Alarm Centrale uitsluitend het speciale nummer 030-2359200.
2. KLPD DOC Centrale Meldkamer brengt een conferentieschakeling tot stand met de Regionale Alarm Centrale en de treindienstleider van Railverkeersleiding.
3. Treindienstleider Railverkeersleiding verzoekt 'ruim uitschakelen' aan het Schakel- en Meldcentrum.
4. Het Schakel- en Meldcentrum bevestigt de uitschakeling telefonisch aan de treindienstleider van Railverkeersleiding.
5. De treindienstleider bevestigt de uitschakeling telefonisch aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer (centralist Regionale Alarm Centrale luistert mee).
6. KLPD DOC Centrale Meldkamer bevestigt de uitschakeling per fax aan de Regionale Alarm Centrale.
7. De Regionale Alarm Centrale bevestigt de uitschakeling aan de bevelvoerder van de brandweer ter plaatse.
8. De bevelvoerder van de brandweer ter plaatse geeft opdracht tot het gebruik van de veiligheidstester indien nog geen aarding is aangebracht (nota bene: de veiligheidstester zelf brengt geen aarding tot stand).
9. De bevelvoerder van de brandweer bevestigt de plaatsing van de veiligheidstester via de Regionale Alarm Centrale aan de KLPD DOC Centrale Meldkamer.
10. De uitvoerende organisatie voor ondersteuning van de Overheidshulpdiensten vanuit de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche brengt, in overleg met de bevelvoerder van de brandweer en de Algemeen Leider een aarding aan ter weerszijden van plaats ongeval (gegarandeerd veilig).
11. De Algemeen Leider ziet erop toe, dat de opdracht tot het opnieuw onder spanning brengen van de bovenleiding niet wordt gegeven dan na voorafgaand overleg tussen de Algemeen Leider en de bevelvoerder van de brandweer ter plaatse.

*Veilige werkplek voor hulpverlening*

Voor een veilige werkplek kunnen de volgende acties worden ondernomen.

- Ontsteken van gevaarsseinen op de trein.
- Waarschuwen overig treinverkeer via teleraail.

Indien noodzakelijk geacht:

- Onderbreken van overig treinverkeer dan wel toestaan treinverkeer met lastgeving (is rijden met beperkte snelheid).
- Observeren van overig treinverkeer zolang een bevestiging van het onderbreken van het overige treinverkeer niet is gegeven.
- Procedure 'ruim uitschakelen'.
- Wegverkeer onderbreken/omleiden.
- Afzetten incidentterrein.
- Waarschuwen van omwonenden en/of bedrijven in de buurt.
- Onderbreken van industriële activiteiten in de buurt.
- Nemen van milieubeschermdende maatregelen.

## Bijlage 3

# Lijst van afkortingen

AC Politie:	Algemeen Commandant Politie
AL:	Algemeen Leider (Spoorbranche)
BHV:	Bedrijfshulpverlening(organisatie)
BT:	Beleidsteam
CORT:	Commando Rampterrein
CSR:	Calamiteiten Staf Rail
CTPI:	Coördinatie Team Plaats Incident
CvD-G:	Commandant van Dienst Geneeskundig
EOC:	Explosieven Opruimings Commando
GEVI:	Gevaarsidentificatie (nummer)
GHOR:	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
GRIP:	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
hOvJ:	hulp-Officier van Justitie
HS Brandweer:	Hoofd Sectie Brandweer
HSGHOR:	Hoofd Sectie GHOR
IIC:	Investigator in Charge (van de RvTV)
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
KLPD:	Korps Landelijke Politie Diensten
KLPD DOC:	KLPD Dienst Operationele Ondersteuning en Coördinatie
LNV:	(Ministerie van) Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
OOV:	Openbare Orde en Veiligheid
OT:	Operationeel Team
OvD-B:	Officier van Dienst Brandweer
OvD-G:	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-P:	Officier van Dienst Politie
RBT:	Regionaal Beleids Team
RGF:	Regionaal Geneeskundig Functionaris
RIT:	Rampen Identificatie Team
RIVM:	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne
RIVM-MOD:	RIVM Milieu Ongevallen Dienst
RRV:	Reglement Rail Verkeer
RvTV:	Raad voor de Transportveiligheid
TIM-plan:	Trein Incident Management plan
Tis:	Treinincidentscenario
UNnr:	United Nations nummer <sup>20</sup>
VROM:	(Ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

<sup>20</sup> Een door de Verenigde Naties toekend nummer aan een stof of groep van stoffen met dezelfde gevaarseigenschappen