

Coördinatieplan

Spoorwegen

Veiligheidsregio Brabant-Noord

versie 2.0

Versie : 2.0, d.d. 5 oktober 2017

Vastgesteld : Veiligheidsdirectie d.d. 13 november 2017

Inwerking per : 1 januari 2018

Toetsen op herziening : 2021

Opdrachtgever : Veiligheidsdirectie Veiligheidsregio Brabant-Noord

Auteur : Ruud Huveneers (sector Crisisbeheersing & Rampenbestrijding)

Contactpersoon ProRail : Edwin Roos Hoefgeest

©2017, Veiligheidsregio Brabant-Noord. Auteursrecht voorbehouden. Bronvermelding verplicht.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	Doel coördinatieplan	3
1.2	Afbakening	3
1.3	Leeswijzer	3
2	PRORAIL	4
3	TAKEN EN BEVOEGDHEDEN	5
3.1	Crisisorganisatie ProRail	5
3.2	Taken en verantwoordelijkheden ProRail	5
4	GENERIEKE OPERATIONELE INFORMATIE	7
4.1	Alarmering en opschaling	7
4.2	Crisiscommunicatie	7
4.3	Kaartmateriaal en relevante gegevens	7
5	SCENARIO'S	8
5.1	Overzicht Trein Incident Scenario's	8
6	BIJLAGEN	11

1 Inleiding

1.1 Doel coördinatieplan

Volgens de Wet Veiligheidsregio's dienen veiligheidsregio zich voor te bereiden op risico's uit het risicoprofiel van deze regio en neemt de veiligheidsregio de coördinatie hiervan op zich. Door voorbereid te zijn op dergelijke risico's kan sneller en beter opgetreden worden, zodat de gevolgen ook beter beheersbaar zijn. Bovendien worden taken en verantwoordelijkheden van te voren vastgelegd zodat daar geen misverstand over kan bestaan in de warme fase.

Het doel van het Coördinatieplan Spoorwegen¹ is het voorbereiden van een gecoördineerde incidentbestrijding bij een incident op een spoorweg en het vastleggen van taken en verantwoordelijkheden van betrokken sleutelfunctionarissen, voor zover deze niet vastliggen in het Regionaal Crisisplan.

Voorliggend plan is een werkdocument voor de parate diensten en betrokken partners en is operationeel van aard.

1.2 Afbakening

Het Coördinatieplan Spoorwegen richt zich op een (grootschalig) incident op een spoor. Bijvoorbeeld een ongeval transport gevaarlijke stoffen, met grote impact op de bevolking in het getroffen gebied.

Er wordt uitgegaan van een all-hazard-approach, dus ook bij incidenten met een kleinere impact wordt gewerkt volgens de in dit plan gemaakte afspraken.

1.2.1 Relatie met andere plannen

De multidisciplinaire operationele samenwerking tussen de reguliere hulpverleningspartners, met bijbehorende overlegstructuur tijdens crisissituaties, staat beschreven in het Regionaal Crisisplan. Het coördinatieplan voldoet aan de afspraken met ProRail zoals die gehanteerd worden bij "Trein Incident Management". In het deelplan Treinincident Management (zie bijlage V) staan deze afspraken uitgewerkt. Voor de specifieke aandachtspunten die relevant zijn voor de incidentbestrijding van de aangegeven scenario's wordt ook verwezen naar het deelplan. Denk hierbij aan veiligheidsmaatregelen (deelplan: hoofdstuk 3), kentallen als aantal zitplaatsen e.d. (deelplan: hoofdstuk 7).

1.3 Leeswijzer

Voorliggend Coördinatieplan Spoorwegen geeft de voorbereiding weer op een gecoördineerde incidentbestrijding.

Hiertoe wordt eerst een globale beschrijving gegeven van ProRail met bijbehorende activiteiten (hoofdstuk 2) en de taken en verantwoordelijkheden, die een rol spelen bij de incidentbestrijding (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 geeft generieke operationele informatie; kennis die van belang is bij incidenten rond spoorwegen.

Hoofdstuk 5 beschrijft de risico's, die gelden voor incidenten op spoorwegen.

¹ Een coördinatieplan is een afgeleide van een rampbestrijdingsplan, gezien dezelfde doelstelling en reikwijdte.

2 ProRail

ProRail is de landelijke spoorwegbeheerder en richt zich op de veiligheid, het vrijhouden en het vrijmaken van de spoorweg. Primair doel is het spoorverkeer laten doorstromen. Hiertoe:

- verdeelt ProRail de ruimte op het spoor en regelt alle treinbewegingen;
- bouwt en beheert ProRail stations en legt nieuw spoor aan;
- onderhoudt ProRail bestaand materieel zoals spoor, wissels, seinen en overwegen;
- informeert ProRail vervoerders en reizigers,.

Bij een calamiteit op het spoor dient ProRail ook als aanspreekpunt namens de vervoerder. De vervoerder heeft de verantwoordelijkheid over wat vervoerd wordt (passagiers en goederen), ProRail heeft de verantwoordelijkheid over de infrastructuur.

ProRail sluit bij een ongeval op een spoor, waarbij gevolgen voor meerdere veiligheidsregio's worden verwacht aan bij de veiligheidsregio waar het ongeval primair heeft plaatsgevonden, de bronregio, tenzij in onderling overleg tussen ProRail en de betrokken veiligheidsregio's anders wordt besloten.

3 Taken en bevoegdheden

De organisatie, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van betrokken operationele diensten (inclusief de gemeente) in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing, zijn vastgelegd in het Regionaal Crisisplan (volgens artikel 16, eerste lid, van de wet Veiligheidsregio's).

Naast deze vaste partners kunnen er vertegenwoordigers van andere diensten worden toegevoegd aan de crisisteams. De dienstdoende leider CoPI, operationeel leider en voorzitter van het (regionaal) beleidsteam zijn bevoegd personen aan het betreffende crisisteam toe te voegen (zie Regionaal Crisisplan).

3.1 Crisisorganisatie ProRail

Bij (dreiging van) calamiteiten op het spoor treedt de Incidentmanagementorganisatie rail in werking. Hierin werken alle spoorbedrijven samen om calamiteiten te voorkomen en te bestrijden. ProRail heeft als kerntaak om bij calamiteiten de overall coördinatie en de operationele leiding op zich te nemen. Hiervoor hebben zij een Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) 24/7 beschikbaar in Utrecht.

Personeel van spoorbedrijven ter plaatse van het incident staan onder leiding van de Ovd Rail. Die neemt deel aan motorkapoverleg of CoPI.

Wanneer wordt opgeschaald naar GRIP 2 of hoger kan ProRail op verzoek een liaison voor het ROT leveren.

	Veiligheidsregio		Afgevaardigde ProRail	Crisisorganisatie ProRail
Regulier	n.v.t.		n.v.t.	
GRIP 1	CoPI	←	Officier van Dienst Rail (OvD-Rail)	Algemeen leider van ProRail Incidentbestrijding
GRIP 2	ROT	←	Liaison ROT Rail	Algemeen leider van ProRail Incidentbestrijding
GRIP 3 of 4	GBT / RBT	←	Liaison (R)BT	Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement rail (RBI)

3.2 Taken en verantwoordelijkheden ProRail

3.2.1 OvD-Rail Commando Plaats Incident (CoPI)

De Officier van Dienst Rail (zie ook 3.1) neemt binnen 60 min na alarmering (streeftijd 30 min) zitting in het CoPI (vanaf GRIP 1).

De taken van de OvD-Rail:

- Dient als aanspreekpunt van ProRail en alle overige spoorpartijen op plaats incident;
- Coördineert het stopzetten en op gang brengen van het spoorverkeer;
- Stuurt het op plaats incident aanwezige personeel van de spoorpartijen aan, waaronder het incidentenbestrijdingsteam van ProRail;
- Coördineert de veiligheid op het spoor;
- Levert actuele en juiste informatie aan over veiligheidsrisico's en -maatregelen, overzichtstekeningen en lading van goederenvervoer;
- Coördineren van de herstelwerkzaamheden aan het spoorbed, de spoorweg en spoorwegovergangen, verwijderen van wrakken van wegvoertuigen van de spoorbaan/spoorwegovergangen, noodlossen van goederenwagons;
- Geeft prognoses af aan de spoorbedrijven zodat die kunnen anticiperen. Zo wordt de overlast voor de reizigersstromen en het goederenverkeer zo klein mogelijk gehouden.

3.2.2 Liaison Rail Operationeel team (OT)

De liaison van ProRail (zie 3.1) neemt zitting in het ROT (vanaf GRIP 2) in het Regionaal Crisis Centrum (RCC) van de veiligheidsregio. De streeftijd bedraagt 60 min.

De taken van de liaison ProRail ROT:

- Dient als aanspreekpunt m.b.t. alle activiteiten van ProRail en de overige spoorpartijen ten tijde van een incident, binnen de taken en bevoegdheden van het ROT;
- Legt contact tussen communicatieadviseur in het ROT en de woordvoerder van ProRail;
- Vertegenwoordigt de belangen van ProRail en de overige spoorpartijen;
- Optimaliseert de hulpverlening tussen spoorsector en overheidshulpdiensten;
- Herstelt zo snel mogelijk de verkeers- en vervoersfunctie;
- Beperkt de (imago)schade van ProRail.

3.2.3 Liaison Rail Beleidsteam (BT)

ProRail heeft een functionaris beschikbaar (lid van het regiomanagement), die bevoegd is om als liaison (bestuurlijk adviseur namens ProRail) op te treden in het (Regionaal) Beleidsteam. Deze functionaris is 24/7 bereikbaar. Er wordt gestreefd naar een opkomsttijd van 60 minuten.

De taken van de liaison Rail (R)BT:

- Aanspreekpunt en adviseur voor de voorzitter van het (regionaal) beleidsteam m.b.t. bestuurlijk / politiek gevoelige zaken;
- Behartigt de bestuurlijke en politieke belangen van ProRail;

4 Generieke operationele informatie

De focus van dit hoofdstuk ligt op de informatie die tijdens een incident van belang is. Veel van deze informatie wordt geborgd in en zichtbaar gemaakt met het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS). Daarnaast is in bijlage III het deelplan Treinincident Management (TIM) opgenomen. Hierin is veel informatie te vinden over het optreden bij incidenten op en rondom het spoor als veiligheidsmaatregelen (hoofdstuk 3) en kentallen, als aantal zitplaatsen e.d. (hoofdstuk 7).

4.1 Alarmering en opschaling

Niet elk ongeval zal leiden tot een alarmering van operationele diensten. Van belang is dat tijdig goede informatiedeling plaats vindt tussen (de meldkamer van) ProRail en de meldkamer van de veiligheidsregio (het GMC), zodat een goede afweging gemaakt kan worden om verder op te schalen. Met betrekking tot de alarmering van de reguliere hulpverleningsdiensten en de sleutelfunctionarissen voor het crisioverleg wordt verwezen naar het Regionaal Crisisplan, zoals vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio. De alarmering van de liaisons van ProRail in de betreffende crisisteams geschiedt via het Operationeel Controle Centrum Rail. De specifieke brandweeralarmering per scenario staan beschreven in hoofdstuk 5 van het deelplan TIM van de brandweer (bijlage V)

4.2 Crisiscommunicatie

Bij een ernstige of langdurige verstoring van het spoorvervoer of bij het vrijkomen veel een gevaarlijke stof of veel rook is het van belang om de bevolking in het getroffen gebied te informeren. Zolang deze informatie alleen betrekking heeft op de doorstroming van spoorvervoer ligt de bevoegdheid en verantwoordelijkheid om te communiceren bij ProRail.

Anders wordt het als er sprake is van een effectgebied, waarbij onrust onder de bevolking ontstaat of er sprake is van grote mediadruk. In een dergelijke situatie vindt er doorgaans ook communicatie plaats vanuit de getroffen gemeente(n). Hierover vindt dan afstemming plaats tussen de communicatieadviseurs van de gemeente(n) en ProRail. In het Regionaal Crisisplan ligt de wijze vast waarop de crisiscommunicatie over en tijdens een (dreigende) ramp geregeld wordt. Deze communicatie vindt plaats onder eindverantwoordelijkheid van de betreffende burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio.

4.3 Kaartmateriaal en relevante gegevens

Kaartmateriaal is digitaal via LCMS voorhanden, hier wordt het ook actueel gehouden. De (operationele) diensten zijn zelf verantwoordelijk voor het aanleveren van de actuele (geografische) informatie.

5 Scenario's

De risico's die spelen op een spoorweg zijn zeer divers. Om hier een onderscheid in te maken zijn er scenario's beschreven. Deze systematiek, de Trein Incident Scenario's, heeft ProRail op landelijke schaal ontwikkeld en afgestemd met operationele partners.

Een scenario omschrijft een kader waarbinnen de betrokken disciplines zich kunnen voorbereiden op een redelijkerwijs te verwachten incident. Aan de hand van deze scenario's is een eerste alarmering voor de hulpverleningsdiensten bepaald. De gevolgen van een incident worden beïnvloed door de omstandigheden waarbinnen deze zich voordoet. Het Coördinatieplan Spoorwegen richt zich echter op een aantal voorzienbare risico's en de hierop gerichte onmiddellijke alarmering. Dit laat onverlet dat er sprake kan zijn van opschaling indien de vereiste initieel gealarmeerde capaciteit onvoldoende is. Dit bijstellen van de opschaling kan geschieden door de meldkamer of de hoogst leidinggevende ter plaatse.

5.1 Overzicht Trein Incident Scenario's

ProRail maakt gebruik van Trein Incident Scenario's (TIS). Deze zijn ontwikkeld door ProRail om een eenduidigere hulpverlening op het spoorwegennet te bereiken en zijn verdeeld in vijf categorieën, onderverdeeld in vier classificaties. De volledige beschrijving is te vinden in het deelplan TIM hoofdstuk 6 (zie bijlage V). Hieronder wordt een beknopte beschrijving van deze scenario's weergegeven.

Voorval	1. Klein	2. Middel	3. Groot	4. Zeer groot
1. Verstoring	1.1 Structurele vertraging van 5 min. gedurende 30 min.	1.2 Structurele vertraging van 5 min. gedurende 30 min. Treindienst deels niet meer uitvoerbaar.	1.3 Totale versperring. Treindienst niet meer uitvoerbaar.	1.4 Totale versperring Treindienst niet meer uitvoerbaar bij druk knooppunt.
2. Brand	2.1 Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Rook/brand bij of onder een trein <input type="checkbox"/> Automatische brandmelding of niet-uitslaande brand in een stationsgebouw <input type="checkbox"/> Bermbrand	2.2 Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Niet-uitslaande brand in een trein <input type="checkbox"/> Rook of brand bij een trein op een station <input type="checkbox"/> Uitslaande brand in een station	2.3 (<i>ProRail schakelt uit</i>) Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Uitslaande brand in een trein	2.4 (<i>ProRail schakelt uit</i>) Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Uitslaande brand in trein op station
3. Hulpverlening	3.1 Bijvoorbeeld Aanrijding trein met: <input type="checkbox"/> persoon <input type="checkbox"/> fietser <input type="checkbox"/> auto (zonder slachtoffers) <input type="checkbox"/> Object	3.2 Bijvoorbeeld <input type="checkbox"/> hard koppelen Aanrijding trein met: <input type="checkbox"/> vrachtauto (zonder slachtoffers) <input type="checkbox"/> auto (met slachtoffers)	3.3 Bijvoorbeeld <input type="checkbox"/> ontsporing trein met slachtoffers Aanrijding trein met: <input type="checkbox"/> trein <input type="checkbox"/> vrachtauto (met slachtoffers)	3.4 (<i>ProRail schakelt uit</i>) Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> ontsporing trein met slachtoffers Aanrijding trein met: <input type="checkbox"/> trein <input type="checkbox"/> vrachtauto (met slachtoffers) waarbij bovenleidinggroep is uitgevallen of waarbij wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn
4. Gevaarlijke stoffen	4.1 Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Kleine uitstroom gevaarlijke stof <input type="checkbox"/> Aanrijding of ontsporing van goederentrein met kans op uitstroom gevaarlijke stoffen	4.2 (<i>ProRail schakelt uit</i>) Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Brand in goederentrein met betrokkenheid van gevaarlijke stoffen	4.3 (<i>ProRail schakelt uit</i>) <input type="checkbox"/> Grote uitstroom gevaarlijke stoffen	4.4 (<i>ProRail schakelt uit</i>) <input type="checkbox"/> Grote uitstroom van een tot vloeistof verdicht gas (GEVI-code begint met 2)

5. Verdachte situatie	5.1 <input type="checkbox"/> Verdacht voorwerp langs spoorbaan <input type="checkbox"/> Bommelding <input type="checkbox"/> Bomvinding niet gesprongen conventionele explosieven op spoorterrein	5.2 <input type="checkbox"/> Verdacht voorwerp of bomvinding in trein op vrije baan	5.3 Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Verdacht voorwerp of bomvinding in trein op station <input type="checkbox"/> Verdacht voorwerp of bomvinding in station	5.4 (<i>ProRail schakelt uit</i>) Bijvoorbeeld: <input type="checkbox"/> Bomexplosie in trein <input type="checkbox"/> Bomexplosie op station
-----------------------	---	--	--	--

Omdat elke situatie anders uitpakt is vooraf bepalen van GRIP-niveaus voor bepaalde scenario's niet gewenst. De operationele leiding ter plaatse of de meldkamer kan op basis van nadere informatie de verdere GRIP afkondiging bepalen.

6 Bijlagen

Bijlage I	:	Implementatie
Bijlage II	:	Overzichtskaart spoorwegen en overwegen in Brabant-Noord
Bijlage III	:	Begrippenlijst
Bijlage IV	:	Verzendlijst

Bijlage I Implementatie

Het coördinatieplan dient ter ondersteuning bij een incident en dient daartoe bij de sleutelfunctionarissen bekend te zijn. Draagvlak organiseren en een goede implementatie binnen de diensten zijn daarom van cruciaal belang. Deze paragraaf geeft inzicht in welke extra inspanning moet worden geleverd voor een succesvolle implementatie. Tenzij anders aangegeven is de implementatie van het coördinatieplan binnen een jaar na vaststelling afgerond. De voortgang van implementatie wordt gemonitord door de sector Crisisbeheersing & Rampenbestrijding en gerapporteerd aan de Veiligheidsdirectie.

1. Informeren over het geactualiseerde coördinatieplan

Elke dienst zorgt voor het op de hoogte brengen van de sleutelfunctionarissen van het geactualiseerde coördinatieplan en de inbedding hiervan in de organisatie, voordat het plan in werking treedt.

3. Actualiseren operationele informatie

Het is zaak tijdig de juiste informatie beschikbaar te hebben, die relevant is voor de incidentbestrijding. De voor het coördinatieplan specifieke informatie, waaronder kaartmateriaal, wordt aangeleverd door ProRail en vervolgens door de sector Crisisbeheersing & Rampenbestrijding opgenomen in LCMS (Landelijk Crisis Management Systeem).

4. Bijscholen sleutelfunctionarissen

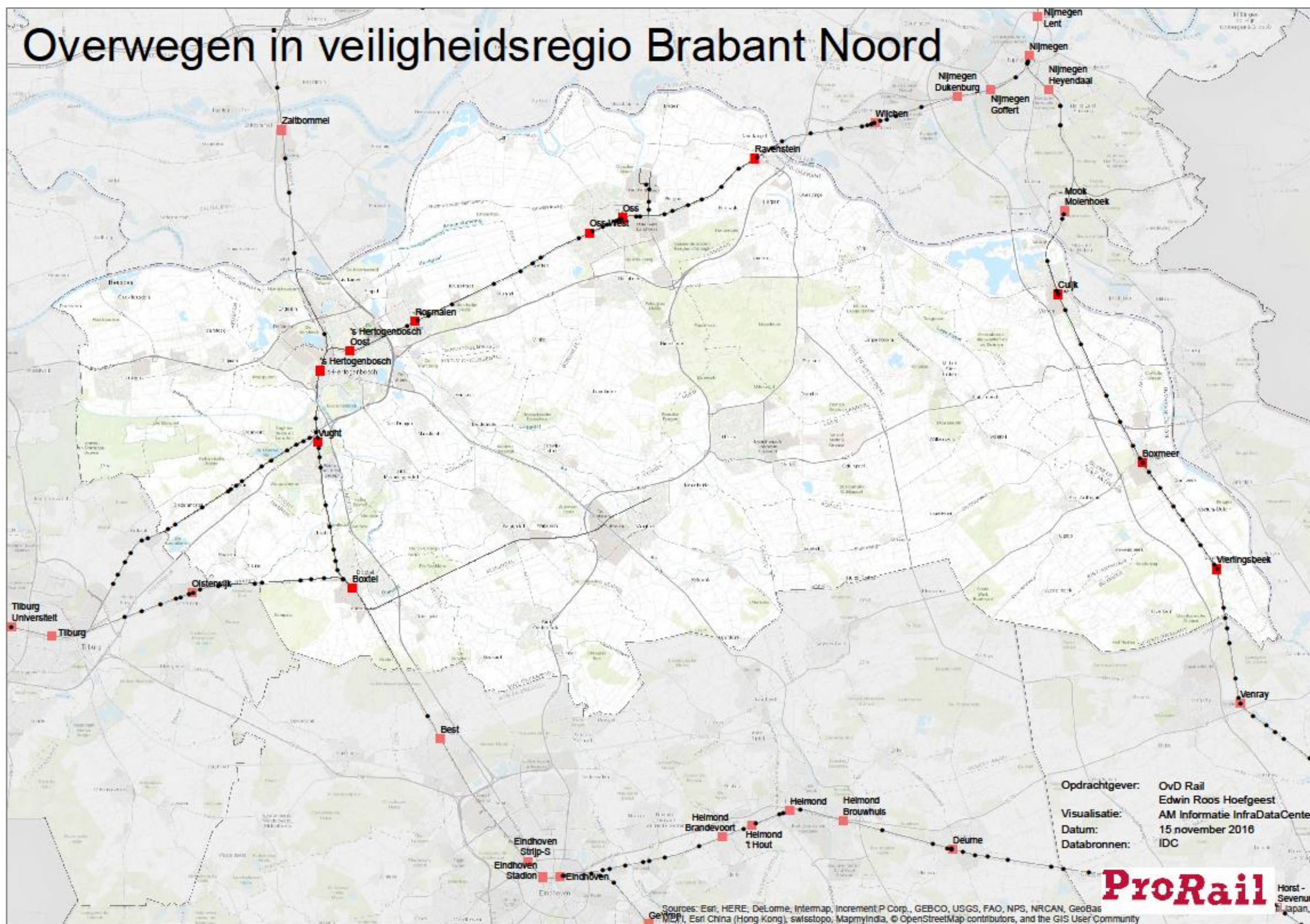
Sleutelfunctionarissen van de hulpverleningsdiensten en andere betrokken partijen dienen te worden bijgeschoold en beoefend op (onderdelen) van het coördinatieplan.

De benodigde multidisciplinaire oefeninspanning bedraagt:

1. Een CoPI-oefening, waarbij de samenwerking met ProRail aan bod komt.
2. Een ROT-oefening, waarbij de samenwerking met ProRail aan bod komt.

De monodisciplinaire oefenprogramma's van de sleutelfunctionarissen van de hulpdiensten dienen hierop aan te sluiten en te worden geborgd in een oefenjaarplan.

Bijlage II Overzichtsk kaart Spoorwegen



Bijlage III Begrippenlijst

BOB

Beeld-, Oordeel- en Besluitvorming.

CCB

Crisis- en conflictbeheersing

CoPI

Commando Plaats Incident.

Crisis

Een situatie waarin een vitaal belang van de samenleving is aangetast of dreigt te worden aangetast. (Bron: Wet veiligheidsregio's)

Crisisbeheersing

Het geheel van maatregelen en voorzieningen, met inbegrip van de voorbereiding daarop, dat het gemeentebestuur of het bestuur van een veiligheidsregio in een crisis treft ter handhaving van de openbare orde. Indien van toepassing in samenhang met de maatregelen en voorzieningen die ter zake van een crisis worden getroffen op basis van een bij/krachtens enige andere wet toegekende bevoegdheid. (Bron: Wet veiligheidsregio's)

GHOR

Geneeskundige Hulpverlenings Organisatie in de Regio belast met de coördinatie, aansturing en regie van de geneeskundige hulpverlening en met de advisering van andere overheden en organisaties op het gebied van de geneeskundige hulpverlening (bron: Wet veiligheidsregio's).

GMC

Gemeenschappelijke Meld Centrum.

GRIP

Gecoördineerde Regionale Rampbestrijdings Procedure

LCMS

Landelijk Crisis Management Systeem.

Maatscenario

Een maatgevend scenario omschrijft een kader waarbinnen de betrokken disciplines zich kunnen voorbereiden op een ramp of zwaar ongeval (kleine kans, groot effect). Het type en de grootte van het incident hebben voldoende realiteitswaarde om zich op voor te bereiden.

Monodisciplinaire oefening

Oefening waaraan één discipline of organisatie meedoet. Bijvoorbeeld een oefening waaraan alleen brandweerm medewerkers deelnemen.

Multidisciplinaire oefening

Oefening waaraan twee of meer disciplines of organisaties deelnemen.

OIV

Officier Informatievoorziening.

OVD

Officier van Dienst.

RCP

Regionaal Crisisplan.

ROT

Regionaal Operationeel team.

Scenario

Een mogelijk verloop van een incident, of - meer precies - een verwacht karakteristiek verloop van een incidenttype vanaf de basisoorzaken tot en met de einduitkomst. Een scenariobeschrijving geeft een gestructureerde beschrijving van de gebeurtenissen die consequenties hebben voor de regionale veiligheid, de oorzaak daarvan, de context en de gevolgen.²

TIM

Trein Incident Management

VR

Veiligheidsregio

² Definitie ontleend aan de *Handreiking Regionaal Risicoprofiel (NVBR, Raad van Hoofdcommissarissen, GHOR Nederland, Overleg van coördinerend Gemeentesecretarissen, 2010)*.

Bijlage IV Verzendlijst

1. Voorzitter Veiligheidsdirectie Brabant-Noord
2. Sectorhoofd Crisisbeheersing & Rampenbestrijding VR BN
3. Hoofd bureau Crisis en Conflictbeheersing (CCB) politie
4. Hoofd Incidentbestrijding Brandweer Brabant-Noord
5. Hoofd bureau GHOR
6. Ambtenaren openbare Orde en Veiligheid
7. Hoofd Gemeenschappelijk Meldcentrum 's-Hertogenbosch
8. OvD Rail / Algemeen Leider ProRail