

Ten aanzien van de verlichtingssterkte worden de volgende niveaus gehanteerd. Het betreft een 'gewenst' niveau en een 'minimaal' niveau. Bij het 'gewenste' niveau wordt aan alle veiligheidscriteria voldaan, zonder dat er sprake is van overmatige verlichting en daarmee gepaard gaande energieverstopping en mogelijke hinderlijke effecten.

Verlichtingsniveau	Oriëntatie verlichting	Opstelsporen	Wisselsporen	Rangeersporen
Gewenst	10 – 12	10 – 18	18 – 26	10 – 18
Minimaal	5 – 6	5 – 9	9 – 15	5 – 9

Tabel 5.8: Verlichtingssterkte in Lux (Lumen * m-2)

Naast deze definiëring van verlichtingsniveaus worden de armaturen zoveel mogelijk neerwaarts gericht. De armaturen zijn aangebracht op 20 meter hoogte.

6.9 Voorzienbare ongewone voorvallen

Met betrekking tot ongewone voorvallen kan gedacht worden aan een beïnvloeding van de treinloop waardoor, bijvoorbeeld ten gevolge van een ontsporing, lading vrijkomt. De kans op het vrijkomen van lading is evenwel zeer beperkt. Spoorvervoer is één van de veiligste vormen van vervoer.

Wanneer ladingverlies bodem- en waterverontreiniging veroorzaakt, wordt door directe signalering een georganiseerde hulpverlening en/of directe milieukundige hulp ingeschakeld om de verspreiding van deze vormen van verontreiniging te voorkomen en wordt met het herstel van de veroorzaakte nadelige gevolgen aangevangen. Teneinde (mogelijke) verontreiniging van de bodem en oppervlaktewater als gevolg van een ongewoon voorval adequaat te bestrijden, heeft ProRail met een ingenieursbureau een overeenkomst afgesloten betreffende een calamiteitenorganisatie die 24 uur per dag voorhanden is.

Spoorwegveiligheid wordt benaderd vanuit een integraal veiligheidsbeleid. Bekeken vanuit de zogenaamde veiligheidsketen wordt hierna een aantal aspecten belicht. ProRail Verkeersleiding is hoofddoelverantwoordelijk voor de calamiteitenorganisatie. Voor de algemene beleidsmatige aspecten van spoorwegveiligheid is de gehele ProRail-organisatie hoofddoelverantwoordelijk.

Vorbereiding op noodsituaties

Op basis van een ervaring van meer dan 175 jaar is de veiligheid binnen het railverkeerssysteem georganiseerd. Deze ervaring is onder meer vastgelegd in de Spoorwegwet 2003 en de onderliggende regelingen en besluiten en in Europese regelgeving zoals Europese richtlijnen, UIC-fiches (Union Internationale de Chemin de Fer), het RID (Reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor) en het COTIF (het verdrag betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor). Een groot deel van de regelgeving is gericht op het voorkomen van incidenten.

Materialen, middelen, systemen en ook het personeel/mensen zijn onderworpen aan een onderzoeksplicht en certificering voordat zij binnen het railverkeerssysteem worden toegelaten of mogen werken. Een ander deel van de regelgeving is erop gericht om de effecten van een incident zoveel mogelijk te voorkomen, beheersen en beperken. Om dit goed te kunnen beheersen, werkt ProRail met een VeiligheidsManagementSysteem (VMS). Spoorwegondernemingen moeten aantoonbaar zorg besteden aan veiligheid en mogen pas rijden met treinen als zij een veiligheidsattest hebben van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) en een toelatingsovereenkomst met ProRail. Daarnaast hebben spoorwegondernemingen te maken met de door ProRail opgestelde Netverklaring, Bevoegdheidsregelingen en Generieke Operationele Regelingen.

Voortdurend vinden ontwikkelingen plaats om incidenten te voorkomen zoals een betere beveiliging, tijdig opsporen slecht rijdende spoorvoertuigen, her- en bijscholing van personeel, etc. Om goed voorbereid te zijn op noodsituaties, zodat snel en adequaat opgetreden kan worden indien zich een calamiteit voordoet, heeft ProRail op twee niveaus haar noodorganisatie ingericht. Het eerste niveau is landelijk georganiseerd binnen de gehele spoorbranche door middel van de Calamiteitenorganisatie van de

spoorbranche. Het tweede niveau is een regionale afstemming met overheidshulpdiensten, vastgelegd in het TreinIncidentManagement (TIM).

De Calamiteitenorganisatie van de spoorbranche is een samenwerkingsverband van alle participanten in het railverkeerssysteem. De organisatie is vastgelegd in het Calamiteitenplan Rail³. Het Calamiteitenplan Rail is een kader voor de spoorbranche en sluit aan bij de procedures die met de overheidshulpdiensten zijn overeengekomen in de "Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding"⁴. Dit document dient als leidraad voor een regionaal, op initiatief van de hulpverleningsregio's, op te stellen Regionale TIM-plan.

Alarmering gebeurt bij incidenten volgens de Spoorwegwet 2003 altijd naar de treindienstleider (ProRail). Deze neemt direct maatregelen om uitbreiding van het incident te voorkomen en zorgt voor de dooralarmering. Afhankelijk van het gekozen Treinincident-scenario (TIS) vindt automatisch een vooraf bepaalde alarmering plaats (intern via "GAOS" Geautomatiseerd Alarmerings en -OpvolgSysteem). Aan ieder TIS-scenario is een vooraf bepaalde respons verbonden. Ook de overheidshulpdiensten die door ProRail Verkeersleiding worden gealarmeerd, hebben afhankelijk van het TIS-scenario een bepaalde inzetstrategie die wordt afgesproken in het Regionale TIM-plan. Indien in geval van een alarmering een betrokken trein gevaarlijke stoffen vervoert, wordt direct gemeld om welke stoffen het gaat en wat de samenstelling van de trein is.

Calamiteitenplan Rail

In het Calamiteitenplan Rail zijn de voorbereide acties bij ieder TIS-scenario beschreven. Elk scenario is verdeeld in zogenaamde deelaspecten, te weten:

- algemene leiding en coördinatie;
- alarmering;
- redding en bestrijding (leveren van ondersteuning aan overheidshulpdiensten);
- opvang;
- herstel verkeersfunctie;
- herstel vervoersfunctie;
- alternatief vervoer;
- vrijbaan maken;
- herstel infrastructuur;
- communicatie.

Sleutelfuncties in de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche

Onderstaande functies hebben een directe rol in de noodorganisatie:

- Treindienstleider, ProRail Verkeersleiding;
- Back Office, ProRail Verkeersleiding;
- Officier van Dienst Rail (OvD Rail), ProRail Verkeersleiding;
- Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI) en Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI), ProRail Verkeersleiding;
- Hulpverleningsploeg verzorgd door ProRail VL Ongevallenbestrijding;
- KLPD-DOC, Meldkamer KLPD Spoorwegpolitie.

Het beheer en de distributie van het Calamiteitenplan Rail is een verantwoordelijkheid van ProRail Verkeersleiding. ProRail Verkeersleiding is tevens aanspreekpunt voor het organiseren en evalueren van oefeningen met overheidshulpdiensten. Daartoe wordt jaarlijks op regionaal niveau uitvraag gedaan naar de behoefte bij de overheidshulpdiensten. Door het aantal jaarlijks plaatsvindende gebeurtenissen die zouden kunnen leiden tot calamiteiten en door de professionaliteit en ervaring van de sleutelfuncties, is de eigen specifieke oefenbehoefte weinig tot niet aanwezig. Door de wijze waarop iedere calamiteit

³ Calamiteitenplan Rail: een Generieke Operationele regeling te downloaden via de website van ProRail:
<http://www.prorail.nl/>

⁴ Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding is de downloaden via internetsite van BZK:
<http://www.minbzk.nl/contents/pages/10330/leidraadtreinincident.pdf>

wordt geëvalueerd binnen het railverkeersysteem, worden mogelijke verbeteringen direct onderkend en hersteld.

TreinIncidentManagement-plan

ProRail werkt actief mee aan het opstellen van een TIM-plan en dringt daartoe zo nodig op aan. Dankzij de eerdergenoemde "Leidraad" is een goed sjabloon beschikbaar. Een TIM-plan is zodanig op te stellen dat het voor de overheid/gemeente toepasbaar wordt als rampenbestrijdingsplan. In het TIM-plan is tevens aangegeven hoe ProRail zich kan voegen in de GRIP-structuur van de overheid. Het opstellen van een TIM-plan wordt eveneens afgesloten met een beoefening van de afspraken in het TIM-plan. Met het TIM-plan weten overheidshulpdiensten en spoorbranche wat zij van elkaar mogen verwachten en hoe zij gezamenlijk het incident kunnen afhandelen.

Instructies personeel

Iedere spoorwegonderneming, aannemer en ook ProRail is verplicht hun personeel instructies te verstrekken aangaande de veiligheid en het handelen bij incidenten. Omdat personeel landelijk de functie kan uitvoeren en/of omdat de functie landelijk uniform uitgevoerd moet worden, zijn een vaste set instructies geldig voor de gehele openbare infrastructuur die ProRail in Nederland beheert. Betreffende instructies vloeien voort uit de Spoorwegwet en de ARBO-wet. Personeel mag ook alleen daar werken waar zij bekend zijn met de lokale omstandigheden. Processen, die zich op een emplacement afspelen, zijn landelijk vergelijkbaar.

Bedrijfsnoodplan

Een bedrijfsnoodplan voor het emplacement wordt gevormd door:

- het Calamiteitenplan Rail;
- het TIM-plan (desgewenst door de veiligheidsregio uit te werken tot een rampenbestrijdingsplan);
- een vaste set instructies aan het personeel.

Uitzonderingen (of aanvullingen) hierop voor een specifiek emplacement worden vermeden. Alleen op deze manier kunnen de werknemers van ProRail en de partners in de branche (aannemers en spoorwegondernemingen) op landelijk eenduidige manier worden geïnstrueerd wat uiteindelijk de implementatie en hiermee de veiligheid ten goede komt.