

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

Christen Unie
T.a.v. dhr. B. Holleman

Postadres
Postbus 234
3700 AE APELDOORN
Bezoekadres
Burgemeester de
Meesterstraat 3
3846 AA HARDERWIJK

Datum	Onze referentie	Uw referentie	Telefoon
8 mei 2013	--	--	(0341) 439 680
			E-mailadres
			m.achtereekte@vnog.nl

Bijlagen

1. Berichtgeving ontsporing goederentrein België
2. Berichtgeving ProRail over de ontsporing goederentrein België
3. Treinincidentscenario's (TIS)
4. Wijze van inzet bij Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (OGS)
Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijding Procedure (GRIP)

Onderwerp Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Geachte heer Holleman,

Op zaterdag 4 mei jl. is in België ter hoogte van Wetteren / Schellebelle een goederentrein met gevaarlijke stoffen ontspoord en geëxplodeerd met een grote brand als gevolg¹. In de goederenwagens werden onder andere de giftige stof acrylnitril vervoerd.

Als gevolg van de brand en bluswerkzaamheden moest de omgeving in een straal van 500 m rondom het incident worden geëvacueerd en binnen een afstand van 500 tot 1000 m ramen en deuren worden gesloten.

Op 6 mei heeft u aan brandweer Veluwe West de vraag gesteld of een incident zoals in België is voorgevallen ook in Harderwijk kan gebeuren. Naar aanleiding van het telefoongesprek dat we hierover hebben gehad, is uw vraag als volgt op te splitsen:

1. Kan een incident zoals in België is gebeurd ook in Harderwijk gebeuren?
2. Is bij de hulpverleningsdiensten bekend welke stoffen worden vervoerd?
3. Hoe zijn de hulpverleningsdiensten op een incident zoals in België voorbereid?

Per deelvraag zal ik een antwoord geven namens het brandweercluster Veluwe West, onderdeel van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland.

¹ Zie bijlage 1 en 2 voor een persbericht over het ongeval

1. Kan een incident zoals in België is gebeurd ook in Harderwijk gebeuren?

Voordat een antwoord op de vraag kan worden gegeven wordt eerst kort ingegaan op de wet- en regelgeving en vervolgens op de vervoersaantallen. Daarna zal worden ingegaan op het antwoord.

Wet- en regelgeving

Op dit moment is het voorstel tot wijziging van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen in behandeling bij de Eerste Kamer inzake de totstandkoming van het Basisnet. Naar verwachting gaat de wijziging in per 1 januari 2014.

Het voorstel beoogt risicosturing door de minister van Infrastructuur & Milieu (I&M) op bepaalde vervoerstrajecten mogelijk te maken. In verband daarmee krijgt de minister bevoegdheden tot aanwijzing van het Basisnet, dat wil zeggen de aanwijzing van de transportroutes voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor, en van de daarbij behorende plaatsen met risicoplafonds en referentiepunten.

Ten behoeve van het beheersen van de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden is in de Nota vervoer gevaarlijke stoffen een Basisnet aangedragen als mogelijke oplossing om te komen tot een duurzaam evenwicht tussen deze drie belangen. Een Basisnet houdt een netwerk van voor het (doorgaande) vervoer van gevaarlijke stoffen van belang geachte infrastructuur in, waaraan een begrensde risicoruimte wordt gegund. Langs of op elke (vaar)weg of hoofdspoorweg die deel uit maakt van het Basisnet worden plaatsen aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar is. Gezamenlijk vormen deze plaatsen (denkbeeldige) risicolijnen langs of op het Basisnet die de voor het vervoer beschikbare risicoruimte aangeven.

In het Basisnet Spoor worden aan de vervoerszijde de begrenzingen voor de risico's als gevolg van het vervoer neergelegd in een vaste, niet veranderlijke risicoruimte voor dat vervoer. Daarmee wordt gebroken met de trend dat groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen bijna automatisch ook tot een groei van het risico leidt, gegeven de bebouwing.

Aan de bebouwingszijde worden de ruimtelijke beperkingen neergelegd in een vaste, niet veranderlijke veiligheidszone, alsmede in aanvullende bouwkundige voorschriften in de veiligheidszone en in het plasbrandaandachtsgebied. Het Basisnet biedt hiermee een oplossing voor de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen en de bebouwde omgeving en - door beide partijen een eigen begrenzing op te leggen - wordt in de toekomst vermeden dat een partij oplossingen moet aandragen voor de toename van risico's ten gevolge van activiteiten door de andere partij. Tevens worden met het Besluit transportroutes externe veiligheid de verantwoordingsplicht van het groepsrisico, en de aandacht voor rampbestrijding en zelfredzaamheid voor de bebouwingszijde wettelijk vastgelegd.

Voor een nadere uitwerking en toelichting verwijs ik naar de rapportage 'Basisnet Spoor' van de werkgroep Basisnet Spoor [kenmerk IENM/BSK-2011/151455, d.d. 20 september 2011] en de bijlage van het rapport 'Basisnettabellen Spoor' van Herman Bos, AVIV, d.d. September 2011 (<https://relevant.nl/display/DOC/Eindrapport+Basisnet+spoor>).

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

Vervoersgegevens

De gevaarlijke stoffen die per spoor worden vervoerd, worden in de volgende stofcategorieën ingedeeld:

- Brandbare gassen (A)
- Giftige gassen (B2)
- Zeer giftige gassen (B3)
- Zeer brandbare vloeistoffen (C3)
- Toxische vloeistof (D3)
- Zeer toxische vloeistof (D4)

Op basis van de stoffeigenschappen en de hoeveelheden die worden vervoerd, kunnen risicoberekeningen worden uitgevoerd. Deze risicoberekeningen worden uitgevoerd volgens een landelijk vastgestelde methodiek (het rekenmodel RBMII). Uit de berekeningen volgen risicocontouren, een plaatsgebonden risicocontour en een groepsrisico. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de toelichting zoals opgenomen in de rapportage 'Basisnet Spoor' van de werkgroep Basisnet Spoor.

Uit de bijlage 'Basisnettabellen Spoor' blijkt dat de vervoersaantallen zijn begrensd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor over het spoortraject Amersfoort – Zwolle zoals weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Transportcijfers t.h.v. Harderwijk volgens Basisnettabellen spoor *

Stofcategorie	Beschrijving	Aantal wagons
A	Brandbare gassen	1.430
B2	Giftige gassen	910
B3	Zeer giftige gassen	0
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	5.620
D3	Toxische vloeistof	1.110
D4	Zeer toxische vloeistof	180

*(traject 360010 Amersfoort-Oost – Hattem, #9 (X-coördinaat 170350 : Y-coördinaat 483052))

De transportcijfers in tabel 1 zijn de maximale aantallen die mogen worden vervoerd. In de praktijk wordt echter minder vervoerd. De vervoersaantallen in 2011 over het traject 360010 Amersfoort – Hattem zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: Realisatiecijfers 2011 t.h.v. Harderwijk volgens ProRail *

Stofcategorie	Beschrijving	Aantal wagons
A	Brandbare gassen	0
B2	Giftige gassen	300
B3	Zeer giftige gassen	0
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	1100
D3	Toxische vloeistof	0
D4	Zeer toxische vloeistof	0

*(traject 360010 Amersfoort-Oost – Hattem, #9 (X-coördinaat 170350 : Y-coördinaat 483052))

Bij het treinincident in België werden gevaarlijke stoffen van stofcategorie D3 vervoerd, zijnde acrylnitril. Omdat in het Basisnet Spoor het vervoer van deze stofcategorie D3 over het spoortraject Amersfoort – Zwolle wordt toegestaan, kan een incident zoals in België in Harderwijk theoretisch gezien in de toekomst plaatsvinden. In de huidige gerealiseerde

*Cluster Veluwe West is een samenwerking tussen de gemeenten
Ermelo, Harderwijk, Nunspeet en Putten*

vervoercijfers worden echter geen D3 stoffen vervoerd en kan een incident zoals in België niet plaatsvinden.

Beantwoording

De kans dat een incident zoals in België ter hoogte van Harderwijk in de toekomst plaatsvindt is erg klein. Dit komt door de risico reducerende maatregelen die aan de vervoerszijde zijn getroffen ten aanzien van:

- Risicoplafond
- Seinen
- Routing
- Snelheid
- Samenstelling van treinen
- Hotbox-detectie

Voor een toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar het rapport 'Basisnet Spoor' van de werkgroep Basisnet Spoor.

Ook aan de bebouwingszijde zijn diverse maatregelen getroffen om de gevolgen van een incident te beperken:

- Veiligheidszone
- Plasbrandaandachtsgebied
- Verbeteren bestrijdingsmogelijkheden hulpverleningsdiensten
- Zelfredzaamheid van de omwonenden
- Effect reducerende bouwkundige maatregelen

Voor een toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar het rapport 'Basisnet Spoor' van de werkgroep Basisnet Spoor.

2. Is bij de hulpverleningsdiensten bekend welke stoffen worden vervoerd?

Zodra er een incident met vervoer van gevaarlijk stoffen op het spoor is, zijn niet alleen de hulpverleningsdiensten zoals de brandweer, politie, ambulance bij het incident betrokken, maar zal ook de verantwoordelijk voor het spoorwegennet, ProRail, worden ingezet.

Via de backoffice van ProRail is de wagonlijst op te vragen en dit wordt via de Meldkamer Oost-Nederland (MON) voor de hulpverleningsdiensten ter plaatse opgevraagd en doorgegeven.

Bij de operationele leiding op de plaats van het incident zal namens ProRail de Officier van Dienst – Rail (OVD-R) ter plaatse komen. De OVD-R is de contactpersoon voor ProRail en kan de hulpverleningsdiensten bijstaan met gegevens en informatie van het spoorwegennet ten behoeve van het bestrijden van het incident.

3. Hoe zijn de hulpverleningsdiensten op een incident zoals in België voorbereid?

Een Treinincidentscenario of TIS is een (landelijke) gestandaardiseerde typering voor een incident op of rond een spoorweg. Een TIS regelt de benodigde opschaling, zowel van de hulpdiensten als van de spoorwegmaatschappij en spoorbeheerder (ProRail). De opschaling van de hulpdiensten kan per regio of locatie verschillen.

De treinincidentscenario's zijn ingedeeld in 5 groepen:

TIS 1: Verstoring treindienst

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

TIS 2: Brand

TIS 3: Aanrijding of ontsporing

TIS 4: Gevaarlijke stoffen

TIS 5: Bommelding

Elke hoofdgroep is onderverdeeld in 4 subgroepen, oplopend van de kleinste omvang (1) naar de meest complexe situatie (4), zie ook bijlage 3.

Zodra treinincidentscenario ter hoogte van Harderwijk plaatsvindt, zal het dichtstbijzijnde brandweerkorps worden opgeroepen. Via de alarmontvangers van het brandweerpersoneel zal in de berichtgeving dan een TIS code worden vermeld, zodat meteen duidelijk is welk soort incident betreft. Een incident zoals in België zou de meldcode TIS4.4 krijgen, een incident met gevaarlijke stoffen en een effectgebied.

Bij een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor komt minimaal de lokale tankautospuit met bezetting ter plaatse, aangevuld met een Officier van Dienst (OVD) en een Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS), dit procedure OGS klein. Afhankelijk van de grootte en de effecten van het incident kan uiteindelijk worden opgeschaald tot een OGS peloton, zie ook bijlage 4.

Bij de brandweer wordt regelmatig geoefend op OGS incidenten in samenwerking met de andere hulpverleningspartners, zoals de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (GHOR) en defensie. Ook de gemeentelijke kolom wordt betrokken bij grootschalige oefeningen in de vorm van gemeentelijke beleidsteams.

De wijze waarop de incidentbestrijding wordt gecoördineerd wordt bepaald via de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedures (GRIP), zie ook bijlage 5.

De hulpverleningsdiensten van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland (VNOG) zijn in staat een incident zoals in België te beheersen en te bestrijden. Omdat elk incident een ander verloop heeft, is van te voren niet aan te geven op welke wijze de bestrijding en beheersing van het incident zal verlopen.

Hiermee hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Cluster Veluwe West

Ing. M. Achtereekte-Smit
Coördinator Risicobeheersing | Adviseur Gevaarlijke Stoffen

1. geadresseerde
2. archief

BIJLAGE 1: Berichtgeving ontsporing goederentrein België

Dode bij treinongeluk België

Door: Redactie – 04/05/13, 16:27 – bron: ANP, hln.be, redactie

De provincie Oost-Vlaanderen heeft zaterdagmiddag een uitspraak van gouverneur Jan Briers herroepen dat er bij het treinongeluk in Schellebelle twee doden zijn gevallen. De persdienst van de provincie liet in een persbericht weten dat er één dode is en dat er 17 gewonden zijn. 3 gewonden verkeren in een kritieke toestand. Briers had eerder 14 gewonden gemeld.

Het is nog niet duidelijk waardoor de slachtoffers zijn gestorven of gewond geraakt. Het staat dus niet vast dat zij het slachtoffer van giftige dampen zijn. Allen zijn omwonenden van het spoor.

De autoriteiten evacueerden alle bewoners van de huizen in een straal van 500 meter rond de plaats van het ongeluk. Zij werden opgevangen in het naburige Melle. Van de huizen in een straal van 500 tot 1000 meter moesten de bewoners hun ramen en deuren gesloten houden. Volgens Briers komen de slachtoffers uit die zone.

Zaterdagochtend ontploften enkele wagons, nadat zes van de 13 wagons van de goederentrein waren ontspoord. In de wagons zat de giftige stof acrylnitril. De trein kwam uit Nederland en had een Nederlandse machinist.

De trein was op weg van Nederland naar Gent-Zeehaven en ontspoorde rond 2 uur. De oorzaak van het ongeval met de trein, die door een Nederlandse machinist werd bestuurd, is niet bekend. Van de 13 wagons ontspoorde er zes. Dat gebeurde waarschijnlijk bij een wissel. Drie van de wagons waren geladen met het licht ontvlambare acrylnitril en vlogen in brand. Door het ongeval ontstond een grote vuurzee en kwam de giftige stof cyanide vrij.

Giftige stoffen

Uit de wagons lekte de giftige stof cyanide, maar niemand kwam daarmee in aanraking. De Belgische autoriteiten verzamelde wel zogeheten cyanokits voor het geval mensen vergiftigd zouden raken en een snelle behandeling nodig hadden.

Of de giftige dampen de oorzaak zijn van het overlijden moet nog worden onderzocht. De toxiciteit van het water in de omgeving is in ieder geval erg hoog. Terwijl de normale waarden schommelen rond 0,5 meet men in Wetteren nu een waarde van 30.

Op internet waren beelden te zien van de vuurzee die door meerdere brandweerkorpsen werd bestreden. De brandweer had het vuur na enige uren onder controle.

De autoriteiten lieten de huizen in een straal van 500 meter rond het ongeval evacueren. In een grotere straal moesten bewoners hun ramen en deuren gesloten houden. Twee buurtbewoners die in shock waren, zijn naar een ziekenhuis in Gent overgebracht. Meteen na de ontsporing en ontploffing werd een provinciaal rampenplan van kracht.

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

Oorzaak

'Het is bij een wissel verkeerd gelopen, maar waar het fout ging, moet nog worden onderzocht. Wel zijn er sterke aanwijzingen dat de Nederlandse machinist die de Duitse goederentrein bestuurde, geen fout treft', zegt gouverneur Jan Briers. Over de oorzaak van het ongeval wil de woordvoerder van Infrabel, Frédéric Petit, geen uitspraken doen. Infrabel vermoedt dat er nog de hele week hinder zal zijn. Er worden onder meer vervangde bussen ingezet.

Grensstreek loopt geen gevaar na treinbrand

Zeeuws-Vlaanderen zal geen last hebben van de treinbrand in België, waarbij zaterdag de kankerverwekkende stof cyanide vrijkwam. De wind draait zaterdagavond naar het zuiden, in de richting van Nederland, maar de brand is dan waarschijnlijk uit. Bovendien voorkomt de brandweer met waterkanonnen dat de gevaarlijke stoffen zich verspreiden. Dat heeft de Veiligheidsregio Zeeland laten weten.

BIJLAGE 2: Berichtgeving ProRail over de ontsporing goederentrein België

Ontsporing goederentrein in België

Gepubliceerd op 8 mei, 2013 door [ProRail](#).

Van vrijdag- op zaterdagnacht is een deel van een goederentrein met het zeer licht ontvlambare acrylnitril ontspoord in de buurt van het Belgische Gent. Dit roept ook in Nederland vragen op over veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen.

Feiten op een rij

Het ging om een goederentrein die onder licentie van de Belgische spoorwegen (NMBS) reed en werd getrokken door een locomotief van en bestuurd door een machinist van DB Schenker. De trein vertrok vanuit de Rotterdamse haven richting België en volgde daarbij de gebruikelijke route via Dordrecht naar Roosendaal om daar de grens over te gaan. Nog voor het bereiken van de eindbestemming Sas van Gent is het bij de plaats Wetteren in België misgegaan. Het is nu aan de Belgische autoriteiten en de Belgische spoorwegen om dit verder te onderzoeken.

Medeleven vanuit Nederland

Voor zover we nu begrijpen zijn er één dode en meerdere gewonden te betreuren. Ons medeleven gaat uit naar de nabestaanden en de slachtoffers. We leven mee met de medewerkers van de hulpverleningsorganisaties en de spoorwegen, die bij de ruimings- en herstelwerkzaamheden aan het werk zijn.

Verantwoordelijkheid ProRail

Vanzelfsprekend roept een dergelijk incident ook in Nederland vragen op over de veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het is de verantwoordelijkheid van ProRail om te zorgen voor veilig treinverkeer en dat doen we mede in nauwe samenwerking met de vervoerders. De regels die de overheid stelt, vormen daarbij het kader. Vervoer van gevaarlijke stoffen heeft daarin een bijzondere positie. Als de resultaten van het Belgische onderzoek bekend zijn en als we daarvan kunnen leren, zullen we dat vanzelfsprekend doen.

Het is onze ambitie om het spoor nog betrouwbaarder en veiliger te maken. Daar zijn we dag in dag uit mee bezig, we zijn daar nooit mee klaar. We blijven altijd verbeteren.

BIJLAGE 3: Treinincidentscenario's (TIS)

Een Treinincidentscenario of TIS is een gestandaardiseerde typering voor een incident op of rond een spoorweg. Het is in feite de spoorwegvariant van de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure. Een TIS regelt de benodigde opschaling, zowel van de hulpdiensten als van de spoorwegmaatschappij en spoorbeheerder (ProRail). De opschaling van de hulpdiensten kan per regio of locatie verschillen. De classificatie groot (grote brand) is een classificatie door ProRail en niet een classificatie (nader bericht) volgens de opschaling van hulpdiensten zoals brandweer. Wat ProRail een grote brand noemt hoeft dus niet per se een grote brand te zijn in de opschalingsmethodiek van de brandweer.

TIS 1: Verstoring treindienst

TIS 2: Brand

TIS 3: Aanrijding of ontsporing

TIS 4: Gevaarlijke stoffen

TIS 5: Bommelding

Elke hoofdgroep is onderverdeeld in 4 subgroepen, oplopend van de kleinste omvang (1) naar de meest complexe situatie (4).

TIS 1

TIS 1 betreft vrijwel altijd een bedrijfsmatige onderbreking voor de spoorwegen. In veruit de meeste gevallen is de inzet van hulpdiensten niet noodzakelijk. Als deze verstoring het gevolg is van een ander incident (bijvoorbeeld een aanrijding waarbij de bovenleiding wordt beschadigd), worden de hulpdiensten gealarmeerd op basis van het TIS scenario dat bij dat andere incident hoort.

TIS 1.1: een storing waarbij vertragingen ontstaan van tussen 5 en 30 minuten.

TIS 1.2: een storing waarbij vertragingen ontstaan van meer dan 30 minuten.

TIS 1.3: totale versperring.

TIS 1.4: totale versperring met uitstraling naar een groot gedeelte van het land.

TIS 2

Bij TIS 2 gaat het om scenario's waarbij sprake is van brand.

TIS 2.1: een bermbrand.

TIS 2.2: een kleine brand in een trein of station.

TIS 2.3: een grote brand in een trein.

TIS 2.4: een grote brand in een station of tunnel.

TIS 3

TIS 3 beschrijft scenario's voor aanrijdingen en botsingen waarbij slachtoffers betrokken zijn, variërend van een aanrijding met één klein voertuig tot een zeer ernstige aanrijding waarbij meerdere slachtoffers betrokken zijn en de trein of delen daarvan ernstig beschadigd zijn.

TIS 3.1: aanrijding trein met een persoon, fiets, bromfiets of ander klein voorwerp.

TIS 3.2: aanrijding trein met rangeerdeel of klein wegvoertuig

TIS 3.3: ontsporing met slachtoffers of aanrijding tussen een trein met een andere trein of een groot wegvoertuig waardoor wagenstellen niet vervormd, gekanteld of gestapeld zijn.

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

TIS 3.4: ontsporing met slachtoffers of aanrijding tussen een trein met een andere trein, een groot wegvoertuig of object waardoor wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn.

TIS 4

TIS 4 is gereserveerd voor de gevaarlijke stoffen.

TIS 4.1: een klein ongeval met gevaarlijke stoffen, zoals een druppelende afsluiter of blazende veiligheid.

TIS 4.2: een brand waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

TIS 4.3: een ontsnapping van een gevaarlijke stof waarbij de effecten beperkt blijven tot het brongebied.

TIS 4.4: een ongeval met gevaarlijke stoffen waarbij duidelijk sprake is van een effectgebied.

TIS 5

Met TIS 5 worden de scenario's beschreven waarin sprake is van bommelding, bomvinding of bomexplosie.

TIS 5.1: anonieme bommelding of verdacht gedrag.

TIS 5.2: verdacht voorwerp of bomvinding op de vrije baan.

TIS 5.3: verdacht voorwerp of bomvinding in trein op station, op station of in tunnel.

TIS 5.4: bomexplosie in trein, station of in tunnel.

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

BIJLAGE 4: Wijze van inzet bij Ongevallen Gevaarlijke Stoffen (OGS):

OGS klein

Lokale TankautoSpuut + Officier van Dienst (OVD) + Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS)

OGS-middel

OGS-Klein + 1x OGS-bus (2 gaspakdragers) + 1x Decontaminatie-unit (DECO-unit) +
Meetplanleider- Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland (MPL-VNOG)

OGS-groot=OGS-peloton

OGS-Middel + 1x OGS-bus + Hoofd Officier van Dienst (HOVD) + Hoofd Sectie Brandweer
(HSB)

OGS-zeer groot

OGS-Groot + 2x OGS-bus + 1x DECO-unit

BIJLAGE 5: Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijding Procedure (GRIP)

De GRIP-fasen zijn:

- GRIP 1: Bronbestrijding. Incident van beperkte afmetingen. Afstemming tussen de verschillende disciplines nodig.
- GRIP 2: Bron- en effectbestrijding. Incident met duidelijke uitstraling naar de omgeving.
- GRIP 3: Bedreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking binnen één gemeente.
- GRIP 4: Gemeentegrensoverschrijdend en/of dreiging van uitbreiding en/of mogelijk schaarste aan primaire levensbehoeften of andere zaken.

GRIP 1

Er is gezien de aard van het ongeval coördinatie tussen de verschillende hulpdiensten nodig. Ter plaatse wordt een Commando Plaats Incident (COPI) samengesteld uit de operationeel leidinggevend (Officieren van Dienst) van de verschillende hulpdiensten. Het CoPI staat onder leiding van de Leider CoPI, doorgaans een Hoofdofficier van Dienst (HOVD). De burgemeester van de gemeente waar het incident is ontstaan wordt afhankelijk van de plaatselijke afspraken gewaarschuwd, naast de Regionaal Commandant van de brandweer, de Directeur Publieke Gezondheid (DPG) en de Districtschef van de politie.

GRIP 2

Doordat het ongeval een effect heeft op het gebied om het incident heen is verdere opschaling nodig. Er wordt een Operationeel Team (OT) ingesteld waarbij de Operationele Leider van één van de aanwezige hulpdiensten de leiding neemt over alle aanwezige disciplines; dat kan de Hoofd Officier/Commandant van Dienst van de brandweer, Commandant van Dienst van de politie of Commandant van Dienst van de GHOR zijn. Tegenwoordig is de Operationele Leider (OL) ontkleurd, dat wil zeggen dat hij/zij niet namens een dienst optreedt maar als multidisciplinair leider. Het kan dus voorkomen dat tijdens een grote brand de politie de OL levert, of bij een ordeverstoring de OL van GHOR komt. Tevens is dit de hoogste operationele opschaling, er kan nog alleen bestuurlijk opgeschaald worden. Het Regionaal Operationeel Team (ROT) komt bijeen (dit team bestaat uit functionarissen van de verschillende hulpdiensten) die de inzet van hun diensten op afstand leiden. Als dit nog niet gebeurd was wordt de burgemeester van de getroffen gemeente op de hoogte gesteld; deze kan de kernstaf van het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT) laten alarmeren om hem bij te staan. De burgemeester heeft in dit stadium nog geen leidinggevende taak. Indien er behoefte is aan bestuurlijke leiding wordt opgeschaald naar GRIP 3.

Hoewel het CoPI ondergeschikt is aan het ROT wordt doorgaans de rolverdeling toegepast dat het CoPI zich richt op de bronbestrijding en het ROT zich bezig houdt met het effectgebied.

GRIP 3

Niet alleen de directe omgeving wordt beïnvloed door het incident (men spreekt in sommige gevallen van een ramp), maar een groter gebied ondervindt de gevolgen, bijvoorbeeld een (deel van een) gemeente. De burgemeester van de getroffen gemeente komt bijeen met het volledige Gemeentelijk Beleidsteam om op bestuurlijk niveau sturing te geven aan de bestrijding van de gevolgen van het incident. De Commissaris van de Koningin (CdK) van de

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

betreffende provincie wordt geïnformeerd. Tevens wordt de Minister van Binnenlandse Zaken via het Nationaal CrisisCentrum (NCC) geïnformeerd. Als er zaken door de gemeente geregeld moeten worden, zoals opvang of registratie dan wordt het Gemeentelijk Rampenmanagementteam (GRMT) bijeen geroepen.

GRIP 3 betekent niet bij voorbaat dat er sprake is van een ramp. Bij een dreiging van een ramp kan GRIP 3 uit voorzorg afgekondigd worden om de commandostructuur in te richten. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de brand in de faculteit bouwkunde van de Technische Universiteit Delft op 13 mei 2008. Omdat het pand op instorten stond ontstond het gevaar van een grote stofwolk met asbestdeeltjes.[3]

Het is ook niet zo dat een ongeval op een gemeentegrens direct GRIP 4 betekent; het effectgebied van een ongeval betreft alleen de ongevalslocatie dus er is meestal geen noodzaak voor bijvoorbeeld een Gemeentelijk Beleidsteam. Als er gevaarlijke stoffen vrijkomen bij het ongeval kan dit wel opschaling betekenen.

GRIP 4

Het effectgebied van de ramp of bijvoorbeeld schaarste (stroomstoring, uitvallen waterleidingnet etc) overstijgt de grenzen van de gemeente of zelfs de veiligheidsregio of provincie. De binnen de Veiligheidsregio aangewezen burgemeester wordt gealarmeerd en wordt Coördinerend Bestuurder. Deze laat zich ondersteunen door een Regionaal Beleids Team (RBT) met daarin functionarissen van de verschillende hulpdiensten. Het Gemeentelijk Beleidsteam, dat eventueel bij opschaling naar GRIP 3 ingesteld is, wordt vervangen door het RBT. Als dit nog niet gebeurd was wordt de Commissaris van de Koningin gealarmeerd die een Provinciaal Coördinatie Centrum (PCC) kan laten inrichten. Een Provinciaal Coördinatie Centrum bestaat uit ambtenaren betrokken bij rampenbestrijding en adviseert de Commissaris. Betrokken ministeries kunnen Departementale Coördinatie Centra (DCC) opzetten.

Overigens betekent, net als bij GRIP 3, deze opschaling niet dat er (al) sprake is van een ramp. Ook bij een dreigend incident, zoals een overstroming, kan GRIP 4 afgekondigd worden.

Opschaling

De procedure is ingericht om bij het bestrijden van ongevallen en rampen de juiste hulpverleners en functionarissen op het juiste moment in te schakelen. Tijdens de dagelijkse werkzaamheden geldt voor alle hulpverleners de 0-fase; oftewel er is geen centraal gecoördineerde incidentbestrijding nodig en de werkzaamheden behoren tot de dagelijkse routine. Zodra één van de bij de bestrijding betrokken hulpdiensten (brandweer, GHOR, politie) daar behoefte aan heeft, dan kan deze een GRIP-fase afkondigen. Deze opschaling geldt voor alle hulpdiensten binnen een veiligheidsregio. Het kan niet voorkomen dat de politie in GRIP 2 zit terwijl de GHOR in GRIP 1 zit). Bij het activeren van de sirenes van het luchtalarm om de bevolking te alarmeren is in de praktijk meestal sprake van minimaal GRIP 3 omdat ook de gemeente hierbij nodig is in verband met communicatie en andere activiteiten.

De opschaling hoeft niet volgordekelijk te verlopen. Het kan voorkomen dat bij het ontvangen van een melding direct duidelijk is dat er een bedreigd effectgebied is waardoor direct GRIP-fase 2 (of hoger) van kracht wordt.

Cluster Veluwe West

Ermelo | Harderwijk | Nunspeet | Putten

De GRIP-fasen zijn gekoppeld aan een incident, niet aan een regio. Het is dus niet zo dat alle hulpdiensten anders gaan communiceren zodra er elders in een regio een GRIP-fase van kracht wordt. Binnen het communicatienetwerk C2000 kunnen aparte gespreksgroepen (de digitale versie van analoge radio-kanalen) gebruikt worden. Hier wordt tijdens een groot incident gebruik van gemaakt om de hinder voor de overige hulpverlening te beperken. Wel kan het zo zijn dat, om de basishulpverlening in het hele gebied te kunnen blijven garanderen, de inzet van andere eenheden binnen een regio tijdens een GRIP-fase anders wordt geregeld.