

Calamiteitenplan

Kijfhoek

Documentgegevens ¹	
Link naar Calamiteitenplan Kijfhoek	<i>Calamiteitenplan op SharePoint (Link volgt na goedkeuring)</i>
Versie	7.1
Status	Definitief
Geldig vanaf	01-07-2020
Geldig tot	01-07-2021
Eigenaar	Manager Incidentenbestrijding
Beheerder	Vakspecialist Veiligheid en Milieu Incidentenbestrijding regio Randstad Zuid
Autorisatie ProRail/ Routingslip	 <p>The image shows a handwritten authorization slip. It has a header 'Autorisatie' and a table with three rows. The first row has a signature and the date '29-06-2020'. The second row has a signature and the date '24-07-2020'. The third row has a signature and the date '20-6-2020'. The names of the signatories are listed on the left: Raymond Soeters, Sivan van der Steen, and Henny Kennedy.</p>

¹ Mocht er binnen dit document een hyperlink niet werken dan kunt u een verzoek doen aan de documentbeheerder om betreffend document ter beschikking te stellen.

Distributie

Manager Incidentenbestrijding regio Randstad-Zuid	ProRail
Manager Verkeersleiding Post Kijfhoek	ProRail
Manager Meldkamer Spoor	ProRail
Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid	VRZHZ

Wijzigingsbeheer/ documenthistorie

Versie	Datum	Gewijzigd naar aanleiding van	Wijziging	Gewijzigd door
7.0	Januari 2019	Verbeterde opbouw	Herschrijven	Ted Cornelissen
7.0.1	Januari 2020	Op- en aanmerkingen vanuit gebruikers	Tekstuele en inhoudelijke aanpassingen	Kim Storm
7.0.2 Definitief concept	Juni 2020	Laatste op- en aanmerkingen vanuit VL	Tekstuele en inhoudelijke aanpassingen	Kim Storm
7.1	Juli 2020	Definitieve versie	Goedgekeurd	Kim Storm

Inhoud

1	INLEIDING	6
1.1	Context	6
1.2	Leeswijzer	6
1.3	Afkortingenlijst	7
2	ALGEMEEN	9
2.1	Toepassingsgebied Calamiteitenplan	9
2.2	Beheer, autorisatie en publicatie Calamiteitenplan	9
2.3	Management of Change Calamiteitenplan Kijfhoek	10
3	OMGEVING, LIGGING, INDELING EN FUNCTIE VAN HET EMPLACEMENT	11
3.1	Ligging	11
3.2	Indeling emplacement	11
3.3	Indeling gebouwen	12
3.4	Openingstijden	12
3.5	Bedrijfsactiviteit	12
3.6	Gebruikers met gebouwen op het emplacement	13
3.7	Personen op het emplacement	13
4	GEVAARLIJKE STOFFEN	14
4.1	Type gevaarlijke stoffen	14
4.2	Informatie over stofgegevens gevaarlijke stoffen	15
4.3	Digitaal aanleveren beladinggegevens	15
4.4	Verloop treinincident met gevaarlijke stoffen	15
5	CALAMITEITENORGANISATIE	16
5.1	Inleiding	16
5.2	Aansluiting op regionale en gemeentelijke overheidshulpdiensten	16
5.3	Relevante documenten	17
5.4	Functionarissen in de calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche	19
5.5	Functionarissen in de calamiteitenorganisatie van Kijfhoek	23
5.6	Bedrijfsbrandweer Kijfhoek	25
5.7	Hulpverleningsploeg (conform Wm-vergunning)	25
5.8	Werkinstructie Ick, opvang en informeren Overheidshulpdiensten (OHD)	27
5.9	Inzet van Ick en bedrijfsbrandweer	29
5.10	BHV/ EHBO-organisatie op het emplacement	30
6	ALARMERING	31
6.1	Alarmering MKS en Verkeersleider door Treindienstleider Kijfhoek	31
6.2	Alarmering interne partijen en OHD door Verkeersleider	31
6.3	Alarmering Overheidshulpdiensten door de MKS en de DVL	32
7	AFSTEMMING EN VERPLICHTINGEN OP HET EMPLACEMENT	33
7.1	Afstemming met vervoerders	33
7.2	Afstemming met ProRail medewerkers, aannemers en derden	33
7.3	Locatie specifieke afstemming	34
7.4	Afstemming separate BHV-plannen/ ontruimingsplannen	35
8	BESCHIKBARE HULPBRONNEN	36
8.1	Inleiding	36
8.2	Voorzieningen op het emplacement	36
8.3	Voorzieningen in gebouwen	40
9	NOODPROCEDURES	42
9.1	Inleiding	42
9.2	Melding	42
	Calamiteitenplan Kijfhoek 7.1	
	Definitieve versie 01-07-2020	

9.3	Specifieke handelingen	43
9.4	Aanwezigen	44
10	ONTRUIMING	45
10.1	Ontruimingsprocedure	45
10.2	Verzamelplaats	46
10.3	Opvang	46
10.4	Registratie van bij een calamiteit betrokken personen	46
11	EXTERNE COMMUNICATIE	48
12	INCIDENTEN BIJ BUURBEDRIJVEN	49
13	OPLEIDEN EN OEFENEN	50
14	COLOFON	51
	Bijlage 1 Coördinatenkaart Brandweer	52
	Bijlage 2 Centraal Incidenten nummer (CIN)	53
	Bijlage 3 Alarmeringslijst Verkeersleider Kijfhoek	65
	Bijlage 4 Waterhuishoudkundigplan	68
	Bijlage 5 Zakkaartje Kijfhoek	69
	Bijlage 6 CIN Melding	74

1 INLEIDING

1.1 Context

Het Handboek Incidentmanagement Rail (HIR) geeft inzicht in:

- de organisatie van de incidentafhandeling bij ProRail;
- de bijbehorende processen;
- de (afstemming tussen) betrokken externe partijen bij de afhandeling van (trein)incidenten.

Daarnaast verwijst het Handboek naar de gemaakte afspraken met de betrokken externe partijen. Het Handboek vormt samen met deze afspraken de invulling van het in de regelgeving voorgeschreven “noodplan” voor standaard spoortrajecten.

Naast het Handboek Incidentmanagement Rail stelt ProRail specifieke plannen voor niet-standaard locaties op. Hierin worden de afwijkende en aanvullende taken en verantwoordelijkheden bij de afhandeling van specifieke incidentscenario's opgenomen. Eén van deze plannen is het Calamiteitenplan van emplacement Kijfhoek.

1.2 Leeswijzer

Het Calamiteitenplan voor Kijfhoek bestaat, naast de inleiding, uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2, *Algemeen*, bevat het toepassingsgebied, het beheer, de autorisatie en de publicatie van het Calamiteitenplan.
- Hoofdstuk 3, *Omgeving, ligging, indeling en functie van het emplacement*, bevat de beschrijving van het emplacement en het gebruik.
- Hoofdstuk 4, *Gevaarlijke stoffen*, geeft weer hoe gevaarlijke stoffen herkend kunnen worden.
- Hoofdstuk 5, *Calamiteitenorganisatie*, bevat de aanvullende taken en verantwoordelijkheden van betrokken functionarissen.
- Hoofdstuk 6, *Alarmering*, Hierin wordt beschreven hoe de hulpdiensten worden opgeroepen en door wie welke alarmeringen worden gedaan.
- Hoofdstuk 7, *Afstemming en verplichtingen op het emplacement*, beschreven wordt hoe de betreders en gebruikers van de juiste veiligheidsinformatie worden voorzien.
- Hoofdstuk 8, *Beschikbare hulpbronnen*, hier vindt u een overzicht van de veiligheidsvoorzieningen.
- Hoofdstuk 9, *Noodprocedures*, Hierin staan specifieke scenario's.
- Hoofdstuk 10, *Ontruiming*, bevat de wijze waarop de emplacementsontruimingen geregeld zijn.
- Hoofdstuk 11, *Externe communicatie*, beschrijft de afspraken over het communiceren met de omgeving over calamiteiten.
- Hoofdstuk 12, *Incidenten bij buurbedrijven*, dit hoofdstuk geeft aan hoe om te gaan met bedreigingen die ontstaan bij buurbedrijven.
- Hoofdstuk 13, *Opleiden en oefenen*, dit hoofdstuk bevat de afspraken met betrekking tot het opleiden, trainen en oefenen.

1.3 Afkortingenlijst

AED	Automatische Externe Defibrillator
AKI	Automatische Knipperlicht Installatie
AL / OVDR	Algemeen Leider / Officier van Dienst Rail
AM	ProRail Asset Management
ARIE	Aanvullende Risico- Inventarisatie & Evaluatie
ARI	Automatische Rijweg Instelling
BCV	Borger Calamiteiten Veiligheid
BBW	BedrijfsBrandWeer
BE	Basis Eenheid
BHV	Bedrijfs Hulp Verlening
BLEVE	Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion; kokende vloeistof-gasexpansie-explosie
BMC	BrandMeldCentrale
C-BHV	Coördinator Bedrijfs Hulp Verlening
CEFIC	Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique; Bond van Europese Chemische Industrie
CIN	Centraal Incidenten nummer
C-MKS	Centralist MeldKamer Spoor
COM	COMmunicatie oefening
CoPI	Commando Plaats Incident
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
DVL	Decentrale VerkeersLeider
DVP	Digitaal VeiligheidsPaspoort
EHBO	Eerste Hulp Bij Ongelukken
ERIC	Emergency Response Intervention Cards
FAZ	Facilitaire Zaken
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GEVI-nummer	Gevaarsidentificatienummer
GMC RR	Gemeenschappelijke Meld Centrale Rotterdam Rijnmond
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
GSMR	Globaal System voor Mobiele communicatie voor Rail
GS ZHZ	Gedeputeerde Staten provincie Zuid Holland Zuid
HIR	Handboek Incidentmanagement Rail
HOVD	Hoofd Officier van Dienst
IcB	ProRail Incidentenbestrijding
IcK	Incidentencoördinator Kijfhoek
ISZW	Inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
LEH	Levensreddende Eerste Hulp
LJV	ProRail Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed
LOR	Landelijk Overleg Regelgeving - ProRail VL
LWB	Leider Werkplek Beveiliging
MKS	MeldKamer Spoor - ProRail AM
MOC	Management of Change
NSA	NoodStroom Aggregaat
OBI	Openbaar Beheer Infra - ProRail
OBOG	Organisatie Bij Ongevallen met Gevaarlijke stoffen (Vervallen, is nu ICK)
OHD	Overheids Hulpverlenings Diensten

OIT	Onderhoud, Inspectie en Test
OP	Operationeel oefenen
OVDB	Officier van Dienst Brandweer
OZHZ	Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
PBM	Persoonlijke BeschermingsMiddelen
PCA	Proces Contract Aannemer
RDR	Redelijk Dichte Ruimte
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses; internationale reglementering die het vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor regelt.
ROT	Regionaal Operationeel Team
RRZ	Regio Randstad Zuid
TAS (of TS)	Tank Auto Spuit (brandweerauto)
TIS	Trein Incident Scenario
TTO	TableTop Oefening
UN-nummer	Stofidentificatienummer
UPS	Uninterruptable Power Supply; Noodstroomvoorziening
VCA	VGM (Veiligheid Gezondheid en Milieu) Checklist Aannemers
VL	ProRail Verkeersleiding
V&M	ProRail Veiligheid en Milieu Incidentenbestrijding regio Randstad Zuid
VMS	Veiligheids Management Systeem
VR ZHZ	Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
VRR	Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
Weco	Werkcontract
WLIS	WagenLading Informatie Systeem
Wm	Wet milieubeheer
WVGS	Wet vervoer gevaarlijke stoffen
WVr	Wet op de Veiligheidsregio

2 ALGEMEEN

2.1 Toepassingsgebied Calamiteitenplan

Het Calamiteitenplan Kijfhoek is van toepassing op het emplacement Kijfhoek dat gelegen is in de gemeente Zwijndrecht met als bezoekadres: Develsingel 11, 3333 LD te Zwijndrecht. Het emplacement ligt aan de zuidwestzijde van de spoorweg Rotterdam-Dordrecht. Aan de noordzijde sluit het goederenemplacement aan op de hoofdsporen naar “Barendrecht Aansluiting”. Het goederenemplacement is aan de oostzijde aangesloten op het hoofdspoor naar Zwijndrecht. De inrichting is ongeveer 4,5 km lang en de grootste breedte bedraagt ongeveer 400 meter.

De hoofdingang bevindt zich aan de Zuidzijde (Zwijndrecht) van het goederenemplacement. De secundaire ingang bevindt zich aan de Noordzijde (Heerjansdam). Aan de hoofdingang zit 24/7 een beveiligingsbeambte/ portier.

De in- en uitgangen zijn afgesloten door middel van een poort, daarachter bevindt zich een in en uitgaande slagboom. De hoofdboort is dagelijks geopend tussen 6:30 en 18:00 uur, de slagbomen zijn gesloten. Tussen 18.00 en 6:30 uur zijn de poorten, uitzonderingen daar gelaten, gesloten. Gesloten poorten en slagbomen kunnen met een toegangspas geopend worden of via telefonisch contact met de portier (eventueel via AL/ICK).

Op het terrein is een rondweg aanwezig, afhankelijk van waar de sporen zich ten opzichte van deze rondweg bevinden, de Westelijke en Oostelijke rondweg genaamd. De wegen op het emplacement, waaronder de rondweg doen tevens dienst als calamiteitenweg.

Aanrijdroutes voor de brandweer worden beschreven in de “Schematische weergave Kijfhoek” (Bijlage 1: Coördinatenkaart Brandweer).

De terreinafbakening is gerealiseerd met hekwerken en watergangen.

Voor een volledige plattegrond tekening op schaal zie de Bedrijfsnoodplan-tekeningen Kijfhoek in webapplicatie ‘Railmaps’. (Externen op aanvraag bij ProRail AM; partners kunnen een applicatieaanvraag doen.)

2.2 Beheer, autorisatie en publicatie Calamiteitenplan

Het Calamiteitenplan Kijfhoek wordt beheerd door ProRail Incidentenbestrijding (IcB). Het beheer vindt jaarlijks plaats en omvat:

- een jaarlijkse controle op de actualiteit van het Calamiteitenplan;
- het (laten) aanpassen van het Calamiteitenplan naar aanleiding van:
 - gewijzigde wet- en regelgeving;
 - aanbevelingen uit audits;
 - evaluaties van oefeningen of incidenten;
 - wijzigingen aan de infrastructuur, uitrusting of procedures;
- het afstemmen met relevante betrokkenen van een wijziging van het Calamiteitenplan;
- de autorisatie van het (aangepaste) Calamiteitenplan;
- het ontsluiten van de geldende versie van het Calamiteitenplan (en de distributie ervan);
- de instructie aan de betrokken organisaties / afdelingen.

Dit Calamiteitenplan Kijfhoek dient op een voor het personeel gemakkelijk toegankelijke plaats op het emplacement aanwezig te zijn. De vakspecialist V&M ICB RZ is verantwoordelijk voor het actueel houden en verspreiden van het Calamiteitenplan Kijfhoek.

De aan het Calamiteitenplan Kijfhoek gerelateerde documenten zijn hierbij niet integraal opgenomen maar worden elders beheerd (tabel 5.3). Iedere partij / bedrijfsonderdeel beschikt over de documenten die haar aangaat. De vakspecialist V&M ICB RZ kan beschikken over een hard-copy versie van alle documenten.

De personen en/of organisaties die geïnformeerd moeten worden over wijzigingen van het beschrijvend deel van het Calamiteitenplan Kijfhoek zijn:

- Zakenpartners + vervoerders via internetsite ProRail²
- DB Cargo Kijfhoek;
- PCA (Proces Contract Aannemer) Kijfhoek;
- Bedrijfsbrandweer (Falck FS);
- ProRail Incidentenbestrijding regio Randstad Zuid;
- Verkeersleidingpost Kijfhoek;
- ProRail LJV RRZ;
- ProRail Veiligheid RRZ;
- ProRail Verkeersleiding;
- Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid;
- Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid.

2.3 Management of Change Calamiteitenplan Kijfhoek

De vertegenwoordigers van verschillende partijen/ bedrijfsonderdelen brengen voorgenomen wijzigingen van de aan het Calamiteitenplan Kijfhoek gerelateerde documenten (tabel 5.3) in bij de vakspecialist V&M ICB RZ.

In het operationele V&M-overleg worden de wijziging besproken en beoordeeld. Problemen worden door de vakspecialist V&M ICB RZ geëscaleerd naar het MT Kijfhoek. Via deze lijn kan autorisatie van het wijzigingsvoorstel worden tegengegaan. Indien de wijziging geen invloed heeft of een verbetering betreft dan wordt nagegaan of de wijziging noodzaakt tot directe wijzigen van het beschrijvend deel van het Calamiteitenplan Kijfhoek. Als dit het geval is dan voert de vakspecialist V&M ICB RZ deze wijziging door.

Voor wijzigen van lokale en landelijke Verkeersleidingregelgeving (bijv. werkwijze Treindienstleider) gelden specifieke wijzigingsprocedures. Ook hier wordt indien nodig MOC toegepast via aanvullende risicoanalyse. Verder geldt voor landelijke regelgeving een beoordeling en advies richting het management door experts in het LOR (Landelijk Overleg Regelgeving). In het LOR zitten ook personen die kennis hebben van de specifieke afspraken voor Kijfhoek. Zij zullen bij hun beoordeling tevens de belangen van Calamiteitenplan Kijfhoek bewaken. De voorgenomen wijzigingen van Landelijke regelgeving zijn te raadplegen via de SharePoint website: [VL Besturing en bijsturing - Regelgeving](#)

Contactgegevens Beheer Calamiteitenplan:

ProRail Incidentenbestrijding
Berkenwoudestraat 18
3076 JA Rotterdam

Emplacementbeheer:

Naam bedrijf: ProRail Regio Randstad Zuid
Bezoekadres: Delftseplein 27j, 3013 AA Rotterdam
Postadres: Postbus 2625, 3000 CP ROTTERDAM
Telefoon: 088 231 4800
Fax: 088 231 1709

² Het beschrijvend deel van Calamiteitenplan Kijfhoek is te downloaden via de link [calamiteitenplan https://www.prorail.nl/leveranciers/richtlijnen-voor-veilig-werken](https://www.prorail.nl/leveranciers/richtlijnen-voor-veilig-werken)

3 OMGEVING, LIGGING, INDELING EN FUNCTIE VAN HET EMPLACEMENT

3.1 Ligging

In de directe omgeving van Goederenemplacement Kijfhoek bevindt zich een aantal bedrijven en woningen. Aan de Zuid-/ Zuidoostzijde van het goederenemplacement ligt op circa 250 m afstand een woonwijk (gemeente Zwijndrecht). In Zwijndrecht liggen meerdere scholen, verzorgings- en bejaardentehuizen, een ziekenhuis en een sportcomplex binnen een straal van 0 tot 2 km van het goederenemplacement.

Ten westen van het goederenemplacement begint op circa 500 meter afstand de woonkern van Heerjansdam. Aldaar liggen twee basisscholen op circa 1,5 km afstand van het goederenemplacement. Aanpalend aan het emplacement ligt een sportpark. Het goederenemplacement ligt naast de spoorbaan Rotterdam-Dordrecht. Aan de zuidzijde van Kijfhoek kruist autosnelweg A16 de spoorlijn Dordrecht - Rotterdam.

Indien zich op het emplacement een incident voordoet waarbij risico's ontstaan voor de gebouwen en personen in de omgeving nemen overheidshulpdiensten (brandweer en/of politie) het initiatief voor het alarmeren van personen buiten de inrichting.

Ontruiming van de omgeving vindt plaats via een sirenestelsel of NL-Alert, conform het Rampenbestrijdingsplan. Dit wordt in werking gesteld door de Gemeenschappelijke Meld Centrale Rotterdam Rijnmond (GMC RR) op bevel van de regionale brandweer Zuid-Holland Zuid, politie en geneeskundige dienst.

Kwetsbare objecten en natuurwaarden

In de omgeving van het goederenemplacement bevindt zich het natuurgebied 'de Devel'. "Het landschap is uitzonderlijk gaaf en oorspronkelijk. Dat geldt ook voor het riviertje 'de Devel'. Vroeger stroomden in het westen van Nederland tal van zulke riviertjes, maar de Devel is als enige in zijn oorspronkelijke staat gebleven en niet aangetast door bebouwing en bedijking of verworpen tot een gewone sloot of recreatieplas."

3.2 Indeling emplacement

Sporen lay-out (zie bijlage 1 Coördinatenkaart)

Binnen de begrenzing van de inrichting³ bevinden zich globaal de volgende delen:

- aankomstsporen (centraal bediend gebied);
- heuvelgebied, bestaande uit:
 1. heuvelsporen;
 2. verdeelsporen met railremmen;
 3. heuvel met knuppelperrons en heuvelgebouwen
- vertrekgebied, bestaande uit vertreksporen, omhaalsporen en verbindingssporen, deels in centraal bediend gebied en deels in niet centraal bediend gebied;
- overwegen met AKI⁴ (daar waar de rondweg het emplacement kruist), en meerdere onbeveiligde spoorkruisingen;
- tankplaats;
- locomotief opstellocatie;

De aankomstsporen op het goederenemplacement liggen aan de zijde van Heerjansdam. Via diverse sporen is het mogelijk om zowel vanuit de richting Dordrecht alsook vanuit de richting Barendrecht deze aankomstsporen te bereiken. Op deze sporen worden treinen heuvel-gereed gemaakt. Vanaf de verdeelsporen is rechtstreeks vertrek in zuidelijke richting mogelijk. Treinen die in noordelijke richting moeten vertrekken dienen altijd vanaf de vertreksporen te vertrekken. Treinen met een bestemming in zuidelijke richting kunnen behalve van de vertreksporen ook rechtstreeks van de verdeelsporen vertrekken. Twaalf verdeelsporen zijn uitgerust met een zogenaamde "vertrekmogelijkheid". De aankomst- en vertreksporen worden ook gebruikt voor het zogenaamde bufferen (wachten van treinen, al of niet met locomotief er voor) en loc-wisselen.

³ Voor de inrichting is door GS ZHZ een Wm vergunning afgegeven

⁴ AKI = Automatische Knipperlicht Installatie

Opmerking

Doorgaande sporen van de hoofdbaan die direct langs de inrichting lopen vormen geen onderdeel van de inrichting. Evenals de viaducten voor wegverkeer en de Sophiatunnel. Het vork-viaduct valt fysiek binnen de grenzen van de inrichting.

Inrichting terrein

- Het terrein is voorzien van verlichting, door middel van lichtmasten.
- Op verschillende plaatsen zijn windzakken geplaatst.
- Het terrein is ingericht met diverse nood- en blusvoorzieningen (zie paragraaf 8.2).
- Op verschillende plaatsen zijn slagbomen langs de rondweg geplaatst, om de weg af te zetten in geval van een calamiteit (zone indeling emplacement).
- Diverse gebouwen (zie paragraaf 0).

In Bijlage 1 Coördinatenkaart Brandweer is een plattegrond van het emplacement opgenomen.

3.3 Indeling gebouwen

(zie bijlage 1 Coördinatenkaart)

Op het terrein bevinden zich de volgende gebouwen:

- hoofdgebouw (in gebruik door ProRail);
- gebouwen in gebruik door de procesaannemer (momenteel PCA Strukton Rail NL magazijn, werkplaatsen en verblijfsruimten);
- gebouw van bedrijfsbrandweer;
- gebouw van DB Cargo;
- keten van diverse aannemers;
- 25 kV onderstation, ten behoeve van de Hoge Snelheidslijn (HSL);
- onderstation Kijfhoek Zuid;
- portiersloge bij de toegangspoort Zuid;
- diverse kleinere gebouwen (3 relaishuizen, garages, 2 pompkamers, voedings-gebouw, compressorgebouw, verdeelstation/compressorruimte, middenspanningsgebouw, printergebouwen, techniekgebouw (t.b.v. infrabeheerder Joulz en netbeheerder Stedin), 4 heuvelgebouwen en het ingangsgebouw Sophiatunnel, dienstgebouw aan de Zuidzijde).

De plattegronden van het ProRail gebouw, het DB Cargogebouw en het PCA-gebouw zijn opgenomen in het afzonderlijke BHV-plan per gebouw.

3.4 Openingstijden

Het goederenemplacement is 7 dagen per week, 24 uur per dag geopend. (Onderhouds-)werkzaamheden kunnen 24 uur per dag plaatsvinden.

3.5 Bedrijfsactiviteit

De hoofdfunctie van Goederenemplacement Kijfhoek is het faciliteren van het "rangeerproces", waarbij wagens worden gesorteerd naar bestemming in het Unit Cargo Systeem⁵.

De volgende activiteiten/ handelingen kunnen op Kijfhoek plaatsvinden:

- het samenstellen en sorteren van treinen of rangeerdelen met goederenwagens waaronder wagens met gevaarlijke stoffen door middel van heuvelen en plaatsen;
- het opstellen en overstaan van wagens, treindelen en treinen;
- het opstellen wisselen en omhalen van locomotieven;
- het verrichten van kleinschalig onderhoud;
- het opslaan van materialen en stoffen ten behoeve van beheer en onderhoud van het spoorwegnet;
- het opslaan en afleveren van brandstof en oliën aan locomotieven.

⁵ Het Unit Cargo Systeem werkt volgens onderstaand principe:

De wagens komen uit het binnen- of buitenland in treinen naar emplacement Kijfhoek, waar de wagens of treindelen verdeeld worden voor de diverse stations en klanten in Nederland. Vanaf Kijfhoek gaan de wagens "bont" (wagens voor alle klanten door elkaar) en / of in bloktreinen naar de andere emplacementen van de havenspoorlijn. Daar worden de wagens uitgerangeerd per klant / bestemming.

De feitelijke aansturing van de activiteiten op Goederenemplacement Kijfhoek is in handen van de ProRail Treindienstleider Kijfhoek; deze functionaris is aanwezig in het ProRailgebouw op Kijfhoek.

De Treindienstleider Kijfhoek heeft als taak:

- a. het ter beschikking stellen van veilige rijwegen;
- b. het treffen van veiligheidsmaatregelen bij storingen, calamiteiten en bij werkzaamheden aan, in of nabij de spoorweginfrastructuur, waaronder het geven van aanwijzingen met betrekking tot een veilig en ongestoord gebruik van de spoorweg.

3.6 Gebruikers met gebouwen op het emplacement

Op het goederenemplacement hebben de volgende gebruikers een gebouw en/of maken gebruik van keten:

- ProRail;
- DB Cargo;
- PCA;
- Falck FS (Falck Fire Services; bedrijfsbrandweer Kijfhoek ingehuurd door ProRail).

3.7 Personen op het emplacement

Het aantal personen dat op het goederenemplacement aanwezig is gedurende de daguren is ongeveer 120. Tijdens de overige uren zijn circa 40 personen aanwezig.

In verband met groot onderhoud kunnen er incidenteel circa 35 personen extra aanwezig zijn op het goederenemplacement.

Het terrein is niet toegankelijk voor onbevoegden.

Het op Kijfhoek werkend personeel en reguliere bezoekers van het emplacement worden in het bezit gesteld van een geautoriseerde toegangspas. De pashouders zijn verplicht zich aan en af te melden door middel van de toegangspas, het toegangssysteem verleent de pashouder toegang. Personen die zich hebben aangemeld met de toegangspas staan geregistreerd als aanwezig op het terrein.

Het goederenemplacement is toegankelijk voor machinisten die per trein arriveren. De registratie van machinisten, die per trein arriveren/vertrekken, wordt door hun eigen bedrijf/ organisatie bijgehouden.

Incidentele bezoekers (bijv. van kantoren) vallen onder de verantwoordelijkheid van hun contactpersoon. De portier verleent toegang aan personen die bij hem zijn aangemeld door één van "de bewoners" van Falck FS, DB Cargo, de PCA, ProRail of een geautoriseerd persoon.

Incidentele bezoekers dienen zich bij aankomst te melden bij de beveiligingsloge, alwaar ze zich identificeren middels een identificatiebewijs (pas, rijbewijs of ID-kaart). Deze bezoekers worden geregistreerd in een geautomatiseerd systeem en ontvangen het zakkaartje van Kijfhoek (Zie bijlage 5).

4 GEVAARLIJKE STOFFEN

4.1 Type gevaarlijke stoffen

Op Kijfhoek mogen, conform de Wm-vergunning, gevaarlijke stoffen worden opgesteld en/of gerangeerd. (zie 3.5 Bedrijfsactiviteit)

Gevaarlijke stoffen worden naar type gevaar conform RID⁶ onderverdeeld in 9 klassen.

Op de wagenladingen is dit te herkennen aan de oranje kenmerking op ketelwagens⁷, tankcontainers en wagens en containers voor los gestort vervoer⁸:

Figuur 4.1 Oranje Identificatiebord



- Het bovenste nummer correspondeert met het GEVI-nummer (Gevaarsidentificatienummer).
- Het onderste nummer betreft het stof specifieke UN-nummer (Stofidentificatienummer)

Hierbij beschrijft het eerste cijfer de klasse met het primaire gevaar:

1. ontplofbare stof of voorwerp;
2. gevaar voor vrijkomen van gas;
3. brandgevaar (vloeistof of gas);
4. brandgevaar (vaste stof);
5. brandgevaar bij aanraking met brandbare stoffen;
6. giftig of besmettingsgevaar;
7. radioactief;
8. bijtend;
9. als 1e cijfer: andere, bijv. milieugevaarlijke stof
als 2e of 3e: gevaar voor spontane of heftige reactie.

Indien 2 cijfers gelijk zijn: versterking van het gevaar

Bijvoorbeeld:

268: giftig en bijtend gas
33: zeer brandbare vloeistof
66: zeer giftige stof

⁶ RID = Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, De officiële naam voor het verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

⁷ Zie ook: <https://www.vnci.nl/Content/Files/file/Downloads/Uitgavekenbaregebreken-herziening-september2016.pdf>

⁸ Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers is de oranje kenmerking niet verplicht en kan deze ontbreken. Nadere informatie is te vinden in het [WVGS](#) (Wet vervoer gevaarlijke stoffen) en [RID](#).

4.2 Informatie over stofgegevens gevaarlijke stoffen

Als een goederenwagen/ -trein betrokken is bij een calamiteit, dan moeten de Overheidshulpverleningsdiensten (OHD) direct kunnen beschikken over informatie met betrekking tot de lading.

Informatiebronnen hiervoor zijn:

- het WagenLading Informatie Systeem (WLIS);
- gevaarsetiketten⁹;
- oranje kenmerking (Kemlerborden) op ketelwagens en tankcontainers en wagen en containers voor los gestort vervoer. Op deze wagens staan borden met GEVI-code/ UN-nummer⁸;
- de oranje band (bij wagens met brandbaar gas)⁸.

Bij rijdende goederentreinen is op de locomotief een vrachtbrief (met hierop afzender en bestemming) en de wagenlijst (ook wel treinsamenstellingslijst) aanwezig met per wagen: UN/ GEVI/ gewicht van lading. Bij vervoer binnen Nederland mag de vrachtbrief ook digitaal zijn.

In geval van een stilstaande of wachtende goederentrein kunnen de vrachtbrief en wagenlijst op de trein liggen, maar is het ook mogelijk dat de machinist deze bij zich draagt.

4.3 Digitaal aanleveren beladinggegevens

In WLIS zijn alle goederenwagens welke zich op het Nederlandse spoornet bevinden per spoor “real-time” weergegeven in wagenvolgorde vanuit een vast referentiepunt. Ook staan de beladinggegevens, de GEVI/UN-gegevens en de vervoerder in dit systeem. Binnen enkele minuten is deze informatie bij de interne en externe hulpdiensten aanwezig. De MKS stuurt de accurate informatie door aan de GMC van de betreffende veiligheidsregio.

Op Kijfhoek hebben de bedrijfsbrandweer en de Incidentencoördinator Kijfhoek (IcK) toegang tot de applicatie WLIS via hun Mobiele Data Terminal.

4.4 Verloop treinincident met gevaarlijke stoffen

De overheidshulpdiensten zijn primair verantwoordelijk voor de redding en bestrijding (deelaspect 3 van Handboek Incidentmanagement Rail). Dit geldt ook voor de bedrijfsbrandweer Kijfhoek welke functioneert onder verantwoording van de overheidshulpdiensten (OHD).

Voor overige deelaspecten (herstel en opruimen, herstarten van het vervoersproces, registratie en onderzoek) wordt verwezen naar het Handboek Incidentmanagement Rail.

⁹ Zie ook: <https://www.vnci.nl/Content/Files/file/Downloads/Uitgavekenbaregebreken-herziening-september2016.pdf>

5 CALAMITEITENORGANISATIE

5.1 Inleiding

De Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche is een samenwerkingsverband van de participanten in het railverkeerssysteem. De organisatie hiervan is vastgelegd in het Handboek Incidentmanagement Rail en in diverse handboeken. Deze plannen regelen ook op een eenduidige manier een aantal voor het emplacement Kijfhoek van belang zijnde acties.

In hoofdstuk 4 van het Handboek Incidentmanagement Rail zijn de zgn. deelaspecten beschreven, dit zijn:

1. algemene leiding en coördinatie;
2. alarmering;
3. Informatiemanagement;
4. redding en bestrijding;
5. opvang;
6. herstel verkeersfunctie;
7. herstel vervoersfunctie;
8. alternatief vervoer;
9. vrij baan maken;
10. herstel infrastructuur;
11. communicatie;
12. onderzoek

In bijlage 1 van het HIR staan de deelaspecten uitgewerkt. Voor het Calamiteitenplan Kijfhoek zijn met name deelaspecten 1, 2 en 4 van belang. In hoofdstuk 5 van dit Calamiteitenplan wordt dit nader uitgewerkt. Hoofdstuk 11 van het Calamiteitenplan Kijfhoek gaat nog nader in op het deelaspect communicatie.

De calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche overkoepelt de op het emplacement aanwezige bedrijfsnoodorganisatie Kijfhoek (de Incidentencoördinator Kijfhoek (IcK), de Bedrijfsbrandweer en de BHV-organisatie; zie hoofdstuk 5). De bedrijfs-noodorganisatie op het emplacement maakt gebruik van bepaalde aspecten van de calamiteiten-organisatie van de Spoorbranche, zoals de alarmering (deelaspect 2 van het HIR, zie ook hoofdstuk 6), informatievoorziening betreffende stofgegevens en opvang en afvoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast zullen tijdens een calamiteit de acties vanuit de calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche, de acties vanuit het Calamiteitenplan Kijfhoek en de acties door overheidshulpdiensten elkaar aanvullen.

Om een en ander goed op elkaar te laten aansluiten is in dit hoofdstuk een korte toelichting gegeven op de raakvlakken van het Calamiteitenplan Kijfhoek met de calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche en met de noodorganisatie van de overheidshulpdiensten.

5.2 Aansluiting op regionale en gemeentelijke overheidshulpdiensten

Voor een adequate aanpak van rampen is het van belang dat het Calamiteitenplan aansluit op regionale en gemeentelijke overheidshulpdiensten.

Dit wordt o.a. bereikt door aansluiting van het Calamiteitenplan Kijfhoek op:

- Handboek Incidentmanagement Rail;
- Rampenbestrijdingsplan Kijfhoek/ Aanvalsplan/ Rampenplan van gemeente en brandweer.

Daarnaast zijn de BHV-plannen van de verschillende bedrijven/gebouwen op het emplacement afgestemd op het Calamiteitenplan.

De verantwoordelijkheid voor de hierboven benoemde afstemming is belegd bij de Manager Regionaal Randstad Zuid van ICB. Deze verantwoordelijkheid wordt praktisch ingevuld door de gedelegeerde; de vakspecialist Veiligheid & Milieu ICB Randstad Zuid.

5.3 Relevante documenten

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van alle aan het Calamiteitenplan Kijfhoek gerelateerde documenten.

Tabel 5.3: Overzicht relevante documenten

Document	Documentenbeheer	Opmerkingen
Veiligheids Management Systeem (VMS) ProRail	ProRail Bedrijfsstrategie	Het VMS bestaat uit een set van corporate procedures en een beschrijvend document 'Architectuur VMS'. In deze documentatie zijn de wettelijke vereisten voor een VMS vertaald die zelf weer de interne kaders vormen voor de (veelal reeds bestaande) operationele procedures, handboeken, werkinstructies enz. alleen te downloaden via corporate website VMS Architectuur/ Kenmerk T20150179-796396657-767
Handboek Incident-management Rail	ProRail Incidentenbestrijding	Landelijk document te downloaden via: https://www.prorail.nl/sites/default/files/handboek_incidentmanagement_rail_versie_2018.pdf
Matrix Trein Incident Scenario's	ProRail Incidentenbestrijding	Operationele Voorwaarden behorend bij de Toegangsovereenkomst. Zie fig. 4.1
Rampenbestrijdingsplan Kijfhoek	Veiligheidsregio ZHZ	Het emplacement Kijfhoek is opgenomen in het rampenbestrijdingsplan Kijfhoek.
Coördinatenkaart Kijfhoek/ Aanvalsplan ZDT-012	Brandweer Zwijndrecht	Zie: Bijlage 1 Coördinatenkaart Brandweer
Bedrijfsnoodplanteekeningen Kijfhoek	ProRail LJV RRZ	De bedrijfsnoodplanteekeningen zijn te downloaden via webapplicatie RAILMAPS https://www.prorail.nl/leveranciers/zo-regelt-u-toegang-tot-applicaties-van-prorail
Zakkaartje ProRail Kijfhoek	V&M ICB RRZ	Het Zakkaartje wordt door de portier aan de bezoekers verstrekt bij binnenkomst. Werkgevers verstrekken het zakkaartje aan werknemers bij de pasaanvraag. Het zakkaartje is vrij verkrijgbaar via de portier (zie Bijlage 5 Zakkaartje Kijfhoek).
Integrale Huisregels ProRail (RLN00300)	ProRail AM centraal/ V&M ICB RRZ	Landelijk huisreglement (pdf) te downloaden via: https://www.ProRail.nl/leveranciers/veilig-werken/richtlijnen-voor-veilig-werken
CIN-regeling	GMC /Veiligheidsregio ZHZ	Zie Bijlage 2 Centraal Incidenten nummer (CIN): de CIN maakt onderdeel uit Van het digitale alarmeringsformulier van de DVL Kijfhoek. De DVL en de ProRail MKS geven de CIN-code door aan de GMC.
ARIE, aanvullende risico-inventarisatie & evaluatie Kijfhoek	Generieke ARIE: ProRail LJV centraal Specifiek ARIE Kijfhoek: ProRail LJV RRZ	Dit rapport geeft invulling aan de volgens Wm-vergunningvereiste "Veiligheidsplan"
Bedrijfsbrandweerrapport Kijfhoek	ProRail LJV RRZ	Dit rapport geeft invulling aan de volgens WMG-vergunningvereiste "Veiligheidsplan"

Document	Documentenbeheer	Opmerkingen
Waterhuishoudkundig plan	ProRail LJV RRZ	Bij een calamiteit waarbij (mogelijk) sprake is van vervuild bluswater dienen de interne watergangen afgesloten te worden. Dit ter voorkoming van uitstroom naar de hoofdwatgangen (Bijlage 4 Waterhuishoudkundigplan).
BHV-plan VL gebouw	ProRail FAZ RRZ	-
BHV-plan DB Cargo	DB Cargo	-
BHV-plan BBW	Falck FS	-
BHV-plan PCA	PCA	-
Handboek en werkwijze-kaarten van AL, Ick en ploegleider/ploeglid ICB	LOR (Landelijk Overleg Regelgeving)	Landelijk document te downloaden via: https://prorailbv.sharepoint.com/teams/T2015_0141/bieb1/Forms/AllItems.aspx?useFiltersInViewXml=1&FilterField1=W%5Fx0040%5Fchtw0rd%5Fx0021%5F&FilterValue1=Taakgebonden%20handboeken&FilterType1=Choice&FilterOp1=In
Handboek en Werkwijze Treindienstleider	LOR	Landelijk document te downloaden via: https://prorailbv.sharepoint.com/teams/T2017_0019/Handboek%20en%20werkwijzen%20trdl%20nieuw/Forms/AllItems.aspx
Plaatselijke regelgeving Treindienstleider Post Kijfhoek	ProRail VL RRZ/ Post Kijfhoek/ LOR	Landelijk document te downloaden via: https://prorailbv.sharepoint.com/teams/T2017_0019/bieb2/Forms/Plaatselijke%20regelgeving.aspx
Plaatselijke regelgeving Verkeersleider Post Kijfhoek	ProRail VL RRZ/ Post Kijfhoek/ LOR	Landelijk document te downloaden via: https://prorailbv.sharepoint.com/teams/T2017_0019/bieb2/Forms/Plaatselijke%20regelgeving.aspx
Werkinstructies Backoffice: Backoffice Document Management Systeem	ProRail AM	Landelijk (intern) document te downloaden via: https://prorailbv.sharepoint.com/:w:/r/teams/T2015_0143/_layouts/15/Doc.aspx?sourcedoc=%7b5f629b94-4640-4b7e-b179-36bde7cd4b2%7d&action=view&wdAccPdf=0&cid=feb50611-a5d4-40f6-969d-d0308cfe6a54
Contract + kwaliteitsplan Falck FS (bedrijfsbrandweer Kijfhoek)	Manager Incidenten Bestrijding	In het kwaliteitsplan Falck FS staan de werkinstructies voor de bedrijfsbrandweer

5.4 Functionarissen in de calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche

Onderstaande functies en bijbehorende taken en verantwoordelijkheden hebben een direct raakvlak met de bedrijfsnoodorganisatie van het emplacement. De functionarissen, genoemd onder 5.4.1, 5.4.2 en 5.4.4 zijn bevoegd om noodprocedures in werking te laten treden. De Algemeen Leider, genoemd in paragraaf 5.4.4 is belast met de leiding en coördinatie van de maatregelen ter bestrijding van een ongeval binnen de inrichting. De Algemeen Leider zorgt (middels de Treindienstleider en een Borger Calamiteiten Veiligheid (BCM)) voor een veilige werkplek voor de hulpdiensten.

Operationele leiding bij een calamiteit

1. De operationele leiding is op Kijfhoek belegd bij de Ick.
2. Zodra de Algemeen Leider (OVDR) ter plaatse is neemt deze de operationele leiding van de Ick over.
3. Indien er een CIN melding van het type B1 of G1 t/m G4 sprake is, heeft de bevelvoerder van de bedrijfsbrandweer de operationele leiding.
4. Zodra een leidinggevende functionaris van de overheidsbrandweer gealarmeerd en aanwezig is wordt de operationele leiding door de Ick, Algemeen Leider (OVDR) of bevelvoerder bedrijfsbrandweer overgedragen aan de leidinggevende van de overheidsbrandweer.

Degene die met de operationele leiding belast is, gaat over de incidentafhandeling bij de bron- en effect gerelateerde maatregelen voor wat betreft brand, gevaarlijke stoffen en technische hulpverlening, alsmede de randvoorwaarden voor het veilig werken van de hulpverleningsdiensten. Hij/zij kan de inzet binnen zijn/haar bevoegdheden bijstellen en opschalen.

5.4.1 Treindienstleider Kijfhoek (24/7 aanwezig op Kijfhoek)

De Treindienstleider leidt het treinverkeer op het emplacement, hij regisseert of maakt afspraken over bewegingen op het spoorgebied dat aan hem is toegewezen. De Treindienstleider wordt hierbij deels ondersteund door een systeem, de Automatische Rijweg Instelling (ARI).

Bij calamiteiten alarmeert en informeert interne partijen conform de beslisboom in de Werkwijze Treindienstleider en Plaatselijke Regelgeving. De Treindienstleider treft maatregelen en voert procedures uit zoals beschreven in de Werkwijze Treindienstleider en Plaatselijke Regelgeving. Onderdeel hiervan is onder andere de alarmoproep middels de GSM-R.

Kijfhoek

In geval van Kijfhoek gelden voor de Treindienstleider aanvullende afspraken welke zijn vastgelegd in de Plaatselijke Regelgeving Treindienstleider.

De Treindienstleider fungeert als Centraal Meldpunt bij calamiteiten (alarmnummer 083 084 7666)

In geval van een brand of een calamiteit met gevaarlijke stoffen wordt de bedrijfsbrandweer en de Ick onmiddellijk gealarmeerd door de Treindienstleider via een alarmeringsknop. Bovendien bepaald de Treindienstleider aan de hand van een (digitaal) alarmeringsformulier de zgn. CIN-code. (Zie hoofdstuk 6)

5.4.2 Decentrale VerkeersLeider (DVL) (24/7 aanwezig op Kijfhoek)

De DVL overlegt met de vervoerders over aanpassingen in de geplande treindienst, daarnaast plant hij ad hoc op het laatste moment aangevraagde orders. Bij calamiteiten herplant de DVL in overleg met de betrokken vervoerders de dienstregeling.

Bij calamiteiten treft hij maatregelen en voert procedures uit zoals beschreven in de Werkwijze Verkeersregie en Plaatselijke Regelgeving Verkeersleider post Kijfhoek.

Kijfhoek

Op Kijfhoek alarmeert de DVL de Gemeenschappelijke MeldCentrale van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (GMC VRR) via de rood/ groene drukknop bij CIN-incidenten.

De DVL alarmeert aanwezigen op emplacement en start de nodige ontruimingsprocedures (bij buitenscenario's i.o.m. de OHD; evacuatiealarm via semafoon), hij instrueert de portier (ten behoeve van het sluiten van Kijfhoek), de medewerker ICB (ten behoeve van sluiten van de slagbomen), en (bij slachtoffers) stuurt als Coördinator BHV (C-BHV), EHBO'ers of LEH'ers naar de locatie, in of direct om het hoofdgebouw.

De Verkeersleider alarmeert op Kijfhoek de andere interne partijen. (Zie hoofdstuk 6: alarmering.)

5.4.3 Centralisten Meldkamer Spoor (MKS) ProRail (24/7 aanwezig in Utrecht)

De MKS (afd. Back Office) wordt door de Treindienstleider gealarmeerd of ontvangt via de gemeenschappelijke meldcentrale (GMC) een melding die via het landelijk alarmnummer 112 bij de GMC terecht is gekomen. Indien de melding binnenkomt via de Treindienstleider schakelt de Centralist van de MKS (C-MKS) direct via de GMC de benodigde overheidshulpdienst(en) (OHD) in. De C-MKS bevestigt op aangeven van de Algemeen Leider (OVDR) aan de GMC van de OHD wanneer de sporen buiten gebruik zijn. (= beveiligingsmaatregelen genomen door de Treindienstleider)

Calamiteiten zijn onderverdeeld in twintig Trein Incident Scenario's (TIS). Deze alarmeringsclassificatie onderscheidt vijf categorieën van calamiteiten die ieder onderverdeeld zijn in vier gradaties van gevolgen voor de vervoersprocessen en de hulpverlening. (Zie figuur 5.4.3 met de calamiteitenmatrix.)

De C-MKS bepaalt voor welke TIS er wordt gealarmeerd, ook koppelt hij zogenaamde incident labels aan het incident waardoor duidelijker wordt waar het zich om handelt. Aan ieder TIS/incidentlabel-scenario is een bepaalde respons verbonden. Afhankelijk van het scenario worden door de C-MKS automatisch de benodigde personen en instanties gealarmeerd via "Spoorweb", het netcentrische Incident ondersteuningssysteem. In Spoorweb staat een overzicht van de huidige stand van zaken met betrekking tot de functionarissen (organisatie en telefoonnummers) die gealarmeerd worden tijdens een calamiteit (per scenario is een alarmeringslijst van toepassing).

Omdat dit systeem als leidend wordt gezien, is het niet nodig om in dit Calamiteitenplan Kijfhoek namen van personen en contactgegevens te vermelden.

Kijfhoek

Specifiek voor Kijfhoek speelt de C-MKS de gealarmeerde CIN-code door naar de GMC. Zie ook hoofdstuk 6.

Figuur 5.4.3: Calamiteitenmatrix Handboek Incidentmanagement Rail

Matrix TrainIncident Scenario's

	Zeer beperkt (klein)	Beperkt (middel)	Ernstig (groot)	Zeer ernstig (zeer groot)
TIS 1 <i>Verstoring treindienst</i>	TIS 1.1 Structurele vertraging van 5 minuten of meer gedurende 30 minuten of langer (door bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> • Ontsporing zonder slachtoffers. • Stroomuitval. • Uitval infra (wisselstoringen etc.) • uitval VPT. • Slechte weersomstandigheden. • Dringende ongeplande werkzaamheden. • Defect materieel.) 	TIS 1.2 Structurele vertraging van 5 minuten of meer gedurende 30 minuten of langer en treindienst kan niet meer volgens plan worden uitgevoerd. (door bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> • Ontsporing zonder slachtoffers. • Stroomuitval. • Uitval infra (wisselstoringen, uitval VPT etc.). • Slechte weersomstandigheden. • Dringende ongeplande werkzaamheden. • Defect materieel. • Stilleggen treindienst op bevel OHD.) 	TIS 1.3 Totale versperring. Treindienst niet meer uitvoerbaar (door bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> • Ontsporing zonder slachtoffers. • Stroomuitval. • Uitval infra (wisselstoringen, uitval VPT etc.). • Slechte weersomstandigheden. • Dringende ongeplande werkzaamheden. • Defect materieel. • Stilleggen treindienst op bevel OHD.) 	TIS 1.4 Totale versperring. Treindienst niet meer mogelijk in minimaal een post of druk knooppunt (door bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> • Uitval centraal infra-bediensysteem. • Stilleggen treindienst op bevel OHD. • Extreme weersomstandigheden.)
TIS 2 <i>Brand</i>	TIS 2.1 <ul style="list-style-type: none"> • Automatische brandmelding (op station) in tunnel, zonder stilstaande trein. • Rookontwikkeling/vuurverschijnselen bij/onder trein op vrije baan / emplacement • Brand in station(sgebouw) niet uitslaand. • Buitenbrand op spoorterrein (bv. bielzen- of bermbrand). 	TIS 2.2 <ul style="list-style-type: none"> • Brand (op station) in tunnel, zonder stilstaande trein. • Rookontwikkeling/vuurverschijnselen bij/onder trein op station/in tunnel. • Brand in trein niet uitslaand, (bv. prullenbak, smeulbrand in passagierstrein). • Brand in station(sgebouw) uitslaand 	TIS 2.3 +Uitschakelen <ul style="list-style-type: none"> • Brand in trein uitslaand op vrije baan/ emplacement. 	TIS 2.4 +Uitschakelen <ul style="list-style-type: none"> • (Automatische) brand(melding) in tunnel, met stilstaande trein. • Brand in trein uitslaand op station/in tunnel • Treinstilstand in tunnel, zonder spraakverbinding met het treinpersoneel.
TIS 3 <i>Aanrijding, botsing & Ontsporing met slachtoffers</i>	TIS 3.1 Aanrijding trein/rangeerdeel met: <ul style="list-style-type: none"> • Persoon / groot dier • (brom-)fiets(er), motor • infra-element / object • klein wegvoertuig (zonder slachtoffers) 	TIS 3.2 <ul style="list-style-type: none"> • Aanrijding rangeerdeelen onderling • Hard koppelen (trein/rangeerdeel met rangeerdeel/trein) • Aanrijding trein/rangeerdeel met: <ul style="list-style-type: none"> • klein wegvoertuig (met slachtoffers of slachtoffers onbekend) • groot wegvoertuig (zonder slachtoffers) 	TIS 3.3 Ontsporing met slachtoffers, of aanrijding trein met: <ul style="list-style-type: none"> • trein/rangeerdeel • groot wegvoertuig (met slachtoffers of slachtoffers onbekend) waardoor wagenstellen niet vervormd, gekanteld of gestapeld zijn, en bovenleidingsgroep niet uitgevallen is.	TIS 3.4 +Uitschakelen Ontsporing met slachtoffers, of aanrijding trein met: <ul style="list-style-type: none"> • trein/rangeerdeel • (groot) wegvoertuig waarbij aantoonbaar wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn, of bovenleidingsgroep uitgevallen is.
TIS 4 <i>Gevaarlijke stoffen</i>	TIS 4.1 Geen of onbekende GEVI code: <ul style="list-style-type: none"> • Alle uitstroom GEVI code begint met 2, 3, 4, 5, 6, 8 en 9 <ul style="list-style-type: none"> • Kleine uitstroom GEVI code begint met 7 Aanrijding /ontsporing goederentrein met kans op uitstroom gevaarlijke stoffen.	TIS 4.2 +Uitschakelen <ul style="list-style-type: none"> • Brand in goederentrein waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. 	TIS 4.3 +Uitschakelen GEVI code begint met 3, 4, 5, 6, 8 en 9: <ul style="list-style-type: none"> • Grote uitstroom 	TIS 4.4 +Uitschakelen GEVI code begint met 2: <ul style="list-style-type: none"> • Grote uitstroom
TIS 5 <i>Verdacht gedrag, verdacht voorwerp, bommelding, (bom)explosie</i>	TIS 5.1 <ul style="list-style-type: none"> • Bommelding, • Verdacht gedrag • Verdacht voorwerp langs de vrije baan • Vondst niet gesprongen conventionele explosieven op spoorterrein 	TIS 5.2 Verdacht voorwerp, (bomvinding) <ul style="list-style-type: none"> • In trein op de vrije baan 	TIS 5.3 Verdacht voorwerp, (bomvinding) <ul style="list-style-type: none"> • In trein op station • In tunnel of station 	TIS 5.4 +Uitschakelen (Bom)explosie <ul style="list-style-type: none"> • In trein, station of tunnel

Doel en gebruik calamiteitenmatrix

De matrix wordt alleen gebruikt in de preparatiefase.. ProRail Verkeersleiding heeft een beslisboom gemaakt aan de hand waarvan zij na ontvangst van een incidentmelding bepaalt voor welke TIS moet worden gealarmeerd. Aan elke TIS is een alarmlijst gekoppeld.. Op basis van de alarmlijst alarmeert ProRail vervolgens de OHD en intern de calamiteitenorganisatie rail. De brandweer, politie en GHOR hebben per brandweerroep bepaald welke operationele inzet de GMK bij de respectieve TIS'n moet doen. Bij haar alarmering aan de OHD meldt ProRail het door haar gekozen TIS. Door deze TIS en de locatie (HSL-z, tunnel e.d.) in de meldkamersystemen te combineren kan de GMK een situatiegerichte inzet doen. **Uitschakelen.** Ruim uitschakelen (1500volt) of complete lijnuitschakeling (25kV).

5.4.4 Algemeen Leider (AL) (24/7 functie met een wachtdienstregeling binnen de ProRail-regio)
De Algemeen Leider, ook wel Officier Van Dienst Rail (OVDR) genoemd, is het aanspreekpunt van de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche. De AL is tevens contactpersoon voor de Overheidshulpdiensten (OHD). Hij is direct vanaf de melding van het incident telefonisch en ook via C2000 na alarmering beschikbaar. In de meeste gevallen zal de AL zich naar de incidentlocatie begeven.

De AL wordt door de MKS via het Spoorweb-systeem gealarmeerd en handelt volgens de Werkwijzekaarten Algemeen Leider.

Bij opschaling (op basis van GRIP-niveaus) door de overheidshulpdiensten, vertegenwoordigt de AL de spoorbranche bij het "motorkapoverleg", in het COPI (Commando Plaats Incident) of eventueel in het Regionaal Operationeel Team (ROT)¹⁰. Indien noodzakelijk worden meerdere AL-en ingezet en de AL taken opgesplitst.

Kijfhoek

Tijdens het aanrijden naar Kijfhoek wordt de coördinatie uitgeoefend door de Ick. De Ick houdt hierbij wel zoveel telefonisch contact met de AL als noodzakelijk en mogelijk is.

5.4.5 Tactisch en Strategische ondersteuning (24/7 functies met een wachtdienstregeling)
Als de gevolgen van een verstoring eisen dat er op tactisch en strategisch niveau specifiek beleid nodig is om de calamiteit te beheersen dan wordt dit gedaan door wachtdienst managers uit de operatie.

Op verzoek kan er ook een vertegenwoordiging afgevaardigd worden naar het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT)¹¹.

5.4.6 ProRail Incidentenbestrijding

ProRail-Incidentenbestrijding (Verkeersleiding) verzorgt de deelaspecten 'Redding en Bestrijding' en 'Vrij baan Maken' zoals genoemd in het Handboek Incidentmanagement Rail. Bij 'Redding en Bestrijding' ondersteunt Incidentenbestrijding de overheidshulpdiensten met specifieke technische kennis van spoorwegmaterieel en middelen. Voor het 'Vrij baan Maken' is Incidentenbestrijding verantwoordelijk.

De ploegleider van Incidentenbestrijding BE (Basiseenheid) wordt opgeroepen door de MKS volgens de afspraken in het Handboek Incidentmanagement Rail, afhankelijk van het scenario.

De BE Incidentenbestrijding werkt volgens Handboek Ongevallenbestrijder.

5.4.7 Wachtdienstfunctionarissen spoororganisaties

Elke spoororganisatie heeft wachtdienstfunctionarissen in dienst, die indien de betreffende organisatie bij een calamiteit betrokken is, gealarmeerd worden en vaak ook ter plaatse komen. Hun aanspreekpunt is de AL.

¹⁰ Regionaal Operationeel Team: Team van vertegenwoordigers van de betrokken hulpverleningsdiensten en organisaties in een (inter-) gemeentelijke rampenstaf die een gecoördineerde uitvoering van de rampenbestrijding bevordert, met name op tactisch niveau.

¹¹ Het GBT is belast met de lange termijnstrategie (>12 uur). De leden van het GBT hebben als taak de burgemeester te ondersteunen door hem of haar te voorzien van strategisch advies.

5.5 Functionarissen in de calamiteitenorganisatie van Kijfhoek

5.5.1 Op Goederenemplacement Kijfhoek bestaat de calamiteitenorganisatie uit de functies volgens tabel 5.5

In onderstaande tabel zijn de taken van de functionarissen samengevat. Enkele functionarissen zijn ook al in paragraaf 5.4 genoemd, ten aanzien van het emplacement Kijfhoek kennen sommige functionarissen extra taken vandaar dat deze hier opnieuw opgesomd worden.

Tabel 5.5 Functionaris	Taken
Vakspecialist V&M ICB RRZ	Gedelegeerd Hoofd bedrijfsnoodorganisatie van het emplacement. <ul style="list-style-type: none"> • Beheert het Calamiteitenplan Kijfhoek; • Communiqueert over het Calamiteitenplan naar alle partijen en stemt het af met externe partijen; • Is verantwoordelijk voor de interne afstemming binnen de bedrijfsnoodorganisatie van Kijfhoek; • Voert het contractmanagement met Falck FS.
Bedrijfsbrandweer Kijfhoek (5.5) 24/7 aanwezig	De bedrijfsbrandweer werkt conform procedures/werkwijzen zoals vastgelegd in het contract tussen Falck FS en ProRail. Onderdeel van het contract is een kwaliteitsplan. Het kwaliteitsplan Omvat onder ander het opleidingsplan, het oefenplan en de werkinstructies over hoe opgetreden dient te worden bij calamiteiten. Bemanning Falck FS: <ul style="list-style-type: none"> • 1 bevelvoerder; • 2 gaspakdragers • 2 manschappen; • 1 chauffeur-pompbediener; • 1 pompbediener.
Hulpverleningsploeg (conform Wm-vergunning) (5.6) 24/7 aanwezig	Ploeg bestrijding gevaarlijke stoffen incidenten Kijfhoek (voorheen OBOG-ploeg) bestaande uit: <ul style="list-style-type: none"> • de Ick van ProRail ICB; en de bedrijfsbrandweer Falck FS.
Incidenten Coördinator Kijfhoek (5.7) 24/7 aanwezig	De Ick, functionaris van ProRail, is: <ul style="list-style-type: none"> • Beslissingsbevoegd persoon tot de AL ter plaatse is; • Gidsfunctie, aanbieden van een veilige route naar de uitgangstelling voor interne en externe hulpverleners; • Coördineert volgens procedure (tabel 6.5); • Geeft heet-werkvergunningen uit; Handelt volgens handboek Ick.
Incidentenbestrijder van Incidentenbestrijding Rotterdam 24/7 beschikbaar	Het op aanwijzing van de verkeersleider sluiten van de gevarezone slagbomen.
BHV-ers emplacement Kijfhoek (5.9) 24/7 aanwezig	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersleider ProRail • IncidentenCoördinator Kijfhoek (ICK) • Andere BHV-ers van ProRail • Procescoördinator DB Cargo • LEH-ers van Falck FS (bedrijfsbrandweer) • LEH-ers van PCA • LEH-ers van DB Cargo

<p>Treindienstleider (5.4.1) 24/7 aanwezig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fungeert als Centraal Meldpunt: • Alarmeert en informeert interne partijen conform de Beslisboom in de Werkwijze Treindienstleider en Plaatselijke Regelgeving. • Past de CIN-regeling toe via digitale alarmeringsformulier Kijfhoek. • Alarmeert de bedrijfsbrandweer (bij brand of calamiteiten met gevaarlijke stoffen). • Alarmeert de MKS en de Verkeersleider • Legt op betrokken sporen het treinverkeer stil en/ of werkt mee aan het buitendienst stellen van de sporen in reddings- en bestrijdingsfases. • (Bij vrijkomen brandbare wolk) Uitschakelen gas (wisselverwarming)
<p>Verkeersleider ProRail (5.4.2.) 24/7 aanwezig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alarmeert op basis van de alarmeringslijst Kijfhoek (Bijlage 3 Alarmeringslijst Verkeersleider Kijfhoek) • MKS VRR alarmeren via rood/ groene drukknop bij CIN-incidenten • Alarmeert aanwezigen op emplacement (evacuatiealarm via semafoon) • Instrueert de portier (ten behoeve van het sluiten van Kijfhoek) • Instrueert de medewerker IcB (ten behoeve van sluiten van de slagbomen), conform procedure. • Start indien nodig ontruimingsprocedures (bij buitenscenario's i.o.m. de OHD) • (Bij slachtoffers) Stuurt als C-BHV, EHBO'ers of LEH'ers naar locatie, in en om het hoofdgebouw
<p>Algemeen leider (AL) (5.4.4.) 24/7 beschikbaar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Leiden en coördineren van de afwikkeling van het ongewone voorval (incident) • Aanspreekpunt voor de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche • Is contactpersoon voor de Overheidshulpdiensten (OHD) • Communiqueert over veilige werkplek richting hulpdiensten (evt. via de IcK) • Vertegenwoordigt de spoorbranche in het COPI (Commando Plaats Incident) indien noodzakelijk • Handelt volgens Werkwijzekaarten Algemeen Leider
<p>Portier 24/7 aanwezig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zorgt ervoor dat de OHD Kijfhoek binnen kunnen; • Sluit Kijfhoek voor bezoekers.

5.6 Bedrijfsbrandweer Kijfhoek

ProRail heeft contractueel geborgd dat er 7 dagen per week, 24 uur per dag een complete Bedrijfsbrandweerorganisatie op het emplacement Kijfhoek beschikbaar is. Hiervoor is een contract gesloten met Falck FS. Onderdeel van dit contract is een kwaliteitsplan. Het kwaliteitsplan omvat onder ander het opleidingsplan, het oefenplan en de werkinstructies over hoe opgetreden dient te worden bij calamiteiten.

De verantwoording over de bedrijfsbrandweer is binnen ProRail belegd bij ProRail Incidentenbestrijding

(Verkeersleiding). Zij voert ook het contractmanagement met Falck FS.

De bedrijfsbrandweerorganisatie voldoet aan de aanwijsbeschikking en geeft invulling aan de vereiste bestrijdingsdoelen conform het bedrijfsbrandweerrapport Kijfhoek en de ARIE Kijfhoek¹².

5.6.1 Alarmeringsinstructie bedrijfsbrandweer

Uitruk gereed maken bij alarmering

Bij calamiteiten met gevaarlijke stoffen of brand wordt de Bedrijfsbrandweer direct door de Treindienstleider gealarmeerd via de alarmeringsknop. In de bedrijfsbrandweerkazerne gaat hierbij een akoestisch signaal af. Tevens wordt de alarmering doorgezet naar de calamiteitentelefoon (GSM-r) van de bedrijfsbrandweer/ bevelvoerder. De bevelvoerder accepteert de alarmering/ het gesprek op de GSM-r telefoon en zet hiermee de alarmering rechtstreeks door naar de Ick.

Op basis van de alarmering (akoestisch of GSM-r) maakt de bedrijfsbrandweer zich direct uitruk gereed. Via de Mobiele Data Terminal kan worden meegelezen op het Alarmeringsformulier (welke door de Treindienstleider Kijfhoek wordt ingevuld; zie ook hoofdstuk 6). Zodra er voldoende informatie is (CIN-code, locatie, UN-code) rukt de bedrijfsbrandweer uit.

NB: In het geval dat één of meer personen van de bedrijfsbrandweer zich buiten de kazerne bevinden, dan wordt de alarmeringsfunctie vervuld middels Entropia portofoons. De portofoons dienen bij overdracht gecontroleerd te worden.

5.6.2 Communicatie met de Ick

De bevelvoerder kan per GSM-r of per Entropia portofoon communiceren met de Ick.

De bevelvoerder verneemt van de Ick of sporen veilig betreden kunnen worden (de Ick heeft hierover contact met de AL), tot het moment dat de Ick (of de AL indien ter plaatse) veilige spoorbetreding garandeert, wordt gewacht op de opstelplaats. Indien nodig kan al wel reeds begonnen worden met het uitvoeren van een verkenning, het aansluiten van de TAS en/of motorspuitaanhangen aan een brandkraan op de ringweg. Sporen worden in dat geval niet betreden.

5.6.3 Communicatie met de Overheidsbrandweer

De bevelvoerder bedrijfsbrandweer beschikt tevens over een C2000 portofoon zodat directe verbinding tussen overheidsbrandweer mogelijk is. Bij de bestrijding van een incident met CIN B1, G1 t/m G4 ligt de operationele leiding bij de bedrijfsbrandweer totdat de overheidsbrandweer ter plaatse is. De operationele leiding wordt overgedragen aan de overheidsbrandweer op het moment dat zij ter plaatse komen.

Vanaf dat moment is de bedrijfsbrandweer ondersteunend aan de overheidsbrandweer.

Bij branden zonder betrokkenheid van gevaarlijke stoffen wordt met de OVD van de overheidsbrandweer bepaald of de overheidsbrandweer ter plaatse komt.

5.7 Hulpverleningsploeg (conform Wm-vergunning)

ProRail organiseert, dat er een hulpverleningsploeg voor de OBOG taken (Ongevallen Bestrijding Ongevallen Gevaarlijke stoffen) op het emplacement Kijfhoek beschikbaar is. Hiervoor wordt de Ick van Incidentenbestrijding en de bedrijfsbrandweer (Falck FS) ingezet.

¹² Het bedrijfsbrandweer- en ARIE-rapport vormen gezamenlijk het conform de milieuvergunning vereiste Veiligheidsplan Kijfhoek. Beide rapporten worden beheerd door ProRail LJV RRZ

Er zijn afspraken gemaakt over de inzet en het functioneren van de hulpverleningsploeg bij OBOG taken.

De ploeg beschikt over een speciaal voertuig met daarin de benodigdheden voor de inzet bij een onregelmatigheid met gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij zowel om persoonlijke beschermingsmiddelen (ademlucht, vuilwerk-, gas-, chemiepakken) als om middelen om lekkages op te vangen en te stoppen.

5.7.1 Alarmeringsinstructie bij Ick-taken

Na alarmering verzamelt de Ick de benodigde gegevens en vervolgens gaat de Ick naar de plaats incident. Hij beschikt over een eigen voertuig. De Ick beschikt tevens over de Mobiele Data Terminal waarop hij kan meelesen op het alarmerings-formulier en waarop hij de beladinggegevens ontvangt. De Ick communiceert hierover per portofoon met de bedrijfsbrandweer.

5.7.2 Inzet, Persoonlijke Beschermingsmiddelen (PBM's) en ERIC-kaarten boek¹³

Als leidraad voor de bepaling van de inzet (brandweerpak, vuilwerkpak, chemie- of gaspak) geldt de IBGS-leidraad **welke overeenkomt met de door het IFV geadviseerde strategie en zo nodig het ERIC-kaarten boek**. Met dit boek kan met behulp van het UN-nummer direct alle relevante informatie worden gevonden die nodig is voor een veilige en verantwoorde inzet. Het ERIC-kaartenboek dient op de werkplek van de Ick aanwezig te zijn.

Opschalen Incidentenbestrijding BE

Wanneer het een stof betreft waarbij de inzet met gaspakken voorgeschreven is, of indien er sprake is van een grote uitstroming van een gevaarlijke stof, moet de Ick via de MKS de landelijke wachtdienst van ProRail Incidentenbestrijding BE laten alarmeren. Ook moet de opschaling via de Verkeersleider doorgegeven worden aan de al gealarmeerde GMC van de overheidshulpdiensten.

Vervangingsregeling Incidentenbestrijding BE

Het kan voorkomen dat de ploeg Incidentenbestrijding BE (standplaats Rotterdam) niet inzetbaar is. In dat geval wordt via ProRail MKS de landelijke wachtdienst Incidentenbestrijding ingeschakeld. Deze bekijkt of een ploeg in een andere regio ingezet gaat worden. De aanrijdtijd zal dan langer zijn. De werkwijze blijft gelijk.

5.8 Werkinstructie Ick, opvang en informeren Overheidshulpdiensten (OHD)

Conform de Algemene Bepaling voor bedrijfsbrandweren dient op de inrichting Kijfhoek binnen een half uur na het ontdekken van een incident een eindbeslissing bevoegd personeelslid van de bedrijfsleiding op de inrichting aanwezig te zijn. Het eindbeslissingsbevoegd personeelslid heeft kennis van de gebezigde activiteiten en processen binnen de inrichting.

Tot het moment dat de AL (OVD Rail) ter plaatse is, is deze rol toebedeeld aan de Ick die in een continudienst 24/7 aanwezig is binnen de Inrichting Kijfhoek.

De taken van de Ick zijn:

- samen met de bedrijfsbrandweer, de hulpverlening te doen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen (zoals dit is bepaald in de milieuvergunning);
- in die gevallen dat de OHD de operationele leiding over de hulpverlening neemt, fungeert de Ick in het kader van zijn taak als eerste opvang voor de OHD. De Ick informeert de OHD over de stand van zaken zoals: spoorwegveiligheid, gegevens gevaarlijke stoffen en personeel, in die situaties waarbij de AL nog niet ter plaatse is en de bevelvoerder van de OHD hierom vraagt;

De Ick neemt tijdens de uitruk telefonisch contact op met de dienstdoende AL (AL) om zodoende voor de inzet voldoende zekerheid te hebben over een veilige werkplek (treinverkeer stilgelegd).

- De AL geeft door of (en evt. welke) sporen veilig betreden kunnen worden, tot dat dit gegarandeerd is wordt gewacht op de opstelplaats.

¹³ De Cefic ERIC-kaarten (Emergency Response Intervention Cards) geven, bij ongevallen met gevaarlijke stoffen, bruikbare informatie voor aankomende eenheden die niet meteen beschikken over specifieke, betrouwbare informatie over het product dat in het ongeval betrokken is.

- in de gevallen dat eindbeslissingen met betrekking tot de bedrijfsvoering genomen moeten worden voor de Incidentenbestrijding, is de Ick het aanspreekpunt voor de overheidsbrandweer. Voor eindbeslissingen waarbij deelprocessen consequenties (kunnen) hebben voor de Incidentenbestrijding, worden deze in de besluitvorming meegenomen. Voor de uitleg over de samenhang van eindbeslissingsbevoegd persoon met de regie op de deelprocessen wordt verwezen naar het HIR (Link wordt nog toegevoegd in definitieve versie).

Tabel 5.6 Instructie

No	Activiteit	Beschrijving	Actor
1.1	Alarmeren	De Ick en de bedrijfsbrandweer worden gealarmeerd.	Treindienstleider
1.2	Gegevens verzamelen	Gegevens incident inzichtelijk maken via de Digitale Data Terminal	Ick
1.3	Informereren AL	Zodra alle noodzakelijke gegevens bekend zijn bij de Ick, informeert hij de AL	Ick
1.4	Verzamelen inzetplaats	De Ick en de bedrijfsbrandweer verzamelen zich op de afgesproken inzetplaats.	Ick
1.5	Opvangen OHD	De Ick is aanspreekpunt voor OHD	Ick
1.6	Informereren OHD	Review/ deel de opgevraagde gegevens met de bevelvoerder OHD en de Ick biedt verder zijn diensten aan in afwachting van de AL.	Ick
1.7	Besluitvormen	Besluitvorming gaat conform Handboek Incidentmanagement Rail. Bij besluitvorming neemt de Ick contact op met de AL (of vice versa als de AL ter plaatse is)	Ick

5.8.1 Herkenbaarheid

De Ick is herkenbaar aan de rode schouderstukken met het opschrift "Incidenten Coördinator Kijfhoek".

5.9 Inzet van Ick en bedrijfsbrandweer

Bij alle activiteiten wordt de inzet door de Ick en de bedrijfsbrandweer gestart. De bedrijfsbrandweer en de Ick worden gealarmeerd voor incidenten waarbij kennisgeving gedaan moet worden aan de omgevingsdienst ZHZ (CIN-regeling) en eventueel voor BHV-taken op het emplacement. Bij de bestrijding van een incident waarvoor de overheidsbrandweer wordt opgeroepen ligt de operationele leiding ervan bij de Ick of bij de bedrijfsbrandweer totdat de overheidsbrandweer ter plaatse is. Vanaf dat moment ligt de operationele leiding bij de overheidsbrandweer.

Er zijn twee soorten taken:

- gevaarlijke stoffen incidenten **met** gevaar voor gezondheid buiten Kijfhoek, CIN-alarmeringen B1 en G1 t/m G4;
- gevaarlijke stoffen incidenten **zonder** gevaar voor gezondheid buiten Kijfhoek, CIN-alarmeringen B2, DCMR en Z1 t/m Z4;

Tabel 5.7

	CIN-codes B1 en G1 t/m G4	CIN-codes DCMR en Z1 t/m Z4 en B2
Verkenning	De aanwijsbeschikking verplicht de inzet door een bedrijfsbrandweer (WVr art. 31 scenario) Bevelvoerder bedrijfsbrandweer neemt contact op met Ick. <ul style="list-style-type: none"> • De bedrijfsbrandweer voert de verkenning uit. • Ick treedt ondersteunend aan de bedrijfsbrandweer op. 	Volgens aanwijsbeschikking is een bedrijfsbrandweer niet verplicht. (Arbowet scenario) De bedrijfsbrandweer voert de inzet op deze incidenten uit. <ul style="list-style-type: none"> • De bedrijfsbrandweer voert de verkenning uit. • De Bevelvoerder bedrijfsbrandweer overlegt met de Ick over de activiteiten die de bedrijfsbrandweer uitvoert.
Inzet (met gebruikmaking van Installatie-deskundigheid)	De aanwijsbeschikking verplicht de inzet door een bedrijfsbrandweer <ul style="list-style-type: none"> • Inzet met gebruikmaking van installatiedeskundigheid moet in alle gevallen in overleg met Incidentenbestrijding gedaan worden. • Het is raadzaam dat de bedrijfsbrandweer door Incidentenbestrijding de bronbestrijding laat doen waarvoor installatiedeskundigheid nodig is. 	De Bevelvoerder bedrijfsbrandweer overlegt met de Ick over de activiteiten die de bedrijfsbrandweer uitvoert. Incidentenbestrijding (landelijk) kan op deze incidenten inzetten.
Operationele leiding	Bevelvoerder bedrijfsbrandweer (totdat de overheidsbrandweer ter plaatse is)	Ick (totdat de overheidsbrandweer ter plaatse is of indien er geen overheidsbrandweer ter plaatse komt de AL ter plaatse is)
Veilige werkplek + aanspreekpunt voor overheidshulpdiensten	AL (tot het moment dat deze ter plaatse is, fungeert de Ick als aanspreekpunt; zie 5.7)	AL (tot het moment dat deze ter plaatse is, fungeert de Ick tevens als aanspreekpunt; zie 5.7)

5.9.1 Samenwerking overige instanties

De Algemeen Leider (AL) van ProRail Verkeersleiding is degene die vanuit ProRail afwikkeling van de calamiteit leidt en coördineert en het eerste aanspreekpunt voor de overheidshulpdiensten. De Ick of Bevelvoerder bedrijfsbrandweer adviseert de AL inzake de afhandeling van de calamiteit en kunnen uiteraard in het veld ook noodzakelijke werk technische contacten onderhouden met eventueel aanwezige overheidsinstanties (zie 5.7: werkinstructie Ick voor opvang en informeren OHD).

5.9.2 Veiligheidsmaatregelen

In de reddings- en bestrijdingsfase legt de Treindienstleider het treinverkeer stil. De AL borgt dit met de Treindienstleider. De AL communiceert hierover (telefonisch/ C2000) met de hulpdiensten. Totdat de AL ter plaatse is fungeert de Ick tevens als aanspreekpunt richting de overheidshulpdiensten. Als het gaat om creëren van veilige werkplek zal de Ick altijd contact zoeken met de AL (De AL is i.v.m. de aanrijdtijd nog niet op het emplacement aanwezig, maar wel per direct telefonisch beschikbaar). Wanneer de inzet naar verwachting langer dan 90 minuten gaat duren, moet de AL zorgen dat de sporen "buiten dienst" worden gesteld door een BCV. (Borger Calamiteiten Veiligheid)

5.10 BHV/ EHBO-organisatie op het emplacement

De Vakspecialist V&M ICB RRZ beheert het Calamiteitenplan Kijfhoek, communiceert hierover naar alle partijen en stemt het af met externe partijen¹⁴.

De Vakspecialist V&M ICB RRZ van ProRail is tevens verantwoordelijk voor de interne afstemming binnen de bedrijfsnoodorganisatie van Kijfhoek. Het gaat hierbij met name om de afstemming tussen de BHV-plannen van de verschillende gebruikers op Kijfhoek. De Vakspecialist V&M ICB RRZ is geen functie in continue dienst. De Vakspecialist V&M ICB RRZ heeft daarom geen operationele rol tijdens de afhandeling van een ongewoon voorval of een calamiteit.

Er zijn verschillende BHV-ers/ EHBO-ers op het emplacement:

- De C-BHV-er is belegd bij de DVL (24 uur/dag, 7 dagen per week is een C-BHV/verkeersleider in het ProRailgebouw aanwezig);
- Er zijn verschillende BHV-ers in het ProRail gebouw;
- Alle PCA en DB Cargo medewerkers zijn opgeleid voor LEH (levensreddende eerste hulp);
- De ICK (kantoorhoudend in het ProRailgebouw) is opgeleid voor BHV;
- Alle medewerkers van de bedrijfsbrandweer zijn opgeleid voor LEH.

¹⁴ Dit is de functionaris, zoals bedoeld onder sub b van bijlage II van de Arbeidsomstandighedenregeling.

6 ALARMERING

6.1 Alarmering MKS en Verkeersleider door Treindienstleider Kijfhoek

De Treindienstleider Kijfhoek alarmeert conform de Beslisboom uit de “Plaatselijke regelgeving Treindienstleider VL-post Kijfhoek” richting de MKS en de Verkeersleider. Hiervoor geldt een voor Kijfhoek specifieke digitale Alarmeringsformulier welke (indien van toepassing) automatisch de relevante CIN-code genereert conform de CIN-regeling (zie Bijlage 2 Centraal Incidenten nummer (CIN)).

Hierbij gelden volgende opmerkingen:

1. Ook branden zonder betrokkenheid van gevaarlijke stof worden gealarmeerd met CIN-code B1 of B2 en indien een brand gedoofd of uit is wordt deze toch als CIN B2 gealarmeerd. (Zeker bij betrokkenheid van gevaarlijke stoffen zijn er historische situaties bekend waarbij het leek alsof de brand gedoofd was, maar waarbij er toch nog steeds (niet zichtbaar) brand was)
2. Als de GEVI/UN onbekend is bij de melding maar wel vrijkomen van gevaarlijke stof wordt vermoed geldt:
 - Is het scenario "Stinkt/zweet": code DCMR
 - Is het scenario "Klein/ druppelt": code DCMR
 - Is het scenario "Groot/ stroomt": code Z3

Bij alle branden en incidenten met gevaarlijke stoffen (al dan niet in combinatie met brand) wordt middels de alarmeringsknop onmiddellijk de Bedrijfsbrandweer Kijfhoek en de ICK gealarmeerd. Bovendien wordt het heuvelproces meteen gestaakt en stilgelegd. Dit proces wordt pas hervat na toestemming van de AL.

6.2 Alarmering interne partijen en OHD door Verkeersleider

De Verkeersleider alarmeert interne partijen conform de “Plaatselijke regelgeving Verkeersleider VL-post Kijfhoek”:

- Bij gevaarlijke stoffen (al dan niet in combinatie met brand) alarmeert hij volgens de “alarmeringslijst Gevaarlijke Stoffen Kijfhoek” (zie Bijlage 3 Alarmeringslijst Verkeersleider Kijfhoek).
- Bij Brand (zonder gevaarlijke stoffen) alarmeert hij volgens de “alarmeringslijst Brand Kijfhoek” (zie Bijlage 3 Alarmeringslijst Verkeersleider Kijfhoek).

Op Kijfhoek geldt, dat iemand, die zich op het emplacement bevindt, een ontruimingssemafoon en/of een communicatiemiddel bij zich moet dragen waarmee hij in verbinding staat met de verkeersleiding of zijn eigen organisatie of begeleid moeten worden door iemand die een van deze ontruimings-communicatiemiddelen draagt. Voorts geldt, dat men kennis moeten nemen van de huisregels¹⁵ van ProRail in het bijzonder m.b.t. Kijfhoek en het locatie specifieke zakkaartje (Bijlage 5 Zakkaartje Kijfhoek). Contactpersonen van derden dienen hierop gewezen te worden, alvorens iemand op het emplacement werkzaamheden of inspecties uitvoert.

Bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen op Kijfhoek wordt een code doorgegeven van de te ontruimen zone. Zie ook zakkaartje: “Welkom op emplacement Kijfhoek”. Relevant voor Kijfhoek zijn: Codes nr. 1 t/m 8 (corresponderend met zone nr.) en code 888 (totale ontruiming Kijfhoek).

Bezoekers van gebouwen die zich op het emplacement bevinden om zich linea recta te verplaatsen tussen de toegangspoort en het gebouw waar ze gaan werken, hoeven geen semafoon bij zich te hebben. In de praktijk zullen zij snel bij een verzamelgebouw zijn (in geval van ontruiming) en kort op het terrein verblijven, waarna zij bij aankomst bij een gebouw instructies zullen ontvangen vanuit de BHV-organisatie van dat gebouw.

¹⁵ [Integrale Huisregels ProRail \(RLN00300\)](#)

Machinisten die op het emplacement aanwezig zijn dienen bereikbaar te zijn per telefoon (of per semafoon). In de locomotief zijn de machinisten bereikbaar per GSMR.

De Vakspecialist V&M ICB RRZ Kijfhoek van ProRail ziet erop toe, dat er voldoende semafoons zijn en dat de uitgiftepunt voor semafoons bekend is bij werknemers op het terrein.

6.3 Alarmering Overheidshulpdiensten door de MKS en de DVL

Op Kijfhoek alarmeert de DVL zodra hij beschikt over het CIN-scenario de Gemeenschappelijke MeldCentrale van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (GMC VRR) via de rood/ groene drukknop bij CIN-incidenten.

Binnen 30 sec. zal de VRR reageren en verzoeken om detailinfo (locatie en andere gegevens) Tevens zal er een CIN-melding gedaan worden waarbij de CIN-gedragslijn wordt gevolgd Zie Bijlage 6 CIN Melding.

De meldkamer van de overheidshulpdiensten; de Gemeenschappelijke Meldcentrale (GMC) van de veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond, wordt tevens gealarmeerd via de MKS op basis van de TIS-matrix (zie figuur 5.4.3) en de CIN-code. De Gemeenschappelijke Meldcentrale (GMC) van de veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond stuurt ook de eenheden van de Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid aan. De specifieke afspraken voor Kijfhoek zijn verwerkt in Spoorweb.

Daarnaast kan bij het GMC uiteraard een rechtstreekse melding binnenkomen vanuit derden of vanuit de omgeving via het landelijk alarmnummer 112. Deze worden door het GMC als 112-melding afgehandeld en (indien betrokkenheid van gevaarlijke stoffen) aangevuld met de bovengenoemde locatie- specifieke informatie. Als het GMC nog niet over deze gegevens beschikt belt zij hierover de MKS.

7 AFSTEMMING EN VERPLICHTINGEN OP HET EMPLACEMENT

7.1 Afstemming met vervoerders

Afspraken met vervoerders zijn opgenomen in:

- de Netverklaring en de Toegangsovereenkomst op basis van de Netverklaring;
- de Operationele regelingen tussen vervoerders over de calamiteitenorganisatie. Inhoudelijk zijn dit dezelfde operationele regelingen die ProRail hanteert.

7.2 Afstemming met ProRail medewerkers, aannemers en derden

Medewerkers, aannemers en derden, die werkzaamheden verrichten op Kijfhoek, moeten VCA gecertificeerd zijn en moeten voldoen aan het erkenning systeem van ProRail. Bovendien werken deze aannemers in opdracht van de eigenaar of van een van de gebruikers van het emplacement, die daarbij ook aandacht vragen voor dit Calamiteitenplan Kijfhoek en voor de uitgifte van semafoons en bekendheid met het zakkaartje.

7.2.1 Digitaal Veiligheidspaspoort¹⁶

Algemeen

Iedereen die vanaf 1 januari 2014 in opdracht van ProRail werkzaamheden in de zones A of B of op een bouwplaats uitvoert, dient in het bezit te zijn van een Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP). Dit betreft dus zowel medewerkers van ProRail als medewerkers van een ingenieursbureau, aannemer, onderaannemer of ander bedrijf dat direct of indirect in opdracht van ProRail werkzaamheden uitvoert aan de railinfrastructuur (sporen, installaties, stations, kunstwerken of op bouwplaatsen). Deze werkzaamheden kunnen bestaan uit onderhoud, beheer, engineering, toezicht, inspecties, metingen, bouw et cetera. Het DVP bestaat uit een veiligheidspaspoort en een Bewijs van Toegang. Om in het bezit te komen van een DVP dient men de veiligheidstraining te volgen en geregistreerd te staan in de DVP-database.

Dagpas

Medewerkers die in opdracht van ProRail slechts "incidenteel" (minder dan tien keer per jaar) werkzaamheden uitvoeren of met toestemming van ProRail aanwezig zijn in de zones A, B of op een bouwplaats, komen in aanmerking voor een "dagpas".

Het aanvragen van de training en examen loopt via www.b-t-c.nl en voor de overige zaken rondom het verkrijgen van een DVP of een dagpas raadpleegt u:

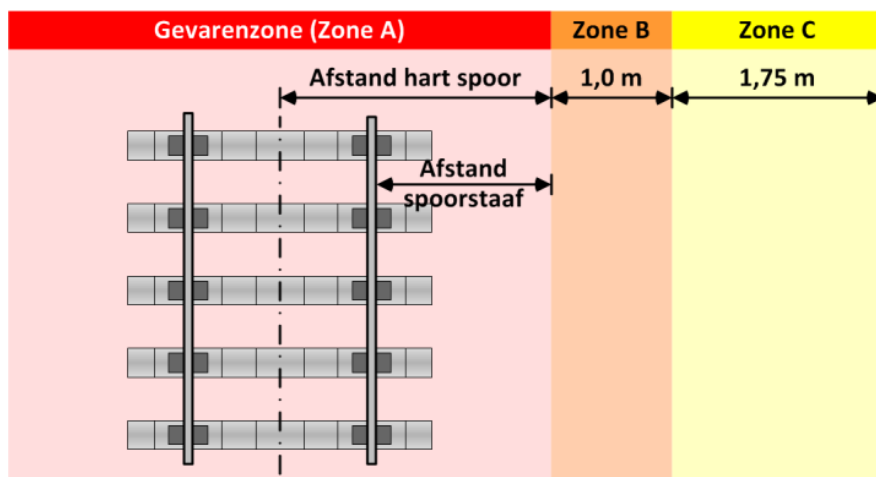
<http://www.prorail.nl/leveranciers/veilig-werken/toegang-tot-prorailterrein>

Zone indelingen (A, B en C) zijn in figuur 7.2 hieronder weergegeven.

Naast de gevarenzone (zone A) gelden twee zones waar een verhoogd risico aanwezig is door de nabijheid van passerende treinen/railgebonden voertuigen: nabijheidzones B en C. Zone B is 1 meter breed en start op de grens van de gevarenzone (zone A). Zone C is 1,75 meter breed en ligt aan de buitenzijde tegen zone B aan. Afstand hart spoor is conform de tabel onder figuur 7.2. Voor alle activiteiten die in deze zone(s) worden uitgevoerd, moet in de RI&E worden bepaald hoe het risico wordt beheerst dat de nabijheid van de gevarenzone (zone A) oplevert. Dit geldt voor zowel handmatige als machinale¹⁷ activiteiten

¹⁶ De DVP uitwerking van de arbowettelijke verplichting geldt niet voor medewerkers van spoorwegondernemingen of voor medewerkers van bedrijven die in het kader van hun eigen werkproces, met toestemming van ProRail, aanwezig zijn of werkzaamheden uitvoeren in zone A, B of op de bouwplaats. Zij kennen een eigen uitwerking van de arbowettelijke verplichting.

¹⁷ Onder machinale activiteiten wordt o.a. verstaan: inzet van niet spoorgebonden voertuigen zoals mini-graver, quad, trekker, dumper, kraan, graafmachine, vrachtwagen, op afstand bedienbare maaimachine, kraan etc.



figuur 7.2

Snelheid in km/h	Grens gevarezone (zone A) t.o.v. hart spoor in meters	Afstand t.o.v. dichtstbijzijnde spoorstaaf in meters
0-140	2,25	1,50
141-160	2,40	1,65
161-200	2,75	2,00
201-300	3,00	2,25

7.3 Locatie specifieke afstemming

Algemeen

- Bij uitvoerend werk op het emplacement wordt bij toegang het locatie specifieke zakkaartje "Welkom op emplacement Kijfhoek" verstrekt; (Bijlage 5 Zakkaartje Kijfhoek)
- Bij 'heetwerk' op Goederenemplacement Kijfhoek moet een melding 'brandgevaarlijke werkzaamheden' worden gedaan bij de Ick;
- Op Kijfhoek geldt een rookverbod op het gehele terrein, binnen en buiten de gebouwen, met uitzondering voor de aangewezen rookruimten;
- De Nederlandse wegen verkeerswetgeving is op Kijfhoek van toepassing;
- Het wegennet op Kijfhoek is in zijn geheel bestempeld als calamiteitenweg, landelijke parkeerontheffingen zijn daarom op Kijfhoek niet geldig;
- Op Kijfhoek geldt een algemeen parkeerverbod, met uitzondering van de daarvoor bestemde en aangegeven plaatsen. Dit verbod geldt niet voor hulpverleningsvoertuigen, voertuigen van ProRail en toezichthouders;
- Bij werkzaamheden waarbij een voertuig buiten de daarvoor bestemde plaatsen geparkeerd moet worden, kan op aanvraag een parkeeronthefing verleend worden door de Vakspecialist V&M ICB RRZ (uitvoering vindt plaats door de Ick);

7.4 Afstemming separate BHV-plannen/ ontruimingsplannen

De bewoners van elk gebouw hebben eigen BHV-plan opgesteld. Deze plannen zijn separaat beschikbaar. De plannen zijn via het periodieke V&M-overleg Kijfhoek (om de 6 weken) onderling en met het Calamiteitenplan Kijfhoek afgestemd.

ProRail

- Bij een calamiteit in het ProRail gebouw wordt dit intern gemeld aan de Treindienstleider waarna het BHV-plan van ProRail in werking treedt.

Bedrijfsbrandweer

- Bij een calamiteit in het gebouw wordt dit direct intern gemeld aan de bevelvoerder. De bevelvoerder maakt direct een melding van de calamiteit aan de Treindienstleider Kijfhoek.

Er wordt naar gestreefd om overkoepelend de op het terrein aanwezige hulporganisaties Ick en de bedrijfsbrandweer in te zetten indien de BHV van één der partijen besluit om op te schalen. Hiertoe kan een verzoek tot bijstand gedaan aan de Treindienstleider.

Deze drukt onmiddellijk op de alarmknop om zo de bedrijfsbrandweer en de Ick te alarmeren.

8 BESCHIKBARE HULPBRONNEN

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke technische voorzieningen aanwezig zijn en op welke wijze deze worden gebruikt in geval van een calamiteit. Er wordt onderscheid gemaakt tussen voorzieningen die op het emplacement aanwezig zijn (8.2) en voorzieningen die aanwezig zijn in de verschillende gebouwen op het emplacement die in beheer zijn bij een derde partij (8.3).

8.2 Voorzieningen op het emplacement

In Bijlage 1 Coördinatenkaart Brandweer zijn op de plattegrond van het emplacementterrein de locaties van beschikbare hulpbronnen weergegeven.

8.2.1 Alarmerings- en communicatiesystemen

Alarmering en communicatie kan door elke werknemer op het emplacement plaatsvinden via telefoon. Andere alarmerings- en communicatiesystemen op Kijfhoek zijn:

Alarmering en communicatie GSMR

Machinisten kunnen vanuit de cabine van de locomotief direct in contact treden met de Verkeersleiding (GSMR).

Alarmering en communicatie via telefoon

Spoorse partijen kunnen in contact treden met Verkeersleiding via de telefoon, het speciale alarmnummer is 083 084 7666. Dit nummer wordt met prioriteit behandeld.

Alarmering en communicatie via portofoon

Medewerkers van de vervoerders hebben beschikking over een portofoon, waarmee ze in contact kunnen treden en met elkaar.

Alarmering via semafoon

De verplichting tot het dragen van een alarmeringssemafoon als PBM geldt voor alle personen op Kijfhoek die niet via GSMR of portofoon bereikt kunnen worden door Verkeersleiding of hun eigen operationele aansturing.

Uitzondering betreft mensen, die meteen vanaf een toegangspoort naar een kantoor of werkplaats rijden. Op de kantoren en werkplaatsen is personeel aanwezig die in verbinding staat met de Verkeersleiding of beschikt over een semafoon, portofoon of GSM-R.

Om te voorkomen dat personeel, werkend in opdracht van ProRail, zich steeds moet (af)melden en van portofoons moet worden voorzien is ten behoeve van alarmering via de werkgever een semafoon beschikbaar gesteld. De alarmeringssemafoon is voor personeel van PCA en voor aannemers die in dienst werken van PCA verkrijgbaar via PCA. Bij de portier zijn voor overige werknemers, leveranciers en bezoekers op het emplacement semafoons te verkrijgen.

8.2.2 Brandbestrijdingsmiddelen

In de onderstaande tabel staan de verschillende brandbestrijdingsmiddelen en de locatie weergegeven.

Over de middelen heeft afstemming plaatsgevonden met de brandweer.

Tabel 8.1: Aanwezige brandbestrijdingsmiddelen

Locatie	Middelen
Westzijde en oostzijde (beide voorzien van noodvoorziening bij de pompkelder) Zie Bijlage 1 Coördinatenkaart Brandweer	Primaire waterwinning: Bovengrondse en ondergrondse brandkranen op natte blusleiding
Noordoostzijde	Primaire waterwinning: Bovengrondse en ondergrondse brandkranen op geboorde putten
Hoofdwaterweg West (vertreksporen) en Blusvijver Oost (ter hoogte van Munnikensteeg viaduct)	Secundaire waterwinning: open water
Tussen de sporen gelegen. Liggen onder maaiveld en geprojecteerd dwars op de sporen	Droge blusleiding
Zie aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer	Middelen bedrijfsbrandweer (o.a. Tankautospuit, motorspuitaanhangen, SVM)
Aanwezig bij de bedrijfsbrandweer Kijfhoek	Materiaalwagen van de bedrijfsbrandweer Inventaris voertuig: <ul style="list-style-type: none"> • communicatiemiddelen • chemicaliënpakken • ademlucht-apparatuur • vonkvrij gereedschap • kleine blusmiddelen (poeder, schuim, CO₂) • opvang- en absorptiematerialen • reparatiematerialen (ten behoeve van afsluiters van ketelwagens of tankcontainers)
Ter plaatse van werkzaamheden	Blusmiddelen bij werkzaamheden met open vuur
Locomotief	1 schuimblusser in cabine

8.2.3 Technische noodvoorzieningen

Tabel 8.2: Technische noodvoorzieningen

Voorziening	Beschrijving
Persoonlijke beschermingsmiddelen	<p>Bij werkzaamheden (afhankelijk van het soort werkzaamheden):</p> <ul style="list-style-type: none"> • helm • handschoenen • veiligheidsschoenen • gehoorbescherming • gelaatsmasker <p>In locomotief:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vluchtmasker
Spanningsloos stellen bovenleiding	<p>Wordt via de Treindienstleider - MKS OBI uitgevoerd (middels een weco).</p> <p>Procedure Ruim Uitschakelen</p>
Afsluiters voor gas	<p>De hoofdafsluiter bevindt zich in het ProRail gebouw: bediening vindt in secties plaats door de Treindienstleider</p> <p>Gasvoorzieningsunits voor wisselverwarming kunnen apart op locatie uitgeschakeld worden</p>
Windrichtings- en windsnelheidsmeter/ meteogegevens	<p>Op het emplacement zijn diverse windzakken aanwezig (informatie is tevens beschikbaar via nabijgelegen meteostation).</p>
Noodstroomvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> • Redundant: er is stroomtoevoer vanaf 2 onderstations • VL Post: er is een batterijruimte werkend als een UPS en er is een dieselaggregaat (NSA) welke bij spanningsuitval start. • Ook het gebouw van de bedrijfsbrandweer en DB Cargo is van noodstroom voorzien • De beveiligingsloge is van noodstroom voorzien.
Voorzieningen voor direct herstel van materieel	<p>De bedrijfsbrandweer heeft middelen om herstel te plegen teneinde verder lekken te voorkomen. Ze beschikken over chemicaliën- en gaspakken.</p>
Duikers (civieltechnisch kunstwerk om wateren te verbinden)	<p>Duikers zijn handmatig af te sluiten, om verdere verspreiding van verontreinigd (blus)water of product te voorkomen. De procedure, die hiermee samenhangt is opgenomen in Bijlage 5 Zakkaartje Kijfhoeken ontleend aan de Wm-vergunningsaanvraag.</p>
Overige voorzieningen	<p>Afsluiting van gevarenezones op het emplacement door middel van slagbomen.</p> <p>Op iedere locomotief aanwezig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • seinvoering van trein (gevaarsein) • 2 vlaggen (rood)

8.2.5 Onderhoud en borging van brandbestrijdingsvoorzieningen

De brandbestrijdingsvoorzieningen worden jaarlijks onderhouden en op goede werking geïnspecteerd, door een extern, daartoe gecertificeerd, bedrijf. Onderhoud aan blusvoorzieningen vindt deels plaats door gecontracteerde PCA (jaarlijkse controle pompkelders, hydranten en leidingen) en deels door ProRail. De Vakspecialist V&M ICB RRZ houdt toezicht op de instandhouding van de repressieve voorzieningen. Zie ook "OIT-document Kijfhoek".

8.2.6 Waterhuishoudkundigplan (bediening calamiteitenafsluiters Kijfhoek)

In bijlage 4 is een opsomming weergegeven van de te sluiten afsluiters, ten tijde van een calamiteit.

Bij een incident met (milieu-) gevaarlijke stoffen en/of vervuild (blus-) water wordt er afhankelijk van de aard en omvang van vrijgekomen (milieu-) gevaarlijke stoffen en/of (eventueel verontreinigd) (blus-)water vastgesteld of de uitstroom uit de drainage in de retentiesloten moet worden geïsoleerd. Bij incidenten waarbij er een kans bestaat op vervuiling van oppervlaktewater, wordt er opdracht gegeven tot het sluiten van de calamiteitenafsluiters in de retentiesloten.

Het besluit om bij een incident de calamiteitenafsluiters te sluiten, kan op 2 manieren tot stand komen:

1. De AL verzamelt informatie bij betrokkenen, zoals bijvoorbeeld: de melder van het incident, de bevelvoerder (bedrijfs-)brandweer, de ICK en anderen, over het incident (aard en omvang). Indien de AL op basis van deze informatie vaststelt dat er een mogelijkheid bestaat dat er (milieu-) gevaarlijke stoffen en/of vervuild (blus-)water in het oppervlaktewater terecht kan komen, dan besluit de AL om de calamiteitenafsluiters in de betreffende zones te (laten) sluiten. Het besluit en de daadwerkelijke afsluiting wordt door de AL gecommuniceerd aan de bevelvoerende (H)OVD van de Overheidshulpdiensten.
2. In het CoPi of motorkapoverleg kan er door de voorzitter een opdracht worden gegeven aan de AL om de afsluiters te laten afsluiten, of n.a.v. de situatie de afgesloten afsluiters te laten openen.



**Aanduiding
calamiteitenafsluiter**

Aandachtspunten:

- Bij de besluitvorming tot isolatie dienen ook andere van belang zijnde facetten worden meegenomen (bijv. het risico van spoorverzakkingen)
- Uit empirisch onderzoek is vastgesteld dat het langer dan anderhalf uur duurt voordat vervuilende vloeistoffen, welke bij een calamiteit in de bodem stromen, de retentiesloten bereiken.

Procesgang dichtzetten afsluiters

- In het gebied wat niet gekenmerkt is als gevaren of effectgebied zal de AL via de medewerker OBI, de Procesaanemer opdrachtgeven voor het afsluiten of openen van de afsluiters.
- In het gevareng gebied en/of het effectgebied zal de opdracht van de AL voor het sluiten van de afsluiters of het openen worden gegeven aan de ICK die conform veiligheidsprocedure de afsluiters zal (laten) open/dicht zetten.

In Bijlage 4 Waterhuishoudkundigplan is een opsomming weergegeven van de te sluiten afsluiters, ten tijde van een calamiteit.

8.3 Voorzieningen in gebouwen

In de afzonderlijke BHV-plannen per gebouw zijn op de plattegrond de beschikbare hulpbronnen weergegeven.

8.3.1 Alarmerings- en communicatiesystemen

Naast mobiele middelen (semafoon, portofoon, GSM, Mobile Data Terminal) zijn in de gebouwen zijn de volgende voorzieningen en hulpmiddelen beschikbaar:

- gebouw ProRail:
 1. telefoon
 2. intern alarmnummer 084 083 7666
 3. omroepinstallatie RDR
 4. handbrandmelders
- gebouw DB Cargo:
 1. intern alarmnummer 444 (en rode noodknop)
 2. omroepinstallatie
 3. handbrandmelders
- gebouw Falck FS (bedrijfsbrandweer):
 1. omroep-/alarmeerinstallatie
 2. handbrandmelders

8.3.2 Brandbestrijdingsmiddelen

Tabel 8.3: Brandbestrijdingsmiddelen in gebouwen

Locatie	Middelen
Gebouw DB Cargo	Brandslang en brandblusser (poeder en koolzuur)
Gebouw ProRail	Brandslangen + haspels en een brandweerslangkoppeling, brandblussers (koolzuur) en automatische gasblusinstallaties (diverse computerruimte op de 2 verdieping)
Gebouw Falck FS	Brandslang en brandblussers

8.3.3 Technische noodvoorzieningen

Tabel 8.4: Technische noodvoorzieningen

Voorziening	Beschrijving
Hoofdafsluiter voor stroom	Aanwezig in het ProRail gebouw, in de bedrijfsbrandweerkazerne en in het DB Cargo gebouw.
Hoofdafsluiter voor water	Zowel aan de oostzijde als de westzijde van het terrein bevinden zich hoofdafsluiters voor water
Afsluiters voor gas	Bij de gebouwen van ProRail, de bedrijfsbrandweerkazerne en DB Cargo zijn gasafsluiters (noodstop) voor het gebouw aanwezig
Ontruimingsplattegrond met verzamelplaats	Aanwezig in het ProRail gebouw, in de bedrijfsbrandweerkazerne en in het DB Cargo gebouw
Redelijk Dichte Ruimte	In het ProRailgebouw is een inpandige verzamelplaats waar men gedurende een brand of incident met Gevaarlijke stoffen veilig is. De werking is beschreven in het BHV-plan.

8.3.4 Medische noodvoorziening

Tabel 8.3: Medische noodvoorziening

Voorziening	Locatie
EHBO-middelen	Locomotieven en meerdere in gebouwen (Conform BHV-plan)
Blusdekens	Gebouwen (niet DB Cargo)
AED's	<ol style="list-style-type: none">1. Verkeersleiding ProRailgebouw2. RDR ProRailgebouw3. Brandweervoertuig4. Portiersloge5. DB Cargo gebouw

9 NOODPROCEDURES

9.1 Inleiding

Vanuit het bedrijfsbrandweerrapport en de Aanvullende RI&E¹⁸ voor het goederenemplacement Kijfhoek zijn onderstaande scenario's geselecteerd als relevante scenario's voor de bedrijfsnoodorganisatie.

- brand (met of nabij gevaarlijke stoffen, met mogelijke dreiging van BLEVE als domino-effect);
- brand nabij tankplaats
- brandbare wolk;
- toxische wolk;
- slachtoffer(s);
- brand in gebouwen.

9.2 Melding

Bij constatering van een calamiteit wordt altijd eerst de Treindienstleider gewaarschuwd.

Een melding van een calamiteit komt binnen via:

1. Werknemers/bezoekers op het emplacement: telefonisch of via GSMR;
2. Na melding op 112 verloopt de melding via de GMC Zuid-Holland-Zuid of ELPD DOC (Eenheid Landelijke Politie Diensten). De centralist van het GMC of ELPD DOC alarmeert de MKS van ProRail. Deze alarmeert op haar beurt de Treindienstleider.

Bij een melding wordt de volgende informatie doorgegeven:

- wie is de melder;
- wat is de incident situatie/ omvang van de calamiteit (evt. aanstralen van wagens);
- op welke plaats heeft het treinincident zich voorgedaan (hectometer/ spoornummer);
- op de rondweg harkaanduiding (locatiebordje) bij hydranten met windstreek bijv. "Oost 10".
- een aanduiding van de infrastructuur ter plaatse;
- aantal en aard van gewonden (slachtoffers).



De melding van een treinincident waarbij gevaarlijke stoffen in het geding zijn bevat naast de standaardmelding indien mogelijk:

- het gevaarsidentificatienummer (GEVI);
- het UN-nummer (UN-nr) of stofidentificatie nummer;
- het wagennummer;
- het gevaarsetiket;
- de plaats van de wagon in de trein;
- heersende windrichting.

Bij constatering van een incident in een gebouw, dient dit gemeld te worden via het interne alarmnummer van dat gebouw, waarna het BHV-plan van het gebouw in werking treedt en de Treindienstleider gewaarschuwd wordt.

¹⁸ Aanvullende Risico Inventarisatie & Evaluatie (ARIE) voor spooreplacements (generiek beheerd door LJV centraal; specifieke ARIE kijfhoek beheerd door LJV RRZ)

Melding van een defect of een reeds opgetreden bodemverontreiniging

Een melding van een (technisch) defect aan de infra of een reeds opgetreden bodemverontreiniging kan rechtstreeks doorgegeven worden aan de MKS (Herstel Infra). Voor materieeldefecten kan dit ook rechtstreeks aan de verantwoordelijke vervoerder (voor defecten aan materieel).

Bij bodemverontreiniging laat de Proces Contract Aannemer (PCA) via de MKS een gespecialiseerd bedrijf inschakelen voor het opruimen van de verontreiniging. Het gespecialiseerde saneringsbedrijf stemt dit ook af met het Bevoegd gezag (wachtdienst van OZHZ).

9.3 Specifieke handelingen

Algemeen

- Zorg eerst voor je eigen veiligheid.
- Sla alarm.
- Waarschuw aanwezigen in directe omgeving.
- (Indien mogelijk) breng slachtoffers en aanwezigen in veiligheid
- (Indien mogelijk) dek nevenspoor.
- (Indien mogelijk) laat trein-/rangeerdienst stoppen.
- (Indien mogelijk) blijf beschikbaar voor overheidshulpdiensten (begeleiden/gidsen)

Brand met of nabij gevaarlijke stoffen – aanvullende acties:

- Blus met aanwezige kleine blusmiddelen (indien mogelijk).
- Meld brand af bij de Treindienstleider, als de brand geblust is.
- Bij grote brand nabij trein/wagon met brandbaar gas (dreiging van BLEVE) dient weggevlucht te worden van de incidenttrein. Een BLEVE van een LPG-wagen met 50 ton inhoud leidt tot volgende effectafstanden:
 - Straal vuurbal: 200m
 - 1% letaliteit door straling: 450 m
 - 3 kW/m²-contour: ca. 1000m
 - 1 kW/m²-contour: ca. 1300m

Bij 1 kW/m² ondervindt een onbeschermd persoon geen letsel meer. Dit betekent dat ca. 1300m weggevlucht dient te worden.

- Bij BLEVE-gevaar dient de ontruimingsprocedure opgestart te worden (zie (hoofdstuk 10)). Ontruiming van gebouwen is noodzakelijk als deze zich binnen 450m van brand (met dreiging op BLEVE) bevindt.

Brandbare wolk (kan leiden tot wolkbrand) – aanvullende acties:

- Voorkom ontstekingsbronnen (bijvoorbeeld roken, open vuur, vonken).
- Uitschakelen gaswisselverwarmingen.
- Indien noodzakelijk opstarten ontruimingsprocedure (hoofdstuk 10)

Toxische wolk – aanvullende acties:

- Loop bij constatering van lekkage zoveel mogelijk haaks op de windrichting weg, vlucht een gebouw in. (Vluchtgebouw: ProRailgebouw, Kazerne bedrijfsbrandweer en PCA-gebouw)
- Binnen blijven, ramen en deuren sluiten, airco en ventilatie uitschakelen; Indien noodzakelijk opstarten van ontruimingsprocedure (hoofdstuk 10) Ontruiming van gebouw vindt plaats op last (en onder begeleiding) van de brandweer

Brand in gebouwen:

- Sla alarm
- Volg de aanwijzingen van de BHV/ brandweer op
- Ga in het ProRail gebouw naar de Redelijk Dichte Ruimte (RDR)
- Ontruim eventueel het gebouw, ga naar een verzamelplaats

Slachtoffer(s) – aanvullende acties

- Informeer naar de toestand van het slachtoffer.
- Stel het slachtoffer gerust.
- (Indien mogelijk i.v.m. eigen veiligheid) verleen eerste hulp aan slachtoffer(s) tot hulpdiensten arriveren.
- Inschakelen BHV-er/ EHBO-er

9.4 Aanwezigen

- Ontvang de melding.
- Volg de gegeven instructies op (bijv. verzamelen bij verzamelpunt gebouw of ontruimen van ontruimingszone)
- Waak voor eigen veiligheid en die van anderen.

10 ONTRUIMING

Naar aanleiding van een calamiteit kan het nodig zijn het emplacement of een deel van het emplacement te ontruimen. Ook kan het nodig zijn een gebouw te ontruimen. Hieronder staan de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor ontruiming benoemd.

10.1 Ontruimingsprocedure

Beslissen tot overgaan op ontruiming

1. De beslissingsbevoegdheid tot het ontruimen van Goederenemplacement Kijfhoek (geheel of bepaalde zones) ligt bij de Verkeersleider, AL of bij de Brandweer (vanaf het moment dat deze in actie is).
2. De beslissingsbevoegdheid voor ontruiming van gebouwen:
 - ontruiming als gevolg van een calamiteit buiten het gebouw:
Een eventuele ontruiming vindt plaats op last (en onder begeleiding) van de brandweer. De ontruimingsleider/ploegleider BHV van het gebouw wordt vervolgens door de AL of de Verkeersleider gewaarschuwd;
 - ontruiming als gevolg van een calamiteit in het gebouw:
Het BHV-plan van de betreffende partij treedt in werking. De ontruimingsleider/ploegleider BHV van het gebouw of de brandweer bepaalt of ontruiming nodig is.

Specifieke afwegingen

Afhankelijk van de soort calamiteit kunnen specifieke afwegingen van toepassing zijn voor de ontruiming.

Dit is van toepassing voor:

- *Brand met of nabij gevaarlijke stoffen*
Ontruiming gebouw afhankelijk van afstand tot brand (aanstralen gebouw) en kans op BLEVE (effectafstand BLEVE).
- *Brandbare wolk*
Ontruiming gebouw afhankelijk van locatie en windrichting.
- *Toxische wolk*
Ontruiming gebouw afhankelijk van uitstroming:
 1. beperkte uitstroming (bijvoorbeeld door aanwezigheid restvloeistof in standpijp of tussen mangatdeksel en afsluiter): binnen blijven, ramen en deuren sluiten en airco uitschakelen;
 2. grote uitstroom (effect mogelijk tot buiten de inrichting): ontruimen gebouwen afhankelijk van locatie en windrichting.

De afweging welk gebied ontruimd wordt, wordt gemaakt door de Verkeersleider. Zodra (overheids-) hulpdiensten ter plaatse zijn, kunnen deze eventueel beslissen tot ontruiming van een groter gebied of van gebouwen (besluit van de brandweer gaat boven een besluit van de Verkeersleider).

Uitvoering van de ontruiming

Goederenemplacement Kijfhoek kan per zone ontruimd worden.

De Verkeersleider activeert de semafoon alarmering. Hij brengt aanwezigen op het de hoogte van de ontruiming en geeft de verzamelplaats door. Let op! Bij calamiteiten buiten de gebouwen vindt de ontruiming van een gebouw altijd plaats op last (en onder begeleiding) van de brandweer. Eerder dient niemand het gebouw te verlaten.

10.2 Verzamelplaats

Aanwezigen op het emplacement hebben een overzicht van het emplacement, de zones, wegen, verzamelplaatsen, de gebouwen en uitgangen, op het zakkaartje Kijfhoek, zie bijlage 5.

Binnen scenario's

Voor het verlaten van het gebouw geldt: "Volg de aanwijzingen van de BHV en ga naar de dichtstbijzijnde verzamelplaats boven de wind.

Ga in het ProRail gebouw naar de RDR, niet naar buiten!

Buiten scenario's

Voor het verlaten van het gebied geldt de standaardregel: "Doe dit haaks op de windrichting en ga naar het dichtstbijzijnde verzamelgebouw". Het ProRail-gebouw, DB Cargo gebouw of de kazerne van de bedrijfsbrandweer.

Laat je hier registreren door de BHV van het gebouw.

Bij het verlaten van het emplacement wordt indien mogelijk uitgecheckt, zodat de aanwezigheidsregistratie wordt bijgewerkt. Indien men zich in een vluchtgebouw bevindt, dan blijft men binnen.

10.3 Opvang

Elke betrokken partij (vervoerders, aannemers, ProRail, etc.) is verantwoordelijk voor opvang en mede alarmering van eigen medewerkers/eigen bezoekers.

De secundaire doelgroepen van opvang bij treinincidenten kunnen zijn:

Tabel 10.1: Doelgroepen van opvang

Doelgroep	Opvang door
Niet gewond (trein)personeel	Vervoerder
Lichtgewonden onder (trein)personeel	GHOR
Naasten/ nabestaanden Vervoerder	In overleg met gemeente (afhankelijk van aantal slachtoffers)
Publiek	Politie

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

10.4 Registratie van bij een calamiteit betrokken personen

Vaste medewerkers en personen die regelmatig Kijfhoek bezoeken zijn in het bezit van een toegangspas

Kijfhoek. Op Kijfhoek zijn verschillende kaartlezers (o.a. bij toegangshek) waarmee aanwezigheid wordt geregistreerd. Het systeem kan een overzicht genereren van de op deze manier geregistreerde personen.

De doelgroepen van registratie van personen die bij treinincidenten op Goederenemplacement Kijfhoek betrokken kunnen zijn:

Tabel 10.2: Doelgroepen van registratie

Doelgroep	Registratie door
Gewonden onder (trein)personeel	Vervoerder in overleg met GHOR
Indirect getroffen/omstanders/getuigen	Politie in overleg met gemeente
Hulpverleners Overheidshulpdiensten	Betreffende Overheidshulpdienst
Personeel ProRail	ProRail
Personeel Falck FS	Falck FS
Personeel vervoerders	Vervoerder
Personeel aannemers	Aannemer
Incidentele bezoekers	ProRail, Falck FS, vervoerder of aannemer, waarbij de bezoeker zich heeft gemeld

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.

11 EXTERNE COMMUNICATIE

In geval van een calamiteit wordt de woordvoering niet verzorgd door de noodorganisatie van het emplacement, maar door de Calamiteitenorganisatie van de Spoorbranche (deelaspect 10 van Handboek Incidentmanagement Rail). Hieronder staan de belangrijkste afspraken met betrekking tot externe communicatie beschreven.

Algemeen

1. De Overheidshulpdiensten en de bedrijven en instanties in de spoorbranche met een actief deelaspect verstrekken uitsluitend informatie over zaken betreffende de eigen verantwoordelijkheid.
2. De Overheidshulpdiensten en de bedrijven en instanties in de spoorbranche 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 het regionale trein incidentmanagementplan.
4. Bij grootschalige calamiteiten verzorgt de gemeente de coördinatie van de voorlichting door de betrokken Overheidshulpdiensten, de gemeente, de spoorbranche en derden.

Media, overheden en belangenorganisaties

Informatievoorziening naar media

- Het verstrekken van informatie over slachtoffers en bestrijding van de ramp/calamiteit is een taak van de (lokale) overheid. Bij calamiteiten doet meestal de brandweer - of politiewoordvoerder dit.
- Bij calamiteiten waarbij de overheidshulpdiensten actief zijn:
 - bepaalt de overheid wie wanneer voorlichting over slachtoffers geeft aan de bevolking of de media;
 - is de overheid verantwoordelijk voor de voorlichting aan de bevolking over zaken betreffende de volksgezondheid.
- Informatie over de oorzaak van de calamiteit wordt pas gegeven na onderzoek daarnaar.
 - Medewerkers van ProRail, vervoerders en aannemers geven geen informatie aan vertegenwoordigers van de media, maar verwijzen deze naar de afdeling Communicatie van ProRail (Woordvoering ProRail).

Meldingen aan het bevoegd gezag

- Milieuverontreiniging
De AL informeert bij de brandweer naar mogelijke milieuverontreiniging. Via de regisseur MKS wordt een RVO gemaakt voor de PCA en al dan niet wordt de wachtdienst van AM geïnformeerd. Het MKS zal indien nodig op verzoek een gespecialiseerd bedrijf inschakelen voor het opruimen van de verontreiniging. De omgevingsdienst ZHZ wordt automatisch gewaarschuwd bij een CIN-code voor milieu-incidenten (De Gemeenschappelijke Meldcentrale Rotterdam Rijnmond en/of de DCMR brengt het betreffende bevoegd gezag op de hoogte).
- Ernstige slachtoffers
Melding naar ISZW vindt plaats door de werkgever van de betreffende werknemer.

Omwonenden

Waarschuwing van omwonenden vindt plaats onder aansturing van de GMC Zuid-Holland Zuid.

Familieleden van direct getroffen

Familieleden van slachtoffers worden geïnformeerd door de politie in overleg met betrokken werkgevers.

12 INCIDENTEN BIJ BUURBEDRIJVEN

Indien zich bij een buurbedrijf een incident voordoet waarbij risico's ontstaan voor de activiteiten en personen op het emplacement dient dit bedrijf dit te melden via 112. In overleg en op last van externe hulpverleners (brandweer en/of politie) kunnen operationele activiteiten worden gestaakt en kan de ontruimingsprocedure worden opgestart.

13 OPLEIDEN EN OEFENEN

Iedere organisatie betrokken bij de afhandeling van spoorwegincidenten leidt zijn eigen medewerkers op.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van binnen de eigen organisatie beschikbare methodes en middelen.

Iedere partij organiseert ook eigen oefeningen (bijv. BHV-plan per gebouw, alarmering en ontruimingsoefeningen). De Vakspecialist V&M ICB RRZ verzamelt de vereiste rapportages

Het Calamiteitenplan Kijfhoek wordt gebruikt bij interne oefeningen. Er is een oefenplan opgesteld, waarin deelaspecten van dit Calamiteitenplan regelmatig worden geoefend op de volgende manieren:

- instructie/ informatie via bijeenkomst
- table top (droog oefenen) (TTO)
- operationeel oefenen (OP)
- table top multidisciplinair o.b.v. het rampbestrijdingsplan Kijfhoek
- communicatieoefening (COM)

Minimaal 2 keer per jaar wordt op Goederenemplacement Kijfhoek een oefening georganiseerd om wat vastgelegd is in het Calamiteitenplan Kijfhoek te beoefenen. De verantwoordelijkheid voor het organiseren van een dergelijke oefening ligt bij de Vakspecialist V&M ICB RRZ Kijfhoek. Bij deze oefening zijn betrokken de bedrijfsbrandweer en de Ick, eventueel aangevuld met andere personen/organisaties, zoals de AL, Treindienstleider, Verkeersleider of overheidshulpdiensten. Indien de overheidshulp-diensten betrokken zijn bij de oefening, kunnen zij ook aanschuiven bij de organisatie van de oefening.

Doel van de oefeningen

Het doel van de oefeningen is dat wat geleerd is bij de opleidingen en herhalingslessen in de praktijk te brengen. Daarnaast zijn oefeningen belangrijk voor:

- het verkrijgen van het nodige zelfvertrouwen en routine;
- de coördinatie, de communicatie en de procedures te testen en te oefenen.
- het vertrouwd maken van het personeel met hun rol, hun materieel en de details van hun Calamiteitenplan;
- het aan externe hulpverleningsorganisaties mogelijk maken hun aandeel in het Calamiteitenplan te leren kennen;
- het oefenen van de coördinatie tussen de verschillende organisaties die met elkaar te maken hebben en hen met de specifieke gevaren vertrouwd te maken.

Vervolgstappen

De Calamiteitenorganisatie regio Randstad rapporteert de resultaten van de oefening.

De resultaten van de oefening worden vervolgens geëvalueerd. Deze evaluatie wordt georganiseerd door de Calamiteitenorganisatie regio Randstad.

Bij de evaluatie zijn betrokken:

- Bedrijfsbrandweer;
- Ick Kijfhoek;

Eventueel aangevuld met andere direct bij de oefening betrokken personen/ organisaties.

De conclusies van de evaluatie worden door de Calamiteitenorganisatie regio Randstad (voorlopig) in een rapportage verwerkt.

Acties die naar aanleiding van de evaluatie kunnen worden genomen:

- indien nodig aanpassen van het Calamiteitenplan;
- organisatorische maatregelen opstellen/ aanpassen (bijvoorbeeld: opstellen/aanpassen van instructies, organiseren van extra voorlichting);
- evalueren preventieve, beschermende en repressieve veiligheidsvoorzieningen en naar aanleiding daarvan eventueel aanpassen van bestaande veiligheidsvoorzieningen of ontwikkelen en aanbrengen van nieuwe veiligheidsvoorzieningen.

14 COLOFON

ProRail

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Juli 2020

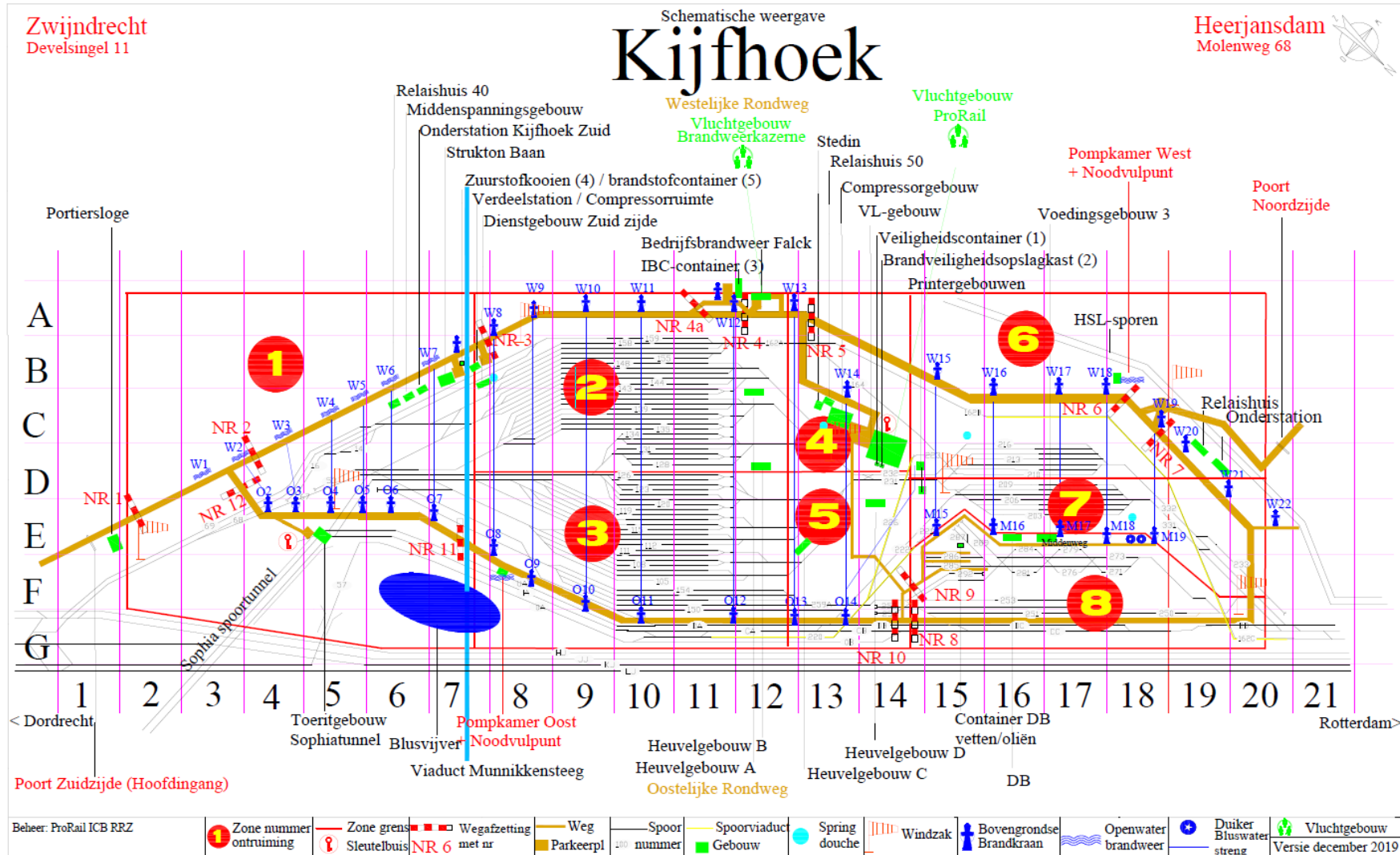
Teksten: ProRail VL Incidentenbestrijding
Eindredactie: ProRail VL Incidentenbestrijding

Hoewel bij deze publicatie uiterste zorg is nagestreefd, kan voor eventuele fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden auteur(s), redacteur(en) en uitgever deswege geen aansprakelijkheid, noch voor schade, van welke aard ook, die het directe of indirecte gevolg is van handelingen en/of beslissingen die (mede) gebaseerd zijn op de informatie uit deze uitgave.

© Copyright 2020, ProRail, Utrecht

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 fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever: ProRail, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht.

Bijlage 1 Coördinatenkaart Brandweer



Bijlage 2 Centraal Incidenten nummer (CIN)

Om een incident eenduidig aan de Overheidshulpdiensten en de Milieudienst te kunnen melden is in overleg een regeling opgesteld. Deze meldingsregeling, de Regeling "Centraal Incident Nummer" (CIN), maakt gebruik van het gevaar identificatienummer (GEVI) en de opgetreden situatie ("het scenario"). Het doel van de meldingsregeling is de juiste informatie op de juiste plaats te krijgen waardoor de juiste capaciteit aan hulpverleningsmateriaal ter plaatse zal gaan. Voor het spoor is de tabel aangevuld zodat de Treindienstleider gemakkelijk de ontruimingszone kan bepalen.

In de tabellen krijgt u aan de hand van de gegevens een meldingsaanwijzing. Als verklaring van de GEVI is gebruik gemaakt van de corresponderende opsomming in het RID/ VSG.

Ook kan men makkelijk vaststellen of het een rood of groen scenario betreft.

Afstand	Trein- en rangeerproces emplacement	Personeel (dat op het emplacement buiten aanwezig is)	Doorgaand treinverkeer hoofdbaan/ buurTreindienstleider
A	25 meter (6 sporen) buiten gebruik stellen	25 meter (6 sporen) afstand houden	Geen gevolgen
B	100 meter (20 sporen) buiten gebruik stellen	100 meter (20 sporen) afstand houden	Geen gevolgen
C	Emplacement buiten gebruik stellen	Emplacement ontruimen (emplacement verlaten of gebouw betreden conform ontruimingsregeling)	Geen gevolgen
Afstand	Trein- en rangeerproces emplacement	Personeel (dat op het emplacement buiten aanwezig is)	Doorgaand treinverkeer hoofdbaan/ buurTreindienstleider
A	25 meter (6 sporen) buiten gebruik stellen	25 meter (6 sporen) afstand houden	Geen, tenzij hoofdbaan binnen 25 meter
B	100 meter (20 sporen) buiten gebruik stellen	100 meter (20 sporen) afstand houden	Geen, tenzij hoofdbaan binnen 100 meter
C	Emplacement buiten gebruik stellen	Emplacement ontruimen (emplacement verlaten of gebouw betreden conform ontruimingsregeling)	Hoofdbaan buiten gebruik stellen

GEVI	Benaming	Ongeval scenario				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
nyv	Locomotief	CIN B1	CIN B2	-	DCMR	CIN Z3
nyv / onbekend	Spoormaterieel (spoorketelwagens en andere goederenwagens) (incl. lekkages en branden van onbekende stof)	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3
nyv	overige branden en lekkages (niet zijnde spoorwegmaterieel)	CIN B1	CIN B2	-	DCMR	CIN Z3
1.x	ontpofbare stoffen onder vermelding van onderstaande subklasse en compatibiliteitsgroep (zoals op etiket vermeld)	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3
1.1	stoffen en voorwerpen met gevaar voor massa-explosie (een massa-explosie is een explosie die praktisch op hetzelfde ogenblik plaatsvindt in nagenoeg de gehele lading)	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3
1.2	stoffen en voorwerpen met gevaar voor scherfwerking, maar niet met gevaar voor massa-explosie	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3
1.3	stoffen en voorwerpen met gevaar voor brand en met een gering gevaar voor luchtdruk of scherfwerking of met gevaar voor beide, maar niet met gevaar voor massa-explosie, a) waarvan de verbranding aanleiding geeft tot een aanzienlijke warmtestraling, of b) die één voor één uitbranden, waarbij een geringe luchtdruk of scherfwerking of beide optreden.	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3

Ongeval scenario - afstand				
Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
A	A	-	A	A
B	A	A	A	A
B	A	-	A	A
C	C	C	C	C
C	C	C	C	C
C	C	C	C	C
C	C	C	C	C

GEVI	Benaming	Ongeval scenario				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
1.4	stoffen en voorwerpen die slechts een gering explosiegevaar opleveren indien ze tijdens het vervoer tot ontsteking of inleiding komen. De gevolgen blijven in hoofdzaak beperkt tot het collo en leiden niet tot scherfwerking van enige omvang of reikwijdte. Een van buitenaf inwerkende brand mag niet leiden tot een explosie op praktisch hetzelfde ogenblik van vrijwel de gehele inhoud	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3
1.5*	zeer weinig gevoelige stoffen met gevaar voor massa-explosie, die zo weinig gevoelig zijn dat er onder normale vervoersomstandigheden een zeer geringe kans bestaat op inleiding of op de overgang van verbranding naar detonatie. Als minimum voorwaarde geldt dat ze niet mogen exploderen bij de uitwendige brandproef	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3
1.6*	extreem weinig gevoelige voorwerpen, zonder gevaar voor massa-explosie. Deze voorwerpen bevatten alleen extreem weinig gevoelige stoffen en vertonen een verwaarloosbare kans op een onbedoelde inleiding of voortplanting	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3

Ongeval scenario - afstand				
Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
C	C	C	C	C
C	C	C	C	C
C	C	C	C	C

		Ongeval scenario				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
20	verstikkend gas, of gas dat geen bijkomend gevaar vertoont	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN G4
22	sterk gekoeld, vloeibaar gemaakt gas, verstikkend	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN G4
223	sterk gekoeld, vloeibaar gemaakt gas, brandbaar	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1
225	sterk gekoeld, vloeibaar gemaakt gas, oxiderend (verbranding bevorderend)	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1
23	brandbaar gas	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1
238	brandbaar gas, bijtend	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
239	brandbaar gas, dat aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z1	CIN G1
25	oxiderend (verbranding bevorderend) gas	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1
26	giftig gas	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
263	giftig gas, brandbaar	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
265	giftig gas, oxiderend (verbranding bevorderend)	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
266	Zeer giftige gassen					
268	giftig gas, bijtend	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
28	bijtend gas	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
285	bijtend gas, oxiderend	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
286	Bijtende, giftige gassen					

Ongeval scenario - afstand					
Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	
B	A	A	A	B	
B	A	A	A	B	
B	B	A	A	C	
B	B	A	A	C	
B	B	A	A	C	
B	B	A	B	C	
B	B	A	A	C	
B	A	A	B	C	
C	B	A	B	C	
C	B	A	B	C	
B	A	A	B	C	
B	A	A	B	C	
C	B	A	B	C	

GEVI	Benaming	Ongeval scenario					Ongeval scenario - afstand				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
30	brandbare vloeistoffen (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen) of brandbare vloeistof of vaste stof in gesmolten toestand met een vlampunt hoger dan 60 °C, die verwarmd is tot een temperatuur gelijk aan of boven zijn vlampunt, of voor zelfverhitting vatbare vloeistof	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3	B	B	A	A	B
323	brandbare vloeistof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1	B	B	A	B	B
X323	brandbare vloeistof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN Z1	CIN G1	B	B	A	B	B
33	zeer brandbare vloeistof (vlampunt lager dan 23 °C)	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	B	B
333	pyrofore vloeistof	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
X333	pyrofore vloeistof, die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
336	zeer brandbare vloeistof, giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	C	B	A	B	C
338	zeer brandbare vloeistof, bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	C	B	A	B	C
X338	zeer brandbare vloeistof, bijtend, die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3	B	B	B	B	C
339	zeer brandbare vloeistof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	B	C

		Ongeval scenario					Ongeval scenario - afstand				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
36	brandbare vloeistof (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen), zwak giftig, of voor zelfverhitting vatbare vloeistof, giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
362	brandbare vloeistof, giftig, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G1	B	B	A	B	C
X362	brandbare vloeistof, giftig, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1	B	B	B	B	C
368	brandbare vloeistof, giftig, bijtend	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
38	brandbare vloeistof (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen), zwak bijtend , of voor zelfverhitting vatbare vloeistof, bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	B	C
382	brandbare vloeistof, bijtend, die met water reageert, onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1	B	B	A	B	C
X382	brandbare vloeistof, bijtend, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN Z1	CIN G1	B	B	A	B	C
39	brandbare vloeistof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie brandbare vaste stof, of zelfontledende stof, of voor zelfverhitting vatbare stof	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	B	C

GEVI	Benaming	Ongeval scenario					Ongeval scenario - afstand				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
40	brandbare vaste stof, of zelfontledende stof, of voor zelfverhitting vatbare stof	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3	B	B	A	A	B
423	vaste stof die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen, of brandbare vaste stof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen, of voor zelfverhitting vatbare stof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1	B	B	A	B	C
X423	vaste stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen, of brandbare vaste stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen, of voor zelfverhitting vatbare stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN Z1	CIN G1	B	B	B	B	C
43	voor zelfontbranding vatbare (pyrofore) vaste stof	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	B	C
X432	voor zelfontbranding vatbare (pyrofore) vaste stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN Z1	CIN G1	B	B	A	B	B

GEVI	Benaming	Ongeval scenario				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
44	brandbare vaste stof, in gesmolten toestand bij verhoogde temperatuur	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3
446	brandbare vaste stof, in gesmolten toestand bij verhoogde temperatuur, giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3
46	brandbare of voor zelfverhitting vatbare vaste stof, giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3
462	vaste stof, giftig, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G1
X462	vaste stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van giftige gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
48	brandbare of voor zelfverhitting vatbare vaste stof, bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3
482	vaste stof, bijtend, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z1	CIN G1
X482	vaste stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert onder ontwikkeling van bijtende gassen	CIN B1	CIN B2	CIN Z1	CIN G4	CIN G1
50	oxiderende (verbranding bevorderende) stof	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3
539	brandbaar organisch peroxide	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z3	CIN G3
55	sterk oxiderende (verbranding bevorderende) stof	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3
556	sterk oxiderende (verbranding bevorderende) stof, giftig	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
558	sterk oxiderende (verbranding bevorderende) stof, bijtend	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3

Ongeval scenario - afstand				
Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
B	B	A	B	C
B	B	B	B	C
B	B	B	B	C
B	B	B	B	C
B	B	B	B	C
B	B	A	B	C
B	B	A	B	C
B	B	B	B	C
B	B	A	A	B
B	B	A	A	B
C	B	A	B	C
B	B	A	A	B

GEVI	Benaming	Ongeval scenario					Ongeval scenario - afstand				
		Brand onbeheersbaar	Brand beheersbaar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	Brand onbeheersbaar	Brand beheersbaar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
559	sterk oxiderende (verbranding bevorderende) stof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	A	B
56	oxiderende (verbranding bevorderende) stof, giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
568	oxiderende (verbranding bevorderende) stof, giftig, bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
58	oxiderende (verbranding bevorderende) stof, bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	A	B
59	Oxiderende (verbranding bevorderende) stof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	A	B
60	giftige of zwak giftige stof	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	A	A	B	C
606	infectueuze stof	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3	B	A	A	A	B
623	giftige vloeistof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G1	B	B	A	B	C
63	giftige stof, brandbaar (vlampunt tussen 23°C en 60°C, grenswaarden inbegrepen)	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
638	giftige stof, brandbaar (vlampunt tussen 23°C en 60°C, grenswaarden inbegrepen), bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
639	giftige stof, brandbaar (vlampunt niet hoger dan 60 °C), die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN G4	CIN G3	C	B	A	B	C
64	giftige vaste stof, brandbaar of voor zelfverhitting vatbaar	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C

GEVI	Benaming	Ongeval scenario					Ongeval scenario - afstand				
		Brand onbeheersbaar	Brand beheersbaar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	Brand onbeheersbaar	Brand beheersbaar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
642	giftige vaste stof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G1	B	B	A	B	C
65	giftige stof, oxiderend (verbranding bevorderend)	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
66	zeer giftige stof	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	A	A	B	C
663	zeer giftige stof, brandbaar (vlampunt niet hoger dan 60 °C)	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
664	zeer giftige vaste stof, brandbaar of voor zelfverhitting vatbaar	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
665	zeer giftige stof, oxiderend (verbranding bevorderend)	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
668	zeer giftige stof, bijtend	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	A	A	B	C
X668	zeer giftige stof, bijtend, die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
669	zeer giftige stof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	CIN Z3	CIN G4	CIN G3	C	B	A	B	C
68	giftige stof, bijtend	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3	B	B	A	B	C
69	giftige of zwak giftige stof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN G4	CIN G3	C	B	A	B	C
70	radioactieve stof	CIN B1	CIN B1	CIN G3	CIN G3	CIN G3	C	C	C	C	C
72	radioactief gas			CIN G3	CIN G3	CIN G3			C	C	C
723	radioactief gas, brandbaar			CIN G3	CIN G3	CIN G3			C	C	C
73	radioactieve vloeistof, brandbaar (vlampunt 23°C t/m 61 °C)			CIN G3	CIN G3	CIN G3			C	C	C
74	radioactieve stof, brandbaar			CIN G3	CIN G3	CIN G3			C	C	C
75	radioactieve stof, <u>oxyderend</u>			CIN G3	CIN G3	CIN G3			C	C	C
76	radioactieve stof, giftig			CIN G3	CIN G3	CIN G3			C	C	C
78	radioactieve stof, bijtend	CIN B1		CIN G3	CIN G3	CIN G3	C	C	C	C	C
80	bijtende of zwak bijtende stof	CIN B1 CIN B2		DCMR	DCMR	CIN Z3	B	A	A	A	B

GEVI	Benaming	Ongeval scenario					Ongeval scenario - afstand				
		Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt	Brand onbeheers- baar	Brand beheers- baar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
X80	bijtende of zwak bijtende stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3	B	A	A	A	B
823	bijtende vloeistof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G1	B	A	A	A	B
83	bijtende of zwak bijtende stof, brandbaar (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen)	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	A	A	A	B
X83	bijtende of zwak bijtende stof, brandbaar (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen), die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3	B	A	A	A	B
839	bijtende of zwak bijtende stof, brandbaar (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen), die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	A	B
X839	bijtende of zwak bijtende stof, brandbaar (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen), die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie en die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B1	CIN Z3	CIN Z3	CIN G3	B	B	A	A	B
84	bijtende vaste stof, brandbaar of voor zelfverhitting vatbaar	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3	B	A	A	A	B
842	bijtende vaste stof, die met water reageert onder ontwikkeling van brandbare gassen	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G1	B	A	A	A	B

GEVI	Benaming	Ongeval scenario				
		Brand onbeheersbaar	Brand beheersbaar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
85	bijtende of zwak bijtende stof, oxiderend (verbranding bevorderend)	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN Z3	CIN G3
856	bijtende of zwak bijtende stof, oxiderend (verbranding bevorderend) en giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3
86	bijtende of zwak bijtende stof, giftig	CIN B1	CIN B2	DCMR	CIN G4	CIN G3
88	sterk bijtende stof	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
X88	sterk bijtende stof, die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
883	sterk bijtende stof, brandbaar (vlampunt tussen 23 °C en 60 °C, grenswaarden inbegrepen)	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
884	sterk bijtende vaste stof, brandbaar of voor zelfverhitting vatbaar	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
885	sterk bijtende stof, oxiderend (verbranding bevorderend)	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
886	sterk bijtende stof, giftig	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
X886	sterk bijtende stof, giftig, die op gevaarlijke wijze met water reageert	CIN B1	CIN B2	CIN Z3	CIN G4	CIN G3
89	bijtende of zwak bijtende stof, die aanleiding kan geven tot een spontane heftige reactie	CIN B1	CIN B1	DCMR	CIN Z3	CIN G3
90	milieugevaarlijke stof; diverse gevaarlijke stoffen	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3
99	diverse gevaarlijke stoffen, vervoerd in verwarmde toestand	CIN B1	CIN B2	DCMR	DCMR	CIN Z3

Ongeval scenario - afstand				
Brand onbeheersbaar	Brand beheersbaar / uit	Stinkt / Zweet	Klein / Druppelt	Groot / Stroomt
B	A	A	A	B
C	B	A	B	C
B	A	A	B	C
B	A	A	B	C
C	B	A	B	C
C	B	A	B	C
C	B	A	B	C
B	A	A	B	C
C	B	A	B	C
B	B	A	A	B
B	A	A	A	A
B	A	A	A	A

Bijlage 3 Alarmeringslijst Verkeersleider Kijfhoek

(uit plaatselijke regelgeving Verkeersleider VL-post Kijfhoek)

Alarmeringslijst Gevaarlijke Stoffen Kijfhoek

Te alarmeren instanties		Alarmeringstijdstip	Tijdstip reactie	Einde calamiteit
Meldkamer Veiligheidsregio via Alarmeringspaneel	druk op de groene of rode knop van emplacement Kijfhoek		Reactie brandweer binnen 30 sec	NVT
Aanwezigen emplacement (inclusief portier Kijfhoek)	06 – 65070230 + nr(s) te ontruimen zones 1 t/m 8		N.V.T	06-65070230 000 + nr(s) ontruimde zones
Semafoon regeling	Algehele ontruiming 888			
ICK Kijfhoek	088 231 3390 + het nummer van de te ontruimen zone(s) <i>Bij geen gehoor/werking gebruik mobilfoon</i>			NVT
Portier Kijfhoek Sluiten Kijfhoek voor alle verkeer m.u.v. hulpdiensten	078 – 610 6885			
DCMR alleen bij een DCMR code	010 – 246 8686			NVT
CIN Nummer alleen bij een CIN code	010 – 411 8888			NVT

<p>De volgende gegevens doorgeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CIN-nummer van de locatie: CIN 0294 • Korte omschrijving van het voorval • CIN / DCMR code • Tijdstip melding • Nadere plaatsaanduiding calamiteit / spoornummer 	
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Waggenummer • GEVI / UN • Stofnaam • Hoeveelheid lekkage • Windrichting • Te ontruimen zones • Naam melder • Telefoonnummer melder 	
---	--

Te sluiten slagbomen emplacement Kijfhoek:	
--	--

Na afloop calamiteit inleveren bij de Shiftleader.	
---	--

Alarmeringslijst Brand Kijfhoek

Te alarmeren instanties		Alarmeringstijdstip	Tijdstip reactie	Einde calamiteit
Meldkamer Veiligheidsregio via Alarmeringspaneel	druk op de groene of rode knop van emplacement Kijfhoek		Reactie brandweer binnen 30 sec	NVT
ICK Kijfhoek	088 231 3390 <i>Bij geen gehoor/werking gebruik mobilofoon</i>			NVT
Portier Kijfhoek	078 – 610 6885			NVT
CIN Nummer alleen bij een <u>CIN</u> code	010 – 411 8888			

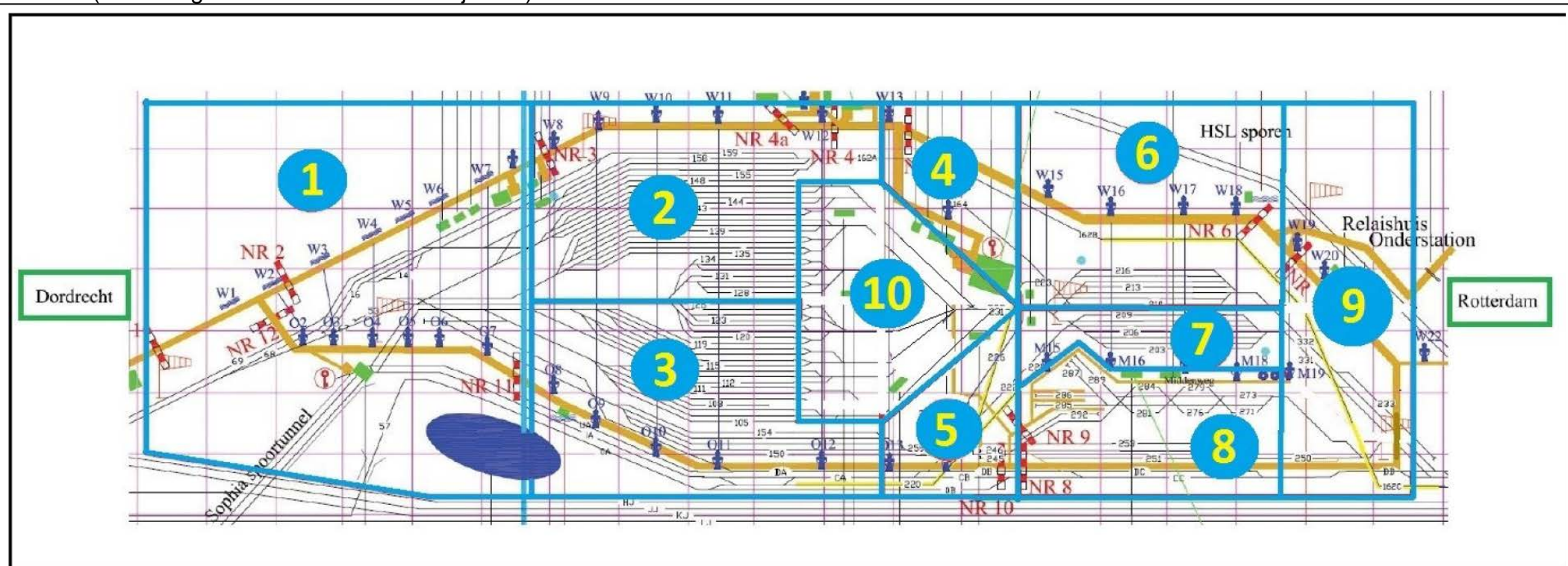
<p>De volgende gegevens doorgeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CIN-nummer van de locatie: CIN 0294 • Korte omschrijving van het voorval • CIN / DCMR code • Tijdstip melding • Nadere plaatsaanduiding calamiteit / spoornummer • Wagennummer • GEVI / UN • Stofnaam • Hoeveelheid lekkage • Windrichting • Te ontruimen zones • Naam melder • Telefoonnummer melder 	
--	--

Te sluiten slagbomen emplacement Kijfhoek:	
--	--

Na afloop calamiteit inleveren bij de Shiftleader.	
---	--

Bijlage 4 Waterhuishoudkundigplan

(bediening calamiteitenafsluiters Kijfhoek)



Calamiteit in Zone:	Af sluiten afsluiters:	Calamiteit in Zone:	Af sluiten afsluiters:
1	--> A1,A2, A13, A12	5, 7, 8	--> A10, A14
2, 4, 6	--> A3, A5, A6, A7	9 (=noordwestkant)	--> A8A, A8B, A9
3	--> A2, A10, A12, A13, A14	10 (=heuvel)	--> A3, A5, A6, A7, A10, A14

Bijlage 5 Zakkaartje Kijfhoek

Welkom
op emplacement
Kijfhoek

Wij willen dat uw bezoek veilig en gezond verloopt. Daarom verzoeken wij u vriendelijk deze veiligheidsinstructies te volgen.

ProRail

Voor uw en onze veiligheid!

Noodsituaties en alarmering









Veiligheid



Veiligheid staat op Kijfhoek op de eerste plaats.
“Heet werk” kan alleen plaatsvinden met een aanmeldingsformulier brandgevaarlijke werkzaamheden.

Deze is verkrijgbaar bij de Incidenten Coördinator Kijfhoek, te bereiken op tel. nummer 088 231 3390. Een ieder die werkzaamheden op het terrein verricht en zich in de buitenlucht begeeft dient in het bezit te zijn van een calamiteitenschemafoon.

Werk aan of nabij sporen

Werk in, aan of nabij sporen dient te geschieden volgens het Normenkader Veilig Werken (N.V.W.).

Zie stichting RailAlert (www.railalert.nl)
Deze verplichting geldt alleen voor medewerkers van ProRail en voor de medewerkers van (onder-) aannemers.

Camerasbewaking



Voor uw en onze veiligheid is er op het emplacement cameratoezicht aanwezig.

© 2019 ProRail V&M ICB versie 1.1

Verkeer

Op het emplacement gelden dezelfde verkeersregels als op de openbare weg. Gordel om, alleen handsfree bellen en nooit harder dan 50 km/u. Volg de aangegeven snelheidsbeperking op.



Parkeren

Voor het gehele emplacement geldt een parkeerverbod en een afsleepregeling. Parkeren is alleen toegestaan daar waar dit is aangegeven en in parkeervakken. Parkeer de voorzijde van uw auto in de uitrijrichting.



Roken en open vuur

Roken en open vuur is verboden. Roken mag alleen op de daar voor aangewezen plaatsen bijv. in rookcabines in de gebouwen. Waar open vuur voor werkzaamheden nodig is (heet werk), geldt een werkvergunning en aanvullende voorwaarden, deze zijn verkrijgbaar bij de Incidenten Coördinator Kijfhoek (ICK) (tel.nr. 088 231 3390).



Onbevoegden

Verboden toegang voor onbevoegden



Noodsituaties en alarmering

Noodsituaties

- Melden van een noodsituatie: zie achterzijde van dit zakkaartje.
- Bij een ongeluk, incident of calamiteit volgt u de instructies van de Bedrijfshulpverleners (BHV) op.

- Noodsituatie **In de buitenlucht**
 - Zie zone alarmering (overzichtskaartje).
 - Vlucht haaks op de wind.
 - Bedien zelf **geen** calamiteitslagboom.
 - Meldt u bij de BHV in het vluchtgebouw en schrijf u ter registratie in.
 - Blijf vervolgens binnen totdat het sein veilig wordt gegeven of totdat u geëvacueerd wordt.
 - Indien u Kijfhoek verlaat, dan batcht u uit, anders blijft u geregistreerd als zijnde aanwezig.

- Noodsituatie **In een gebouw**
 - Ga naar een noodverzamelpunt en wacht op de instructies van de BHV.
 - Maak **geen** gebruik van een lift.
 - Bestrijd zelf geen branden, breng uzelf in veiligheid.

Semafoonalarm

Zone alarmering (via semafoon, portofoon, GSMR, etc.)

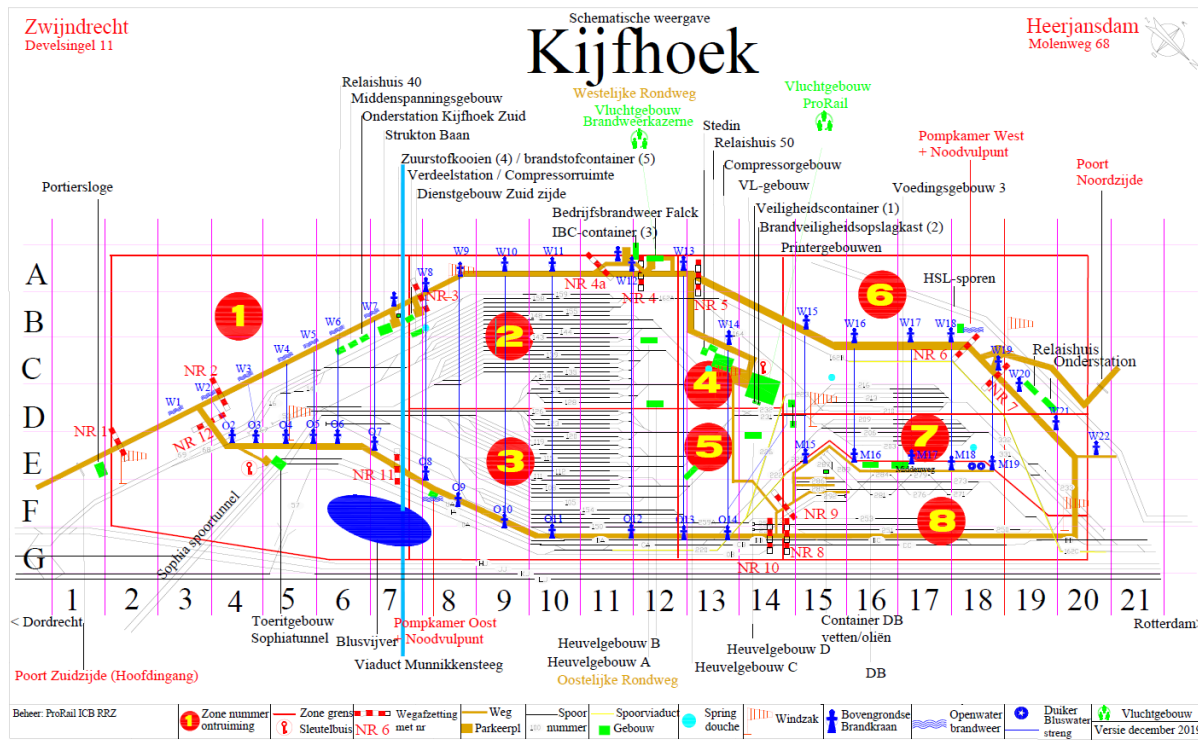
1. Ga na welke zone ontruimd moet worden.
2. Kijk op het kaartje in welke zone u bent.
3. Kijk waar de wind vandaan komt.
4. Vlucht **haaks** op de wind buiten Kijfhoek of naar een verzamelgebouw.
5. Bij een totale ontruiming dient u z.s.m. het emplacement Kijfhoek te verlaten. (semafooncode 888)
6. Wacht op verdere instructie of einde alarm.
Nb. Bij gebruik van semafoon is een combinatie van zonealarmen mogelijk. Bv. een alarm in zone 2, 3 én 5 krijgt de code 235.

Let op: 3-cijferige codes eindigend op 0 zijn alarmeringen voor havenemplacementen, dus NIET geldend voor Kijfhoek!

Semafooncodes (alarmsignalen)

Alarm Zone	Einde alarm	Alarm Zone	Einde alarm
1	0001	6	0006
2	0002	7	0007
3	0003	8	0008
4	0004	888	0000
5	0005	test	77

Proefalarm dinsdag 12:00 uur (code 77)



Calamiteitenplan Kijfhoek 7.1
Definitieve versie 01-07-2020

Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's)



- Gebruik de juiste PBM's
- Loopt u in de buurt van sporen of op de weg, dan draagt u een oranje vest!
- Als u zich buiten begeeft of werkt, dan dient u een ontruimingssignaal te kunnen ontvangen. Een alarmoproep verloopt via GSMR, portfoon of een calamiteitsemafoon. Indien noodzakelijk is deze laatste tijdelijk beschikbaar bij de portier.



Identiteitsbewijs

Op spoorwegterrein moet men zich altijd kunnen legitimeren met één van de volgende documenten:

- Paspoort;
- identiteitsbewijs;
- rijbewijs.

U draagt een badge of toegangspas op een zichtbare plaats.



Gedragsregels

- Het huisreglement van ProRail is van toepassing (RLN00300).
- U betreedt geen gebieden of ruimtes waarvoor u geen toestemming heeft.
- Volg mondelinge en schriftelijke aanwijzingen van de begeleidend contactpersoon altijd op.
- Fotograferen en filmen is zonder toestemming van de beheerder of de afdeling Communicatie niet toegestaan.
- Geen machines of apparatuur aanraken of bedienen, tenzij u hiertoe opdracht heeft gekregen.
- Veiligheidsvesten met andere kleuren dan oranje zijn voorbehouden aan functionarissen met een veiligheidstaak, en daarom verder niet toegestaan.
- Deponeer afval op daarvoor bestemde plaatsen!



Bezoekers leveren hun geleende calamiteitsemafoon na het bezoek in bij de beveiliging bij de poort aan de zuidzijde (Develsingel).

Belangrijke telefoonnummers

- Alarmnummer: **084 083 7666**
- Beveiliging Kijfhoek: **078 610 6885**
- Incidenten Coördinator: **088 231 3390**
- ProRail VL: **084 083 7660 /661 /662**

Mogelijke gevaren

Op dit terrein onderkennen we verschillende gevaren:

- Blijf weg van de bovenleiding! (elektrocutiegevaar!);
- Blijf uit de sporen! (aanrijdgevaar!);
- Er zijn (brand-)gevaarlijke stoffen aanwezig;
- Er is gemotoriseerd wegverkeer;
- De wegen zijn niet breed, houdt u aan de max. snelheid;
- Bermen kunnen glad zijn en verzakken;
- Er zijn verschillende werkzaamheden en werkplaatsen met machines;
- Er zijn diverse sloten en vijvers (verdrinkingsgevaar!).

Adres

Emplacement Kijfhoek
Develsingel 11, 3333 LD Zwijndrecht

Blijf alert, werk veilig!

Meldingen bij incidenten

Zorg voor uw persoonlijke veiligheid,
attendeer anderen op eventueel gevaar
en alarmeer onderstaand

Alarmnummer:

084 08 37 666

The screenshot shows a yellow mobile app interface for reporting an incident. It includes the following fields:

- Locatie: 45.5 (with a location pin icon and 'Oost 10' label)
- Telefoonnummer: 0612345678
- Gebeurtenis: Brandende prullenbak
- Slachtoffers: 0
- GEVI/UN nummer: 33 / 1203
- Naam: Piet Verhoef
- Phone number: 084-0837666

Loop haaks op de wind
naar een verzamelgebouw
(zie overzichtskaartje)



Oost
10

Locatiebordje

GEVI **33**
UN **1203**

GEVI / UN nummer



Looprichting

Bijlage 6 CIN Melding

Meldformulier CIN-Incident

Telefoonnummer CIN: (010) 411 8888

EERSTE MELDING

CIN-nummer : CIN

Naam bedrijf :

Havennummer : Adres:

meldtijd 1	:
meldtijd 2	:
datum	:
ingevuld door	:

▪ Brand:	
B1	<i>Brand/Broei/Explosie met verzoek om assistentie (overheids-)brandweer</i>
B2	Brand/Broei zonder verzoek om assistentie (overheids-)brandweer

▪ Incident met (mogelijk) gevaar/verzoek om assistentie hulpdienst:	
Buiten de inrichting:	
G1	Verspreiding van stoffen door de lucht (gas, vloeistofnevel, vaste deeltjes)
G2	Verspreiding van stoffen op of in het oppervlaktewater
G3	Verspreiding van stoffen over het land
Binnen de inrichting:	
G4	Gevaarlijke gevolgen binnen de inrichting of overige (potentieel) gevaarlijke gevolgen met assistentie brandweer (bijv. plot-clearalarm fabrieksunit of dreigend omvallen schoorsteen)

▪ Incident zonder gevaar met (mogelijk) grotere overlast buiten de inrichting en/of grotere milieugevolgen (binnen/buiten):	
Z1	Verspreiding van stoffen door de lucht
Z2	Verspreiding van stoffen op of in het oppervlaktewater
Z3	Verspreiding van stoffen over het land

	Z4	Overige overlastgevende situaties (bijv. stroomstoring)
--	-----------	--

Gewonden / slachtoffers:			
nee	niet bekend	ja aantal:	aard letsel:

NADERE INFORMATIE

Tijdstip voorval :

Nadere plaatsaanduiding :

UN-nummer en stofnaam :

Geschatte vrijgekomen hoeveelheid :

Korte omschrijving voorval :

.

. Naam en telefoonnummer melder :

.

NB: Moeten de buurbedrijven worden geïnformeerd?

**DCMR bepaalt bij de 1^e melding de noodzaak van een VERVOLG MELDING (altijd via CIN lijn).
Afmelden altijd via Bedrijfsmeldingslijn: 010 246 8686**

VERVOLG MELDING :

.

.

Procedure gebruik van het CIN-formulier

1. Een CIN-melding wordt gedaan bij brand en bij een reeds ontstane operationele afwijking met mogelijk gevaar, grotere overlast buiten de grens van de inrichting of grotere milieugevolgen (binnen/buiten).
2. Elke CIN-melding moet zo spoedig mogelijk, bij voorkeur binnen 15 minuten na het ontdekken, worden gedaan op het speciaal daarvoor bestemde telefoonnummer **(010 - 411 88 88)**. Bij geen gehoor of telefoonstoring dient dit voorval doorgemeld te worden aan de Politie Regio Rotterdam via 112.

3. In het kader van de Wet milieubeheer en de Brandbeveiligingsverordening dient elke brand gemeld te worden, ook als de brand reeds geblust is.
4. De melding dient te geschieden aan de hand van het CIN-formulier, dat ook wordt gehanteerd door de Politie, de Brandweer, de Havenmeester, de DCMR en Rijkswaterstaat; de vier laatst genoemde diensten luisteren gelijktijdig mee met de melding aan de politie.
5. De genoemde diensten bepalen hun primaire reacties en maatregelen voor de omgeving aan de hand van de gegevens uit de melding; deze gegevens moeten hier dan ook op gericht zijn. *Bij B of Z dient daarom door de melder te worden aangegeven of assistentie van de brandweer noodzakelijk is. Uiteraard bepaalt de brandweer zelf of zij eenheden ter plaatse stuurt.*
6. Aan het einde van het gesprek bepaalt de DCMR of een tweede melding noodzakelijk is (wederom binnen 15 minuten te ontvangen).
7. Door het gesprek te beperken tot de strikt noodzakelijk uit te wisselen informatie houden alle gesprekspartners het gesprek zo kort mogelijk.
8. Met de melding volgens dit formulier heeft het bedrijf voldaan aan de wettelijke verplichtingen, opgelegd in de Wet milieubeheer, de Brandbeveiligingsverordening en de Waterwet ten aanzien van het melden van een ongewoon voorval. In verband hiermee dient voor een zo volledig mogelijke en juiste invulling te worden zorg gedragen.
Bedrijven zijn hiermee niet ontheven van de eventuele wettelijke verplichting om andere overheden te informeren.
9. Het is **NIET TOEGESTAAN** het Centraal Incidenten Nummer te gebruiken voor:
 - het afmelden van incidenten
 - het melden van oefeningen, (kan wel worden aangevraagd bij de DCMR op 010-246 8686)
 - het doorgeven van bommeldingen (Bommeldingen alleen via 112),
 - het melden van branden / incidenten buiten de bedrijfsgrens.
10. De GMK - onderdeel Politie - draagt zorg voor de verdere distributie van het bericht aan de daarvoor in aanmerking komende autoriteiten.
11. De ingevulde formulieren dienen door het bedrijf zorgvuldig te worden bewaard (minimaal 2 jaar).

Voor uitgebreide informatie over dit onderwerp kunt u de gedragslijn "Melden van ongewone voorvallen in het Rijnmondgebied" raadplegen. Te bestellen bij de DCMR Milieudienst Rijnmond: 010- 246 8415 of downloaden via <http://www.dcmr.nl/nl/shared/publicaties/Gedragslijn-Melden-van-Ongewone-Voorvallen.html>

Autorisatie

Titel	Calamiteitenplan Kijfhoek (V&M ICB rRZ)
Documentnummer	PRL-VL-Cal-Kfh00710
Versie/Datum	Versie 7.1
Status	Definitief
Van	Ted Cornelissen/ Kim Storm
Eigenaar	ProRail VL Incidentenbestrijding
Projectleider	Vakspecialist V&M ICB RRZ
Document	Calamiteitenplan Kijfhoek versie 7.1

Autorisatie

	Paraaf	datum
Gecontroleerd	_____	_____
Manager	_____	_____