

zie verzendlijst

Onderwerp
Groene zone

De trein- en metro aanslagen in Madrid en Londen en de recent mislukte aanslagen in Duitsland hebben ondubbelzinnig aangetoond dat meldingen met betrekking tot verdachte personen en goederen serieus genomen moeten worden. Ook incidenten zoals in Utrecht in het najaar van 2005 hebben een grote impact gehad op de beschikbaarheid van de treindienst met negatieve consequenties voor veel partijen. Een effectieve aanpak in het omgaan met (de dreiging van) aanslagen op of in treinen vereist duidelijke afspraken tussen de betrokken organisaties, helderheid in verantwoordelijkheden en uniformiteit in optreden. Het betreft zowel het operationele alsook het bestuurlijke niveau. Het hanteren van protocollen is hierbij een belangrijk hulpmiddel.

Voor verdachte objecten is recent het Protocol Verdachte Objecten landelijk verspreid. Het doel van dit protocol is het aanbieden van landelijke uniforme praktische werkafspraken voor de operationele diensten en organisaties gericht op het determineren / detecteren en uiteindelijk veiligstellen voor verdere analyse van 'alle' typen verdachte objecten / pakjes, onafhankelijk van de inhoud (chemisch, biologisch, radioactief, nucleair, explosief). Het Protocol Verdachte Objecten beschrijft op hoofdlijnen de taken van de betrokken functionarissen en de multidisciplinaire afstemming en informatie-uitwisseling tussen de verschillende disciplines en organisaties. Vervolgens zal een doorvertaling moeten plaatsvinden naar eigen (regionale) werkinstructies voor de verschillende functionarissen.

Specifiek gericht op een verdacht object of subject in treinen is door de Nederlandse Politie een protocol ontwikkeld in samenwerking met NS, ProRail, KLPD/Spoorwegpolitie, Teamleiders Explosieven Verkenning en vertegenwoordigers van een aantal gemeenten.

Het betreft een landelijk protocol 'Groene Zone' wat er toe moet leiden dat er accuraat wordt opgetreden en tijdig informatie wordt gedeeld. Een Groene Zone is een plaats, waar een trein op een zo veilig mogelijke wijze kan worden opgesteld en onderzocht, zonder dat dit gevaar voor het overige spoorverkeer oplevert, en die goed te bereiken is voor de overheidshulpdiensten.

Datum
22 juni 2007

Ons kenmerk
2007-0000130275

Onderdeel
DGV/CB/PD

Inlichtingen
Andries Boneschansker
T (070) 426 9431
F (070) 426 8244

Uw kenmerk

Blad
1 van 7

Aantal bijlagen
3

Bezoekadres
Schedeldoekshaven 200
2511 EZ Den Haag

Postadres
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Internetadres
www.minbzk.nl

Uitgangspunt in het protocol is dat het personeel van de spoorwegonderneming zo spoedig mogelijk de politie in kennis stelt waarop deze een teamleider explosieven verkenners inschakelt en het lokaal bevoegd gezag wordt geïnformeerd. Zodra sprake blijkt te zijn van daadwerkelijke dreiging met explosieven en/of van CBRN stoffen, wordt opgeschaald middels het Protocol Verdachte Objecten (PVO). Het protocol 'Groene Zone' is de schakel vòòr het PVO.

Ik verzoek u het protocol Groene Zone als basis te hanteren voor de implementatie van uw wijze van optreden in geval van verdachte objecten in treinen in uw regio door u en uw operationele diensten. Door de betrokken bestuurder zullen daar waar nodig de groene zones voor het gebied van de veiligheidsregio aangewezen moeten worden. In bijlage 3 bij deze brief is een opgave opgenomen voor die locaties waar vanuit het belang van de spoorsector in verband met het minimaliseren van de hinder voor de treindienst een groene zone gewenst is.

Daar waar een Groene Zone is aangewezen moeten ook afspraken worden gemaakt over de onderlinge informatievoorziening tussen betrokken organisaties. Ik verzoek u dit voor 1 oktober 2007 te doen en mij te informeren of en waar u in uw regio een groene zone heeft aangewezen en welke additionele afspraken u hebt gemaakt met betrokken instanties.

Voor het bepalen van de noodzaak van een groene zone in uw regio en, indien noodzakelijk, de locatie van de groene zone adviseer ik u hierover in contact te treden met:

ProRail, de heer Peter Prak, Programmamanager Security, , tel: 030 - 2355715
peter.prak@prorail.nl.

Ik heb het voornemen om medio mei 2008 het protocol Groene Zone te evalueren.

Tot slot wijs ik u op de Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding ontwikkeld door de Nederlandse Vereniging voor Brandweer en Rampenbestrijding. Deze leidraad beoogt in zijn algemeenheid de voorbereiding op de gezamenlijke bestrijding van treinincidenten door de overheidshulpdiensten en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche te bevorderen.

DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES,
Voor deze,
De directeur Crisisbeheersing

w.g.

H.G. Geveke



Verzendlijst:

Aan:

De burgemeesters van de gemeenten
De voorzitters van de Veiligheidsregio's

In afschrift aan:

De Minister van Verkeer en Waterstaat
De Minister van Justitie
De Korpschefs van de regionale politie
De Korpschef van het KLPD
De Regionale brandweer commandanten
De Regionaal geneeskundig functionarissen
De Commandant van het Explosieven Opruimingscommando Koninklijke Landmacht
De directie van de Nederlandse Spoorwegen
De voorzitter van de Raad van Bestuur van ProRail

Bijlagen:

1. Protocol Groene zone;
2. Stroomschema Groene zone;
3. Gewenste locaties groene zone.



Bijlage 1

Protocol Groene Zone definitief versie 071104

Protocol hoe om te gaan met treinen waarin zich verdachte objecten en of subjecten bevinden.

Onderstaand protocol is opgesteld door een werkgroep bestaande uit deskundigen van de politie, spoorwegpolitie/KLPD, NS, ProRail, Teamleiders Explosieven Verkenners en vertegenwoordigers van een aantal gemeenten. Het is bestemd voor de operationele diensten en hun bestuurders. Het Protocol Verdachte Objectenprotocol sluit aan op het Protocol Groene Zone. De focus is gericht op het zeker stellen van de veiligheid van reizigers en het beperken van de ontregeling van het de treinenloop. Zodra sprake blijkt te zijn van daadwerkelijke dreiging met explosieven en/of van CBRN stoffen, wordt opgeschaald middels het Protocol verdachte Objecten (PVO).

Inleiding

De aanslagen op het openbaar vervoer in Madrid (maart 2004) en Londen (juli 2005), de opschaling naar de classificatie 'lichte dreiging' voor de spoorsector alsmede een aantal incidenten waarbij sprake was van een bommelding op en om een station c.q. treinen, hebben er toe geleid dat de regiokorpsen samen met de KLPD/Spoorwegpolitie en NS/Prorail zich hebben gebogen over dit fenomeen. Daarbij is met name antwoord gezocht op de volgende vraag: "Hoe te handelen met een rijdende trein, waarin zich een verdacht object of subject(en) bevindt, waar waarneembare dreiging¹ van uit gaat, dan wel waar een bommelding op binnen is gekomen". De context wordt gevormd door de dreiging die van een dergelijke melding uitgaat. Het voorliggende protocol bevat aanwijzingen en aanbevelingen die als antwoord op deze vraag dienen.

De uitgangspunten zijn:

- *De veiligheid van personen staat voorop. Altijd dient voorkomen te worden dat de veiligheid van reizigers, OV personeel, hulpverleners, omwonenden en omstanders onnodig lang in gevaar wordt gebracht.*
- *Adequate behandeling van dreigingincidenten staat of valt met een vakkundige inschatting van de risico's in dreiging en tijd door een TEV (Teamleider Explosieven Verkenning). Alle verdere maatregelen volgen uit zijn of haar gezaghebbende advisering. Onmiddellijke inschakeling van een TEV is dus geboden.*
- *Het is een gezamenlijke zorg van alle betrokken partijen dat de respons van de operationele diensten en de spoorsector op een gestructureerde, planmatige en onderling gecoördineerde wijze verloopt, waarbij de verstoring van het treinverkeer en overig openbaar vervoer tot een minimum wordt beperkt en er geen onnodige*

¹ Dit dient geplaatst te worden in de context van terroristische dreiging in Nederland. Het is niet de bedoeling dat de protocol wordt toegepast op overlastgevend en/of verdachten van overige strafbare gedragingen.

ontwrichting van het maatschappelijke leven in de nabije omgeving van het station c.q. het spoor plaatsvindt.

Definities:

Een **stoplocatie** is een plek op een station, waar een trein kan worden opgesteld en (veilig en snel) ontruimd, terwijl de risico's en bezwaren voor derden en het overige spoorverkeer zoveel mogelijk worden beperkt.

Een **Groene Zone** is een plaats, waar een trein op een zo veilig mogelijke wijze kan worden opgesteld en onderzocht, zonder dat dit gevaar voor het overige spoorverkeer oplevert, en die goed te bereiken is voor de overheidshulpdiensten. Deze locaties zijn doorgaans niet geschikt voor het (veilig en snel) uit laten stappen en de opvang van reizigers.

De hier bedoelde **Groene Zones** zijn door de burgemeester aangewezen na overleg met de KLPD/Spoorwegpolitie, NS/Prorail, het betreffende regiokorps en de overige regionale hulpdiensten.

De locaties zijn geselecteerd op basis van de volgende criteria:

- minimale risico's voor de omgeving en
- optimale bereikbaarheid voor de hulpdiensten, inclusief EOCL.

Aandachtspunten en werkwijze

1. Alarmeren en informeren.

Indien sprake is van een verdacht object of subject, waar een zekere dreiging van uit gaat, in een rijdende trein, zal zo snel mogelijk contact worden opgenomen door het NS personeel met de politie. Deze zal zorgen dat een TEV zo mogelijk op afstand reeds een eerste inschatting kan maken of nadat de trein op stoplocatie is ontruimd, kan worden doorgereden naar een groene zone.

Inlichten Teamleider Explosievenverkenning².

De in de korpsen aanwezige afdelingen die belast zijn met de explosievenverkenning dienen zo spoedig mogelijk in kennis te worden gesteld. De TEV analyse wordt uitgevoerd door het regiokorps waar de trein tot stilstand is gekomen, of naar onderweg is. De Teamleider Explosievenverkenning van deze regio zal op die locatie samen met een explosievenverkenningsteam het 1^e veldonderzoek uitvoeren.

Inlichten burgemeesters langs een traject.

De burgemeester van de gemeente waarin een stoplocatie en/of een groene zone zich bevinden, dient terstond op de hoogte te worden gebracht door de politie conform het afgesproken meldingsprotocol in de regio

2. Compartimenteren

Indien sprake is van een verdacht object of subject, waar een zekere dreiging van uit gaat, in een rijdende trein, wordt het treinstel waar het verdachte object of eventuele subject (zie voetnoot op pagina 1) zich in bevindt, zo snel mogelijk ontruimd door het op de trein werkzame personeel. De passagiers worden in de nog rijdende trein zo ver mogelijk verwijderd van de bedreigde locatie en bij voorkeur verplaatst naar een andere wagon. De beslissing tot compartimentering wordt door de NS genomen.

3. Ontruimen

De verdachte trein stopt op een geschikte³ stoplocatie bij een eerstvolgende⁴ halte of station en wordt daar ontruimd. De beslissing tot ontruiming wordt door de NS genomen.

Het perron dient bij aankomst zo mogelijk vrij te zijn van overige reizigers.

- De ontruiming wordt uitgevoerd door medewerkers van de vervoerders in samenwerking met medewerkers van de regiopolitie. Op de zgn. megastations (CS G4 en Schiphol) participeert tevens het KLPD/Spoorwegpolitie in de ontruiming.
- Indien de tijd ontbreekt om het perron te ontruimen voordat de bedreigde trein aankomt, vindt deze ontruiming gelijktijdig met de ontruiming van de trein plaats.

4. Verkennen, verplaatsen en ontmantelen

Nadat een trein is ontruimd dient een deskundige beoordeling van de verdachte situatie, plaats te vinden. Dit onderzoek op de stoplocatie valt onder verantwoordelijkheid van het lokaal bevoegde gezag, de burgemeester, en wordt uitgevoerd door Explosieven Verkenners van de regiopolitie, het KLPD en/of de EOCL. Vervolgens kan de trein met toestemming van het bevoegd gezag na advies van de Teamleider Explosieven Verkenning worden verplaatst naar een groene zone voor nadere inspectie en/of ontmanteling.

In veel gevallen zal met het onderzoek op de stoplocatie kunnen worden volstaan. Soms kan de (lege) trein met toestemming van het bevoegd gezag na advies van de Teamleider Explosieven Verkenning (TEV) worden verplaatst naar een specifieke onderzoekslocatie (Groene Zone); slechts sporadisch zal moeten worden overgegaan tot nader onderzoek

³ Het ontruimen van een trein dient in principe alleen plaats te vinden op een station/ perron. Ontruimen van een trein elders creëert onveilige situaties, duurt onnodig lang en bemoeilijkt een adequate opvang van passagiers.

Voorkomen moet worden dat op willekeurige locaties een trein stilgezet wordt. De kans dat reizigers al dan niet in paniek het baanvak op vluchten vormt een risico. Het uitstappen is eveneens gevaarlijk vanwege het ontbreken van een perron, de hoogte van het treinstel naar talud/maaiveld bedraagt minimaal 1,5 meter. Het ontruimen van een volle passagierstrein (met ca 1500 reizigers) op de vrije baan duurt volgens ervaringsdeskundigen 30 tot 45 minuten. Op een halte met perron gaat het om 5 tot 10 minuten.

⁴ Het langer dan strikt noodzakelijk door laten rijden van een "verdachte" trein is niet verantwoord. Hoewel het laten stoppen van een dergelijke trein op een groot station geen voorkeur verdient vanwege de te verwachten ontwrichting van treinenloop, ed., moet niet worden doorgereden, o.a. om een ongecontroleerde (noodrem-)stop te voorkomen.

en eventuele ontmanteling op de stoplocatie (het station), waardoor langere ontruiming in een ruimer gebied noodzakelijk is.

5. Tunnels

Het inrijden van **tunnels** met een trein waarop een bomdreiging rust moet zo mogelijk worden voorkomen. Wanneer de dreiging feitelijk pas in de (nabijheid van de) tunnel(bak) blijkt, dan dient de trein door te rijden naar een stoplocatie buiten de tunnel. Om een ongecontroleerde (noodrem) stop in de tunnel te voorkomen dient in deze situatie een geplande stop op een tunnelstation wel eerst te worden uitgevoerd; hier dient dan de ontruiming plaats te vinden, waarna de trein zsm verplaatst wordt naar een groene zone buiten de tunnel.

6. Het gestelde onder 5 is van gelijke toepassing op de zogenaamde **tunnelstations**.

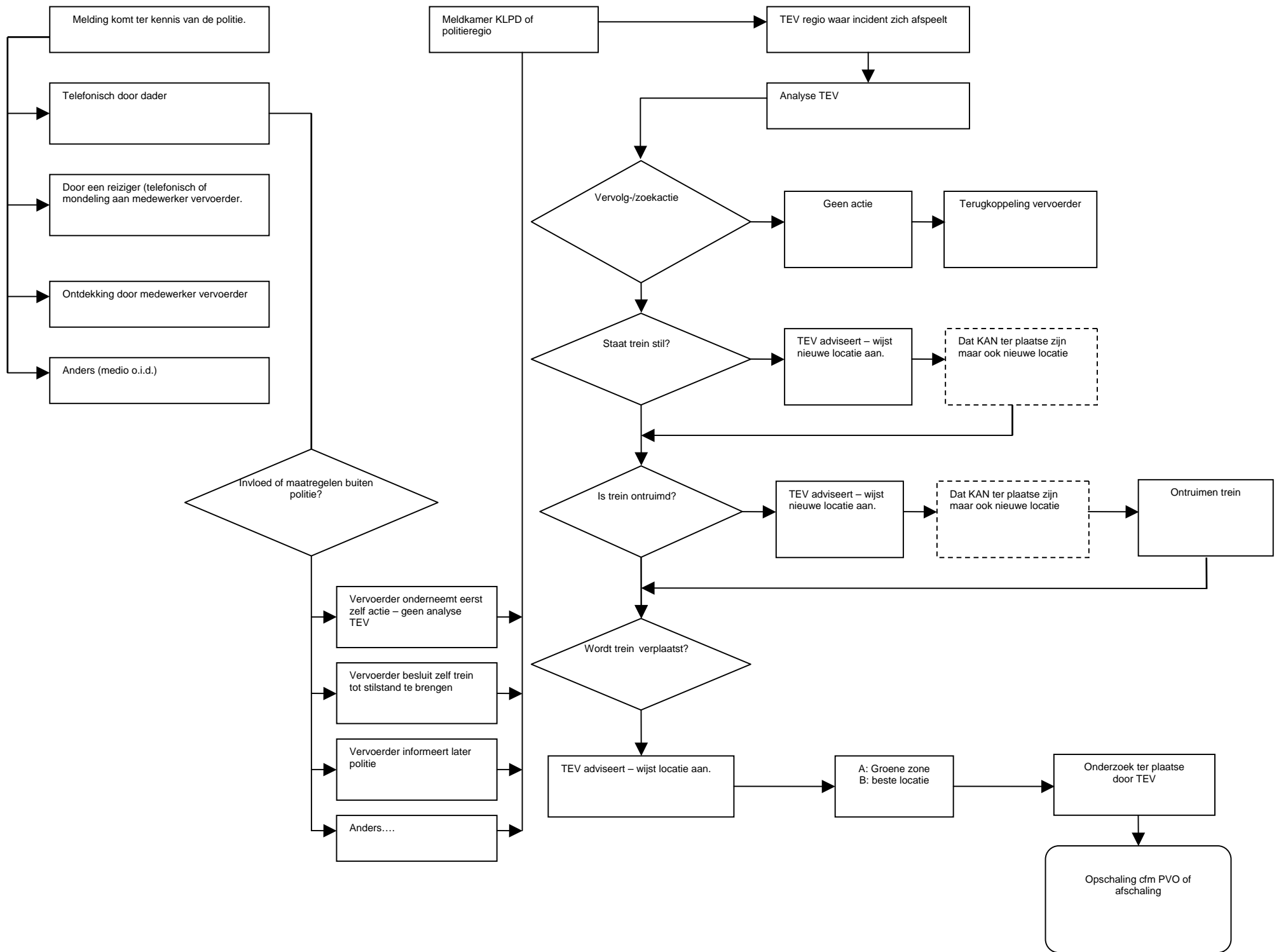
- Schiphol
- Rotterdam-Blaak
- Best
- Rijswijk
- Barendrecht

Vervolgtraject

De hoofden Conflict en crisisbeheersing worden door de SGB CBB/Rampenbestrijding verzocht om de groene zones in de eigen regio in kaart te brengen. Dit dient te gebeuren door het korps (bureau CCB) in overleg met ProRail, KLPD/DSP, Brandweer en GHOR.

De voorstellen tot aanwijzing van groene zones zullen aan de burgemeesters van de betrokken gemeenten worden voorgelegd.

Voor verdere uitwerking in de gemeentelijke rampenplannen en het opnemen in het oefenprogramma kan worden verwezen naar de Leidraad Treinincidenten en de hierin opgenomen trein incident scenario's, die met de hulpverleningregio's zijn opgesteld.



Bijlage 3

NS en ProRail zien graag groene zones aangewezen bij de volgende locaties.

- 12 stations met een Verkeersleidingspost: Alkmaar, Amersfoort, Amsterdam Centraal, Arnhem, Den Haag Centraal, Eindhoven, Groningen, Maastricht, Roosendaal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Zwolle
- 5 tunnels met een station: Barendrecht, Best, Rotterdam Blaak, Rijswijk, Schiphol

De maatregel geldt alleen voor reizigerstreinen en voor alle (inmiddels 11) reizigersvervoerders.