

Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem Amsterdam

Versie: 3.1

Vertrouwelijkheidsniveau: **Openbaar**



Colofon

GVB
Bureau Transportveiligheid

Verantwoording

Versie 3.1 van Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem is de opvolger van versie 3.0 van mei 2009.

Aanpassingen gedaan in versie 3.1

- Organisatorische wijzigingen doorgevoerd m.b.t. opvang en nazorg personeel
- Benaming medewerker OCC en Coördinator Bus/Tram gewijzigd
- Tot verwarring leidende plaatjes verwijderd
- Portofoonlijnen aangepast
- Bediening OV poortjes in ontruimingsbedrijf
- Kleine tekstuele aanpassingen

Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem Amsterdam, versie 3.1 is door de directie van GVB vastgesteld in de vergadering van de Directieraad op 14 december 2010.

-

Inhoudsopgave

1	Algemeen	5
1.1	Inleiding leeswijzer	5
1.2	Kader en reikwijdte	5
2	Noodorganisatie metro	6
2.1	Doel en uitgangspunten noodorganisatie	6
2.2	Beschrijving verloop calamiteit	7
2.3	Structuur noodorganisatie	9
2.4	Taakverdeling Centraal	10
2.5	Taakverdeling Plaats Incident (PI)	12
2.6	BOB en criteria voor opschaling	14
3	Plan activering	15
3.1	Alarmering	15
3.2	Alarmeringsscenario's	15
4	Inzet noodorganisatie bij calamiteiten	16
4.1	Communicatie (communicatielijnen en structuren)	16
4.2	Proces ontruimen metrotrein	17
4.3	Proces ontruimen Station	19
4.4	Einde calamiteitenbestrijding	21
4.5	Onderzoek plaats incident	21
5	Middelen	22
5.1	Procedures	22
5.2	Middelen	22
6	Borging van de paraatheid en de noodorganisatie	23
6.1	Paraatheid	23
6.2	Opleiding & Training	23
6.3	Oefeningen	23
6.4	Onderhoud van de middelen	23
6.5	Actueel houden van de procedures	23
6.6	Beheer & Actualisering van de documentatie	23
6.7	Beschikbaarheid van de documentatie	23
6.8	Evaluaties; Audits; jaarrapportages	23
Bijlage 1	BOGT scenariomatrix	24
Bijlage 2	Definities	25



Bijlage 3	Geografische taakverdeling OCC.....	26
Bijlage 4	Procedures	27
Bijlage 5	Adviezen voor communicatie	28
Bijlage 6	Toelichting op handelwijze/taken CM op PI.....	29
Bijlage 7	Procedure melding aan IVW.....	31
Bijlage 8	Beschrijving van de rol van diverse functies in het noodplan.....	32
8.1	Metrobestuurder	33
8.2	Verkeersleider Metro	35
8.3	Operator CAB.....	36
8.4	Medewerker OCC.....	37
8.5	RiCo CCV (Reizigersinformant/Coördinator Bus en Tram).....	38
8.6	Teammanager van dienst CCV & Inda	39
8.7	Coördinator Metro	40
8.8	Senior Handhaver Wet Personenvervoer (SHWP)	41
8.9	Chef van Dienst (CvD)	42
8.10	Handhaver Wet Personenvervoer.....	43
8.11	Teammanager van Dienst.....	44
8.12	Monteur Quick Service Railmaterieel.....	45
8.13	Service technicus/- monteur Energie	46
8.14	Medewerker Service Team Metro	47
8.15	Adviseur Concerncommunicatie	48
8.16	Directeur van Dienst.....	49

1 Algemeen

1.1 Inleiding leeswijzer

Het Noodplan Calamiteitenbestrijding Metro (Noodplan) legt de organisatie vast die door GVB gevolgd wordt in geval van calamiteiten. Het Noodplan beperkt zich tot de acties direct volgend op de calamiteit waaronder ontruiming, redding en samenwerking met overheidshulpdiensten (OHD).

Binnen GVB wordt voor de inschaling van incidenten en calamiteiten de VUSBOGT scenariomatrix toegepast. In dit plan wordt de afhandeling van de VUSBOGT calamiteiten beschreven.

In dit document worden de hiervoor relevante processen beschreven en de hierop betrekking hebbende taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de diverse GVB functies die hierin een rol hebben.

De beheerder van dit document is het Bureau Transportveiligheid.

1.2 Kader en reikwijdte

Het Noodplan beperkt zich tot calamiteiten die zich voordoen in het vervoerssysteem Metro in Amsterdam, inclusief het deel van de sneltram (lijn 51) tot en met Westwijk in Amstelveen. Tevens omvat het de stations van de metro, de lijnbehuizing op eindpunten en de ruimtes met de technische voorzieningen ten behoeve van de metro langs of nabij de metrolijnen in de tunnel of bovengronds.

Incidenten op het terrein van de Lijnwerkplaats en de Hoofdwerkplaats en in bedrijfsgebouwen vallen buiten dit Noodplan.

Het Noodplan beperkt zich tot de acties direct volgend op de calamiteit waaronder ook ontruiming, redding en samenwerking met OHD. Dit sluit aan op het Rampbestrijdingsplan Metro dat in het kader van het Gemeentelijk Crisisbeheersingsplan is opgesteld.

Het onderzoek naar de oorzaak van de calamiteit, het herstel van de infrastructuur en de exploitatie alsmede het instellen van een vervangende exploitatie en nazorg personeel worden hier niet beschreven.

Naast dit document waarin de noodorganisatie/calamiteitenbestrijding staat beschreven is er een Crisisplan GVB. Het doel van dit crisisplan is om de omvang en de gevolgen van een crisis bij GVB of één van haar bedrijfsonderdelen te beheersen en de terugkeer naar de normale toestand te regelen. Het gaat hierbij om de rol van het crisisteam dat belast is met het organisatorisch deel van de crisisbeheersing.

Alle meldingen van calamiteiten, die vallen binnen het kader van de VUSBOGT scenariomatrix (Bijlage 1) worden volgens dit plan afgehandeld. Bij calamiteiten waarin de scenariomatrix niet direct voorziet, een voorbeeld is instromend water in de tunnel, wordt de afhandeling gebaseerd op het meest vergelijkbare scenario.

2 Noodorganisatie metro

2.1 Doel en uitgangspunten noodorganisatie

Calamiteiten in een metrosysteem vereisen een specifieke aanpak waarbij de prioriteit ligt bij zelfredzaamheid van de aanwezigen. Dit is nodig vanwege de volgende bijzonderheden:

- een relatief snelle escalatie is mogelijk, zoals bij brand in ondergrondse stations/tunnels
- in de metro bevinden zich veel passagiers versus relatief weinig personeel (metro 600 : 1)
- de metro kent een ingewikkelde en afgesloten infrastructuur
- de bereikbaarheid voor hulpdiensten van buitenaf is complex en deze zijn mogelijk niet snel ter plaatse

Prioriteiten voor de afhandeling van calamiteiten zijn daarom als volgt:

1. Zelfredzaamheid reizigers, incl. het bevorderen hiervan zoals uitvoeren "safe haven"
2. Hulp door:
 - a. eigen (ter plaatse aanwezige) organisatie
 - b. reguliere hulpdiensten met ondersteuning van GVB

Op basis van het bovenstaande zijn de volgende doelen geformuleerd:

- **het beperken van de ernst en het omvanggebied**
- **het ondersteunen van zelfredzaamheid en assisteren bij ontruiming**
- **het verlenen van directe hulp aan reizigers**
- **het bijstaan van de hulpdiensten.**

Op basis hiervan is een eenvoudige en doeltreffende noodorganisatie ontworpen gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Om als noodorganisatie adequaat te kunnen reageren, sluiten bijbehorende processen zoveel als mogelijk aan bij de normale gang van zaken
- Waar behoefte aan is moet er snel zijn, waar geen behoefte aan is moet weg blijven/gaan
- Er zijn zo min mogelijk overgave momenten in de coördinatie
- Op basis van de eerste situatierapportages Plaats Incident wordt op- of teruggeschaald (categorisering VUSBGT eerste moment leidend)
- In overlegstructuren op gelijkwaardig niveau met OHD kunnen communiceren, waarvoor specifieke kennis is benodigd
- Een veilige werkplek voor OHD wordt adequaat georganiseerd
- Essentiële informatie wordt met alle relevante personen die bij de calamiteit betrokken zijn (zowel intern personeel als externen) gedeeld met een minimum van vertraging (ondermeer door het leveren van een snel aanwezig voldoende deskundig aanspreekpunt)
- Eerste opvang betrokken personeel door aangewezen medewerkers noodorganisatie
- Opvang & nazorg personeel ligt in handen van de normale lijnorganisatie.

Verdeling in drie aspecten

Uitgangspunt is dat zowel centraal als op plaats incident de diverse functionarissen ieder een eigen aandachtsgebied hebben met samenhangende taken (kolommenstructuur). Afstemming is daardoor nog beperkt noodzakelijk.

Vervoers aspect	Technische aspect	Stations aspect
Het vervoeren van reizigers tussen twee stations.	Het beheren van- en storingen verhelpen aan technische middelen en voorzieningen met als doel het vervoers aspect en het stations aspect doorgang te laten vinden.	Het verzorgen van reizigers in het station door toezicht te houden op- en handhaven van orde, rust, veiligheid en reinheid.

Dit geldt Centraal voor de VKL Metro (vervoersaspect), Operator CAB (technisch aspect) en OCC (stationsaspect), waarbij de Operator CAB de coördinerende rol heeft en de voortgang van alle drie de processen bewaakt.

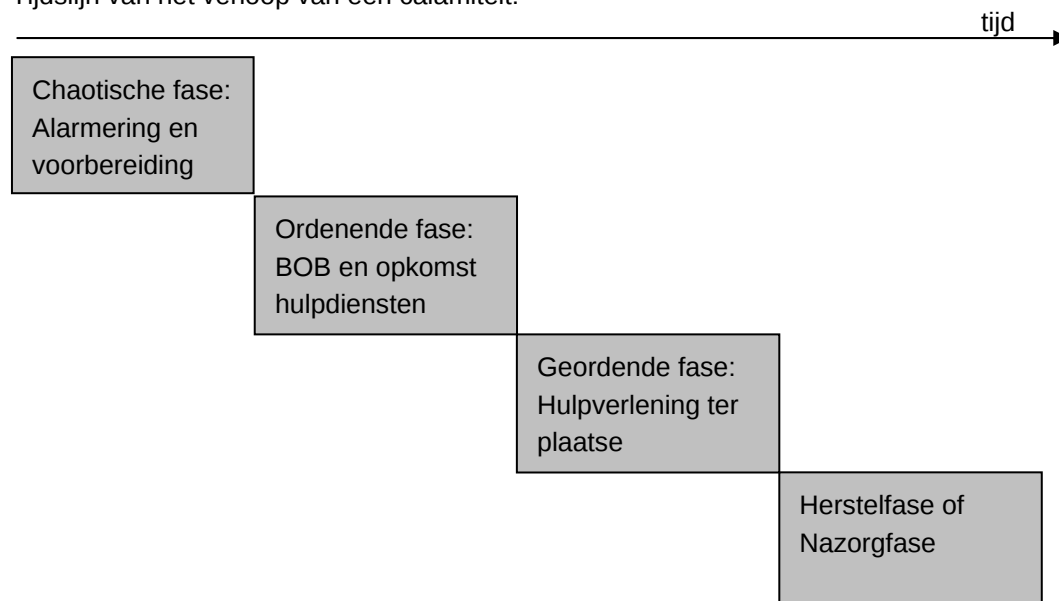
Op Plaats Incident zijn de taken ook per kolom georganiseerd, waarbij de lokale functionarissen in eerste instantie alleen contact onderhouden binnen de eigen kolom. Zij geven waarnemingen door, stemmen af en handelen conform afspraak. De indeling is:

- vervoersaspect: metrobestuurder(s)
- technisch aspect: technici van GVB
- stationsaspect: (S)HWP en aanwezig stationspersoneel
- procesoverstijgende coördinatie: Coördinator Metro (SHWP of Chef van Dienst)

De coördinatie bij BOGT calamiteiten is op Centraal in handen van de Operator CAB en op Plaats Incident in handen van de Coördinator Metro. De eindregie binnen CCV/OCC ligt bij de teammanager van dienst CCV & Inda. Deze beslist ook ingeval van dilemma's.

2.2 Beschrijving verloop calamiteit

Tijdslijn van het verloop van een calamiteit:



- **Chaotische fase - Alarmering en voorbereiding**

In de beginfase van een calamiteit, de chaotische fase, is veel nog onduidelijk. Wel is duidelijk dat er snel gehandeld moet worden, bij voorkeur volgens een van te voren bedacht plan. Belangrijke voorwaarden voor het veilig kunnen vluchten door reizigers (zelfredzaamheid) zijn:

- uitvoeren van safe-haven
- scheiden "plaats incident" van overig treinverkeer
- afschakelen tractievoeding

Daarnaast worden in deze fase de in- en externe hulpdiensten gealarmeerd volgens de bij de VUSBOGT scenariomatrix (Bijlage 1) bijbehorende bellijst.

- **Ordenende fase – BOB en opkomst hulpdiensten**

Op initiatief van Operator CAB vindt zo spoedig mogelijk Beeld, Oordeel en Besluitvormingsoverleg (BOB) plaats tussen de drie betrokken operators en wordt in zeer kort tijdsbestek besloten:

1. welk scenario van (VUS)BOGT wordt gekozen
2. het wel of niet ontruimen van trein(en)
3. het wel of niet ontruimen van station(s)

De uitkomst van de besluiten is bepalend voor de hulp die in eerste instantie geboden gaat worden.

De scenariokeuze wordt indien nodig gevolgd door verdere alarmering van in- en externe hulpdiensten, dan wel het verder informeren van de hulpdiensten over de locatie en situatie.

Vervolgens richten de diverse functionarissen op Centraal en op Plaats Incident zich op taken binnen hun eigen aandachtsgebied. Centraal zijn dit de Operator CAB (technisch aspect), VKL Metro (vervoersaspect) en OCC (stationsaspect), waarbij de Operator CAB de coördinerende rol heeft en de voortgang/samenhang van alle drie de processen bewaakt.

Op locatie (Plaats Incident) zijn dit voor het technisch aspect: de Coördinator Metro (SHWP of Chef van Dienst) en technici van GVB (monteur QS en technicus Energie), voor het vervoersaspect: de metrobestuurder(s) en voor het stationsaspect de (S)HWP en aanwezig stationspersoneel.

Aan het einde van deze fase verloopt de zelfredzaamheid of ontruiming voorspoedig en/of is bijna ten einde. De hulpdiensten verschijnen en stellen zich op de hoogte van de voortgang, het nog aanwezig risico en het aantal achtergebleven personen (slachtoffers). Hulpdiensten worden opgevangen en bijgestaan door een deskundige medewerker (Coördinator Metro) die namens GVB adviseert en de hulpdiensten bijstaat bij het proces redding/bestrijding/hulpverlening. Hulpverleners van GVB worden aangestuurd door de Coördinator Metro en werken samen met de hulpdiensten.

- **Geordende fase – Hulpverlening ter plaatse**

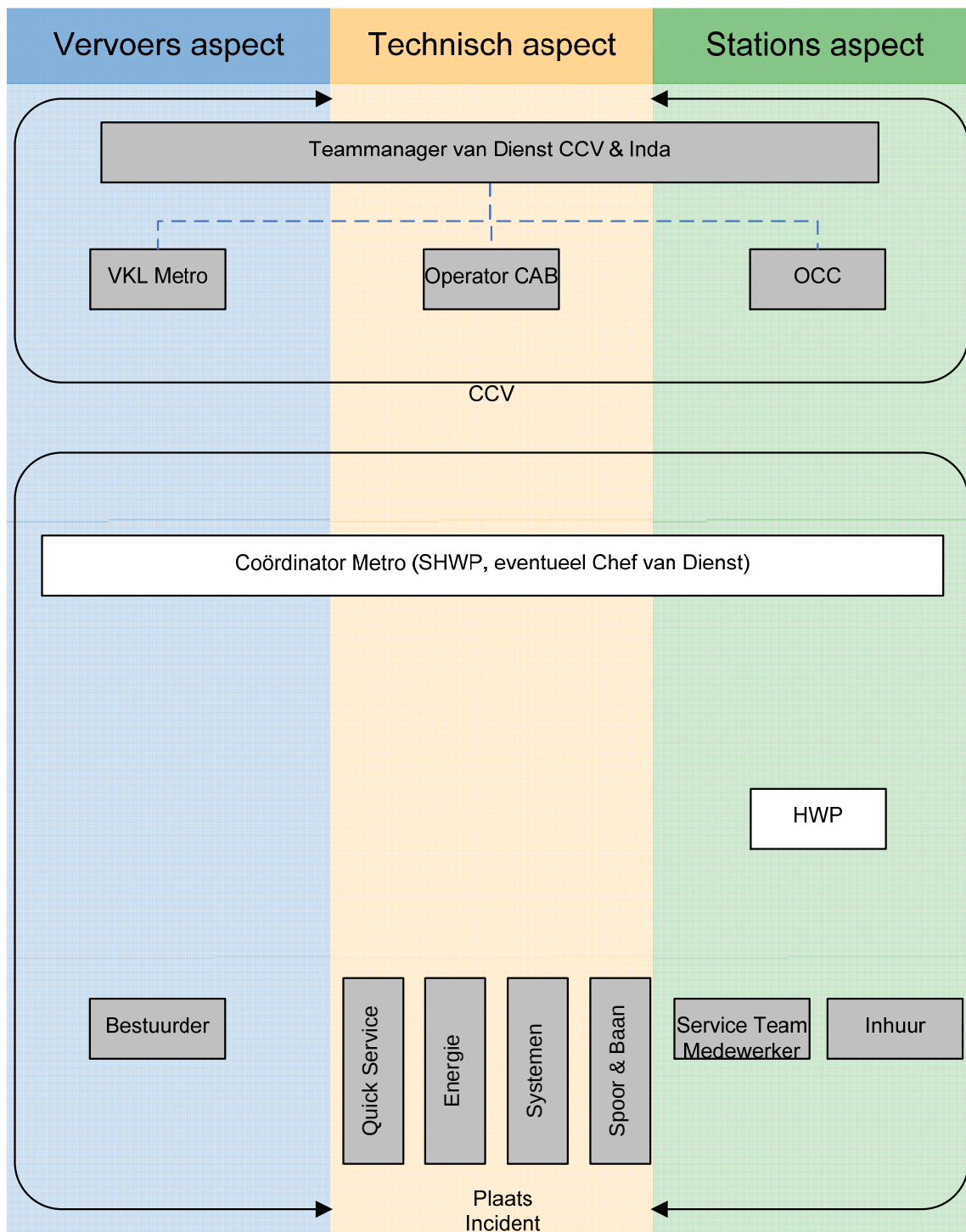
De hulpverlening is nu in volle gang: achterblijvers worden gered, brand wordt geblust, slachtoffers worden bevrijdt of lichamen worden geborgen. De Coördinator Metro neemt deel aan motorkapoverleg en Commando Plaats Incident (COPI). De HWP regelt in samenwerking met OCC de opvang en verwijzing van reizigers. Personeel dat initieel bij de calamiteit betrokken is geweest krijgt eerste opvang en/of begeleiding naar hospitaal of politiebureau.

- **Herstelfase of Nazorgfase**

Deze fase maakt geen deel uit van dit plan. In de herstel- of nazorgfase is de brand geblust en/of de hulpverlening afgerond. Een technisch onderzoek ter plaatse wordt gestart en afgerond. Vervolgens vinden de opruimwerkzaamheden plaats gevolgd door herstelwerkzaamheden. Hierna kan de exploitatie provisorisch dan wel definitief worden opgestart en wordt nazorg aan personeel verleend.

2.3 Structuur noodorganisatie

Structuur van de noodorganisatie Metro. De rol van coördinator metro kan worden vervuld door de SHWP of door de Chef van Dienst.



2.4 Taakverdeling Centraal

Operator CAB

De Operator CAB coördineert de zaken rond de calamiteit vanaf CCV en onderhoudt rechtstreeks contact met Coördinator Metro (SHWP of CvD) op Plaats Incident.

Primaire taken

- Schakelen 10kV hoogspanning en de tractievoeding, inclusief de kortsluitschakelaars tunneltracé
- Alarmeren noodorganisatie GVB en OHD bij scenario's (VUS)BOGT
- Inschalen van calamiteit in scenario volgens (VUS) BOGT en eventueel op-/afschalen
- Coördinatie op CCV en aanspreekpunt voor CM
- Afroepen BOB -overleg
- Besluit tot ontruimen van
 - Stations
 - Metro tussen twee stations
- Initieert ontruiming stations + inschakelen ontruimingsalarm
- Geeft opdracht tot kortsluiten aan ter zake deskundige technici.

Afgeleide taken

- Kenniscentrum voor techniek

Verkeersleider Metro

Verzorgt de vervoersaspecten en de communicatie met de bestuurder(s)

Primaire taken:

- Neemt alarm aan van metrobestuurder
- Voert de safe-haven-concept uit dan wel ondersteunt deze
- Isoleert de Plaats Incident (PI) van het vervoerssysteem
- Coacht de metrobestuurder en vangt deze op
- Geeft zo nodig dwingend advies tot ontruimen
- Aanvragen BOB-overleg

Afgeleide taken:

- Regelen overig treinverkeer
- Informeren metrobestuurder en reizigersinformant CCV m.b.t. informatie aan reizigers
- Adviseren over vervangend vervoer aan teammanager van Dienst CCV & Inda, Exploitatieve beslissingen worden door de verkeersleiding gemaakt, eventueel in overleg met de teammanager van Dienst CCV & Inda, de Chef van Dienst en/of de vervoermanager

RiCo CCV

Verzorgt de inschakeling van SHWP en HWP

Primaire taken

- Aansturen (S)HWP naar PI (Plaats Incident)
- Aanwijzen SHWP als Coördinator Metro (CM = groene vest)
- Laat SHWP direct overschakelen naar portofoonlijn Operator CAB
- Laat HWP direct overschakelen naar portofoonlijn van de medewerker van OCC

Afgeleide taken

- Informeren reizigersinformant

Medewerker van OCC

Het OCC onderhoudt rechtstreeks contact met de HWP op Plaats Incident

Primaire taken:

- Cameratoezicht
- Alarmeren en aansturen Service Team Metro (STM) + Inhuurmedewerkers
- Onderhouden mobilofooncontact stationsproces (overnemen HWP)
- Faciliteren ontruiming stations
- Faciliteren opvang reizigers op perron bij ontruiming trein in tunnel
- Alarmeren/informereren OV-zorg
- Aanvragen BOB-overleg

Afgeleide taken

- Faciliteren bij afsluiten aanliggende en/of overige stations
- Faciliteren bij verwijzen reizigers op overige stations

Teammanager van dienst CCV & Inda

- Borgen coördinatie deelaspecten + regie over CCV + OCC tijdens (VUS)BOGT scenario's. Eindverantwoordelijk voor afhandeling calamiteiten bij CCV & Inda
- Uitvoeren check op uit te voeren taken door deelaspecten
- Aanspreekpunt crisisteam (als calamiteit dermate groot is dat dit geformeerd wordt, zie crisisplan)
- Volgens BOGT alarmeren of informeren van:
 - Directeur van Dienst
 - Concern Communicatie
 - Manager CCV & Inda
 - IVW volgens procedure zie bijlage 6. Indien IVW aanwijzingen geeft voor het doen van inspecties of voor buitendienststellingen is overleg met de Directeur van Dienst noodzakelijk.
- Nemen van besluiten bij dilemma's (zoals wel/niet opschalen van de ernstklasse) of bij conflicterende meningen tussen Operators/verkeersleiders
- Aanvragen BOB-overleg en deelnemen indien aanwezig.

Bij afwezigheid teammanager van dienst CCV & Inda neemt Operator CAB taken waar, de teammanager van Dienst CCV & Inda stuurt op afstand bij.

Directeur van Dienst

- Hoogste in rang tijdens calamiteiten
- Heeft ter plaatse geen operationele taken
- Is in voorkomende gevallen voorzitter crisisteam

De Directeur van Dienst is het eerste escalatieniveau tijdens calamiteiten voor de teammanager van dienst van CCV en voor de Chef van Dienst.

In bijlage 8 staat een nauwkeurige beschrijving van de diverse functies

2.5 Taakverdeling Plaats Incident (PI)

Coördinator Metro (herkenbaar aan groen vest)

De Coördinator Metro heeft algehele leiding en coördinatie in handen van de noodorganisatie Metro op locatie Plaats Incident en directe omgeving (zie ook bijlage 6).

Taken:

- Verzorgt op Plaats Incident de communicatie en afstemming richting OHD en Operator CAB
- Is aan- en afmeld punt
- Neemt deel aan Motorkapoverleg en COPI
- Geeft aanwijzingen voor het afhandelen van de calamiteit
- Coördineert werkzaamheden noodorganisatie van GVB op Plaats Incident
- Is op de hoogte van "status calamiteit"
- Geeft dwingend advies aan Operator CAB om BOGT scenario op te schalen
- Schaalt scenario terug in overleg met Operator CAB
- Geeft baan vrij voor herstelproces na toestemming hulpdiensten en inspectiediensten
- Geeft baan vrij voor vervoer volgens procedure Controle Veilige Berijdbaarheid
- Rapporteert aan CvD(Metro) en/of Directeur van Dienst en Crisisteam
- Draagt zorg voor een rapportage na afloop

De Coördinator Metro vult bij BOG scenario's vooral het technisch aspect in waarbij de brandweer doorgaans leidend is. Hij heeft daarbij de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Organiseren veilige werkplek op Plaats Incident
- Gidsen en toegang verlenen tot ruimten met gevaar
- Deskundig advies en technische bijstand leveren

De Coördinator Metro vult bij T-scenario's vooral het stationsaspect in waarbij de politie doorgaans leidend is. Hij heeft daarbij de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Organiseren veilige omgeving voor reizigers
- Deskundig advies en bijstand leveren op gebied van beschermingsmaatregelen tegen terrorisme.

SHWP

De naar het incident geleide Senior Handhaver Wet Personenvervoer (SHWP) vervult de rol van Coördinator Metro. Indien sprake is van BOGT 3 of 4 dan kan de Chef van Dienst, na aankomst en na overdracht van informatie, deze rol overnemen. De SHWP houdt daarna de communicatie in handen op PI en tussen PI en de Operator CAB. De Chef van Dienst kan zich vervolgens concentreren op zijn rol als CM en ongestoord deelnemen aan COPI overleg.

Chef van Dienst

De Chef van Dienst (van de Metro) komt ter plaatse bij ernstklasse 3/4 en kan in overleg met SHWP daarna de rol Coördinator Metro overnemen. In overige gevallen wordt hij geïnformeerd door Operator CAB. Ook is de CvD verantwoordelijk voor het regelen van opvang van betrokken/aanwezig inhuurpersoneel. Dit behelst contact opnemen met de externe partij, en eventueel zorg dragen dat eerste opvang (desnoods vanuit GVB) verzorgd wordt.



HWP

De Handhaver Wet Personenvervoer (HWP) is verantwoordelijk voor het deelaspect station:

- Aansturen aanwezig stationspersoneel (STM, inhuur)
- Na opdracht verwijzen reizigers
- Na opdracht ontruimen en het weren van nieuwe reizigers en ramptoeristen
- Opvang personeel GVB en overdracht naar eigen Teammanager voor nazorg

Monteur Quick Service en service technicus/- monteur Energie

Nadat het afschakelen van de spanning op de derde rail op afstand is gedaan door de Operator CAB, wordt het kortsluiten door het fysiek plaatsen van kortsluiters ter plaatse gedaan door:

- In eerste instantie: Monteurs Quick Service (QS). De storingsdienst van Railmaterieel (05:00-01:30), die is opgeleid om kortsluiters te plaatsen. Hiervan is tenminste één ploeg in dienst. Deze kunnen na het plaatsen van de kortsluiters ook hulp bieden bij het ontruimen van de trein.
- Vervolgens: de service technicus/-monteur Energie (afdeling Rail Services), die buiten kantooruren wachtdienst heeft. Deze heeft meer bevoegdheden dan de monteurs Quick Service, waaronder het weer wegnemen van de kortsluiters en het elektrisch vrijgeven van de baan na gebruik van de op afstand bedienbare kortsluiters door de brandweer.
- Voor het tunneltracé met op afstand bedienbare kortsluiters geldt dat zowel de monteurs Quick Service als de service technicus/-monteur Energie worden opgeroepen conform bovenstaande regeling. Deze back-up dient te allen tijde onverwijld uitgevoerd te worden en is van belang als de kortsluitinrichting faalt of niet toereikend is. Daarnaast spelen beide functies een rol bij het vrijgeven van de respectievelijk het materieel en de infrastructuur.

Teammanager van dienst

De Teammanager van dienst (TMvD) maakt geen deel uit van de noodorganisatie maar is verantwoordelijk voor de opvang en nazorg van het betrokken personeel van GVB. Hij komt niet ter plaatse maar kan wel naar een ziekenhuis of politiebureau komen voor overdracht.

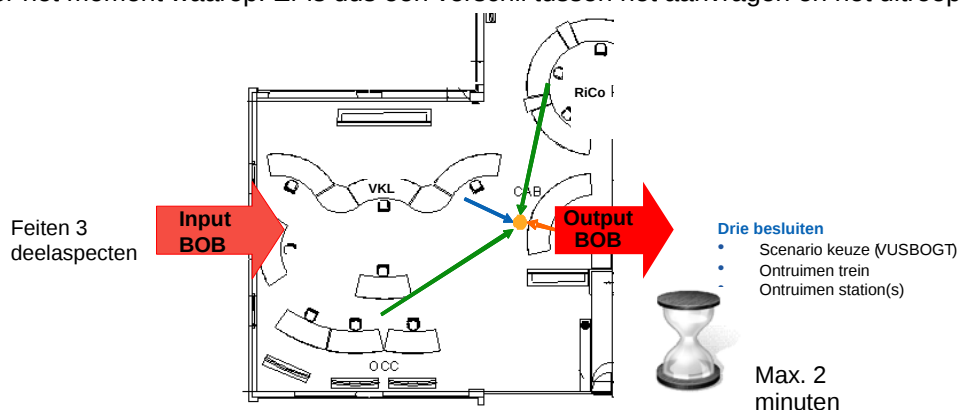
In bijlage 8 staat een nauwkeurige beschrijving van de diverse functies

2.6 BOB en criteria voor opschaling

Voor een eenduidige afstemming en aanpak wordt een BOB bijeenkomst voor alle deelaspecten gehouden bij de aanvang van een calamiteit. Hierbij staat BOB voor “Beeld, Oordeel, Besluitvorming”. Bij een calamiteit Metro volgens de (VUS)BOGT matrix vervult de Operator CAB de coördinerende rol vanaf de eerste BOB.

De eerste BOB is kort en krachtig, maximaal 2 minuten. Hier wordt op basis van de dan bekende informatie een inschaling in de (VUS)BOGT matrix gedaan en de bijbehorende maatregelen opgestart.

Wanneer meer informatie beschikbaar komt of nieuwe beslissingen moeten worden genomen wordt opnieuw een BOB gehouden. Deze kan door alle deelnemers worden aangevraagd. De Operator CAB beslist over het moment waarop. Er is dus een verschil tussen het aanvragen en het uitroepen.



Deelnemers: De vaste deelnemers van de BOB zijn:

- Operator CAB
- VKL Metro (De VKL die probleemeigenaar is, kiest welke collega hij/zij voorzien van informatie naar BOB stuurt)
- Medewerker van OCC
- RiCo CCV (deze informeert nadien de reizigersinformatanten)
- Indien aanwezig: teammanager van dienst CCV & Inda

In het BOB worden ingebracht de op dat moment beschikbare feiten van de drie deelaspecten.

Besluiten: In de eerste BOB worden drie besluiten genomen:

1. Scenario keuze op basis van (VUS)BOGT
2. Wel of niet ontruimen van trein(en)
3. Wel of niet ontruimen van station(s).

Het besluit tot ontruimen van trein(en) of station(s) wordt genomen in het BOB door Operator CAB. De verkeersleider kan een dwingend advies geven ten aanzien van het ontruimen van een trein.

Indien afgeweken moet worden van het protocol besluit de teammanager van dienst van CCV & Inda nadat hij een afweging van de diverse risico's maakt op basis verkregen informatie.

Werkafsprak: Bij elke inschakeling van een OHD buiten de BOGT-matrix (zeer klein incident) wordt de informatie z.s.m. met de andere Operators gedeeld volgens de principes van een BOB overleg.

3 Plan activering

3.1 Alarmering

Alarmering wordt gestart op basis van meldingen die binnen komen bij CCV of OCC.

Het centrale alarmnummer voor calamiteiten bij GVB is **(020 460) 8888**.

Het alarmnummer is 24 uur/dag bereikbaar en komt binnen bij de Operator CAB.

3.2 Alarmeringsscenario's

Wanneer een binnenkomende melding het vermoeden geeft van een calamiteit wordt in eerste instantie de Operator Centrale AfstandBediening (Operator CAB) hierover geïnformeerd.

Gebaseerd op een kort overleg tussen de belangrijkste spelers binnen OCC en CCV, het BOB overleg, worden de hierna beschreven inzetscenario's opgestart, waarin verwerkt is de informatie en alarmering volgens de VUSBOGT scenario's en bijbehorende bellijst.

Toelichting VUSBOGT scenariomatrix en bellijst

De letters van VUSBOGT staan voor afkortingen van de aard van de calamiteit:

- V** Verstoring
- U** Uitval
- S** Storing materieel en/of infra
- B** Brand/Rook/Explosie
- O** Ongeval/Aanrijding met letsel
- G** Gevaarlijke en/of milieubelastende stoffen
- T** Terrorisme en Agressie

(Dit noodplan behelst incidenten van de categorie BOGT)

De omvang van de diverse scenario's is ingedeeld in vier categorieën:

- 1** Klein
- 2** Middel
- 3** Groot
- 4** Zeer Groot

Per scenario (aard en omvang) zijn bellijsten gedefinieerd van in- en externe hulpdiensten, op volgorde van belangrijkheid.

Afhankelijk van de aard van het incident (BOGT) en de omvang (1,2,3,4) kan hiermee bepaald worden welke hulpdiensten en functionarissen gealarmeerd of geïnformeerd moeten worden en in welke volgorde. Meer informatie is te vinden in de procedure VUSBOGT scenariomatrix.

4 Inzet noodorganisatie bij calamiteiten

4.1 Communicatie (communicatielijnen en structuren)

Beschikbare communicatielijnen voor de noodorganisatie			
Lijn nr.	Beschikbaar voor	Komt binnen bij	In gebruik bij
700	Standaard lijn voor calamiteiten bij metro	Operator CAB	- Coördinator Metro - Technici Railmaterieel - Technici Rail Services
800	Reserve lijn of bij een tweede calamiteit gelijktijdig		
401	stations in Zuid-Oost	OCC Zuid	- (S)HWP - STM - Inhuurpersoneel
402	stations in Tunnel	OCC Centrum	
403	stations in Zuid-West	OCC West	

Werkwijze¹

- CM (SHWP) heeft één portofoon, ingeschakeld op lijn Operator CAB.
- Technici hebben ieder een portofoon en ingeschakeld op lijn Operator CAB
- HWP heeft één portofoon, ingeschakeld op lijn OCC.
- HWP en SHWP roepen op naar elkaars porto nummer.
- Operator CAB geeft opdrachten aan SHWP, SHWP geeft lokaal opdrachten aan HWP.
- OCC en HWP houden contact over stationsaspect en stationsontruiming

Communicatie vanuit en beantwoording door CAB en OCC gaan steeds door middel van een groepsoproep, waardoor ieder in de groep kan meeluisteren.

Indien HWP en SHWP met elkaar praten moet Operator CAB of OCC eerst inluisteren, en dan inbreken.

¹ Zie ook bijlage 5: Adviezen voor communicatie

4.2 Proces ontruimen metrotrein²

vervoersaspect	technisch aspect	stationsaspect
Alarm en opstart		
• Alarmering wordt gestart op basis van meldingen die binnen kunnen komen bij CCV of OCC. • Bij binnenkomende melding van (vermoedelijke) calamiteit direct Operator CAB informeren. • Operator CAB coördineert binnen CCV en OCC en heeft contact met Coördinator Metro		
Na eerste melding van een calamiteit vinden diverse acties plaats, nog voor de eerste BOB:		
<u>VKL Metro:</u> • Isoleren van de plaats incident van het overige vervoersproces: 1. Scheiden van het vervoersproces, voorkomen dat treinen alsnog bij de plaats incident komen 2. Evacueren van (nog) niet getroffen treinen uit de omgeving van de plaats incident. • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB	<u>Operator CAB:</u> • Alarmeren Quick Service met opdracht kortsluiten • Alarmeren OHD (afhankelijk van de situatie) • Aanvragen SHWP / HWP bij RiCo CCV • Afschakelen (afhankelijk van de situatie) • Kortsluiten tunnelsecties • Activeren brandweerkhuis • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB • Uitroepen BOB	<u>Medewerker van OCC</u> • Inschakelen camerabeelden Plaats Incident • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB OCC werkt hierbij op basis van de geografische indeling, zie Bijlage 3 <u>RiCo CCV</u> • Oproepen en aanwijzen SHWP (Coördinator Metro) en HWP • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB
Eerste BOB (Beeld, Oordeel, Besluitvorming) kort en krachtig, maximaal 2 minuten		
Resultaten: 1. Kiezen scenario in de (VUS)BOGT matrix 2. Besluiten wel/niet ontruimen trein(en) 3. Besluiten wel/niet ontruimen station(s) Uitgangspunten: • De verkeersleider kan dwingend advies geven ten aanzien van het ontruimen van een trein • Het besluit tot ontruimen van trein(en) of station(s) wordt genomen door Operator CAB. • Het besluit wordt genomen tijdens BOB <i>Wanneer afgeweken moet worden van de procedures besluit de teammanager van dienst van CCV & Inda nadat hij een afweging van de diverse risico's maakt op basis verkregen informatie.</i> ➔ Als resultaat van het BOB zal ieder voor zijn aspect de bijbehorende maatregelen opstarten. <i>Wanneer meer informatie beschikbaar komt of nieuwe beslissingen moeten worden genomen wordt opnieuw een BOB gehouden. Deze kan door alle deelnemers worden aangevraagd. De Operator CAB beslist over het moment waarop.</i>		

² NB: Met volledig uitgevoerde beveiligingsmaatregelen

vervoersaspect	technisch aspect	stationsaspect
Alarmering door CCV en OCC volgens de VUSBGT bellijst		
<u>VKL Metro :</u> • Aanpassen exploitatie • Informeren overige bestuurders	<u>Operator CAB:</u> • Verder instrueren Quick Service, OHD en technicus Energie. • Coördinator Metro (SHWP) meldt zich op lijn 700 en krijgt nadere info	<u>HWP</u> • Meldt zich op lijn 401- 403 en vraagt nadere info
GVB is ter plaatse		
	<u>Coördinator Metro:</u> • Melden aankomst bij CAB • Geven 1e terugkoppeling	<u>HWP</u> • Melden aankomst bij OCC • Geven 1e terugkoppeling
		<u>OCC:</u> Terugkoppelen aan Operator CAB dat HWP ter plaatse is
	<u>Monteur QS / Service technicus Energie:</u> • Melden aankomst bij CAB en Coördinator Metro • Aangeven aan Operator CAB dat is kortgesloten	
	<u>Operator CAB:</u> • Opdracht geven aan Coördinator Metro tot starten ontruimen ism bestuurder & monteur QS • Opdracht geven aan VKL tot starten ontruimen trein • Informeren OCC over start ontruimen	
<u>VKL Metro:</u> • Opdracht geven aan bestuurder tot ontruimen ism HWP (en Coördinator Metro) • Verder instrueren van bestuurder	<u>Coördinator Metro (SHWP):</u> Opdracht geven aan HWP tot start ontruimen trein	
	<u>Bestuurder en HWP:</u> • Stemmen af, • Voeren samen ontruiming uit eventueel ondersteund door monteur QS <u>Coördinator Metro</u> • meldt ontruiming voltooid aan de Operator CAB	<u>STM/inhuur</u> • Bij aanwezigheid van STM en Inhuur leveren zij op perron ondersteuning <u>HWP</u> • geeft terugkoppeling aan Coördinator Metro dat ontruiming voltooid is

4.3 Proces ontruimen Station

vervoersaspect	technisch aspect	stationsaspect
Alarm en opstart		
• Alarmering wordt gestart op basis van meldingen die binnen kunnen komen bij CCV of OCC. • Bij binnenkomende melding van (vermoedelijke) calamiteit direct Operator CAB informeren. • Operator CAB coördineert binnen CCV en OCC en heeft contact met Coördinator Metro		
Na eerste melding van een calamiteit vinden diverse acties plaats, nog voor de eerste BOB		
<u>VKL Metro:</u> • Staakt exploitatie ter plaatse van het station of geeft opdracht aan bestuurders om niet te halteren in dit station (afhankelijk van incident en locatie) • Verzamelen beschikbare eerste informatie ten behoeve van BOB	<u>Operator CAB:</u> • Alarmeren OHD (afhankelijk van de situatie) • Activeren brandweerkhuis • Aanvragen SHWP / HWP bij <u>RiCo CCV</u> • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB • Bijeenroepen BOB	<u>Medewerker van OCC</u> • Inschakelen camerabeelden plaatsincident • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB OCC werkt hierbij op basis van de geografische indeling, zie Bijlage 3
		<u>RiCo CCV</u> • Oproepen en aanwijzen SHWP (Coördinator Metro) en HWP • Verzamelen beschikbare eerste informatie voor BOB
Eerste BOB (Beeld, Oordeel, Besluitvorming) kort en krachtig, maximaal 2 minuten		
Resultaten: 1. Kiezen scenario in de (VUS)BOGT matrix 2. Besluiten wel/niet ontruimen trein 3. Besluiten wel/niet ontruimen station(s) Uitgangspunten: • Als besloten wordt een station te ontruimen moet eveneens in het vervoersproces van dit station worden ingegrepen: exploitatie stilleggen of niet halteren en eventueel trein ontruimen. • Het besluit tot ontruimen van trein(en) of station(s) wordt genomen door Operator CAB • Het besluit wordt genomen in BOB <i>Wanneer afgeweken moet worden van de procedures besluit de teammanager van dienst van CCV & Inda nadat hij een afweging van de diverse risico's maakt op basis verkregen informatie.</i> ➔ Als resultaat van het BOB zal ieder voor zijn aspect de bijbehorende maatregelen opstarten. <i>Wanneer meer informatie beschikbaar komt of nieuwe beslissingen moeten worden genomen wordt opnieuw een BOB gehouden. Deze kan door alle deelnemers worden aangevraagd. De Operator CAB beslist over het moment waarop.</i>		

vervoersaspect	technisch aspect	stationsaspect
Alarmering door CCV en OCC volgens de VUSBOGT bellijst		
<u>VKL Metro:</u> • Aanpassen exploitatie, waardoor geen treinen meer bij dit station komen of niet meer halteren op dit station • Informeren overige bestuurders • Aanpassen overige exploitatie	<u>Operator CAB:</u> • Opdracht geven aan VKL Metro tot exploitatie stilleggen of niet halteren en eventueel ontruimen van trein(en) • Opdracht geven aan OCC tot faciliteren ontruiming • Geeft ontruimingsalarm station • Coördinator Metro (SHWP) meldt zich op lijn 700 en krijgt nadere info	<u>OCC</u> • <u>Plaats op Ringlijn de poortjes in "emergencymode"</u> <u>HWP</u> • Meldt zich op lijn 401- 403 en vraagt nadere info
GVB is ter plaatse		
	<u>Coördinator Metro:</u> • Melden aankomst bij CAB • Geven 1e terugkoppeling	<u>STM/Inhuur</u> Bij aanwezigheid leveren zij in opdracht van OCC direct ondersteuning door nieuwe passagiers te weren <u>HWP:</u> • Melden aankomst bij OCC • Geven 1e terugkoppeling <u>OCC:</u> Terugkoppelen aan Operator CAB dat HWP ter plaatse is
	<u>Operator CAB:</u> • Opdracht geven aan Coördinator Metro om ontruiming te begeleiden • informeren OCC over start ontruimen	
	<u>Coördinator Metro:</u> Opdracht geven aan HWP tot begeleiden ontruimen station	
		<u>HWP:</u> • Uitvoeren met STM en Inhuur van ontruiming • Afsluiten station • terugkoppeling geven aan Coördinator Metro dat ontruiming voltooid is
	<u>SHWP:</u> Terugkoppeling geven aan de Operator CAB dat ontruiming voltooid is	

4.4 **Einde calamiteitenbestrijding**

Wanneer goed overleg met de officieren van de hulpdiensten leidt tot de conclusie dat de hulpdiensten hun werk beëindigd hebben en de situatie door hen voldoende veilig en stabiel wordt bevonden kan de fase van calamiteitenbestrijding worden beëindigd.

4.5 **Onderzoek plaats incident**

Het onderzoek op plaats incident naar de oorzaak van de calamiteit maakt geen deel uit van dit plan. Na de hulpverlening kan een onderzoek gestart worden door Politie, Inspectie Verkeer en Waterstaat (zie bijlage 7), Onderzoeksraad voor de Veiligheid, Arbeidsinspectie en door GVB zelf.

Het is belangrijk dat tijdens de hulpverlening zoveel mogelijk het verstoren van de situatie wordt vermeden, zodat de zogenaamde “stille getuigen” (objecten waarvan de toestand en plaats van belang is om de toedracht van de calamiteit te bepalen) zoveel mogelijk ongemoeid blijven.

Na het afronden van de hulpverlening mag de Plaats Incident niet meer betreden worden i.v.m. veiligstellen van sporen. Dit geldt niet voor aangewezen deelnemers aan het onderzoek.

Pas na vrijgave van de Plaats Incident door de betrokken instanties kan met het herstel worden begonnen.

5 Middelen

5.1 Procedures

Op basis van dit noodplan zijn door de verschillende bedrijfsonderdelen procedures beschreven, dan wel bestaande procedures aangepast. De gerelateerde werkinstructies worden benoemd in Bijlage 4

5.2 Middelen

Op afstand bedienbare kortsluitschakelaars

In de tractievoedingsinstallatie van het tunneltracé tussen CS en het Amstelstation zijn kortsluitschakelaars aangebracht. Doel van deze schakelaars is om de stroomrails snel in een veilige toestand te kunnen brengen waardoor hulpverleners na aankomst direct aan het werk kunnen.

De kortsluitschakelaars worden bediend door de Operator CAB waarbij per stroomrailsectie achtereenvolgens kan worden uitgeschakeld en kortgesloten.

Per station wordt op een lokaal paneel zichtbaar welke secties zijn uitgeschakeld en kortgesloten. De brandweer heeft toegang tot dit paneel en kan bovendien het uitschakelen van de kortsluitschakelaars verhinderen door een werkschakelaar om te zetten. Het terugstellen van de werkschakelaar kan verhinderd worden door het plaatsen van één of meerdere hangsloten.

De werking en bediening is vastgelegd in een werkinstructie (zie bijlage 4) en in een instructiefilm.

AED

In ieder ondergronds station is een Automatische Externe Defibrillator (AED) inclusief gebruiksaanwijzing aanwezig. De locatie van de AED is aangegeven met behulp van richtingbordjes met tekst AED. Toegang tot de AED wordt verkregen door het intoetsen van een pincode. De pincode kan worden opgevraagd via de SOS knop op een alarmzuil die in de directe nabijheid van de AED is geplaatst. De melding komt binnen bij OCC die de pincode kan verstrekken en verdere hulp kan inroepen.

Handbediende kortsluiters

In de storingsauto's van Railmaterieel Quick Service en Rail Services / Energievoorziening zijn kortsluiters en meetinstrumenten aanwezig voor het ter plaatse aantoonbaar veiligstellen van de stroomrails en/of bovenleiding.

Documentatie

In de voertuigen van Service & Veiligheid is een map aanwezig met relevante gegevens die betrekking hebben op de noodorganisatie, de stations, de baan en de voertuigen.

Voertuig met hefmiddelen

Voor het vjzelen en/of hersporen van metrovoertuigen staat in de Lijnwerkplaats Diemen een voertuig met hefmiddelen paraat. Dit voertuig (Mercedes UNIMOG) kan zich zowel via het spoor als over de weg verplaatsen. Bij noodzaak wordt dit voertuig tijdens exploitatietijd bemenst door personeel van de Lijnwerkplaats Metro.

6 Borging van de paraatheid en de noodorganisatie

6.1 Paraatheid

De medewerkers van GVB die een rol hebben in de noodorganisatie, zullen tijdens paraatheid geen activiteiten verrichten die conflicterend zijn met de afspraken in dit noodplan. In het bijzonder zullen geen activiteiten worden verricht die de opkomsttijden in gevaar brengen.

6.2 Opleiding & Training

Medewerkers van GVB zullen alleen een rol kunnen spelen bij de calamiteitenbestrijding indien zij voldoende opgeleid en getraind zijn. Elke afdeling draagt zorg dat zijn medewerkers die een rol hebben in de noodorganisatie voldoende opgeleid en getraind zijn.

Medewerkers van het Bureau Transportveiligheid adviseren over opleidingen en begeleiden oefeningen die in het kader van het noodplan worden georganiseerd.

6.3 Oefeningen

Bureau Transport Veiligheid draagt zorg voor het regelmatig organiseren van oefeningen waarbij meer afdelingen betrokken zijn.

6.4 Onderhoud van de middelen

Elke afdeling is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de middelen die noodzakelijk zijn voor de goede invulling van eigen taken in de noodorganisatie.

6.5 Actueel houden van de procedures

Onderdeel van Transport Veiligheidsmanagement Systeem (TVS)

6.6 Beheer & Actualisering van de documentatie

Beheerder van het Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem is het Bureau Transportveiligheid. Het Noodplan wordt minimaal eenmaal per jaar gecontroleerd op actualiteit en indien nodig herzien en bijgewerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met veranderingen die zich in de organisatie, het metrosysteem of in de omgeving daarvan hebben voorgedaan.

Daarnaast wordt tevens de invloed verwerkt van:

- Wijzigende wet- en regelgeving
- Wijzigende hogere/belendende plannen, procedures en structuren

6.7 Beschikbaarheid van de documentatie

Onderdeel van Transport Veiligheidsmanagement Systeem (TVS)

6.8 Evaluaties; Audits; jaarrapportages

Onderdeel van Transport Veiligheidsmanagement Systeem (TVS)

Bijlage 1 BOGT scenariomatrix

BOGT scenariomatrix

	Klein (1)	Middel (2)	Groot (3)	Zeer Groot (4)
 B Brand/ Rook/ Explosie	- Automatische brand of rookmelding - Rookontwikkeling of klein brandje - Een (groot) huis/dier heeft letsel geen directe kans op letsel voor personen	- Tram/bus bovengronds - Station bovengronds met reizigers - Gebouw bovengronds of ondergronds - Zonder reizigers in metro, tram, station of infrastructuur	- Metro bovengronds/ ondergronds met reizigers - Tram/bus in tunnel met reizigers - Station ondergronds met reizigers	Metro met reizigers tussen twee stations in tunnel of op moeilijk bereikbare plek
O Ongeval Aanrijding met letsel	- Enkel persoon heeft (ernstig) letsel - Een (groot) huis/dier heeft letsel Met en zonder beklemming	Lichte aanrijding (met als gevolg ontsporing) en (kans op) letsel voor meerdere personen (2 – 6) Met en zonder beklemming	Zware aanrijding (met als gevolg ontsporing) met (naar verwachting) letsel bij meerdere personen (>6 pers.)	Zware aanrijding/ontsporing van metro met reizigers in tunnel tussen twee stations of op moeilijk bereikbare plek (>6 pers.)
G Gevaarlijke en/of milieubelasten- de stoffen	Incident (lekkage, druppelen, etc.) met gevaarlijke stof, waarbij gevaar zich beperkt tot het brongebied Met en zonder slachtoffers	Gevaarlijke stoffen in combinatie met Brand, waarbij gevaar zich beperkt tot het brongebied Met en zonder slachtoffers	Gasontsnapping in combinatie met brand, incident (lekkage, druppelen, etc.) met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied Reële kans op slachtoffers	Lekkage van- of besmetting met gevaarlijke stoffen (Nucleair, Biologisch, Chemisch) met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied. Slachtoffers
T Terrorisme & Agressie	- Melding van of aantreffen van verdacht voorwerp of (anonieme) bommelding in station, gebouw of silstaand voertuig - Agressie & fysieke bedreiging/geweld in buiten voertuig Geen gevolgen voor exploitatie	- Aantreffen van verdacht voorwerp of anonieme bommelding in rijdend voertuig; voertuig naar groene zone - Agressie & fysieke bedreiging/geweld in voertuig Direct gevolgen voor exploitatie	- Aantreffen herkenbaar explosief - Verdacht voorwerp positief herkend door expert van politie - Gijzeling 1 persoon Gevolgen voor aanzienlijk deel van de exploitatie	- (Bom)explosie met vermoedelijk terroristisch oogmerk, biologisch- of nucleaire aanslag - Gijzeling meerdere personen Grote gevolgen voor groot deel van de exploitatie

Datum: 8-4-2009
Versie 1.0

Bron: VUSBOGT scenariomatrix/bellijst

Bijlage 2 Definities

(S)HWP	(Senior) Handhaver Wet Personenvervoer (afd. OV-zorg)
BOB	Beeld, Oordeel en Besluitvorming
Calamiteit	Onder een calamiteit wordt verstaan een ongewenst voorval binnen het beheersgebied van GVB Metro, waarbij dood of verwonding anders dan van lichte aard van één of meerdere personen en/of aanzienlijk materiële schade is of dreigt te ontstaan.
CCV	Communicatie Centrum Vervoer
CM	Coördinator Metro, de leidinggevende op Plaats Incident
COPI	Commando Plaats Incident, een besluitvormingsstructuur (overleg) ten tijde van zeer ernstige calamiteiten dat na ongeveer een half uur plaats vindt op Plaats Incident.
CvD	Chef van Dienst
INDA	Indeling & Dagreserve
KVA	Kaartverkoop Automaat
OCC	Observatie en Communicatie Centrum (afd. OV-zorg)
OHD	Overheidshulpdiensten
Operator CAB	Operator Centrale Afstand Bediening, ook wel bekend als Schakelwacht
OV-zorg	Afdeling waar de OCC en (S)HWP deel van uitmaken (afd. S&V)
PI	Plaats Incident
QS	Quick Service, een storingsdienst van Railmaterieel die bevoegd is om kort te sluiten
RAC	Regionale Alarmcentrale (brandweer)
RiCo	Reizigersinformant/Coördinator CCV
S&V	Afdeling Service & Veiligheid, OV-zorg maakt hier deel van uit
STM	Service Team Metro
TMvD	Teammanager van Dienst. Leidinggevende personeel metro
VKL	Verkeersleider
VUSBOGT	Matrix die gebruikt wordt door CCV voor categorisering van incidenten

Bijlage 3 Geografische taakverdeling OCC



Bijlage 4 Procedures

Nr	Titel	Eigenaar
(CCV) WI 2.3.1.1	Uitvoeren BOB-overleg in VUSBOGT-scenario's Metro	Manager CCV&Inda
(CCV) PD 2.3.1.2	Afhandelen melding verdacht voorwerp Leidraad bommelding die grootste onderdeel vormt is niet uptodate.	Manager CCV&Inda
(CCV) WI: 2.3.2.2	Waarschuwen NS en ProRail op gecombineerde stations)	Manager CCV&Inda
(CCV) WI 2.3.2.6	Alarmeren Overheidshulpdiensten	Manager CCV&Inda
(CCV) WI 2.3.2.5	Alarmeren Interne Hulpdiensten	Manager CCV&Inda
(CCV) WI 2.3.2.1	Gebruik groene zones bij aantreffen verdacht voorwerp	Manager CCV&Inda
(CVV) WI 5.2.2.1	Brandweerkluizen gebruik	Manager CCV&Inda & Bureau Transportveiligheid
(CCV) WI 3.4.1.1	Communiceren per mobilofoon	Manager CCV&Inda
02.09.1.BE-001.in.02	Ontruimingsplan metrostations	Bureau Transportveiligheid
02.09.1.BE-001.in.03	Kortsluiten ondergrondse metrostations en/of baanvakken	Bureau Transportveiligheid
05.3.05-01	Controle veilige berijdbaarheid	Manager Railservices
08.05-03	Opvang & nazorg medewerker(s) na calamiteit	Manager P&O
WI 5.2.1.1	Waarborgen kortsluiten middels op afstandbedienbare kortsluiters metrotunnel Oostlijn	Railservices, areaalbeheer energievoorziening
(CCV) WI 2.3.1.4	Inzet OV-zorg	Manager CCV & Inda
	Procedure openen OV-chip poortjes OCC	OCC
	Veiligheidsmanagement systeem	Bureau Transportveiligheid
(CCV) WI 2.3.2.3	Aansturen kortsluitmonteur QS en EV	Manager CCV & Inda

Bijlage 5 Adviezen voor communicatie

Algemeen:

Luisteren

- Luister goed naar hetgeen gezegd wordt
- Let op kernwoorden als:
 - Stationsnaam
 - Spoornummering
 - Soort voorval (Brand, Ongeval, Gevaarlijke stof, Terrorisme)
 - Opdracht (wat moet Ú daar doen)

Herhaal bericht (spiegelen)

- Gebruik vooral de kernwoorden
- Geef na de check aan van waar u vertrekt

Voor CCV wordt ook verwezen naar werkinstructie WI 3.4.1.1 Communiceren per mobilofoon.

Specifiek:

SHWP

1. Meld je bij CAB direct nadat je bent aangestuurd door de RiCo CCV
 - Geef aan waar je bent en dat je onderweg bent naar: (opgegeven locatie)
 - Verifieer de opdracht bij CAB (kernwoorden gebruiken)
 - Geef aan wanneer je ter plaatse denkt aan te komen
2. Vraag eventueel nog om de stand van zaken (indien niet gemeld door CAB)
 - Vraag of er slachtoffers zijn, zo ja: hoeveel en waar
 - Vraag welke hulpdiensten gealarmeerd zijn
3. Meld je pas ter plaatse als je uit de auto stapt

HWP

1. Meld je bij OCC direct nadat je bent aangestuurd door de RiCo CCV
 - Geef aan waar je bent en dat je onderweg bent naar: (opgegeven locatie)
 - Verifieer de opdracht bij OCC (kernwoorden gebruiken)
 - Geef aan wanneer je ter plaatse denkt aan te komen
2. Vraag eventueel nog om de stand van zaken (indien niet gemeld door OCC)
 - Welke medewerkers van GVB zijn er reeds op PI (STM, Inhuur)
 - Welke opdracht hebben ze van OCC meegekregen
3. Meld je pas ter plaatse als je uit de auto stapt

Bijlage 6 Toelichting op handelwijze/taken CM op PI

Informatie over de herkenbaarheid van OHD, de rollen en overlegstructuur, de samenwerking met Gemeentelijke Diensten, Prorail, Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), Onderzoeksraad Voor de Veiligheid (OVV) en Arbeidsinspectie (AI) is te vinden in *Instructie: Coördinator Metro, Deel 1: Organisatie, Bureau Transportveiligheid*

Informatie over indeling crisisgebied door OHD, Motorkapoverleg en Commando Plaats Incident is te vinden in *Instructie: Coördinator Metro, Deel 2: Alarmering, communicatie en handelwijze PI, Bureau Transportveiligheid*

Handelwijze en taken Coördinator Metro op Plaats Incident

Verzamelplaats

De verzamelplaats is bij het rode zwaailicht van de brandweerkluis of anders bij de opgegeven in/uitgang van het station

Werkgebied

De Coördinator Metro bepaalt samen met de leiders van OHD'en een virtueel vierkant als hun werkgebied. In principe blijven alle leiders gezamenlijk binnen dit vierkant.

Contact maken

Maak contact met reeds aanwezige (leiders van) GVB deelaspecten, neem snel de stand van zaken op (eventueel een situatieschets). Neem deze informatie mee naar overleg met OHD.



Maak contact met leidinggevendenden van OHD, bepaal samen de eerste doeltreffende inzet op basis van reeds bekende gegevens. Maak een vervolgspraak (waar, wanneer).

Wanneer het eerste contact met GVB en OHD eventueel gecombineerd wordt, blijf dan wel zelf de GVB-leiding in handen houden.

Besluiten delen

Wanneer besluiten zijn genomen worden deze gedeeld met Operator CAB en leiders deelaspecten, bij voorkeur via groepsgesprek over de porto. (Indien HWP leider deelaspect via porto-porto).

Geef aan dat ieder na elke stap of mijlpaal een terugkoppeling moet geven

Meld ook onverwachte hindernissen of meevallers

Vast GVB overleg

Spreek een vast moment af voor een gemeenschappelijk overleg/terugkoppeling over de laatste stand van zaken.

Vaak is het raadzaam een terugkoppeling af te spreken voorafgaand aan gepland overleg met OHD



Einde calamiteit

Communiceer actief met alle leidinggevendenden van OHD en haal bij hen informatie over:

- Het wel of niet beëindigen van de hulpverlening
- Het voldoende stabiel zijn van de situatie
- Het vrijgeven van baan, station of trein
- Het wel of niet inschakelen van de tractiespanning
- Het mogelijk plaatsvinden van nader onderzoek

De baan/station/voertuig worden pas vrijgegeven als er zekerheid is over toestemming. Houdt de Operator CAB van voortgang op de hoogte.

Onderzoek door inspectiediensten

Na de hulpverlening kan een onderzoek gestart worden door Politie, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Onderzoeksraad Voor de Veiligheid, Arbeidsinspectie en/of door GVB zelf.

Na de afronden van de hulpverlening mag de Plaats Incident niet meer betreden worden, behalve door aangewezen deelnemers aan het onderzoek, i.v.m. veiligstellen van sporen.

Pas na vrijgave van de Plaats Incident door de betrokken instanties kan met het herstel worden begonnen.

Vrijgave voor herstel

Nadat door de betrokken instanties de plaats incident is vrijgegeven voor herstel, kan de herstelfase gestart worden.

Start van vervoersproces

Het vervoersproces kan weer gestart worden nadat de vertegenwoordigers van Railservices en Railmaterieel de baan en het betrokken materieel hebben vrijgegeven.

De voorwaarden voor vrijgave van de baan zijn in procedures beschreven. (zie bijlage 4)

Bijlage 7 Procedure melding aan IVW

De melding aan IVW wordt gedaan door de teammanager CCV & Inda nadat is afgestemd met de Directeur van Dienst en de Manager CCV & Inda.

Bij melding aan IVW wordt ook bureau Transportveiligheid geïnformeerd.



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Melden en rapporteren railongevallen en -incidenten aan IVW interlokale tram / metro (Connexxion, GVB, HTM en RET)

n.b. met HTM is overeengekomen dat railongevallen en - incidenten binnen het gehele bedieningsgebied doorgemeld worden.

Soort ongeval / incident	Actie
I-a Ernstig railincident met fataal letsel	- Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten) - Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
I-b Ernstig railincident met zwaar lichamelijk letsel	- Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten) - Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
I-c Botsing tussen railgebonden voertuigen	- Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten) - Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
I-d Ontsporing railvoertuig op hoofdbaan	- Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten) - Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
I-e Brand	- Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten) - Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
I-f Ontruiming railvoertuig, station of tunnel	- Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten) - Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
I-g Te verwachten media aandacht in relatie tot railveiligheid	Direct melden wachtdienst IVW (binnen 60 minuten)
II-a Ten onrechte voorbij stop-tonend sein / signaal rijden ¹	- Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur) - Checklist STS (bestuurder) (binnen 72 uur) - Checklist STS (dienstleider) (binnen 72 uur)
II-b Ernstige veiligheidsstoring(en) materieel of infrastructuur	Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
II-c Bijna aanrijding personeel	Melding Bijzonder Voorval (binnen 72 uur)
III-a Aanrijding railvoertuig met wegverkeer	Melden en bespreken in periodiek overleg
III-b Incidenten werkplekbeveiliging	Melden en bespreken in periodiek overleg
III-c Kleine brand	Melden en bespreken in periodiek overleg
III-d Suicide	Melden en bespreken in periodiek overleg

wachtdienst Inspectie Verkeer en Waterstaat
semafoonnummer: 06 65 01 26 74 (24 uur/dag)
bij geen contact: 06 65 01 26 75 (BackOffice)

Rail en Wegvervoer:
email: rail@ivw.nl
telefoonnummer: 070 456 41 11



Bijlage 8 Beschrijving van de rol van diverse functies in het noodplan

8.1 Metrobestuurder

Wie is de metrobestuurder

De bestuurder van een betrokken metrotrein, dan wel van een van de andere metrotrein. Formele naam is "personenvervoerder metro" maar wordt in praktijk weinig gebruikt..

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de metrobestuurder

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

- Herkenbare bedrijfskleding
- Geel vest

Door wie wordt de metrobestuurder gewaarschuwd

Door eigen waarneming of door anderen (bijvoorbeeld: reizigers of verkeersleiding)

Hoe snel is de metrobestuurder ter plaatse

N.v.t.

Aan wie rapporteert de metrobestuurder

- In eerste instantie aan de verkeersleiding (tot aan de eventuele ontruiming)
- Vervolgens aan de (S)HWP ingeval van een daadwerkelijke ontruiming
- Aan de TMvD voor overige zaken

Taken van de metrobestuurder:

- Alarmeren van de verkeersleiding
- De metrotrein op een zo veilig mogelijke plek tot stilstand brengen
- Informeren van verkeersleiding over de situatie ter plaatse
- Het verlenen van noodhulp aan passagiers
- Het zo mogelijk blussen van een beginnende brand
- Assisteren bij het ontruimen van de trein en het station
- Informeren van passagiers

Instructies voor de metrobestuurder

Calamiteit tijdens de rit:

- Indien mogelijk niet remmen maar doorrijden naar eerstvolgende station
- Blijf kalm en doe een noodoproep naar verkeersleiding
- Geef kort aan wat er aan de hand is (soort en ernst van het incident)
- Houd de lijn open en vraag zonodig om instructies
- Informeer de passagiers middels de omroepinstallatie
- Indien nodig: Instrueer, na opdracht tot ontruimen door de verkeersleider, de passagiers om zowel de trein als het station direct te verlaten
- Meld aankomst op station en geef aan wat je gaat doen (ontruimen, 1e hulp, blussen)

Indien station niet bereikt kan worden en absoluut niet met ontruimen gewacht kan worden tot overleg met de verkeersleider heeft plaats gevonden (Ontruimen op het baanvak tussen stations)

- Meld toestand aan de Verkeersleider Metro en deel mee wat je van plan bent te gaan doen.
- Indien er tot ontruiming wordt overgegaan meld dan via de omroep aan de reizigers:
 - dat de trein wordt ontruimd
 - geef de plaats van de vluchtwegen en de looprichting aan
 - fietsen en grote bagage achterlaten
- Geef volgende instructie over het uitstappen:
 - ga zitten in deuropening
 - spring op het looppad
 - help elkaar bij het uitstappen
- Open alle deuren aan de veilige zijde (meestal de zijde van het looppad)
- Trek het gele vest aan
- Verlaat de cabine en help (van binnenuit) de reizigers de trein te verlaten
- Controleer de metrotrein op de aanwezigheid van achterblijvers
- Begeleid de reizigers naar een veilige plaats
- Breng verslag uit aan de Coördinator Metro

Calamiteit in trein op station:

- Blijf kalm en doe een noodoproep naar verkeersleiding
- Geef kort aan wat er aan de hand is (soort en ernst van het incident)
- Informeer de passagiers via de omroepinstallatie
- Indien nodig: Instrueer passagiers om zowel de trein als het station direct te verlaten

Calamiteit niet in eigen trein (bijvoorbeeld brand in tegemoetkomende trein):

- De verkeersleiding kan onverwacht opdracht geven tot:
 - onmiddellijk vertrekken
 - doorrijden zonder te halteren
- Voer opdracht direct uit (eventuele discussie komt later)
- Informeer de passagiers via de omroepinstallatie
- Overbrug zonodig "noodrem passagiers"

Overig

- Doe of help collega's bij:
 - Het ontruimen van het station
 - Het verlenen van noodhulp
 - Het blussen van een beginnende brand
- Blijf de Verkeersleider Metro informeren en de Coördinator Metro zodra deze ter plaatse is.
- Denk aan uw eigen veiligheid

Bijzonderheden

Geen

8.2 Verkeersleider Metro

Wie is de verkeersleider Metro

Een verkeersleider Metro leidt metrolijnen en het overig treinverkeer (voor techniek of instructie etc.).

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de verkeersleider Metro N.v.t

Waaraan herkenbaar: N.v.t

Door wie wordt de verkeersleider metro gewaarschuwd

De verkeersleider Metro wordt gewaarschuwd door de melder van de calamiteit of de Operator CAB.

Hoe snel is de verkeersleider metro ter plaatse

De verkeersleider Metro vervult een rol "centraal" op CCV en gaat niet ter plaatse.

Aan wie rapporteert de verkeersleider Metro

De VKL metro rapporteert tijdens een calamiteit aan Operator CAB en aan teammanager CCV & Inda.

Taken van de verkeersleider metro

- Scheiden van de calamiteit van het vervoersproces, voorkomen dat treinen alsnog bij de plaats incident komen
- Evacueren van (nog) niet getroffen treinen uit de omgeving van de plaats incident
- Informeren en overleg voeren met collega's VKL, Operator CAB en OCC (denk aan BOB)
- Alarmeren overeenkomstig (VUS) BOGT scenario op verzoek van de Operator CAB.
- Adviseren van de Operator CAB bij het vaststellen van het scenario (VUS)BOGT
- Communicatie met bestuurder (o.a. opdracht tot start ontruiming trein i.s.m. (S)HWP na opdracht door Operator CAB)
- Nemen van exploitatieve maatregelen in geval van ontruiming station
- Informeren Prorail Verkeersleiding en NS

Instructie voor de verkeersleider Metro

- Houd de communicatielijn met de direct betrokken bestuurder open en begeleidt hem
- Isoleer het vervoersproces rond de plaats van het incident:
 1. Scheid het vervoersproces, voorkom dat treinen alsnog bij de plaats incident komen
 2. Evacueer (nog) niet getroffen treinen uit de omgeving van de plaats incident
- Verzamel beschikbare eerste informatie ten behoeve van BOB
- Indien nodig, geef dwingend advies tot het ontruimen van een trein aan Operator CAB
- Geeft opdracht tot ontruimen i.s.m. (S)HWP aan bestuurder na opdracht van Operator CAB
- De verkeersleider Metro geleid/begeleid op afstand, met behulp van de omroepinstallatie van de trein, de ontruiming van de trein wanneer de metrobestuurder hiertoe niet in staat is.
- De verkeersleider Metro legt de exploitatie stil of geeft bestuurders de opdracht tot niet meer halteren op betreffende station na overleg met of na opdracht van Operator CAB.

Bijzonderheden

Geen

8.3 Operator CAB

Wie is de Operator CAB

De Operator Centrale Afstandsbediening maakt deel uit van het team van het Communicatie Centrum Vervoer (CCV) en bewaakt de toestand van de energievoorziening van het metrosysteem. De Operator CAB vervult daarnaast een coördinerende rol vanaf CCV over de calamiteit.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de Operator CAB

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

N.v.t.

Door wie wordt de Operator CAB gewaarschuwd

De Operator CAB wordt gewaarschuwd door de melder van de calamiteit, door de verkeersleider Metro of door een medewerker van OCC.

Hoe snel is de Operator CAB ter plaatse

De Operator CAB vervult een rol "centraal" op CCV en gaat niet ter plaatse.

Aan wie rapporteert de Operator CAB

De Operator CAB rapporteert tijdens een calamiteit aan de teammanager van dienst CCV & Inda.

Taken van de Operator CAB

- Alarmeren van de verkeersleider Metro en OCC wanneer de melding van de calamiteit bij de Operator CAB binnenkomt
- In overleg met de verkeersleider Metro, afschakelen van de spanning op de plaats van het incident en directe omgeving
- Coördineren op het CCV/OCC van de activiteiten rond de calamiteit en onderhouden van rechtstreeks contact met Coördinator Metro ter plaatse
- Bewaken van de toestand van de tractie-energievoorziening en bedienen van de Centrale Afstandsbediening (CAB) vanuit het Communicatiecentrum Vervoer (CCV).
- Uitroepen van een BOB-overleg
- Vaststellen tijdens BOB van het scenario en, indien nodig, besluiten tot ontruimen trein en/of station
- Alarmeren overeenkomstig de lijst behorend bij het gekozen BOGT scenario
- Aansturen van de brandweerkuis
- Organiseren van een veilige werkplek voor de hulpverleners ter plaatse en een veilige vluchtweg voor de reizigers (zie diverse procedures voor kortsluiten, Bijlage 4)

Instructie voor de Operator CAB

Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem.

Bijzonderheden

Geen

8.4 Medewerker OCC

Wie is de medewerker van OCC

De medewerker OCC in wiens geografische gebied de calamiteit plaats vindt. Er zijn drie geografische werkgebieden: OCC Centrum, OCC West en OCC Zuid

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de medewerker van OCC

Een bedienplek waar beelden van alle stationscamera's geselecteerd kunnen worden, waarmee in veel gevallen de plaats incident bekeken kan worden.

Waaraan herkenbaar:

N.v.t.

Door wie wordt de medewerker van OCC gewaarschuwd

Wanneer de medewerker van OCC niet zelf het incident heeft waargenomen, dan komt de waarschuwing van de Operator CAB.

Hoe snel is de medewerker van OCC ter plaatse

De medewerker van OCC vervult een rol "centraal" op CCV en gaat niet ter plaatse.

Aan wie rapporteert de medewerker van OCC

De medewerker van OCC rapporteert tijdens een calamiteit aan Operator CAB en aan teammanager CCV & Inda.

Taken van de medewerker van OCC bij een calamiteit

- Alarmeren/informereren volgens VUSBOGT belijst van OCC
- Monitoren van de calamiteit.
- Deelnemen BOB
- Coördineren mobilofoonverkeer rond stationsaspect
- Faciliteren start ontruimen station (incl. poortjes op 'emergency') na opdracht van Operator CAB

Instructie voor de medewerker van OCC

Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem.

Bijzonderheden

Geen

8.5 **RiCo CCV (Reizigersinformatant/Coördinator Bus en Tram)**

Wie is de RiCo CCV

- De RiCo CCV maakt deel uit van de verkeersleiding Bus en Tram
- De RiCo CCV coördineert de inzet van SHWP en HWP.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de RiCo CCV

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

N.v.t.

Door wie wordt de RiCo CCV gewaarschuwd

De RiCo CCV wordt gewaarschuwd door de Operator CAB van het CCV.

Hoe snel is de RiCo CCV ter plaatse

De RiCo CCV vervult een rol “centraal” op CCV en gaat niet ter plaatse.

Aan wie rapporteert de RiCo CCV

De RiCo CCV rapporteert tijdens een calamiteit aan Operator CAB en aan teammanager CCV & Inda.

Taken van de RiCo CCV

- Oproepen SHWP en HWP
- Op verzoek van de Operator CAB aanwijzen SHWP als Coördinator Metro, de SHWP en HWP sturen naar plaats incident en opdragen over te schakelen naar een andere mobilofoonlijn.
- Deelnemen BOB
- Informeren reizigersinformatant

Instructie voor de RiCo CCV

N.v.t.

Bijzonderheden

Geen

8.6 Teammanager van dienst CCV & Inda

Wie is de teammanager van dienst CCV & Inda

De teammanager van dienst CCV & Inda coördineert de dagelijkse operatie van CCV en de juiste afhandeling van een calamiteit.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de teammanager van dienst CCV & Inda

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

N.v.t.

Door wie wordt de teammanager van dienst CCV & Inda gewaarschuwd

De teammanager van dienst CCV & Inda wordt gewaarschuwd door de Operator CAB.

Hoe snel is de teammanager van dienst CCV & Inda ter plaatse

De teammanager van dienst CCV & Inda vervult een rol "centraal" en gaat niet ter plaatse

Aan wie rapporteert de teammanager van dienst CCV & Inda

De teammanager van dienst CCV & Inda rapporteert tijdens een calamiteit aan de Directeur van Dienst of het Crisis team

Taken van de teammanager van dienst CCV & Inda

- Borgen coördinatie van de deelaspecten en regie over CCV en OCC tijdens BOGT calamiteiten.
- Aanspreekpunt crisisteam (als crisisteam geformeerd is, zie crisisplan)
- Alarmeren / informeren
 - Directeur van Dienst
 - Concern Communicatie
 - Manager CCV & Inda
 - Inspectie Verkeer en Waterstaat (indien manager CCV & Inda is niet bereikbaar)
- Nemen van besluiten bij dilemma's (zoals wel/niet opschalen van de ernstklasse) of bij conflicterende meningen tussen Operator CAB en verkeersleiders
- Besluiten indien afgeweken moet worden van het protocol na een afweging van de diverse risico's op basis verkregen informatie

Instructie voor de teammanager van dienst CCV & Inda

Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem.

Bijzonderheden

Bij afwezigheid teammanager van dienst CCV & Inda neemt Operator CAB taken waar. De teammanager van dienst stuurt de operatie van CCV dan wel op afstand aan totdat hij/zij op CCV is aangekomen.

8.7 Coördinator Metro

Wie is de Coördinator Metro

De Coördinator Metro wordt ingevuld door de SHWP of de Chef van Dienst

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de Coördinator Metro

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

Groen vest met opdruk "Coördinator Metro"

Door wie wordt de Coördinator Metro gewaarschuwd

Zie 8.8: SHWP en 8.9: CvD

Hoe snel is de Coördinator Metro ter plaatse

Onder normale verkeersomstandigheden zal de Coördinator Metro binnen 15 minuten ter plaatse zijn.

Aan wie rapporteert de Coördinator Metro

De Coördinator Metro rapporteert aan de Operator CAB.

Taken van de Coördinator Metro:

- De Coördinator Metro is verantwoordelijk voor coördinatie ter plaatse (afstemming tussen deelaspecten en communicatie richting OHD en Operator CAB)
- De Coördinator Metro is aan- en afmeld punt voor in- en externe hulpverleners
- De Coördinator Metro is op hoogte van status calamiteit
- De Coördinator Metro adviseert de OHD

Instructies voor de Coördinator Metro

- Schakel na alarmering direct over op opgedragen calamiteitenlijn (700 of 800)
- Meld dat je onderweg bent en vraag naar bijzonderheden
- Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem.

Bijzonderheden

- De naar het incident geleidde Senior Handhaver Wet Personenvervoer (SHWP) vervult de rol van Coördinator Metro. Indien sprake is van BOGT 3 of 4 dan kan de Chef van Dienst, na aankomst en na overdracht van informatie, deze rol overnemen. De SHWP houdt daarna de communicatie in handen op PI en tussen PI en de Operator CAB. De Chef van Dienst in de rol van CM kan hierdoor ongestoord deelnemen aan COPI overleg.
- De Coördinator Metro verzorgt na afloop een rapportage.



8.8 Senior Handhaver Wet Personenvervoer (SHWP)

Wie is de SHWP

- De SHWP is een medewerker van de sector Metro/Service & Veiligheid/OV-zorg. De medewerkers SHWP zijn 24 uur per dag aanwezig en bereikbaar.
- In het kader van dit noodplan kan hij aangewezen worden als Coördinator Metro
- Draagt zorg voor opvang eigen personeel en overdracht aan TM in nazorgfase.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de SHWP

- Documentatiemap (zie hoofdstuk 5, Middelen)
- Groen vest met opdruk "Coördinator Metro of Coördinator GVB"

Waaraan herkenbaar:

- Herkenbare bedrijfskleding.
- Geel vest
- Groen vest met opdruk "Coördinator Metro" indien hij de rol Coördinator Metro vervult

Door wie wordt de SHWP gewaarschuwd

De SHWP wordt gealarmeerd door de RiCo CCV

Hoe snel is de SHWP ter plaatse

Onder normale verkeersomstandigheden zal de SHWP binnen 15 minuten ter plaatse zijn.

Aan wie rapporteert de SHWP

- Als de SHWP zelf de Coördinator Metro is, dan rapporteert hij aan de Operator CAB
- In andere gevallen rapporteert de SHWP bij inzet bij calamiteiten aan de Coördinator Metro

Taken van de SHWP:

1. Als de SHWP Coördinator Metro is: zie beschrijving Coördinator Metro
2. Als de Chef van Dienst de rol van Coördinator Metro overneemt, dan verzorgt de SHWP de telefoon- en portofooncommunicatie voor de Coördinator Metro
3. Als de SHWP voor het stationsaspect wordt opgeroepen, zie de beschrijving HWP.
4. Informeren CvD over aanwezigheid inhuurpersoneel en eventuele behoefte aan opvang

Instructies voor de SHWP

Zie beschrijvingen Coördinator Metro (Bijlage 8.7)

Bijzonderheden

Het is van belang dat medewerkers die een actieve rol bij opvang van andere medewerkers hebben gespeeld daarna ook zelf gelegenheid krijgen voor *debriefing* en eventueel opvang.

8.9 Chef van Dienst (CvD)

Wie is de Chef van Dienst

De Chef van Dienst is een (unit)manager van de Metro met beschikbaarheidsdienst

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de Chef van Dienst

Groen vest met opdruk "Coördinator Metro" of "Coördinator GVB"

Waaraan herkenbaar:

Groen vest met opdruk "Coördinator Metro" of "Coördinator GVB" indien hij de rol Coördinator Metro invult

Door wie wordt de Chef van Dienst gewaarschuwd

De Chef van Dienst wordt gealarmeerd door de Operator CAB.

Hoe snel is de Chef van Dienst ter plaatse

Onder normale verkeersomstandigheden binnen 45 minuten.

Aan wie rapporteert de Chef van Dienst

- In de rol van Coördinator Metro rapporteert hij voor operationele zaken voortdurend aan de Operator CAB.
- Indien nodig onderhoudt hij ook contact met de teammanager CCV & Inda

Taken van de Chef van Dienst:

- Indien sprake is van BOGT 3 of 4 dan gaat de Chef van Dienst naar de Plaats Incident
- Op de Plaats Incident laat de Chef van Dienst zich informeren door de Coördinator Metro
- Na op de hoogte te zijn gebracht kan hij besluiten om de rol "Coördinatie Metro" van de SHWP over te nemen
- Zorgdragen dat opvang inhuurpersoneel geregeld wordt

Instructies voor de Chef van Dienst

Zie beschrijvingen Coördinator Metro (Bijlage 8.7)

Bijzonderheden

De naar het incident geleide Senior Handhaver Wet Personenvervoer (SHWP) vervult in eerste instantie de rol van Coördinator Metro. Indien sprake is van BOGT 3 of 4 dan kan de Chef van Dienst, na aankomst en na overdracht van informatie, deze rol overnemen. De SHWP houdt daarna de communicatie in handen op PI en tussen PI en de Operator CAB. De Chef van Dienst kan zich vervolgens concentreren op zijn rol als CM en ongestoord deelnemen aan COPI overleg.

8.10 Handhaver Wet Personenvervoer

Wie is de Handhaver Wet Personenvervoer (HWP)

- De HWP is een medewerker van de sector Metro/Service & Veiligheid/OV-zorg.
- In het kader van dit noodplan draagt hij zorg voor het stationsaspect op de plaats incident.
- Draagt zorg voor opvang eigen personeel en overdracht aan TM in nazorgfase.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de HWP

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

- Herkenbare bedrijfskleding.
- Geel vest

Door wie wordt de HWP gewaarschuwd

De HWP wordt gewaarschuwd door de RiCo CCV

Hoe snel is de HWP ter plaatse

Onder normale verkeersomstandigheden zal de HWP binnen 15 minuten ter plaatse zijn.

Aan wie rapporteert de HWP

- De HWP rapporteert aan de Coördinator Metro
- De HWP onderhoudt contact met het OCC voor wat betreft ondersteuning bij ontruiming

Taken van de HWP:

- Veiligstellen van de omgeving (ontruimen, verwijderen ramptoeristen)
- Na opdracht verwijzen reizigers
- Na opdracht ontruimen

Instructies voor de HWP

- Schakel direct over op de juiste lijn (401, 402 of 403), na alarmering door RiCo CCV
- Meld dat je onderweg bent en vraag naar bijzonderheden
- Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem.

Bijzonderheden

Het is van belang dat medewerkers die een actieve rol bij opvang van andere medewerkers hebben gespeeld daarna ook zelf gelegenheid krijgen voor *debriefing* en eventueel opvang.

8.1.1 Teammanager van Dienst

Wie is de Teammanager van Dienst (TMvD)

De Teammanager van Dienst is een direct leidinggevende van de Sector Vervoer en aanwezig tijdens exploitatie

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de TMvD

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

Geel vest

Door wie wordt de TMvD gewaarschuwd

De TMvD wordt gealarmeerd door de verkeersleider Metro

Hoe snel is de TMvD ter plaatse

De TMvD komt niet op PI

Aan wie rapporteert de TMvD

- De TMvD rapporteert aan de Chef van Dienst

Taken van de TMvD:

- De TMvD is verantwoordelijk voor de nazorg van het betrokken personeel van GVB.
- Hij gaat zo nodig met een personeelslid mee naar ziekenhuis of politiebureau of komt daarheen.

Instructies voor de TMvD

N.v.t.

Bijzonderheden

Het is van belang dat medewerkers die een actieve rol bij opvang van andere medewerkers hebben gespeeld daarna ook zelf gelegenheid krijgen voor *debriefing* en eventueel opvang.

8.1.2 Monteur Quick Service Railmaterieel

Wie is de Monteur Quick Service Railmaterieel

De functie van monteur Quick Service wordt uitgevoerd door monteurs van de afdeling Railmaterieel Metro. De monteurs zijn gedurende exploitatietijd (05:00 – 01:30) aanwezig.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de Monteur Quick Service Kortsluiters

Waaraan herkenbaar:

Geel vest

Door wie wordt de Monteur Quick Service gewaarschuwd

De monteur Quick Service wordt gealarmeerd door de Operator CAB



Hoe snel is de Monteur Quick Service ter plaatse

De monteurs Quick Service zijn op de drukste tijden binnen 15 minuten (in ieder geval ruim sneller dan 30 minuten) ter plaatse.³

Aan wie rapporteert de Monteur Quick Service

- Voor handelingen aan de energie voorziening: aan de Operator CAB
- Overig: aan de Coördinator Metro

Taken van de Monteur Quick Service

- Het elektrisch veiligstellen van de werkplek door het plaatsen van zichtbare kortsluiters op de stroomrails en/of bovenleiding
- Het assisteren van de hulpdiensten bij het openen van treinen
- Het vijzelen van het railmaterieel
- Het assisteren en adviseren van de hulpdiensten bij het bevrijden van personen uit/onder treinen
- Het verrichten van handelingen om het treinstel veilig te maken of zonodig te verplaatsen
- Het assisteren van de HWP bij ontruiming
- Het verhelpen van storingen aan metrovoertuigen

Instructies voor de Monteur Quick Service

- Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem
- Zie de procedures voor werken aan de betreffende elektrische installaties.

Bijzonderheden

Om aan de vereiste opkomsttijd te voldoen wordt, nog voordat exacte of volledige gegevens omtrent de calamiteit bekend zijn, de monteur Quick Service direct en als eerste opgeroepen en richting Plaats Incident gedirigeerd. Zodra meer gegevens bekend zijn wordt de monteur onderweg nader geïnformeerd. De gevolgde methode kan in sommige gevallen betekenen dat de ploeg voor niets is uitgerukt maar dat wordt beschouwd als een goede oefening.

³ Tekst gebaseerd op brief 2007/1512 d.d. 7 februari 2007 van de Burgemeester Amsterdam

8.13 **Service technicus/- monteur Energie**

Wie is de service technicus/-monteur Energie

De functie van service technicus/-monteur (voorheen EV monteur) wordt uitgevoerd door technici van de afdeling Rail Services. Buiten kantooruren is de technicus/monteur in wacht dienst beschikbaar.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de service technicus/-monteur Energie

Kortsluiters

Waaraan herkenbaar:

Geel vest

Door wie wordt de service technicus/-monteur Energie gewaarschuwd

De EV monteur wordt gealarmeerd door de Operator CAB.

Hoe snel is de service technicus/-monteur Energie ter plaatse

De service technicus/-monteur Energie is 24 uur/dag bereikbaar en heeft een opkomsttijd van maximaal 30 minuten.

Aan wie rapporteert de service technicus/-monteur Energie

- Voor handelingen aan de energie voorziening: aan de Operator CAB
- Overig: aan de Coördinator Metro

Taken van de service technicus/-monteur Energie

- Het elektrisch veiligstellen van de werkplek door het plaatsen van zichtbare kortsluiters op de stroomrails (Zie Kortsluiten ondergrondse metrostations en/of baanvakken).
- Zonodig (uit)schakelen van verlichting en elektrische apparatuur
- Na afloop incident ter plaatse beoordelen of tractievoorziening veilig kan worden ingeschakeld en het verwijderen van de kortsluiters

Instructies voor de service technicus/-monteur Energie

- Zie hoofdstuk 4 van dit Noodplan Calamiteitenbestrijding Metrosysteem
- Zie de procedures voor werken aan de betreffende elektrische installaties.

Bijzonderheden

Neemt na aankomst de verantwoordelijkheid voor de elektrische veiligheid van de werkplek over van de monteur Quick Service

8.14 Medewerker Service Team Metro

Wie is de medewerker Service Team Metro

De functie van medewerker Service Team Metro wordt uitgevoerd door personeel van de lijnteams metro.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de medewerker Service Team Metro

PDA met actuele route informatie

Waaraan herkenbaar:

Herkenbare bedrijfskleding en geel vest

Door wie wordt de medewerker Service Team Metro gewaarschuwd

Door eigen waarneming, door anderen (bijvoorbeeld: reizigers) of door de OCC

Hoe snel is de medewerker Service Team Metro ter plaatse

Direct (indien aanwezig)

Aan wie rapporteert medewerker Service Team Metro

In eerste instantie aan de OCC, later aan de HWP ter plaatse.

Taken van de medewerker Service Team Metro:

- Alarmeren van de Operator CAB via de OCC
- Het ontruimen van het station (Zie Ontruimingsplan metrostations)
- Het verlenen van noodhulp
- Het blussen van een beginnende brand
- Het opvangen en/of informeren van Coördinator Metro, hulpdiensten

Instructies voor de medewerker Service Team Metro

Zie procedures

Bijzonderheden

Geen

8.15 Adviseur Concerncommunicatie

Wie is de adviseur Concerncommunicatie

De functie van adviseur Concerncommunicatie wordt volgens een rooster vervuld door één van de adviseurs van de afdeling Concerncommunicatie. Het rooster van de adviseur Concerncommunicatie wordt in onderling overleg tussen de drie adviseurs drie wekelijks vastgesteld.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de adviseur Concerncommunicatie

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

Op de plaats van het incident draagt de adviseur Concerncommunicatie een geel vest.

Door wie wordt de adviseur Concerncommunicatie gewaarschuwd

Door de teammanager van dienst van CCV

Hoe snel is de adviseur Concerncommunicatie ter plaatse

Afhankelijk van de omstandigheden gaat de adviseur Concerncommunicatie naar CCV en/of de plaats van het incident. Dit gebeurt in overleg met de teammanager van dienst van CCV. Gemiddeld genomen kan de adviseur Concerncommunicatie in 30 min na alarmering op de plaats van het incident aanwezig zijn.

Aan wie rapporteert de adviseur Concerncommunicatie

De adviseur Concerncommunicatie rapporteert aan de Directeur van Dienst of het Crisisteam
De adviseur Concerncommunicatie informeert de teammanager van dienst van CCV

Taken van de adviseur Concerncommunicatie

- Na overleg met de woordvoerder van de Hulpdiensten en de Directeur van Dienst de woordvoering richting pers
- Interne communicatie GVB

Instructie voor de adviseur Concerncommunicatie

De adviseur Concerncommunicatie meldt zich bij de teammanager van dienst van CCV en bij de Coördinator Metro zodra hij/zij aankomt op de plaats van het incident.

Bijzonderheden

Geen

8.16 **Directeur van Dienst**

Wie is de Directeur van Dienst

De functie van Directeur van Dienst wordt volgens een rooster vervuld door de leden van de directie van het GVB.

Over welke bijzondere hulpmiddelen beschikt de Directeur van Dienst

N.v.t.

Waaraan herkenbaar:

N.v.t.

Door wie wordt de Directeur van Dienst gewaarschuwd

De Directeur van Dienst wordt door de teammanager van dienst van CCV gewaarschuwd

Hoe snel is de Directeur van Dienst ter plaatse

De Directeur van Dienst gaat niet naar de plaats van het incident.

Aan wie rapporteert de Directeur van Dienst

De directieraad van GVB

Taken van de Directeur van Dienst

- Stelt zonodig het crisisplan in werking
- Neemt besluiten waaraan grote (financiële) risico's zijn verbonden
- Vormt het escalatieniveau voor de teammanager van dienst van CCV en de Chef van Dienst

Instructie voor de Directeur van Dienst

Hanteert indien nodig de richtlijnen zoals genoemd in het Crisisplan

Bijzonderheden

Geen