

De veiligheid(svoorzieningen) van de Hanzelijn

Een nieuwe spoorlijn aanleggen, dat kost veel...tijd. Het begint met een idee, in dit geval een idee om Lelystad en Zwolle met elkaar te verbinden. De bedenker (Prorail) komt in gesprek met de betreffende regio's om vroegtijdig alle aspecten rondom veiligheid af te stemmen. Tien jaar later en een Veiligheidsregio verder is de ondergrond voor het nieuwe spoor zo goed als af. De tunnel bij Drontermeer (tussen Kampen en Dronten) is een feit, de brug tussen Zwolle en Hattem is (bijna) zichtbaar.

Het veiligheidsoverleg tussen Prorail en (inmiddels) beide Veiligheidsregio's (Flevoland en IJsselland) is doorgegaan. Wat gestart is als een bespreking over de ruwe plannen en tekeningen werd een overleg op haast detaillistisch niveau over geluidsschermen, opstelplaatsen, voorzieningen voor hulpdiensten in de tunnel en op de brug.

Op verschillende plekken in de regio zijn de voorbereidingen voor het nieuwe spoor goed te zien; grote zandbergen, viaducten, de werkzaamheden aan tunnel en brug. Minder zichtbaar is wat daar aan overleg en soms discussie aan vooraf is gegaan.

Aangescherpte wetgeving

In tien jaar is er in het land op het gebied van externe veiligheid veel veranderd. Er moet nu bijvoorbeeld rekening worden gehouden met aangescherpte wetgeving rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen en tunnelveiligheid. De continuïteit in het overleg rond de Hanzelijn bij zowel de regio's als bij Prorail heeft ervoor gezorgd dat deze veranderingen soepel zijn doorgevoerd. In verband met de nieuwe wet op de tunnelveiligheid is op inrichtingniveau een aantal kleine aanpassingen aan de Drontermeertunnel doorgevoerd. Deze maken vooral het bestrijden van een incident zonder gevaarlijke stoffen (dus een brand in een passagierstrein) in de tunnel veiliger. En dat zorgt ervoor dat passagiers makkelijker en sneller kunnen vluchten.

Bij het bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen geldt dat de hulpdiensten in principe niet de tunnel in gaan. Dit betekent dat de machinist wordt geacht zichzelf in veiligheid te brengen. Voor Prorail een gebruikelijk en geaccepteerd standpunt, voor beide Veiligheidsregio's toch wel even slikken.

Toegang hulpdiensten

De plannen zijn in de loop der tijd veranderd van alleen een spoorbrug over de IJssel naar een brug met fietspad. Reden hiervoor is het incident met de brandende trein in maart 2003 die op de huidige IJsselbrug stilstond. Dit incident maakte een einde aan een langer lopende discussie tussen de hulpdiensten en Prorail over de benodigde voorzieningen op de IJsselbrug. Want hiermee werd duidelijk dat een brandende trein inderdaad op de brug stil kan komen te staan. Het fietspad gaat nu dienen als toegang voor de hulpdiensten bij een incident op de brug. Op de brug is het beschikbaar maken van voldoende hoeveelheden bluswater nog een aandachtspunt.

En dan de praktijk

Voor de hulpdiensten begint nu de preparatieve fase. Er moeten bereikbaarheidskaarten worden gemaakt en oefeningen voorbereid. Begin 2012 wordt er over de spoorlijn testgereden. Tot ongeveer halverwege dat jaar mogen de hulpdiensten oefeningen inplannen. Vooral het omgaan met de electriciteit bij het spoor en het optreden in de tunnel en op de brug moet worden getraind en geoefend. Ook is het belangrijk dat de scenario's worden beoefend zoals die in het veiligheidsoverleg met elkaar zijn afgestemd en waarvoor diverse voorzieningen zijn getroffen. Want het is natuurlijk belangrijk om er al tijdens een oefening achter te komen dat een bepaalde voorziening of afspraak niet werkt. Er wordt gestart met lokale monodisciplinaire oefeningen. In een periode van ongeveer een jaar worden de oefeningen uitgebreid naar één of twee grote, multidisciplinaire en interregionale oefeningen. De verwachting is dat eind 2012 alle seinen op groen staan. En dat de burgers en hulpdiensten het volste vertrouwen hebben in de veiligheid(svoorzieningen) van de Hanzelijn.