

Brand in HSL Trein

Een incident in de 'afwijking'

Op donderdag 10 juli ontstond rookontwikkeling in de achterste locomotief van een Eurostar trein op het HSL spoor bij 's-Gravendeel. De trein was onderweg naar Londen met 650 passagiers van verschillende nationaliteiten. Bij aankomst trof de brandweer lichte rook of mist en een sterke brandlucht aan, maar geen zichtbare vlammen.

In deze nieuwsbrief delen betrokken collega's hun ervaringen en aanbevelingen rond dit bijzondere incident.



Omgevingskenmerken

De HSL-trein is tot stilstand gekomen bij Tweede Kruisweg 1 's-Gravendeel.

De locatie is bereikbaar via de calamiteitenweg, met poorten aan de N217/Maasdamseweg en Molendijk. Deze poorten zijn alleen te openen met een sleutel uit de brandweerkluis.

Op slechts 4 meter westelijk van de incidentlocatie bevindt zich open water.

Menskenmerken

Tijdens de brand bevonden zich circa 650 reizigers in de trein. Een spoedevacuatie was noodzakelijk vanwege een gevaarlijk hoge CO₂-concentratie van 5000 ppm in de trein.

Bijzonderheden tijdens evacuatie:

- Meerdere mensen raakten onwel door hitte.
- Twee zwangere vrouwen hadden extra hulp nodig.
- Eén persoon in een rolstoel.
- Meerdere kinderen aanwezig.
- Een moeder met baby werd met prioriteit geëvacueerd.

De communicatie verliep moeizaam door taalbarrières tussen de machinist (Nederlands) en de conducteur (Frans). Ook vormde de grote hoeveelheid bagage een obstakel bij de evacuatie.



Op de dag van het incident was het zonnig en circa 25°C met zwakke wind. Langs het spoor ontbrak schaduw, waardoor de hitte duidelijk merkbaar was. De meteorologische omstandigheden beïnvloedden het welzijn van betrokkenen en hulpverleners. Directe zoninstraling speelde een rol in de situatie ter plaatse.

Brandkenmerken

Tijdens de rit ontstond rook en brandlucht in de achterste locomotief, vermoedelijk door een defect in het elektrocompartiment. De brandweer trof een zwartgeblakerde omvormer aan, mogelijk door oververhitting of kortsluiting. Er was geen vuur zichtbaar.



Overige kenmerken

De HSL wordt intensief gebruikt met circa 269 treinbewegingen per dag. NS Intercity Direct rijdt tot vier keer per uur per richting, en NS International (Benelux-trein) elk uur naar België. Eurostar verzorgt internationale verbindingen naar o.a. Londen, Parijs en Brussel. Bij incidenten mogen Eurostar-passagiers richting Londen niet zomaar uitstappen vanwege Schengenregels. Evacuatie is wel toegestaan onder toezicht van hulpdiensten en in overleg met de Marechaussee.



Het brandweeroptreden

Om 10:03 uur alarmeert de meldkamer de brandweer voor een brand op de Hoge Snelheidslijn; eerst wordt een tankautospuit ingezet, waarna aanvullend drie tankautospuiten, een schuimblusvoertuig, het HV-team, het 25KV-team, twee Officieren van Dienst en een Hoofdofficier van Dienst worden opgeroepen.

Bij aankomst werd gekozen voor een Uitgangstelling (UGS) aan de 2e Kruisweg om overzicht te behouden. Slechts drie brandweereenheden mochten direct doorrijden; de rest verzamelde zich eerst op de UGS.

Ter plaatse betrof het een gekoppelde HSL-trein met een smeulbrand in het elektrocompartiment van de locomotief. De machinist hielp de brandweer bij het openen van de kast waar de brand woedde.

Tijdens het incident werkten de eenheden doelgericht samen. Eenheid 120 opende met de machinist het elektrocompartiment, terwijl eenheid 110 CO-metingen uitvoerde en passagiers controleerde. Eenheid 130 zorgde met het HV-team voor ventilatie en hield toezicht op reizigers. Tegelijkertijd ondersteunde eenheid 140 de Adviseur Gevaarlijke Stoffen bij aanvullende metingen. Door oplopende temperaturen en CO₂-waarden tot 5000 ppm werd besloten tot volledige evacuatie.



Wil je het volledige onderzoeksrapport over dit incident lezen? Klik dan op deze [link](#) of scan de QR-code:

INF-25 Hogesnelheidslijn:

Tijdens de incidentbestrijding is gedeeltelijk gewerkt volgens dit handelingsperspectief.

Aanrijdgevaar wegnemen:

Er is via de Meldkamer Brandweer heeft verzocht het treinverkeer stil te leggen, is dit verzoek niet doorgezet naar de Meldkamer Spoor en dus niet bevestigd. De Meldkamer Brandweer heeft niet bevestigd dat het treinverkeer op alle sporen ter plaatse is stilgelegd.

Elektrocutiegevaar wegnemen:

Een volledige uitschakeling van de lijn en het aarden van de bovenleiding is achterwege gelaten, omdat er geen sprake was van situaties die elektrocutiegevaar opleveren, zoals een breuk in de bovenleiding, een uitslaande brand in de trein, werkzaamheden binnen 1,5 meter of bluswerkzaamheden binnen 7 meter van de bovenleiding. Het aarden van de trein/locomotief is uitgevoerd onder toezicht van bevelvoerders 110 en 120.

Uitruk & Opstapplaatsen:

De aanvullende eenheden verzamelden zich niet op de uitgangstelling aan de Sportlaan in Maasdam, maar bij de kruising Tweede Kruisweg/N217, direct naast het incident. De meldkamer gaf bij alarmering geen uitgangstelling door.

Inzetstrategie Brandweer:

De eerste vier brandweereenheden gingen direct naar de calamiteitenpoort en reden op aanwijzing van ProRail of de OvD richting de trein. Latere eenheden weken af van de vooraf bepaalde uitgangstelling. De verkenning gebeurde in overleg met ProRail, waarbij het spoor werd betreden. De OvD Brandweer en ProRail stelden samen een voorlopig inzetplan op voor een gestructureerde aanpak.

De betrokken collega's geven de volgende aanbevelingen mee:

- Houd radiostilte als 130, 140 of ondersteunend voertuig en geef de 110, 120 en OvD de ruimte om cruciale info op te vragen bij de meldkamer brandweer, zoals het stilleggen van treinverkeer of een lijnuitschakeling. Minder ruis = snellere en veiligere inzet.
- Pantograaf omlaag beteken niet automatisch dat de trein spanningsloos extra controle noodzakelijk.
- Vraag bij incidenten altijd om een plattegrond van de trein en locomotief aan de machinist
- Houd bij offensief binnen rekening met de beperkte ruimte in de machinekamer De smalle gang en opklapdeuren beperken de bewegingsvrijheid en maken werken met ademlucht lastig.
- De calamiteitenpoort kan vanaf de binnenzijde niet worden geopend zonder sleutel.
- Bescherm jezelf bij werken in zon en warmte Zorg voor voldoende water, zonnebrand en schaduwplekken zoals tenten om hittebelasting te beperken.
- Prorail beschikt over beperkte middelen om het hoogteverschil tussen trein en spoorbed te overbruggen, wat de vlotte evacuatie van reizigers kan belemmeren.
- Tijdcompressie kan opschaling vertragen; spreek vooraf een harde tijdsgrens af is de klus dan niet klaar, dan wordt direct opgeschaald.

Wil je het INF-25 Hogesnelheidslijn lezen? Klik dan op deze [link](#) of scan de QR-code:

