

Afbakening

Deze landelijke informatiekaart is bedoeld als voorbereiding op de spoorincidentbestrijding op het door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur, met als specifieke doelgroep de teams CoPI, OT en BT van ProRail, de Veiligheidsregio's (brandweer, GHOR, bevolkingszorg) en Politie. Naast deze kaart is er uitgebreidere achtergronddocumentatie beschikbaar zoals de handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding en het ProRail handboek Incidentmanagement Rail. De onderstaande tips kunnen uitgewerkt worden in regionale sessies met ketenpartners.

TIP: Check of er regionale uitzonderingen of bijzonderheden zijn. Voeg eventueel een plaatje met sporenoverzicht bij.

Aandachtspunten plaats incident

Melding, alarmering (en informatievoorziening)

Iedere veiligheidsregio en politieregio heeft een eigen alarmnummer om bij de Meldkamer Spoor met voorrang behandeld te worden. Dit geldt ook andersom.

ProRail heeft een incidentbestrijdingsorganisatie, waaronder liaisons, die 24/7 beschikbaar zijn binnen het GRIP opschalingsniveau. Deze zijn te bereiken via de Meldkamer Spoor (MKS).

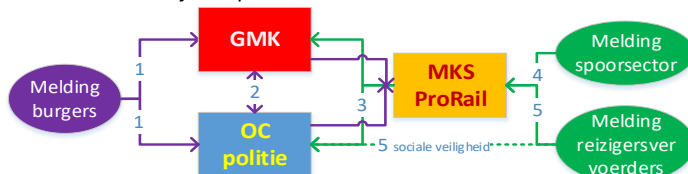
De **initiële melding** kan binnenkomen bij de MKS of de GMK/OC politie in de regio. Meldkamers hebben direct na melding rechtstreeks contact over de melding en de uitwisseling van gegevens t.b.v. eerste beeldvorming, zoals:



- **Algemeen:** exacte locatie (hectometer), aanrijdroute, toegangsmogelijkheden, passagiers-/goederentrein, kenmerken trein (reizigers/goederen/lengthe), gevaarlijke stoffen betrokken, slachtoffers, informatie gebied wel/niet stilleggen treinverkeer, informatie afschakelen hoogspanning bovenleiding.
- **Gevaarlijke stoffen** (door ProRail): ladinginformatie, wagennummer, positie van de wagen in de trein, en, aanvullend, meer informatie over trein of emplacementssporen.

TIP: Check of ProRail in deze regio gebruik maakt van LCMS en/of C2000.

Schema: alarmlijnen spoorincidenten



Voetnoten:

1. 112 meldingen gaan naar de politie landelijke eenheid. Zij schakelen door naar GMK of OC politie in de regio.
2. Meldkamers wisselen meldingen onderling uit.
3. Normale contact is GMK, tenzij specifieke politiethema's, zoals dreiging en spoorlopers.
4. Alarmering verloopt via treindeinsteller die veiligheidsmaatregelen neemt.
5. Melding van vervoerders lopen altijd via MKS ProRail, alleen bij sociale veiligheid kunnen er directe afspraken zijn tussen politie en vervoerders. Let op: Wanneer veiligheidsmaatregelen nodig zijn loopt dit via ProRail.

Aanrijden en opstellen

De incidentlocatie is vaak lastig te bereiken. De Meldkamer Spoor informeert over de exacte locatie en de beste plek om het spoor te betreden (opstelplaats / uitgangstelling).

Belemmerende factoren: spoorloten, geluidsschermen en hekwerken

Maak ter plaatse samen een **logistiek plan** voor: opstelplaatsen, aanvoer bluswater, aan- en afvoer routes, bereikbaarheid incident.

Spoorpartijen ter plaatse:

Officier van Dienst (OvD) Rail: Herkenbaar aan groene schouderstuk Ovd Rail. Coördineert vanuit ProRail, de inzet van alle spoorpartijen en is operationeel liaison namens de spoorsector. Hij is de gesprekspartner voor de Ovd Brandweer en Politie. Tijdens het ter plaatse gaan is een OvD Rail al telefonisch bereikbaar.



Ploeg(leden) Incidentenbestrijding (IcB): ProRail specialisten bij met name incidentbestrijding gevaarlijke stoffen en technische hulpverlening. Deze komen meestal niet als team ter plaatse. Eerste ploeglid ter plaatse is ook eerste aanspreekpunt voor leidinggevende hulpdiensten ter plaatse. Staat in direct contact met Ovd Rail. Een deel heeft ook BOA bevoegdheid en kan in overleg met politie ook in die rol ingezet worden.



Treinpersoneel: Eerste aanspreekpunt ter plaatse, vanuit vervoerder, voor hulpdiensten met kennis van trein en reizigers of lading.



<ruimte voor tekening, plaatje etc>



Betreden en verkennen

Beheersen aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar

Handelen overeenkomstig met de “Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten”.

Dit betekent: spoorwegterrein niet eerder betreden dan wanneer ter plaatse door ProRail veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, tenzij sprake is van:

- Incident waarbij levensreddend optreden noodzakelijk is;
- (Reële kans op) emissie van gevaarlijke stoffen met levensbedreigende effecten;
- Noodzakelijk politie optreden.

Wanneer de bovenleiding nog niet uitgeschakeld en geaard is, maar er wel sprake is van bovenstaande uitzonderingen, volg dan de werkwijzen en afstanden zoals benoemd in “Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten”.



Optreden bij ontruiming en evacuatie

Algemeen uitgangspunt is dat het voor reizigers in de trein veiliger is, dan op de spoorbaan.

Wanneer de veiligheid van de reizigers in het geding is, kan treinpersoneel i.o.m. treindienstleider besluiten tot evacueren van reizigers of ontruimen van de trein. Hulpdiensten of Ovd Rail kunnen dit ook.

Wanneer tot ontruimen of evacueren overgegaan wordt, let dan op de veiligheid en begeleiding buiten de trein op de spoorbaan, eventuele gevolgen voor de treindienst en de capaciteit van het alternatief vervoer. Zie voor meer informatie het kopje opvang reizigers.

Optreden bij gevaarlijke stoffen

Naast de verstuurde informatie van de MKS heeft de machinist van een trein vrachtbrieven met uitgebreidere stofinformatie.

ProRail heeft vanuit standplaats Rotterdam een specifiek **gaspak** team.
ProRail heeft een **specialist techniek transport gevaarlijke stoffen**. Deze heeft kennis van materieel- en afsluiter techniek, alsmede de door ProRail te volgen veiligheidsprocedures. Is ter plaatse of telefonisch beschikbaar voor de ploeg ICB maar ook voor de **AGS** (brandweer) en **GAGS** (GHOR). Deze hebben kennis over de stof resp. gevolgen van blootstelling aan slachtoffers.

Maak bij gevaarlijke stoffen scenario's ook gebruik van LIOGS en chemische industrie.

Optreden bij dreiging

De spoorsector is aangesloten op het allerterring systeem Terrorismebestrijding van de NCTV. Samen met NCTV en de politie heeft de spoorsector maatregelen opgesteld die ingezet kunnen worden bij dreiging tegen de spoorsector.. Het eerste contact bij dreiging loopt via de Meldkamer Spoor.

Tip: Check of er in de regio bijzondere locaties zijn, waar nadere afspraken over zijn gemaakt.

Optreden bij materieel en technische hulpverlening

Treinematerieel kent bijzondere gevaren, zoals spanning of vloeistoffen van bijvoorbeeld accu's/airco's. Meer informatie hierover is te vinden in de materieelkaarten. Deze kaarten zijn bij ProRail beschikbaar.

Technische hulpverlening

- Basiseenheid brandweer: standaard optreden.
- Specialistische technische hulpverlening (bovenregionaal): gereedschappen en kennis om slachtoffers te zoeken en uit moeilijk bereikbare plaatsen te bevrijden. Deze kunnen opgeroepen worden via de Ovd Brandweer.
- ProRail: specifieke kennis en zwaarder redgereedschap om diverse technische hulpverlening aan voertuigen toe te passen.

Optreden bij aanrijding persoon

Verschillende processen spelen hierbij een rol. Deze zijn afgestemd tussen politie, OM en spoorsector en in een procedure vastgelegd:

- **Onderzoek naar de toedracht en vrijgave plaats delict:** Ovd Politie bepaalt de inzet van onderzoeksdiensten en het vrijgeven van het plaats delict.
- **Berging slachtoffer:** Forensische Opsporing en rouwvervoerders spelen een rol bij de berging. Indien de Ovd Politie besluit dat FO niet ter plaatse komt, dan vindt berging door rouwvervoerders plaats in opdracht van ProRail.
- **Reiniging** is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen diverse partijen (wegbeheerder, ProRail, NS Stations en vervoerder).

Brandweer heeft reguliere inzet wanneer het slachtoffer nog niet overleden is of kan in andere situaties op verzoek van de Ovd Rail of Ovd politie hand- en spandiensten leveren.

Optreden bij spoortunnels

ProRail heeft voor alle tunnels een **calamiteitenoperator** beschikbaar. Deze kan in opdracht van de brandweer de bovenleiding spanningsloos schakelen. Brandweer zet na het afschakelen van de spanning zelf de aardingsschakelaars in de tunnel om.

De calamiteitenoperator kan informatie verschaffen over de status van installaties en/of meldingen en kan bij tunnels met afstandsbediening op verzoek installaties bedienen, zoals ventilatie uit.

De calamiteitenoperator kan bereikt worden via de vaste telefoonverbinding in de tunnelcommandoruimte of via de Ovd Rail.

Aandachtspunten operationele effecten en strategie		
Algemeen	Thema's	
<p>ProRail heeft liaisons voor OT en/of BT. Deze liaisons zijn op te roepen via de Meldkamer Spoor (MKS).</p> <p>Bij regiogrensoverschrijdende incidenten (GRIP4 en hoger) zijn deze liaison alleen beschikbaar voor de bronregio.</p> <p>Het effectgebied van een spoorincident kan zeer grote uitstraling hebben. Zelfs voor hele delen van Nederland of over de landsgrenzen heen. Dit kan in andere regio's tot openbare orde of veiligheidsproblemen leiden.</p>	<p>Thema's ten behoeve van agenda OT:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectgebied in kaart brengen: o.a. evenementen, (vaar)wegen, kwetsbare objecten, economische effecten, effecten op grondgebied van naburige gemeenten/regio's - Interregionale afstemming over regionale voorbereidingen en/of maatregelen. - Voldoende middelen (expertise) en mensen beschikbaar/aanwezig? - Communicatie - Mobiliteit, waaronder verkeerscirculatie - Milieuzorg (bijv. bodemverontreiniging, effecten van gevaarlijke stoffen emissies) - Onderzoek, zoals Strafrechtelijk, Inspectie Leefomgeving & Transport en/of Onderzoeksraad voor Veiligheid - Opvang reizigers - Dreiging - Nazorg en evaluatie <p>TIP: gebruik de bestuurlijke netwerkkaarten (link: https://www.ifv.nl/kennisplein/Paginas/bestuurlijke-netwerkkaart-16-spoorvervoer.aspx)</p>	
Aandachtspunten		
<p>Opvang reizigers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reizigersvervoerders regelen alternatief vervoer of de opvang van reizigers en hun bagage bij incidenten met beperkte impact. • NS zorgt voor opvang reizigers op NS bemenste stations. • Gemeente regelt opvang bij incidenten waarbij reizigers die dag niet hun bestemming kunnen bereiken en/of de opvang of verzorging voor verminderd zelfredzame personen. <p>Indien er besloten wordt tot langdurig opvang in de gemeente wordt er direct contact gelegd tussen wachtdienst reizigersvervoerder en Ovd bevolkingszorg.</p> <p>Dreiging: ProRail en NS zijn namens de spoorsector aangesloten op het alarmeringssysteem van NCTV en leveren een liaison in de overlegstructuur van de NCTV.</p> <p>NS security kan via de Ovd Rail worden benaderd.</p>	<p>Incidenten met veel impact: Grotere (dreigings)incidenten hebben grote maatschappelijke impact. Hoe groter de mogelijke impact; hoe meer aandacht vanuit media en samenleving.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weeg belang van zorgvuldige hulpverlening / onderzoek af tegen economische schade van een (langdurige) stremming. • Houd rekening met de komst van (buitenlandse) autoriteiten en onderzoeksteams. <p>Nazorg en evaluatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maak een gezamenlijk plan van aanpak met de taakverdeling en tijdsplanning in de nazorgfase. • Benoem specifiek het moment waarop het incidentterrein wordt vrijgegeven door de hulpdiensten. • Heb aandacht voor gezamenlijke evaluatie. 	<p>Crisiscommunicatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communicatie vanuit de VR en politie bestaat uit informatie over het incident (specifiek ten aanzien van informatie over slachtoffers en volksgezondheid), het geven van een concrete instructie (handelingsperspectief) en het duiden van de crisis. • Communicatie vanuit de spoorbranche bestaat uit het leveren van reizigersinformatie (waaronder alternatief vervoer) en feitelijk informatie over de situatie op het spoor. • Communiceer eenduidig, stem de communicatieboodschappen van de veiligheidsregio's en spoorbranche op elkaar af. • Let op het informeren van de verantwoordelijk bestuurder.

Regionale bijzonderheden
<p><ruimte voor regionale bijzonderheden></p> <p>TIP: Check of er regionale aandachtspunten zijn.</p>