

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](#). Voor de brandweer is een Landelijke aandachtkaart Spoor (LAS) opgesteld. 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.

Randvoorwaardelijke processen

Melding en alarmering

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

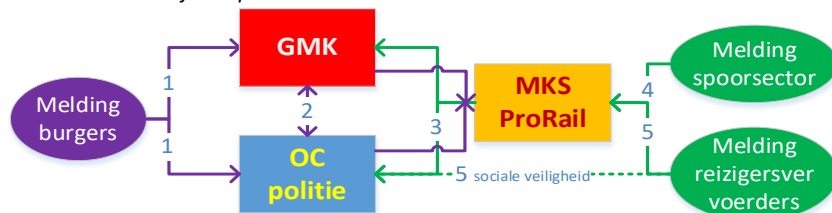
ProRail heeft een incidentbestrijdingsorganisatie, waaronder liaisons, die 24/7 beschikbaar zijn. Deze zijn te bereiken via de Meldkamer Spoor (MKS).

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.



Schema: alarmeerlijnen spoorincidenten



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 politithema's, zoals dreiging en spoorlopers.
4. Alarmering verloopt via treindienstleider 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.

Leiding en coördinatie

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.
- Gesprekspartner voor de OvD's voor het CoPI en de ketenpartners.
- Tijdens het ter plaatse gaan is een OvD Rail al (telefonisch) bereikbaar.
- OvD-Rail kan C2000 gebruiken.



Ploeg(leden) Incidentenbestrijding (IcB):

- Dit zijn ProRail specialisten voor met name ondersteuning bij incidentbestrijdingsprocessen 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.



Tip: Wanneer er veel onderzoeksinstanties zijn zorg dan voor een liaisonfunctionaris die de onderzoeksinstanties begeleidt en afstemming organiseert met de hulpverleningsprocessen. Aangezien deze functie een zekere mate van senioriteit vereist, is het goed vooraf na te denken wie een dergelijke rol zou kunnen vervullen binnen je regio.

Informatiemanagement

- ProRail maakt geen gebruik van LCMS. Informatie wordt gedeeld in CoPI via de OvD-Rail.

Aandachtspunten plaats incident		
Aanrijden en opstellen	Betreden en verkennen	Optreden bij ontruiming en evacuatie
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 / uitgangsstelling). Belemmerende factoren: spoorloten, geluidsschermen en hekwerken Maak ter plaatse samen een logistiek plan voor: opstelplaatsen, aanvoer bluswater, aan- en afvoer routes, bereikbaarheid incident.	Beheersen aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar Handel volgens de "Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten"! Betreed het spoorweterrein pas als ProRail de veiligheid heeft gegarandeerd, behalve in deze situaties: • Wanneer levensreddend optreden noodzakelijk is. • Bij (kans op) gevaarlijke stoffen die levensbedreigend kunnen zijn. • Bij noodzakelijk politieoptreden. • Als de bovenleiding nog niet is uitgeschakeld en geaard, volg dan de voorgeschreven werkwijzen en veilige afstanden uit de "Werkwijze eigen veiligheid hulpverleners bij spoorwegincidenten".	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: veiligheid en begeleiding buiten de trein/op de spoorbaan, eventuele gevolgen voor de treindienst en de capaciteit van alternatief vervoer. Zie voor meer informatie het kopje opvang & nazorg.
Optreden bij gevaarlijke stoffen		Optreden bij dreiging
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.		De spoorsector is aangesloten op het alertering 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. NS security kan via de OvD Rail worden opgeroepen. ProRail en NS zijn namens de spoorsector aangesloten op het alarmeringssysteem van NCTV en leveren een liaison in de overlegstructuur van de NCTV. <i>Tip: Check of er in de regio bijzondere locaties zijn, waar nadere afspraken over zijn gemaakt.</i>
Optreden bij materieel en technische hulpverlening	Optreden bij aanrijding persoon	Optreden bij spoortunnels
Treinmaterieel 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.	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).	ProRail heeft voor alle tunnels een calamiteitenoperator beschikbaar (via OvD Rail). 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.

Aandachtspunten bestuurlijk en strategie		
Algemeen	Strategisch (Operationeel Team)	
ProRail heeft liaisons voor OT en/of BT. Deze liaisons zijn op te roepen via de Meldkamer Spoor (MKS). Bij regiogrensoverschrijdende incidenten (GRIP4 en hoger) zijn deze liaison alleen beschikbaar voor de bronregio. Een spoorincident kan logistieke effecten veroorzaken op het spoor in grote delen van Nederland. Denk hierbij aan het stilstaan van goederenvervoer op het spoor, maar ook opvang reizigers bij bijvoorbeeld evenementen. Relevante documenten: (Handreiking Voorbereiding spoorincidentbestrijding)	Thema's ten behoeve van agenda OT: - Effectgebied in kaart brengen: o.a. evenementen, (vaar)wegen, kwetsbare objecten, economische effecten, effecten op grondgebied van naburige gemeenten/regio's) - Mobiliteit, waaronder verkeerscirculatie - Onderzoek, zoals Strafrechtelijk, Inspectie Leefomgeving & Transport en/of Onderzoeksraad voor Veiligheid - Opvang reizigers - Dreigingen TIP: gebruik de bestuurlijke netwerkkaarten spoorvervoer (pagina: Bestuurlijke netwerkkaarten - Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (nipv.nl)).	
Opvang & nazorg	Bestuurlijk	(Crisis)communicatie
Opvang reizigers: • 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. Indien er besloten wordt tot langdurig opvang in de gemeente wordt er direct contact gelegd tussen wachtdienst reizigersvervoerder en (OvD)-Bevolkingszorg. Afhankelijk van de opschaling wordt dit contact geregeld via de meldkamer of CoPI (OvD-Rail).	Incidenten met veel impact: Grotere (dreigings)incidenten hebben grote maatschappelijke impact. Hoe groter de mogelijke impact; hoe meer aandacht vanuit media en samenleving. • Weeg belang van zorgvuldige hulpverlening / onderzoek af tegen economische schade van een (langdurige) stremming. • Houd rekening met de komst van (buitenlandse) autoriteiten en onderzoeksteams.	Crisiscommunicatie: • Communicatie vanuit de VR en politie bestaat uit informatie over het incident (slachtoffers en gezondheid) en het geven van een concrete instructie (handelingsperspectief). • Communicatie vanuit de spoorbranche bestaat uit het leveren van reizigersinformatie (waaronder alternatief vervoer) en feitelijke informatie over de situatie op het spoor. • Afstemming tussen veiligheidsregio's en spoorbranche voor eenduidige communicatieboodschap(pen). Zie https://www.prorail.nl/contact/media voor de contactgegevens van de woordvoerders per regio.

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