



Handboek Incidentmanagement Rail



Handboek Incidentmanagement Rail

1	INLEIDING	3
2	POSITIONERING HANDBOEK INCIDENTMANAGEMENT RAIL	3
2.1	REIKWIJDTE	3
2.2	DEFINITIES	4
2.3	DOELEN VAN DE INCIDENTMANAGEMENTORGANISATIE RAIL	4
2.4	PLANNEN VERWANT AAN HET HANDBOEK.....	4
2.5	BEHEER, AUTORISATIE EN PUBLICATIE	5
3	VOORBEREIDING OP TREININCIDENTEN (PREPARATIE)	6
3.1	ORGANISATIE.....	6
3.2	PLANVORMING, OPLEIDING, TRAINEN EN OEFENEN	10
3.3	RISICOBEHEERSING.....	10
3.4	ALERTERING	11
3.5	CONTROLE HERSPOORBAARHEID MATERIEEL BIJ TOELATING	11
4	AFHANDELING VAN TREININCIDENTEN (REPRESSIE)	12
4.1	TREININCIDENT AFHANDELINGSPROCESSEN (DEELASPECTEN)	12
4.2	TREININCIDENTSCENARIO'S.....	14
4.3	EINDE TREININCIDENT EN AFSCHALING	14
4.4	BIJZONDERE ASPECTEN TIJDENS REPRESSIE	14
5	EVALUATIE EN NAZORG	17
5.1	EVALUATIE	17
5.2	OPVANG EN NAZORG	17

Documentgegevens	
Documentnummer	VL-RGL001
Link naar document	Sharepoint nummer T20150141-1756113804-10
Versie	9.0
status	Concept
Geldig vanaf	15 oktober 2012
Update datum	1 oktober 2023
eigenaar	Manager Incidentenbestrijding ProRail
auteur	staf Incidentenbestrijding
Vaststelling	MT Incidentenbestrijding, 7 september 2023
Autorisatie ProRail	Manager Incidentenbestrijding ProRail
Wijzigingen tov versie 7.0	-Vernieuwingen proces vrijbaan maken met hulptractie -Eigen werkwijze voor hulpdiensten (aanpassingen veilige werkplek) -Verwijderen tactische wacht dienst -Veranderingen TIS 1.1 tbv Polaris
Wijzigingen tov versie 8.0	-Actualisatie namen en terminologie (oa irt aarden bovenleiding en SMR) -Toevoegen proces toelaten materieel irt herspoorbaarheid -Toevoegen toepassen VK3 op baanvakken met assentellerbeveiliging -Toevoegen transferveiligheid -Aanscherpen belangenafweging bij aanwijzingen en rol Ovd Icb .

1 Inleiding

ProRail en de gebruikers van de hoofdspoorweginfrastructuur van Nederland doen er alles aan om incidenten op het spoor te voorkomen. In dit kader zijn er zowel vanuit de wetgeving en bedrijfsvoorschriften preventieve maatregelen getroffen. Incidenten zijn helaas niet geheel uit te sluiten. Als er toch sprake is van een calamiteit, wil ProRail samen met de betrokkenen goed voorbereid zijn op de uit te voeren acties en in te zetten middelen.

Vanuit artikel 26 Besluit spoorverkeer, alsmede artikel 54 Europese Richtlijn 2012/34 EU, waaraan ProRail op grond van de aan haar verstrekte Beheerconcessie gehouden is, stelt ProRail een noodplan op en maakt conform artikel 4.2.3.7 TSI Exploitatie en Verkeersleiding afspraken met spoorwegondernemingen, noodhulpdiensten en andere betrokkenen over geëigende maatregelen voor het beheer van noodsituaties en het herstellen van de normale bedrijfstoestand.

Dit document geeft inzicht in de organisatie van de incidentafhandeling bij ProRail, processen en (afstemming tussen) betrokkenen bij de afhandeling van incidenten en geeft een verwijzing naar de gemaakte afspraken met de betrokkenen.

Dit document vormt samen met de hierboven genoemde afspraken de invulling van het noodplan.

2 Positionering Handboek Incidentmanagement Rail

2.1 Reikwijdte

Het Handboek Incidentmanagement Rail (HIR) valt binnen de volgende kaders en scopebepaling:

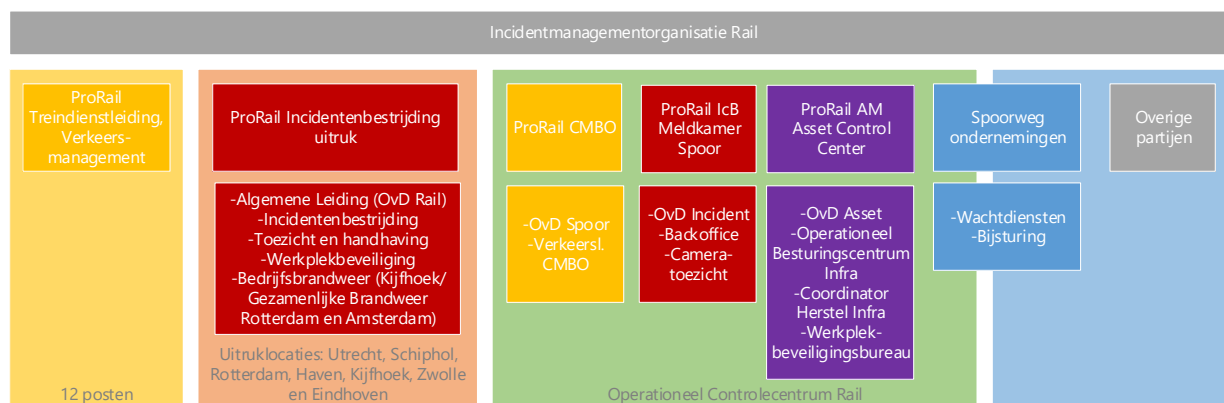
- Van toepassing op de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland, conform Besluit aanwijzing hoofdspoorweginfrastructuur;
- Het heeft een landelijk uniforme opzet;
- Het is tactisch van aard. De strategische afspraken en verantwoordelijkheden vindt u in andere documenten (zie paragraaf 2.4). De operationele uitwerking in verschillende handboeken, werkwijzen en procedures;
- Het maakt onderdeel uit van de preparatie (voorbereiding) op incidenten in het railverkeerssysteem;
- Het beschrijft de manier van handelen tijdens de repressieve (afhandelings)fase van incidenten in het railverkeerssysteem conform de definitie, incidenten in het kader van transferveiligheid en beschrijft elementen van de nazorgfase;
- Het beschrijft de rollen en coördinatie bij een verhoogde dreiging in het kader van het alerteringsysteem terrorismebestrijding;
- (Arbeids)ongevallen die geen directe relatie hebben met een (trein)incident, vallen buiten de scope;
- Bedoeld voor medewerkers ProRail die betrokken zijn bij treinincidentmanagement. Hulpdiensten en overige leden van de Incidentmanagementorganisatie Rail kunnen dit document gebruiken als achtergrondinformatie en gebruiken voor de eigen preparatieve voorbereiding.

De veiligheidsketen en de plaats van dit document daarbinnen.



2.2 Definities

- *Treinincident (incident railverkeerssysteem)* = Een ongewenste gebeurtenis (met een trein) waarbij sprake is van versturende effecten op het railverkeerssysteem en/of op diensten van deelnemers aan het railverkeerssysteem, zodanig dat continuering in gevaar komt of reeds belemmerd is. Deze gebeurtenissen hebben direct dreigende of al opgetreden letsel/schade voor mens, dier, goederen en/of milieu tot gevolg. Alsmede ieder voorval dat past in de omschrijving van één van de twintig omschreven treinincidentscenario's. (De term calamiteit/noodsituatie en treinincident worden door elkaar gebruikt, waarbij calamiteit/noodsituatie met name gebruikt wordt waar (dreigend) gevaar voor mens, dier, goederen en/of milieu plaatsheeft en treinincident (incident railverkeerssysteem) een overalbenaming is waarbij ook bedrijfscontinuïteit een rol speelt).
- *Treinincidentscenario's (TIS)* = Een onderverdeling van optredende calamiteiten in 20 categorieën (5 soorten calamiteiten met elk 4 gradaties van ernst). Deze scenario's bevorderen een gestandaardiseerde alarmering en afhandeling van calamiteiten.
- *Afhandelingsprocessen of deelaspecten* = Een beschrijving op hoofdlijnen van samenhangende activiteiten en verantwoordelijkheden die bij de bestrijding van de gevolgen van calamiteiten moeten worden uitgevoerd, zoals alarmeren.
- *Incidentmanagementorganisatie Rail (IMOR)* = Een overkoepelende naam voor alle spoorpartijen die gezamenlijk afspraken hebben gemaakt over de wijze waarop een ieder zich heeft voorbereid en deelneemt aan de afhandeling van calamiteiten en de wijze waarop zij uitvoering geven aan hun verantwoordelijkheden hierbinnen.



2.3 Doelen van de Incidentmanagementorganisatie Rail

Treinincidentmanagement binnen het spoor richt zich op de volgende zaken:

- Voorkomen dat een concrete dreiging van een voorval uitmondt in een calamiteit;
- Beperken van de gevolgen van een calamiteit;
- (doen) Wegnemen van de oorzaak van een calamiteit;
- Evalueren en continu verbeteren van de prestaties.

2.4 Plannen verwant aan het Handboek

Vanuit ProRail Incidentenbestrijding, worden landelijke of regionale afspraken over de samenwerking met de verschillende Veiligheidsregio's en politie opgesteld:

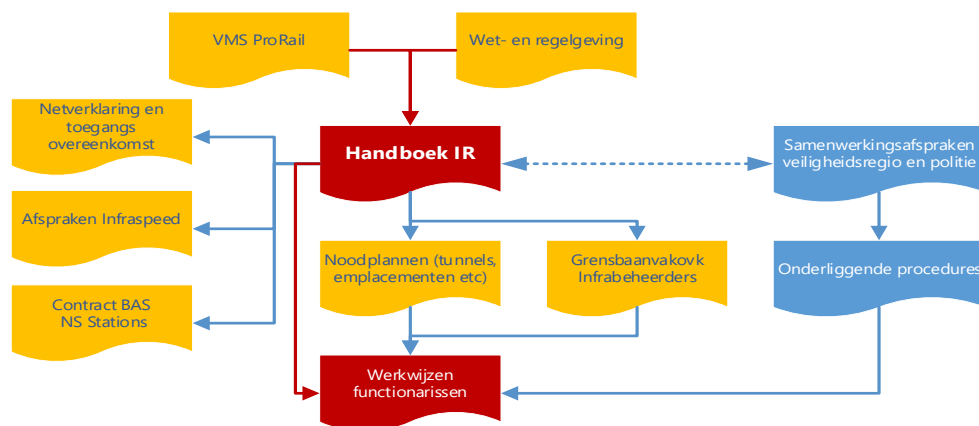
- Samenwerkingsafspraken;
- Handreiking Voorbereiding Spoorincidentbestrijding;
- Operationele afspraken (Landelijke Informatiekaart Spoor/coördinatieplan/aandachtskaart)

Ook worden er lokatiespecifieke plannen opgesteld:

- Generiek bedrijfsnoodplan/ARIE van emplacementen (cf UIC IRS 20201) met per emplacement uitgewerkte informatiekaarten;
- Calamiteitenbestrijdingsplannen (CBP) speciale objecten (bijv. tunnels).

Verder zijn er documenten waar concrete afspraken en verantwoordelijkheden met direct betrokkenen in de afhandeling van calamiteiten worden vastgelegd. Dit zijn:

- Toegangsovereenkomst met spoorwegondernemingen en Netverklaring (hoofdstuk 6 - Operatie);
- Contract Beheer Afspraken Stations (BAS) tussen ProRail en NS Stations;
- Calamiteitenafspraken Infrasppeed Maintenance;
- Grensbaanvakovereenkomsten, Infrabel, DB Netz, Bentheimer Eisenbahn, RET.



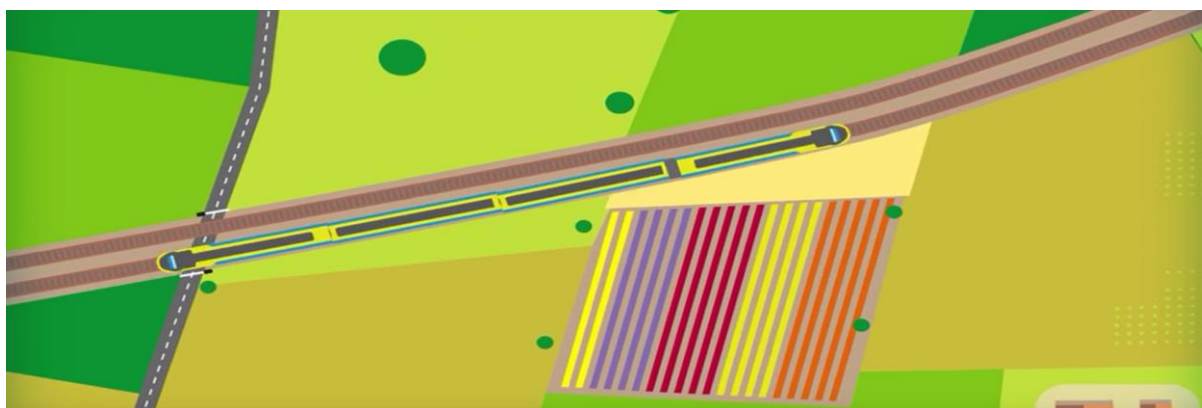
2.5 Beheer, autorisatie en publicatie

Dit document wordt beheerd door ProRail Incidentenbestrijding. Het beheer omvat:

- Periodiek actualiseren van het document (en afstemmen daarvan);
- Tussentijdse aanpassingen naar aanleiding van:
 - gewijzigde wet- en regelgeving;
 - aanbevelingen uit audits of evaluaties (oefeningen/incidenten);
- Autorisatie door de manager Incidentenbestrijding;
- Publicatie van de geldende versie op de openbare website van ProRail.

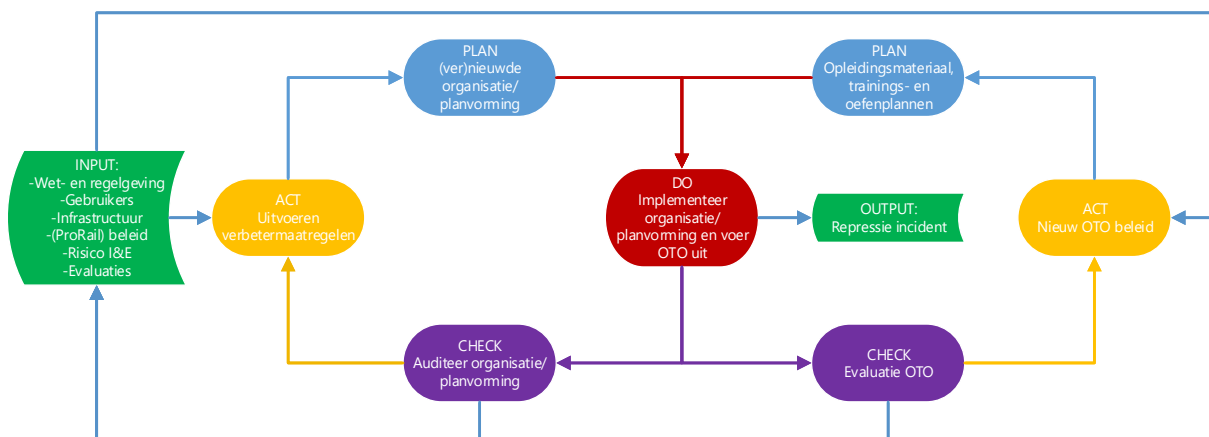
Contactgegevens beheer:

Staf Incidentenbestrijding, postbus 2038, 3500 GA Utrecht.



3 Voorbereiding op treinincidenten (preparatie)

De voorbereiding op treinincidenten vindt bij ProRail plaats op basis van het continue leren en verbeteren daarvan. De verbeterde preparatie geeft input aan de repressie en ook zijn evaluaties van incidentafhandelingen en oefeningen weer input voor het verbeteren van de preparatie.



3.1 Organisatie

Bij de afhandeling van treinincidenten zijn er vele partijen betrokken. Zie bijlage 3 voor netwerkoverzicht.

3.1.1 Algemeen

De overall coördinatie en operationele leiding is een kerntaak voor ProRail als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur¹. ProRail heeft hiervoor een beheer- en meerdere uitvoeringsorganisaties opgericht. De beheertaak rond afstemming van afspraken tussen partijen en algemene preparatie is belegd bij de afdeling Incidentenbestrijding. Voor de uitvoering zijn naast de afdeling Incidentenbestrijding, taken belegd bij Verkeersleiding, Assetmanagement, Stations en Woordvoering. De overige partijen in de Incidentmanagementorganisatie Rail borgen hun verantwoordelijkheden binnen hun eigen organisatie, met een eigen wachtdienst- en uitvoeringsorganisatie.

De organisatie en taken van overheidshulpdiensten, zoals politie, brandweer en GHOR vindt u niet in dit document. Zie hiervoor de Handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding, uitgegeven door het NIPV.

3.1.2 ProRail Incidentenbestrijding buitenorganisatie

Incidentenbestrijding valt hiërarchisch onder Operatie Verkeersleiding en wordt ondersteund door een staforganisatie. En werkt bij de repressie nauw samen met treindienstleiding, Asset Control Center, ProRail Stations, vervoerders, spooraanname en hulpdiensten.

Incidentenbestrijding heeft als taakgebieden:

- Preventie, zoals ontwikkelen van risicobeheersingsmaatregelen, alsmede toezicht en handhaving;
- Preparatie op treinincidenten, zoals plannen maken en oefeningen organiseren;
- Repressie; het afhandelen van treinincidenten;
- Afstemming met overheidshulpdiensten;
- De overall coördinatie en operationele leiding op de incidentlocatie binnen de spoorsector.

¹ Conform de TSI OPE, artikel 26 Besluit spoorverkeer en ook nader genoemd in de toelichting op de beheerconcessie is het afhandelen van calamiteiten, als onderdeel van het leiden van het verkeer een beheertaak voor de beheerder.

ProRail Incidentenbestrijding kan spoorwegondernemingen, ten behoeve van de calamiteitenafhandeling, aanwijzingen geven². Aanwijzingen bij calamiteiten worden gegeven door de in de spoorwegwet, toegangsovereenkomst of in dit document aangewezen functionarissen, via de daarvoor geëigende (veiligheids)communicatiekanalen.

Algemeen leider (Rol Officier van Dienst Rail):

De algemeen leider met rol Officier van Dienst Rail (OvD Rail) is herkenbaar aan het groene vest of herkenbare markering met opdruk OvD Rail en is verantwoordelijk voor:

- De operationele leiding en coördinatie bij de afhandeling op de incidentlocatie;
- De afstemming met overheids hulpdiensten en plaatsnemen in CoPI of OT;
- Het borgen van een veilige werkplek (aanrijd- en electrocutiegevaar);
- Het afgeven van betrouwbare prognosetijden en sturen op de afhandeling binnen die prognosetijden;
- De escalatie naar de OvD Incidentenbestrijding (operationeel) of naar de diverse beleidsmatige wachtdiensten;
- Het, indien nodig, inrichten en leiden van een coördinatieoverleg railincident (COR);
- Afstemmen met aangrenzende infrabeheerders over incidenten op grensbaanvakken.



Incidentenbestrijders:

De ploeg Incidentenbestrijding, onder aansturing van de ploegleider bestaat uit operationele uitrukfunctionarissen met voorrangsvuortuigen. Zij zijn verantwoordelijk voor:

- Hersporen en technische hulpverlening bij incidenten (vrijbaan maken);
- Assistentie verlenen bij redding en bestrijding aan overheids hulpdiensten;
- Assistentie verlenen bij evacuatie reizigers uit gestrande treinen.
- Vanuit de rol toezicht en handhaving hebben zij ook een preventieve rol (het signaleren en terugdringen van koperdiefstal, onbevoegd spoorbetreders, voorlichting op scholen, acties bij overwegen).



Tevens heeft de afdeling Incidentbestrijding beschikking over een werkplek beveiligingsorganisatie die in het kader van treinincidenten ingezet kan worden om een veilige werkplek te garanderen.

Bedrijfsbrandweer:

Op de 5 emplacementen van de Rotterdamse haven participeert ProRail in de Gezamenlijke Brandweer Rotterdam-Rijnmond voor een eerste inzet, tezamen met de OvD Rail van het interventieteam haven van Incidentenbestrijding (Incidentenbestrijding uitruklocatie Pernis).

Ook in het Amsterdamse havengebied participeert ProRail in een Gezamenlijke Brandweer Amsterdam organisatie.



Op Kijfhoek heeft ProRail een bedrijfsbrandweer ingericht, welke onder beheer van Incidentenbestrijding staat en tezamen met de Incidentcoördinator Kijfhoek (IcK) een eerste inzet doet. De IcK is een medewerker van Incidentenbestrijding die samen met de bedrijfsbrandweer eerste maatregelen kan treffen bij kleinschalige gevaarlijke stoffen incidenten. De bedrijfsbrandweer valt na aankomst van de bevelvoerder van de regionale brandweer onder diens leiding.

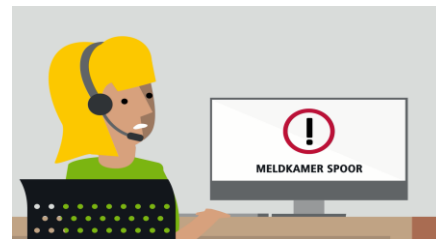
² Dit doet zij o.a. op grond van artikel 26 van het Besluit spoorverkeer en artikel 14 onder 1 en artikel 16 van de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst.

3.1.3 Meldkamer Spoor:

Centralisten:

De Meldkamer Spoor is het operationele meld- en informatiecentrum (24/7) van ProRail. In relatie tot incidenten in het railverkeerssysteem (incl. transferruimtes) heeft de Meldkamer de taken:

- Kiezen van een scenario en daarop volgend alarmeren; Verzamelen, vastleggen, coördineren en distribueren van informatie tijdens een calamiteit;
- Bij incidenten met gevaarlijke stoffen, doorsturen van beladingsinformatie van treinen of wagens op emplacementen naar de meldkamer van de Veiligheidsregio;
- Aanspreekpunt voor regionale meldkamers van Veiligheidsregio en politie m.b.t. de afhandeling van een treinincident, incident transferveiligheid en specifiek ook de veilige werkplek (aanrijd- en electrocutiegevaar) voor hulpverleners;
- Aanspreekpunt voor meldkamers/bijsturingsorganisaties van vervoerders;
- Ondersteunen algemeen leider en namens hem bepaalde processen bewaken;
- Vastleggen van infrastoringen en coördineren van aannemers (proces herstel infrastructuur);



Smart Monitoring Room (SMR):

- De SMR met daarin onder meer cameratoezicht heeft als taak het uitlezen van camerabeelden met als doel:
- Het preventief signaleren van onveilige-, verdachte situaties en onbevoegden langs het spoor;
- Het verstrekken van camerabeelden (preventief of van incidenten) aan partijen die deze mogen ontvangen;
- Bijdrage leveren aan de beeldvorming van incidenten om deze adequater te kunnen managen.

OvD Incidentenbestrijding:

De Officier van Dienst Incidentenbestrijding (OvD I) is de operationeel leidinggevende van Incidentenbestrijding, tijdens de dienst. De OvD I vertegenwoordigt Incidentenbestrijding en ProRail Stations in het Keten Overleg (KO). Daarmee is de OvD I procesverantwoordelijke voor de afhandeling van incidenten in het railverkeerssysteem en transferruimte gedurende zijn dienst en stuurt in die dienst het operationele proces binnen ICB aan. Ook kan hij evaluaties binnen ICB initiëren en dient als (operationele) escalatie binnen de afdeling Incidentenbestrijdingen.

3.1.4 Management:

Incidentenbestrijding wordt geleid door de manager Incidentenbestrijding die hiërarchisch valt onder de directeur Verkeersleiding en deelneemt in het Managementteam van Verkeersleiding. Hij wordt hierin ondersteund door de organisatie van ProRail Incidentmanagement.

Het management is verantwoordelijk voor de hiërarchische aansturing van de functionarissen binnen de afdeling. Alsmede bepaalt zij de strategische, tactische en operationele doelen van de afdelingen op basis van de missie en visie van ProRail. Tevens zijn zij verantwoordelijk voor het leveren van de randvoorwaarden van de operationele processen, zoals het beschikbaar stellen van middelen en de veiligheid van de medewerkers in de uitvoering van hun functie.



3.1.5 Afstemming spoorsector

3.1.5.1 OCCR

Het Operationeel Controle Centrum Rail is een landelijk centrum waar een groot deel van de partijen binnen de spoorsector samenwerken met betrekking tot de bijsturing, storingsmanagement en incidentmanagement. Alle vertegenwoordigde partijen in het OCCR nemen deel in het Keten Overleg. In dit team worden onder coördinatie van de OvD Spoor³ operationele en logistieke besluiten genomen en wordt landelijk de bijsturing van de treindienst en infrastructuur bewaakt om (een grotere impact van) treinincidenten te voorkomen en de afhandeling daarvan te bewaken.



3.1.5.2 Opschaling spoorsector

Voor de afhandeling van treinincidenten onderscheiden we drie niveau's:

1^e niveau: operationele leiding door de algemeen leider;

2^e niveau: logistiek/operationeel door het Keten Overleg (KO) en Incidentafhandeling door de tactische wachtdiensten van spoorwegondernemingen, Officier van Dienst Incidentenbestrijding (OvD I) en regionale wachtdienst Verkeersleiding.

3^e niveau: landelijke logistiek/ continuïteit treindienst op langere termijn en veiligheid door het Crisis Management Team (CMT).

Coördinatieoverleg Railincident (COR)

De algemeen leider (OvD Rail) kan besluiten om bij treinincidenten ter plaatse een team te vormen met deelaspectleider of andere adviseurs, vergelijkbaar met een CoPI, om de afhandeling van het incident gestructureerd te coördineren.

Logistieke coördinatie: Keten Overleg (KO)

Dit team bestaat uit landelijke vertegenwoordigers van partijen uit de spoorsector. Het wordt voorgezeten door de OvD Spoor. Het team dient als escalatie waar het de landelijke logistiek/ continuïteit treindienst op langere termijn of veiligheid in het geding komen. In dit team wordt de link gelegd tussen de effecten van de incidentafhandeling en de logistieke keten. De OvD Spoor, of diens afgevaardigde is ook de vertegenwoordiger van de spoorsector bij het Uitvoeringsoverleg Alertering en is het aanspreekpunt voor het Departementaal Coördinatie Centrum van het Ministerie van I&M.

Crisis Management Team

Daarnaast hebben verschillende partijen binnen de incidentmanagementorganisatie rail een crisisteam op directieniveau. Zo heeft ProRail het Crisis Management Team (CMT). De reikwijdte van dit team is breder dan alleen treinincidenten. Zij hebben in de afhandeling van treinincidenten een rol wanneer het algemeen belang van ProRail in het geding kan komen. Zij toetsen beleidsbeslissingen van de OvD Spoor aan het algemene belang van ProRail en managen de gevolgen van de algemene publieke opinie en de politiek. Ook bij gewoon ogende treinincidenten kan het nodig zijn het algemeen belang van ProRail te managen en kunnen zij al actief zijn of geïnformeerd worden.

3.1.6 Afstemming tussen overheidshulpdiensten en ProRail

Bij incidenten in het railverkeerssysteem waarbij de hulpdiensten en incidentmanagementorganisatie rail betrokken zijn, is goede afstemming noodzakelijk om:

- De hulpverlening tussen spoorsector en overheidshulpdiensten te optimaliseren;
- De verkeers-, (stations)transfer- en vervoersfunctie zo snel mogelijk te herstellen;
- De (imago)schade te beperken.

³ Deze OvD Spoor is een andere functionaris dan de OvD Rail (Algemeen leider). De OvD Spoor houdt zich bezig met (landelijk) logistieke besluitvorming in relatie tot de dienstregeling.

De genoemde afstemming vindt plaats door het afvaardigen van vertegenwoordigers van de spoorsector in crisisteams van de overheid. En ter plaatse door afstemming tussen de leidinggevende van brandweer of politie en de Ovd Rail. De Ovd Rail is de liaison vitaal namens ProRail in een CoPI en OT. In een (regionaal) beleidsteam zal namens ProRail de Regiodirecteur Relatiemanagement samen met een manager van Incidentenbestrijding aansluiten. Bij incidenten die de regio overschrijden wordt de samenwerking onderling gecoördineerd.



De overheidshulpdiensten hanteren een opschalingsmodel conform de gecoördineerde regionale inzetbestrijdingsprocedure (Grip). In onderstaande tabel is deze vertaald voor de spoorsector.

Overheid			Grip	Spoor		
Beleid	Operatie effect	Operatie bron		Operatie bron	Operatie logistiek	Beleid
		Motorkapoverleg	Grip 0	OvD-Rail		
		CoPI	Grip 1	COR	RT OCCR	CMT
	ROT	CoPI	Grip 2	COR	RT OCCR	CMT
GBT	ROT	CoPI	Grip 3	COR	RT OCCR	CMT
RBT	ROT	CoPI	Grip 4	COR	RT OCCR	CMT
IRBT	IROT	CoPI	Grip 5	COR	RT OCCR	CMT

CoPI = commando plaats incident, ROT = (Inter)Regionaal Operationeel Team, GBT = Gemeentelijk Beleids Team, (I)RBT = (Inter)Regionaal Beleids Team, Ovd = Officier van Dienst, RT OCCR = RegieTeam Operationeel ControleCentrum Rail, CMT= Crisis Management Team (informatief of actief), COR = Coördinatieoverleg Railincident, KO = Keten Overleg.

Daarnaast kan er in situaties waarin de nationale veiligheid betrokken is, flexibel worden opgeschaald. Vanuit de spoorsector speelt het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van I&W een rol.

Om deze afstemming ook in de preparatie voor te bereiden zijn er samenwerkingsafspraken gesloten tussen ProRail en de Veiligheidsregio's/ Nationale politie. Samen met de opgerichte overlegstructuur moet dit leiden tot gestructureerde aanpak van verbeterpunten, meer regionale operationele samenwerking en planvormig.

Meer informatie over taken en verantwoordelijkheden op bestuurlijk niveau is te vinden in de bestuurlijke netwerkkaart Spoor, uitgegeven door NIPV.

3.2 Planvorming, opleiding, trainen en oefenen

ProRail beschrijft voor haar organisatie door middel van planvorming op welke wijze uitvoering gegeven wordt aan haar rol en verantwoordelijkheid (algemene plannen, handboeken, werkwijzen en procedures). Alle betrokken partijen geven hier zelf invulling aan.

Opleiden, trainen en oefenen (OTO) van de betrokken medewerkers is van groot belang, om de afhandeling volgens plan en efficiënt te laten verlopen. ProRail heeft voor haar eigen medewerkers een opleidingsorganisatie (Incidentenbestrijding Vakopleidingen) en OTO beleid en geeft hier uitvoering aan. ProRail houdt regelmatig multi-disciplinaire tabletop of inzetoefeningen samen met spoorpartijen of overheidshulpdiensten. Met betrokken partijen uit de spoorsector is afgesproken dat zij hun eigen medewerkers opleiden, trainen en oefenen voor hun rol bij de afhandeling van treinincidenten.

3.3 Risicobeheersing

Iedere partij die betrokken is bij de afhandeling van calamiteiten maakt voor zijn deel een risico inventarisatie en evaluatie (RI&E). En treft maatregelen om de gesignaleerde risico's te voorkomen of beperken.

Dit handboek geeft een informatieve beschrijving van de spoorsector en haar preparatie en repressie op incidentafhandeling. Daarnaast heeft ProRail een risicoanalyse "ALARP Veilig managen van

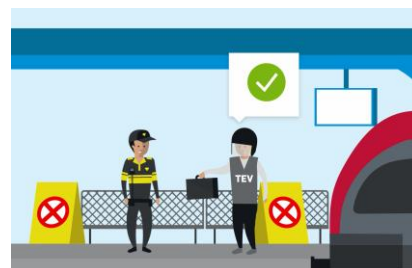
ongevallen". Alle veiligheidsrisico's en de daarbij horende beheersmaatregelen zijn te vinden in het "[Overzicht](#) risico's spoorwegsysteem in ProVat".

3.4 Alertering

ProRail en NS zijn namens de spoorsector aangesloten op het Alerteringsstelsel Terrorismedebestrijding (ATb). Zij voeren afstemming met de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid (NCTV). ProRail beheert de maatregelenmatrix voor de spoorsector in het kader van ATb alsmede het sectorbrede draaiboek alerteren. Spoorwegonderneming(en) stellen zelf draaiboeken op ter voorbereiding van de uitvoering van maatregelen uit de alerteringsmatrix.

3.5 Controle herspoorbaarheid materieel bij toelating

ProRail heeft de taak om vrijbaan te maken en specifiek het veilig en tijdig hersporen en bergen van spoorvoertuigen waar spoorwegondernemingen mee rijden⁴. Hieronder zijn uniforme werkafspraken opgenomen over de rol van ProRail Incidentenbestrijding bij de toelating van deze spoorvoertuigen op de door ProRail beheerde infrastructuur⁵.



De uitkomst van dit proces voor een specifiek materieeltype, het zogenaamde hersporingsstandpunt, zal ProRail voor de volledigheid zo mogelijk vermelden in haar visie danwel de infracompatibiliteitsverklaring conform de beleidsregel rol beheerder bij voertuigtoelating Spoorwegwet.

Werkafspraken bij toelating nieuw materieel	
1.Ontwerpproces	Aanvrager neemt contact op met ProRail via het 'Loket materieeltoelating' ⁶ voor hun nieuwe spoorvoertuig en betreft ProRail ICB bij het ontwerpproces voor het hersporen en bergen (afslepen/hijzen) van het spoorvoertuig.
2.Kick-off	Na het ontwerp en de start van de productie van het spoorvoertuig neemt de aanvrager opnieuw contact op met het Loket materieeltoelating <ol style="list-style-type: none"> a. De eerste versie van het hersporingshandboek wordt aangeleverd b. Er wordt een kick off meeting georganiseerd waarbij o.a. ter sprake komt: <ol style="list-style-type: none"> i. Technisch concept van het spoorvoertuig op het gebied van hersporing en berging ii. Inhoud van het Hersporingshandboek iii. Tijdsplanning van gewenste toelating en hersporingstesten iv. Contact / communicatie
3.Inspectie	Voordat het spoorvoertuig naar Nederland komt voor testritten/toelating dient het spoorvoertuig geïnspecteerd te worden door ProRail Incidentenbestrijding. De inspectie vindt plaats aan de hand van het document "checklist schouw". <ol style="list-style-type: none"> a. De Inspectie vindt over het algemeen plaats buiten Nederland b. Eventueel kan na uitdrukkelijke toestemming van het loket en ProRail ICB ook uitgeweken worden naar een grensstation in Nederland. Deze toestemming zal worden vastgelegd in de visie ten aanzien van de infrastructuurcompatibiliteit of Infrastructuurcompatibiliteitsverklaring voor de tijdelijke gebruiksvergunning voor het uitvoeren van tests.
4.Hersporingstesten	Programma voor de hersporingstesten wordt opgesteld aan de hand van het hersporingshandboek, de uitkomst van de inspectie en het document "checklist

⁴ Zie Netverklaring paragraaf 6.3.4.

⁵ In het kader van artikel 26k lid 2 Spoorwegwet.

⁶ via inzet.spoorvoertuigen@prorail.nl

	<p>schouw”.</p> <p>a. Bij voorkeur vinden deze testen plaats buiten Nederland en worden alle resterende stappen doorlopen voordat het spoorvoertuig wordt toegelaten voor testen/vervoer in Nederland.</p> <p>b. Indien de testen plaats vinden in Nederland, is er een Vrijwaringsverklaring van de vervoerder voor schade conform format “Vrijwaringsverklaring hersporingstesten” noodzakelijk om in Nederland te kunnen rijden. Deze vrijwaring is noodzakelijk totdat alle resterende stappen zijn doorlopen.</p>
5.Oplossen open punten	De aanvrager lost alle open punten op n.a.v. de inspectie en de hersporingstesten. Ook verwerkt de aanvrager het commentaar op het hersporingshandboek. De nieuwe versie van het hersporingshandboek wordt opnieuw naar het Loket materieeltoelating verstuurd.
6.Hertesten	Indien noodzakelijk worden er hersporingstesten herhaald n.a.v. het oplossen van de open punten. Hierna zal stap 5 (en eventueel stap 6) opnieuw worden doorlopen totdat alle open punten zijn opgelost.
7.Afronden hersporingsdossier	Indien alle open punten met goed gevolg zijn opgelost en het spoorvoertuig akkoord is bevonden door ProRail ICB, zal ProRail een hersporingsstandpunt afgeven via het Loket materieeltoelating. Dit standpunt wordt verwerkt in de visie ten aanzien van de infrastructuurcompatibiliteit of Infrastructuurcompatibiliteitsverklaring welke voor de definitieve toelating /tijdelijke gebruiksvergunning voor het uitvoeren van tests van het materieel wordt afgegeven door het Loket materieeltoelating.

4 Afhandeling van treinincidenten (repressie)

4.1 Treinincident afhandelingsprocessen (deelaspecten)

De afhandeling van treinincidenten kent 12 algemene processen, deelaspecten genoemd. En start met de alarmering van de treindienstleider. Hieronder staan de 12 processen



Hieronder staan de verantwoordelijken voor een proces in een tabel opgenomen.

Organisatie	Grondslag ⁷	Deelaspect
ProRail Operatie	VMS ProRail (alarmering naar hulpdiensten is een wettelijke taak voor de beheerder)	algemene leiding en coördinatie; alarmering; Informatiemanagement; herstel verkeersfunctie; vrijbaan maken; herstel infrastructuur; veiligheidsonderzoek; ondersteuning bij redding en bestrijding
Infraspeed Maintenance	Calamiteitenafspraken	herstel infrastructuur HSL
Alle spoorwegondernemingen	Netverklaring Hoofdstuk 6 en Toegangsovereenkomst (incl. bijlage operationele calamiteitenafspraken)	opvang personeel alternatief vervoer herstel vervoersfunctie
Goederen-spoorwegondernemingen	Netverklaring Hoofdstuk 6 en Toegangsovereenkomst (incl. bijlage operationele calamiteitenafspraken)	opvang goederen
Reizigers-spoorwegondernemingen	Netverklaring Hoofdstuk 6 en Toegangsovereenkomst (incl. bijlage operationele calamiteitenafspraken)	opvang reizigers in de trein
ProRail Stations (NS Stations)	Contract Beheer Afspraken Stations (BAS).	Uitvoering van ontruiming van stations door NS Stations, zoals afgesproken in BAS.
Veiligheidsregio (o.a. brandweer, GHOR)	Wet Veiligheidsregio's Samenwerkingsafspraken ProRail	redding en bestrijding
IL&T	Spoorwegwet	Onderzoek (alsmede Toezicht en Handhaving)
Nationale politie (o.a. Regionale eenheid, Dienst Infra en Dienst Landelijk Operationeel Centrum)	Politiewet Samenwerkingsafspraken ProRail	(strafrechtelijk)onderzoek redding en bestrijding
Onderzoeksraad voor Veiligheid	Rijkswet onderzoeksr. Veilig.	onderzoek
Alle betrokken partijen	diverse	communicatie



⁷ In een aantal gevallen is dit geen openbare informatie. Dit kan bij betrokken organisaties nagevraagd worden.

4.2 Treinincidentscenario's

Voor de incidentafhandeling in het railverkeerssysteem zijn twintig treinincidentscenario's (TIS) ontwikkeld. Deze scenario's onderscheiden vijf typen calamiteiten die ieder onderverdeeld zijn in vier gradaties van ernst. In bijlage 2 worden deze verder uitgewerkt.

TIS 1: Verstoring treindienst en ontsporing zonder slachtoffers;

TIS 2: Brand;

TIS 3: Ontsporing, botsing;

TIS 4: Gevaarlijke stoffen;

TIS 5: Verdacht object/gedrag, bom.

Voor externe incidenten die impact kunnen hebben op de treindienst, worden deze ingeschaald bij de verstoring treindienst. Los van de verstoring van de treindienst kan een extern scenario ook impact hebben op het spoorpersoneel of reizigers. Daarom wordt in de alarmering rekening gehouden met deze BHV aspecten.

4.3 Einde treinincident en afschaling

Een treinincident is ten einde als de infrastructuur, al dan niet met beperkingen, weer beschikbaar is. De infrastructuur wordt dan vanuit de incidentafhandeling overgedragen aan de be- en bijstuuringsorganisaties van ProRail en spoorwegondernemingen.

Indien er nog wel sprake is van een verstoorde situatie, maar deze voldoet niet aan de criteria van een treinincident, dan wordt er afgeschaald naar storing. Deze situatie kan nog impact hebben op de treindienst.



4.4 Bijzondere aspecten tijdens repressie

4.4.1 Veilige werkplek

Buiten het afhandelen van een treinincident mogen personen niet zomaar het spoor betreden (zone A of B)⁸. Iedereen moet een instructie krijgen en een Digitaal Veiligheidspaspoort of ander toegangsbewijs kunnen tonen, waarop ook de gedragsregels voor toegang tot het spoor staan vermeldt.

ProRail heeft specifieke werkwijzen ontwikkeld voor het organiseren van een veilige werkplek bij treinincidenten. Deze staan vermeldt in het Voorschrift Veilig Werken bij Treinincidenten⁹. Het Normenkader Veilig Werken, welke onder andere van toepassing is bij onderhoudswerkzaamheden aan de infrastructuur, is hier dan ook niet van toepassing. ProRail is verantwoordelijk voor het garanderen van een veilige werkplek, met betrekking tot aanrijd- en electrocutiegevaar, voor hulpverleners die op dat moment vanuit hun wettelijke taak toegang hebben tot het spoor¹⁰.

Aanrijdveiligheid:

Bij de melding van een treinincident neemt de treindienstleider veiligheidsmaatregelen:

- Hij neemt maatregelen om uitbreiding te voorkomen, waaronder afhankelijk van het incident o.a. het stilleggen van het trein- of rangeerverkeer op het incidentspoor en/of meerdere sporen;
- Bij incidenten met gevaarlijke stoffen wordt naast bovenstaande:
 - Het trein- en rangeerverkeer in het betreffende gebied gestaakt,
 - En laat de treindienstleider de wisselverwarming doven;
- Hij plaatst een alarmoproep via GSM-Rail (o.a. naar alle machinisten).

⁸ Zie [Railalert](#)

⁹ Zie Voorschrift Veilig Werken bij Treinincidenten

¹⁰ De manier van werken staat in de Werkwijze Eigen Veiligheid hulpverleners op het spoor [link](#)

De algemeen leider (OvD Rail) bespreekt eventuele aanpassingen aan de maatregelen met de treindienstleider. De getroffen maatregelen worden via Meldkamer Spoor gedeeld met de meldkamer hulpdiensten (GMK) en spoorpartijen.

Om voor eigen medewerkers, hulpdiensten en derden ter plaatse een zo veilig mogelijke werkplek in te richten, zullen bevoegde Incidentenbestrijders ter plaatse fysieke veiligheidsmaatregelen nemen. Dit kan alleen op daarvoor geschikte baanvakken. Een voorbeeld is het plaatsen van kortsluitlanzen in het spoor (beveiligingssysteem met spoorstroomlopen), of het gebruik van dummywielen (beveiligingssysteem met assentellers). Hiermee wordt een extra veiligheidsschil aangebracht (veiligheidsklasse 3). De OvD Rail stemt het plaatsen van deze middelen af met de treindienstleider.



Afhankelijk van de aard en prognose van de duur van het treinincident, zullen de initieel genomen maatregelen uitgebreid kunnen worden. Door meer planmatig aanvullende fysieke veiligheidsmiddelen te laten plaatsen (veiligheidsklasse 4). Dit zal de algemeen leider in overleg met de treindienstleider organiseren, via een erkend Werkplekbeveiligingsbureau en LWB.

Met hulpdiensten zijn afspraken gemaakt over het veilig optreden op spoorterrein. Zij gaan niet eerder het spoor (zone A) in dan wanneer ter plaatse veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Wanneer sprake is van onderstaande 3 situaties zullen zij ook optreden na een bevestiging van de maatregelen die getroffen zijn door de treindienstleider:

1. Incident waar levensreddend optreden noodzakelijk is;
2. (Reële kans op) emissie van gevaarlijke stoffen met levensbedreigende effecten;
3. Noodzakelijk politieoptreden.

Afschalen van de maatregelen vindt plaats in opdracht van de OvD Rail, nadat bij alle betrokken partijen is gecontroleerd dat dit veilig kan.

Elektrocutieveiligheid:

Indien het nodig is om de spanning op snelle en beheerste wijze van de bovenleiding te halen en daarmee voor de hulpdiensten en/of voor Incidentenbestrijding een elektrocutieveilige werkplek te garanderen, dan staat dit beschreven in de procedure afschakelen bovenleiding en complete lijn uitschakeling¹¹. Voor tunnels staat dit beschreven in het calamiteitenplan van de tunnel.

Het proces afschakelen en kortsluiten van de bovenleiding bij 1500 volt trajecten, wordt gestart in opdracht van de hulpdiensten of Incidentenbestrijding. Het OBI zal de spanning van de bovenleiding halen en Incidentenbestrijding zal een werkkortsluiter aanbrengen.

Bij 25kV trajecten start de procedure complete lijn uitschakeling bij een aantal in de bijlage TIS genoemde scenario's automatisch op. Daarnaast kunnen de hulpdiensten vragen om het starten van deze procedure. Het OBI zal de spanning van de bovenleiding halen en de brandweer zal een spanningstester plaatsen.

Indien bij bovenleidingproblemen, zonder acuut gevaar van reizigers, deze geëvacueerd moeten worden uit een trein, zal op verzoek van Incidentenbestrijding het OBI in samenwerking met de aannemer EV selectief schakelen en kortsluiten.

4.4.2 Transferveiligheid

ProRail is verantwoordelijk voor het borgen van de toegankelijkheid van transfervoorzieningen van stations. Transfervoorzieningen zijn de voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften,

¹¹ Zie RLN00222 deel 1 t/m 4, veiligheidsmaatregelen bij calamiteiten, beheersing van elektrocutiegevaar van hulpverleners bij 1500 volt en 25Kv bovenleiding.

hellingbanen, loopbruggen en looproutes door het station. ProRail dient vanuit het prestatiegebied veiligheid in de beheerconcessie in ieder geval zorg te dragen voor het verbeteren van de fysieke veiligheid en de zorg voor de sociale veiligheid van de transfervoorzieningen.



Bij de afhandeling van incidenten in het railverkeerssysteem, is het van belang reizigersveiligheid te blijven verzorgen. Het betreft reizigersveiligheid in de directe omgeving van het incident en de eventuele effecten van een incident op andere locaties in het land. ProRail coördineert incidentmanagement en daarmee ook de reizigersveiligheid bij incidenten, zonder daarbij in verantwoordelijkheden te treden van derden, en doet dit uiteraard in samenwerking met vervoerders en NS Stations. De Officier van Dienst Incidentenbestrijding coördineert dit geheel.

4.4.3 Milieu

Ongewenste emissies (als gevolg van een treinincident) naar de omgeving die aldaar een direct gevaar kunnen veroorzaken zijn benoemd in de scenario's over gevaarlijke stoffen (TIS 4). Ook andere emissies vanuit het spoorstelsel die bedreigend kunnen zijn voor lucht, bodem of water worden afgehandeld binnen wettelijke kaders zodat overtredingen worden voorkomen en de effecten zo snel mogelijk worden weggenomen. Waar dit nodig is wordt de infrastructuur onttrokken aan het verkeer, waardoor een scenario verstoring treindienst (TIS 1) in werking kan treden. Geborgd is tevens dat meldingen aan het bevoegd gezag volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht worden gedaan als er sprake is van een Wabo-inrichting.

4.4.4 Tunnels en zelfredzaamheid

ProRail en NS hebben procedures en opleidingen ontwikkeld speciaal gericht op tunnels mede om zelfredzaamheid te bevorderen¹². ProRail heeft ook voor elke tunnel een calamiteitenbestrijdingsplan opgesteld.

4.4.5 Afstemming lokale bedrijfshulpverlening emplacements

Tussen de landelijke calamiteitenorganisatie en lokale Bedrijfshulpverlening op emplacements met risico voor de externe veiligheid, vindt afstemming plaats tijdens een incident. Deze afstemming is beschreven in het generieke bedrijfsnoodplan en de informatiekaarten van deze emplacements.

4.4.6 Melding van een onveilige situatie en/of (bijna) ongeval tijdens repressie van treinincidenten

Op basis van de Arbo- en Spoorwegwet heeft elke werkgever een registratieverplichting van (arbeids)ongevallen met verzuim. Het register arbeidsongevallen is een verplicht onderdeel van de risico-inventarisatie en evaluatie, de RI&E.

ProRail registreert alle meldingen in het registratiesysteem ProVAT en gebruikt de resultaten van de analyses voor haar kwartaalrapportage en trendanalyse. De resultaten hiervan kunnen leiden tot procesverbeteringen bij treinincidentafhandeling als ook bij risicobeheersing.

4.4.7 Vrijbaan maken gestrande treinen

ProRail heeft op grond van haar beheertaak de mogelijkheid om spoorpartijen aanwijzingen¹³ te geven om de normale situatie op het spoor, tijdens incidenten, te herstellen. Hier valt ook onder het beschikbaar stellen van materieel en personeel om een gestrande trein weg te slepen, zie de procesbeschrijving bij bijlage 5. Daarnaast heeft ProRail een aantal Unimog railwegvoertuigen ter beschikking die strategisch gestationeerd zijn langs het baanvak Amsterdam-Eindhoven. Deze kunnen in bepaalde gevallen, onder meer, ingezet kunnen worden om gestrande treinen vrijbaan te maken. Het primaire inzetgebied is het baanvak Amsterdam-Utrecht-Eindhoven en aanpalende baanvakken.

¹² Vanuit de wetenschap is onderzoek gedaan naar zelfredzaamheid bij de afhandeling van tunnelincidenten. Zelfredzaamheid bij brand in spoortunnels, 2011, Platform Transportveiligheid.

¹³ Art. 26 Besluit Spoorverkeer en art. 14 Algemene Voorwaarden.

5 Evaluatie en nazorg

De incidentmanagementorganisatie Rail is een lerende organisatie. Onderdeel van de nazorgfase is dan ook dat (de afhandeling van) treinincidenten maar ook oefeningen en risicobeheersmaatregelen geëvalueerd worden. En dat verbeteringen worden gesignaleerd en opgepakt. Vanuit de kwaliteitscirkel zijn dit de elementen check en act (controleren en bijstellen).

5.1 Evaluatie

ProRail evalueert oefeningen en registreert alle incidenten in de Evaluatiedatabase. Daarnaast vinden er bij geselecteerde incidenten uitgebreidere evaluaties plaats. Tevens vinden er bij geselecteerde incidenten diverse onderzoeken plaats door een verscheidenheid aan onderzoeksinstellingen. Op basis daarvan kunnen analyses en managementrapportages opgesteld worden.

Deelnemers aan de incidentmanagementorganisatie rail zijn gehouden mee te werken aan evaluaties en gegevens aan te leveren die daarvoor van belang zijn.

Verbeteracties uit de evaluatie, registratie en onderzoek worden bij betrokken organisaties uitgezet. Iedere betrokken organisatie is zelf verantwoordelijk gevolg te geven aan de verbeteringen en terugkoppeling daarvan aan melder.

In de samenwerkingsafspraken met Veiligheidsregio's zijn afspraken gemaakt over evaluaties, waarbij de betrokken OvD Rail het loket is vanuit de hulpdiensten.

5.2 Opvang en nazorg

ProRail heeft voor zijn betrokken medewerkers bij de incidentafhandeling een geborgd proces van opvang en nazorg. Op deze wijze worden medewerkers die een potentieel traumatische ervaring hebben meegemaakt collegiaal opgevangen en indien nodig professioneel bijgestaan bij de verwerking van de ervaring. Ook andere betrokken partijen hebben dit op enige wijze geborgd.


Bijlage 1: Treinincident afhandelingsprocessen


1. Algemene leiding en coördinatie

Dit proces omvat het functioneel aansturen en de coördinatie tussen de verschillende deelaspecten, zodat een calamiteit effectief (snel en zoveel mogelijk beperken van de gevolgen) en volgens afgesproken plannen en prognoses afgehandeld wordt. De doelgroep voor dit deelaspect zijn met name diegene die de algemene leiding uitvoeren, alsmede de overige deelaspectleiders.

Specifieke voorbereiding:

- inrichten van een organisatie op alle niveau's van opschaling die uitvoering kunnen geven aan de algemene leiding en coördinatie;
- specificaties (kaders) opstellen voor de calamiteitenafhandeling;
- zorgen dat aspectverantwoordelijken een aspectplan maken;
- afstemming tussen aspectplannen.
- controleren op bestaan paraatheid van de calamiteitenorganisatie;
- controleren op geoefendheid per aspect;
- uitwerken programma van eisen communicatie.

 ProRail heeft een proces AL&C opgesteld.

 ProRail heeft het Voorschrift veilig werken bij treinincidenten opgesteld.

Uitvoeren:

- toetsen deelaspectplannen op de criteria van effectiviteit, risico's, alternatieven (flexibiliteit en veerkracht) en samenhang (complexiteit en belangen);
- sturen op het afwikkelen van het treinincident binnen de afgegeven realistische en betrouwbare prognoses;
- toezien op de voortgang van deelaspecten en of deelaspectverantwoordelijke tijdig en op afgesproken wijze handelt, kan hierbij ook aanwijzingen geven cf Algemene Voorwaarden artikelen 14 en 16;
- directief regelen afstemming tussen deelaspecten, bijv. door inrichten COR;
- verzamelen informatie op verzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport;
- opschalen en escaleren naar crisisorganisatie;
- waarborgen naleving milieuwetgeving tijdens afhandeling van calamiteit;
- (laten) waarborgen veiligheid aanwezigen calamiteitenplek;
- vrijgeven van de infrastructuur aan treindienstleider;
- namens spoorsector aanspreekpunt met overheden en overheidshulpdiensten.
- evalueren alle aspecten calamiteitenafhandeling;
- registreren in de Evaluatiedatabase treinincidenten;


2. Alarmering

De alarmering is het proces dat start op het moment waarop de treindienstleider beoordeelt dat er op basis van de daartoe opgestelde beslisboom een calamiteit is en eindigt op het tijdstip waarop alle betrokken partijen tijdig zijn gealarmeerd.

Specifiek voorbereiding:

Inrichten van een meldkamerorganisatie voor de uitvoering van dit deelaspect.

 Er worden alarmeschema's opgesteld conform TIS.

 Om uitvoering te kunnen geven aan deze schema's zullen met spoorpartners, meldkamers Veiligheidsregio en politie en andere betrokkenen contactgegevens uitgewisseld worden en tussen partijen een alarmeerprotocol opgesteld worden (welke gegevens er gealarmeerd worden en welke specifieke procedures er vanuit de alarmering

Uitvoeren :

Alarmeren volgens de beslisboom alarmering voor treindienstleider en volgens de beslisboom alarmering backoffice. De meldkamer spoor van ProRail kiest het scenario. Bij calamiteiten alarmeert zij de regionale meldkamer (tenzij OHD niet nodig is) en de calamiteitenorganisatie van de spoorbranche. Bij een incident met gevaarlijke stoffen stuurt de meldkamer spoor de beladinggegevens van die trein of op een emplacement omringende wagens en rangeerdelen naar de regionale meldkamer.

opgestart worden.)

3. Informatiemanagement

Dit proces behelst het vastleggen en distribueren van informatie na het ontstaan van calamiteiten. Met name de eerste fase kenmerkt zich door een tekort aan bruikbare informatie om tot een juiste beeldvorming van het incident te komen. Tijdige en juiste informatie is cruciaal bij het bestrijden van incidenten. Alsmede dat deze informatie bij de juiste betrokkenen terecht komt, zodat alle partijen beschikken over hetzelfde beeld van de calamiteit.

Specifieke voorbereiding:

Het instandhouden en doorontwikkelen van een netcentrisch proces, ondersteund door een systeem voor het delen van informatie.



Uitvoeren:

- Verzamelen van gegevens rond de toedracht van het incident;
- Verzamelen van afspraken, voortgang en statusinformatie van de verschillende actieve deelaspecten;
- Loggen en monitoren van het juist vastleggen van de start en het verloop van het incident op zodanige wijze dat deze voor alle betrokken partijen beschikbaar is;
- Laten verifiëren van deze gegevens door de authentieke bron.

4. Redding en bestrijding



Redden: Het redden (verlenen van technische hulp) van mens en dier en het beschermen van het milieu. **Bron- en effectbestrijding:** Voorkomen van verdere uitbreiding en het terugdringen van de fysische oorzaak (bron) en de daarmee samenhangende fysische effecten van een calamiteit.

De overheid is primair verantwoordelijk voor redding en bestrijding.

De algemeen leider van ProRail Verkeersleiding (Officier van Dienst Rail) is vanuit de spoorbranche aangewezen als operationeel aanspreekpunt voor de OHD tijdens de bestrijding van calamiteiten. Hij zorgt voor de operationele afstemming tussen de activiteiten van de OHD en die van de calamiteitenorganisatie Rail.

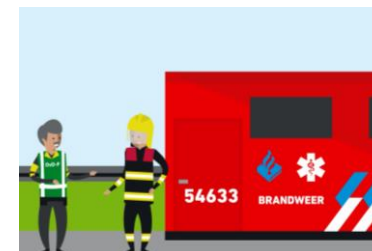
Voor de ondersteuning van de OHD met specifieke technische kennis van spoorwegmaterieel en middelen heeft ProRail een eigen afdeling Incidentenbestrijding.

Specifieke voorbereiding:

- De betrokkenen bij de calamiteitenafhandeling kennis laten hebben in de manier van werken van de Overheidshulpdiensten.
- Hulpdiensten kennis bijbrengen over de wijze van treinincidentmanagement en de veiligheid op spoorterreinen.
-  Planvorming in relatie tot samenwerking, zoals samenwerkingsafspraken en Operationele afspraken (Landelijke Aandachtskaart Spoor).
-  Planvorming in relatie tot veiligheid, zoals procedure Afschakelen bovenleiding/Complete Lijn Uitschakeling

Uitvoeren vanuit de spoorsector:

- afstemming OvD Rail met bevelvoerder/Officier van Dienst (OvD) brandweer en overige hulpdiensten;
- technische ondersteuning door ProRail Incidentenbestrijding;
- Uitvoeren met OHD afgesproken procedures in relatie tot veiligheid



5. Opvang

Dit proces houdt zich bezig met het tijdig en adequaat opvangen van reizigers, passanten, personeel. Alsmede ook dat goederen veiliggesteld worden en het verdere transport van de goederen mogelijk maken.

Naast de acties die er vanuit de vervoerders en NS Stations gedaan wordt in het kader van opvang en ontruiming van stations wordt er op niet door NS Reizigers bediende stations uitgegaan van de zelfredzaamheid van de reizigers.

Specifieke voorbereiding:

Voor de opvang van personeel maakt iedere partij procedures voor de opvang en vervanging van personeel ter plaatse.

Reizigers:

Ook moeten er in de voorbereiding voorzieningen getroffen worden die tijdens de uitvoering beschikbaar zijn, zoals bijvoorbeeld bij lang wachten koffie/thee en schuilplaats voor reizigers.

In het kader van grootschalige opvang van reizigers die op de dag van een incident niet meer naar huis kunnen reizen, zijn er afspraken gemaakt tussen NS, ProRail en de Vereniging van Nederlandse Gemeente over de uitvoering van deze opvang en de verdeling van kosten tussen partijen.

Waar wettelijk verplicht een gebruiksmelding nodig is van een station heeft de stationsbeheerder de plicht om een bedrijfsnoodplan op te stellen en waar nodig een ontruimingsorganisatie in te richten.

In het kader van opvang/evacuatie reizigers uit gestrande treinen, zijn specifieke afspraken gemaakt met specifieke afhandelingstrategieën. Bij deze afspraken heeft Incidentenbestrijding ook taken.

Goederen:

Vanuit RID zijn vervoerders verplicht noodplannen te hebben om incidenten met gevaarlijke stoffen af te handelen en, met name, het afstemmen met infrabeheerder, brandweer en bevoegde gezag over de opvang en afvoer van de incidentstof.

Uitvoeren:

- Opvang verrichten;
- Uitvoeren speciale afhandelingstrategieën in het kader van opvang/evacuatie reizigers uit gestrande treinen;
- Voorzieningen inschakelen;
- Verladers informeren over goederen;
- Afstemmen vervoerder/infrabeheerder/hulpdiensten/bevoegde gezag over het verdere vervoer van gevaarlijke stoffen betrokken bij het incident. Het LIOGS kan hierbij om advies gevraagd worden.
- Woordvoering.

6. Herstel verkeersfunctie

Het deelproces herstel verkeersfunctie is erop gericht om:

- binnen een afgesproken tijd na een alarmering het actuele verdelingsplan te vervangen door een versperringsmaatregel en aanpassing van het procesplan rijwegen door de treindienstleider
- binnen een afgesproken tijd voor afloop van de calamiteit, een opstartplan met bijbehorende rijwegen in de systemen verwerkt te hebben.
- vanuit het opstartplan over te gaan naar de normale situatie.

Specifieke voorbereiding:

In de preparatie fase worden er tussen ProRail Verkeersleiding en spoorwegonderneming versperringsmaatregelen gemaakt en samen afgesproken (afhandelingsafspraken). Deze worden door de spoorwegonderneming toegepast tijdens de calamiteit.

De versperringsmaatregelen bakenen tevens het gebied af waarbinnen de calamiteit wordt afgehandeld en waarbuiten het verkeer en vervoer (aangepast) kan plaatsvinden. Indien voor een calamiteit geen toereikende versperringsmaatregel bestaat, verdeelt ProRail Operatie Verkeersleiding de infrapaden op basis van de algemeen geldende verdelingsregels en haar bijbehorende bevoegdheden.

Uitvoeren

- regelen treinverkeer binnen kaders versperringsmaatregelen;
- woordvoering.



7. Herstel vervoersfunctie

Het deelproces herstel vervoersfunctie is erop gericht om binnen de afgesproken tijd na een alarmering, de productie (de inzet van logistieke middelen, zoals personeel en materieel) middels versperringsmaatregelen, op de verminderde infracapaciteit af te stemmen. Indien de versperringsmaatregelen niet passen kan ProRail aanwijzingen geven om de maatregel aan te passen.

Dit deelaspect behelst ook het binnen de afgesproken tijd, door middel van een opstartplan, weer overgaan naar de normale situatie en het daarop afstemmen van de productie.

Specifieke voorbereiding:

In de preparatie fase worden er tussen ProRail Verkeersleiding en spoorwegonderneming versperringsmaatregelen gemaakt en samen afgesproken (afhandelingsafspraken). Deze worden door de spoorwegonderneming toegepast tijdens de calamiteit.

De versperringsmaatregelen bakenen het gebied af waarbinnen de calamiteit wordt afgehandeld en waarbuiten het verkeer en vervoer (aangepast) kan plaatsvinden. Indien voor een calamiteit geen toereikende versperringsmaatregel bestaat, passen de spoorwegondernemingen op basis van de aanwijzingen van ProRail hun productie aan. Ook dient de reisinformatie op de logistieke maatregelen te worden afgestemd en gecommuniceerd met de reizigers.


Uitvoeren:

- regelen productie binnen kaders van de versperringsmaatregelen en op de wijzen en procedures die de vervoerder hiervoor opgesteld heeft;
- verspreiden reisinformatie;
- woordvoering.

8. Alternatief vervoer

Het deelaspect alternatief vervoer is erop gericht om binnen de afgesproken tijd vervangend vervoer voor reizigers en goederen, zowel op de calamiteitenplek als elders te regelen.

Specifieke voorbereiding:

 In de preparatie fase worden er door spoorwegondernemingen vervoersscenario's opgesteld die samenhangen met de aspecten opvang en herstel verkeers- en vervoersfunctie. Ook moeten er in de voorbereiding voorzieningen getroffen worden die tijdens de uitvoering beschikbaar zijn, zoals alternatieve middelen om reizigers of lading op de plaats van bestemming te krijgen.

Ook dient de reisinformatie op de logistieke maatregelen te worden afgestemd en gecommuniceerd met de reizigers.

Uitvoeren


- alternatief vervoer regelen;
- klanten informeren;
- het daadwerkelijk uitvoeren van eerdergenoemde voorzieningen;
- woordvoering.

9. Vrijbaan maken

Alle activiteiten die noodzakelijk zijn om spoorgedeeltes vrij van obstakels te krijgen zodat deze weer ter beschikking van de vervoersfunctie komen. Incidentenbestrijding zorgt voor vrijbaan maken. Het gaat dan onder andere om het verwijderen van objecten van de baan, het hersporen en bergen van wrakstukken en materieel en het hiervan verplaatsen naar een locatie waar zij niet langer het verkeer en vervoer belemmeren.

Specifieke voorbereiding:

Ter uitvoering van dit deelaspect heeft ProRail een specialistische organisatie ingericht, met eigen handboeken en procedures. Tevens zijn er tussen ProRail en de Spoorwegonderneming afspraken in de toegangsovereenkomst opgenomen over het aanleveren van technische kennis van materieel, het beschikbaar stellen van specialistische middelen en de acties die zij zelf al uitvoeren om de baan weer vrij te maken van het obstakel. Ook zijn er werkafspraken opgenomen over de controle op herspoorbaarheid bij de toelating van nieuw materieel.

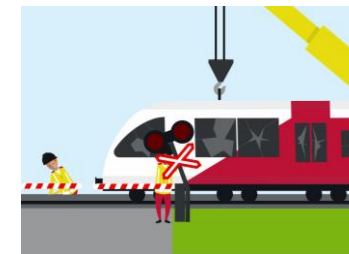
 De wijze waarop vrijbaan maken plaatsvindt is omschreven in de procedure vrijbaan maken (bijlage).

Uitvoeren:

- AL kan een aanwijzing geven tot beschikbaar stellen materieel/personeel bij spoorwegonderneming, conform artikel 14 Algemene Voorwaarden bij de Toegangsovereenkomst en/of artikel 26 Besluit spoorverkeer. De spoorwegonderneming is gehouden hieraan gevolg te geven. ProRail moet een belangenafweging doen tussen belangen van de vervoerder (o.a. economische belangen en wettelijke voorschriften) en impact van het incident en het veilig en snel herstellen van de normale situatie;
- technische ondersteuning aan vervoerder;
- hersporen;
- bergen en afvoeren van (wrakstukken van) spoorwagematerieel (ProRail kan hiervoor als een van de middelen een Unimog inzetten);
- materieel overdragen aan de spoorwegondernemingen;
- opstellen uitrapport.

Aandachtspunten:

- Afslepen van gestrande of herspoorde materieel vindt altijd plaats onder verantwoordelijkheid (veiligheidszorgsysteem) van gestrande spoorwegonderneming naar het dichtstbijzijnde bestemmingsspoor, waar het de infrabeschikbaarheid en afhandeling van het incident niet meer hindert en/of reizigers veilig uit kunnen stappen. Bij aankomst op het bestemmingsspoor dient spoorwegonderneming zelf zorg te dragen voor het verdere vervolg van dit materieel.
- Een spoorwegonderneming kan verzoeken het te bergen materieel rechtstreeks te willen verplaatsen naar een eindbestemming, zonder het bestemmingsspoor aan te doen. De algemeen leider, zal hierover een belangenafweging (hinder treindienst en afhandeling, veiligheids en risico's op nieuwe stranding/ontsporing) doen. In dit geval dient de spoorwegonderneming vanaf vertrek van de incidentlocatie zelf zorg te dragen voor het verdere vervolg van dit materieel. Het direct verplaatsen naar de eindbestemming kan niet, indien een niet betrokken spoorwegonderneming is aangewezen voor bijstand, tenzij alle betrokkenen akkoord geven.



10. Herstel infrastructuur

Opleveren van de herstelde infrastructuur (sporen, stations, kunstwerken) aan Verkeersleiding binnen gedifferentieerde prognosetijden. Indien binnen de gedifferentieerde prognosetijden volledig herstel niet mogelijk is, kan in overleg worden volstaan met tijdelijk en/of gedeeltelijk functieherstel. Bij tijdelijk en/of gedeeltelijk functieherstel zijn beperkingen voor het treinverkeer mogelijk. Zie handboek storingsmanagement.

Specifieke voorbereiding:

ProRail heeft een VMS procedure veilig instandhouden. Voor de voorbereiding op herstel infra heeft ProRail het handboek Storingsmanagement opgesteld. Daarnaast worden er contracten gesloten met (spoor)aannemers over de specificaties van het herstel, zoals aanrijdtijden, hersteltijden. Ook worden er in afstemming met Verkeersleiding, Assetmanagement en ProRail Stations herstelscenario's opgesteld.

Uitvoeren:

- schakelen (bovenleiding) door Operationeel Besturingscentrum Infra of ITMC);
- (functie-)herstel via inschakeling (spoor)aannemers;
- oplevering (functie-)herstelde infrastructuur;
- woordvoering.

11. Communicatie

Het deelaspect communicatie omvat:

- woordvoering over de calamiteit;
- afstemming over deze woordvoering met relevante partijen binnen en buiten het spoor;
- informatie aan reizigers;
- interne communicatie en communicatie na afloop van de calamiteit;
- consequenties en de uitslag van een mogelijk onderzoek naar de oorzaak.

Het deelaspect communicatie is niet aan één partij toe te delen. Bij een calamiteit kunnen meerdere (spoor) organisaties betrokken zijn, wat betekent dat ook meerdere partijen bij de communicatie betrokken zijn. Iedere organisatie vanuit de eigen taakstelling met bijhorende intensiteit en doelgroepen.

Iedere organisatie heeft zelf vastgelegd wanneer en hoe de eigen woordvoering actief wordt. Tussen de betrokken woordvoerders vindt afstemming plaats wie wanneer welke

informatie levert.

Bij calamiteiten waarbij de overheidshulpdiensten actief zijn:

- bepaalt de overheid wie wanneer voorlichting over slachtoffers geeft aan de bevolking of de media;
- is de overheid verantwoordelijk voor de voorlichting aan de bevolking over zaken betreffende de volksgezondheid

Specifieke voorbereiding:

Alle partijen maken communicatiebeleid. NSR heeft handboek Reisinformatie
Uitwerken en implementeren van de wijze waarop de alarmering van de diverse
woordvoerders wordt georganiseerd en afstemmen wie wanneer welke informatie levert.

ProRail heeft een handboek Crisiscommunicatie.

Uitvoeren:

- informatie leveren over de feitelijke situatie op het spoor;
- onderling afstemmen woordvoerders van overheden, beheerder en spoorwagondernemingen;
- woordvoering tijdens een calamiteit;
- woordvoering na einde van een calamiteit.

12. Onderzoek

Het deelaspect onderzoek omvat alle aspecten van onderzoek naar de toedracht van het treinincident. Het onderzoek start in de repressieve fase van het treinincident en loopt door in de nazorgfase. Voor de repressieve fase is met name het onderzoek op de incidentlocatie van belang. Onderzoek wordt uitgevoerd door:

- ILenT: wettelijke taak tot onderzoek ten behoeve van het naleven van regelgeving en signaleren van gebreken daarin, alsmede onderzoek ten behoeve van voorkoming van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Om zo de veiligheid te verhogen.
- Onderzoeksraad voor Veiligheid: onderzoek ter voorkoming van toekomstige voorvallen of de gevolgen daarvan te beperken. Het onderzoek van de Raad beoogt dan ook niet alleen de feitelijke oorzaken van voorvallen op te sporen, maar wil vooral de achterliggende oorzaken aan het licht brengen, zodat tekortkomingen van het gehanteerde systeem worden opgespoord. Als daarbij structurele veiligheidstekorten aan het licht komen, kan de Raad aanbevelingen formuleren om deze tekorten te verhelpen.
- Landelijke eenheid politie, dienst infrastructuur: strafrechtelijk onderzoek naar de schuldvraag of aansprakelijkheid van het handelen of nalaten van personen of partijen gedurende het treinincident. Ook andere politiediensten, zoals de regionale eenheden kunnen onderzoek instellen. Dit is gebaseerd op andere onderliggende wetgeving.
- ProRail Incidentonderzoek: onderzoek naar de technische achtergrond van het incident in relatie tot de infrastructuur.
- Vervoerders: onderzoek naar de technische achtergrond van het incident in relatie tot het handelen van de spoorwagonderneming en de spoorvoertuigen.
- Het onderzoek van de politie en Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben voorrang, daarna het onderzoek van ILenT en op de laatste plaats het eigen sectoronderzoek.

Specifieke voorbereiding:

ProRail heeft een VMS procedure melden en leren van incidenten. Uitgewerkt in een procedure Incidentonderzoek.



Uitvoeren:

- Algemeen leider kan opdracht krijgen van het bevoegde gezag tot het bevestigen van de situatie en het veiligstellen van vluchtige gegevens;
- Het uitvoeren van onderzoek door ProRail Incidentonderzoek of vervoerder;
- Het uitvoeren van onderzoek door ILenT, OVV en politie;
- Onderling afstemmen van alle onderzoeksleiders.

Bijlage 2: Treinincidentscenario's

Scenario	Scenarionaam	Ernst	Kenmerk
	Verstoring treindienst		
TIS 1.1	Verstoring treindienst (Door bijv. ontsporing zonder slachtoffers, defect materieel (gestrande trein), stroomuitval, uitval infra, slechte weersomstandigheden, dringende ongeplande werkzaamheden, stilleggen treindienst op bevel OHD. De incidenttypen OHD bij trein, hinder buitenland, gestrande trein langs perron, zijn toegevoegd aan TIS1.1 ondanks dat deze niet altijd tot een verstoring van de treindienst leiden. De eerste coordinatie vindt plaats bij de MKS.)	Ze er beperkt	-Ondanks de verstoring kan de treindienst nagenoeg volgens plan worden uitgevoerd. Wel structurele vertraging van 5 minuten of meer, gedurende 30 minuten of langer. -1 of meerdere treinen kunnen worden opgeheven. Bij uitval van complete treinserie(s) volgt opschaling naar TIS 1.2 -Ontsporing kan plaatsvinden door reizigers- of goederentrein zonder gevaarlijke stoffen. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.
TIS 1.2	Verstoring treindienst (Door bijv. ontsporing zonder slachtoffers, defect materieel, stroomuitval, uitval infra, slechte weersomstandigheden, dringende ongeplande werkzaamheden, stilleggen treindienst op bevel OHD.)	Beperkt	-Door de verstoring kan de treindienst niet meer volgens plan worden uitgevoerd. Wel structurele vertraging van 5 minuten of meer gedurende 30 minuten of langer. Een of meerdere treinseries vallen uit. -Ontsporing kan plaatsvinden door reizigers- of goederentrein zonder gevaarlijke stoffen. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.
TIS 1.3	Totale versperring. Treindienst niet meer uitvoerbaar (Door bijv. ontsporing zonder slachtoffers, defect materieel, stroomuitval, uitval infra, slechte weersomstandigheden, dringende ongeplande werkzaamheden, stilleggen treindienst op bevel OHD.)	Ernstig	-Door de verstoring kan de treindienst niet meer worden uitgevoerd. Totale versperring. -Ontsporing kan plaatsvinden door reizigers- of goederentrein zonder gevaarlijke stoffen. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.
TIS 1.4	Totale versperring. Treindienst niet meer mogelijk in minimaal een post of druk knooppunt (Door bijv. uitval centraal infrabediensysteem of stilleggen treindienst op bevel OHD.)	Ze er ernstig	-Door de verstoring kan de treindienst binnen het hele bediengebied van een post niet meer worden uitgevoerd. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.
	Brand		
TIS 2.1	- Automatische brandmelding (op station) in tunnel, zonder stilstaande trein - Rookontwikkeling en/of vuurverschijnselen bij en/of onder trein op vrije baan of emplacement - Brand in station(sgebouw) niet uitslaand - Brand nabij of in het spoor met mogelijke invloed op het treinverkeer (bijvoorbeeld bielzen- of bermbrand)	Ze er beperkt	-Afhankelijk van de benaderingswijze van de brandweer een kortdurende verstoring van de treindienst. -Mogelijk hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -LET OP. Het stilleggen op last van de brandweer, naar aanleiding van een brand buiten het spoorterrein is een treinincident uit de categorie 1.
TIS 2.2	- Brand (op station) in tunnel, zonder stilstaande trein - Rookontwikkeling en/of vuurverschijnselen bij en/of onder trein op station of in tunnel	Beperkt	- Mogelijk hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.

	<ul style="list-style-type: none"> - Brand in trein niet uitslaand (bijv. prullenbak of smeulbrand in trein) - Brand in station(sgebouw) uitslaand 		
TIS 2.3	Brand in trein, uitslaand op vrije baan of emplacement	Ernstig	<ul style="list-style-type: none"> -Brand, waardoor geen of beperkt treinverkeer mogelijk is op een of meerdere sporen. - Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.
TIS 2.4	<ul style="list-style-type: none"> - (Automatische) brand(melding) in tunnel, met stilstaande trein - Brand in trein uitslaand op station of in tunnel - Treinstilstand in tunnel, zonder spraakverbinding met het treinpersoneel 	Ze er nstig	<ul style="list-style-type: none"> -Brand, waardoor geen of beperkt treinverkeer mogelijk is op een of meerdere sporen. - Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. - Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart. -Mogelijk evacuatiescenario's reizigers uit gestrande treinen uitvoeren.
Aanrijding, botsing en ontsporing met slachtoffers			
TIS 3.1	Aanrijding trein of rangeerdeel met: <ul style="list-style-type: none"> - persoon of groot vee - (brom-)fiets - infra-element of object - klein wegvoertuig, zoals auto, motor, bestelbus of tractor (aantoonbaar zonder slachtoffers) 	Ze er beperkt	<ul style="list-style-type: none"> -Kans op enkele slachtoffers en emotioneel getroffen personen. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -Overwegen in storing, mogelijk licht beschadigde infra en materieel. -Mogelijk gestrande treinen met evacuatiescenario's en impact op dienstregeling.
TIS 3.2	<ul style="list-style-type: none"> - Aanrijding rangeerdelen onderling - Hard koppelen (trein met trein of rangeerdeel) - Aanrijding trein of rangeerdeel met klein wegvoertuig (met slachtoffers of slachtoffers onbekend) of groot wegvoertuig, zoals een bus of vrachtauto (zonder slachtoffers) 	Beperkt	<ul style="list-style-type: none"> -Kans op enkele slachtoffers en emotioneel getroffen personen. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -Mogelijk licht beschadigde infra en materieel (op eigen kracht weg na hersporing). -Mogelijk gestrande treinen met evacuatiescenario's en impact op dienstregeling. -geringe belangstelling media.
TIS 3.3	Ontsporing met slachtoffers in trein, of aanrijding trein met: <ul style="list-style-type: none"> - trein of rangeerdeel - groot wegvoertuig (met slachtoffers of slachtoffers onbekend) waardoor wagenstellen niet vervormd, gekanteld of gestapeld zijn, en bovenleidinggroep niet uitgevallen is 	Ernstig	<ul style="list-style-type: none"> -Kans op meerdere slachtoffers en emotioneel getroffen personen. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -zwaar beschadigde infra en materieel. -Mogelijk gestrande treinen met evacuatiescenario's en grote impact op dienstregeling. -grote belangstelling media.
TIS 3.4	Ontsporing met slachtoffers in trein, of aanrijding trein met: <ul style="list-style-type: none"> - trein of rangeerdeel - (groot) wegvoertuig waardoor wagenstellen vervormd, gekanteld of gestapeld zijn, of	Ze er er nstig	<ul style="list-style-type: none"> -Kans op vele slachtoffers en emotioneel getroffen personen. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -zwaar beschadigde infra en materieel.

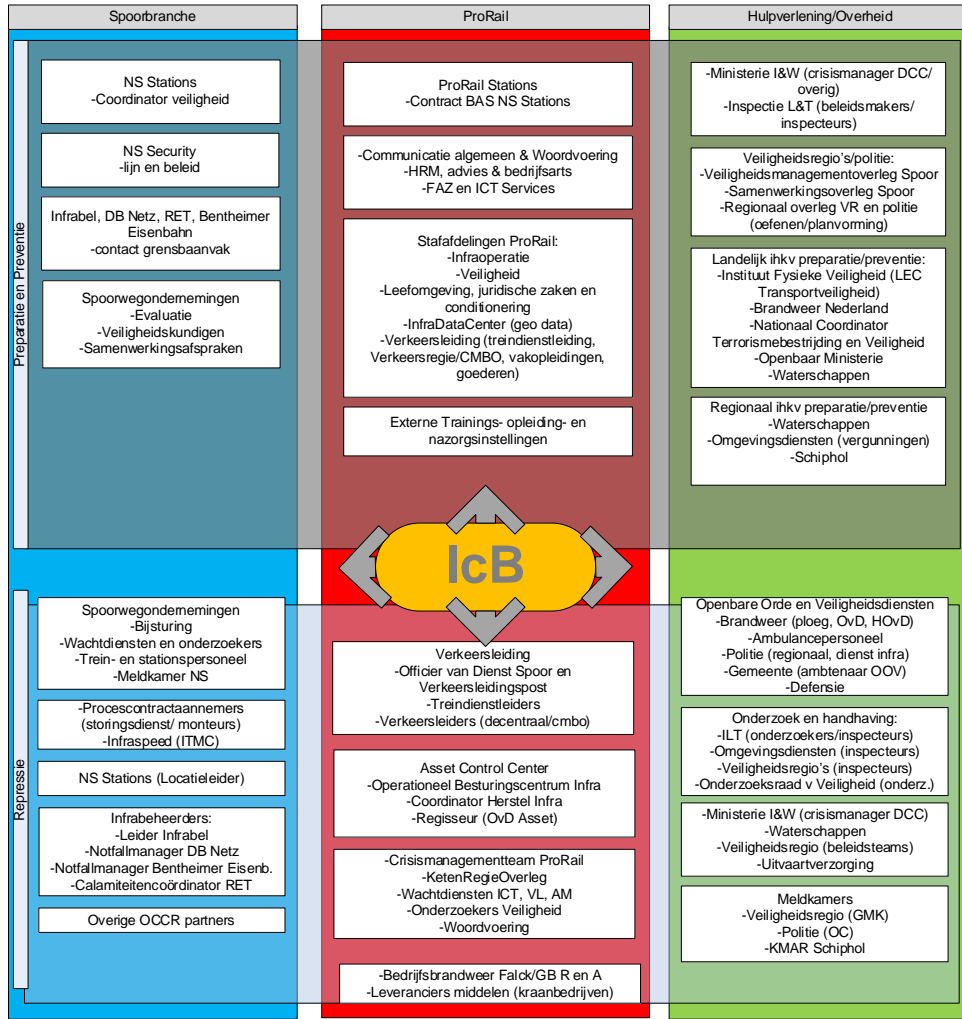
	bovenleidinggroep uitgevallen is		<ul style="list-style-type: none"> -Mogelijk gestrande treinen met evacuatiescenario's en grote impact op dienstregeling. -grote belangstelling media. - Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart.
Gevaarlijke stoffen			
TIS 4.1	<p>Kleine uitstroom van gevaarlijke stof</p> <p>Uitstroom van onbekende stof</p> <p>GEVI-code begint met 7</p> <p>Aanrijding/ontsporing goederentrein met gevaar op uitstroom gevaarlijke stoffen</p>	Ze er beperkt	<ul style="list-style-type: none"> -Uitingsvorm: druppelen, sissen, stinken, geringe lekkage afsluiter. -Impact: brongebied, de directe omgeving van het incident. Bijvoorbeeld het gebied direct rondom de incidentwagen. -Mogelijk milieuschade. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor.
TIS 4.2	Brand in goederentrein waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn	Beperkt	<ul style="list-style-type: none"> -Impact: brongebied, de directe omgeving van het incident, maar er kan ook buiten het brongebied een levensbedreigende situatie ontstaan. - Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor. -Mogelijk milieuschade.
TIS 4.3	Grote uitstroom van gevaarlijke stof waarvan GEVI-code begint met 3, 4, 5, 6, 8 of 9	Ernstig	<ul style="list-style-type: none"> -Kans op meerdere slachtoffers in het bron- en effectgebied. -Impact: brongebied, de directe omgeving van het incident en er is gevaar voor de volgezondheid buiten het brongebied. -Mogelijk milieuschade. - Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor.
TIS 4.4	Grote uitstroom van gevaarlijke stof waarvan GEVI-code begint met 2	Ze er ernstig	<ul style="list-style-type: none"> -Kans op meerdere slachtoffers in het bron- en effectgebied. -Impact: brongebied, de directe omgeving van het incident en er is gevaar voor de volgezondheid buiten het brongebied, door snelle verspreiding van het gas. -Mogelijk milieuschade. - Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart. -Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor.
Verdacht object/gedrag, bom			
TIS 5.1	<ul style="list-style-type: none"> - Bommelding - Verdacht gedrag - Verdacht voorwerp langs de vrije baan - Vondst niet gesprongen conventionele explosieven op spoorterrein 	Ze er beperkt	<ul style="list-style-type: none"> -Door politie geëvalueerd en serieus bevonden. -Kans op impact treindienst.

TIS 5.2	Bomvinding of verdacht voorwerp in trein op de vrije baan	Beperkt	-Door politie geëvalueerd en serieus bevonden. -Kans op impact treindienst.
TIS 5.3	Bomvinding of verdacht voorwerp: ernstig - in trein op station - in tunnel of station	Ernstig	-Door politie geëvalueerd en serieus bevonden. -Kans op langdurige buitendienststelling ivm opkomst en onderzoek EOC.
TIS 5.4	Bomexplosie: - in trein, station of tunnel - in een trein op station of in een tunnel	Zeer ernstig	-Kans op vele slachtoffers. -Veel schade aan infra, bijv. tunnel langdurig buiten dienst. Elektrocutieveilige werkplek kan in opdracht hulpdiensten of Incidentenbestrijding opgestart worden, complete lijnuitschakeling (CLU) wordt automatisch opgestart.- Hulpverleners in het spoor, waardoor buitengebruik nemen en mogelijk buitendienststelling van het spoor.
Bijzondere situaties			
BHV ¹⁴	Extern incident met impact op spoorsector -brand, gevaarlijke stoffen of terreurincident, waarbij een station, vrije baan, emplacement of andere spoorlocatie in het effectgebied ligt.		-Alarmering van verschillende BHV organisaties -Uitvoering van interne BHV plannen
TIS 1.0 ¹⁵	Diverse situaties		-Aanmaken dossier in Spoorweb -Treffen logistieke maatregelen

¹⁴ Disclaimer: BHV is een extra alarmeringscomponent geen specifiek scenario.

¹⁵ TIS 1.0 is geen treinincident, maar een logistieke verstoring, die niet voldoet aan de criteria van van TIS1, maar waar wel aandacht en actie vanuit de spoorsector vereist is.

Bijlage 3: Netwerkaart Incidentafhandeling

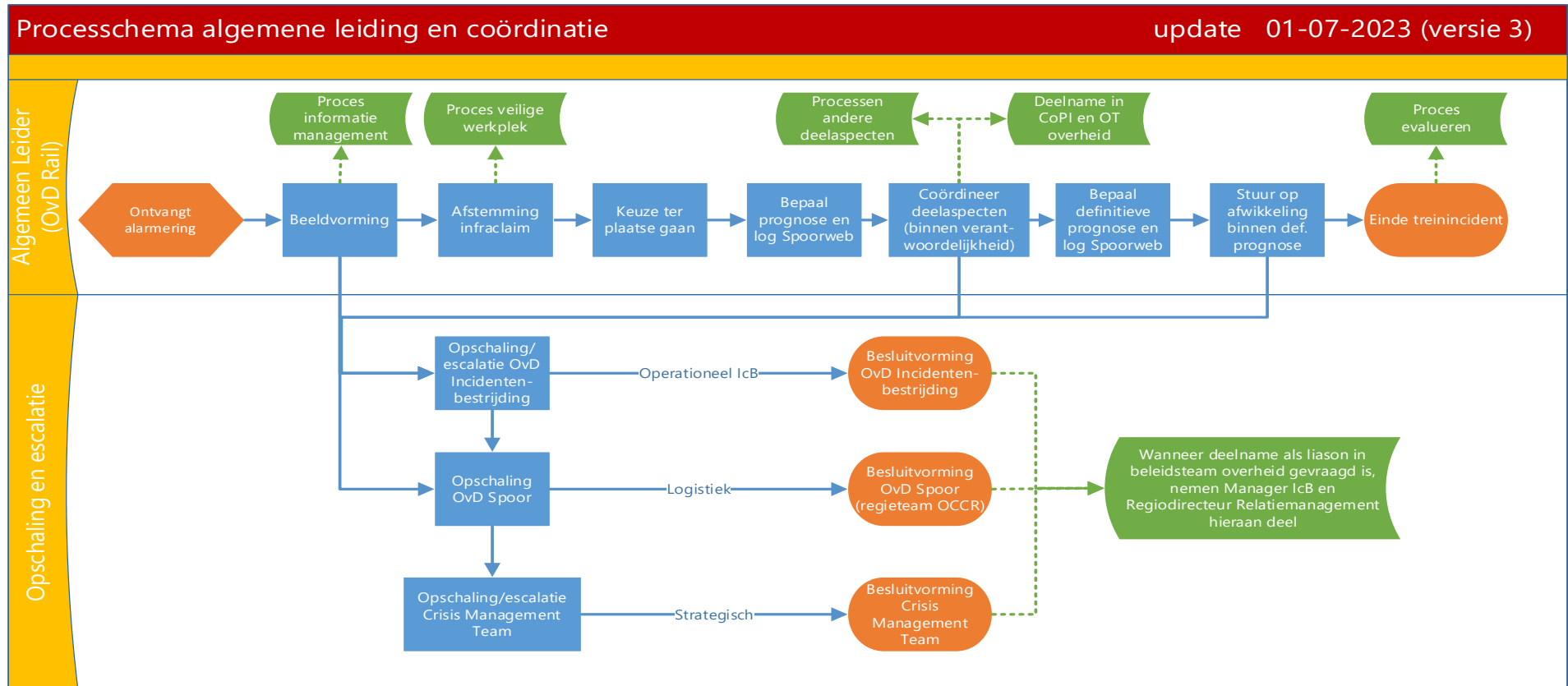


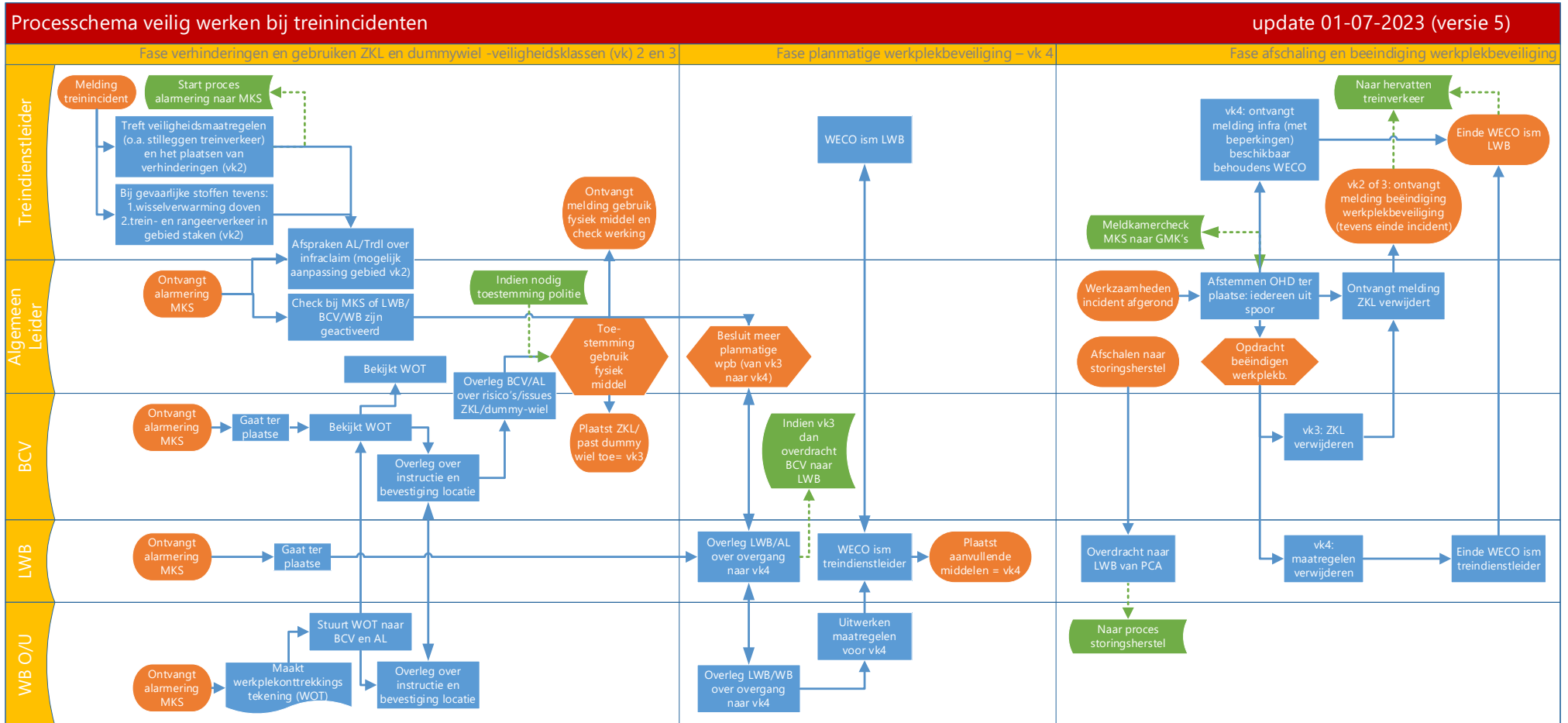
Bijlage 4: Procesverwijzingen bij treinincidenten

Procesverwijzingentabel bij treinincidenten		
afhandelingsproces	Varianten	Verwijzingen
Algemene leiding en coördinatie	1.Bronafhandeling	a. Proces algemene leiding en coördinatie b. Werkwijzen algemeen leider c. Voorschrift en proces veilig werken bij treinincidenten
	2.Effectafhandeling	a. Proces algemene leiding en coördinatie b. Crisismanagementplan
Alarmeren/ informatiemanagement		a. Proces alarmeren en alarmeerprotocol b. Treinincidentscenario's c. Handleiding aanleveren beladinggegevens
Opvang en alternatief vervoer		a. Processen spoorwegondernemingen, ProRail Stations en NS Stations
Herstel verkeer en vervoer		a. Voor gedefinieerde maatregelen (VGM) op dienstregelen bij versperringen b. Handboeken verkeersleiding c. Processen spoorwegondernemingen
Communicatie	1.Reisinformatie	a. NSR handboek reisinformatie
	2.Crisiscommunicatie	a. ProRail Handboek crisiscommunicatie b. Processen spoorwegondernemingen c. Processen openbare hulpdiensten
<i>Indien van toepassing:</i> Vrijbaan maken	1.Gestrande reizigerstrein	a. Procedure gestrande reizigerstreinen NSR b. Handboeken incidentenbestr. en verkeersleiding c. Proces aanwijzen ter beschikking stellen tractie en personeel.
	2.Gestrande goederentreinen	a. Procedure gestrande goederentreinen b. Handboeken incidentenbestrijding en verkeersleiding c. Proces aanwijzen ter beschikking stellen tractie en personeel.
	3.Ontsporing	a. Proces hersporing b. Proces aanwijzen ter beschikking stellen tractie en personeel c. Handboeken incidentenbestrijding
	4.Object op het spoor	a. Handboeken incidentenbestrijding
<i>Indien van toepassing:</i> Redding en bestrijding	1.Openbare hulpdiensten (Veiligheids- en politeregio's)	a. Samenwerkingsafspraken b. Handreiking voorbereiding spoorincidentbestrijding c. (Landelijke) Informatiekaart Spoor
	2.ProRail Incidentenbestr.	a. Handboeken incidentenbestrijding
<i>Indien van toepassing:</i> Herstel Infrastructuur		a. Handboek storingsherstel ProRail AM
<i>Indien van toepassing:</i> Onderzoek		a. Procedure incidentonderzoek ProRail b. Procedures onderzoeksinstanties

Bijlage 5: Processchema's

Hieronder staan processchema's opgenomen van deelprocessen waar Incidentenbestrijding een verantwoordelijkheid heeft.

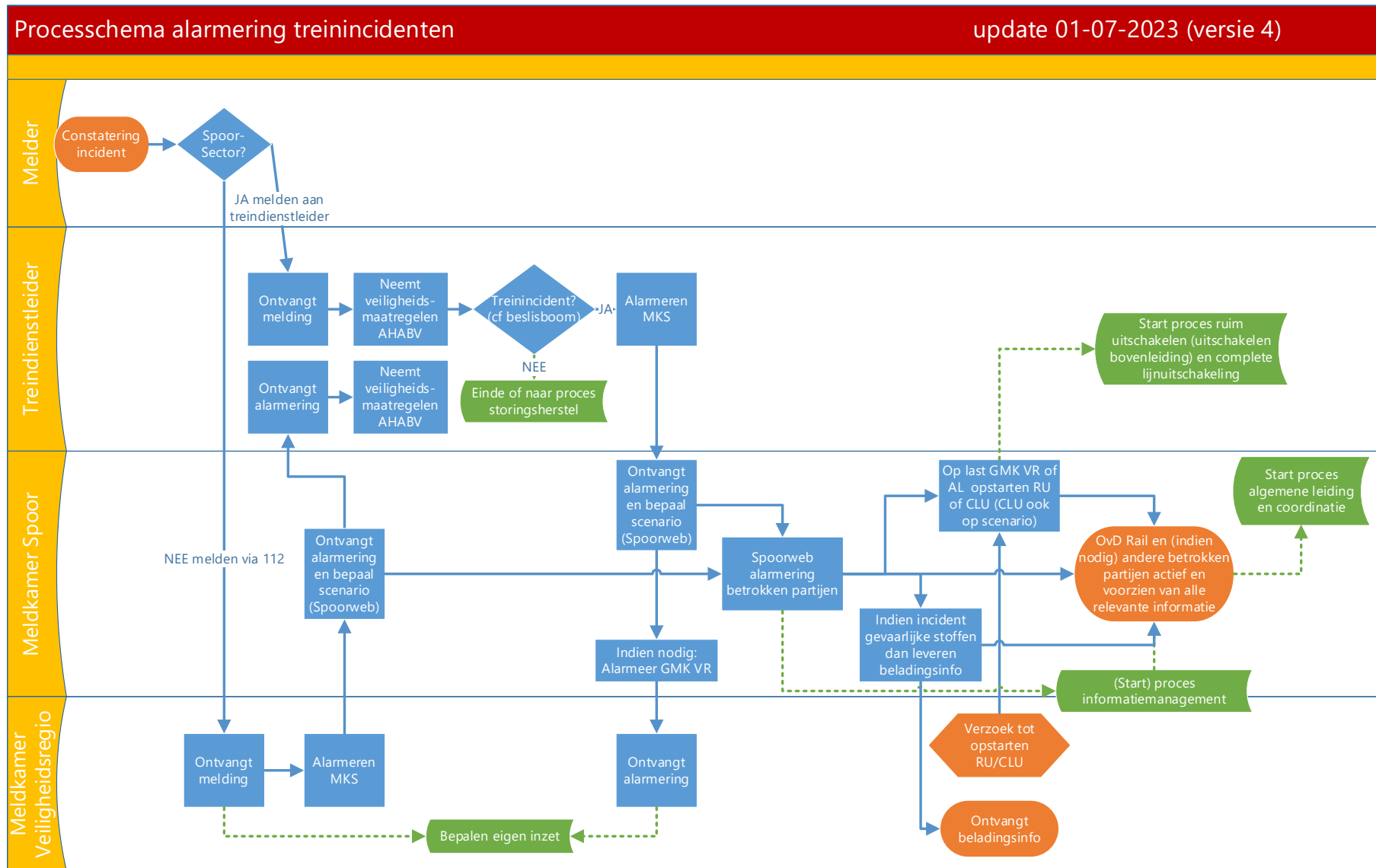


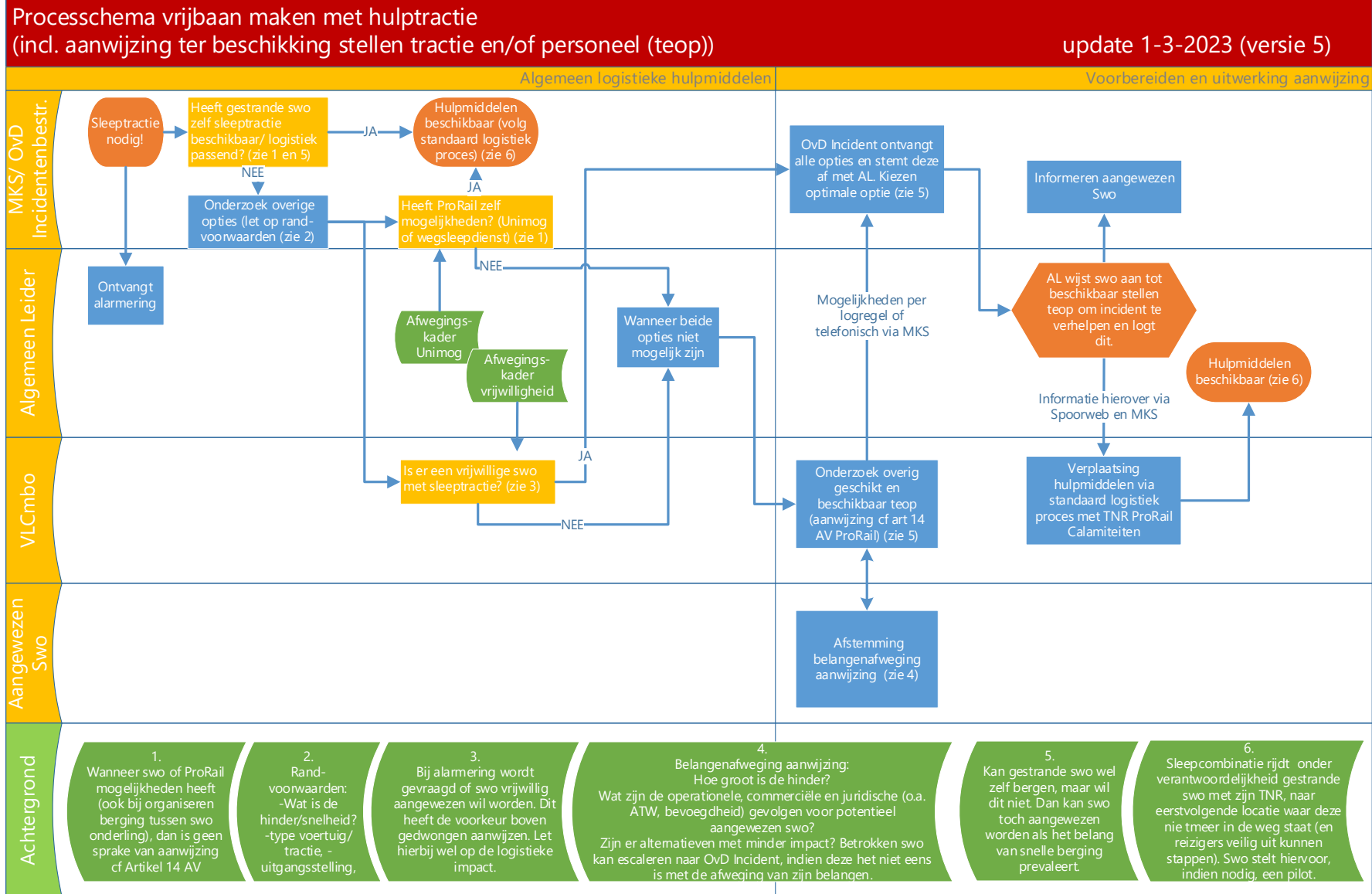


Bovenstaand proces geldt voor conventioneel spoor en Betuweroute. Op de HSL gelden aangepaste procedures ontwikkeld ism Infraspied Maintenance. Als aanvulling op het gebruik van de ZKL (spoorstroomlopen) en dummy-wiel (assentellers) kan de overweg gesleuteld worden, wanneer het dichtliggen van de overweg hinder veroorzaakt.

Processchema alarmering treinincidenten

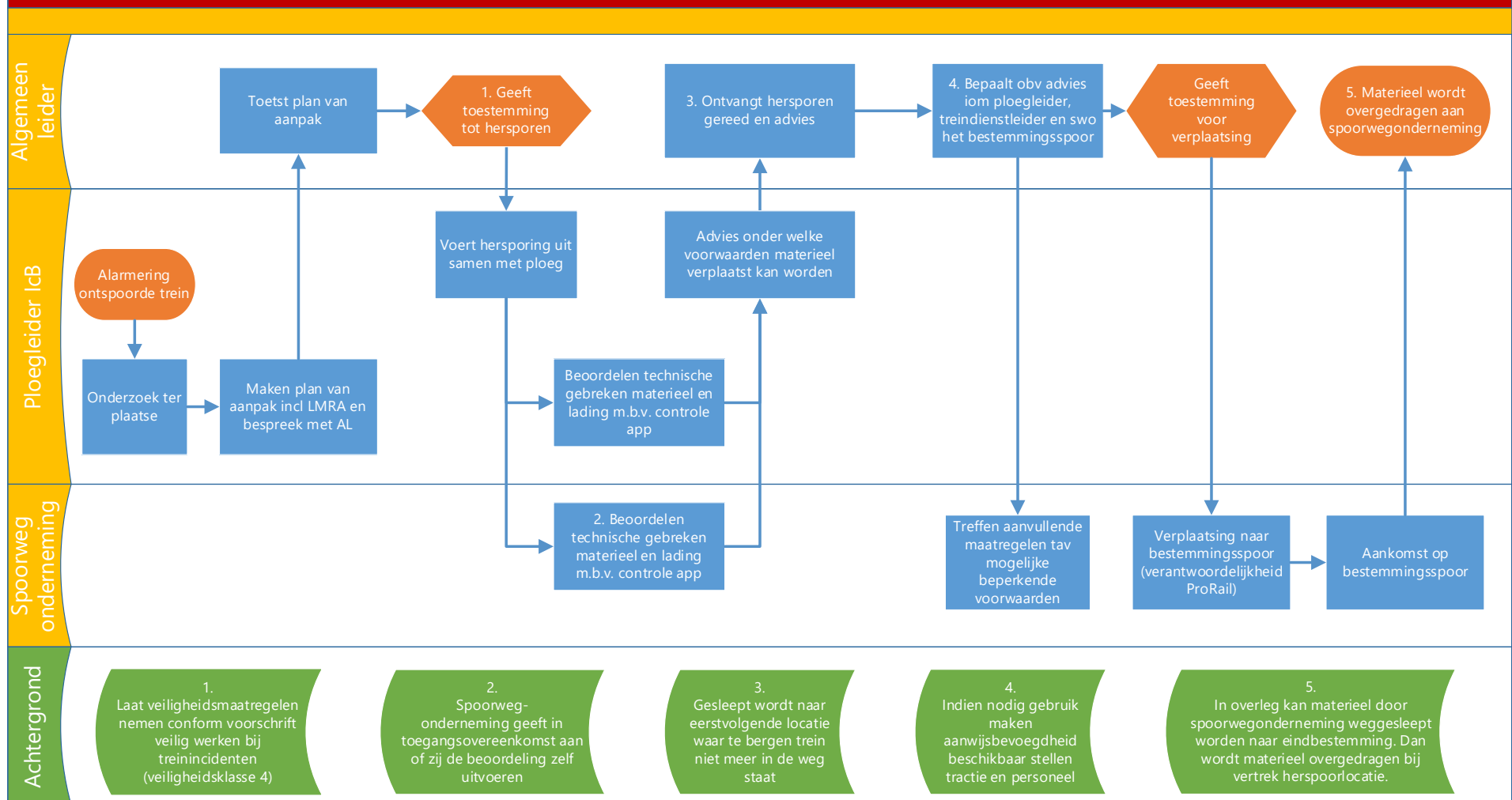
update 01-07-2023 (versie 4)





Processchema vrijbaan maken – hersporen

update 01-05-2018 (versie 3)



Processchema grootschalige opvang reizigers

update 01-05-2018 (versie 2)

