

# Handboek incidentbestrijding op het water



Instituut Fysieke Veiligheid  
Kennisontwikkeling en onderwijs  
Postbus 7010  
6801 HA Arnhem  
Kemperbergerweg 783, Arnhem  
www.ifv.nl  
info@ifv.nl  
026 355 24 00

### Colofon

Ondanks de aan de samenstelling van de tekst bestede zorg kan de samensteller geen aansprakelijkheid aanvaarden voor schade ontstaan door eventuele fouten c.q. onvolkomenheden in deze handreiking.

Om deze publicatie te kunnen blijven ontwikkelen en verbeteren, ontvangen wij graag commentaar en suggesties ter verbetering. Vragen of opmerkingen kunt u sturen naar [info@ifv.nl](mailto:info@ifv.nl), onder vermelding van 'Handboek incidentbestrijding op het water'.

Achtergrondinformatie over incidentbestrijding op het water is te vinden in het Transportveiligheid-water op [www.ifv.nl/kennisplein](http://www.ifv.nl/kennisplein).

Een **handboek** is een publicatie die de status heeft van een informierend document. In een handboek wordt een organisatie- en/of toepassingsgerichte methodiek vastgelegd. Het gaat daarbij om leerervaringen en leerpunten, best practices, deskundigen-, beleids- en uitvoeringsadviezen.

Instituut Fysieke Veiligheid (2021). *Handboek incidentbestrijding op het water*. Arnhem: IFV.

Opdrachtgever:	IFV (Lectoraat Energie- en transportveiligheid – afk. E&T)
Contactpersoon:	Hans Spobeck
Titel:	Handboek incidentbestrijding op het water
Datum:	1 juli 2021
Status:	Definitief
Versie:	3.0
Auteurs:	Werkgroep Actualisatie Handboek IB op het Water onderdeel van het landelijk ketenpartneroverleg veiligheid op het water(bijlage 6b)
Projectleider:	Marn van Bloois
Review:	Landelijk ketenpartneroverleg, Hans Spobeck en Nils Rosmuller
Eindverantwoordelijk:	Nils Rosmuller

# Voorwoord

“Nederland is bij uitstek een waterland. Zeeën, meren, rivieren en kanalen tekenen onze landkaart en zijn belangrijk voor onze economie, infrastructuur en vrijetijdsbesteding. Op deze wateren gebeuren regelmatig incidenten en worden reddingsacties op touw gezet.”

Dit waren de eerste woorden van het *Handboek Incidentbestrijding op het water* uit 2015, dat door het Instituut Fysieke Veiligheid op verzoek van het Veiligheidsberaad was opgesteld en uitgegeven. Dit handboek was één van de belangrijkste resultaten van het project Waterrand dat in 2009 werd afgerond. Destijds was dit het eerste integrale handboek voor incidentbestrijding op het water. ‘Water’ en ‘land’ werden samengebracht in één ‘unité de doctrine’. Met dit handboek werd de basis gelegd voor een samenhangende wijze van voorbereiding op en uitvoering van de incidentbestrijding op het water.

De woorden uit het verleden blijken nu nog steeds van toepassing te zijn. Ook de afgelopen jaren waren er bijna dagelijks incidenten op het water; soms waren dit grote incidenten zoals het incident met de stuw bij Grave, de containercalamiteit MSC Zoë ten noorden van de Waddenzee, de olie lekkage in de Rotterdamse haven en de aanvaring van cruiseschepen op de Waal en op de Westerschelde. Dit zijn voorbeelden die het belang aangeven van een noodzakelijke voorbereiding en uitvoering door verschillende crisispartners. Bij het bestrijden van incidenten op het water werken immers veel verschillende organisaties met elkaar samen om een incident af te handelen.

Sinds 2015 is er veel veranderd in het veiligheidsdomein. Organisaties betrokken bij incidentbestrijding op het water zijn gereorganiseerd, hebben soms een andere naam gekregen, hebben met elkaar convenanten afgesloten en staan beter met elkaar in verbinding. In meerdere watergebieden is, op basis van het handboek uit 2015, de voorbereiding op de incidentbestrijding op het water opgepakt en vormgegeven. Gelet op al deze veranderingen is een actueel en gedigitaliseerd handboek wenselijk voor alle betrokken partijen – daarom deze voorliggende nieuwe uitgave.

In deze actuele versie wordt opnieuw aandacht gevraagd voor opleiden, trainen en oefenen om te komen tot een optimale samenwerking. Het Landelijke Ketenpartneroverleg Veiligheid op het water, waar circa veertig ‘waterpartijen’ in participeren, heeft daarom het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) verzocht het handboek te actualiseren en in een digitale vorm te gieten. De ketenpartners geven aan dat het handboek vaak gebruikt wordt als te volgen doctrine voor convenanten en afspraken tussen partijen. Er wordt ook vaak naar het handboek verwezen door veiligheidsregio's en nautisch beheerders. Het handboek is een voorbeeld van landelijke samenwerking tussen de ketenpartners.

Het digitaal beter toegankelijk maken van dit handboek voor alle doelgroepen was een concrete wens, evenals het verschaffen van meer duidelijkheid over de status ervan. Dit handboek 2021 is nog meer dan eerdere versies een verzameling van kennis en gemaakte afspraken en in die zin vooral informerend van aard. Daar waar het gaat om afspraken, geeft het handboek adviezen en komt het met voorbeelden van ‘best practices’.

Het handboek is dus niet een norm die gehanteerd moet worden. Wel wordt van de crisispartners gevraagd het handboek te implementeren, omdat incidentbestrijding met name draait om elkaar weten te vinden, om die rol die je als crisispartner hebt en wat je te doen staat als je ter plaatse komt. Een mooi voorbeeld van een operationele vertaling van het handboek is de SAMIJ/CRW-app Wijzer op het water voor OvD's.

Met de digitalisering van het handboek is een continue actualisatie mogelijk, kunnen nieuwe afspraken snel worden toegevoegd en zijn aanbevelingen uit toekomstige incidentevaluaties snel te verwerken. Hierdoor hopen we dat er wat betreft de implementatie van het handboek permanent aandacht is voor het gebruik in de praktijk bij zowel de planvorming als bij opleiden, trainen en oefenen, zodat crisispartners de gezamenlijke voorbereiding op een hoger niveau kunnen brengen.

Dit geactualiseerde handboek was niet tot stand gekomen zonder de inspanning van de werkgroep Actualisatie Handboek en het Landelijk Ketenpartneroverleg Veiligheid op het Water. Daarom gaat onze grote dank uit naar de deelnemers aan beide gremia, waarvan de namen genoemd staan in bijlagen 6a en 6b, voor de inspanning die zij geleverd hebben.

IJle Stelstra  
Algemeen directeur IFV

Nils Rosmuller  
Lector Energie- en transportveiligheid

# Inhoud

	<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
	<b>A Kaders van incidentbestrijding op het water</b>	<b>13</b>
<b>1</b>	<b>Het wettelijk kader</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>Bestuurlijke organisatie</b>	<b>16</b>
2.1	Rijksoverheid	16
2.2	Decentrale overheid	21
<b>3</b>	<b>Operationele organisatie</b>	<b>25</b>
3.1	Operationele diensten	25
3.2	Specifieke 'watergerelateerde' partijen	30
	<b>B Randvoorwaardelijke processen</b>	<b>38</b>
<b>4</b>	<b>Melding en alarmering</b>	<b>39</b>
4.1	Procesbeschrijving	39
4.2	Complicerende factoren Melding en Alarmering bij incidentbestrijding op het water	39
<b>5</b>	<b>Leiding en coördinatie</b>	<b>47</b>
5.1	Procesbeschrijving	47
5.2	Complicerende factoren bij Leiding & Coördinatie op het water	47
<b>6</b>	<b>Op- en afschaling</b>	<b>56</b>
6.1	Procesbeschrijving	56
6.2	Complicerende factoren O&A bij IB op het water	56
<b>7</b>	<b>Informatiemanagement</b>	<b>60</b>
7.1	Procesbeschrijving	60
7.2	Complicerende factoren voor informatie-uitwisseling bij IB op het water	60
	<b>C Uitwerking crisistype 'Incident op of onder water'</b>	<b>64</b>
<b>8</b>	<b>Uitwerking per incidenttype</b>	<b>65</b>
8.1	Mens in nood	65
8.2	Verontreiniging oppervlaktewater	66
8.3	Ongeval met gevaarlijke stoffen	66
8.4	Brand en/of explosie	67
8.5	Ordeverstoring	68
8.6	Ecologisch incident	68
8.7	Aanvaring, stranding en/of losgeslagen schip, object of lading	68
8.8	Gebiedsspecifiek incidenttype	69

	<b>D Rampbestrijdings- en waterprocessen en verantwoordelijkheden</b>	<b>70</b>
<b>9</b>	<b>Rampbestrijdingsprocessen</b>	<b>71</b>
<b>10</b>	<b>Waterprocessen</b>	<b>73</b>
10.1	Search and Rescue (SAR)	73
10.2	Nautisch verkeersmanagement	74
10.3	Beheer waterkwaliteit	76
10.4	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen	77
<b>11</b>	<b>Verantwoordelijkheidsverdeling</b>	<b>79</b>
	<b>E Planvorming incidentbestrijding op het water</b>	<b>83</b>
<b>12</b>	<b>Het belang van een Incidentbestrijdingsplan</b>	<b>84</b>
12.1	Incidentbestrijdingsplan voor het water (IBP)	84
12.2	De risicobeoordeling	84
12.3	Het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident	85
<b>13</b>	<b>Het bepalen van het werkingsgebied van een Incidentbestrijdingsplan</b>	<b>87</b>
<b>14</b>	<b>Incidentbestrijdingsplan</b>	<b>90</b>
14.1	Samenhang en beheer	90
14.2	Inhoudsopgave Incidentbestrijdingsplan	91
14.3	Uitwerking inhoud aanlandingsplaatsen in bijlage 4 IBP	92
	<b>F Procedures incidentbestrijding op het water</b>	<b>96</b>
<b>15</b>	<b>Procedure 1: Opstappen van brandweerpersoneel</b>	<b>97</b>
15.1	Procedure	97
15.2	Regels aan boord van een schip	97
15.3	Regels met betrekking tot hoisten en aan boord van een helikopter	98
15.4	Voorwaarden	100
<b>16</b>	<b>Procedure 2: Opstappen van ambulancepersoneel</b>	<b>104</b>
<b>17</b>	<b>Procedure 3: Aanlanden</b>	<b>106</b>
17.1	Inleiding	106
17.2	Aanlandingsplaatsen	106
17.3	Overnameprocedure	108
<b>18</b>	<b>Procedure 4: Opvragen van en advisering over ladinggegevens</b>	<b>109</b>
18.1	Inleiding	109
18.2	Bronnen / systemen voor verkrijgen van ladinggegevens	109
18.3	Opvragen van en advisering over ladinggegevens	110
18.4	Bijzonderheden	112
<b>19</b>	<b>Procedure 5: Afhandeling van scheepvaartongevallen</b>	<b>114</b>

<b>20</b>	<b>Procedure 6: Afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust</b>	<b>116</b>
20.1	Inleiding	116
20.2	Samenwerkingsregeling besmeurde vogels	116
<b>21</b>	<b>Procedure 7: Aangespoelde verontreiniging en walvisachtigen op de kust</b>	<b>117</b>
	<b>G Borging van incidentbestrijding op het water</b>	<b>118</b>
<b>22</b>	<b>Landelijke borging</b>	<b>119</b>
<b>23</b>	<b>Regionale borging via SRWS</b>	<b>120</b>
	<b>H Zorgnormen incident-bestrijding op het water</b>	<b>123</b>
<b>24</b>	<b>Advisering zorgnormen</b>	<b>124</b>
24.1	Specifieke zorgnormen voor op het water	124
24.2	Stappenplan zorgnormen	124
<b>25</b>	<b>Inventarisatie van mogelijke risico's</b>	<b>125</b>
25.1	Risico's	125
25.2	Effectfactoren	125
25.3	Kansfactoren	126
25.4	Factoren om het risicobeeld te bepalen	127
<b>26</b>	<b>Analyse per incidenttype</b>	<b>128</b>
26.1	Inleiding	128
26.2	Analyse van (deel)incidenttypen	128
26.3	Incidenttypen en rampbestrijdingsprocessen	129
<b>27</b>	<b>Bepaling van adviezen voor zorgnormen</b>	<b>132</b>
27.1	Uitgangspunten	132
27.2	Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)	133
27.3	Zorgnormen rampbestrijdingsprocessen (mono)	134
27.4	Resource management	141
27.5	Dekkingsplan	144
	<b>I Ontwikkelingen, evaluaties en implementatie</b>	<b>145</b>
<b>28</b>	<b>Ontwikkelingen sinds 2019</b>	<b>146</b>
28.1	Inleiding	146
28.2	Overzicht per gebied op hoofdlijnen	146
28.3	Ontwikkelingen per gebied	147
28.4	Informatie-uitwisseling	153
<b>29</b>	<b>Evaluaties, aanbevelingen en best practices</b>	<b>154</b>
29.1	Inleiding	154
29.2	Incidentevaluaties en aanbevelingen	154
29.3	Maritime Incident Response Groups (MIRG)	156

<b>30</b>	<b>Implementatie van dit handboek: vakbekwaam worden en blijven</b>	<b>157</b>
30.1	Inleiding	157
30.2	Implementatie en het implementatieplan	157
30.3	Vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven	158
30.4	Risicogerichtheid en een aansluiting van risicobeheersing bij crisisbeheersing / incidentbestrijding	159
	<b>Bijlagen</b>	<b>160</b>
	<b>Bijlage 1 Afkortingenlijst</b>	<b>161</b>
	<b>Bijlage 2 Begrippenlijst</b>	<b>165</b>
	<b>Bijlage 3 Literatuur, websites en overige bronnen</b>	<b>182</b>
	<b>Bijlage 4 Functiebeschrijvingen</b>	<b>184</b>
	<b>Bijlage 5 Factoren die een rol spelen bij het bepalen van een risicobeeld</b>	<b>188</b>
	<b>Bijlage 6a Werkgroep Actualisatie Handboek IB op het Water</b>	<b>192</b>
	<b>Bijlage 6b Deelnemende organisaties Ketenpartneroverleg Veiligheid op het Water (2021)</b>	<b>193</b>



# Inleiding

## Aanleiding

Incidentbestrijding op het water vraagt een wezenlijk andere aanpak dan incidentbestrijding op het land. Er is sprake van soms andere crisispartners met eigen operationele taken en verantwoordelijkheden, er gelden andere samenwerkingsafspraken en convenanten en de omstandigheden zijn ook anders dan op het land. Dit realisme leidde in 2006 tot het 'Project Waterrand' en drie jaar later tot het eerste *Handboek Incidentbestrijding op het water*, dat in 2015 een eerste actualisatieslag heeft gekregen. Vanaf 2009 is men in meerdere gebieden in Nederland gestart met het implementeren van de 'unité de doctrine' die in het handboek was opgeschreven. Zo hebben veel veiligheidsregio's afspraken gemaakt met crisispartners zoals de Kustwacht en Rijkswaterstaat, zijn meerdere bovenregionale samenwerkingsverbanden opgericht en waterfunctionarissen aangesteld.

In 2015 constateerde men al dat in het veiligheidsdomein veel is veranderd ten opzichte van de tijd waarin het project Waterrand liep en de eerste versie van het handboek werd gepubliceerd. Op initiatief van de lector Energie- en Transportveiligheid (E&T) van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) is in het najaar van 2017 een onderzoek naar het gebruik van het handboek uitgevoerd onder de leden van het toenmalige landelijke overleg Veiligheid op het water (Waterfunctionarissen in de Veiligheidsregio's) en het Ketenpartneroverleg Veiligheid Binnenwateren (crisispartners en veiligheidsregio's). De conclusies waren dat men het handboek wel kent, maar dat het niet overal geïmplementeerd is, men het weinig praktisch vindt en er dus ruimte moet zijn om er regionale invulling aan te geven. Ook bleek er een duidelijke behoefte te bestaan bij beide landelijke overleggen om de actualisatie van het handboek ter hand te nemen. Daarop hebben zij het IFV verzocht het voortouw te nemen en hierin de regie te voeren. In 2018 is één landelijk overleg ontstaan (het Ketenpartneroverleg Veiligheid op het water) en is een werkgroep Actualisatie Handboek Incidentbestrijding op het water geformeerd (een ruime vertegenwoordiging van de belangrijkste crisispartners op het water; zie bijlage 6a).

Deze werkgroep vond actualisatie nodig, omdat:

- > teksten aangepast en delen soms, als achterhaald, weggelaten dienden te worden, maar ook om discussiepunten (vaak door interpretatieverschillen) bloot te leggen
- > op onderdelen aanpassing nodig bleek vanwege veranderende organisaties
- > nieuw ontwikkelde onderwerpen vanuit de praktijk (best practices) toegevoegd moesten worden
- > er nieuwe onderlinge afspraken (convenanten, regelingen, plannen en dergelijke) zijn gemaakt die een plek in het handboek verdienen
- > er een digitale versie diende te komen waarin via links nadrukkelijk naar verwante (onder andere (mono-))onderwerpen verwezen kon worden en aanbevelingen uit incident evaluaties vastgelegd konden worden
- > implementatie een nieuwe impuls diende te krijgen om beter informatie te delen, de samenwerking te versterken en hernieuwde aandacht voor opleiden, trainen en oefenen (OTO) te bewerkstelligen.

## Resultaat

Bij de actualisatie van dit handboek is de tekst van het handboek uit 2015 gebruikt als uitgangspunt en is op verzoek van het ketenpartneroverleg de structuur gehandhaafd. Op basis van vragenlijsten uit 2017 is een actualisatieoverzicht opgesteld van alle verkregen reacties uit het veld, waarop door de werkgroep Actualisatie een verdiepingsslag is gemaakt. Verdere uitwerking van deze verdiepingsslag is door de projectleider van het IFV uitgevoerd. Het concept-eindresultaat is in augustus 2020 voorgelegd aan de leden van het Ketenpartneroverleg Veiligheid op het Water. Na verwerking van de reacties is een (vijfde) conceptversie tot stand gekomen. Vervolgens is de conceptversie van het geactualiseerde handboek 2021 gereviewd door de lector Energie- en Transportveiligheid. Ten slotte is het geactualiseerde handboek voorgelegd aan een brede groep van circa veertig organisaties verenigd in het Ketenpartneroverleg Veiligheid op het water en is het ter instemming voorgedragen aan Brandweer Nederland.

Een groot gedeelte van de verbeterpunten zijn doorgevoerde tekstuele wijzigingen die in de categorie 'update' vallen. Dit zijn aanpassingen die noodzakelijk zijn om de inhoud van het kennisdocument 'bij de tijd' te brengen. Voorbeelden hiervan zijn de aanpassingen van actuele data, afkortingen, actuele grafieken, namen van organisaties, titels, gerelateerde wetten / vigerende wetgeving. Daarnaast is een aantal aanpassingen doorgevoerd die vallen onder de noemer 'actualisatie'. Het gaat hier om aanpassingen aan een nieuwe werkelijkheid, zoals aanpassingen van protocollen, werkwijzen en operationele afspraken. Deze aanpassingen zijn alleen doorgevoerd als zij algemeen erkende en breed gedragen nieuwe inzichten betroffen. Daarnaast is het handboek aangevuld met nieuwe onderwerpen die sinds 2015 zijn ontwikkeld en in de praktijk gebracht. Tevens zijn samenwerkingsafspraken opgenomen die in de afgelopen vijf jaar tussen verschillende partijen zijn gemaakt.

Het handboek, zeker nu het digitaal is vormgegeven, is echter meer een naslagwerk met voorbeelden en adviezen, dat waar mogelijk aangeeft hoe een onderwerp in concrete operationele documenten vertaald is of kan worden. Net als in 2015 blijven er altijd nog wensen bestaan over toekomstige ontwikkelingen. In het laatste deel is opnieuw, omdat dit bij menig organisatie geen prioriteit (meer) heeft, gepleit om het handboek te implementeren, er zo nodig regionaal invulling aan te geven en in de voorbereiding door middel van opleiden, trainen en oefenen (OTO) de kennis 'eigen' te maken.

De kritiek op de ontoegankelijkheid van het handboek is deels weggenomen door geen papieren versie meer uit te geven maar alleen een digitale, die voor iedereen eenvoudig beschikbaar is en waarin door verschillende links eenvoudig belangrijke andere documenten geraadpleegd kunnen worden. Daarnaast zorgt een digitale leeswijzer dat de toegankelijkheid nog verder geoptimaliseerd is. Het resultaat is daarmee up-to-date, toegankelijk en kan bovendien sneller worden aangepast en aangevuld. Wat betreft de continue actualisatie zal een werkgroep vanuit het Landelijk Ketenpartneroverleg aanpassingen, verwijzingen et cetera na overleg kunnen doorvoeren. De inrichting van dit continue actualisatieproces zal nog moeten worden uitgewerkt en kan op termijn aan dit handboek worden toegevoegd.

## Leeswijzer

Dit handboek is als volgt samengesteld:

### **Deel A Kaders van incidentbestrijding op het water**

Dit eerste deel beschrijft op hoofdlijnen het systeem van de incidentbestrijding, op basis van de vigerende wet- en regelgeving. Dit deel bestaat uit drie hoofdstukken: Het wettelijk kader (1), Bestuurlijke (2) en Operationele organisatie (3). Het tweede hoofdstuk is onderverdeeld in een paragraaf over landelijke en een over decentrale overheid. In het derde hoofdstuk worden de operationele partijen genoemd die op het water actief zijn en samenwerken binnen de veiligheidsregio.

### **Deel B Randvoorwaardelijke processen**

Dit deel gaat in op de opbouw van de hoofdstructuur van de incidentbestrijding, commandovoering en informatiemanagement. Dit deel bestaat uit vijf hoofdstukken: Melding en alarmering (4), Leiding en coördinatie (5), Op- en afschaling (6) en Informatiemanagement (7).

### **Deel C Uitwerking crisistype 'Incident op of onder water'**

Dit deel bestaat uit één hoofdstuk (8) met een uiteenzetting van acht 'waterincidenttypen'.

### **Deel D Rampbestrijdings- en waterprocessen en verantwoordelijkheden**

Dit deel zoomt in op verantwoordelijkheidsverdeling in de rampbestrijdings- en waterprocessen, vooral degene die specifiek op het water gelden. Het omvat drie hoofdstukken, een over rampbestrijdingsprocessen(9), een over waterprocessen (10) en een over de verantwoordelijkheidsverdeling (11).

### **Deel E Planvorming Incidentbestrijding op het water**

In dit deel staan drie hoofdstukken die gaan over het belang van een incidentbestrijdingsplan (12), het bepalen van het werkingsgebied (13), en het IBP zelf (14).

### **Deel F Procedures incidentbestrijding op het water**

Dit deel behandelt zeven 'waterprocedures' (Hoofdstukken 15 t/m 21).

### **Deel G Borging van incidentbestrijding op het water**

Deel G bevat twee hoofdstukken en behandelt de borging van de incidentbestrijding op landelijk niveau (22) en op regionaal niveau via de samenhangende risicowatersystemen (SRWS'en) (23).

### **Deel H Advies zorgnormen Incidentbestrijding op het water**

Dit deel bevat vier hoofdstukken. Het eerste handelt over zorgnormen voor alle betrokken (water) partijen (24), het tweede biedt een inventarisatie van de mogelijke risico's (25), in het vierde komt een analyse per scenario aan bod (26) en in het vijfde het bepalen van adviezen voor zorgnormen (27).

### **Deel I Ontwikkelingen, evaluaties en implementatie**

Dit deel gaat in drie hoofdstukken in op de in de titel genoemde drie onderwerpen: ontwikkelingen sinds 2019 (28), evaluaties, aanbevelingen en best practices (29) en

implementatie (30). In dit laatste hoofdstuk 30 wordt opnieuw aandacht gevraagd voor het gezamenlijk opleiden, trainen en oefenen.

### **Bijlagen**

De bijlagen bevatten relevante informatie met veelal ook links naar uitgebreidere informatie in andere documenten of op websites. Voor de inhoud van de bijlagen zie de inhoudsopgave van dit document .

# A Kaders van incidentbestrijding op het water

In dit eerste deel worden de belangrijkste elementen beschreven van het systeem van de incidentbestrijding, op basis van de vigerende wet- en regelgeving. Dit deel bestaat uit drie hoofdstukken: Het wettelijk kader (1), Bestuurlijke (2) en Operationele organisatie (3). Het tweede hoofdstuk is onderverdeeld in een paragraaf over landelijke en een over decentrale overheid. In het derde hoofdstuk worden de operationele partijen genoemd die op het water actief zijn en samenwerken binnen de veiligheidsregio.

# 1 Het wettelijk kader

De (voorbereiding op) incidentbestrijding en crisisbeheersing vindt / vinden plaats binnen een specifiek wettelijk en organisatorisch kader. Voor incidentbestrijding en crisisbeheersing op het water is onderstaand de relevante wetgeving opgenomen.

Voor de hulpverleningsdiensten van brandweer, politie en geneeskundige hulp, zijn dit de:

- > Wet veiligheidsregio's (Wvr, 2010).
- > Politiewet 2012.
- > Wet publieke gezondheid (2008) en de Tijdelijke wet ambulancezorg (2012).

Operationele afspraken die uit bovenstaande wetten volgen, zijn opgenomen in regionale crisisplannen, de landelijke GRIP-regeling en specifieke incidentbestrijdingsplannen.

De bevoegdheden en verplichtingen bij het optreden en afhandelen van calamiteiten op het water zijn onder meer vastgelegd in de volgende wetten:

- > Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet
- > Scheepvaartreglement territoriale zee
- > Scheepvaartverkeerswet (SVW)
- > Waterschapswet
- > Waterwet
- > Wet bestrijding maritieme ongevallen (BMO); deze heeft in 2015 de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) vervangen
- > Wet bodembescherming
- > Wet milieubeheer
- > Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS)
- > Wet voorkoming van verontreiniging door schepen
- > Wrakkenwet.

Daarnaast zijn de volgende regelingen van belang:

- > Besluit veiligheidsregio's
- > Besluit en regeling Waterwet
- > Regeling inzake de SAR-dienst 1994
- > Besluit Instelling Kustwacht
- > Beheerplan voor de Rijkswateren (2016 -2021)
- > Waterbeheersplannen van de Waterschappen
- > Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) (Voor Rijn, Waal en Lek geldt het Rijnvaartpolitiereglement, voor de Westerschelde het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, terwijl tussen Terneuzen en Gent het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen geldt)
- > Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG)
- > ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures).
- > Besluit toepassingverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972
- > Wijzigingswet meldkamers, maart 2020.

Als algemeen kader stellend kan de lijst van wetgeving worden aangevuld met onderstaande wetten:

- > Grondwet
- > Gemeentewet
- > Provinciewet
- > Algemene wet bestuursrecht
- > Wet gemeenschappelijke regelingen.

Het wettelijk kader dient in ogenschouw te worden genomen bij de uitwerking van operationele afspraken.

# 2 Bestuurlijke organisatie

## 2.1 Rijksoverheid

### 2.1.1 Minister van Justitie en Veiligheid

Het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) heeft onder andere tot taak het bevorderen van de openbare orde en veiligheid. Op grond van bepalingen opgenomen in onder andere de WvR en de Politiewet 2012, wordt JenV aangeduid als systeem- verantwoordelijk ministerie voor de rampenbestrijding en crisisbeheersing in het gemeentelijk ingedeeld gebied in Nederland. De minister van JenV is ten aanzien van deze onderwerpen coördinerend minister en daarmee verantwoordelijk voor de afstemming van de orde- en veiligheidsmaatregelen op centraal niveau. Hij heeft een belangrijke coördinerende rol toebedeeld aan de NCTV, de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. De NCTV is als enige partij verantwoordelijk voor de aanpak van crises en rampen op nationaal niveau. Het Nationaal Crisiscentrum (NCC) speelt bij de uitvoering van deze verantwoordelijkheid een centrale rol tijdens een groot incident.

Het NCC regelt de bestuurlijke besluitvorming tijdens rampen, crises, calamiteiten en grootschalige evenementen. Het verzorgt de informatievoorziening tussen de verschillende bestuurslagen en zorgt voor de contacten met buurlanden als er buitenlandse aspecten meespelen. Het NCC verleent tevens faciliteiten voor het goed functioneren van de beleidsteams en ambtenaren tijdens de opgeschaalde situatie, samen met het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC) en in afstemming met de Departementale coördinatiecentra (DCC's). Het LOCC en de DCC's dragen zorg voor de landelijke coördinatie van de operationele inzet (de uitvoering van het nationaal beleid). In § 3.1.1 is meer informatie opgenomen over het LOCC.

Afspraken over interdepartementale coördinatie en besluitvormingsstructuren zijn vastgelegd in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming 2016.

### 2.1.2 Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zet in op leefbaarheid en bereikbaarheid, met een vlotte doorstroming in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Het ministerie werkt aan krachtige verbindingen over de weg, spoor, het water en door de lucht, beschermt tegen wateroverlast en bevordert de kwaliteit van lucht en water. Het ministerie van IenW heeft nationale taken en verantwoordelijkheden in het kader van crisisbeheersing op het gebied van vervoer, infrastructuur en water.

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van IenW. In het Instellingsbesluit directoraat-generaal Rijkswaterstaat<sup>1</sup> zijn de taken en bevoegdheden van Rijkswaterstaat beschreven. In § 3.1.2 is meer informatie opgenomen over RWS.

<sup>1</sup> Zie: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026953/2013-04-01>.



De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport. In § 3.1.5 is meer te vinden over de IL&T.

Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Infrastructuur en Waterstaat (DCC-IenW) is het coördinatiepunt en verantwoordelijk voor een samenhangend crisisbeheersingsbeleid op de beleidsterreinen van IenW. Tevens fungeert het DCC-IenW als aanspreekpunt voor het NCC van het ministerie van JenV en voor andere departementale coördinatiecentra van de overige ministeries.

De Noordzee is vanaf de 1 km-zone gezien vanaf de kustlijn niet gemeentelijk ingedeeld gebied<sup>2</sup>, in tegenstelling tot de binnenwateren en het land. De beleidsverantwoordelijkheid voor de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee ligt daarom primair bij de minister van IenW. De uitvoering van deze verantwoordelijkheid is belegd bij de directeur Kustwacht, onder beheersmatige aansturing van de hoofdingenieur-directeur RWS Zee en Delta (HID RWS Zee en Delta).

Voor opschaling bij rampen en crises op de Noordzee bestaat een aparte organisatie: het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN). Het RBN bestaat uit vertegenwoordigers van de in Kustwachtverband samenwerkende departementen, desgewenst aangevuld met vertegenwoordigers van andere departementen. Het RBN staat, namens de minister van IenW, onder voorzitterschap van de HID RWS Zee en Delta.

In situaties met grote gevolgen voor het land zal het accent van de incidentbestrijding verschuiven naar de landzijde. Daarnaast kan het voorkomen dat het incident niet meer beheersbaar is door het RBN. In die gevallen worden de beleidsmatige aspecten van de bestrijding behandeld door de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb), die bijeenkomt bij het NCC van het ministerie van JenV. Op operationeel niveau vindt dit plaats op het Kustwachtcentrum en in het aldaar geactiveerde Operationeel Team.

Het ministerie van IenW is daarmee verantwoordelijk voor de incidentbestrijding op de Noordzee (de bronbestrijding). Het bevoegd gezag op het land is verantwoordelijk voor de effecten die op het land optreden. Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor waterbeheer en nautisch beheer op de gemeentelijk ingedeelde Rijkswateren. RWS voert dit beheer uit.

Incidenten met stranding van levende of dode zee(zoog)dieren leiden tot de volgende verantwoordelijkheidsverdeling: in geval van levende dieren is het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZenK) verantwoordelijk en wordt RWS gevraagd om de zogenaamde 'strandingscoördinator' te ondersteunen bij de uitvoering. Dode zee(zoog)dieren die een bedreiging vormen voor de kwaliteit van het oppervlaktmilieu, vallen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW.

De Wet bestrijding maritieme ongevallen (wet BMO) vervangt de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (wet BON) en biedt het wettelijke kader voor de ongevallen en rampenbestrijding op het Nederlandse deel van de Noordzee.

---

<sup>2</sup> De monding van de Westerschelde (Noordzee tot de lijn Vlissingen-Breskens van 3°-35' oosterlengte) wordt voor de uitvoering van de Wet BMO beschouwd als Noordzee, maar is wel gemeentelijk ingedeeld gebied.

Indien een ongeval heeft plaatsgevonden of sprake is van ernstig dreigend gevaar en de kapitein of scheepseigenaar niet in voldoende mate optreedt, kan de minister aan betrokkenen aanwijzingen geven tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval. In 2012 is een voorstel aangenomen ter verruiming van de bevoegdheid, zoals al omschreven in de wet BMO artikel 3, voor de minister van IwnW tot het geven van aanwijzingen aan hulpverleners indien de maritieme veiligheid of het milieu gevaar lopen.<sup>3</sup> Het voorstel verruimt de aanwijzingsbevoegdheid voor de minister, waardoor deze voortaan dezelfde aanwijzingen kan geven aan hulpverleners als aan de kapitein en/of scheepseigenaar.

Indien de aanwijzingen niet (kunnen) worden opgevolgd, kan de minister maatregelen nemen, zoals de overname van het gezag over een schip of het aansturen van de bestrijding van de gevolgen van een ongeval. Indien een schip onder buitenlandse vlag vaart, kunnen de aanwijzingen en maatregelen pas gegeven worden nadat overleg is gepleegd met de vlaggenstaat, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.

Voor het gemeentelijk ingedeelde gebied van de Noordzee en de monding van de Westerschelde geldt een bijzondere situatie. Het toepassingsgebied van de Wet Veiligheidsregio's en de WBMO bestaan naast elkaar. Binnen gemeentelijk ingedeeld gebied is de gemeente en of veiligheidsregio belast met de verantwoordelijkheid van de afhandeling van incidenten. Langs de kust loopt de basislijn die de grens tussen de zee en binnenwateren bepaalt. Op binnenwateren kan de ter plaatse bevoegde beheerder dan wel de beheerder die is belast met het waterstaatkundig beheer de bevoegdheden van de WBMO toepassen. Op de Westerschelde en de zee is dat de minister van I&W die dit gemandateerd heeft aan de HID van RWS ZD. RWS ZD kan zijn bevoegdheden uitoefenen in samenwerking met de Veiligheidsregio. Bij een incident op de Westerschelde wordt er ook samengewerkt met de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit omdat zij bevoegd zijn om verkeersaanwijzingen te geven. (Bron: IBP Noordzee)

Het Incidentbestrijdingsplan Noordzee bevat de afspraken over het optreden op de Noordzee voor de bestrijding van schadelijke gevolgen van ongevallen. De eerste kilometer van de Noordzee gezien vanaf de kustlijn is gemeentelijk ingedeeld gebied, en dus zijn de Wvr en de Gemeentewet van toepassing. Het in de Wet BMO bepaalde gaat echter voor, ook binnen die eerste kilometer. De Wet BMO dient met betrekking tot de bestrijding van schadelijke gevolgen van ongevallen als 'lex specialis'<sup>4</sup> ten opzichte van de eerder genoemde wetten te worden beschouwd. Dit betekent dat de incidentbestrijding op de gehele Noordzee onder verantwoordelijkheid valt van de minister van IenW. Primair blijft de kapitein / eigenaar belast met de bestrijding en het voorkomen van een ongeval.

Geconcludeerd kan worden dat de minister van IenW verantwoordelijk is voor de incidentbestrijding op zee (inclusief incidenten binnen één kilometer uit de kust in het geval van de Wet BMO). Indien het incident effecten op het land veroorzaakt, is afstemming met de burgemeester van die betreffende gemeente noodzakelijk. De burgemeester / voorzitter veiligheidsregio besluit over het optreden met betrekking tot de effecten op het land.

<sup>3</sup> Zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33064-4.html>.

<sup>4</sup> Een lex specialis is een wet, die voorrang krijgt boven de algemene wetgeving (de 'lex generalis').

Tabel 2.1 Verantwoordelijkheid Noordzee en overige wateren

Noordzee	Overige wateren (gemeentelijk ingedeeld incl. 1 km-zone Noordzee)
<b>Systeemverantwoordelijkheid rampenbestrijding en crisisbeheersing:</b> Ministerie van IenW	<b>Beleidsmatige (systeem)verantwoordelijkheid rampenbestrijding en crisisbeheersing:</b> Ministerie van JenV
<b>Beheersmatige verantwoordelijkheid:</b> Hoofdingenieur-directeur RWS	<b>Beheersmatige verantwoordelijkheid:</b> Algemeen besturen van de veiligheidsregio's via de Wvr
<b>Uitvoering (waaronder nautisch beheer):</b> Directeur Kustwacht	<b>Uitvoering:</b> Hulpverleningsdiensten in de veiligheidsregio onder formele verantwoordelijkheid van de burgemeester.

### 2.1.3 Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

In het geval van een incident op het water is het ministerie van EZenK betrokken, indien het incident gevolgen heeft voor onder andere: levende zee(zoog) dieren (bijvoorbeeld walvisachtigen), de voedselvoorziening, toerisme, recreatie, communicatie en energie(voorziening). De Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) is één van de diensten van het ministerie van EZenK.

Het ministerie van EZenK levert de crisismanager voor het Regionaal Coördinatie Centrum (RCC) en coördineert de inzet van de NVWA. Onder de NVWA vallen onder andere de Voedsel- en Warenautoriteit (bij bestrijding van onder meer dierziekten) en de Algemene Inspectie Dienst (AID) (controle en handhaving regelgeving). De crisismanager is verantwoordelijk voor de bestuurlijke contacten in de regio en de verbindingen in de regio (RCC) met het Departementaal Coördinatiecentrum (DCC).

Bij incidenten zal het ministerie van EZenK op grond van zijn verantwoordelijkheden maatregelen nemen. Het doet dit op basis van een divers palet aan wetten, zoals de Kernenergiewet, de Wet dieren en Europese regelgeving. Maar EZenK gaat niet over openbare orde en veiligheid. Incidenten die ten aanzien van de incident- en de effectbestrijding raken aan verantwoordelijkheden van andere ministeries, worden vanzelfsprekend op ministerieel niveau samen bestreden.

### 2.1.4 Ministerie van Defensie

Het ministerie van Defensie heeft drie hoofdtaken:

1. Bescherming van de integriteit van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied, inclusief Aruba, Sint Maarten en Curaçao.
2. Bescherming en bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit.
3. Ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal.

De derde hoofdtaak is steeds meer van belang bij de incidentbestrijding. Defensie ondersteunt de Nederlandse Kustwacht met materieel voor de uitvoering van kustwachttaken en faciliteert het Kustwachtcentrum in Den Helder. Defensie heeft ook mensen en materiaal beschikbaar om lokale autoriteiten te ondersteunen.

Om dit te garanderen, is onder andere het project 'Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking' (ICMS) opgestart.

De laatste jaren heeft Defensie zich ontwikkeld van een vangnet bij crises en rampen tot een structurele veiligheidspartner van de politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten. Onderdelen die bij crises ingezet kunnen worden, zijn onder meer structurele capaciteiten zoals: Koninklijke Marechaussee, Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) en het calamiteitenhospitaal. De marinekazerne in Den Helder huisvest de Maritieme EOD-Compagnie.

Defensie neemt deel in de vijftiengereguleerde veiligheidsregio's, veelal fysiek door middel van de Regionaal Militair Operationeel Adviseur (RMOA). Deze vervult een brugfunctie naar de civiele instanties in zijn gezagsgebied. De RMOA legt verantwoording af aan een van de drie commandanten van de Regionaal Militair Commando's (RMC). De drie RMC's (Noord, West/Midden en Zuid) zijn de aanspreekpunten voor lokale autoriteiten en hebben de verantwoording over de eigen regio.

Vanaf 2013 hebben afzonderlijke veiligheidsregio's een convenant met Defensie afgesloten op basis van een model-convenant Defensie / Veiligheidsregio. In de convenanten en de bijbehorende catalogi is specifieke informatie opgenomen over de verschillende vormen van ondersteuning die Defensie kan bieden. Na een evaluatie van ICMS zijn nieuwe afspraken over civiel / militaire samenwerking gemaakt onder de noemer VCMS: Versterking Civiel-Militaire Samenwerking.<sup>5</sup>

Op grond van de Politiewet 2012 heeft de Koninklijke Marechaussee een eigenstandige verantwoordelijkheid voor het vervullen van de aan haar opgedragen politietaken. De Kustwacht en specifiek het Kustwachtcentrum zijn op grond van het 'Besluit Instelling Kustwacht' ondergebracht bij het ministerie van Defensie. De helikopters van Defensie worden onder andere ingezet door de Nederlandse Kustwacht ten behoeve van Search and Rescue (SAR) (zie ook paragraaf 10.1). Op grond van de Wvr artikel 51 kan aan Defensie bijstand worden gevraagd.

### **2.1.5 Openbaar Ministerie**

Het Openbaar Ministerie (OM) is belast met de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en met andere bij de Wet op de rechterlijke organisatie vastgestelde taken. De hoofdtaak van het OM bestaat uit drie deeltaken: opsporing en vervolging van strafbare feiten en toezicht op de uitvoering van strafvonnissen.

Een van de taken van het Openbaar Ministerie is deelname aan het zogenaamde lokale driehoeksoverleg tussen OM, politie en burgemeester waarin de inzet van de politie, de aanpak van criminaliteit en de inrichting en opschaling van incidentbestrijding worden besproken. Onder operationele omstandigheden neemt een (hoofd)officier deel aan het (Regionaal) Beleidsteam en aan het (Regionaal) Operationeel Team. Zo nodig wordt hij/zij vanuit een stafsectie ondersteund.

---

<sup>5</sup>Zie ook: <https://www.defensie.nl/onderwerpen/taken-in-nederland/samenwerken-voor-veiligheid>.

Het Landelijk Parket bestrijdt samen met de Nationale Recherche (inter)nationaal georganiseerde misdaad. De Landelijke Eenheid van de Nationale Politie valt onder het gezag van het Landelijk Parket (zie 3.1.4). De overige parketten kunnen (afhankelijk van vraag of verzoek) ook aanspreekpunt zijn.

De officier van justitie Noordzee is voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde, de inzet van opsporingsdiensten en daarbij ondersteunende diensten op zee, ook wanneer die inzet buiten het werkgebied van de Kustwacht plaatsvindt. Dit is geregeld middels een Aanwijzing pre-opsporing, opsporing, vervolging van maritieme strafbare feiten (2011). Hiertoe is de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN) ingesteld. Deze heeft de beleidsmatige aansturing van de Nederlandse Kustwacht voor de handhaving van wettelijke voorschriften op de Noordzee tot taak. Het gaat daarbij om de resultaatgebieden algemene handhaving, milieu, verkeer en visserij en het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van het maritieme handhavingsbeleid met betrekking tot de genoemde resultaatgebieden. De PKHN wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van het ministerie van JenV. Het Functioneel Parket behandelt de zaken die voortkomen uit de strafrechtelijke handhaving op zee van bovengenoemde resultaatgebieden.

## 2.2 Decentrale overheid

### 2.2.1 Gemeente

De gemeente is, na de rijksoverheid en de provincie, de kleinste zelfstandige bestuurs-eenheid in het Nederlandse staatsbestel. Op 1 januari 2021 telde Nederland 352 gemeenten.

Een gemeente bestaat uit de volgende organen:

- > de gemeenteraad
- > het college van burgemeester en wethouders
- > de burgemeester.

De burgemeester heeft een aantal eigen wettelijke taken en bevoegdheden. Hij is onder meer verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid in de gemeente. De burgemeester heeft het opperbevel over de bestrijding van rampen en crises binnen zijn gemeente. De voorbereiding daarop is gemandateerd aan de veiligheidsregio. Bij een schending of dreigende schending van de openbare orde en veiligheid in de gemeente kan de burgemeester bevelen geven die hij noodzakelijk acht voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Andere functionarissen met wettelijke bevoegdheden op het water zoals de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, vallen in het geval van een ramp of zwaar ongeval onder het opperbevel van de burgemeester.

Bij een crisis ligt de verantwoordelijkheid voor het beheersen ervan primair bij bestuursorganen die over de bevoegdheden beschikken om de noodzakelijke maatregelen te nemen. Het is van belang dat tijdig overleg met de burgemeester plaatsvindt. Opgemerkt dient te worden dat er geen verschil is in bevoegdheden bij de incidentbestrijding op schepen die varen onder Nederlandse en schepen die varen onder een buitenlandse vlag. De Nederlandse wetgeving is aldus van toepassing op alle schepen die zich bevinden in de Nederlandse wateren, met uitzondering van oorlogsschepen, militaire luchtvaartuigen en andersoortige schepen en luchtvaartuigen voor andere dan handelsdoeleinden.

De primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water maakt onderdeel uit van de brandweerzorg en ligt derhalve formeel bij het college van burgemeester en wethouders. De organisatie en uitvoering worden geregeld door de veiligheidsregio. In § 3.1.3 staat meer informatie over de veiligheidsregio in relatie tot de gemeente, het rijk en waterpartners.

### 2.2.2 Provincie

Nederland is ingedeeld in 12 provincies. Het provinciaal bestuur is in zijn provincie actief op een breed terrein: ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie, agrarische zaken, milieu, recreatie, natuur en landschap, welzijn, cultuur, bestuurlijke organisatie en toezicht op de waterschappen en op de financiën van de gemeenten. De provincie bestaat uit de Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en de commissaris van de Koning (CdK). De CdK maakt deel uit van het provinciaal bestuur en is vertegenwoordiger van de Rijksoverheid.

Een provincie kan op verschillende manieren betrokken raken bij een incident op het water. Bij een (dreigende) crisis van meer dan plaatselijke betekenis, kan de CdK een beleidsaanwijzing geven aan de betrokken burgemeester(s) aangaande de wijze waarop diensten met elkaar zouden moeten samenwerken. Daarnaast treedt de CdK als coördinerend bestuurder op tussen regionale en rijksoverheden. Het betreft dan de zogeheten Rijksheren, de vertegenwoordigers van de diverse departementen in de regio (zie 2.2.4). In verband met de bestuurlijke complexiteit zijn er bestuurlijke netwerkkaarten en bevoegdheidsschema's<sup>6</sup> ontwikkeld, onder andere voor Binnenvaart, Oppervlaktewater en Waterkering.

Indien de bovenregionale ramp of crisis in verschillende provincies plaatsvindt (bron- en/ of effectgebied), dan ligt het voor de hand dat de commissarissen van de Koning met elkaar overleggen over eventueel te geven aanwijzingen over het te voeren beleid. Ook dan kan de minister van JenV de CdK verzoeken een aanwijzing te geven aan de voorzitters van de betrokken veiligheidsregio's. Het college van Gedeputeerde Staten (GS) kan als bestuursorgaan betrokken zijn bij de bestrijding van een incident op basis van sectorale wetgeving. Het college van GS kan de betrokken (regionaal) waterbeheerder of de beheerder van een waterstaatswerk zijn. De rol van de provincie kan in die situatie dus zowel bestuurlijk als operationeel van karakter zijn.

In de Provinciewet, de Wet milieubeheer, de Waterwet en de Wvr zijn de taken en verantwoordelijkheden van de provincie beschreven. In relatie tot rampen en crises vervult de CdK eerder een toezichthoudende rol dan een uitvoerende rol. Het bestuur van de veiligheidsregio zendt eens per vier jaar het vastgestelde regionale crisisplan aan de commissaris van de Koning. Op specifieke onderdelen van planvorming en uitvoering zijn er afspraken gemaakt over welke informatie met elkaar wordt gedeeld. CdK wordt verder uitgenodigd om bij de vergaderingen van het bestuur van de veiligheidsregio aanwezig te zijn.

### 2.2.3 Waterschap

Het waterschap is een belangrijke beheerder van waterstaatswerken. Waterschappen worden ingesteld en opgeheven bij provinciaal reglement. Aan een waterschap worden in dat reglement taken opgedragen over de zorg voor de waterkering en/of de waterhuishouding, waaronder het beheer en onderhoud van de dijken en zorg voor de bemaling.

<sup>6</sup> Zie: <https://www.ifv.nl/kennisplein/Paginas/bestuurlijke-netwerkkaarten-crisisbeheersing.aspx>.

Een dijkgraaf is voorzitter van zowel het algemeen als het dagelijks bestuur van een waterschap. Het dagelijks bestuur van een waterschap wordt college van dijkgraaf en heemraden genoemd. Een dijkgraaf wordt benoemd door de Kroon voor een periode van zes jaar. Bij waterschappen die geen dijken in beheer hebben, heet deze functie watergraaf.

De waterschappen hebben een uitvoerende rol in de incidentenbestrijding. De dijkgraaf binnen wiens grondgebied de veiligheidsregio is gelegen, wordt uitgenodigd deel te nemen aan de vergaderingen van het bestuur van de veiligheidsregio. De waterschappen staan verder beschreven in § 3.2, Specifieke 'watergerelateerde' partijen.

#### 2.2.4 Rijksheren

Rijksheren zijn bij Algemene Maatregel van Bestuur aangewezen functionarissen die in buitengewone omstandigheden noodbevoegdheden met mandaat van de vakminister kunnen uitoefenen. Ieder ministerie beschikt over een of meerdere rijksheren. Voorbeelden van rijksheren zijn: de Regionaal Commandant (Defensie); de Regio Ambassadeur (EZenK) en de Hoofdingenieur-directeur RWS (IenW). Het mandaat kan algemeen zijn of een bepaald geval betreffen. De minister behoudt wel de regierol en kan dus zelf ook over de betreffende noodbevoegdheden blijven beschikken.

De rijksheer komt in beeld als een vitaal belang wordt bedreigd en de normale bevoegdheden ontoereikend zijn om die dreiging aan te pakken. Het koppelen van beleidsterreinen en duidelijkheid over de vraag wie waarover gaat is cruciaal voor een goede crisisbeheersing. Daarbij spelen rijksheren van oudsher een belangrijke rol. De CdK is rijksheer namens de ministeries van BZK en JenV en is de coördinerend functionaris binnen zijn provincie die de samenwerking tussen de rijksheren onderling bevordert, alsmede de samenwerking tussen rijksheren en de veiligheidsregio. Rijksheren kunnen afhankelijk van de situatie deelnemen aan het regionaal Beleidsteam (RBT) en daarmee een rol spelen in de regionale crisisbeheersing.

Het ministerie van IenW kent twee soorten functionarissen die als crisispartner mogen optreden. Dit zijn de hoofdingenieur-directeuren (HID) en de (rijks)havenmeesters (van de aanloopgebieden en vaarwegen). De volgende beleidsterreinen zijn in elk geval relevant voor deze functionarissen:

- > binnenvaart
- > zeescheepvaart
- > havens en Noordzee
- > waterstaatsaangelegenheden
- > spoorwegvervoer
- > waterkeringen.

#### Het stremmen van scheepvaartverkeer

Bij een brand met een rookwolk over de vaarweg kan de burgemeester een vaarweg laten stremmen vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid (algemene keten). Tegelijkertijd heeft de nautisch beheerder van de vaarweg ook een verantwoordelijkheid namens de minister van IenW voor het managen van het scheepvaartverkeer. Deze belangen zijn vaak hetzelfde, maar niet altijd. Omdat de minister geen tijd heeft om in (R)BT's te zitten, kan de hij/zij de Rijksheer sturen: de gemachtigde in zijn plaats die dan in het (R)BT plaats kan nemen naast de burgemeester om af te stemmen over het besluit tot stremming. De Rijksheer (in dit voorbeeld een Hoofdinspecteur Directeur (HID) van Rijkswaterstaat of een Rijkshavenmeester) heeft dan eigenstandige bevoegdheden om besluiten te nemen.

Bijzonder is de relatie tot waterschappen en provincie. De provincie voert het toezicht op de waterschappen, de minister het oppertoezicht. De minister kan het plegen van een interventie mandateren aan een HID. De wettelijke regeling van rijksheren is verbrokkeld geregeld in diverse noodwetten, zoals de:

- > Noodwet voedselvoorziening voor producten van landbouw en visserij
- > Havennoodwet voor het gebruik van havens (Rijkshavenmeester)
- > Noodwet geneeskundigen (Inspectie van de gezondheidszorg).



# 3 Operationele organisatie

## 3.1 Operationele diensten

### 3.1.1 Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum

Het LOCC draagt namens het ministerie van JenV zorg voor de landelijke coördinatie van de operationele inzet tijdens rampen, calamiteiten en grootschalige evenementen. Het centrum ondersteunt 24 uur per dag de minister van JenV, de veiligheidsregio's en de politie in geval van dreigende en acute crises, rampen, grootschalige incidenten en evenementen.<sup>7</sup>

### 3.1.2 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van IenW. In opdracht van de minister en de staatssecretaris werkt RWS onder andere aan het aanleggen, beheren en ontwikkelen van de infrastructurele hoofdnetwerken van ons land. RWS werkt aan de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, aan een veilig, schoon en gebruikersgericht landelijk watersysteem en aan de bescherming van ons land tegen overstromingen.

RWS is onderverdeeld in zeven regionale en zes landelijke diensten met aan het hoofd van elke dienst een hoofdingenieur-directeur (HID). De HID is in zijn beheergebied namens de minister van IenW als bevoegde autoriteit verantwoordelijk voor het nautisch beheer, het infrastructureel beheer van de scheepvaartwegen en het waterbeheer. Bij crises en rampen heeft de HID vooral de rol van rijksheer en adviseur. Als facilitator kan de HID optreden indien de primaire taken van RWS niet in het geding zijn. Hij kan, naast zijn normale bevoegdheden in het kader van verkeersregeling, ondersteuning vanuit RWS geven aan de verantwoordelijken voor de rampenbestrijding en crisisbeheersing in het kader van de Wvr.

De uitvoering door de Kustwacht van alle rampbestrijdingsprocessen op de Noordzee wordt namens de minister van IenW door de HID Zee en Delta beheersmatig aangestuurd.

Onder de landelijke dienst Verkeer- en Watermanagement (VWM)<sup>8</sup> vallen alle operationele medewerkers van vaarwegen en wegen. Zij zijn bij incidenten degenen die in CoPI plaatsnemen en de collega's van de regionale diensten nemen zo nodig plaats in het ROT. De dienst VWM kent drie netwerkcentra, waaronder het Scheepvaartverkeerscentrum, meerdere verkeersposten en bediencentrales. De dienst VWM is vaarwegbeheerder, geeft vaarweginformatie<sup>9</sup>, is vergunningverlener bij evenementen en bijzondere transporten, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen, en houdt zich bezig met scheepvaartverkeersbegeleiding. Tenslotte houdt deze dienst een landelijke scheepvaartongevallen database (SOS)<sup>10</sup> bij, met als doel data (met ketenpartners) te kunnen delen, risico's beter in beeld te krijgen en trends te ontdekken en daarop te acteren.

<sup>7</sup> Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-justitie-en-veiligheid/organisatie/organogram/directoraat-generaal-politie-en-veiligheidsregio%E2%80%99s-dgpenv/landelijk-operationeel-coordinatiecentrum-locc>.

<sup>8</sup> Zie: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/onze-organisatie/organisatiestructuur/verkeer-en-watermanagement/index.aspx>.

<sup>9</sup> Zie: <https://vaarweginformatie.nl/frp/main/#/page/aboutus>.

<sup>10</sup> Zie: <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/verkeersmanagement/scheepvaart/scheepsongevallenregistratie/index.aspx>.

### 3.1.3 Veiligheidsregio

Het gemeentelijk ingedeeld gebied in Nederland is verdeeld in 25 veiligheidsregio's.<sup>11</sup> Deze hebben in de Wvr de volgende taken toebedeeld gekregen:

1. Het inventariseren van risico's van branden, rampen en crises.
2. Het adviseren van het bevoegd gezag over risico's van branden, rampen en crises in de bij of krachtens de wet aangewezen gevallen, alsmede in de gevallen die in het beleidsplan zijn bepaald.
3. Het adviseren van het bevoegd gezag over de taak, bedoeld in artikel 3, eerste lid Wvr.
4. Het voorbereiden op de bestrijding van branden en het organiseren van de rampenbestrijding en de crisisbeheersing.
5. Het instellen en in stand houden van een brandweer.
6. Het instellen en in stand houden van een 'geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio' (GHOR).
7. Het voorzien in de meldkamerfunctie.
8. Het aanschaffen en beheren van gemeenschappelijk materieel.
9. Het inrichten en in stand houden van de informatievoorziening binnen de diensten van de veiligheidsregio en tussen deze diensten en de andere diensten en organisaties die betrokken zijn bij de onder 4, 5, 6 en 7 genoemde taken.

Binnen de Wvr wordt geen onderscheid gemaakt tussen incidentbestrijding op het water en op het land. Dit betekent dat voor incidentenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde (binnen)wateren ook de Wvr geldt. De veiligheidsregio heeft de regie in handen om afspraken te maken met andere diensten zoals: de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM), reddingbrigades, waterschappen en milieudiensten met betrekking tot incidentbestrijding.

Vanuit de SRWS'en (zie onder andere Hoofdstuk 28) kunnen meerdere veiligheidsregio's betrokken zijn bij een incident op het water. Een van deze veiligheidsregio's kan optreden als coördinerend veiligheidsregio. Dit is vaak de regio met het grootste watergebied. De functie van coördinerend veiligheidsregio kan worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst binnen de SRWS'en.

Voor de drie 'algemene' hulpverleningsdiensten (brandweer, GHOR en politie) is er specifieke wetgeving. Die hulpverleningsdiensten hebben in Nederland eigen taken en verantwoordelijkheden. De Nationale Politie maakt geen onderdeel uit van een veiligheidsregio en is landelijk georganiseerd; zie § 3.1.4.

#### **Brandweer**

De brandweer is bij grootschalige ongevallen en crises verantwoordelijk voor een aantal rampbestrijdingsprocessen. Door de verplichte regionalisering van de brandweer is deze verantwoordelijkheid nu centraal belegd in de veiligheidsregio.

De door het bestuur van de veiligheidsregio ingestelde brandweer voert in ieder geval de volgende taken (art.25 Wvr) uit:

1. Het voorkomen, beperken en bestrijden van brand.
2. Het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan brand,
3. Het waarschuwen van de bevolking.

<sup>11</sup> Zie: <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20171031-IFV-Basisinformatie-Regionale-crisisbeheersing-def.pdf>.

4. Het verkennen van gevaarlijke stoffen en het verrichten van ontsmetting.
5. Het adviseren van andere overheden en organisaties op het gebied van brandpreventie, brandbestrijding en het voorkomen, beperken en bestrijden van ongevallen met gevaarlijke stoffen.

De brandweer voert met andere hulpverleningsdiensten tevens taken uit bij rampen en crises in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing.

## **GHOR**

De Wvr (artikel 1 en 32-34) en deels ook de Wet publieke gezondheid (artikel 6-8) formuleren de taken van de GHOR en regelen de instelling van de GHOR onder verlegd lokaal bestuur, evenals de positie van de directeur publieke gezondheid, (die verantwoordelijk is voor de GHOR en GGD).

Bij rampen, crises en zware ongevallen heeft het redden, verstrekken van geneeskundige hulp en zorg aan slachtoffers de eerste prioriteit. De opzet van de GHOR is het garanderen van een vloeiende overgang van de dagelijkse spoedeisende hulpverlening naar geneeskundige hulpverlening bij rampen en zware ongevallen.

De GHOR-taak behelst het maken van afspraken met in de regio aanwezige instellingen (als bedoeld in de Wet toelating zorginstellingen) zoals ziekenhuizen, en zorgaanbieders (als bedoeld in de wet BIG) zoals artsen, alsmede met de regionale ambulance- en gezondheidsdiensten over hun voorbereiding op, inzet en nazorg bij zware ongevallen, rampen en in crisissituaties.

De directeur publieke gezondheid heeft onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de veiligheidsregio als hoofdtaken:

1. Het organiseren van die zaken die nodig zijn ter voorbereiding op, dan wel afhandeling van de geneeskundige hulpverlening (regisserende taak).
2. Het hebben van de operationele leiding van de geneeskundige hulpverlening.
3. Het leidinggeven aan een operationele organisatie in het kader van diezelfde geneeskundige hulpverlening (sturende en coördinerende taak).
4. Het voorbereiden op en coördineren van de afhandeling van de nazorg (nazorg in de brede zin van het woord).
5. Het waar nodig adviseren van het bestuur bij de besluitvorming voor het verstrekken van vergunningen voor bijvoorbeeld het houden van grote evenementen waar geneeskundige hulpverleningsaspecten een rol kunnen spelen.

### **De veiligheidsregio in relatie tot de gemeente**

De gemeentelijke planvorming is met de instelling van de veiligheidsregio verdwenen en is vervangen door integrale plannen als het regionaal risicoprofiel, het regionaal beleidsplan en het regionaal crisisplan. Daarnaast zijn er voor bijzondere objecten (al dan niet voortvloeiend uit het regionaal risicoprofiel of bij wet aangewezen) regionale rampbestrijdings- of incidentbestrijdingsplannen (IBP's). Alle wettelijk verplichte planvormen worden door alle burgemeesters vastgesteld in het bestuur van de veiligheidsregio. Het bestuur van de veiligheidsregio stelt ten minste eenmaal in de vier jaar een regionaal crisisplan vast, waarin in ieder geval de organisatie, de verantwoordelijkheden, de taken en bevoegdheden in het kader van de rampenbestrijding en de crisisbeheersing worden beschreven. Een toelichting op deze planfiguren van de veiligheidsregio is opgenomen in deel C hoofdstuk 10.1.

Bij een incident van meer dan plaatselijke betekenis wordt een Regionaal Beleidsteam (RBT) ingericht, waarin de burgemeesters van de getroffen gemeenten plaats nemen. De voorzitter neemt de besluiten, zoveel mogelijk met inachtneming van hetgeen is ingebracht in het RBT. In dit geval vallen de bevoegdheden van de burgemeester onder het gezag van de voorzitter van de veiligheidsregio (coördinerend burgemeester). Deze kan later door een gemeenteraad worden opgeroepen om uitleg te geven over de genomen beslissingen.

### **De veiligheidsregio in relatie tot de minister van JenV**

De 25 voorzitters van de veiligheidsregio's vormen samen het Veiligheidsberaad (VB). Het Veiligheidsberaad<sup>12</sup> is een bestuurlijk overlegorgaan voor de veiligheidsregio's en daarnaast het aanspreekpunt voor de minister van JenV voor het maken van afspraken op het gebied van brandweezorg, GHOR, rampenbestrijding en crisisbeheersing.

### **De veiligheidsregio in relatie tot waterpartners**

Het dagelijks bestuur van de veiligheidsregio bepaalt bij wie de taak van het redden op het water belegd wordt: bij de brandweer, de Nederlandse Kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij. Het ligt voor de hand dat daarbij gebruik wordt gemaakt van de daartoe het best toegeruste organisaties. De veiligheidsregio kan met de Nederlandse Kustwacht als crisispartner bijvoorbeeld afspraken maken over inzet en coördinatie en in gezamenlijkheid procedures vaststellen. Met betrekking tot de ervaring met incidenten op het water is door SAMIJ een bestuurlijke handreiking<sup>13</sup> uitgebracht met aandachtspunten voor de inzet van hulpverlening in het IJsselmeergebied.

## **3.1.4 Politie**

De Nederlandse politie bestaat sinds 2012 uit één politiekorps, het Korps Nationale Politie, dat een bijdrage levert aan veiligheid, leefbaarheid en de bestrijding van criminaliteit. De minister van JenV is verantwoordelijk voor de Nationale Politie. Het Korps bestaat uit elf eenheden: tien regionale eenheden en één landelijke eenheid en een Politiedienstencentrum en staat onder leiding van één korpschef. De Nationale Politie staat onder duaal gezag, dat verschilt per politietaak.

Als het gaat om handhaven van de openbare orde of om hulpverlening heeft een burgemeester (meestal van de grootste gemeente binnen de politie-eenheid) de leiding. Als de politie wordt ingezet voor het opsporen van strafbare feiten, doet zij dit onder de verantwoordelijkheid van een officier van justitie van het OM (zie paragraaf 2.1.5).

<sup>12</sup> Het veiligheidsberaad wordt secretariael ondersteund vanuit het IFV.

<sup>13</sup> Zie: <https://samij-regeling.nl/wp-content/uploads/2017/04/Aan-het-roer-staan-bij-incidenten-op-het-water-2016.pdf>.

De burgemeester en de (hoofd)officier van justitie overleggen samen met de regionale politiechef over opsporingstaken. Dit wordt de 'driehoek' genoemd. Conform de Politiewet 2012 heeft de politie tot taak in ondergeschiktheid aan het bevoegde gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven.

De Landelijke Eenheid Politie bestaat uit een aantal landelijk werkende politiediensten. Eén van de zeven diensten binnen de Landelijke Eenheid is de Dienst Infrastructuur, waar de voormalige waterpolitie onder valt. Deze dienst verricht taken op het gebied van opsporing, toezicht en handhaving op de hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en grote wateroppervlakten in Nederland. Deze dienst handelt ten behoeve van de regionale eenheden tevens ernstige scheepvaartongevallen af en doet branchegerelateerde opsporingsonderzoeken zoals ladingdiefstal in de beroepsvaart. In de Rotterdamse haven worden de verantwoordelijkheden uitgevoerd door de Zeehavenpolitie (Eenheid Rotterdam).

De politiezorg buiten de kustlijn (het niet-gemeentelijk ingedeelde gebied van de territoriale wateren) van de Noordzee en wereldwijd aan boord van Nederlandse schepen valt ook onder de verantwoordelijkheid van de Dienst Infrastructuur. Op het deel Noordzee waar de Nederlandse Kustwacht verantwoordelijk is voor de incidentbestrijding, worden de incidentbestrijdingstaken van de Nationale Politie gecoördineerd door het Kustwachtcentrum.

De verhouding tussen de tien regionale eenheden en de Landelijke Eenheid is als volgt: de regionale eenheden zijn volledig verantwoordelijk voor de totale politiezorg binnen hun geografisch domein en daarmee altijd het eerste aanspreekpunt op het water. Daarom komen alle meldingen (112 of 0900-8844) altijd binnen op de meldkamer (Operations) van de desbetreffende politie-eenheid. Hier beslist men of een melding zelf kan worden afgehandeld, of dat de specialistische hulp, kennis en materieel van bijvoorbeeld de Landelijke Eenheid wordt ingeroepen. Noodhulp is in eerste aanleg altijd voor de regionale eenheden. De Landelijke Eenheid en Zeehavenpolitie zijn ter ondersteuning / assistentie. Bij ernstige scheepvaartongevallen (en zeker als het om beroepsschepen gaat) zal de zaak vaker aan de Landelijke Eenheid worden overgedragen dan bij kleine aanvaringen tussen recreatieve bootjes.

Met de Politiewet 2012 is de taakstelling van de politie geregeld, is de politie landelijk georganiseerd en de landelijke ondersteuning geregeld. Specifieke bepalingen voor de scheepvaart zijn beschreven in de Scheepvaartverkeerswet; deze dienen primair te worden gevolgd. Secundair zijn de algemene bepalingen in de Politiewet 2012 van toepassing bij het optreden van de politie (bij incidenten) op het water. De Nationale Politie heeft drie (voorheen acht) zogenaamde 'watervaste' ME-pelotons ten behoeve van ordehandhaving.

### **3.1.5 Inspectie Leefomgeving en Transport**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T), onderdeel van het ministerie IenW, werkt aan veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. IL&T Scheepvaart houdt toezicht op de binnenvaart, zeevaart, visserij, pleziervaart en gevaarlijke stoffen op schepen en doet dit vanuit het bevoegd gezag op basis van vergunningverlening. De taken van de inspectie, werkveld Scheepvaart omvatten:

1. Het houden van de kennis van de inrichting en wettelijke eisen van vaartuigen en lading.

2. Het verzorgen van certificering van schepen en hiervan een register bijhouden.
3. Het werken vanuit een informatiepositie samen met meerdere externe partners waaronder RWS, ontwikkelen van kennis en delen deze (ongevalsonderzoek).
4. Het doen aan oorzaakfinding bij incidenten met als doel uitzoeken of de regelgeving gevolgd is dan wel moet worden aangepast
5. Het geven van toestemming aan een schip om verder te varen bij schade als gevolg van een incident.
6. Het 24/7 bereikbaar zijn via het Meld- en Informatiecentrum (MIC).

De IL&T wordt vaak op afroep door RWS geïnformeerd, maar hoeft niet altijd fysiek bij incidenten aanwezig te zijn.

## 3.2 Specifieke 'watergerelateerde' partijen

### 3.2.1 Bevoegd gezag

Waterbeheer is een overheidszorg zoals neergelegd in de Waterwet. Daarbij wordt veelal onderscheid gemaakt in de zorg voor waterkwaliteit, waterkwantiteit, (nautische)veiligheid en het zogenaamde bakbeheer (dit is het bevaarbaar houden van de vaargeul voor de scheepvaart).

#### Nautisch beheer

Onder nautisch beheer wordt verstaan het beheer dat verband houdt met de ordening van het scheepvaartverkeer (verkeersmanagement). Het nautisch beheer is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Voor de rijksvaarwegen is de minister van IenW het bevoegd gezag. De minister kan zijn/haar bevoegdheid mandateren aan de Rijkshavenmeester voor aanloopgebieden en rijksvaarwegen (zoals het Noordzeekanaal in de Amsterdamse regio). Voor regionale vaarwegen is in de meeste gevallen de provincie bevoegd gezag, voor de gemeentelijke vaarwegen is dit de gemeente.

In de Waterwet is een aantal bepalingen opgenomen in verband met de rampenbestrijding en crisisbeheersing. De beheerders van waterstaatswerken (Rijkswaterstaat, waterschappen, provincies en gemeenten) zijn verplicht tot het uitvoeren van risicoanalyses, het maken van calamiteitenplannen die zijn afgestemd op de rampenbestrijding op het land, het beoefenen van de plannen en het actualiseren ervan.

Indien er sprake is van een gevaarlijke situatie in de zin van de Waterwet, terwijl die situatie (nog) niet is te kwalificeren als een ramp in de zin van de Wvr, beschikt de beheerder van waterstaatswerken over de noodzakelijke bevoegdheden. In een dergelijk geval is de bevoegdheid van de burgemeester (nog) niet aan de orde. Bij gevaren voor het waterstaatswerk kunnen onder omstandigheden ook tot een onmiddellijke belemmering (stopzetten) van het scheepvaartverkeer leiden.

De Wrakkenwet stelt in openbare wateren, waartoe ook de territoriale zee wordt gerekend, de beheerder van het water of waterstaatswerken in staat vaartuigen of overblijfselen daarvan en alle andere voorwerpen, die zijn gestrand, gezonken of aan de grond geraakt, op te (doen) ruimen. De beheerder kan niet voor eventuele schade aan het vaartuig, het opgeruimde voorwerp dan wel zaken aan boord of in het voorwerp aansprakelijk worden gesteld.

### Beheerder Noordzee

Het nautisch beheer van de Noordzee berust bij de directeur Kustwacht (zie paragraaf 28.3.8). Voor wat de aanloopgebieden naar de zeehavens (vastgesteld in artikel 2, sub d, Scheepvaart- reglement territoriale zee (STZ)) betreft, berust het nautisch beheer bij de Rijkshavenmeesters die door de minister van IenW als bevoegde autoriteit voor het STZ zijn aangewezen. Voor het nautisch beheer is van belang dat aan de scheepvaart verkeersaanwijzingen kunnen worden gegeven. De nautisch beheerders en door hen aangewezen functionarissen zijn hiertoe bevoegd.

Afhankelijk van de categorie-indeling bij opschaling en de instelling van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN), vindt er met betrekking tot de aanloopgebieden overdracht van bevoegdheden plaats. Beleidsmatig gaan deze bevoegdheden van de nautisch beheerder over naar het RBN en operationeel naar het Kustwachtcentrum. Namens de voorzitter van het RBN wordt de betrokken nautisch beheerder van het toepassen van de Wet BMO (Bestrijding Maritieme Ongevallen) en/of het vigerende *Incidentbestrijdingsplan Noordzee* op de hoogte gesteld. Onderstaande tabel 3.1 geeft de nautisch beheerder voor de aanloopgebieden van de Noordzee aan.

**Tabel 3.1 Aanloopgebieden Noordzee**

Gebied	Nautisch beheerder
Aanloopgebied Scheldemonden	HID Zee & Delta van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Aanloopgebied Rotterdam	Rijkshavenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Aanloopgebied Scheveningen	Stadsbeheermanager van het Stadsdeel Scheveningen van de Dienst Stadsbeheer van de gemeente Den Haag
Aanloopgebied IJmuiden	Centraal nautisch beheer: Rijkshavenmeester Amsterdam (formeel: Directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied)
Aanloopgebied Den Helder	Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke Marine te Den Helder
Aanloopgebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding	HID Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Territoriale zee behoudens de aanloopgebieden	Minister van IenW belegd bij de Directeur Kustwacht

### Beheerder van rijkswateren

Het Rijk is beheerder van het zogeheten waterhuishoudkundig hoofdsysteem: de grote rivieren en kanalen en de Noordzee, en van de dammen tussen de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, evenals van de Afsluitdijk. Daarnaast is Rijkswaterstaat als bevoegd gezag verantwoordelijk voor het nautisch beheer op scheepvaartwegen. RWS is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van IenW die in de praktijk aan deze beheerrol gestalte geeft. De Rijksoverheid is, net als waterschappen, gemeenten en provincies, ook beheerder van waterstaatswerken.

De rijksheren als HID's en Rijkshavenmeester kunnen voor wat betreft het domein openbare orde en veiligheid als adviserend crisispartner betrokken zijn bij de regionale crisisorganisatie.

### **Beheerder van provinciale wateren**

De provincie heeft watertaken op grond van diverse wettelijke bepalingen. Dit gaat om zaken als milieubeheer, grondwaterbeheer en vaarwegbeheer. Als vaarwegbeheerder op de regionale wateren gaat de provincie over het nautisch beheer en/of het beheer van waterstaatswerken. Deze taken zijn niet automatisch aan elkaar gekoppeld.

### **Waterschappen**

Een waterschap is belast met de waterstaatkundige zorg van een bepaald gebied. De rol die het waterschap in het kader van de incidentbestrijding vervult, hangt nauw samen met de wettelijke taken waarmee het waterschap kan zijn belast:

1. Zorg voor de bescherming van het land tegen overstroming (waterkeringszorg).
2. Zorg voor waterhuishouding (oppervlaktewaterbeheer, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin).
3. Zorg voor land- en vaarwegen.

Soms blijft de provincie de bevoegde vaarwegbeheerder en wordt bij bestuursovereenkomst geregeld dat het waterschap tegen vergoeding het vaarwegbeheer verzorgt.

De dijkgraaf is in de Wvr opgenomen als mogelijke adviseur van het veiligheidsbestuur in het RBT. De dijkgraaf is verantwoordelijk voor de zorg voor de waterkering en huishouding, ook bij incidenten. In geval van een incident waarbij het Waterschap betrokken is bij de incidentbestrijding, kan de dijkgraaf worden gevraagd deel te nemen aan het RBT.

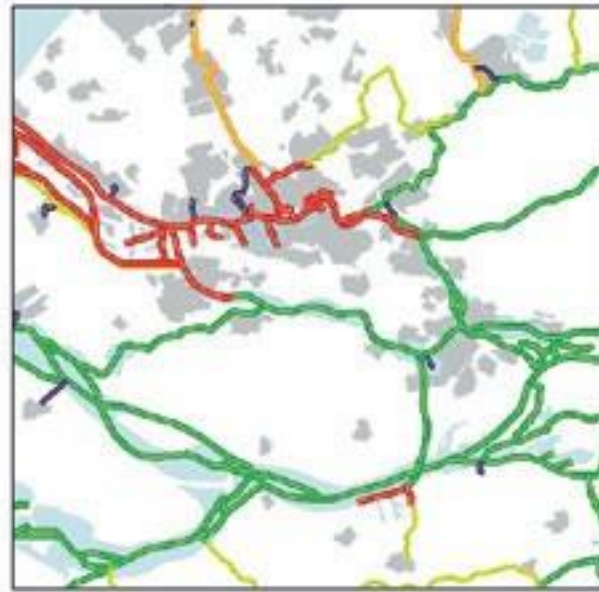
### **Beheerder van gemeentelijke wateren**

Naast de indeling van wateren naar Rijk, waterschap en provincie kan ook de gemeente watertaken hebben. Dit geldt de zorg voor grondwater en hemelwater in de bebouwde kom, alsmede voor het vaarwegbeheer op de gemeentelijke wateren. Ook kan een gemeente havenbeheerder zijn.



## Legenda

- Rijkswaterstaat
- Provincie
- Havenbedrijf
- Waterschap
- Gemeente



**Figuur 3.1** Voorbeeldkaart waterwegen met bijbehorend bevoegd gezag

## Havens

Een haven is een aanlegplaats voor schepen. Vaak wordt de benaming ook gebruikt om de plek aan te geven waar goederen worden verscheept en gelost. Havenbedrijven zijn verantwoordelijk voor het zorgdragen voor een vlotte, veilig, schone en beveiligde afwikkeling van de scheepvaart in hun beheersgebied. De Havenmeesters zijn meestal de bevoegde autoriteit volgens het Binnenvaartpolitiereglement (BPR)<sup>14</sup>, de Havenverordening en andere relevante wetten. Het Havenbedrijf kan ten behoeve van een goede doorstroming en orde op het water verkeersmaatregelen nemen, zoals verkeersbesluiten en bekendmakingen aan de scheepvaart. Een havenbedrijf kan zowel privaatrechtelijke als publiekrechtelijke bevoegdheden hebben en kan qua rechtspersoonlijkheid verschillen (bijvoorbeeld als NV of gemeentelijke dienst).

In de haven van Rotterdam treedt de Divisie Havenmeester (de nautisch beheerder) op als hulpverleningsdienst. De Rotterdamse rol bij incidentbestrijding wijkt af ten opzichte van de overige taakuitvoering van de nautisch beheerders. In Rotterdam is die belegd bij het Havenbedrijf. De havenbeheerders in de overige (zee)havens zijn veelal ondersteunend aan de hulpverleningsdiensten.

In het Noordzeekanaalgebied heeft de Divisie Havenmeester een eigenstandige verantwoordelijkheid voor nautische veiligheid en een eigen verantwoordelijkheid en rol in de incidentbestrijding.

De Rijkshavenmeester is door de minister van IenW aangewezen als de bevoegde autoriteit voor de nautische veiligheid en het scheepvaartverkeer. Hij/zij is verantwoordelijk voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer in zijn gebied. Er zijn enkele belangrijke 'aanloopgebieden' waarbinnen schepen Nederland bereiken. Het gaat hier om de kustwateren voor de Westerschelde, Rotterdam, Scheveningen, IJmuiden, Den Helder, Terschelling en de Eemsmonding. In die gevallen dat de Rijkshavenmeester niet de HID van Rijkswaterstaat is, staat hij wel in nauw contact met de HID.

<sup>14</sup> Zie: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2017-01-01>.

In het Noordzeekanaalgebied gaat de Rijkshavenmeester ook over scheepvaartverkeer en nautische veiligheid op het Noordzeekanaal.

### **Nederlandse Kustwacht**

Bij incidentbestrijding op zee is er in veel gevallen sprake van opsporings- en reddingsactiviteiten, meestal aangeduid als Search and Rescue (SAR). In internationale verdragen is bepaald dat kuststaten de verplichting hebben een SAR-dienst in stand te houden (zowel maritiem als aeronautisch). De directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor het functioneren van de SAR-dienst, de coördinatie van de opsporing en redding en het opstellen van operationele procedures in een Operationeel Plan Search and Rescue (OPPLAN-SAR). Dit OPPLAN is opgenomen in het IBP-Noordzee.

De SAR-verantwoordelijkheid in Nederland ligt bij de minister van IenW en is vastgelegd in de *Regeling inzake de SAR-dienst 1994*. Het maritieme verantwoordelijkheidsgebied voor de SAR-dienst strekt zich uit over de territoriale wateren en de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van de Noordzee en aeronautisch over het Nederlandse Flight Information Region (FIR-Amsterdam). Deze regeling kent geen onderscheid tussen aanloopgebieden en de rest van de territoriale zee en is dus van toepassing op de gehele territoriale zee en EEZ (waaronder de gemeentelijk ingedeelde eerste kilometer Noordzee gezien vanaf de kust). In aanvulling hierop heeft de minister van IenW in samenspraak met de minister van Defensie besloten dat de verplichte SAR-taak van de Nederlandse Kustwacht voor de kustwateren wordt uitgebreid met de SAR-taak voor een aantal gemeentelijke ingedeelde wateren, te weten het IJsselmeergebied inclusief de randmeren, de Waddenzee en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse Stroom (de zogenaamde ruime binnenwateren). Het redden op de gemeentelijk ingedeelde wateren maakt deel uit van de rampenbestrijdingsketen die onder verantwoordelijkheid valt van de burgemeester van de plaats waar het incident zich voordoet. In watergebieden waarbinnen zich ruime binnenwateren bevinden, zijn tussen veiligheidsregio's en de Nederlandse Kustwacht convenanten afgesloten waarin deze afspraken concreet gemaakt zijn.

Voor de incidentbestrijding op de Noordzee dient er onderscheid gemaakt te worden in de rol van de Kustwacht als nautisch beheerder en haar taak tot Search and Rescue:

- > Voor de territoriale zee buiten de aanloopgebieden is op grond van de Wet BMO en het Scheepvaartreglement territoriale zee de minister van IenW aangewezen als nautisch beheerder en zodoende als verantwoordelijke voor de incidentbestrijding. Deze taak is belegd bij de Directeur Kustwacht.
- > In de *Regeling inzake de SAR-dienst 1994* is opgenomen dat de directeur Kustwacht verantwoordelijk is voor de SAR-acties op de Noordzee. De SAR-dienst is uitgebreid met het werkgebied op de gemeentelijk ingedeelde ruime binnenwateren. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt, via de veiligheidsregio bij WGR<sup>15</sup>, bij welke organisatie het redden op gemeentelijk ingedeelde wateren (SAR-proces) belegd wordt, dus ook op deze ruime binnenwateren

### **3.2.2 Uitvoering**

#### **Verkeersposten**

Voor een vlotte en veilige doorvaart krijgt de scheepvaart begeleiding vanaf speciale verkeersposten op de wal. Vanuit de verkeerspost wordt informatie gegeven (bijvoorbeeld over werkzaamheden, mogelijke ondieptes of een verplaatste betonning, afwijkingen van de

<sup>15</sup> Zie: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0003740/2020-01-01>.

waterstand, et cetera) aan het scheepvaartverkeer. Opgemerkt wordt dat de verkeersposten geen landelijke dekking hebben op alle wateren.

In de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen dat een bindende verkeersaanwijzing door een daartoe bevoegd persoon gegeven kan worden aan een of meerdere verkeersdeelnemers. Deze hebben betrekking op zowel het varende als het stilliggende 'verkeer'. De aanwijzing is een gebod of verbod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen. De kapitein is verplicht de aanwijzing op te volgen, tenzij hij op grond van goed zeemanschap verplicht is hiervan af te wijken. Indien de kapitein de verkeersaanwijzing overtreedt en daardoor een onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, kan het bevoegd gezag bestuursdwang toepassen ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.



**Figuur 3.2 De verkeerspost Nijmegen (bron: Verkeerspost Nijmegen)**

### **KNRM**

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) is hulpverlener op zee en in de ruime binnenwateren in het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht. De KNRM is een zelfstandige organisatie, die bestaat dankzij donaties en schenkingen, zonder structurele overheidssubsidie. Op reddingstations langs de kust zijn reddingboten gestationeerd die worden bemand door professionele vrijwilligers. Alarmering geschiedt door het Kustwachtcentrum en gemeenschappelijke meldkamers. De KNRM garandeert haar inzet 24 uur per dag. Er wordt naar gestreefd dat de reddingboten 15 minuten na alarmering op het water zijn.

Via het Kustwachtcentrum is daarnaast de Radio Medische Dienst (RMD) 24 uur per dag oproepbaar. Deze dienst wordt ingevuld door de KNRM. Zeevarenden, waar ook ter wereld, kunnen hier medisch advies vragen bij één van de artsen. De RMD geeft uitvoering aan de internationaal vastgelegde verplichting van de Staat der Nederlanden (i.c. het ministerie van lenW) om in die advisering en hulpverlening te voorzien.

## **Reddingsbrigade Nederland**

Reddingsbrigade Nederland (statutair: Koninklijke Nederlands Bond tot het Redden van Drenkelingen / KNBRD) is de overkoepelende organisatie van 166 reddingsbrigades in Nederland. De reddingsbrigades verzorgen met inzet van vrijwillige 'lifeguards' onder meer preventieve strandwacht- of bewakingsdiensten langs de Noordzeekust, de Zeeuwse wateren<sup>16</sup>, het IJsselmeer, drukke vaarwegen en recreatiegebieden. Voor repressieve taken worden de reddingsbrigades gealarmeerd door de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK) of het Kustwachtcentrum. Meerdere reddingsbrigades garanderen een 24-uurs beschikbaarheid. Andere brigades zijn inzetbaar op basis van aanwezigheid.

Op basis van een overeenkomst met het ministerie van JenV en het Nationaal Rampenfonds heeft Reddingsbrigade Nederland (RN) een vast omschreven taak in de rampenbestrijding bij overstromingen. Ter uitvoering van deze taak heeft RN de Nationale Reddingsvloot (NRV)<sup>17</sup> in beheer. De NRV is per 1 januari 2018 een samenwerking tussen Veiligheidsregio's, de RN en het IFV en bestaat uit 88 eenheden(vaartuigen), deels bemenst door de RN en deels door eenheden van de brandweer. De organisatie en inrichting hiervan zijn door tweeëntwintig veiligheidsregio's met een overstromingsprofiel, de RN en het IFV uitgewerkt. De noodzakelijke coördinatie ligt bij de Landelijke Voorziening Reddingsvloot (LVR), die is ondergebracht bij de RN en zorgt dat er een reddingsvloot in opgeschaald verband kan optreden en oefenen. De reddingsvloot is alleen bedoeld voor hoogwater en is als specialisme ondergebracht in het GBO/SO programma van de Brandweer (IFV). Afspraken over beheer, lokale en regionale inzet van deze eenheden worden gemaakt in overleg met de Regionale Voorziening Reddingsbrigades (RVR). De RVR is het regionaal samenwerkingsverband tussen reddingsbrigades. Inzet van de Nationale Reddingsvloot vindt plaats in overleg met het LOCC en de veiligheidsregio van het gebied waar een overstromingsramp dreigt. Reddingsbrigade Nederland is een zelfstandige vereniging die bestaat dankzij contributie van leden, donaties en schenkingen.

## **Overige particuliere organisaties**

Op het water zijn meerdere particuliere organisaties actief. Denk hierbij bijvoorbeeld aan organisaties die bergingen uitvoeren. Volgens The International Convention on Salvage uit 1989 is een berging: "iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in bevaarbaar water, of in welk ander water dan ook, in gevaar verkerend schip of andere zaak." Bergingsmaatschappijen dragen zorg voor het ver-, wegslepen en bergen van schepen die in nood verkeren of hebben verkeerd. Het bergen geschiedt primair in opdracht van de kapitein / scheepseigenaar; secundair kan de overheid opdracht geven tot het bergen van schip en/of de lading.

De (rijks)overheid kan met (bergings)maatschappijen waakvlamovereenkomsten afsluiten. De uitvoering van taken wordt dan onder verantwoordelijkheid van de (rijks)overheid uitgevoerd door andere partijen. In sommige gebieden zijn hierover afspraken gemaakt.

Ook zijn er naast de KNRM en de Reddingsbrigade Nederland nog andere hulpverleners op het water actief. Deze zijn niet aangesloten bij de twee eerder genoemde organisaties en verrichten hulp uit eigen naam. De opdracht tot ondersteuning kan door de kapitein en/of het bevoegd gezag (waaronder de nautisch beheerder) worden gegeven.

---

<sup>16</sup> Op Walcheren wordt deze taak uitgevoerd door de stichting strandexploitatie Veere en in Zeeuws Vlaanderen (gemeente Sluis) is het RSG Safety.

<sup>17</sup> Zie: <http://nationalereddingsvloot.nl>.

Alle activiteiten op het water vallen onder het toezicht van de nautisch beheerder. Bij een onrechtmatige daad kan de nautisch beheerder de kosten van de incidentbestrijding verhalen op de eigenaar van het schip.

### **Eigenaar en kapitein**

De eigenaar van een schip dient zorg te dragen dat de risico's op het schip tot een minimum beperkt worden. Tevens dient de eigenaar zorg te dragen voor een adequate uitrusting en materiaal om incidenten zelf te kunnen bestrijden. De kapitein heeft het gezag over het schip, de bemanning en opvarenden.

Een buitenlands schip is geen buitenlands grondgebied, maar een uitbreiding van de extraterritoriale rechtsmacht van de vlagstaat binnen het gemeentelijk ingedeeld gebied. Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied is de Nederlandse wet van toepassing, ook op buitenlandse schepen. Deze dienen zich aan de rechtsmacht van Nederland te onderwerpen.

### **3.2.3 Beroepsvaart**

In de sector Beroepsvaart is een aantal brancheverenigingen actief, waaronder het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en Koninklijke BLN-Schuttevaer. Daarnaast is het Platform Zero Incidents opgericht om zich specifiek te richten op het verbeteren van de veiligheid in de sector door middel van het verzamelen en analyseren van incidentendata en het ontwikkelen van veiligheidsprogramma's.

# B Randvoorwaardelijke processen

In dit deel zijn specifieke processen voor de incidentbestrijding op het water in operationele zin uitgewerkt. Voor een optimale organisatie voor incidentbestrijding op het water zijn de volgende randvoorwaardelijke processen van groot belang:

- > Melding & Alarmering
- > Op- & Afschaling
- > Leiding & Coördinatie
- > Informatiemanagement.

Deze processen zijn noodzakelijk voor het effectief functioneren van de incidentbestrijding en crisisbeheersing en hebben een multidisciplinair karakter. De randvoorwaardelijke processen maken de gezamenlijke bestrijding van grootschalige incidenten mogelijk.

Door middel van de processen Melding & Alarmering en Op- & Afschalen wordt de multidisciplinaire hoofdstructuur van de incidentbestrijding opgebouwd. Deze processen zijn daarom de achilleshiel van de incidentbestrijding. Wordt de hoofdstructuur niet tijdig genoeg opgebouwd, dan wordt (vooral) bij acute grootschalige incidenten per definitie afbreuk gedaan aan de effectiviteit van de bestrijding.

Het proces Leiding & Coördinatie is essentieel voor het functioneren van die hoofdstructuur. Alle andere processen worden hiermee aangestuurd. De aanwezigheid van de benodigde mensen en middelen is immers niet voldoende; het gaat erom dat daarmee het incident daadwerkelijk wordt bestreden.

Het proces Informatiemanagement voorziet tot slot in de meest elementaire behoefte van alle processen, namelijk de informatie over de aard, omvang en effecten van het incident, de wijze van bestrijden en het aanwezige en nog beschikbare bestrijdingspotentieel.

# 4 Melding en alarmering

## 4.1 Procesbeschrijving

Het aannemen van een melding van een incident en het alarmeren van de hulpverleningsdiensten is de eerste stap in het opstarten van een incidentbestrijdingsorganisatie.

Het doel van het proces Melding & Alarmering is:

- > Het verkrijgen, verifiëren en combineren van de essentiële gegevens van een incident.
- > Het beoordelen van die gegevens en die vertalen naar de initiële hulp- en inzetbehoefte.
- > Het zo snel en effectief mogelijk beschikbaar maken van deze hulp.

Het proces omvat alle activiteiten gericht op het bedrijfszeker, effectief en tijdig aannemen, verwerken en registreren van de gegevens over het incident (de melding) en het alarmeren en/of informeren van de juiste eenheden, functionarissen, instanties en andere hulpbronnen (de uitgifte).

## 4.2 Complicerende factoren Melding en Alarmering bij incidentbestrijding op het water

Bij incidenten op het water spelen in het proces Melding & Alarmering een aantal complicerende factoren een rol:

1. Verschillende soorten meldkamers hebben een rol bij en sturen operationele eenheden aan.
2. Vaak zijn meerdere gemeenschappelijke meldkamers (GMK's) betrokken, doordat onduidelijkheid bestaat (bij de melder of bij de meldkamer) over de precieze incidentlocatie en omdat incidenten op het water al snel gemeente- en/of regiogrensoverschrijdend zijn.
3. Er zijn nog niet overal vaste structuren, protocollen en afspraken over de afhandeling van incidenten op het water.

In antwoord op de bovenstaande complicerende factoren worden in de volgende deelparagrafen oplossingen aangegeven voor melding en alarmering bij incidenten op het water.

### **Oplossing 1: Verschillende soorten meldkamers hebben een rol**

Cruciaal binnen het proces Melding & Alarmering zijn de meldkamers en verkeersposten. Het proces dient dusdanig ingericht te zijn, dat meldingen van incidenten bij de meldkamer of verkeerspost binnenkomen en dat vervolgens de benodigde hulpverleningsdiensten worden gealarmeerd. De meldkamers fungeren hiermee als een 'spin in het web'.

Bij een incident op het water kunnen in de startfase verschillende meldkamers en operationele centra betrokken zijn:

- > Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK)<sup>18</sup>
- > Operationeel Centrum Landelijke Eenheid Politie (OPS LE Politie)<sup>19</sup>
- > Verkeersposten nautisch beheerder (VP)<sup>20</sup>
- > Kustwachtcentrum (KWC)
- > Landelijke 112-centrale in Driebergen.

Alle bovenstaande centrales worden voor de eenduidigheid aangemerkt als 'meldkamer', ondanks de verschillende kenmerken en verschijningsvormen.

Incidenten op het water kunnen op verschillende manieren gemeld worden:

- > Via VHF marifoon, dit bericht is te ontvangen door:
  - Kustwachtcentrum (KWC)
  - Verkeerspost nautisch beheerder (VP)
  - Eventueel uitluisterende politiemensen op patrouillevaartuigen
  - Eventueel uitluisterende nautisch beheerders
  - Overige uitluisterende schepen of instanties
- > Via telefoon naar 112, dit bericht komt binnen bij:
  - Landelijke 112-centrale te Driebergen; als door boardcomputers incidenten gedetecteerd zijn, worden die automatisch via het GSM-net doorgemeld.
- > Via C2000 (via hulpverlener), dit bericht komt binnen bij:
  - De meldkamer waar de C2000-gebruiker is aangemeld.

Direct na de melding en doormelding van het incident alarmeren de meldkamers de operationele eenheden. Doordat de melding door verschillende meldkamers gelijktijdig ontvangen kan worden, is een goede afstemming van belang om te bepalen welke meldkamer wie alarmeert. In eerste instantie wordt de alarmering uitgevoerd door de meldkamers op basis van wat daarover in de systemen is opgenomen en de op de meldkamers aanwezige kennis. Daarvoor is het nodig dat alle meldkamers direct digitaal info uit gaan wisselen als er een nieuwe melding binnen komt. Als er gewacht moet worden tot de centralisten tijd hebben elkaar te bellen, kan er al veel fout gegaan zijn. Bovendien worden er bij de mondelinge informatie-overdracht ook makkelijker fouten gemaakt.

In latere fasen geven ook betrokken leidinggevenden van de disciplines aan welke eenheden nog meer gealarmeerd moeten worden; de Calamiteitencoördinator (CaCo) op de meldkamer heeft hierin een belangrijke rol.

Partijen met operationeel materieel die gealarmeerd kunnen worden zijn (niet uitputtend):

- > Waterbeheerder (waaronder Rijkswaterstaat, Waterschap, provincie of gemeente)
- > Kustwacht
- > KNRM (op zee en ruime binnenwateren)
- > Reddingsbrigade
- > Politie
- > Brandweer
- > GHOR
- > Ambulancezorg
- > Gemeenten

<sup>18</sup> GMK's zijn / worden samengevoegd tot uiteindelijk 10 meldkamerlocaties die landelijk samenwerken, met dezelfde systemen en standaarden.

<sup>19</sup> OPS LE politie vormt het hart in de aansturing van alle actuele operaties en zorgt voor overzicht en samenhang en permanent een actueel operationeel beeld.

<sup>20</sup> Verkeersposten worden in sommige gebieden onderscheiden als centrale verkeerspost en uitvoerende verkeerspost.



- > Andere publieke / private partijen (bijvoorbeeld bergingsbedrijven, waterleidingbedrijven en andere nutsbedrijven).

Bij het proces Melding & Alarmering zijn veel partijen betrokken. Onderling contact moet steeds worden gelegd voor (door)melding en om elkaar te kunnen informeren. Het is van groot belang deze afspraken helder en eenduidig vast te stellen in alarmeringsprotocollen.

Bij vermissing van zwemmers of van surfers in nood in de kuststrook die via een 06-nummer 112 bellen, wordt standaard door de 112-centrale het KWC gealarmeerd en niet de GMK van de betrokken veiligheidsregio. Het KWC alarmeert conform SAR-afspraken de KNRM en tegelijk met die melding verschijnt deze op de beeldkrant van de betrokken GMK. Het is beter om de meldingen ook digitaal door te zetten, zodat geen kwaliteit en tijd verloren kunnen gaan bij mondelinge overdracht. Ook al is de kuststrook binnen de 1-kilometer-zone gemeentelijk 'grondgebied', is de Kustwacht toch verantwoordelijk en verleent hulp als uitvoerder namens de burgemeester. Zie ook: Beschrijving waterprocessen § 10.1 onder SAR-proces.

### **Oplossing 2: Meerdere meldkamers betrokken**

Bij incidenten op vaarwegen doet zich regelmatig de situatie voor dat meerdere veiligheidsregio's met hun Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK's) betrokken zijn. Dat komt doordat er onduidelijkheid kan bestaan (bij de melder of bij de meldkamer) over de precieze incidentlocatie, of omdat de melding bij verschillende regio's binnenkomt. Regiogrenzen liggen immers vaak in het midden van de vaarwegen en door stroming of verwaaing (bijvoorbeeld bij rookontwikkeling of vrijkomend gas) is het effectgebied breder dan op het land. Ditzelfde geldt voor de Verkeersposten. Daarom dienen er duidelijke afspraken te zijn over de melding en alarmering door de verschillende meldkamers.

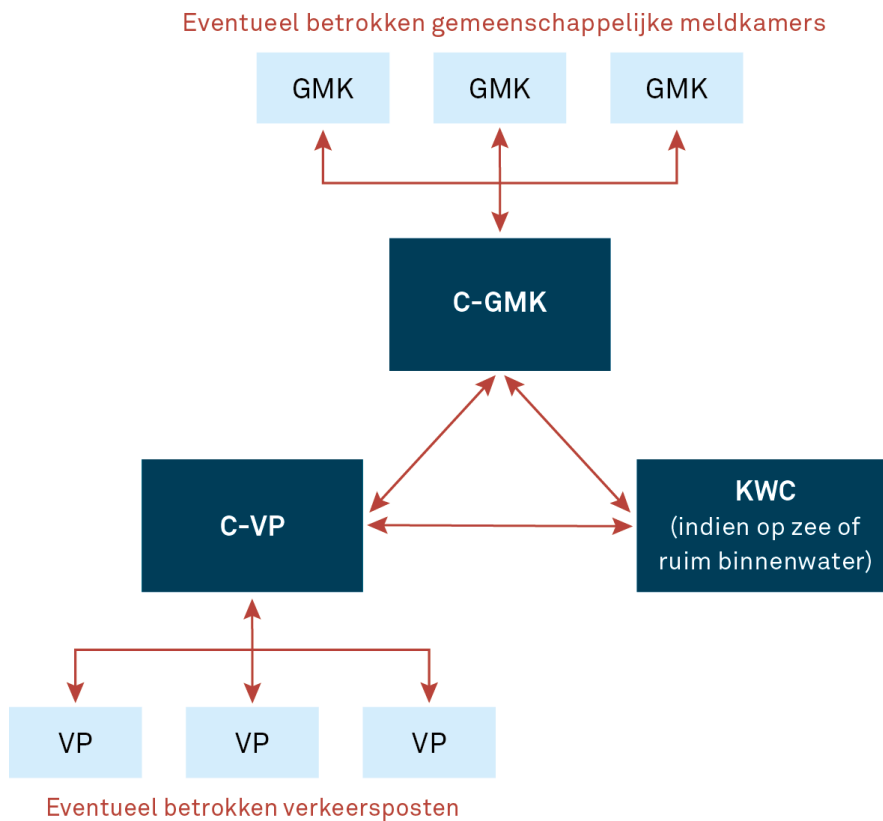
Bij incidenten op het water worden centrale coördinatiepunten aangewezen. Dit betekent:

- > Per SRWS<sup>21</sup> wordt bij elk incident één GMK voor de 'landmeldkamers' het centrale informatiepunt, dat het totaaloverzicht heeft over alle uitgezette acties (gevoed door alle betrokken GMK's).
- > Dit centrale informatiepunt van het land voor het betreffende waterincident wordt aangeduid als Coördinerende GMK (C-GMK).
- > De C-GMK communiceert met de Verkeerspost en (indien betrokken) met het KWC, via onder andere telefoon en het landelijk crisismanagementsysteem (LCMS). Het is wenselijk dat de primaire systemen van de MK's digitaal informatie uit kunnen wisselen.
- > Indien er meerdere verkeersposten zijn betrokken, fungeert één verkeerspost als centrale verkeerspost, ook wel C-VP.
- > Afstemming wat betreft de kustwateren en andere specifiek aangewezen wateren vindt altijd plaats tussen de C-GMK en de C-VP (en indien betrokken met het KWC). De C-GMK en C-VP worden gevoed door de 'eigen meldkamers' en zetten daar ook weer acties uit.

Bovenstaande informatie kan worden gevisualiseerd zoals weergegeven op de volgende pagina in figuur 4.1.

---

<sup>21</sup> Zie voor de beschrijving van een samenhangend risicowatersysteem deel C3 hoofdstuk 17.



**Figuur 4.1 Informatie-uitwisseling na eerste alarmering**

De C-GMK heeft naast zijn reguliere taken nog andere (extra) taken, die vaak door de calamiteitencoördinator (CaCo) binnen de C-GMK worden gecoördineerd. De C-GMK:

- > Is verantwoordelijk voor (de afstemming over) de alarmering ten behoeve van het incident met de bijbehorende acties.
- > Heeft regie over het bovenregionaal berichtenverkeer en koppelt de eenheden aan de juiste (landelijke) gespreksgroepen (zie Informatiemanagement).
- > Communiqueert met de betrokken GMK's en informeert de C-VP en (indien betrokken) het KWC binnen het samenhangend risicowatersysteem (SRWS).
- > Alarmeert het C-ROT (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK) (zie Leiding & Coördinatie).
- > Alarmeert het C-RBT (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK) (zie Leiding & Coördinatie).
- > Is operationele vraagbaak en verzorgt de afstemming voor en met de driehoek C-VP, KWC en de betrokken GMK's.

De CaCo-functie is inmiddels een volwaardige functie binnen het meldkamerdomein.

Het bepalen van de C-GMK gebeurt op basis van de locatie van het incident:

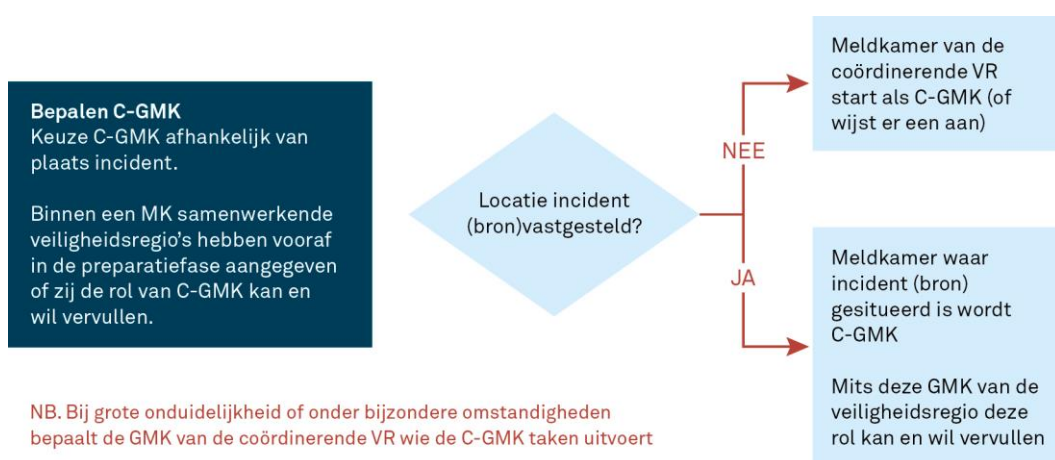
1. Als de incidentlocatie geheel duidelijk is, wordt de GMK in de veiligheidsregio waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-GMK, mits deze GMK van de veiligheidsregio deze rol kan en wil vervullen (vooraf in de preparatiefase te bepalen).
2. Als de incidentlocatie niet duidelijk is of een veiligheidsregio heeft aangegeven de rol van C-GMK niet te willen / kunnen vervullen, dan start de GMK van de coördinerende veiligheidsregio van het SRWS als C-GMK (of deze wijst er een aan).
3. De taken van de C-GMK worden ten tijde van het incident niet overgedragen, ook niet als de locatie van het incident bij nader inzien in een andere veiligheidsregio blijkt te zijn.

Dit keuzeproces geldt ook voor het aanwijzen van de C-VP.

Opgemerkt moet worden dat er voor delen van het SRWS vaste afspraken kunnen worden gemaakt over de coördinatie van het proces Melding & Alarmering. Dit geldt bijvoorbeeld als er sprake is van regio's met slechts een gering watergebied die het verzoek doen aan naastliggende regio's om bij incidenten op het water de C-GMK-rol over te nemen.

Het is van belang dat in de praktijk bij een onduidelijke incidentlocatie alle gewaarschuwde meldkamers in actie komen, maar dat daarna zo snel mogelijk de C-GMK wordt bepaald. Dit vraagt ook om een heldere lijn naar de GMK van de coördinerende veiligheidsregio, zodat deze rol daadwerkelijk kan worden opgepakt.

Het proces voor het bepalen van de C-GMK kan gevisualiseerd worden zoals weergegeven in figuur 4.2



**Figuur 4.2 Bepalen centraal informatiepunt C-GMK**

Bij dit soort incidenten waarbij meerdere veiligheidsregio's, GMK's en VP's betrokken zijn, dienen afspraken gemaakt te worden over elkaar informeren, bevelvoering in de koude fase en bij verschillende situaties. Dit bleek een van de verbeterpunten uit het Stuw-incident bij Grave; zie paragraaf 29.2.1.

### **Oplossing 3: Het niet overal beschikken over vaste structuren, protocollen en afspraken**

Voor incidenten op het land bestaan verschillende landelijke richtlijnen, afspraken en protocollen. Die zijn er nog niet overal voor incidenten op het water. Om ervoor te zorgen dat er in Nederland nog meer uniformiteit ontstaat en dat alle betrokken partijen op de hoogte zijn van afspraken, zijn richtlijnen opgesteld ten behoeve van:

1. Het uitraagprotocol
2. Het vaststellen van het incidenttype
3. Het alarmeringsprotocol
4. De meldingsclassificatie.

Voor alle meldkamers waar een incidentmelding binnen kan komen, is hetzelfde uitraagprotocol van toepassing. Dit uitraagprotocol is gericht op de eerste bepaling van de gewenste inzet. Vervolgens kunnen per discipline verdiepingsvragen worden gesteld voor nadere beeldvorming over bijvoorbeeld gewenste evacuatie of een specifieke hulpbehoefte.

Voor alle meldkamers waar watermeldingsincidenten binnenkomen, is het belangrijk dat voor dit type meldingen belangrijke vragen gesteld worden. Voor watergerelateerde incidenten zijn er specifieke vragen. Deze staan hieronder in tabel 4.1.

**Tabel 4.1 Uitvraagprotocol incidentmelding**

<b>Waar?</b>
> Wat is de locatie van het incident / positie schip?
> <i>Dichtstbijzijnde boei of haven (havennummer)</i>
<b>Wie?</b>
> Naam melder en bereikbaarheidsgegevens
> <i>Roepletters/nummer schip</i>
> <i>Naam schip</i>
> Type schip
> <i>Vragen naar soort brandstof voor de voortstuwing</i>
<b>Wat?</b>
> Personen aan boord (POB's)
> Aantal gewonden / vermisten
> <i>Lading</i>
> Aard van incident
> Wat is waargenomen?
<b>Wanneer?</b>
> Wanneer heeft het incident plaatsgevonden?

(De cursivering geldt voor specifieke vragen in het uitvraagprotocol die zeker aanvullend gesteld moeten worden.)

Om tot een goede inzet te kunnen komen en het proces gestructureerd te laten verlopen, moet de melding worden geclassificeerd naar incidenttype. Voor de meeste situaties is dit geprepareerd in het GMS van de GMK's. Waterincidenten zijn ingedeeld in incidenttypen / scenario's (zie tabel 4.2), met als mogelijkheid een gebiedspecifiek scenario binnen het SRWS.

Tabel 4.2 Overzicht van waterincidentscenario's

WIS-nr	Waterincidentscenario omschrijving
<b>1.0</b>	<b>Mens in nood</b>
1.1	Watersporter in problemen
1.2	Schip in nood
1.3	Persoon over boord / vermist
1.4	Ongeval / Gewonde
1.5	Ziekte aan boord
1.6	Neergestort vliegtuig
<b>2.0</b>	<b>Verontreiniging oppervlaktewater</b>
2.1	Versmering
2.3	Stof drijft op water
2.2	Stof opgelost in water
2.4	Stof zinkt
2.5	Verontreiniging kust / oever
<b>3.0</b>	<b>Ongeval met gevaarlijke stoffen</b>
3.1	Hinderlijke lucht
3.2	Vrijkomen brandbare stof
3.3	Vrijkomen chemisch stof
3.4	Vrijkomen radioactieve stof
3.5	Ontstaan gaswolk
3.6	Lekkage transportleiding
3.7	Aantreffen explosief
3.8	Gedumpte stof
<b>4.0</b>	<b>Brand en/of Explosie</b>
4.1	Pleziervaartuig
4.2	Binnenvaartschip
4.3	Rondvaartboot
4.4	Zeeschip
4.5	Cruiseschip of Ferry
<b>5.0</b>	<b>Ordeverstoring</b>
5.1	Pleziervaartuig

5.2	Partyboot
5.3	Cruiseschip of Ferry
5.4	Activisten op vaartuig
5.5	Stremming vaarweg / sluis
5.6	Sluis of aan de kant
<b>6.0</b>	<b>Ecologisch incident</b>
6.1	Aangespoelde vogels / dieren
6.2	Veel zieke/dode dieren in het water
6.3	Giftige alg in het water
6.4	Botulisme
<b>7.0</b>	<b>Aanvaring, stranding en/of losgeslagen schip, object of lading</b>
7.1	Aanvaring in de vaarweg
7.2	Stranding in de vaarweg
7.4	Stranding oever / strand / rand vaarweg
7.3	Lading drijven of gezonken
7.5	Lading aangespoeld op oever of strand
7.6	Lading vermist

Voor alle meldkamers zijn uitvraag- en alarmeringsprotocollen opgesteld met daarin aangegeven wie welke eenheden wanneer alarmeert en wie wie informeert (inclusief terugmelding). Via P2000 worden alle betrokken meldkamers geattendeerd (eventueel kan deze informatie via een lichtkrant getoond worden in de verschillende meldkamers). Er wordt aan gewerkt om de overige informatie digitaal tussen de MK-systemen uit te wisselen. Dit werkt nu al tussen de GMK's onderling. Per betrokken meldkamer (KWC, GMK, OPS LE Politie en VP) is een alarmeringsprotocol opgesteld. In bijlage 5 zijn deze alarmeringsprotocollen opgenomen. De protocollen dienen per SRWS toegepast te worden.

De (gemeenschappelijke) meldkamers van politie, brandweer, ambulances en KMAR werken nu nog met het uniforme systeem 'GMS', (Geïntegreerd Meldkamer Systeem), maar gaan in de komende jaren migreren naar 'NMS' (Nationaal Meldkamer Systeem). Dit systeem stelt de centralist in staat een binnengekomen melding eenduidig te registreren, classificeren en een voorbereide inzet te alarmeren. Binnen GMS is een landelijke set met meldingsclassificaties (LMC's) vastgesteld, waarin ook alle waterincidenten zijn opgenomen.

# 5 Leiding en coördinatie

## 5.1 Procesbeschrijving

Het proces Leiding & Coördinatie (L&C) omvat voor alle disciplines (horizontaal) en voor alle niveaus (verticaal) de volgende activiteiten:

- > Het in onderlinge samenhang vaststellen van de prioriteiten bij het bestrijden van het incident (de besluitvorming).
- > Het coördineren van en leiding geven aan de feitelijke bestrijding c.q. aan de uitvoering van de rampbestrijdingsprocessen.
- > Het monitoren van de resultaten.
- > Het op basis van de resultaten beoordelen en bijstellen van de bestrijding.

Benadrukt wordt dat het proces van L&C van betekenis is voor alle inhoudelijke en voorwaardenscheppende processen bij de incidentbestrijding en dat het niet pas start nadat de opschaling is voltooid. Bij de eerste alarmering wordt er namelijk al een beslissing genomen over de opschaling en over de leiding en coördinatie. Vanaf het eerste moment moet daarom de beslissingsbevoegdheid zijn belegd. Deze cruciale besluiten werken door in de bestrijding tijdens de fase waarin de rampbestrijdingsorganisatie volledig op sterkte is.

## 5.2 Complicerende factoren bij Leiding & Coördinatie op het water

Bij incidenten op het water moet in de opschalingstructuur rekening worden gehouden met een aantal complicerende factoren:

1. Er zijn andere en meer partijen bij betrokken dan bij incidenten op het land.
2. Processen die zich op het water afspelen, zijn bij verschillende eigenaren belegd.
3. Er is vaak behoefte aan coördinatie ter plaatse (mede ingegeven door het feit dat er vanaf het land niet altijd zicht is op de incidentlocatie).
4. Een incident op het water is vaak gemeentegrensoverschrijdend en vaak zelfs regio-grensoverschrijdend. De locatie van het incident is daardoor niet altijd meteen eenduidig vast te stellen.

Rekening houdend met de bovenstaande factoren worden hieronder oplossingen aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water.

### **Oplossing 1: Betrokkenheid van meer en andere partijen**

Bij incidentbestrijding op het water zijn vaak meer en andere partijen betrokken dan op het land. Het gaat dan om de volgende 'extra' partijen (niet uitputtend):

- > Kustwacht
- > Waterbeheerder
- > Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid Nationale Politie
- > KNRM
- > Reddingsbrigade

- > Havenbedrijven
- > Bergingsbedrijven
- > Andere publieke en private partijen.

In het RRCP2016 is een viertal processen te onderscheiden waarbij Leiding & Coördinatie (boven)regionaal tussen partijen geregeld moet zijn. Het betreft de waterprocessen:

- > Search and Rescue
- > Nautisch verkeersmanagement
- > Beheer waterkwaliteit
- > Beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

In deel B3 zijn deze processen nader uitgewerkt.

Nu in het RRCP2016 de uitwerking van deze processen niet meer is voorgeschreven, moeten de afspraken in (boven)regionaal verband met de betrokken waterpartijen geregeld worden. Door het afsluiten van samenwerkingsovereenkomsten (convenanten, coördinatieplannen en dergelijke) kunnen praktische afspraken, niet alleen op gebied van L&C, worden vastgelegd en vervolgens geïmplementeerd. Voorbeelden van samenwerkingsovereenkomsten zijn die van de SAMIJ<sup>22</sup> (Samenwerkingsregeling Incidentbestrijding IJsselmeergebied) en CRW<sup>23</sup> (Coördinatie-regeling Waddenzee), maar ook het convenant Search and Rescue (SAR) en maritieme hulpverlening<sup>24</sup> tussen de Delta veiligheidsregio's, Kustwacht, KNRM en Port of Rotterdam.

Om alle waterpartijen beter te betrekken bij de veiligheidsregio's en continue afstemming te organiseren, is in een aantal veiligheidsregio's een 'Waterfunctionaris' voor elk watergebied aangesteld. In andere regio's is gekozen voor een ander type contactpersoon. Deze waterfunctionaris of contactpersoon heeft tot taak om in de voorbereidende fase de monodisciplinaire operationele invulling, van alle partijen die betrokken zijn bij incidentbestrijding op en rond het samenhangende risicowatersysteem, voor en met de betrokken veiligheidsregio's op elkaar af te stemmen. Dit betekent dat de waterfunctionaris / contactpersoon een netwerkfunctie vervult, met als taak zorg te dragen voor afstemming van de incident- en hulpverleningsorganisatie op het betreffende water, via de juiste planvorming en afspraken vanuit de coördinerende veiligheidsregio (zie 3.1.3). Voor een effectieve incidentbestrijding op het water is het bundelen van krachten van groot belang. De waterfunctionaris / contactpersoon, die nog niet in alle samenhangende risicowatersystemen is aangesteld, kan men zien als 'de motor' achter de samenwerkingsafspraken. De functiebeschrijving van een waterfunctionaris c.q. contactpersoon IB op het water is opgenomen in bijlage 6. De functie wordt ondergebracht bij de coördinerende veiligheidsregio van het samenhangende risicowatersysteem.

Een belangrijke constatering is dat bij waterincidenten veelal niet alleen specifieke kennis en expertise van de hulpverleningsorganisaties benodigd zijn, maar ook van de partijen die niet dagelijks als 'hulpverleningsorganisatie' functioneren. Deze expertise kan worden samengebracht in de Stafsectie Water en scheepvaart. De Stafsectie voert in opdracht van het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) acties uit of geeft adviezen aan het C-ROT. Het gaat dan bijvoorbeeld om deskundigheid met betrekking tot nautisch verkeersmanagement, waterkwaliteit, waterkwantiteit, reddingsdiensten,

<sup>22</sup> Overeenkomst SAMIJ 2010: zie: <https://samij-regeling.nl/wp-content/uploads/2013/01/Overeenkomst-SAMIJ-2010.pdf>.

<sup>23</sup> Zie: <https://www.waddenzee.nl/themas/veiligheid/rampenbestrijding/coördinatie-regeling-waddenzee-crw>.

<sup>24</sup> Convenant versie 1.0 2017; zie: <https://www.youtube.com/watch?v=4nDvplX1Pj4>.



bergingswerkzaamheden, ladinginformatie of scheepsstabiliteit. De betrokken organisaties sturen een liaison en eventueel ondersteunend personeel naar de Stafsectie Water- en scheepvaart. De liaisons vormen samen de Stafsectie Water en scheepvaart. Zij bepalen in overleg met de operationeel leider wie de Stafsectie Water en scheepvaart vertegenwoordigt (of vertegenwoordigen) in het regionaal operationeel team. Ook indien in een lagere opschalingsfase van het incident behoefte bestaat aan de stafsectie kan besloten worden tot de inrichting daarvan. Dit valt onder monodisciplinaire opschaling. Het crisisteam zoals dat binnen de organisatie van de waterbeheerder bijeenkomt, kan in een aantal gevallen ook als zodanig dienst doen.

### **Oplossing 2: Brede verantwoordelijkheidsverdeling in rampbestrijdingsprocessen**

In de voorgaande paragraaf is toegelicht dat er meerdere organisaties zijn die invulling geven aan de rampenbestrijdingsprocessen op het water. Om een eenduidig optreden en effectieve incidentbestrijding in te richten, dient de verantwoordelijkheidsverdeling te allen tijde helder te zijn.

Voor de processen nautisch verkeersmanagement, beheer waterkwaliteit, beheer waterkwantiteit en waterkeringen ligt die verantwoordelijkheid bij de waterbeheerder(s). Waterbeheerders kunnen zijn: Rijkswaterstaat, Waterschap, provincie, gemeente, en havenbedrijven / nautisch beheerders, afhankelijk van het werkingsgebied.

De verantwoordelijkheid voor Search and Rescue (SAR) is minder duidelijk bij één operationele partij belegd. De taak tot het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water is onderdeel van de brandweezorg, conform de Wvr, waarbij (onderdelen van) die brandweezorg, zoals SAR, aan een andere partij overgedragen kan (kunnen) worden. Via aanvullende afspraken, bijvoorbeeld via een incidentbestrijdingsplan, en vastgelegd in het regionaal crisisplan (art. 14), kunnen dus ook andere partijen dan de brandweer door het bevoegd gezag als SAR-verantwoordelijke worden aangewezen, zoals de Nederlandse Kustwacht of de nautisch beheerder.

Er kunnen meerdere waterpartijen bij een incident betrokken zijn; het aantal vertegenwoordigers van die waterpartijen in de operationele en bestuurlijke teams dient echter zoveel mogelijk te worden beperkt. Het streven is:

- > Eén Ovd-Water (Ovd-W) in het CoPI
- > Eén vertegenwoordiger van een van de waterpartijen in het C-ROT
- > Eén vertegenwoordiger namens de vier waterprocessen (of bij meerdere bevoegde gezagen, meerdere vertegenwoordigers) in het G/RBT; afhankelijk van de locatie van het incident kunnen dat bijvoorbeeld zijn:
  - de HID (namens RWS)
  - de dijkgraaf (namens Waterschap)
  - de gedeputeerde (namens provincie als waterbeheerder)
  - de wethouder (namens de gemeente als waterbeheerder)
  - de directeur Kustwacht
  - de (rijks)havenmeester.

Waar er meer partijen verantwoordelijk zijn voor de vier waterprocessen, kunnen verschillende personen de waterprocessen in het CoPI, (C-)ROT en/of G/RBT invullen. Welke personen dit zijn, is mede afhankelijk van de waterprocessen die spelen en de fase waarin het incident zich bevindt.

De OvD-W is dan ook de aanduiding voor de vertegenwoordiger in het CoPI voor de processen SAR, nautisch verkeersmanagement, beheer waterkwaliteit en beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

Op de wateren waar de Kustwacht is aangewezen als SAR-verantwoordelijke, geldt dat zij bij de dagelijkse zorg (tot de opschaling naar GRIP) fungeert als operationeel verantwoordelijke (als OvD) voor het monodisciplinaire SAR-proces. Er is geen OvD-SAR, en daarom is er bij GRIP 1 en hoger een SAR-Liaison namens de Kustwacht voor het SAR-proces in het CoPI aanwezig. Op de overige wateren is de brandweer verantwoordelijk voor SAR en vult de OvD-B de rol van OvD-W in voor het SAR-proces.

De OvD-W heeft de volgende taken (zie bijlage 4 voor een volledige functiebeschrijving en competentieprofiel):

- > Ter plaatse of op afstand aansturen van de operationele waterprocessen op de plaats incident en het afstemmen van de aanpak met andere ketenpartners zoals bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport, de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie en de regionale Milieudienst.
- > Bepalen van de te nemen maatregelen en de daarvoor benodigde middelen.
- > Deelnemen in het CoPI als het incident wordt opgeschaald naar een GRIP-fase.
- > Adviseren van de Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik, en hierin de belangen van de processen waarvoor hij verantwoordelijk is optimaal vertegenwoordigen.
- > Verantwoordelijk voor het informatiemanagement en de eventuele opschaling van de eigen processen (via Verkeerspost, of KWC, naar de GMK).
- > Aansturen van contractpartners, afstemmen van werkzaamheden en aanpak met bergers, voor zover behorend bij zijn operationele verantwoordelijkheid in het bestrijdingsproces.

### **Oplossing 3: Behoeftte aan coördinatie op de incidentlocatie**

#### *Instellen On Scene Coördinator OSC*

Bij incidentbestrijding op het water is al snel behoefte aan afstemming en coördinatie op de plaats van het incident, vanwege het feit dat op het water niet altijd het gehele incident voor alle procesverantwoordelijken zichtbaar is en er verschillende partners aanwezig zijn. Om in die gevallen toch een goede afstemming en een juist beeld te krijgen van de situatie op het water, kan een functionaris worden belast met de praktische coördinatie op de plaats van het incident. Deze functionaris wordt 'On Scene Coördinator' (OSC) genoemd.

De volgende uitgangspunten gelden voor de instelling van een OSC:

- > Op basis van bepaalde criteria kan besloten worden zo spoedig mogelijk een OSC in te zetten. Bij bijvoorbeeld het ontbreken van zicht op een incident kan er behoefte bestaan aan 'een verlengde arm' van de OvD.
- > De procesverantwoordelijke wijst in dat geval één (functionaris als) OSC aan op een geschikt vaartuig of verkeerspost met zicht op het incident. Deze eenheid neemt in principe niet deel aan de procesuitvoering. De OSC dient bij voorkeur te beschikken over zowel VHF (marifoon) als over C2000: indien in een acute situatie nodig, kan de OSC-taak worden uitgevoerd door de schipper van een passerend vaartuig, totdat een beter toegeruste functionaris deze taak kan overnemen.
- > Er worden vaak eenheden van andere disciplines ingezet bij de genoemde waterprocessen. Deze eenheden melden zich in dat geval bij aankomst bij de OSC.

- > De OSC valt afhankelijk van het type incident onder één van de procesverantwoordelijken. Ter illustratie: bij verontreiniging is dat de Ovd-W, bij ordeverstoring de Ovd-P, bij brand de Ovd-B. Bij elke incidentlocatie kan maar één OSC tegelijkertijd operationeel zijn.
- > De OSC stemt de activiteiten op het water op elkaar af en wordt ingezet als 'ogen en oren' voor de wal. De OSC dient zich niet te mengen in de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Ovd en de Leider CoPI.
- > Indien SAR het primair proces is, en de Kustwacht voor dit proces verantwoordelijk is, vindt contact tussen de OSC en de SAR-Liaison plaats in het CoPI middels tussenkomst van het KWC.<sup>25</sup> In dit geval stuurt de SMC (het KWC) de OSC aan.

De OSC heeft de volgende taken:<sup>26</sup>

- > Zich ter plaatse een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen et cetera.
- > Het coördineren van de inzet van de vaartuigen ter plaatse.
- > Het afstemmen van de tactiek van de inzet ter plaatse en het verstrekken van informatie aan nieuw aangekomen eenheden.
- > Het maken van afspraken over de tijdstippen waarop deelnemende eenheden zich melden bij de OSC en (virtueel) stuurhutoverleg<sup>27</sup> hebben.
- > Zo spoedig mogelijk communiceren met de Ovd in het CoPI over het totaalbeeld van het incident.
- > Onderhouden van de verbinding met de Ovd in het CoPI en bij SAR op ruime binnenwateren tevens met de Nederlandse Kustwacht.

Om verwarring te voorkomen wordt benadrukt dat de OSC de volgende taken **niet** heeft:

- > 'Aansturing' en 'bevelvoering' van de ingezette bestrijdingsteams. Dit gebeurt door de hoogst leidinggevende van het betreffende proces, bij GRIP 1 en hoger via een Ovd in het CoPI.
- > Totale multidisciplinaire 'coördinatie'. Die vindt bij GRIP 1 en hoger plaats in het CoPI. Deze afstemming is gericht op het belangrijkste monodisciplinaire proces van dat moment.

#### *Instellen Coördinator Incident Schip (CIS)*

Naast deze functionaris kan ook de functie van Coördinator Incident Schip (CIS) ingevuld worden door een KNRM-functionaris. De CIS treedt op aan boord van het incidentschip wanneer daarop coördinatie van het SAR-proces gewenst is. De CIS maakt samen met de kapitein de risicoanalyse aan boord. De CIS behoudt het overzicht ten tijde van een incident over het SAR-proces en communiceert het situatiebeeld aan de OSC, of aan het KWC bij ontbreken van een OSC. De CIS zoekt gedurende de SAR-operatie afstemming met de eindverantwoordelijke (kapitein) en de hulpverleners aan boord van het incidentschip. De kapitein is gezagvoerder en oefent aan boord op alle opvarenden het gezag uit. Het gaat dus alleen om coördinatie op het incidentschip, niet daarbuiten!

De volgende uitgangspunten gelden voor de instelling en de taken van een CIS:

- > De positie van CIS is er alleen voor het SAR-proces en wordt ingevuld door de KNRM.

<sup>25</sup> De motivatie hiervoor is dat het Kustwachtcentrum een totaalbeeld heeft van de Search and Rescue-actie, tot en met de aanlanding.

<sup>26</sup> Voor een beschrijving van de extra taken van de OSC bij SAR-acties op zee en ruime binnenwateren wordt verwezen naar het *Incidentbestrijdingsplan Noordzee*.

<sup>27</sup> Dit is het equivalent van het motorkapoverleg.

- > De kapitein van het schip blijft gezagvoerder.
- > De CIS coördineert de hulpverlening op het incidentschip.
- > De CIS communiceert het situatiebeeld naar de OSC of het KWC.
- > Indien ook andere processen aan boord een rol spelen wordt, naast de CIS ook gebruikgemaakt van een OSC.

Wanneer andere of meerdere processen bij een incident een rol spelen en coördinatie noodzakelijk is, vindt de coördinatie plaats in het CoPI (GRIP 1 of hoger) of via het motorkapoverleg en wordt gebruikgemaakt van de OSC.

Voor de precieze communicatielijnen en verbindingsschema's wordt verwezen naar hoofdstuk 7 Informatiemanagement.

#### *Invulling CoPI*

In het CoPI zijn leidinggevenden van de hulpdiensten en eventueel adviseurs actief. Zij moeten de informatie die binnen de verschillende diensten bekend is op een efficiënte manier met elkaar delen en acties afstemmen op de te behalen operationele doelen. Daarnaast moeten zij het hogere echelon (ROT) adequaat informeren, adviseren en besluiten voorleggen. Hierbij is vooral het effect van het incident op de omgeving van belang. De OSC voorziet de Ovd in het CoPI van informatie over de activiteiten op de plaats van het incident.

Criteria voor de locatie van een CoPI zijn:

- > Een veilige plaats
- > Goed bereikbaar
- > Bij voorkeur met zicht op het incident
- > Voorzien van goede communicatiemiddelen
- > Bij voorkeur bij de aanlandingsplaats.

#### **Oplossing 4: Regiogrensoverschrijdende waterincidenten**

Gemeente- en regiogrenzen zijn veelal gesitueerd in wateren, waardoor incidenten op het water als snel gemeente- of grensoverschrijdend zijn. Het is dan belangrijk om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de gebruikelijke werkwijzen en procedures binnen de hulpverlening om ervoor te zorgen dat de incidentbestrijding effectief wordt uitgevoerd. Hiertoe worden de volgende afspraken gemaakt:

##### *Bij de voorbereiding*

- > Volgens bepaalde criteria (zie deel G, hoofdstuk 23) wordt een logische eenheid van oppervlakte- wateren bepaald als SRWS.
- > Per SRWS is er één vooraf aangewezen regio die een bovenregionale coördinerende functie heeft ten aanzien van de incidentbestrijding op het water. Dit is de coördinerende veiligheidsregio.
- > In de voorbereidingsfase betekent dit dat deze regio de spil vormt van de planvorming en oefening van incidentbestrijding op het water. Het maken van goede afspraken met de (landelijke) waterpartijen is hier een belangrijk onderdeel van.

##### *Bij de uitvoering*

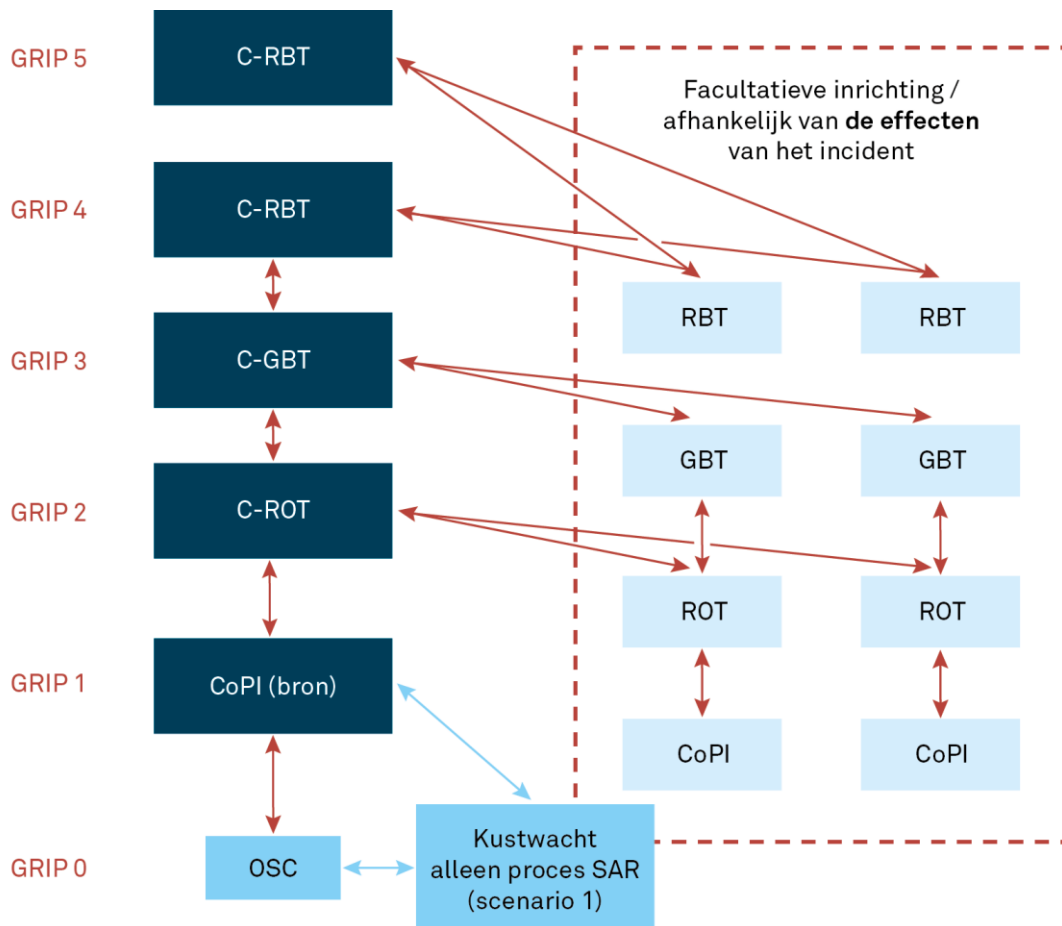
- > Bij regiogrensoverschrijdende incidenten wordt de locatie waar het incident plaatsvindt (bron), vastgesteld en wordt afhankelijk van de bronlocatie deze regio aangewezen als

C-ROT en C-RBT (een eventuele latere vaststelling dat de plaatsbepaling toch niet juist was, brengt in de aanwijzing van C-ROT en C-RBT geen verandering meer).

- > In geval er geen duidelijk aanwijsbaar brongebied is, neemt de veiligheidsregio die daartoe, gelet op de aard van het incident en afhankelijk van de situatie, het best geëquipeerd is de coördinatie van de bestuurlijke en operationele afhandeling van het incident op zich.
- > De gemeente of regio waar het incident gebeurd is, neemt de bestrijding van de bron en het effect op het eigen grondgebied op zich. Vervolgens worden in diezelfde gemeente / regio bij opschaling naar GRIP 2, 3 en 4 een C-ROT en C-RBT (met een vertegenwoordiger van de waterpartijen) gevormd.
- > Vanwege de onderlinge communicatie heeft het de voorkeur dat ook de C-GMK zich in dezelfde regio bevindt als het C-ROT.
- > Bij effecten in andere gemeenten / regio's worden daar eventueel één of meerdere ROT's en G/RBT's ingericht voor de bestrijding van de effecten op het eigen grondgebied.

De afspraken kunnen worden gevisualiseerd zoals weergegeven in figuur 5.1 op de volgende pagina. Deze werkwijze heeft de volgende voordelen:

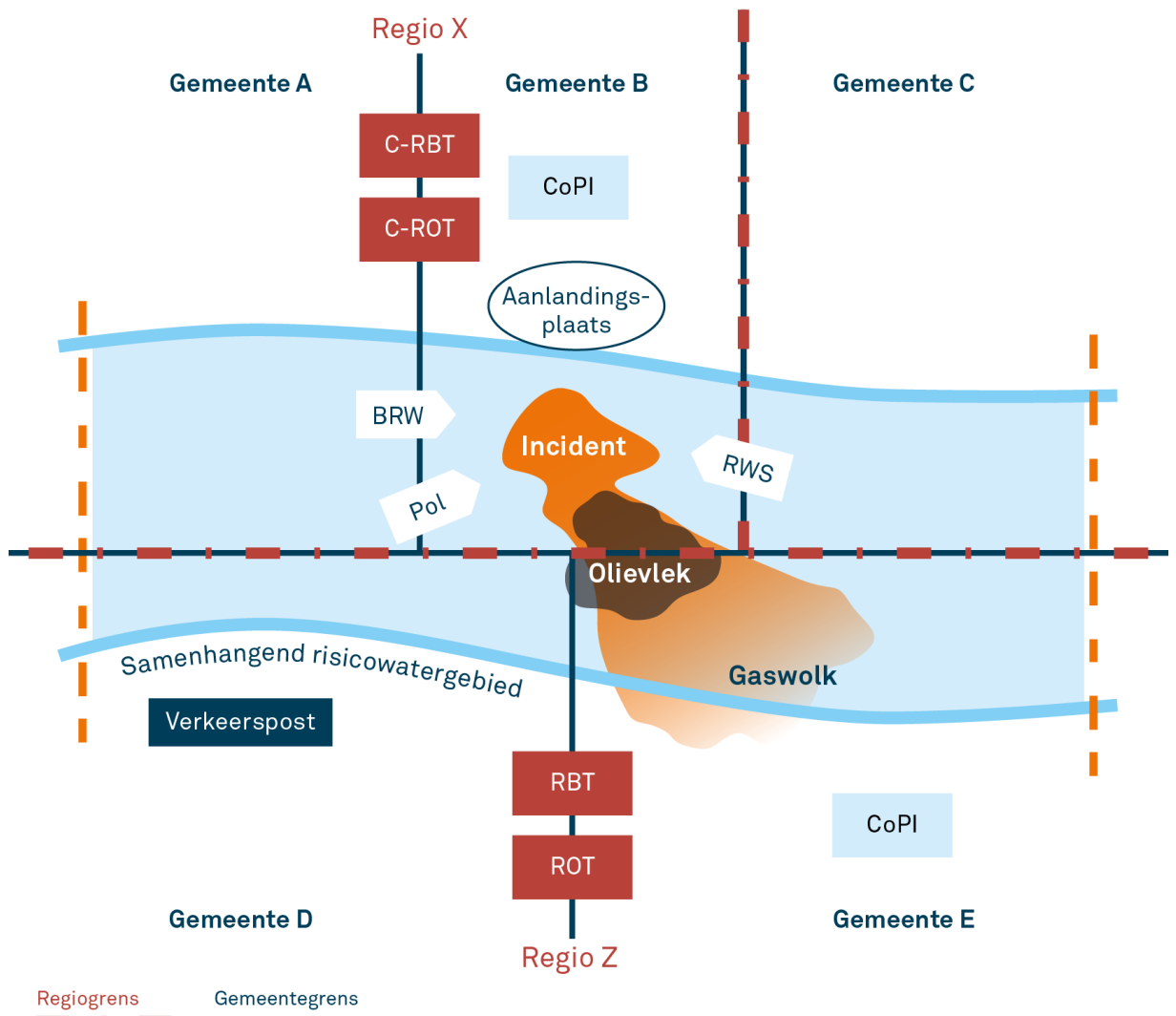
- > Er kan door de vooraf aangewezen coördinerende veiligheidsregio extra worden geïnvesteerd in de voorbereiding en oefening van incidentbestrijding op het water.
- > Deze werkwijze komt het meest overeen met de normale structuur en werkwijze.
- > Er is een verdergaande, goed voorbereide, coördinatie mogelijk.
- > Zij biedt de mogelijkheid om indien gewenst per SRWS vooraf een verdergaande coördinatie af te spreken. Zo kan bijvoorbeeld een regio met slechts een gering watergebied het verzoek doen aan een aangrenzende regio om bij incidenten op het water het optreden over te nemen.



**Figuur 5.1 Afspraken coördinerende rampbestrijdingsteams**

In Figuur 5.2 op de volgende pagina is een incident gevisualiseerd waarbij in regio X een incident plaatsvindt, zodat daar een C-ROT in actie komt, terwijl in regio Z een ROT actief is in verband met de effectbestrijding. Opgemerkt moet worden dat er in de verschillende regio's verschillende GRIP-niveaus van toepassing kunnen zijn. Vanwege het effect van de gaswolk kan gemeente E in dit voorbeeld zijn opgeschaald tot GRIP 2, terwijl veiligheidsregio X is opgeschaald tot GRIP 4.

Zie het handboek [Basisinformatie regionale crisisbeheersing](#) voor een verdere uitleg over rampenbestrijding en crisisbeheersing in Nederland voor zover het de verantwoordelijkheden van de veiligheidsregio's en hun ketenpartners betreft.



Figuur 5.2 Oplossing regiogrensoverschrijdende waterincidenten

# 6 Op- en afschaling

## 6.1 Procesbeschrijving

De totale organisatie die nodig is voor de incidentbestrijding, wordt door middel van opschaling opgebouwd. Zonder voldoende mensen en middelen verlopen de bestrijding en hulpverlening onnodig langzaam en/of kan de coördinatie te lang op zich laten wachten. Met teveel potentieel worden L&C, informatiemanagement en andere logistieke processen daarentegen onnodig belast en wordt de paraatheid, c.q. dekking in andere gemeenten en regio's, ongewenst verlaagd.

Het proces Op- en Afschaling (O&A) omvat alle activiteiten gericht op het bedrijfszeker, effectief en tijdig veranderen van het functioneren van de parate en gemeentelijke diensten vanuit de dagelijkse situatie (basiszorg) naar één (regionale) operationele en bestuurlijke bestrijdingsorganisatie. Onder dit proces valt ook het effectueren van de intergemeentelijke, interregionale en landelijke bijstand en overige ondersteuning.

Als de bestrijding van een incident de afronding nadert, wordt met de afschaling van de ingezette hulpverleningsdiensten (mensen en middelen) en de bestuurlijke gremia begonnen. Ook kan er worden afgeschaald indien blijkt dat, vanwege nieuwe inzichten of vordering in bestrijding, een GRIP-niveau lager meer opportuun is. Het GRIP-niveau kan alleen in overleg (vanaf GRIP 3 in opdracht van het bestuur) afgeschaald worden. Afhankelijk van de stand van zaken kan er binnen de multidisciplinaire organisatie ook monodisciplinair worden afgeschaald. Voorkomen moet worden dat er in de kolommen zonder overleg afgeschaald wordt.

## 6.2 Complicerende factoren O&A bij IB op het water

Bij incidenten op vaarwegen doet zich al snel de situatie voor dat meerdere gemeenten en soms regio's betrokken zijn. Immers, door stroming of verwaaiing (bijvoorbeeld bij rookontwikkeling of vrijkomend gas) wordt het effectgebied vergroot. Daarnaast liggen gemeente- en regiogrenzen vaak in het midden van de vaarwegen en is er naast de bronbestrijding in de ene regio ook regelmatig sprake van aanlandingsplaatsen voor slachtoffers in een andere regio. Daarom dienen er duidelijke afspraken te zijn over de wijze van O&A.

Bij incidenten op het water moet ten aanzien van O&A rekening worden gehouden met een aantal complicerende factoren:

1. De waterpartijen kennen (deels) een andere opschalingstructuur en/of fungeren in de dagelijkse praktijk niet als hulpverleningsdienst.
2. Niet alle partijen hanteren dezelfde wijze van op- en afschalen.
3. Niet altijd is duidelijk wie bij waterincidenten bevoegd is tot op- en afschalen.



Rekening houdend met de eerdergenoemde complicerende factoren, worden hieronder oplossingen aangegeven voor de inrichting van de op- en afschaling bij incidentbestrijding op het water.

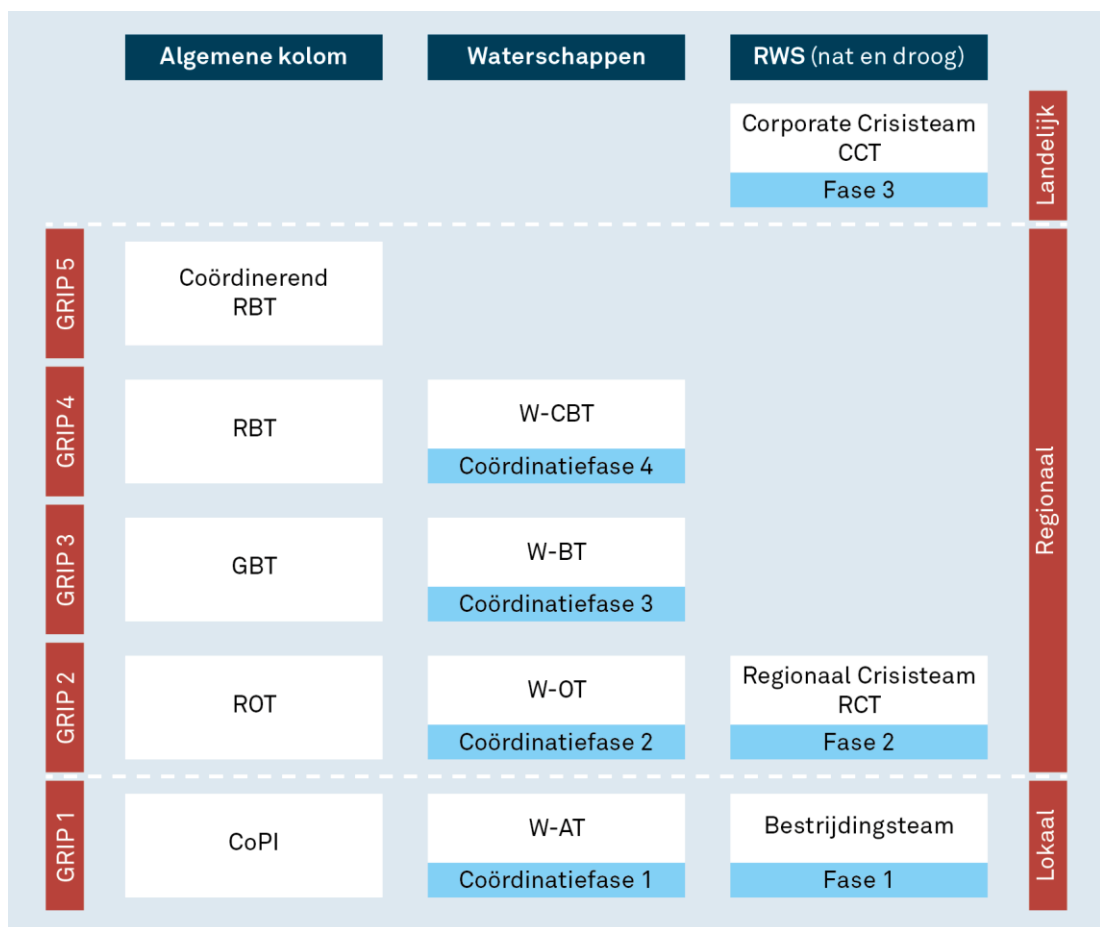
**Oplossing 1: Verschillende opschalingstructuren bij operationele (water)diensten**

De volgende drie opschalingsstructuren kunnen worden onderscheiden:

1. Structuur hulpverleningsdiensten (GRIP)
2. Structuur waterbeheerder (Waterschappen: coördinatietaken; RWS: fase 1t/m 3)
3. Structuur Noordzee.

Om de monodisciplinaire activiteiten goed op elkaar af te stemmen, valt het totaal van alle opgestarte rampbestrijdingsprocessen ten tijde van een incident onder multidisciplinaire aansturing. De leiding en coördinatie wordt ingericht via de landelijk vastgestelde GRIP-structuur.

Sommige waterbeheerders hanteren monodisciplinair zogenaamde fasen. Deze kunnen worden gekoppeld aan de GRIP-structuur. In de onderstaande figuur 6.1 is de structuur bij waterschappen en Rijkswaterstaat als voorbeeld opgenomen. Provincies werken veelal met vergelijkbare structuren. Het verdient aanbeveling om overal een eenduidige opschalingstructuur te hanteren.



**Figuur 6.1 Opschalingstructuur waterschappen en Rijkswaterstaat**

### *Incidenten op zee zonder effecten op de wal*

Voor een incident op de Noordzee geldt een vergelijkbare opschalingstructuur als de structuur die Rijkswaterstaat hanteert op het land. In het *Incidentbestrijdingsplan Noordzee* is de indeling van incidenten op de Noordzee naar omvang en wijze van aanpak beschreven. Deze classificatie kent vier fasen. Door de Nederlandse Kustwacht wordt een incident in eerste instantie in één van deze vier fasen ingedeeld. Op bestuurlijk niveau vindt de coördinatie van het overheidsoptreden met betrekking tot de rampenbestrijding op zee plaats door het ICCb via het NCC, onder andere als er sprake is van belangenconflicten, een dreigende grote uitstraling naar de wal et cetera. Is dit niet het geval, dan is het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen verantwoordelijk voor de uitvoering. De operationele coördinatie gebeurt door het LOCC.

### *Incidenten op zee met effecten op de wal*

De L&C tijdens een incident met effect op de wal wordt aan de landzijde ingericht via de landelijk vastgestelde GRIP-structuur. Aan de landzijde wordt voor een eenduidige coördinatie- en besluitvormingsstructuur bij grotere incidenten op rijksniveau voor beheersing van crisissituaties zorg gedragen op basis van het *Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming*. De afhandeling op het land wordt gecoördineerd door het NCC van het ministerie van BZK.

## **Oplossing 2: Verschillende wijzen van op- en afschaling**

Opschaling van de hulpverlening bij incidenten gebeurt in de regel in fasen en start vanuit de monodisciplinaire benadering. De hulpverleningsorganisatie op het land wordt in eerste instantie gevormd door politie, brandweer en ambulancedienst/GHOR. Bij incidentbestrijding op het water zullen daarnaast ook organisaties zoals de Nederlandse Kustwacht, de KNRM, de reddingsbrigades, de nautisch beheerder, havendiensten en eventueel andere (private) organisaties worden ingezet.

Uiteindelijk dienen tijdens de opschaling het juiste aantal en het juiste niveau van mensen en middelen te worden ingezet. Opschalen wil niet altijd zeggen dat er (meer) eenheden ter plaatse moeten komen; het kan ook alleen gaan om een leidinggevende.

Indien er behoefte is aan eenhoofdige leiding wordt er multidisciplinair opgeschaald:

- > De processen en prioriteiten worden door de diensten bepaald en in multidisciplinair verband afgestemd.
- > De sleutelfunctionarissen die bij de bestrijding betrokken moeten worden, zijn via de GRIP-structuur gekoppeld aan alarmfasen in gezamenlijke rampenbestrijdingsteams. Op die manier wordt geborgd dat op het juiste niveau door de juiste mensen de beslissingen kunnen worden genomen.

Ook bij incidenten op het water wordt de landelijke GRIP-structuur gevolgd. In hoofdstuk 5 Leiding & Coördinatie is deze incidentbestrijdingsprocedure reeds nader uitgewerkt.

Afspraken over het GRIP-niveau:

- > Aan de hand van alle beschikbare informatie (naast de melding onder andere lading- en scheepsinformatie waarover de nautisch beheerder meestal beschikt) vindt de eerste beoordeling van het incident plaats. Het incident wordt geclassificeerd volgens GRIP.

- > Er wordt opgeschaald volgens dezelfde principes als op het land. Dat wil zeggen dat als basis een stapsgewijze opschaling gevolgd wordt van GRIP 1 tot en met GRIP 5, waarbij afhankelijk van de situatie het overslaan van tussenliggende GRIP-fases mogelijk is.

### **Oplossing 3: Onduidelijke bevoegdheid tot opschalen**

Met betrekking tot de bevoegdheid tot O&A, dienen de volgende afspraken te worden gemaakt:

- > Volgens het regionaal crisisplan kunnen de leidinggevenden van de operationele diensten en de burgemeester de opschalingsprocedure in werking laten treden.
- > Het is van belang dat de bevoegdheid tot opschaling door middel van mandaat-regelingen is vastgelegd.
- > Centralisten van de GMK kunnen afhankelijk van gemaakte afspraken in veiligheidsregio's ook een 'mandaat' hebben tot het instellen van de opschalingsprocedure tot en met het niveau GRIP 2.
- > De OSC, medewerkers van het Kustwachtcentrum en de verkeersposten dienen op de hoogte te zijn van de GRIP-structuur en dienen in overleg te treden met de GMK indien opschaling in hun ogen gewenst is.
- > De afschaling vindt plaats zodra dat mogelijk is, na instemming van de hoogste leidinggevende functionarissen. Voorkomen moet worden dat er in de kolommen zonder overleg afgeschaald wordt.

# 7 Informatiemanagement

## 7.1 Procesbeschrijving

Informatiemanagement is de belangrijkste basis voor het proces L&C. Naarmate de benodigde informatie completer en sneller beschikbaar komt, nemen de mogelijkheden tot L&C meer dan evenredig toe. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die ze nodig hebben.

Informatiemanagement is bij uitstek netwerk georiënteerd. Informatie wordt in toenemende mate gedeeld op een netcentrische werkwijze, bijvoorbeeld in het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS). De kern van dit netwerk vormt het actuele totaalbeeld van de effecten, de bestrijding van het incident en de mate waarin (op een bepaald moment) aan de randvoorwaarden is voldaan. Ten tijde van een grootschalig incident, waarin sprake is van diverse bestuurs- en coördinatielagen, is het 'beheer' van dit netwerk een kritische succesfactor. Bij een grootschalig incident waar sprake is van een multidisciplinaire inzet, moet informatie-uitwisseling plaatsvinden tussen een groot aantal actoren en verschillende niveaus.

Bij incidentbestrijding wordt onderscheid gemaakt tussen crisiscommunicatie en informatiemanagement.

- > Crisiscommunicatie (voorheen voorlichting genoemd) betreft zowel het communiceren met de pers als het communiceren naar burgers, waarbij de gemeente de juiste informatie communiceert via alle mogelijke media. Crisiscommunicatie is als proces de afgelopen jaren sterk geprofessionaliseerd.
- > Informatiemanagement betreft het totaal aan activiteiten om de juiste (operationele) informatie tijdig en in de juiste vorm, aan de juiste personen beschikbaar te stellen. Daarnaast zorgt Informatiemanagement voor een centraal en actueel situatiebeeld van het incident. Dit beeld bestaat uit een multidisciplinaire managementsamenvatting en een geografisch beeld van alle beschikbare informatie.

In geval van een incident op het water zijn er veel afnemers van informatie met een eigen informatiebehoefte. Deze afnemers moeten zelf ook informatie aanleveren ten behoeve van het totaalbeeld. Het is noodzakelijk om alle afnemers, leveranciers en hun informatiebehoefte in kaart te brengen.

## 7.2 Complicerende factoren voor informatie-uitwisseling bij IB op het water

Bij incidenten op het water spelen voor wat betreft de informatie-uitwisseling een aantal complicerende factoren een rol:

1. Er is een veelheid aan actoren van uiteenlopende disciplines bij betrokken, die voor de te nemen besluiten afhankelijk zijn van de juiste informatie.

2. Er is sprake van andere communicatie- en informatiesystemen op het water dan op het land (bijvoorbeeld VHF(marifoon) radar, AIS, IVS90, SafeSseaNet).
3. Er worden verschillende terminologieën gebruikt.

Rekening houdend met de bovenstaande factoren worden hieronder oplossingen aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water.

### **Oplossing 1: Veelheid aan betrokken actoren die afhankelijk zijn van de juiste informatie**

Het LCMS wordt in toenemende mate op een eenduidige wijze gebruikt door veiligheidsregio's en crisispartners. Waterschappen, Rijkswaterstaat en recentelijk ook de Kustwacht zijn aangesloten op het LCMS, waardoor de informatie-uitwisseling tussen partijen beter verloopt. Het systeem biedt mogelijkheid om informatie te delen tussen verschillende (soorten) meldkamers en crisisstaven. De Calamiteitencoördinator (CaCo) heeft een belangrijke rol bij de werkzaamheden in het LCMS. Belangrijk hierbij voor incidentbestrijding op het water, is dat tussen crisispartners eenduidige afspraken worden gemaakt over toepassingsmogelijkheden, gebruik van soorten informatie en werkwijzen.

Scenariokaarten zijn een goed hulpmiddel om op een snelle en adequate wijze het betreffende netwerk van actoren en de eigen rol en verantwoordelijkheden voor alle niveaus van opschaling inzichtelijk te maken, inclusief de communicatielijnen. In de bestaande IBP's zijn scenariokaarten opgenomen; deze geven een goed beeld van de mogelijkheden van dergelijke kaarten.

### **Oplossing 2: Andere communicatie- en informatiesystemen dan op het land**

Bij incidenten op het water worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt. Op het land communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten onderling via het landelijke communicatienetwerk C2000. Binnen C2000 zijn er onder andere afspraken gemaakt over de wijze van communiceren tussen de verschillende hulpverleningsdiensten (multidisciplinair). Deze afspraken zijn zowel regionaal als landelijk gemaakt (Landelijk Kader Fleetmap)<sup>28</sup>. De meeste op het water opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via VHF (marifoon) en C2000. Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar af te stemmen, dient de communicatie bij incidenten op het water tussen de land- en waterpartijen volgens de volgende vastgestelde communicatiemodellen (verbindingsschema's) te worden ingericht.

#### *> Schema dagelijks optreden: contact tussen veldeenheden*

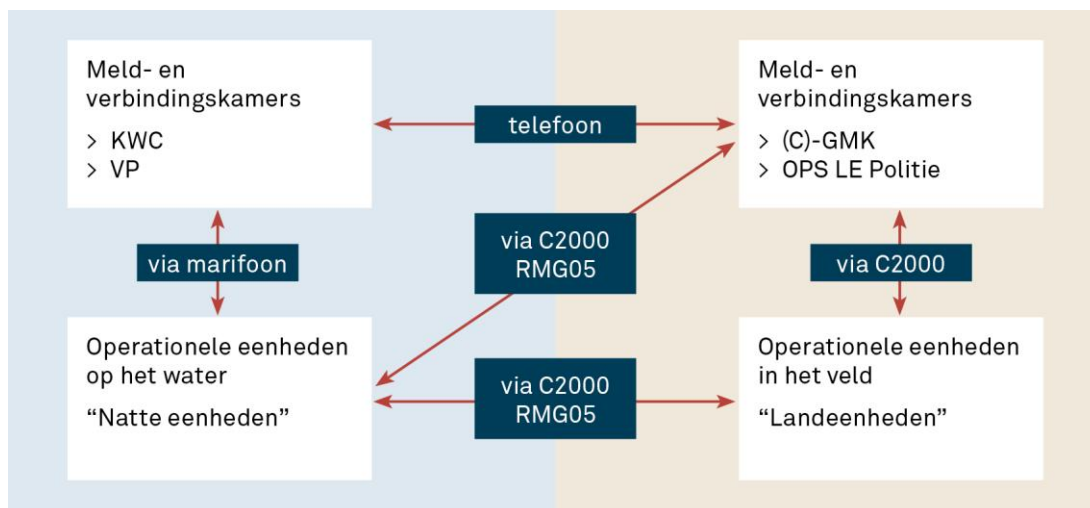
De waterpartijen blijven onderling gebruikmaken van VHF24. Voor de multidisciplinaire communicatie tussen de op het water opererende partijen (zoals bijvoorbeeld de KNRM) en de hulpverleningsdiensten op het land (bijvoorbeeld een op de wal wachtende ambulance) dient gebruik te worden gemaakt van zogenaamde Regionale Gespreksgroepen binnen het C2000-netwerk (zie de meest recente versie van het *Handboek C2000 Brandweer*, voetnoot 29).

De werkwijze voor bovenregionale communicatie is als volgt (zie ook figuur 7.1):

1. Eenheden van buiten de betreffende regio die bijstand verlenen aan de bronregio, moeten zich via de gangbare procedure inmelden bij de GMK van de bronregio.

<sup>28</sup> Zie o.a. het *Handboek C2000 Brandweer*: <https://www.brandweer.nl/brandweernederland/nieuws/2020/nieuwe-versie-handboek-c2000-brandweer>.

2. De bijstand leverende eenheid meldt zich op de monodisciplinaire externe inmeldgroep van de bijstand vragende regio.
3. De meldkamer van de bijstand vragende regio wijst een bijstandsgroep toe.
4. De bijstand leverende eenheid schakelt naar deze bijstandsgroep.
5. De meldkamer van de bijstand vragende regio koppelt deze bijstandsgroep aan de RMG05-groep.



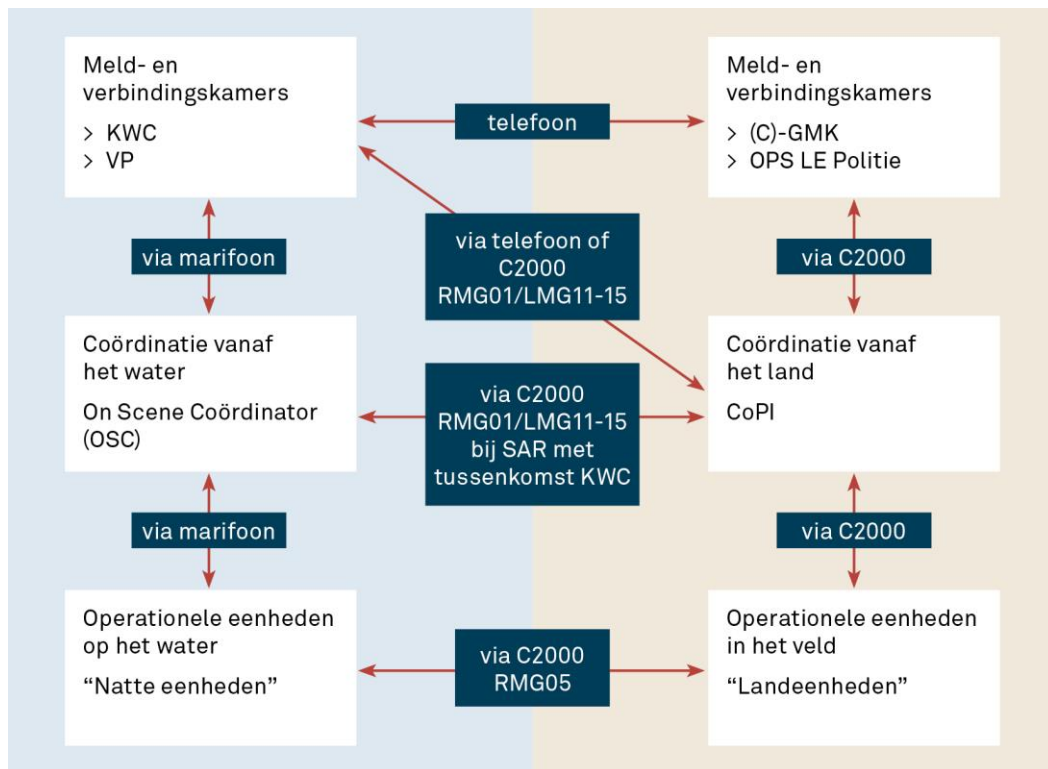
**Figuur 7.1 Communicatie veldeenheden**

> *Schema GRIP 1 en hoger: contact tussen CoPI – OSC*

Voor de communicatie tussen het CoPI en de OSC gelden de volgende uitgangspunten (zie ook figuur 7.2 op de volgende pagina):

- > De deelnemers van het CoPI communiceren via Sxx-RMG01 (xx staat voor de afkorting van betreffende regio) of via een daartoe voor speciale gebieden vrijgemaakt LMG- (Landelijke Meldgroep C2000) kanaal.<sup>29</sup>
- > Om afstemming te houden tussen land en water staan ook de OSC en het CoPI via Sxx-RMG01 / LMG in verbinding met elkaar. Bij SAR vindt dit plaats met tussenkomst van het KWC in het verantwoordelijkheidsgebied van de Kustwacht. Het is dus belangrijk bij het aanwijzen van een OSC rekening te houden met het feit dat deze bij voorkeur ook uitgerust is met C2000. De waterpartijen blijven onderling gebruik maken van VHF.
- > Indien geen OSC is aangewezen bij een SAR-actie, communiceert het KWC met het CoPI. Het KWC zal altijd meeluisteren via de betreffende gespreksgroep, zodat dit vanuit het bronbestrijdingsgebied geïnformeerd blijft. Het KWC en de regionale meldkamer blijven elkaar informeren. Dit hoeft niet via C2000 te zijn, maar kan ook telefonisch.

<sup>29</sup> Om multidisciplinaire communicatie over meer veiligheidsregio's tegelijk mogelijk te maken, zijn landelijke gespreksgroepen ingericht. Vijf hiervan zijn speciaal vrijgemaakt voor watergebieden (LMG 11-15).



**Figuur 7.2 Communicatie CoPI-OSC**

**Oplossing 3: Er worden verschillende terminologieën gebruikt**

De complete begrippenlijst zoals die in bijlage 2 van dit handboek is opgenomen, draagt bij aan het voorkomen van verwarring over de betekenis van de op het water en land gebruikte verschillende termen.

# C Uitwerking crisistype 'Incident op of onder water'

De aard, de plaats en de gevolgen van een incident bepalen het verloop van de gebeurtenissen en de maatregelen die getroffen moeten worden om slachtoffers te voorkomen en de andere gevolgen van het incident te beperken en te bestrijden. De *Handreiking regionaal risicoprofiel 2.0* spreekt in dit verband over crisistypen en is een doorontwikkeling van de ramptypen uit de *Leidraad Maatrap*. Voor de modaliteit 'water' heeft deze ontwikkeling geleid tot het crisistype 'Incident op of onder water'. Er kunnen meerdere soorten ongevallen plaatsvinden op het water. Voor het crisistype 'Incident op of onder water' zijn zeven verschillende ongevallen beschreven, de zogenaamde *incidenttypen*. Aan de hand van deze incidenttypen kan een inschatting worden gemaakt welke partners invulling dienen te geven aan welke processen.

De incidenttypen geven houvast bij de beeldvorming over de incidentbestrijding op het water en de benoeming van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de nautische partijen. Met behulp van een incidenttype is de hulpbehoefte in beeld te brengen, uitgedrukt in termen van het aantal te verwachten slachtoffers, de omvang van de brand of de omvang van het verontreinigde gebied. Deze hulpbehoefte is vervolgens met behulp van een prestatiekengetal te vertalen naar een inzetbehoefte per proces. De incidenttypen zijn bedoeld als modelmatige benadering van de werkelijkheid en dienen nadrukkelijk niet als leidend voor de incidentbestrijding te worden beschouwd. De incidenttypen worden gebruikt bij de melding en als kapstok voor de scenariokaarten. Het is goed mogelijk dat bepaalde incidenttypen gelijktijdig of opeenvolgend plaatsvinden.

Naast de beschreven incidenttypen kunnen ook locatiespecifieke worden voorzien. Er zijn watergebieden in Nederland waar bijvoorbeeld specifieke industrie of transporten vragen om een speciale uitwerking. Hierom kan een laatste incidenttype worden toegevoegd, het 'Gebiedsspecifiek incidenttype'. Deze incidenttypen zijn in dit deel nader uitgewerkt.



# 8 Uitwerking per incidenttype

In paragraaf 4.2, tabel 4.2 op pagina 46-47 staan de volgende incidenttypen opgesomd:

1. Schipper / watersporter in problemen
2. Dier in problemen
3. Verontreiniging oppervlaktewater
4. Ongeval met gevaarlijke stoffen
5. Brand en/of explosie
6. Ordeverstoring
7. Ecologisch incident
8. Aanvaring
9. Stranding en/of losgeslagen schip, object of lading
10. Gebiedspecifiek scenario (als daaraan in een SRWS behoefte is).

Twee van deze incidenttypen (8 en 9) zijn samengevoegd, en incidenttype 2 komt aan bod bij het bespreken van incidenttype 1. Dit betekent dat in dit hoofdstuk acht incidenttypen staan uitgewerkt, opgedeeld in diverse deelincidenttypen.

## 8.1 Mens in nood

Onder dit type vallen ongevallen met betrekking tot veerboten, beroepsvaart, pleziervaart, sporters en dergelijke. De belangrijkste overeenkomst is dat er mensen gered moeten worden en dat het gevaar bestaat dat er mensen verdrinken. Het incidenttype 'mens in nood' kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten. Daarom wordt dit incidenttype opgedeeld in zes deelincidenttypen, namelijk:

- 1.1 Watersporter in problemen
- 1.2 Schip in nood
- 1.3 Persoon overboord / vermist
- 1.4 Ongeval / gewonde
- 1.5 Ziekte aan boord
- 1.6 Neergestort vliegtuig.

De risico's en maatregelen die in dit incidenttype een rol kunnen spelen, zijn: mogelijke gewonden, ongevallen waarbij personen bevrijd moeten worden (bij beknelling), de noodzaak om directe medische hulp te verlenen en/of transport (vanaf het schip) naar de wal / een ziekenhuis te regelen. Actuele risico's vormen in dit incidenttype ook de cruiseschepen op de ruime binnenwateren met veel meer passagiers aan boord dan aanwezige redcapaciteit.

Eerder behelsde dit incidenttype ook 'dier in nood' dat niet verward moet worden met het incidenttype 6: 'ecologisch incident'. Een dier in nood heeft ten opzichte van een mens in nood een lagere prioriteit. Per situatie moet door bevoegde instantie goed gekeken worden naar alle facetten om tot een juist inzetplan te komen. Waar de Kustwacht verantwoordelijk is voor de SAR-taak, worden mens en dier in nood bij de inzet

meegenomen. Er is niet gekozen voor een apart incidenttype 'dier in nood' (wel verwijzen we in dit handboek naar aangespoelde vissen en zeezoogdieren in Hoofdstuk 21).

## 8.2 Verontreiniging oppervlaktewater

Als gevolg van een incident of dumping kan een schip lading of brandstof verliezen of kan een transportleiding een stof lekken die in het water terechtkomt en tot verontreiniging van het water leidt. Ook kan een lozing vanaf het land (calamiteit of dumping) verontreiniging van het water veroorzaken.

Verschillende stoffen reageren verschillend met water:

- > Drijvende vloeibare stoffen zoals olie en olieachtige substanties (versmering) kunnen eventueel met schermen, veegarmen, een olieboom en skimmers (opruimzuigsystemen) worden bestreden (besmering). Daarnaast moeten ze eventueel worden geruimd wanneer ze zijn aangespoeld op een waterstaatswerk zoals dijken, oevers of op het strand.

Door in water oplossende of dispergerende stoffen ontstaat verontreiniging die verduistering, verzuring / verloging, opwarming, zuurstofdepletie, toxiciteit en/of bio-accumulatie kan veroorzaken. Deze verontreinigingen kunnen in principe niet opgeruimd worden, maar er bestaan wel maatregelen die ervoor zorgen dat het verontreinigde water snel wordt afgevoerd naar bijvoorbeeld de zee of een ander groot water. De stoffen die na het dispergeren overblijven, zijn wel op te ruimen.

Dit incidenttype is opgedeeld in vijf deelincidenttypen, namelijk:

- 2.1 Versmering
- 2.2 Stof opgelost in water
- 2.3 Stof drijft op het water
- 2.4 Stof zinkt
- 2.5 Verontreiniging kust / oever.

## 8.3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

Het gaat hier vooral om incidenten waarbij giftige of explosieve gassen vanuit de 'verpakking' vrijkomen of giftige vloeistoffen die uitdampen en een gaswolk vormen en die een gevaar (kunnen) vormen voor de volksgezondheid. Bij een ongeval met een schip met een giftige lading kan een groter gebied bedreigd worden dan de directe omgeving (afhankelijk van de hoeveelheid vrijkomende stof, de aard van de stof en de weersomstandigheden). De giftige gassen kunnen ook het vasteland bereiken en de bevolking bedreigen.

Dit incidenttype is opgedeeld in acht deelincidenttypen, namelijk:

- 3.1 Hinderlijke lucht
- 3.2 Vrijgekomen brandbare stof
- 3.3 Vrijgekomen chemische stof
- 3.4 Vrijgekomen radioactieve stof
- 3.5 Ontstaan van een gaswolk
- 3.6 Beschadigde transportleiding

- 3.7 Aantreffen van een explosief
- 3.8 Gedumpte / onbekende stof.

Dit incidenttype heeft, afhankelijk van de eigenschappen van de stoffen die vrijkomen, nauwe verbanden met incidenttypen 2 en 4.

## 8.4 Brand en/of explosie

Van explosiegevaar is sprake wanneer er een ongeval is opgetreden op een tanker met explosieve stoffen of gassen en op een vrachtschip met een lading met explosieve eigenschappen (veelal in containers vervoerd). Ook een ongeval met een gasleiding of problemen met vuurwerk en/of munitie aan boord van transportschepen dan wel gevonden munitie uit het verleden kunnen leiden tot explosiegevaar. Belangrijk aandachtspunt bij explosiegevaar is een snelle ontruiming van de omgeving. Het gaat dan met name om de evacuatie van de aanwezigen op het schip. Daarnaast dient door middel van verkeersmanagementmaatregelen voorkomen te worden dat andere schepen in de gevarenzone komen.

Brand kan, naast op de hierboven genoemde tanker met brandbare en explosieve lading, ook plaatsvinden op alle andere schepen. In eerste instantie moet de brand geblust worden met de brandbestrijdingsmiddelen die aan boord zijn. Op kleine schepen zal het bij uitbreiding van de brand nodig zijn om van boord te gaan voordat de brandweer arriveert. Dit betekent dat op dat moment ook het evacueren en redden van mensen een belangrijk proces is. Bij grotere schepen (veerboten) biedt het schip op zich wel meer ruimte, waardoor men minder snel genoodzaakt zal zijn om van boord te gaan. Indien het schip niet verder kan varen, zal in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een 'Safe Haven' aan boord van passagiersschepen).

Nieuw is het risico op brand veroorzaakt door nieuwe brandstoffen (LNG, waterstof) of de elektrische voortstuwing van grote en kleine schepen (brand in accu's). In het uitdraagprotocol (zie tabel 4.1 van paragraaf 4.2) is daarom ook de vraag naar alternatieve brandstoffen en de wijze van voortstuwing opgenomen, omdat het blussen daarvan andere behandelmethoden vraagt.

We onderscheiden de volgende vijf deelincidenttypen, namelijk:

- 4.1 Pleziervaartuig
- 4.2 Binnenvaartschip
- 4.3 Rondvaartboot / veerpont
- 4.4 Zeeschip
- 4.5 Cruiseschip / ferry.

Een explosie kan ook optreden op passagiersschepen, bijvoorbeeld als gevolg van de gassen die ook daar meer en meer gebruikt worden of als gevolg van een aanslag. Bij de eerste melding van een explosie veroorzaakt door een aanslag is het vaak nog niet bekend dát het een aanslag betreft; daarom zal dus meestal niet direct gekozen worden voor openbare orde- en veiligheidsmaatregelen-MC.

## 8.5 Ordeverstoring

Het incidenttype 'ordeverstoring' is denkbaar op onder andere veerboten of partyschepen. Daarnaast kan ook worden gedacht aan grootschalige demonstraties en/of blokkades door belangengroeperingen (op het gebied van milieu, visserij et cetera). Er is sprake van ordeverstoring indien de dagelijkse orde aan boord van een schip verstoord is. Als het incident wordt veroorzaakt door relschoppers aan boord, dan zal het schip in principe doorvaren naar de haven. De kapitein waarschuwt de politie, die de relschoppers in de haven zal opwachten. Ook eventuele gewonden worden in de haven opgevangen. Vindt de afhandeling niet in de haven plaats maar op het open water, dan verloopt zij via de afgesproken structuren. Extreem geweld in het kader van (het vermoeden van) terrorisme op bijvoorbeeld veerdiensten, cruiseschepen en dergelijke vraagt weer om een andere specifieke aanpak: terrorismegevolgbestrijding.

We onderscheiden de volgende zes deelincidenttypen:

- 5.1 Pleziervaarttuig/ recreatie
- 5.2 Partyboot
- 5.3 Cruiseschip/ ferry
- 5.4 Activisten op een vaarttuig
- 5.5 Stremming van de vaarweg/sluis
- 5.6 Bij sluis of aan de kant.

## 8.6 Ecologisch incident

Er wordt gesproken van een ecologisch incident als zich omstandigheden voordoen waardoor het ecologische evenwicht wordt verstoord door één van de andere incidenttypen of door besmettelijke dierziekten. Een virus of ziekte kan grote aantallen dode en/of zieke flora en/of fauna veroorzaken. Bij dit incidenttype moeten de risico's voor de volksgezondheid continu bewaakt worden. Vooral het inperken en afschermen van de bron en het besmette gebied zijn bij dit incidenttype van belang. Tevens is crisiscommunicatie een belangrijk deelproces waaraan invulling moet worden gegeven.

We onderscheiden de volgende vier deelincidenttypen:

- 6.1 Aangespoelde vogels of andere dieren
- 6.2 Veel zieke / dode dieren in het water
- 6.3 Giftige alg in het water
- 6.4 Botulisme.

## 8.7 Aanvaring, stranding en/of losgeslagen schip, object of lading

Door een aanvaring of bij het verliezen van lading kan de doorvaart van andere schepen in gevaar komen. Het lokaliseren en verwijderen van het schip, object of de lading is hierbij hoofdzaak. Bij het stranden of aanspoelen van objecten en goederen kan het gaan om gevaarlijke en/of ongevaarlijke objecten. Hierop dienen de maatregelen te worden aangepast.

Drijvende materialen kunnen met netten of kranen worden opgevist en geborgen en moeten eventueel worden geruimd wanneer ze zijn aangespoeld. Zinkende stoffen en materialen kunnen eventueel worden opgebaggerd, gedregd en geborgen. Daarnaast moet onderzoek worden uitgevoerd naar mogelijk (milieu)gevaaren en mogelijke oorzaak en gevolgen van het incident.

We onderscheiden de volgende zes deelincidenttypen:

7.1 Aanvaring in de vaarweg

7.2 Stranding in de vaarweg

7.3 Lading drijft of gezonken

7.4 Stranding op of aan de oever, het strand of de rand van de vaarweg

7.5 Lading aangespoeld op oever of stand

7.6 Lading vermist.

## 8.8 Gebiedsspecifiek incidenttype

Aan het incidentbestrijdingsplan kan een extra gebiedspecifiek incidenttype worden toegevoegd. Zo heeft SAMIJ onder incidenttype 8 in het IBP IJsselmeergebied (2018) het volgende opgenomen: Ongeval op ijs/persoon door ijs opgenomen.

# D Rampbestrijdings- en waterprocessen en verantwoordelijkheden

Een effectieve organisatie van bestrijding van incidenten op het water vereist een eenduidige beschrijving van de verschillende rampbestrijdingsprocessen<sup>30</sup> in de hulpverlening.

De uitvoering van een rampbestrijdingsproces vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de procesverantwoordelijke. In het Referentiekader Regionaal Crisisplan zijn de processen beschreven.<sup>31</sup> Naast de reguliere 'landprocessen' zijn de rampbestrijdingsprocessen aangevuld met vier waterprocessen. Deze zijn in Hoofdstuk 9 nader uitgewerkt.

In het RRCP is een belangrijke aanvulling gevonden voor het besturen en vooral ondersteunen van processen met personele, facilitaire en informatievoorzieningen. Hiermee is de afstemming tussen de kolommen sterk bevorderd. Het resultaat van de ordening is het 'multidisciplinaire knoppenmodel'. Dit model is in combinatie met GRIP zowel een planningsmodel als een inzetvoorstel. Afhankelijk van aard, omvang, ernst en trend van het (on)voorspelbare grootschalige of bijzondere incident, wordt behoeftegericht operationele capaciteit ingezet. Afhankelijk van de ingezette of in te zetten capaciteit, ontrolt zich als vanzelf een structuur voor het besturen en ondersteunen van de inzet.

---

<sup>30</sup> Met de termen rampbestrijdingsprocessen, hulpverleningsprocessen en deelprocessen wordt steeds hetzelfde bedoeld. In dit handboek wordt in principe gesproken over rampbestrijdingsprocessen.

<sup>31</sup> Zie: <https://www.ifv.nl/kennisplein/kennisdocumenten-fysieke-veiligheid/publicaties/referentiekader-regionaal-crisisplan-2016>.

# 9 Rampbestrijdingsprocessen

Dit hoofdstuk beschrijft de rampbestrijdingsprocessen van het Referentiekader Regionaal Crisisplan uit 2016.

In het onderstaande schema (figuur 9.1) zijn de processen van het RRCP weergegeven. Het RRCP onderscheidt bij ieder cluster van processen naast het uitvoerende werk tevens ondersteunend werk, waarbij de volgende onderdelen horen:

- > Resourcemanagement:
  - personele voorzieningen
  - opvang, veiligheid en nazorg personeel
  - facilitaire voorzieningen (huisvesting, middelen en ICT)
  - specifieke resources per cluster.
- > Informatiemanagement
  - interne communicatie
  - informatievoorzieningen
  - specifieke informatiepunten per cluster.

## Brandweezorg

Bron- en emissiebestrijding  
Grootschalige redding  
Grootschalige ontsmetting

## Geneeskundige zorg

Acute gezondheidszorg  
Publieke gezondheidszorg

## Politiezorg

Mobiliteit  
Ordehandhaving  
Bewaken & beveiligen  
Opsporing  
Interventie

## Bevolkingszorg

Crisiscommunicatie  
Publieke zorg  
Omgevingszorg  
Nafase

## Water- en scheepvaartzorg

Search and Rescue (SAR)  
Nautisch verkeersmanagement  
Beheer waterkwaliteit  
Beheer waterkwantiteit en waterkeringen

### **Figuur 9.1 Rampbestrijdingsprocessen conform RRCP 2016**

Alle maatregelen die genomen moeten worden om bepaalde hulp te bieden, ongewenste effecten te bestrijden of de maatregelen tussen de uitvoerders te coördineren, kunnen worden gebundeld in een rampbestrijdingsproces. Voor een beschrijving van de rampbestrijdingsprocessen wordt verwezen naar het RRCP.



# 10 Waterprocessen

De processen op het land worden aangevuld met de processen die specifiek van toepassing zijn op de incidentbestrijding op het water. De waterprocessen hebben te maken met het opsporen en redden van mensen op en in het water, scheepvaartverkeerbegeleiding en het beheer van de kwaliteit en kwantiteit van het water. Er is voor gekozen om deze processen specifiek te benoemen, omdat het inhoudelijk andere processen zijn met andere verantwoordelijke partijen. Het is van belang dat helder wordt toegelicht wat de inhoud van die waterrampbestrijdingsprocessen is.

## 10.1 Search and Rescue (SAR)

Search and Rescue (SAR) betreft:

- > de zorg voor de opsporing en redding van in nood verkerende mensen en dieren op en in het water in de periode dat er nog overlevingskansen zijn
- > het verlenen van medische hulp
- > personen naar een veilige plek brengen.

Redding van personen kan met verschillende middelen worden uitgevoerd. In alle gevallen moeten de geredde personen naar een veilige plek worden gebracht. Via een aanlandingsplaats bereikt men de wal. Slachtoffers en gewonden krijgen door middel van SAR toegang tot de geneeskundige hulpverleningsketen.

SAR is het enige rampbestrijdingsproces met een Engelse term, omdat er geen goede Nederlandse vertaling hiervan is, en omdat de meeste organisaties die uitvoering geven aan dit proces gewend zijn aan deze term vanwege internationale standaarden. SAR is daarmee een term die niet alleen op ruime binnenwateren van toepassing is, maar ook op alle overige wateren.

Ten aanzien van eenieder die op of in het water gezocht en/of gered moet worden, gelden in volgorde de volgende verantwoordelijkheden:

1. In eerste instantie dienen er aan boord van het betrokken (lucht)vaartuig voldoende reddingsmiddelen aanwezig te zijn voor alle opvarenden.
2. In tweede instantie dient er een beroep te worden gedaan op de capaciteit van in de nabijheid van het incident aanwezige scheepvaart.
3. In derde instantie zal een beroep kunnen worden gedaan op de aanwezige reddingscapaciteit van hulpverleningsdiensten zoals helikopters en reddingboten.

Op verschillende wateren is SAR anders ingericht. Op de Noordzee is SAR een taak van de Kustwacht namens de minister van IenW. Voor de overige gemeentelijk ingedeelde wateren als ook de kuststrook (binnen de 1-kilometer-zone) is het SAR-proces een primaire verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders en valt dus onder het gezag van de burgemeester. Deze bepaalt Zij bepalen bij wie de taak van het redden belegd wordt: bij de brandweer, de Kustwacht of mogelijk bij een andere (particuliere) partij. Het ligt voor de hand dat daarbij gebruik wordt gemaakt van de

daarvoor het best toegeruste organisatie. Veelal is op basis van convenanten het SAR-proces door de burgemeester bij de Kustwacht belegd.

SAR is een specialistische vorm van redden, anders dan redden op het land, en vraagt dan ook een specifieke voorbereiding. Zo zullen wind en stroming hun invloed uitoefenen op personen en voorwerpen te water met als gevolg dat deze zich mogelijk niet meer bevinden in de nabijheid van de positie waar het incident heeft plaatsgevonden. Het gebied waarin mogelijke overlevenden van het incident zich kunnen bevinden, wordt met het verstrijken van de tijd steeds groter. Dit heeft gevolgen voor de omvang van het te definiëren zoekgebied. Een adequate voorbereiding op het zoeken naar drenkelingen is noodzakelijk. Snelheid in het melden en alarmeren is daarbij essentieel. Bij vermissing of in nood verkerende zwemmers / surfers in de kuststrook vindt melding vaak plaats via een 06-nummer en is veelal de exacte locatie onbekend. Dan wordt standaard door de 112-centrale het Kustwachtcentrum (KWC) gealarmeerd en niet de GMK van de betrokken veiligheidsregio. Het KWC alarmeert conform SAR-afspraken de KNRM en tegelijk met die melding verschijnt deze op de beeldkrant van de GMK, waardoor hulpverlening ook door de brandweer kan plaatsvinden.

Voor het opsporen en redden van mensen in zee is de relevante wet- en regelgeving verwerkt in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. Het IPB Noordzee beschrijft de werkwijze van de SAR-dienst en de te volgen procedures. Voor een succesvolle redding is het van belang dat met de relevante partijen afspraken gemaakt worden over de invulling van de taken en het opleiden en oefenen.

Het SAR-proces kan afhankelijk van de procesverantwoordelijke worden gecoördineerd vanuit het Kustwachtcentrum, vanuit de GMK, of vanuit een RWS-verkeerspost. De ingezette eenheden opereren onder de afgesproken leiding en coördinatie. De SAR-dienst kan voor de uitvoering van de genoemde taak de volgende eenheden inzetten:

- > Reddingboten
- > Duikteams
- > Vliegende redding eenheden, bestaande uit een of meer patrouillevliegtuigen en/of helikopters.

Nota bene: onder brandweezorg valt het rampenbestrijdingsproces 'grootschalige redding'. Hierbinnen vallen ook het brandweerdrukken en grijp- en oppervlaktereddingen<sup>32</sup> bij waterongevallen. Het betreft echter wel een monodisciplinair brandweerproces.

## 10.2 Nautisch verkeersmanagement

Bij een incident, ramp of zwaar ongeval op het water wordt soms de normale gang van het verkeer op het water ingrijpend verstoord. Bij een stremming van de vaarweg kan in een dergelijke situatie een omleiding van het verkeer noodzakelijk zijn. Nautisch verkeersmanagement betreft de zorg voor de veilige en vlotte afwikkeling van het

---

<sup>32</sup> Zie: <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/20180125-BRNL-Handreiking-Grijp-en-oppervlakteredding-bij-waterongevallen-deel-1.pdf>.

scheepvaartverkeer en vindt plaats zowel tijdens 'normale' omstandigheden als bij incidenten en kent twee doelen:

- > Verkeersopstoppingen of -stremmingen voorkomen en/of oplossen, zowel binnen als buiten de plaats incident om belemmering van de hulpverlening en bestrijdingsactiviteiten zo veel mogelijk te voorkomen en zorg te dragen voor een vlotte (zo snel als mogelijk) verkeersafwikkeling.
- > Economisch schade zoveel mogelijk beperken door het scheepvaartverkeer zo spoedig mogelijk weer doorgang te laten vinden, eventueel via een alternatieve route.

In de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen dat het bevoegd gezag de verkeersaanwijzingen verstrekt. Deze aanwijzingen hebben betrekking op een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De nautisch beheerder is verantwoordelijk voor het scheepvaartverkeer buiten de plaats incident.

Het regelen van het verkeer is een wettelijke taak van de politie, neergelegd in de Politiewet 2012. Op het water is de politie verantwoordelijk voor een veilige werkplek en voor verkeersaanwijzingen op de plaats incident. Het verkeer regelen op grond van de Scheepvaartverkeerswet door de nautisch beheerder is een specifieke bepaling en prevaleert boven de Politiewet 2012. De reden waarom de Scheepvaartverkeerswet prevaleert, is juridisch gezien vanwege de bevoegdheid van de nautisch beheerder. Daarnaast heeft de nautisch beheerder in de praktijk een beter beeld van het scheepvaartverkeer en de gevolgen van het incident voor dat verkeer.

Op wateren waar het regelen van het scheepvaartverkeer niet valt onder een nautisch beheerder, is de politie ook op het water verantwoordelijk. Dan valt de verkeersbegeleiding onder het proces 'mobiliteit' (voorheen 'verkeer regelen'). Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied heeft de burgemeester op grond van de Wvr het opperbevel indien het een ramp dan wel een zwaar ongeval betreft. Op de Noordzee is het afhankelijk van de fase-indeling bij opschaling en de instelling van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) of er in de aanloopgebieden overdracht van bevoegdheden plaatsvindt. Beleidsmatig gaan deze bevoegdheden van de nautisch beheerder over naar het RBN, operationeel naar het Kustwachtcentrum.

Afstemming tussen de nautisch beheerder en de politie in de voorbereidende fase, alsmede tijdens een incident is van belang. Het is aanbevelingswaardig om ook met reddingsbrigades, KNRM of andere hulpverleners afspraken te maken. Deze afspraken kunnen onder andere betrekking hebben op het bereiken van schepen zonder marifoon, zoals de kleine recreatievaart. Ook kunnen overkoepelende brancheorganisaties zoals Schuttevaer worden betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van dit proces.

Primair wordt voor het informeren en waarschuwen van de scheepvaart gebruikgemaakt van de marifoon. Een groot deel van het scheepvaartverkeer beschikt hierover. Het proces nautisch verkeersmanagement dient zo ingericht te worden dat bij incidenten ook de noodzakelijke verkeersaanwijzingen gegeven kunnen worden aan vaarweggebruikers die geen marifoon uitluisteren. De instantie die het communicatieverkeer afhandelt, dient bereikbaar te zijn op elk moment dat zich verkeer op de vaarweg bevindt.

De verkeerscentrale die verantwoordelijk is voor het stimuleren van vlot en veilig scheepvaartverkeer op de rijkswateren, is de verkeerpost van Rijkswaterstaat. Ook op niet-rijkswateren kan de nautisch beheerder een verkeerscentrale hebben en kan het berichtenverkeer van verschillende nautisch beheerders gezamenlijk verzorgd worden. Indien nodig kan onder meer ondersteuning worden gevraagd aan:

- > Politie
- > Reddingsbrigades
- > KNRM
- > Kustwachtcentrum
- > Koninklijke Marechaussee
- > Havenbedrijf.

Opgemerkt moet worden, dat de plicht van goed zeemanschap, waaronder hulpverlening door nabij gelegen schepen in de eerste fase van de calamiteit, kan zorgen voor meer verkeer rondom het incident, waardoor extra coördinatie gewenst is. Daarbij speelt een snelle, directe berichtgeving naar het scheepvaartverkeer door de verkeersposten een grote rol. Vervolgens zullen de zogenoemde berichten aan de scheepvaart (BAS) of berichten aan zeevarenden (BAZ) via het Infocentrum Binnenwateren of de Kustwacht uitgaan.

### 10.3 Beheer waterkwaliteit

In de Wvr wordt, bij de definiëring van de incidenten die als ramp of zwaar ongeval worden betiteld, expliciet aandacht besteed aan rampen in de vorm van grootschalige milieu-incidenten. Rampen en zware ongevallen kunnen immers ernstige schade veroorzaken aan het milieu. Bodem, lucht, grond- en oppervlaktewater kunnen als gevolg van de ramp en de bestrijding van de ramp verontreinigd (dreigen te) raken.

Bij diverse rampincidenttypen kan het gebeuren dat in het water materialen of stoffen komen die daar niet in thuishoren. Gedacht kan worden aan containers, vloeistoffen en scheepswrakken. De waterkwaliteitsbeheerder is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het water; het verwijderen of neutraliseren van watervreemde materie is daar een onderdeel van. Het waterkwaliteitsbeheer betreft de zorg voor de kwaliteit van het water en het behoud van het afgesproken niveau, inclusief het opruimen van (opdrijvende) stoffen of objecten op water of oevers die het waterbeheer en/of het nautisch beheer hinderen. De waterkwaliteitsbeheerder kan Rijkswaterstaat, een provincie, waterschap of gemeente zijn.

Het zorgdragen voor de kwaliteit van het water is vastgelegd in de milieuwetgeving, waaronder de Wet milieubeheer, de Waterwet en de Wrakkenwet.

Activiteiten op het gebied van milieuverontreiniging, thermische verontreiniging, nucleaire besmetting en botulisme behoren tot het takenpakket van de waterkwaliteitsbeheerder. Als een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied plaatsvindt, heeft de burgemeester op grond van de Wvr het opperbevel, indien het een ramp dan wel zwaar ongeval betreft. De provincie heeft bijzondere bevoegdheden en kan bijvoorbeeld acute sluiting van zwemwater gelasten. Voor de Noordzee is de minister van IenW verantwoordelijk.

De waterkwaliteitsbeheerder is als procesverantwoordelijke voor het waterkwaliteitsbeheer verantwoordelijk voor de voorbereiding op incidenten. Daarvoor zijn noodzakelijk: een bestuurlijk vastgesteld plan, een draaiboek, een alarmeringsschema c.q. een piketregeling, aangewezen, opgeleide en geoefende medewerkers ondersteund door checklists / instructies en kwalitatief hoogwaardig materiaal. Alle plannen, procedures en instructies dienen periodiek te worden geactualiseerd. Tevens wordt in incidentbestrijdingsplannen aandacht besteed aan het proces waterkwaliteitsbeheer.

De waterkwaliteitsbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer van de kwaliteit van het water. Verantwoordelijkheid houdt niet in dat het proces door de verantwoordelijke zelf dient te worden uitgevoerd; dit kan ook door anderen worden gedaan. De uitvoering van het proces geschiedt door het nemen van diverse maatregelen. Om drijvende stoffen op te ruimen, kunnen bijvoorbeeld oilbooms worden ingezet. Andere stoffen kunnen om een andere bestrijdingsmethode vragen.

## 10.4 Beheer waterkwantiteit en waterkeringen

In de Wvr wordt, bij de definiëring van de incidenten die als ramp of zwaar ongeval worden betiteld, expliciet aandacht besteed aan een ramp in de vorm van een overstroming. Een overstroming kan een ramp of zwaar ongeval zijn of daartoe leiden. Voor de bestrijding van een incident kan de beheerder van de waterkwantiteit het waterpeil aanpassen. Ook ter voorkoming van incidenten kan beïnvloeding van het waterpeil noodzakelijk zijn.

Het beheer van waterkwantiteit en waterkeringen betreft de zorg voor de regulatie van de waterhoeveelheden en het peilbeheer in het waterhuishoudkundig systeem. De beheerder van waterkwantiteit en/of van waterkeringen kan Rijkswaterstaat, een provincie, waterschap of gemeente zijn.

Het zorgdragen voor de kwantiteit van het water is vastgelegd in de milieuwetgeving, waaronder de Wet milieubeheer en de Waterwet. Activiteiten die verricht worden in het kader van waterkwantiteitsbeheer zijn de zorg met betrekking tot hoogwater / overstromingen, laagwater en ijsbezwaar (in de zin van waterkwantiteit: ijsdammen en stuwning). Als een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied plaatsvindt, heeft de burgemeester op grond van de Wvr het opperbevel, indien het een ramp dan wel zwaar ongeval betreft. Voor de Noordzee is de minister van IenW verantwoordelijk.

De waterkwantiteitsbeheerder en/of de beheerder van de waterkering is als procesverantwoordelijke ook verantwoordelijk voor de voorbereiding. Daarvoor zijn noodzakelijk:

- > een bestuurlijk vastgesteld deelplan
- > een draaiboek
- > een alarmeringsschema c.q. een piketregeling
- > aangewezen, opgeleide en geoefende medewerkers, ondersteund door checklists / instructies
- > kwalitatief hoogwaardig materiaal.

Alle plannen, procedures en instructies worden jaarlijks geactualiseerd. Tevens wordt in incidentbestrijdingsplannen aandacht besteed aan het procesbeheer van waterkwantiteit en waterkeringen.

De beheerder van waterkwantiteit en/of de beheerder van de waterkering is verantwoordelijk voor het beheer van de waterkwantiteit. Verantwoordelijkheid houdt niet in dat het proces door de verantwoordelijke dient te worden uitgevoerd. De procesverantwoordelijke dient ervoor zorg te dragen dat het proces goed verloopt en kan de uitvoering door anderen laten doen.

De uitvoering van het proces geschiedt door het nemen van diverse maatregelen. Door middel van sluizen en andere waterstaatswerken kan het waterpeil worden beïnvloed.

# 1 1 Verantwoordelijkheidsverdeling

In het volgende schema zijn alle rampbestrijdingsprocessen opgenomen en nader toegelicht. Het kenmerk van een rampbestrijdingsproces is dat één instantie verantwoordelijk is voor het realiseren van de beoogde doelstelling en daarvoor afspraken maakt met de andere partners in dit proces die hieraan op onderdelen bijdragen kunnen leveren. De afspraken hebben betrekking op de paraatheid, de opkomsttijden, de capaciteiten en de kwaliteiten van het personeel en de in te zetten middelen. Er wordt bij de beschrijvingen onderscheid gemaakt tussen de verschijningsvorm van het water, te weten de binnenwateren (gemeentelijk ingedeeld) enerzijds en de Noordzee anderzijds. Dit onderscheid wordt gemaakt omdat de verschillende omstandigheden, wet- en regelgeving van invloed kunnen zijn op het optreden van de hulpverleningsdiensten en de inhoud van het rampbestrijdingsproces. Waar er geen verschillen zijn ten opzichte van het optreden op het land, wordt dit specifiek aangegeven.

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan het rampbestrijdingsschema:

1. De eigenaar (reder) van een schip is verantwoordelijk voor de zorg van adequate middelen en organisatie ten behoeve van de incidentbestrijding aan boord van het schip.
2. Voor incidenten waarbij schepen betrokken zijn, geldt: de kapitein houdt altijd het gezag over het schip, tenzij het bevoegd gezag het gezag overneemt.
3. De beschrijving van de processen betreft een verkorte beschrijving van hetgeen in het Referentiekader Regionaal Crisisplan (RRCP) beschreven staat. Voor een volledige beschrijving en onderlinge relatie wordt daarom naar het RRCP verwezen.
4. In de kolom Noordzee is een aantal verschijningsvormen samengevoegd, te weten: het gebied < 1 km. van de kust, de aanloopgebieden en het gebied daarbuiten. Dit is gedaan met als uitgangspunt dat deze verschijningsvormen vallen onder het toepassingsgebied van de Wet BMO. Hierbij wordt de volgende randvoorwaarde gesteld: indien een incident binnen 1 kilometerzone van de kust (= gemeentelijk ingedeeld gebied) of in een aanloopgebied plaatsvindt, dient de incidentbestrijding / SAR-actie plaats te vinden in overleg met het lokaal bevoegd gezag en in aansluiting op landelijke opschalingsstructuren.
5. Het proces Ordehandhaving (voorheen ontruimen en evacueren) is een politietaak. Indien er tijdens een SAR-operatie in belang van het redden een schip ontruimd wordt, valt deze ontruiming onder het proces SAR.
6. Waar geschreven staat 'Nautisch beheerder' wordt (afhankelijk van het water- gebied) een van de volgende organisaties bedoeld:
  - Rijkswaterstaat
  - Provincie
  - Waterschap
  - Gemeente
  - Havenbedrijf / beheerder aanloopgebied
  - Kustwacht.

7. Waar geschreven staat 'Beheerder waterkwaliteit', 'Beheerder waterkwantiteit en/of waterkering' wordt (afhankelijk van het watergebied) een van de volgende organisaties bedoeld:
- Rijkswaterstaat
  - Waterschappen
  - Provincie
  - Gemeente.
8. Alle processen worden in principe in multidisciplinair verband én overleg uitgevoerd. Indien andere partijen dan de procesverantwoordelijke specifiek betrokken worden bij de uitvoering, staan deze partijen genoemd onder het kopje 'betrokken partijen'.

Ten aanzien van de verantwoordelijkheidsverdeling op operationeel gebied kan ook naar de samenhang met de Bestuurlijke netwerkkaarten en bevoegdheden schema's gekeken worden.

**Tabel 7.1 Verantwoordelijkheidsverdeling per proces**

Primaire processen	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water		
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land	Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BMO		
1	Bron- en emissiebestrijding	Het voorkomen van uitbreiding en het terugdringen van de fysische oorzaak en de daarmee samenhangende fysische effecten van een incident. <i>Deelprocessen:</i> Brandbestrijding; Hulpverlening; Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen (incl. kleinschalige ontsmetting (decontaminatie)); Waterongevallenbestrijding	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	1. Kapitein/eigenaar 2. Hulp/overname Kustwacht 3. Mogelijk: aanwijzing Bevoegd Gezag
		Betrokken partijen		Berger, nautisch beheerder	Kustwacht, berger	
2	Grootschalige redding	Door middel van redden en technische hulpverlening krijgen slachtoffers toegang tot de geneeskundige hulpverlening. <i>Deelprocessen:</i> Specialistische Technische Hulpverlening (STH); Urban Search & Rescue. N.B.: het redden op het water is ondergebracht bij het waterproces 18: 'Search and Rescue'.	Verantwoordelijke	Brandweer	Technische hulpverlening; Brandweer Redden: geen proces op het water (zie proces 18)	Kustwacht
		Betrokken partijen				
3	Grootschalige ontsmetting	Het voorkomen of beperken van de gevolgen van chemische, biologische en/of radioactieve besmetting. <i>Deelprocessen:</i> Ontsmetten van mens (hulpverleners en slachtoffers) en dier; Ontsmetten van voertuigen en infrastructuur.	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	Kustwacht
		Betrokken partijen		Nautisch beheerder Defensie	Defensie	
4	Acute gezondheidszorg	Opvang en zorg voor gewonden <i>Deelprocessen:</i> Geneeskundige hulpverlening; Grootschalige geneeskundige bijstand; Gewondenspreiding. N.B.: Hulpverlening aan niet-gewonde slachtoffers valt onder het proces publieke zorg (15).	Verantwoordelijke	GHOR	GHOR (AZN en GOHR zijn in beraad over zorg op het water)	Kustwacht (via Radio Medische Dienst)
		Betrokken partijen		Reddingsbrigade / KNRM / Kustwacht	Reddingsbrigade / KNRM / Kustwacht	



5	Publieke Gezondheidszorg	De beoordeling van en maatregelen tegen schadelijke invloeden op de gezondheid via voedsel, (drink)water, bodem en lucht door blootstelling tijdens een incident en door eventuele achterblijvende besmetting. <i>Deelprocessen:</i> Infectieziektebestrijding; Medische milieukunde; Gezondheidsonderzoek bij rampen en crises; Psychosociale hulpverlening.	Verantwoordelijke	GHOR	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			
6	Mobiliteit	Zorgen voor het handhaven van de mobiliteit. <i>Deelprocessen:</i> Verkeergeleiding; Verkeerstoezicht; Verkeershandhaving.	Verantwoordelijke	Nautisch beheerder	Geen proces op het water (zie proces 19) Indien het verkeer niet onder nautisch beheerder valt dan: Politie	Geen proces op het water (zie proces 19) Indien het verkeer niet onder nautisch beheerder valt dan: Politie
			Betrokken partijen	Politie ter ondersteuning	Politie ter ondersteuning Inspectie Leefomgeving en Transport	Politie ter ondersteuning
7	Ordehandhaving	Zorgen voor de handhaving van de orde. <i>Deelprocessen:</i> Crowdcontrol; Riotcontrol (relbestrijding); Handhaven netwerken; Recherchemaatregelen; Advisering crowdmanagement).	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen			Coördinatie door Kustwacht
8	Bewaken & beveiligen	Het bewaken en beveiligen van objecten/diensten en subjecten. <i>Deelprocessen:</i> Bewaken & beveiligen van personen; Bewaken & beveiligen van objecten; Bewaken & beveiligen van diensten.	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen		Nautisch beheerder	Nautisch beheerder
9	Opsporing	Het doen van grootschalige opsporing, bijzondere opsporing en grootschalige afhandeling van arrestanten. <i>Deelprocessen:</i> Grootschalige opsporing; Opsporingsexpertise; Recherchemaatregelen.	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen			Kustwacht
10	Interventie	Het interveniëren en doen van tactische/technische observatie. <i>Deelprocessen:</i> Aanhouding en ondersteuning (waaronder DSI); Expertise & operationele ondersteuning.	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen		Aanwezige middelen/vaartuigen worden door Kustwacht en/of Nautisch beheerder gecoördineerd	Aanwezige middelen/vaartuigen worden door Kustwacht gecoördineerd
11	Crisis-Communicatie	Het verschaffen van informatie aan de bevolking op een gerichte en duidelijke manier o.a. via website, Twitter, NL-Alert. <i>Deelprocessen:</i> Persvoorlichting; Publieksvoorlichting; Verwanteninformatie.	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Kustwacht Bij effect op het land: Gemeente
			Betrokken partijen			
12	Publieke Zorg	Het opvangen en verzorgen tijdens en na een incident van ontheemden, evacués en behandelde gewonden (inclusief dieren) voor de periode dat de getroffen personen niet naar hun verblijfplaats kunnen terugkeren. <i>Deelprocessen:</i> Verplaatsen van personen; Opvang van personen; Verzorgen van personen (primaire levensbehoefte).	Verantwoordelijke	Gemeente	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen		KNRM, Kustwacht	

13	Omgevingszorg	Tijdens en na afloop van een incident zorgen voor de handhaving van de kwaliteit, dan wel het herstel van het milieu of de leefomgeving, alsmede het inschatten van de risico's voor het milieu en het nemen van maatregelen om het milieu te beschermen. <i>Deelprocessen:</i> Milieuhygiëne; Natuur- en landschapsbeheer; Bouw- en ruimtebeheer.	Verantwoordelijke	Gemeente	Kwaliteit lucht en droge bodem: Gemeente	Kwaliteit lucht: Rijksoverheid
			Betrokken partijen		Kwaliteit flora en fauna: EZ Waterkwaliteit: zie proces 20 Waterkwantiteit: zie proces 21	Kwaliteit flora en fauna: EZ
14	Nafase	De fase waarin alle voorkomende werkzaamheden die samenhangen met de afwikkeling van een ramp of crisis plaatsvinden. Het team bevolkingszorg is conform het Besluit veiligheidsregio's verantwoordelijk voor de nafase van een incident. Dit betekent dat bevolkingszorg de overdracht van de crisisorganisatie naar de projectorganisatie nafase ondersteunt, door in de acute fase een overdrachtsdocument/plan van aanpak op te stellen en te laten vaststellen. Het plan van aanpak omvat doelstellingen en randvoorwaarden, zodat aan de betrokkenen (slachtoffers, verwanten getuigen) adequate zorg geboden wordt.	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Gemeente
			Betrokken partijen		KNRM, Reddingsbrigade, Politie, Nautisch beheerder	Nautisch beheerder
15	Search and Rescue	De zorg voor de opsporing en redding van in nood verkerende mensen en dieren op en onder water in de periode dat zij nog een overlevingskans hebben.	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Brandweer (indien opgedragen via B&W) Kustwacht (indien opgedragen via B&W) Derden (indien opgedragen via B&W)	Kustwacht
			Betrokken partijen		Brandweer, Kustwacht, KNRM, Reddingsbrigade, omliggende schepen, Nautisch beheerder, berger	KNRM, Reddingsbrigade, omliggende schepen, Nautisch beheerder, berger
16	Nautisch verkeersmanagement	De zorg voor vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer met als doel verkeersopstoppingen of verkeersstremmingen te voorkomen en/of op te lossen en economische schade zoveel mogelijk te beperken	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Nautisch beheerder	Kustwacht
			Betrokken partijen		Politie	
17	Beheer waterkwaliteit	De zorg voor de kwaliteit van het water en het behoud van het afgesproken niveau of herstel naar dat niveau inclusief het opruimen van (opdrijvende) stoffen of objecten op het water of de oevers die het waterbeheer en/of het nautisch beheer hinderen.	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Beheerder waterkwaliteit	Kustwacht
			Betrokken partijen			
18	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen	De zorg voor regulatie van de waterhoeveelheden en het peilbeheer in het waterhuishoudkundig systeem.	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Beheerder waterkwantiteit en/of waterkeringen	Kustwacht
			Betrokken partijen			

# E Planvorming incidentbestrijding op het water

Bij incidentbestrijding op het water kunnen veel partijen betrokken zijn, waaronder partijen die niet dagelijks met elkaar samenwerken. Binnen dit speelveld is het vaak onduidelijk wie verantwoordelijk is voor een proces en wie betrokken is bij de uitvoering. Al deze facetten zijn hiervoor al stuk voor stuk aan bod gekomen. Het belang van het beschrijven van deze facetten in één plan voor een bepaald gebied zodat ze een samenhangend geheel vormen, mag duidelijk zijn.

In incidentbestrijdingsplannen (IBP's) worden afspraken gemaakt over de coördinatie binnen het samenhangende risicowatersysteem en de operationele uitwerking van de incidenttypen. In Nederland bestaan op dit moment verschillende wijzen waarop IBP's worden vormgegeven. Bij het oefenen van een IBP of meerdere aaneengesloten IBP's komt het vaak voor dat ze noch uniform zijn, noch op elkaar aansluiten. In de hierop volgende hoofdstukken worden bouwstenen aangereikt om in de planvorming op het water meer eenheid te krijgen. In hoofdstuk 28 is een aantal gebiedspecifieke voorbeelden benoemd.

# 12 Het belang van een Incidentbestrijdingsplan

## 12.1 Incidentbestrijdingsplan voor het water (IBP)

Voor het beantwoorden van de vraag of voor een gebied een IBP noodzakelijk is, moet gekeken worden naar de volgende criteria:

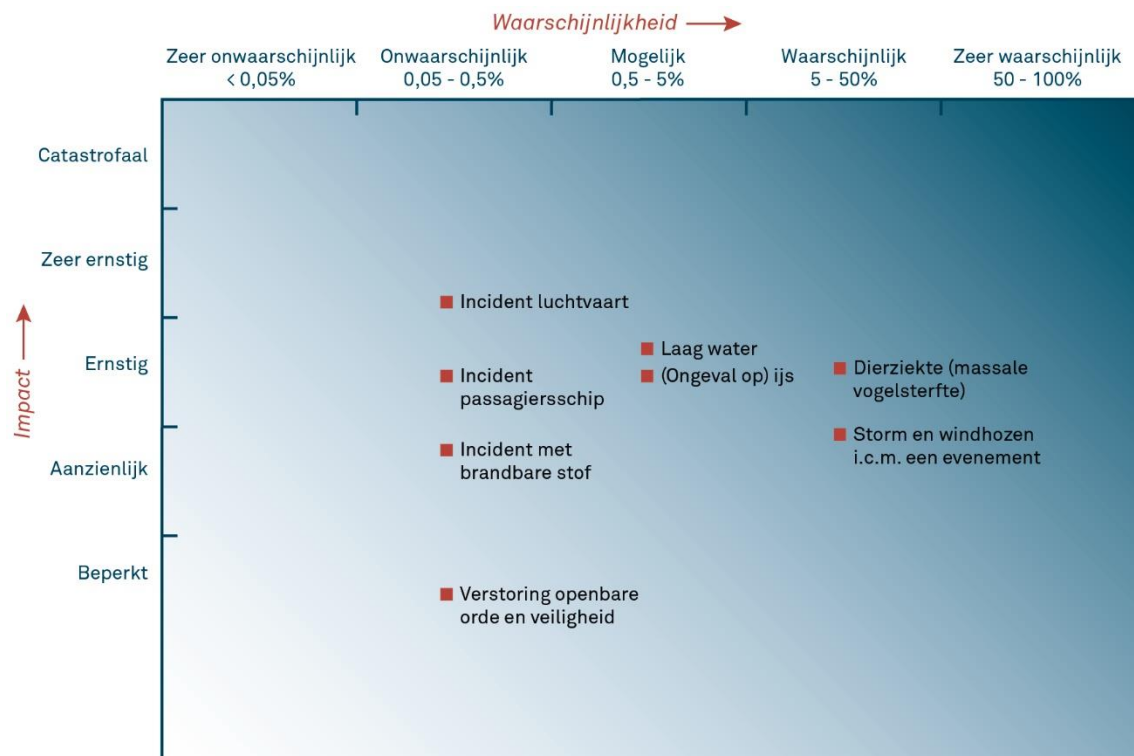
- > het risicoprofiel van het gebied
- > het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident voor ieder SRWS.

De keuze voor uniforme IBP's is logisch, echter niet verplichtend. Wel kan het helpen om bij implementatie van incidentbestrijding op het water bij aaneengesloten gebieden over te gaan op een omvattend IBP, eventueel met enige regionale inkleuring.

## 12.2 De risicobeoordeling

Uitgaande van de formule:  $Risico = Kans \times Effect$  kan gesteld worden dat de aard en omvang van incidenten wordt bepaald door de kans op dat incident en door de verwachte effecten daarvan. Ten behoeve van het bepalen van de hulpvraag, moet geanalyseerd worden welke factoren invloed hebben op het effect van incidenten. Om te komen tot een adequate inzet bij een incident, is het van belang een risicobeoordeling van de vaarwegen / wateren uit te voeren. Mogelijke ingrediënten voor de risicobeoordeling zijn de factoren die maken dat een incident een effect veroorzaakt en de factoren die de kans op een incident beïnvloeden. Deze factoren samen bepalen het risicobeeld van een incident. Op basis van het risicobeeld kan de inzetbehoefte worden bepaald (zie paragraaf 24.1: Specifieke zorgnormen voor op het water). Het risicobeeld kan uitsluitel geven over de noodzaak om een IBP op te stellen. Een vorm voor het presenteren van een risicobeeld is een grafiek. (zie figuur 12.1 op de volgende pagina). Hierin kunnen bijvoorbeeld scores van incidenttypen in beeld worden gebracht.

Een hoog risicoprofiel kent voorzienbare, grote risico's. Op basis van een hoog risicoprofiel kan het bevoegd gezag besluiten dat aanvullende planvorming noodzakelijk is. Ook kan het bevoegd gezag besluiten meer middelen beschikbaar te stellen om aan de hulpvraag te voldoen.



Figuur 12.1 Grafiek risicoprofiel

## 12.3 Het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident

Het aantal operationele en bestuurlijke actoren (bijvoorbeeld bij een bovenregionaal incident) is vaak groot. Dit zal in ieder geval aan de orde zijn op wateren die de grens vormen tussen veiligheidsregio's. Bovendien zijn er bij incidenten op het water meer en andere partners betrokken die in hun aard en werkwijze verschillen van de 'landpartijen':

- > Er zijn partijen op het water die verantwoordelijk zijn voor de (water)rampbestrijdingsprocessen (Search and Rescue, Nautisch verkeersmanagement, Beheer waterkwaliteit en Beheer waterkwantiteit en waterkeringen).
- > Een aantal partijen zijn geen publieke organisaties maar privaat (KNRM, bergers et cetera).

Wanneer een groot aantal actoren bij een incident betrokken kan zijn, is het noodzakelijk aanvullende afspraken te maken voor de vier initiële processen:

- > Melding en alarmering
- > Leiding en coördinatie
- > Op- en afschaling
- > Informatiemanagement.

De aanvullende afspraken kunnen worden vastgelegd in een IBP. Naast de afspraken over de vier initiële processen, kunnen in het IBP ook de afspraken worden vastgelegd over het organiseren van slagkracht: welke maatregelen (per incidenttype) voorzienbaar nodig zijn per discipline.

Vastgelegd kan worden wat de opkomsttijden zijn van specifieke eenheden om daarmee inzicht te geven in de maximaal haalbare slagkracht bij de eerste inzet. Tot slot moeten afspraken gemaakt worden om dit vast te leggen in alarmeringsvoorstellen op meldkamers.

Bovenstaande leidt tot de conclusie, dat als blijkt dat bij een incident het effect hoog is en/of als er veel actoren bij betrokken kunnen zijn (ook al is het effect laag) een IBP noodzakelijk is. Het bevoegd gezag beoordeelt zelf of een IBP noodzakelijk is en stelt de omvang van het gebied vast waarvoor dit noodzakelijk wordt geacht.

# 13 Het bepalen van het werkingsgebied van een Incidentbestrijdingsplan

Voor de afbakening van het werkingsgebied van een Incidentbestrijdingsplan vaarwegen<sup>33</sup> is het leidende criterium dat er sprake is van 'een logische eenheid van oppervlaktewateren voor de bij de incidentbestrijding betrokken partijen'. Dit gebied wordt het 'samenhangend risicowatersysteem' (SRWS) genoemd. Bij het bepalen van de omvang van het SRWS staan zowel het risico als het werkingsgebied van de bij de incidentbestrijding betrokken actoren centraal.

Bij het bepalen van de grenzen van het SRWS zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- > Als eerste stap om de contouren van het SRWS te benoemen, worden de grenzen van het gebied van de nautisch beheerder genomen. Alhoewel hiermee wordt gestart, vormen zij niet altijd de dominante grens. Lokale kennis kan uitwijzen dat het de ene keer logischer is de grens van de veiligheidsregio te hanteren en in een ander geval de grens van de nautisch beheerder. Soms is een andere grens ertussen de beste optie (bijvoorbeeld bij sluizen of andere fysieke kunstwerken die binnen de grenzen van een gemeente vallen).
- > Binnen dat gebied zijn er mogelijkwijdse subsystemen te definiëren door de aanwezigheid van verschillende risicogebieden of verschillende wateren. Zo zijn bijvoorbeeld in de Deltawateren Zeeland de volgende subgebieden te benoemen:
  - Westerschelde
  - Oosterschelde
  - Grevelingen.
- > Aan de hand van de grenzen van de veiligheidsregio's wordt beoordeeld wat een logische grens is van het SRWS. Zo kan een SRWS bestaan uit meerdere subsystemen, omdat het binnen één veiligheidsregio ligt (bijvoorbeeld Deltawateren Zeeland). Maar in een ander gebied kan ervoor worden gekozen het werkingsgebied van de nautisch beheerder op te splitsen in meerdere SRWS'en. Het is ook mogelijk dat twee gebieden van nautisch beheerders samen een logische eenheid vormen (SRWS Waddengebied).
- > Subsystemen worden in het IBP uitsluitend benoemd indien en voor zover dat voor de voorbereiding in een gebied noodzakelijk is (er moeten dus geen subsystemen benoemd worden als dat niet leidt tot andere afspraken over bijvoorbeeld initiële processen, te nemen maatregelen en dergelijke).
- > Grenzen van de wateren binnen een SRWS beginnen en eindigen altijd aan de landzijde (dus geen grenzen in het midden van een water) en worden exact beschreven en vastgelegd. Langs een rivier kan de kruinlijn van de dijk als grens worden gekozen en in havens is de kade de grens. Voor de beschrijving van de begrenzing wordt gebruikgemaakt van sluizen, bruggen, paalnummers en dergelijke.

<sup>33</sup> In sommige veiligheidsregio's heet een IBP een 'Multidisciplinair operationeel plan vaarwegen'.

- > Bij het bepalen van de grenzen staat ook het risico centraal. Zo is het voorstelbaar dat de grens van een SRWS wordt bepaald op bijvoorbeeld 300 meter voorbij een verkeerskruispunt, juist omdat het kruispunt zelf een risico vormt of omdat op 100 meter van het kruispunt zich nog een locatie met een hoog risicoprofiel bevindt.
- > Afbakening van/in havens vormt een speciaal aandachtspunt, waarbij als stelregel geldt dat een afbakening onderdeel vormt van het SRWS als er sprake is van een hoog risicoprofiel of als deze als aanlandingsplaats of opstapplaats dient. Bijvoorbeeld:
  - Haven voor bunkerschepen in Dordrecht is (gelet op het hoge risicoprofiel) wel onderdeel van het SRWS Delta Zuid-Holland.
  - Jachthaven Dordrecht in de binnenstad vormt geen onderdeel van het SRWS Delta Zuid-Holland (laag risico en dient niet als aanlandingsplaats of opstapplaats).
- > De Noordzee is ook een SRWS, maar valt als geheel buiten de scope van dit handboek. Wel is er voor de Noordzee een IBP dat gebaseerd is op het model IBP.
- > Afbakening van een SRWS naar de Noordzee zou in principe de grens van de het werkingsgebied volgens de Wet BMO zijn en dus ook de grens van het werkingsgebied IBP Noordzee. Omdat de Wet BMO ook van toepassing is in de zogenaamde 1 kilometerzone, wordt de afbakening van het SRWS gevormd door de kustlijn en de havenhoofden.

Rijkswaterstaat heeft de hoofdvaarwegen en -transportassen beoordeeld. In de diverse risico-inventarisaties worden deze vaarwegen gekenmerkt als een hoog risico. Daarmee vallen ze dus per definitie in de 'rode' kant van het risicoprofiel en is het aannemelijk dat daarvoor door het bevoegd gezag een IBP noodzakelijk wordt geacht.

Op basis van de hierboven geformuleerde uitgangspunten is binnen het voormalig project Waterrand een grove indeling gemaakt van de SRWS'en die aan de hand van de hoofdvaarwegen kunnen worden vastgesteld. Deze indeling is in de praktijk enigszins aangepast (zie figuur 13.1).

De grenzen van het SRWS zijn in detail uitgewerkt voor de meeste SRWS'en en in het betreffende IBP vastgelegd. Daarnaast is het ook mogelijk dat het bevoegd gezag het noodzakelijk acht voor andere hoofdtransportassen een IBP op te stellen. Denkbaar is dat ook voor bijvoorbeeld de Zuid-Hollandse kanalen en plassen, de Friese meren of andere wateren een IBP wordt opgesteld. Ook zijn er voorbeelden van convenanten tussen partijen waarin afspraken over samenwerken zijn vastgelegd, zoals voor de Deltawateren (010917) tussen ketenpartners (KNRM, Kustwacht, Havenbedrijf) en veiligheidsregio's (Rotterdam-Rijnmond; Midden West Brabant, Zuid Holland Zuid en Zeeland).





Figuur 13.1 Overzicht van SRWS'en (bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

# 14 Incidentbestrijdingsplan

Voor het incidentbestrijdingsplan gelden de volgende uitgangspunten:

- > het plan bestrijkt het totale SRWS
- > de scope is multidisciplinair
- > het plan is bruikbaar voor alle niveaus van opschaling
- > het plan gaat in op de te nemen multidisciplinaire acties, en niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan.

## 14.1 Samenhang en beheer

Het incidentbestrijdingsplan maakt onderdeel uit van een systeem van planvorming binnen de rampenbestrijding in veiligheidsregio's.

Het **regionaal beleidsplan** is een plan waarin de besturen van de hulpverleningsdiensten en gemeenten met elkaar hebben afgesproken hoe binnen de regio wordt omgegaan met risico's en rampenbestrijding. Het beschrijft de wijze waarop de multidisciplinaire voorbereiding, uitvoering en inzet worden vormgegeven en de wijze waarop de kwaliteit wordt nagestreefd voor een periode van vier jaar. Dit betreft zowel het proactieve- en preventiebeleid als de prestaties die de hulpdiensten en gemeenten nastreven om een eventuele ramp te bestrijden.

Het **regionaal crisisplan** beschrijft de organisatie, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Het is grotendeels een operationeel plan, dat de generieke aanpak van rampen en crises in de regio beschrijft. Het regionaal crisisplan sluit aan op het regionaal risicoprofiel, dat een omvattend beeld geeft van de aard, omvang en effecten van risico's in de gemeente. Elke veiligheidsregio dient een dergelijk plan te hebben. Op basis van dit risicoprofiel maken veiligheidsregio's een keuze welke voorzienbare rampen en risico-objecten in een rampenbestrijdingsplan moeten worden opgenomen. Het regionaal crisisplan wordt door het bestuur van de veiligheidsregio vastgesteld.

Het **rampbestrijdingsplan (RBP)** is een verbijzondering van het regionaal crisisplan voor het geheel van de te nemen maatregelen bij een ramp of zwaar ongeval, waarvan de plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn. De veiligheidsregio is verantwoordelijk voor het opstellen en actualiseren van het rampbestrijdingsplan.

Het **incidentbestrijdingsplan** is een verbijzondering van een rampbestrijdingsplan voor incidenten op het water. Omdat een incident een specifieke situatie is en vaak de gemeentegrenzen overschrijdt, wijkt dit plan qua inhoud enigszins af van de gebruikelijke rampbestrijdingsplannen. Het IBP voor incidenten op het water kent een ambtelijk vaststellingstraject, in tegenstelling tot een rampbestrijdingsplan dat bestuurlijk vastgesteld moet worden.

In en langs het water zijn diverse **calamiteitenbestrijdingsplannen** van Waterschappen, Rijkswaterstaat, provinciën en gemeenten van kracht voor het beheer van waterkeringen, het waterkwantiteitsbeheer, waterkwaliteitsbeheer en objectbeheer. Bij de planvorming ter bestrijding van calamiteiten maken de diensten naast het calamiteitenplan tevens gebruik van meer specifieke planvorming in de vorm van bestrijdingsplannen, noodplannen en draaiboeken, die aansluiten op het calamiteitenplan. Naast de wettelijk verplichte planvorming onder de Waterwet hebben de Nautisch beheerders monodisciplinaire plannen voor nautisch verkeersmanagement en havenbeheer.

Een calamiteitenbestrijdingsplan is een operationeel monodisciplinair plan waarin staat opgenomen welke middelen kunnen worden ingezet en op welke wijze de inzet is georganiseerd. Het SRWS beperkt zich over het algemeen niet tot één veiligheidsregio of zelfs tot één nautisch beheergebied. Daarnaast dient de samenhang met de overige planvorming binnen het SRWS geborgd te worden. Dit vraagt bij de voorbereiding, implementatie en het beheer speciale aandacht voor een aan het SRWS gebonden organisatiestructuur. De coördinerende veiligheidsregio, in casu de Waterfunctionaris, initieert hiervoor een bestuurlijk en een operationeel platform SRWS. De Waterfunctionaris is de linking pin tussen het bestuurlijke en operationele SRWS-platform in de preparatiefase.

Het bestuurlijk platform is bij voorkeur samengesteld uit:

- > bestuurlijke vertegenwoordigers vanuit de betrokken veiligheidsregio(s)
- > vertegenwoordigers vanuit de directie veiligheidsregio(s), politie, waterbeheerder eventueel KWC en EZenK.

Het operationele platform is bij voorkeur samengesteld uit:

- > vertegenwoordigers van de veiligheidsregio's
- > betrokken waterpartijen
- > mensen met een specifieke operationele of vakspecifieke deskundigheid (OTO, planvorming et cetera).

Op hoofdlijnen kan de taakverdeling tussen beiden platformen er als volgt uitzien:

- > Het bestuurlijk platform is verantwoordelijk voor de gebiedsgebonden bestuurlijke afstemming en de operationele uitwerking van het IBP-SRWS. Dit platform stuurt het operationele platform aan.
- > Het operationele platform is inhoudelijk verantwoordelijk voor de operationele afstemming, de implementatie en de coördinatie van opleidingen, trainingen en het oefenen met betrekking tot het IBP-SRWS. Het operationele platform ontvangt opdrachten van en legt verantwoording af aan het bestuurlijk platform.

## 14.2 Inhoudsopgave Incidentbestrijdingsplan

De incidentbestrijdingsplannen die er op dit moment zijn in de verschillende watergebieden, kennen op hoofdlijnen een overeenkomstige inhoudsopgave. Voorbeelden van incidentbestrijdingsplannen zijn eerder benoemd en nader toegelicht in hoofdstuk 28.

De inhoudsopgave van een IBP ziet er als volgt uit:

## Deel: 0 Algemeen

### 1. Inleiding

## Deel: A Coördinatieplan

### 2. Werkingsgebied

### 3. Betrokken partijen

### 4. Randvoorwaardelijke processen

- a. Melding & Alarmering
- b. Leiding & Coördinatie
- c. Op- & Afschaling
- d. Informatiemanagement

## Deel: B Operationeel plan

### 5. Maatregelen per incidenttype

- a. Mens en dier in nood
- b. Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers
- c. Ongevallen gevaarlijke stoffen
- d. Brand en explosie
- e. Ordeverstoring
- f. Ecologisch incident
- g. Aanvaring en/of losgeslagen schepen, objecten of lading
- h. Locatie- / objectspecifieke maatregelen

### Bijlagen

Bijlage 1: Risicobeeld

Bijlage 2: Beschikbare middelen / Dekkingsplan

Bijlage 3: Uitwerking inzetvoorstellen GMK's, KWC, VP's

Bijlage 4: Aanlandingsplaatsen

Bijlage 5: Protocolen meldkamer

Bijlage 6: Afkortingen

Bijlage 7: Begrippen

## 14.3 Uitwerking inhoud aanlandingsplaatsen in bijlage 4 IBP

Bij de keuze voor een aanlandingsplaats is niet alleen de afstand van de plaats incident tot het land van belang, maar spelen ook de opvang en doorstroomcapaciteit een belangrijke rol. Om op landelijk uniforme wijze inzichtelijk te maken met wat voor soort aanlandingsplaats men te maken heeft, is ervoor gekozen om de aanlandingsplaatsen in categorieën in te delen:

- > Categorie A aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de opvang van grotere groepen personen en slachtoffers en zijn altijd bereikbaar voor hulpverlenings- vaartuigen. Ze hebben een tweestrooks aanrijroute met verkeerscirculatiemogelijkheid en een mogelijkheid voor een helikopterlanding.
- > Categorie B aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de aanlanding van enkele personen.

- > Categorie Overig betreft de plaatsen waar alleen onder bijzondere omstandigheden noodgebruik van kan worden gemaakt.

Van de aanlandingsplaatsen wordt aangegeven of zij geschikt zijn als inschepingsplaats en/of blusplaats. Als een locatie alleen geschikt is om op te stappen en niet om aan te landen, wordt deze apart vermeld als: Opstapplaats.

In (of aanvullend op) het IBP van het SRWS dienen alle aanlandingsplaatsen beschreven te worden middels een overzichtskaart met alle aanlandingsplaatsen in het SRWS en een tabel met de opsomming van de aanlandingsplaatsen en hun bijbehorende categorie. Vervolgens wordt er per aanlandingsplaats van categorie A de volgende informatie gegeven:

- > een overzichtskaart van de aanlandingsplaats (geografisch)
- > een tabel met specificaties van de aanlandingsplaats
- > een foto met gedetailleerde locatieafspraken
- > een kaart met het achterland (schaal 1:25.000).

Bij aanlandingsplaatsen Categorie B hoeft geen kaart met het achterland te worden opgenomen en voor Categorie Overig kan worden volstaan met de overzichtskaart en de tabel met specificaties. Voor het totale SRWS moet een kaart worden opgenomen met genummerde stippen die verwijzen naar aanlandingsplaatsen en opstapplaatsen die in de tabel nader zijn gespecificeerd. Hieronder is in tabel 14.1 een voorbeeld gegeven van de manier waarop het bovenstaande uniform uitgewerkt kan worden.

**Tabel 14.1 Voorbeeld uitwerking aanlandingsplaatsen**

Onderwerp	Aantal / opties	Omschrijving
Gemeente	1	Gemeentenaam
Plaats	1	Plaatsnaam
Havennaam	1	Havennaam
Locatie (x,y)	1	x,y locatie aanlandingsplaats vb 52.455 / 05. 320
Adres	1	Straat + huisnummer
Postcode	1	4 cijfers 2 letters
Categorie	4	A ;B ; Overig of Opstapplaats
Bereikbaarheid land	4	Circulatie mogelijk afzonderlijke in- en uitgang Tweestrooks aanrijdroute Aanrijroute met een rijstrook Helikopterlandingsplaats ja/nee
Route land	Tekst	Routebeschrijving
Toegankelijkheid	4	Geen hek Hek zonder sleutel

		Hek/slagboom met sleutel Overig
Beheerder/Sleutelhouder	4 + contact- gegevens	Beheerder / sleutelhouder 24 uur per dag bereikbaar Beheerder / sleutelhouder tijdens kantooruren bereikbaar Bereikbaarheid onbekend Overig + contactgegevens
Asdrukbeperking	2 + waarde	Nee Ja, zo ja asdrukbeperking
Inscheeping: laden / lossen	3	Mobiele kraan Vaste kraan Overig (voor tonnage die tilbaar is)
Verlichting	3	Altijd verlichting Verlichting in te schakelen Geen vaste verlichting
Ondergrond omgeving walkant	5	Beton Bestrating Agrarisch grasland Recreatief grasland Overig
Grootte open terrein nabij walkant	3	<1 ha binnen 10 meter <0,5 ha maar >1 ha binnen 100 meter Overig
Bereikbaarheid vanaf water / diepgang haven	4	>= 1,5 meter > 1 meter maar < 1,5 meter (invloed getij) <= 1 meter (invloed getij) Overig
Trailerhelling	1	Aanwezigheid van een helling
Getij	2 + waarde	Ja, zo ja hoogteverschil noemen Nee
Walkant	5	Roll on / roll off ook voor vrachtwagens Grote steigers, berijdbaar Vaste kade Kleine steigers niet voor brandcards toegankelijk Overig
Heli landingsplaats	1	Maak gebruik van bestaande categorisering van helilandingsplaatsen
Ziekenhuis heliplatform	1	Namen ziekenhuis en plaatsen van ziekenhuizen in omgeving met heliplatform
Blusplaats	1	Aanwezigheid van een locatie waar een brandend schip kan worden afgemeerd (in de omgeving)

Nummer haven	1	Als aanlandingsplaatsen genummerd zijn kan dat hier vermeld worden
Bijzonderheden	Tekst	

Het voorstel is om de volgende onderdelen in de kaart op te nemen:

- > belangrijke wegnummers en namen
- > route zoals aangegeven bij de bereikbaarheid
- > circulatieplan (aan- en afvoerwegen), eventueel met daarbij de omleidingen voor het overig verkeer
- > schaalstok, noordpijl, titel van de kaart
- > van de foto moeten eigenaar en jaar van opname worden vermeld.

# F Procedures

## incidentbestrijding op het water

In dit deel zijn procedures gebundeld die van belang zijn voor het optreden bij incidenten op het water. Het gaat om procedures die qua inhoud en proces bijdragen aan een adequate wijze van handelen en die van toegevoegde waarde zijn voor bestaande plannen en procedures.

De procedures die zijn opgenomen, zijn de volgende:

1. Procedure opstappen van brandweerpersoneel
2. Procedure opstappen van ambulancepersoneel
3. Procedure aanlanden
4. Procedure opvragen van en advisering over ladinggegevens
5. Procedure afhandeling van scheepvaartongevallen
6. Procedure afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust
7. Procedure aangespoelde verontreiniging en walvisachtigen op de kust.

Deze procedures kunnen worden aangevuld met regionale procedures en afspraken.



# 15 Procedure 1: Opstappen van brandweerpersoneel

## 15.1 Procedure

### Inleiding

Bij een incident op het water moeten soms hulpverleners (inclusief materiaal) van het vaste land over het water vervoerd worden om op de plaats van het incident hulp te kunnen verlenen. Vervoer is mogelijk per schip of per helikopter. De hulpverleningsopdracht kan variëren. Dit kan zijn blussen, maar bijvoorbeeld ook het meten van concentraties gevaarlijke stoffen of het verlenen van spoedeisende medische hulp. De hulpvraag stelt eisen aan het soort vervoer (denk hierbij onder andere aan het mee te nemen materiaal), maar ook aan de hulpverlener die onder andere omstandigheden in staat moet zijn hulp te bieden. Een stabiele ondergrond is iets anders dan een bewegend schip. Een belangrijk onderdeel van de hulpverlening op het water zijn de veiligheidsprocedures. Wie is verantwoordelijk en op welke wijze kan de veiligheid van de hulpverlener geborgd worden?

Steeds weer zal er een afweging gemaakt moeten worden wanneer het wel of niet zinvol is om hulpverleners van het land in te zetten op het water. De hieronder beschreven opstapcriteria bieden een handvat op basis waarvan de Leider CoPI, de OvD-(W) en/of het Kustwachtcentrum hun afwegingen kunnen maken.

## 15.2 Regels aan boord van een schip

### Algemeen

De eigenaar van een schip dient ervoor zorg te dragen dat de risico's op het schip tot een minimum beperkt worden. Tevens dient de eigenaar zorg te dragen voor een adequate uitrusting en materiaal om incidenten zelf te kunnen bestrijden. De kapitein heeft het gezag over het schip en de bemanning. Aan boord van een schip gelden duidelijke regels. De opstapbemanning moet hierover geïnformeerd zijn en zich eraan houden. In de voorbereidende fase maakt deze instructie onderdeel uit van het opleidingstraject voor opstapbemanning en schippers.

De kapitein is gezagvoerder en oefent aan boord over alle opvarenden het gezag uit. Deze zijn eraan gehouden de bevelen op te volgen, die door de gezagvoerder worden gegeven in het belang van de veiligheid en ten behoeve van de handhaving van de orde. Iedere opstapbemanning heeft of wijst een coördinator / bevelvoerder aan die het aanspreekpunt is voor de kapitein. De opstapbemanning en passagiers dienen zich na inschepen naar de door de kapitein opgegeven accommodatie te begeven. Hier worden zij door hun coördinator / bevelvoerder op de hoogte gebracht over de bijzonderheden

van de inzet en zullen de taken verdeeld worden. De opstapbemanning dient tijdens de vaart in de accommodatie te blijven, tenzij de kapitein anders bepaalt. Verantwoordelijk voor het (veilig) vervoer naar de juiste plaats van het incident is de gezagvoerder.

### **Regelgeving**

In de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen dat een verkeersaanwijzing door een daartoe bevoegd persoon gegeven kan worden aan een of meerdere verkeersdeelnemers. De ambtenaren die aangesteld en bevoegd zijn (Landelijke Eenheid Nationale Politie, Nautisch beheerder), kunnen aan de schipper bindende verkeersaanwijzingen geven. De kapitein is verplicht de aanwijzing op te volgen, tenzij hij op grond van goed zeemanschap (veiligheid) verplicht is hiervan af te wijken. Indien de kapitein de verkeersaanwijzing overtreedt en daardoor onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, kan de waterbeheerder (bevoegd gezag) optreden ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.

### **Veiligheidsmaatregelen**

- > De opstapbemanning volgt alle voor het vaartuig geldende veiligheidsinstructies op en draagt de veiligheidskleding en beschikt over het juiste (op de 'werkkleding' afgestemde) reddingsvest. (Nota bene: de brandweer moet bij het blussen een brandwerend reddingsvest dragen).
- > Aan boord van een hulpverleningsvaartuig en bij het op- en overstappen van een hulpverleningsvaartuig naar het incidentschip, moeten de persoonlijke beschermingsmiddelen op elkaar afgestemd zijn (ademlucht, reddingsvest, helm).

## **15.3 Regels met betrekking tot hoisten en aan boord van een helikopter**

Aan boord van een helikopter gelden duidelijke regels. Hetzelfde geldt voor het benaderen van een helikopter en de instructie voor hoisten (het ophijsen door een helikopter). De opstapbemanning / passagiers moeten hierover geïnformeerd zijn en zich hieraan houden. In de voorbereidende fase maakt deze instructie onderdeel uit van het opleidingstraject voor opstapbemanning. De piloot is gezagvoerder en verantwoordelijk voor het vervoer en de veiligheid tijdens het vervoer. De opstapbemanning houdt zich aan haar instructies, of aan de instructies van het bemanningslid die namens de gezagvoerder opereert (load-master of hoist-operator). De opstapbemanning en passagiers dienen alle voor het toestel geldende veiligheidsinstructies op te volgen en houden hier een eigen verantwoordelijkheid in.

De opstapbemanning moet in de voorbereiding van het opstappen aan boord van een helikopter een instructiefilm gezien hebben, de juiste kleding dragen en materiaal voor eigen veiligheid, zoals overlevingspakken, gehoorbescherming en dergelijke, uitgereikt hebben gekregen. Ook moet de opstapbemanning op de hoogte zijn van de manier waarop een helikopter moet worden benaderd, van de basisregels met betrekking tot het hoisten en van specifieke veiligheidsmaatregelen.



Figuur 15.1 Hoisten vanuit de SAR-helikopter (bron: *Handboek incidentbestrijding op het water*, 2015)

#### Het benaderen van een helikopter

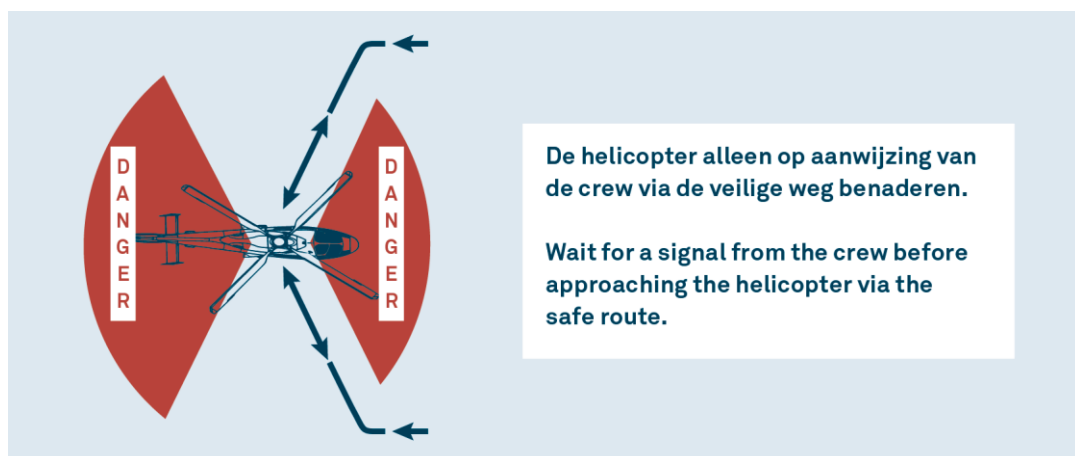
- > Benader een helikopter altijd pas nadat de bemanning toestemming heeft gegeven.
- > Benader een helikopter nooit van achter. Zorg dat je geen losse kledingstukken hebt.

#### Basisregels met betrekking tot hoisten

- > Houd tijdens het hoisten de armen altijd langs het lichaam.
- > De redder gaat in principe altijd mee.
- > Denk aan losse elementen (bril!).

#### Veiligheidsmaatregelen

- > De opstapbemanning heeft alle voor de helikopter geldende veiligheidsinstructies gekregen en opgevolgd.
- > De opstapbemanning beschikt over de voorgeschreven kleding.
- > De opstapbemanning beschikt over een reddingsvest.



Figuur 15.2 Benaderen van een helikopter

## 15.4 Voorwaarden

Alvorens een opstapbemanning in te zetten op het water moet:

- > inzicht bestaan in de exacte hulpvraag en de inzetcapaciteit (de beschikbare hulpverlening, het type materiaal en wijze van vervoer moeten helder zijn).
- > inzicht bestaan in de weersomstandigheden. Op ruw water is het niet altijd mogelijk om adequaat Advanced Life Support te verlenen; het snel naar land brengen van de slachtoffers kan dan effectiever zijn. Bovendien moet de veiligheid van de hulpverleners geborgd zijn.
- > inzicht bestaan in de aanvaartijd. Als de vaartijd van en naar de plaats van het incident lang is, zal afgewogen moeten worden of hulpverleners naar de plaats van het incident vervoerd moeten worden of dat zij middels een rendez-vous-afspraken aan boord van een terugkerend schip samen met de slachtoffers overgezet worden. Ook zullen alternatief vervoer en inzetmogelijkheden overwogen moeten worden. Denk aan een blusboot of het vervoer van ernstig gewonde slachtoffers (golden hour) via een (SAR) helikopter.

**Tabel 15.1 Checklist besluit tot opstappen**

Checklist 'Besluit tot opstappen'	Score	
a. Veiligheid van de opstapbemanning/passagiers is geborgd. Veiligheidsmateriaal (redvesten, overlevingspakken, etc.) is beschikbaar.	Is voorwaarde voor opstappen!	
b. Hulpvraag is duidelijk.		
> Coördinatie ter plaatse		
> Hulpverlening (brandweer, politie, ambulancezorg, ...)		
> Specifieke deskundigheid (gevaarlijke stoffen, scheepsbranddeskundigen, et cetera)	+	-
> Extra materiaal		
> ...		
c. Weersomstandigheden maken hulpverlening op het water mogelijk en de veiligheid van hulpverleners is geborgd.		
> Golfhoogte	+	-
> Windkracht		
> Mist		
> IJsvorming		
> ...		
d. Er is tijdwinst te behalen door op te stappen.	+	-
e. Inzet van alternatief vervoer en hulpmiddelen is zinvol.		
> Blushelikopter	+	-
> Vervoer slachtoffers per helikopter		
> Maritieme Incident Respons Groups (MIRG op termijn inzetbaar)		
f. Vervoerscapaciteit is aanwezig (NB: dit mag niet ten koste gaan van de redcapaciteit).	+	-
g. Opstapbemanning is beschikbaar (juiste deskundigheid, bekend met en getraind in opstaprocedures).	+	-

h. Juist extra materiaal is beschikbaar.	+	-
i. ....	+	-
<i>Aan de hand van scoretabel, besluit wel (+) of niet (-) opstappen</i>		


### Voorbeelden van opstelprotocollen en -regelingen

Als voorbeelden zijn beschikbaar:

- Het Protocol Opstappen CRW/SAMIJ met afspraken tussen de veiligheidsregio's Fryslân, Groningen en Noord Holland Noord (figuur 15.3)
- De Opstapregeling Incidentbestrijding op het water van de KNRM en Brandweer Flevoland (maart 2017) (figuur 15.4).

De opstapregeling en het protocol kunnen als model<sup>34</sup> dienen voor een landelijke regeling of protocol. Daarnaast is de opstapregeling KNRM/Brandweer in beeld vastgelegd: <https://www.youtube.com/watch?v=q4vuj9THdsY>.

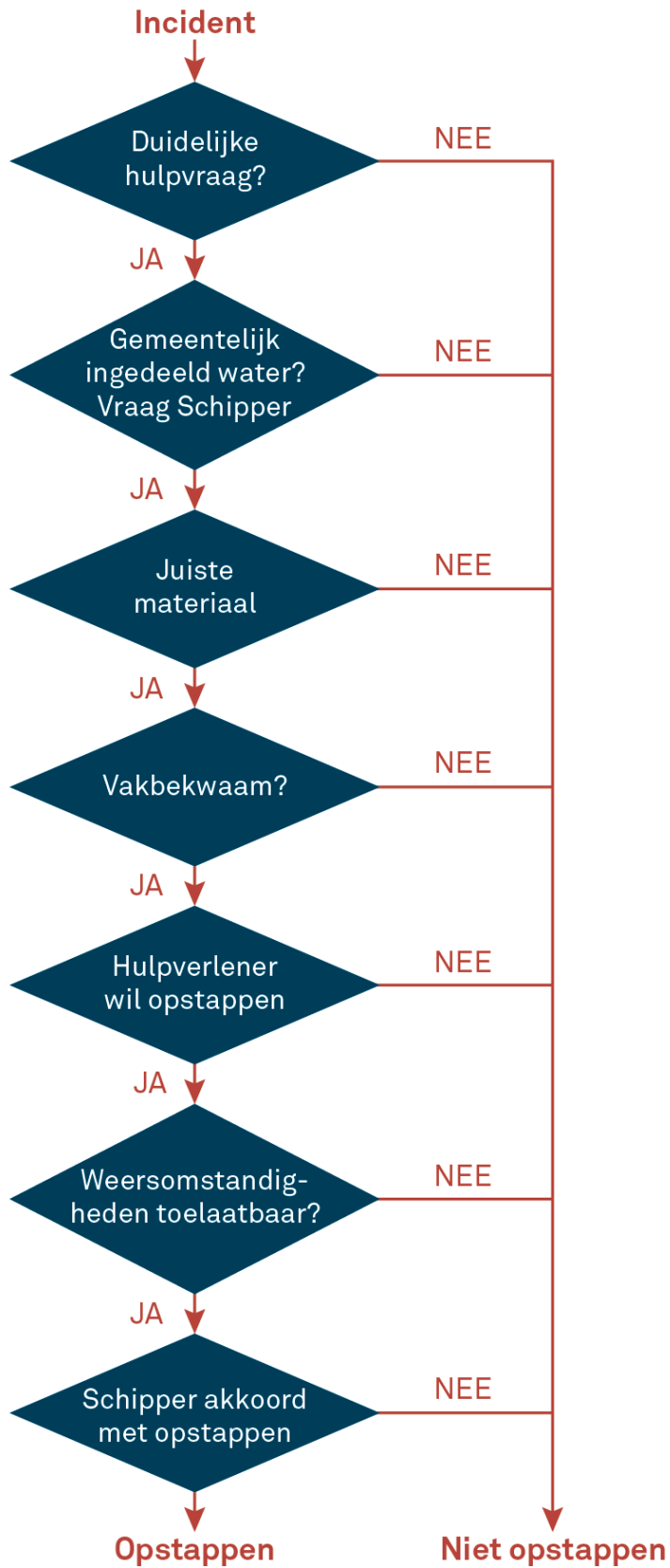
Van belang is wel dat een protocol of opstapregeling bij de brandweer bekend en geoefend moet zijn.

NR:	Protocol Opstappen			
Scenario's	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mens en dier in nood</li> <li>2. Verontreiniging oppervlakte water</li> <li>3. Ongeval met gevaarlijke stoffen</li> <li>4. Brand en/of explosie</li> <li>5. Ordeverstoring</li> <li>6. Ecologisch incident</li> <li>7. Aanvaring, losgeslagen schip, object en/of lading</li> <li>8. Locatie/ object specifieke maatregelen</li> </ol> <p>Specifiek risico</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Veerdiensten!</li> </ol>			
Kenmerken	<b>Locatie kenmerken</b>	<b>Omgevingskenmerken</b>	<b>Maatschappelijke kenmerken</b>	
	Type Scheepvaart	Bevolking	Economische schade	
	Aantal mogelijke opvarenden	Industrie, bedrijven, infrastructuur	Maatschappelijke ontwrichting	
	Aard en omvang van de lading	Beschermde natuurgebied	Vitale infrastructuur/voorziening	
Wie	<b>Schipper Vervoerder:</b>	<b>Opstappende hulpverlener:</b>		
Veiligheid (z.o.z.)	Verantwoordelijk voor alle opvarenden.	Volg aanwijzingen van de schipper op.		

<sup>34</sup> Zie: <https://www.brandweer.nl/brandweernederland/nieuws/2018/opstapregeling-brandweer-bij-knrm>.

	Kan besluiten een opstappende hulpverlener niet mee te nemen.	Neem plaats in het vaartuig op de door de schipper aangewezen plaats.
	Zie er op toe dat alle hulpverleners aan boord een reddingvest dragen.	
<b>Materiaal</b>	Verantwoordelijk voor het veilig vervoeren van het materiaal. <b>Indien opstapper v.d. ambulance:</b> Verantwoordelijk voor het aanleveren van de redvesten	Verantwoordelijk voor de eigen persoonlijke beschermingsmiddelen. <b>Indien opstapper v.d. brandweer:</b> redvesten moeten volautomatisch zijn (duikers uitgezonderd) met voldoende drijfvermogen.
		Neem overige materialen ten behoeve van de bestrijding van het incident mee.
<b>Verbindingen</b>	Houd contact met eventuele andere 'waterpartners'	Houd contact met de vervoerend schipper door de operationeel leidinggevende.
		Houd contact met de meldkamer.
		Houd contact met eventuele achtergebleven bemanning aan de kant.
		Houd rekening met omgevingsgeluiden bij het communiceren.
		Communiceer conform de standaard werkwijze, rekening houdend met de invloed van de bouw van het incidentschip op de ontvangst.
	Bij een incident binnen 1 regio wordt er gebruikgemaakt van de gespreksgroep Sxx-RMG05.	
	Grip: Bij een regio overschrijdend incident wordt er gebruikgemaakt van LMG 14.	
<b>Leiding</b>	Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande structuren.	
	Coördinatie op de plaats incident door de On Scene Coördinator (OSC).	

Figuur 15.3 Protocol Opstappen



Figuur 15.4 Opstapregeling

# 16 Procedure 2: Opstappen van ambulancepersoneel

## Protocol 'Ambulancezorg op het water'

Een Regionale Ambulancevoorziening (RAV) is verantwoordelijk voor het leveren van verantwoorde ambulancezorg in haar verzorgingsgebied. Tot dit verzorgingsgebied behoren ook de aanwezige binnenwateren en een deel van het kustgebied.

- > Uitgebreide afspraken zijn vastgelegd in de richtlijn 'Ambulancezorg op het water', vastgesteld door het Algemeen Bestuur Vereniging Ambulancezorg Nederland (AZN) in 2009, en in 2011 in een aanvullend protocol.
- > Indicatie tot vervoer is gesteld door de Radio Medische Dienst (KNRM) en voor ambulancezorg door MKA.
- > De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) ondersteunt de RAV bij de uitvoering van deze taak op het water.
- > Onderstaand protocol is de uitwerking van de richtlijnen en beoogt duidelijkheid te geven over wat de bemanningen van de ambulance en de reddingsboot van elkaar mogen verwachten.

Tabel 16.1 Besluitvorming opstappen

	Schipper KNRM ('Gastheer')	Ambulancebemanning RAV ('Gast')
Verantwoordelijkheid	<p>Veiligheid van alle opvarenden</p> <p>Transport ambulancebemanning en patiënt</p> <p>Ondersteuning ambulancebemanning</p> <p>Eindverantwoordelijk voor uitvoering van de hulpverlening op het water</p>	<p>Noodzaak transportpatiënt</p> <p>Wijze transport patiënt (mits veilig)</p> <p>Eindbestemming patiënt bepalen</p> <p>Eindverantwoordelijk voor patiënt(en)zorg</p>
Veiligheid	<p>Instructie ambulancebemanning</p> <p>Overlevingspak (2x) beschikbaar</p> <p>Reddingsvest (2x) beschikbaar</p> <p>Afspraken met bemanning over hoe, wie, wat, waar, wanneer, etc.</p> <p>Risico-inschatting maken en maatregelen treffen, bepalen of hulpverlening veilig kan worden uitgevoerd.</p>	<p>Instructie opvolgen Overlevingspak aan Reddingsvest aan</p> <p>Afspraken met bemanning over hoe, wie, wat, waar, wanneer, etc.</p> <p>Veiligheidsverklaring Schipper' is voorwaarde voor hulpverlening (conform strekking LPA 7.2 nr. 5.20)</p>
Uitrusting (Resources)	<p>Bemanning EHBO (BLS) gediplomeerd</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; O2- set (toediening)</li> <li>&gt; (schip)brancard</li> <li>&gt; AED</li> <li>&gt; marifoon</li> </ul>	<p>Materiaal uit ambulance mee op geleide van aard melding</p> <p>'Beter mee verleggen, dan om verleggen'</p> <p>Portofoon C2000</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; C2000</li> </ul> <p>Communicatie met Kustwacht, andere schepen of platforms</p>	<p>Communicatie MKA via 'Schipper' (indien geen GSM/C2000 bereik)</p>
<p><b>Uitvoering</b></p> <p>Kustwacht: opdracht aan Reddingsboot Standaarduitrusting aanwezig</p> <p>Treft veiligheidsmaatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; instructies ambulancebemanning</li> <li>&gt; overlevingspak</li> <li>&gt; reddingsvest</li> </ul> <p>Risico- inschatting ter plaatse: go/no-go</p> <p>Werkafspraken 'on scene' (SMART):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; wie gaat mee</li> <li>&gt; in welke rol/met welke taak</li> <li>&gt; hoe lang mag/kan/gaat het duren</li> <li>&gt; welk materiaal/mensen/procedure voor aan boord nemen</li> </ul> <p>Ondersteuning ambulancebemanning</p>	<p><b>Melding: Kustwacht of MKA</b></p> <p>MKA: opdracht aan AMB</p> <p>Materiaal mee overeenkomstig aard melding</p> <p>Volgt instructies 'Schipper' op over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; veiligheid</li> <li>&gt; werkafspraken 'on scene' aan/van boord gaan/nemen</li> <li>&gt; patiënt beoordelen en behandelen</li> </ul> <p>Bepalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; noodzaak transport</li> <li>&gt; wijze transport</li> <li>&gt; eindbestemming</li> <li>&gt; informeer MKA over a,b,c.</li> <li>&gt; persoonlijke gegevens</li> </ul> <p>Ondersteunen bij aan/van boord nemen</p>

Naar aanleiding van een onderzoek naar een medische hulpverlening op de Noordzee<sup>35</sup> is eind 2017 het Kwaliteitskader Ambulancezorg op het water<sup>36</sup> door het AZN vastgesteld. Daarin staat aangegeven hoe de ambulancezorg op kust- en binnenwateren is georganiseerd en wat dit betekent in de ketensamenwerking. Zo staan er opstapafspraken tussen RAV en de Nautische ketenpartner in, die door middel van een filmpje in beeld zijn gebracht: <https://www.youtube.com/watch?v=hWoEC-cnAQc> of via <https://www.knrm.nl/ambulance>.

<sup>35</sup> Zie: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4041/medische-hulpverlening-op-de-noordzee>.

<sup>36</sup> Zie: <https://www.ambulancezorg.nl/nieuws/nieuwe-veldnorm-kwaliteitskader-ambulancezorg-op-het-water>.

# 17 Procedure 3: Aanlanden

## 17.1 Inleiding

Bij een incident op het water kunnen personen, onder wie slachtoffers, vanaf het water overgedragen worden aan hulpverleners op het land. Vooraf dient bepaald te worden hoe, waar en op welke voorwaarden de samenwerking en de overdracht tussen de land- en waterpartijen zullen plaatsvinden. Uniformering van de afspraken heeft tot gevolg dat de samenwerking bij bovenregionale bijstand efficiënt en eenduidig kan plaatsvinden.

Deze procedure behandelt achtereenvolgens:

1. aanwijzen aanlandingsplaatsen
2. categorie-indeling van de aanlandingsplaatsen
3. overnameprocedure.

## 17.2 Aanlandingsplaatsen

Bij de keuze voor een aanlandingsplaats is niet alleen de afstand vanaf de plaats incident naar het land van belang, maar spelen ook de opvangmogelijkheid en doorstroomcapaciteit een belangrijke rol. Om op landelijk uniforme wijze inzichtelijk te maken wat voor soort aanlandingsplaats het betreft, is ervoor gekozen om de aanlandingsplaatsen in drie categorieën in te delen. De aanlandingsplaatsen categorie A zijn geschikt voor de opvang van grotere groepen personen c.q. slachtoffers. De aanlandingsplaatsen categorie B zijn geschikt voor de aanlanding van enkele personen c.q. slachtoffers. In de categorie 'Overig' zijn plaatsen opgenomen die niet voldoen aan de criteria voor categorie A of B, maar die wel gebruikt kunnen worden als daarvoor doorslaggevend redenen zijn. Het aanwijzen van een aanlandingsplaats ten tijde van een incident geschiedt in eerste instantie in overleg tussen (C)-VP (verkeerspost), het KWC indien betrokken, en de betrokken (C)-GMK. Bij opschaling naar GRIP 1 is het een besluit dat door het CoPI in afstemming met de hulpverleningsdiensten genomen wordt. Bij opschaling naar GRIP 2 of hoger wordt de aanwijzing gegeven door het ROT in overleg met het operationeel team van het KWC/VP. Betreft het een aanlandingsplaats in de haven, dan dient de havenmeester betrokken te worden. In alle gevallen geldt dat tijdens een incident de gekozen aanlandingsplaats buiten het (mogelijke) effectgebied van het incident dient te liggen.

### **Categorie-indeling aanlandingsplaatsen (zie ook paragraaf 14.3)**

Een *aanlandingsplaats categorie A* wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden / aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen c.q. slachtoffers. Ook al is de aanvaartijd naar een aanlandingsplaats categorie B korter, dan moet men zich realiseren dat bij de keuze voor die landingsplaats de hulpverlening daar kan stagneren, waardoor vertraging in het hulpverleningsproces ontstaat.

Een categorie A aanlandingsplaats dient aan de volgende eisen te voldoen:

1. Diepte van het water ten minste 2 meter.

2. Aanrijroute minimaal tweestrooksweg met voldoende circulatiemogelijkheid.
3. Aanlegsteigers in een getijdhaven te allen tijde bereikbaar.
4. Aanlegsteigers geschikt voor het vervoer van slachtoffers / rijden met brancard.
5. Opstelplaats biedt ruimte voor ten minste de volgende (hulpverlenings)voertuigen:
  - 1 brandweereenheid
  - 4 ambulances
  - 1 geneeskundige combinatie
  - 2 piketauto's van de politie
  - 1 MMT-busje.
6. Ruimte voor het opzetten van een gewondennest of de aanwezigheid van ruimtes die hiervoor in te richten zijn.
7. In de nabijheid een plaats die geschikt is voor het landen van een helikopter.

Naast bovengenoemde eisen is het een pluspunt als ook de volgende mogelijkheden aanwezig zijn:

- > af te sluiten voor publiek
- > beweegbare kade of brug voor het overtilen van slachtoffers
- > aanwezigheid van elektriciteit en stromend water
- > kantinefaciliteiten, toiletten en douches
- > nabij opslag van aanvullende reddingsmiddelen
- > opslagruimte voor bevoorrading
- > nabij een tankstation.



Figuur 17.1 Brandweer en ambulances op aanlandingsplaats

Een *aanlandingsplaats categorie B* is geschikt voor de overname van enkele personen of enkele slachtoffers. Wanneer tijd cruciaal is voor de behandeling van een slachtoffer (T1) en een aanlandingsplaats categorie B dicht bij de plaats van het incident gelegen is, dan kan ervoor gekozen worden het slachtoffer naar die aanlandingsplaats te brengen, mits directe overname door ambulancepersoneel mogelijk is.

Een aanlandingsplaats categorie B dient aan de volgende eisen te voldoen:

1. Verharde toegangsweg.

2. Diepte van het water ten minste 1,5 meter.
3. Aanlegsteiger / overnameplaats die het gehele jaar bereikbaar is.
4. Opstelplaats voor tenminste 2 ambulances.
5. Mogelijkheid voor ambulances om te keren.

Een mogelijkheid voor het landen van een helikopter wordt, naast bovengenoemde eisen, als wenselijk beschouwd.

Een *aanlandingsplaats categorie Overige* is in principe niet geschikt voor het overnemen van slachtoffers. De keuze voor een dergelijke aanlandingsplaats wordt alleen gemaakt in noodgevallen. Reden kan bijvoorbeeld zijn dat laagwater het de hulpverleningsvaartuigen onmogelijk maakt om een andere aanlandingsplaats te bereiken, of dat de tijdswinst in geval van een (enkel) instabiel slachtoffer een snelle maar oncomfortabele overname rechtvaardigt (scoop and run).

## 17.3 Overnameprocedure

Wanneer bij een incident op het water personen, onder wie slachtoffers, vanaf het water overgedragen worden aan hulpverleners op het land, dient aan een aantal randvoorwaarden zijn voldaan:

- > Voldoende menskracht, voor een vlotte overname van slachtoffers (tilcapaciteit) en/of de begeleiding van betrokkenen. Overweeg of er bij geneeskundige opschaling ook een brandweereenheid ter assistentie mee gealarmeerd kan worden.
- > Een korte overdracht. Overweeg om triagekaarten aan de standaard uitrusting van hulpverleningsvaartuigen toe te voegen.
- > Het besef dat hulpverleningsvaartuigen in principe zo snel mogelijk weer inzetbaar moeten zijn voor hun reddingstaak.

Alle hulpverleners zijn verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid. Aan boord is de kapitein te allen tijde eindverantwoordelijk.

**Tabel 17.1 Checklist**

Checklist
> Aanlandingsplaatsen moeten in de preparatiefase regelmatig gecontroleerd worden, zodat er een actueel beeld is wat er mag worden verwacht op de locatie.
> Het overzicht van de aanlandingsplaatsen dient actueel te zijn.
> Het is van groot belang de juiste aanlandingsplaats te kiezen voor de personen c.q. slachtoffers die aangeland moeten worden; dit is niet altijd de dichtstbijzijnde.
> De aanwijzing van een aanlandingsplaats geschiedt door gremia binnen de GRIP-structuur of, als deze niet zijn ingesteld, door de betrokken meldkamers in afstemming met de land- en waterdiensten.
> <b>Categorie A</b> wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden/aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen.
> <b>Categorie B</b> is geschikt voor de overname van enkele personen of enkele slachtoffers.
> <b>Categorie Overig</b> is in principe niet geschikt voor het overnemen van slachtoffers.
> Zorg voor een zo kort mogelijke overdracht en voldoende hulpverleners op de aanlandingsplaats.

# 18 Procedure 4: Opvragen van en advisering over ladinggegevens

## 18.1 Inleiding

Bij een incident op het water is het van groot belang dat de ladinggegevens van schepen zo snel mogelijk bekend worden. Hiermee kunnen hulpverleners bepalen welke risico's zich voordoen en welke maatregelen er getroffen moeten worden. Om de gevolgen die gevaarlijke stoffen hebben op mensen, dieren en het milieu te voorkomen, beperken en bestrijden is het van belang zo spoedig mogelijk inzicht te hebben in de effecten die deze stoffen kunnen opleveren. In de Stafsectie Brandweer werken specialisten gevaarlijke stoffen aan eenduidige weloverwogen adviezen met betrekking tot de effecten van vrijgekomen gevaarlijke stoffen. Bij incidenten op het water worden er, vanwege de bijzondere kenmerken van het optreden op het water, ook adviezen opgesteld over onder meer de effecten en de gevolgen van het (mogelijk) vrijkomen van de stof op/in het water, de manier waarop de stof zich gedraagt, de risico's en de wijze van bestrijding. Dit advies wordt bij GRIP 2 en hoger aangeboden aan het C-ROT (via een lid van de brandweezorg). Het C-ROT legt dit advies samen met de voorgestelde aanpak van de bestrijding ter besluitvorming voor aan het beleidsteam.

## 18.2 Bronnen / systemen voor verkrijgen van ladinggegevens

### Binnenvaart

In het systeem IVS90 dat in beheer is bij RWS, worden de gegevens van schepen en lading die passeren bij sluizen en bruggen bijgehouden. Deze ladinggegevens bestaan uit de aard en hoeveelheid van de stof.

- > Bij vervoer van gevaarlijke stoffen: VN-nummer, klasse, classificatiecode, verpakkingsgroep en stofnaam.
- > Bij containervervoer: aantal containers per lengteklasse: 20, 30, 40ft.

In het systeem Infraweb kunnen tijdens incidenten de gegevens van het incident direct worden ingevoerd door verkeersposten en andere betrokkenen zoals de '(mobiele) verkeersleiders' van de Nautisch beheerder. Op het moment van een incident kan de verkeerspost die zowel toegang heeft tot Infraweb als tot IVS 90 aan de hand van naam of nummer de gegevens vanuit IVS exporteren naar Infraweb. Vervolgens kunnen alle gebruikers van Infraweb (zie ook bij bijzonderheden) hierop meekijken. Vanwege privacywetgeving is er geen directe koppeling tussen IVS90 en Infraweb.

## Zeevaart

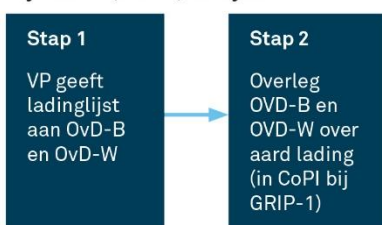
SafeSeaNet is een EU-telematica netwerk waarop de lidstaten alsook Noorwegen en IJsland zijn aangesloten. Hierin worden de gegevens uitgewisseld die realtime worden aangeleverd vanuit de schepen die vanuit een EU-haven vertrekken en de havens, voor zover gelegen binnen de EU, waar schepen naar op weg zijn. Op basis van deze gegevens hebben de bevoegde (operationele) instanties op elk moment inzicht in de identiteit, de positie en de lading van schepen die zich in de Europese wateren bevinden. Het maakt een betere bewaking van de scheepvaart en een betere opsporing van gevaarlijke situaties voor het milieu mogelijk, ook wanneer daarbij schepen op doorvaart zijn betrokken. Daarnaast kunnen bij ongevallen meer doelmatige maatregelen worden genomen.

## 18.3 Opvragen van en advisering over ladinggegevens

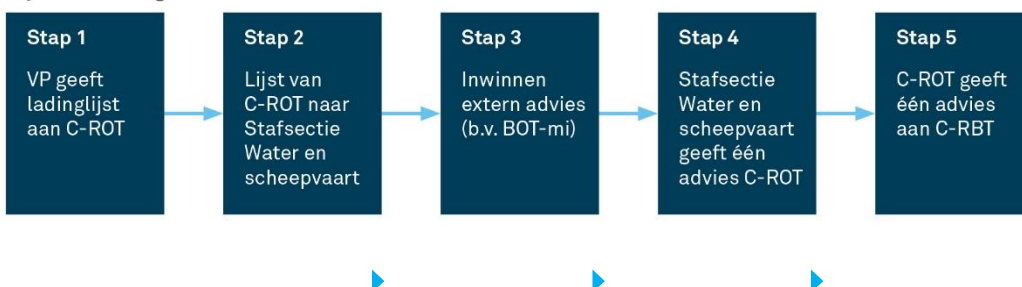
Met het proces van interpretatie, analyse en advies betreffende een gevaarlijke lading is het uiteindelijke doel de opvarenden, het schip en de (gevaarlijke) lading veilig te stellen. In de dagelijkse situatie (GRIP 0) zal via het stuurhutoverleg afstemming plaatsvinden over aard van de lading en de te nemen maatregelen. Bij GRIP 1 en hoger zal multidisciplinair bepaald worden hoe, vanuit de beschikbare lijst, toegewerkt kan worden naar een weloverwogen en eenduidig advies over de lading voor het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) en het Coördinerend Regionaal Beleidsteam (C-RBT). Figuur 18.1 geeft het proces 'beschikbaar krijgen en advisering ladinggegevens' weer.

- VP = Verkeerspost nautisch beheerder
- C-ROT = Coördinerend regionaal operationeel team
- C-RBT = Coördinerend regionaal beleidsteam

### Bij routine (GRIP 0) en bij GRIP 1



### Bij GRIP 2 en hoger



Figuur 18.1 Beschikbaar krijgen van en advisering over ladinggegevens

### **Stap 1: Beschikbaar krijgen en overdracht van ladinggegevens**

De verkeerspost houdt zich tijdens incidenten en calamiteiten bezig met de operationele nautische coördinatie op de vaarweg en ontvangt in dat verband informatie van de overige verkeersposten, de Nederlandse (en eventueel Belgische en Duitse) Kustwacht, scheepsagenten et cetera. De verkeersposten van de Nautisch beheerder zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de ladinggegevens aan de OvD-B en -W (bij GRIP 0 en 1) of aan het C-ROT (GRIP 2 en hoger). De verkeerspost vraagt de ladinggegevens op via IVS 90 / Infracore (binnenvaart) of SafeSeaNet (zeevaart). Deze lijst geldt tijdens het incident als de enige formele lijst met gegevens.

Bij het Scheldecoördinatiecentrum (SCC) en de Centrale Meldpost Waddenzee (CMW), beide zeeverkeersposten, is steeds informatie beschikbaar conform de Regeling transport gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RTGZ). Meer gedetailleerde informatie kan worden opgevraagd bij het Kustwachtcentrum of bij de haven van bestemming.

### **Stap 2: Vertaling van ladinglijst naar incidenttypen door de brandweer**

Het C-ROT geeft de ladinglijst door aan de specialisten gevaarlijke stoffen van de brandweer. Zij maken een vertaalslag van de ladinglijst naar een overzicht van relevante stoffen in het schip en brengen, op basis van incidenttypen, de kans op het vrijkomen van gevaarlijke stoffen en de mogelijke consequenties voor opvarenden, schip, lading en de omgeving in kaart. In deze fase kan het zijn dat de OvD-B of OvD-W (eventueel via de OSC) ook een ladinglijst heeft ontvangen van de kapitein of de bemanning aan boord van het schip.

Naast kennis van de lading van een vaartuig is kennis van de locatie van deze lading in/op het schip onontbeerlijk. Naast de ladinggegevens is het soms om die reden noodzakelijk dat er een stuwplan wordt opgevraagd. Mocht dit zich voordoen, dan zal de informatiemanager van het CoPI deze gegevens doorsturen naar de informatiemanager van het C-ROT. Deze informatiemanager geeft ze weer door aan de specialisten gevaarlijke stoffen om tot een weloverwogen en eenduidig advies voor het C-ROT te komen. De kapitein heeft de eindverantwoordelijkheid over de lading die het schip aan boord heeft.

### **Stap 3: Vragen om eventueel extern advies**

Naast het zelf interpreteren en analyseren van de beschikbare gegevens, kunnen de specialisten gevaarlijke stoffen ook gebruikmaken van extern advies, bijvoorbeeld van het Crisis Expert Team Milieu en Water en het Crisis Expert Team Straling, die via het LOCC kunnen worden geconsulteerd.

### **Stap 4: Voorleggen van advies aan C-ROT**

De Stafsectie Brandweer legt een eenduidig advies voor aan het C-ROT. Indien er geen eenduidig advies gegeven kan worden, bijvoorbeeld vanwege niet eensluidende externe adviezen, zal de stafsectie dit ook in het C-ROT beargumenteerd aangeven.

### **Stap 5: Advies C-ROT naar C-RBT**

Het C-ROT legt één eenduidig en weloverwogen advies via de Operationeel Leider neer bij het coördinerend regionaalbeleidsteam (C-RBT). Op basis daarvan kan het C-RBT een beslissing nemen over vervolgcacties en het opdragen daarvan aan het C-ROT.

## 18.4 Bijzonderheden

### **Binnenvaart**

Alle diensten (waar onder die in de veiligheidsregio's) die dit wensen, kunnen Infraweb gebruiken, mits zij daarom verzoeken bij RWS. Deze beheerder van het Infraweb zal via een contract met voorwaarden ten aanzien van het gebruik, systeem en inhoud toestemming geven.

### **Zeevaart**

Het Kustwachtcentrum kan alle gegevens opvragen. De zeehavens kunnen alleen gegevens opvragen van lading die naar hun haven gaat. In het algemeen gaat het wel om gevoelige info. Sinds kort heeft het Schelde Coördinatie Centrum ook de bevoegdheid om gegevens te vragen van zijn areaal van België-Nederland. De Centrale Meldpost Waddenzee heeft nog geen bevoegdheid.

De kwaliteit van de informatie is zo goed of zo slecht als die in het systeem is ingevoerd. De eerste opgave gebeurt door kapitein of agent. De betrokken haven heeft er belang bij dat de informatie goed is. Zij voert ook controles uit op de juistheid, tijdigheid en volledigheid. Bij incidenten en calamiteiten is het doorsturen van ladinggegevens uit SafeSeaNet geen probleem met betrekking tot prioritering of commerciële belangen.

### **Meteo**

Bij de verspreiding van stoffen op en in het water moet worden gelet op het tij en de stroomrichting van het water. De prognose van de meteorologische en hydrologische gegevens is van belang voor het opstellen van een voorspelling voor de ontwikkeling van de aard en omvang van het bron- en effectgebied.

### **Containers in het water**

Bij het te water raken van containers kunnen verschillende problemen ontstaan. Vaten met chemicaliën zullen bijvoorbeeld blijven drijven of zweven. De vaten met chemicaliën die blijven drijven, zijn over het algemeen gevuld met: alifatische en organische koolwaterstoffen, alcoholen, ketonen, ethers, esters, amines en aldehydes. De vaten met chemicaliën die waarschijnlijk zullen zinken, bevatten: zuren, basen, glycolen, gechloreerde koolwaterstoffen, koolstofdissulfide en toluen diisocyaan. Drijvende of zwevende containers of vaten zullen na onbepaalde tijd uiteindelijk aanspoelen. Containers of vaten met gevaarlijke stoffen kunnen een risico opleveren voor de opvarenden. Mensen en dieren op het land kunnen in contact komen met de containers of vaten en kunnen gewond raken door lekkage van de gevaarlijke inhoud (denk hierbij aan begaste containers). Daarnaast kunnen drijvende containers en vaten de scheepvaart hinderen. Drijvende voorwerpen blijven niet op dezelfde locatie, maar verplaatsen zich door de wind en de stroming.



**Tabel 18.1 Checklist**

Checklist	
>	Verkeersposten van Nautisch beheerders zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de ladinggegevens.
>	Het CoPI is verantwoordelijk voor het aanleveren van de aanvullende gegevens en het stuwplan dat via de schipper / kapitein beschikbaar komt.
>	De specialist(en) gevaarlijke stoffen van de brandweer is (zijn) verantwoordelijk voor een eenduidig advies aan het C-ROT.
>	Het C-ROT is verantwoordelijk voor advies aan het C-RBT .

# 19 Procedure 5: Afhandeling van scheepvaartongevallen

Bij de afhandeling van scheepvaartongevallen zijn vaak meerdere diensten betrokken. Vaak zijn deze diensten al bij de hulpverlening aanwezig of komen ze juist, omdat ze een taak hebben bij de afhandeling van een incident / ongeval.

**Rijkswaterstaat** heeft bij de afhandeling van een scheepsongeval de volgende taken:

- > De Officier van Dienst van RWS is ter plaatse, meldt het ongeval, laat andere hulpdiensten en andere betrokkenen alarmeren.
- > Treft de eerste beheersmaatregelen om schade aan de vaarweg, objecten, de waterkwaliteit of het peilbeheer te beperken en te herstellen.
- > Treft verkeersmaatregelen voor de scheepvaart op de plaats van het incident; kan de vaarweg stremmen en tijdelijk markeren met betonnen, of kan lokale beperkingen voor de scheepvaart afroepen.
- > Treft maatregelen om verontreinigingen in te (laten) dammen en op te ruimen of extra door te spoelen. Zo nodig worden maatregelen getroffen om het peil van de vaarweg of de stroming van het water te beïnvloeden met sluisen, stuwen, stormvloedkeringen en gemalen.
- > Informeert de scheepvaart, de gebruikers van schoon water en de peilbeheerders van aansluitende wateren.

De verkeerspost van Rijkswaterstaat is het aanspreekpunt en coördineert de inzet in overleg met de Ovd-RWS. In overleg met de hulpdiensten en bij GRIP 1 onder coördinatie van het CoPI, zet Rijkswaterstaat voornoemde maatregelen in en heft deze weer op. Ook kan Rijkswaterstaat de plaats van het ongeval of een plaats delict beheren totdat de politie arriveert.

Als een schip door brand, een ongeval of aanvaring zodanig beschadigd is dat gecontroleerd moet worden of de basisveiligheid nog in orde is, moet de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) een oordeel geven. Daarom beschikt IL&T over een 24/7 Meld- en Informatiecentrum (MIC). De piketinspecteur van IL&T classificeert het voorval.

Bij het beoordelen van de schade, dat zowel ter plaatse als op afstand kan plaatsvinden, worden de gevolgen voor schip, bemanning en omgeving in kaart gebracht. Er kan besloten worden tot een vervoersverbod en/of een andere voorlopige maatregel.

Na melding wordt het incident door een piketinspecteur geclassificeerd als voorval, incident, ernstig incident of crisis. Vanaf een ernstig incident kan er worden opgeschaald naar een incidentmanager van de IL&T. Ook kan de afdeling onderzoek van de inspectie betrokken worden. De piketinspecteur bepaalt of de certificerende instelling van het schip betrokken moet worden, in hoeverre een stillegging (een bestuurlijke maatregel) getroffen moet worden en/of er een strafrechtelijk traject moet worden ingegaan.

Als de eerste hulpverlening heeft plaatsgevonden en de oorzaak onderzocht moet worden, kan de **Nationale Politie** (Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid of de Zeehavenpolitie Rotterdam) bij de afhandeling van een scheepvaartongeval nodig zijn. Er is een protocol afhandeling scheepvaartongevallen tussen politie en het OM. Dit protocol geldt op de Noordzee. Een door Politie, OM en IL&T aangewezen scheepvaartselecteur kent het Inzetprotocol en kan vanuit dit protocol, gekoppeld aan de eigen nautische deskundigheid, een beoordeling geven over de inzet van deskundigen na een scheepsongeval:

- > Onderzoek door deskundige van Dienst Infra LE / ZHP Rotterdam, al dan niet ondersteund door TVS. Als hiertoe besloten wordt, zal in de meeste gevallen een proces-verbaal worden opgemaakt. Het OM is hiervoor eindverantwoordelijk.
- > Onderzoek door een andere persoon die nautisch is opgeleid (iemand van de politie met een vaarbewijs, dan wel een BOA van andere organisatie, zoals RWS, de Havendienst et cetera).
- > Onderzoek door een niet-nautisch ambtenaar. In dit geval vindt alleen een vastlegging van feiten plaats, bijvoorbeeld op verzoek van de betrokkenen, de verzekering of Operationeel Centrum Politie.
- > Blijkschaderegeling, waarbij geen ambtenaar ter plaatse komt en niets wordt vastgelegd

Onderzoek vindt plaats indien er sprake is van een ongeval:

- > met doden
- > met zwaar gewonden
- > met ernstige milieuschade
- > waarbij een vaartuig zinkt of is gezonken
- > waarbij een schip met passagiers (cruiseschip, veerpont, bruine zeilvaart et cetera) betrokken is (met uitzondering van een ongeval met slechts lichte afmeerschade)
- > waarbij een schip met gevaarlijke stoffen betrokken is (met uitzondering van een ongeval met slechts lichte afmeerschade)
- > tijdens de reguliere vaart waarbij minimaal één varend beroepsschip betrokken is
- > waarbij alcohol en/of drugs een rol spelen
- > waarbij de scheepvaartregels duidelijk zijn overtreden.

In bovenstaande gevallen wordt een proces-verbaal ten behoeve van het OM opgemaakt; bij twijfel wordt vooraf met het OM overleg gepleegd.

Naast scheepsongevallen kan de scheepvaart-selecteur op verzoek van de Dienst Infra LE / ZHP Rotterdam beslissen over de vraag al dan geen inzet te doen in de volgende gevallen:

- > scheepvaartgerelateerde misdrijven
- > scheepvaartgerelateerde arbeidsongevallen
- > verdrinkingen (zie ook SOAD)
- > scheepvaartgerelateerde branden (geen brandtechnisch onderzoek)
- > duikongevallen
- > near misses
- > ontgassing door tankschepen (PM).

# 20 Procedure 6: Afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust

## 20.1 Inleiding

Bij een incident op zee is het mogelijk dat er (grote) hoeveelheden dieren besmeurd raken en terechtkomen op de Nederlandse kust. RWS is als onderdeel van het ministerie van IenW verantwoordelijk voor het opruimen van olie op zee en voor olie die aanspoelt op de kusten. Het ministerie van EZenK is verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van vogelopvangcentra en soortbescherming. De gemeenten beheren hun eigen kuststrook.

## 20.2 Samenwerkingsregeling besmeurde vogels

Bovengenoemde rijksorganen hebben (concept)afspraken gemaakt voor het 'afhandelen' van grote aantallen besmeurde vogels op de kusten en oevers van de Nederlandse zoute wateren. Dit doen zij samen met de Klasse 1-vogelkustasielen die zich hebben gespecialiseerd in het behandelen van met olie besmeurde vogels. Namens de kustdiensten van RWS neemt RWS Zee en Delta de coördinatie van de afhandeling van de besmeurde vogels op zich.

Een melding dat meerdere met olie besmeurde vogels gevonden zijn, bereikt meestal een vogelkustasiel of een lid van de NZG. De melding dient doorgestuurd te worden naar het Kustwachtcentrum in Den Helder, algemeen meldpunt Noordzee-incidenten. Het KWC geeft de melding door aan de RWS dienst Zee en Delta (RWS-ZD). Samen wordt besloten hoe de melding wordt geverifieerd. Afhankelijk van de omvang wordt de betreffende GMK ingelicht, die de gemeente informeert. Deze procedure zal veelal samenvallen met het incidenttype 'verontreiniging oppervlakte water en oevers'.

### **Bijzonderheden**

Het opruimen van kadavers is noodzakelijk ter voorkoming van besmetting van mensen en dieren. Tevens dient voorkomen te worden dat het publiek onoordeelkundig in contact komt met olie of andere verontreinigende stoffen op besmeurde, mogelijk zieke vogels, bijvoorbeeld bij het oprapen van de nog levende vogels of bij het zelfstandig willen schoonmaken van deze vogels.

# 21 Procedure 7: Aangespoelde verontreiniging en walvisachtigen op de kust

De waterkwaliteitsbeheerder is op grond van de Waterwet verantwoordelijk voor het opruimen van ernstige verontreinigingen op de oevers en kust op alle samenhangende risicowatersystemen en andere wateren in Nederland. Een specifieke invulling en uitwerking van deze verantwoordelijkheid voor de Noordzeekust is terug te vinden in de samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten (2007).<sup>37</sup> Hierin is vastgelegd dat RWS-ZD de aanpak van de verontreiniging coördineert. De uitvoering geschiedt in samenwerking met de regionale dienst van RWS en de gemeenten. Ten aanzien van het Waddengebied geldt dat ook de oevers van het vaste land van Groningen, Friesland en Noord-Holland alsmede de Waddenoevers van de eilanden onder deze regeling vallen.

Buiten de regeling vallen die zaken (containers, gesloten vaten et cetera) die door de strandvonder (= de burgemeester) afgevoerd kunnen worden. Bij verpakte stoffen waar herkenning van de inhoud zonder monsterneming niet mogelijk is, zal de gemeente deskundigheid kunnen inschakelen. Maatregelen, waaronder het overpakken van stoffen en afvoer, zullen bij kleine hoeveelheden door de brandweer uitgevoerd worden.

---

<sup>37</sup>. Regelingen worden regelmatig herzien. Meest actuele regeling is te vinden op <https://www.noordzeeloket.nl/>.

# G Borging van incidentbestrijding op het water

Vanaf 2009 wordt er in meerdere watergebieden gewerkt volgens de unité de doctrine van dit handboek. Tussen veiligheidsregio's en crisispartners zijn afspraken gemaakt, SRWS'en zijn in het leven geroepen en zijn er in veiligheidsregio's waterfunctionarissen voor SRWS'en aangesteld. Een overzicht van de voortgang en ontwikkelingen per SRWS is opgenomen in deel I, paragraaf 28. 3 Een structurele landelijke borging van incidentbestrijding op het water is tot op heden nog niet formeel gerealiseerd. Dit deel bestaat uit twee hoofdstukken en behandelt de borging van de incidentbestrijding op landelijk niveau (22) en op regionaal niveau (23).

## 22 Landelijke borging

Een structurele landelijke borging van incidentbestrijding op het water is tot op heden nog niet formeel gerealiseerd. Inmiddels is wel het beheer van dit handboek ondergebracht bij het Instituut Fysieke Veiligheid en is er een landelijk Ketenpartneroverleg Veiligheid op het Water . Hierdoor is een platform ontstaan waarin hulpdiensten en waterpartijen met elkaar overleggen, kennis delen en waar voor de waterveiligheid prangende kwesties (zoals onveiligheid bij de cruisevaart op de grote binnenwateren) kunnen worden besproken en geadresseerd.<sup>38</sup>

Het ketenpartneroverleg is gevraagd een werkgroep van experts uit de verschillende watercrisispartners te vormen die konden bijdragen aan de actualisatie van dit handboek in 2021.

---

<sup>38</sup> Dit was een van de wensen die in de uitgave van dit handboek uit 2015 stonden genoemd.

# 23 Regionale borging via SRWS

Niet alleen op centraal niveau dient incidentbestrijding op het water structureel geborgd te worden, maar met name ook op het niveau van de veiligheidsregio's. Binnen dit handboek is de lijn uitgezet om voor gebieden met grote risico's op het water een incidentbestrijdingsplan op te stellen, waarin alle afspraken worden vastgelegd over de samenwerking tussen alle betrokken watercrisispartners, de inrichting van de randvoorwaardelijke processen en de zorgnormen (zie deel D).

De gebieden waarvoor dergelijk incidentbestrijdingsplannen worden opgesteld, worden een 'samenhangend risicowatersysteem' (SRWS) genoemd. Per SRWS wordt één veiligheidsregio aangewezen als coördinerende veiligheidsregio. Dat betekent dat deze regio de voorbereiding en coördinatie van de incidentbestrijding op dat water op zich neemt en ervoor zorgt dat de andere veiligheidsregio's binnen het SRWS betrokken worden. Om de voorbereiding en coördinatie structureel te borgen binnen de coördinerende veiligheidsregio, dient een waterfunctionaris te worden aangesteld. Inmiddels zijn meerdere SRWS'en ingesteld en verschillende waterfunctionarissen aangesteld.

De belangrijkste opdracht voor de waterfunctionaris is om alle partijen binnen het SRWS te mobiliseren en voor te bereiden (organisatie en oefenen) op een adequate inzet ten tijde van een incident. Vooral de bevordering van de multidisciplinaire samenwerking met alle ketenpartners is van essentieel belang. De inzet van organisaties bij incidenten op het water is nauw verbonden met de rol die zij spelen in de dagelijkse hulpverlening. Het is mogelijk dat een IBP wordt opgesteld waarbij het werkingsgebied (het SRWS) in meerdere veiligheidsregio's valt. In dat geval dient voor dat gebied één veiligheidsregio te worden aangewezen die voor wat betreft de voorbereiding op de incidentbestrijding coördinerend is. Er zijn objectieve criteria die bepalend kunnen zijn voor het vaststellen welke regio coördinerend is voor het IBP. Zo kan de coördinerende VR de regio zijn:

- > die geografisch is gekoppeld aan de vestiging van de nautisch verkeersmanager c.q. de eigenaar van het deelproces SAR
- > met het dominante risicoprofiel in een SRWS
- > met het grootste oppervlaktewater
- > met de meeste kennis / ervaring en/of slagkracht (bestuurlijk en operationeel).

Er kunnen ook andere bestuurlijke overwegingen zijn om een regio als coördinerende veiligheidsregio te benoemen, zoals een gelijkmatige verdeling van taken over de betrokken regio's. Het is aan de bestuurders van de veiligheidsregio's om vast te stellen welke veiligheidsregio wordt aangewezen als coördinerende veiligheidsregio van een SRWS.

Het is wenselijk om binnen de coördinerende veiligheidsregio een waterfunctionaris te benoemen die als taken heeft:

- > Leidinggeven aan het proces van voorbereiding op de incidentbestrijding op het water.



- > Het opstellen en beheer van het IBP, alsmede van de procedures.
- > Het opstellen van een multidisciplinair plan voor opleiden, trainen en oefenen.
- > Het implementeren van de plannen en procedures.

De Waterfunctionaris is niet alleen actief binnen de veiligheidsregio's als het gaat om hulpverlening op het water, maar ook in de wereld van organisaties die werkzaam zijn op het gebied van wat ook wel de 'natte kolom' wordt genoemd. Als operationele actoren binnen de 'natte kolom' zijn onder meer aan te wijzen:

- > Kustwacht
- > Landelijke Eenheid Nationale Politie
- > KNRM
- > Provincie en gemeenten in hun rol van vaarwegbeheerder
- > Rijkswaterstaat
- > Waterschappen
- > Reddingsbrigade Nederland
- > Bergers, havenbedrijven, rederijen
- > Ministerie van Defensie, Regionaal Militaire Commando (RMC).

De waterfunctionaris dient alle partijen te mobiliseren en voor te bereiden (organisatie en oefenen) op een adequate inzet tijdens een incident. Met name de bevordering van de multidisciplinaire samenwerking tussen alle ketenpartners is van essentieel belang.

De taken van de waterfunctionaris richting de crisispartners betreffen:

- > Het borgen van aspecten die samenhangen met de incidentbestrijding op het water en opgenomen zijn in het regionaal beleids- en crisisplan.
- > Het afstemmen van de werkzaamheden (van de betrokken water- en landpartijen) inzake de voorbereiding op de incidentbestrijding op het water.
- > Het opstellen en beheren van een IBP voor het SRWS.
- > Het opstellen en beheren van een multidisciplinair plan voor opleiden, trainen en oefenen.
- > Het ontwikkelen van procedures voor de inzet van de rampbestrijdingsorganisatie bij incidenten op het water.
- > Het afsluiten van de noodzakelijke convenanten tussen de veiligheidsregio's en partners.
- > Het initiëren van evaluaties van oefeningen en (grote) incidenten.
- > Het zorgdragen voor de implementatie van eerder genoemde punten.

In bijlage 4 is een functiebeschrijving van de waterfunctionaris opgenomen. Op basis van zijn voorbereidende taak moet de waterfunctionaris de rollen van netwerker, regisseur en adviseur bekleden, omdat hij:

- > bij het vervullen van zijn taken te maken heeft met een groot aantal partijen en het van belang is dat hij met al deze spelers goede contacten opbouwt en onderhoudt.
- > inzicht moet hebben en een permanente vertaalslag moet kunnen maken tussen de organisaties met hun monodisciplinaire (dagelijkse) werkzaamheden en de benodigde (multidisciplinaire) organisatie in het kader van veiligheid.
- > opereert op het snijvlak van een bestuurlijk, ambtelijk en operationeel krachtenveld, waarbij sprake kan zijn van belangentegenstellingen.
- > relevante veiligheidsvraagstukken op de agenda moet zien te krijgen om het bestuur en de operationele partners bekend te laten zijn met het belang van een goede incidentbestrijding op het water.

- > te maken heeft bovenregionaal opererende, zowel publieke als privaatrechtelijke organisaties met een grote mate van autonomie.
- > formeel op een groot aantal punten (nog) geen wettelijke basis en formele bevoegdheden heeft om andere organisaties aan te sturen in de voorbereidende en operationele fase.
- > niet letterlijk kan aansturen, zodat hij moet kunnen regisseren en daarmee bewerkstelligen dat de 'juiste dingen' gebeuren.

Hiervoor is het van belang dat de waterfunctionaris een duidelijke visie heeft op wat hij wil bereiken en hoe hij dit kan realiseren.

# H Zorgnormen incidentbestrijding op het water

Dit deel bevat vier hoofdstukken. Het eerste handelt over mogelijke zorgnormen voor alle betrokken (water) partijen (24), het tweede biedt een inventarisatie van de mogelijke risico's (25), in het vierde komt een analyse per incidenttype aan bod (26) en in het vijfde het bepalen van adviezen voor zorgnormen (27).

# 24 Advisering zorgnormen

## 24.1 Specifieke zorgnormen voor op het water

Het onderdeel 'Specifieke zorgnormen voor op het water' geeft een systematiek weer, waarmee op een eenvoudige wijze een vertaling kan worden gemaakt van de specifieke watergerelateerde incidenttypen en de daarbij behorende effecten naar de gewenste operationele prestaties. Zorgnormen voor op het water zijn bedoeld om helder te krijgen welke inzet gewenst is om in Nederland bij een incident op het water adequaat te kunnen optreden. Op basis van zorgnormen kan de organisatie en spreiding van de totale incidentbestrijding op het water worden bepaald en worden de onderling gewenste afspraken helder. Om eenduidigheid bij het bepalen van de zorgnorm te krijgen, is een goede definitie van groot belang. Voor het crisistype 'Incident op of onder water' wordt de volgende definitie van zorgnorm gebruikt: de beschrijving van de gewenste inzet bij een hulpvraag met een specificatie van de volgende onderdelen:

- > opkomsttijd basisinzet
- > opschalingscapaciteit in tijd en omvang.

Voor het adequaat optreden is het tevens van belang dat de alarmeringstijd van de verschillende partijen ook genormeerd wordt.

## 24.2 Stappenplan zorgnormen

De hulpverleningsdiensten op het land weten in principe binnen hoeveel tijd zij welk materieel ingezet moeten kunnen hebben en hoe zich dat verhoudt tot de risico's in het gebied. Voor waterpartijen en het optreden op het water is dit lang niet altijd duidelijk. In vergelijking met het land is daarom een tweetal zaken nader uitgewerkt voor het water, te weten:

1. De vaststelling van de risicobeelden per gebied en de vertaling van de verwachte hulpvraag naar de inzetbehoefte.
2. De bepaling van kwaliteit, kwantiteit en tijdsfactoren voor het optreden op het water (de zorgnorm).

Normen en inzetbehoefte kunnen niet zonder meer bepaald en vastgesteld worden. Daarom zijn deze via een stappenplan uitgewerkt.

### Stappenplan

- Stap 1. De mogelijke kansen en effecten op het water inventariseren en per incidenttype analyseren (hulpvraag).
- Stap 2. De hulpvraag vertalen naar de inzetbehoefte.
- Stap 3. De inzetbehoefte vertalen naar landelijke zorgnormen.
- Stap 4. Bepalen risicobeeld voor de omvang van het risico.

# 25 Inventarisatie van mogelijke risico's

## 25.1 Risico's

De formule  $Risico = Kans \times Effect$  stelt, dat de aard en omvang van incidenten worden bepaald door de kans op dat incident en de verwachte effecten daarvan. Voor het bepalen van de hulpvraag kan geanalyseerd worden welke factoren invloed hebben op het effect van incidenten en op de kans op het ontstaan van incidenten.

## 25.2 Effectfactoren

Voor de bepaling van adequate inzet bij een incident is het van belang dat op basis van een risicobeeld de vaarwegen / wateren worden beoordeeld. De risicobeoordeling kan worden gedaan aan de hand van de factoren die maken dat een incident een effect veroorzaakt (de effectfactoren). In de volgende paragraaf wordt gekeken welke factoren de kans op een incident beïnvloeden. Samen bepalen zij het risicobeeld van een incident, waarmee de inzetbehoefte kan worden bepaald.

De effectfactoren dienen per samenhangend watersysteem te worden geïnventariseerd, zodat een goed algemeen beeld wordt verkregen van risico's in het betreffende gebied. De gevolgen van een incident worden bepaald door verschillende factoren zoals bijvoorbeeld het type vaarweg en de aanwezigheid van havens.

Voor een incident op het water zijn drie effectfactoren te benoemen:

- > vaarwegfactoren
- > omgevingsfactoren
- > maatschappelijke factoren.

De vaarweg- en omgevingsfactoren zijn objectief te bepalen. Voor het verkrijgen van een volledig beeld is het echter van belang dat ook minder objectieve factoren die van invloed zijn op het effect van de incidenttypen op de maatschappij, worden beschreven. Voorbeelden zijn economische schade of maatschappelijke onrust. Een objectieve bepaling is hierbij minder goed mogelijk. Dit zal per regio door de partners op bestuurlijk niveau gezamenlijk moeten worden beoordeeld.

### **Vaarwegfactoren**

- > type schepen (binnenvaart, zeevaart, recreatievaart, et cetera)
- > omvang van schepen
- > aantal opvarenden
- > aard van de lading
- > omvang van de lading
- > voortstuwing van schepen met alternatieve brandstoffen.

### **Omgevingsfactoren**

- > aanwezigheid van bewoners, woonbebouwing en infrastructuur in de omgeving
- > aanwezigheid van industrie, bedrijven en infrastructuur
- > aanwezigheid van beschermd natuurgebied.

### **Maatschappelijke factoren**

- > economische schade
- > materiële schade
- > maatschappelijke onrust/ontwrichting
- > politiek-bestuurlijke gevoeligheid.

Deze effecten zijn niet altijd kwantificeerbaar, maar spelen een grote rol bij de bepaling van de inzetbehoefte. Indien een vaarweg een grote economische waarde heeft, dan zal bij een blokkade meer inzet gewenst zijn dan bij een minder relevante vaarweg. De verwachte economische schade en eventuele internationale belangen spelen hierbij een rol.

## **25.3 Kansfactoren**

In de vorige paragraaf is beschreven welke factoren van invloed zijn op het effect van een incident op het water. Voor een goede risico-inventarisatie en de bepaling van de inzetbehoefte is het ook van belang om inzicht te hebben in factoren die de kans op een incident beïnvloeden (de kansfactoren). Immers, de voorbereiding op een incident dat vaker voor kan komen, zal eerder en anders worden opgepakt dan de voorbereiding op een zeldzamer incident. Ook de kansfactoren moeten per regio worden geïnventariseerd, zodat een goed algemeen beeld wordt verkregen van risico's in het betreffende gebied.

De kans dat een incident ontstaat, is afhankelijk van de kenmerken van de vaarweg en het verkeer daarop, en van de omgeving:

### **Vaarwegfactoren**

- > aantal scheepvaartbewegingen en hoeveelheid vervoerde (gevaarlijke) stoffen
- > verhouding beroepsvaart – recreatievaart
- > verhouding zeevaart – binnenvaart
- > complexiteit van het verkeersbeeld
- > aard en aantal recreatieve activiteiten.

### **Omgevingsfactoren**

- > aanwezigheid van kleine en grote havens aan groot open water
- > aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen
- > invloed van getijdewisselingen
- > ligging ten opzichte van vliegroutes.

## 25.4 Factoren om het risicobeeld te bepalen

Om de kans- en effectfactoren tussen verschillende gebieden met elkaar te kunnen vergelijken en tot een risicobeeld te kunnen komen, zijn de factoren nader uitgewerkt in bijlage 5. Aan de hand van gerichte vragen en het turven / scoren van factoren op hun aanwezigheid in een bepaald gebied, kan een risicobeeld van het vaarwater worden bepaald. Dit beeld kan gebruikt worden om in te schatten hoe het risicobeeld in het ene gebied is te vergelijken met het risicobeeld in een ander gebied.

# 26 Analyse per incidenttype

## 26.1 Inleiding

Met behulp van een incidenttype is de hulpbehoefte, uitgedrukt in termen van het aantal te verwachten slachtoffers, de omvang van de brand of omvang van het verontreinigde gebied, in beeld te brengen. De bij de (deel)incidenttypen behorende risico's zijn aangegeven en geanalyseerd. Hiermee is inzicht te krijgen in de risico's die van toepassing zijn bij de bepaling van de basis inzetbehoefte.

## 26.2 Analyse van (deel)incidenttypen

### 1 Mens in nood

De risicodragers zijn in principe alle vervoersmiddelen en personen die zich op het water bevinden of in het water terecht zijn gekomen, zoals: beroepsvaartuigen, beroepsvisserij schepen, pleziervaartuigen, vissersbootjes, partyboten, rondvaartboten, cruiseschepen, veerponten, ferry's, vliegtuigen en recreanten (mensen op luchtbedden, surfers, duikers, zeilers, wadlopers).

De omstandigheden zijn voor de hulpverleningsdiensten volledig anders wanneer er ijs ligt dan bij de overige deelincidenttypen.

Bij dit incidenttype spelen vooral de volgende factoren een rol bij de beoordeling van het risico:

- > vaarweggerelateerde kans- en effectfactoren
- > omgevinggerelateerde kansfactoren
- > maatschappelijke effectfactoren.

### 2 Verontreiniging oppervlaktewater

Voor de beroepsvaart kan verontreinigingen van het water veroorzaken, maar ook vanuit recreatievaartuigen kunnen lozingen voorkomen. De omvang is in dat laatste geval wel veel kleiner. Ook kunnen lozingen vanaf het land (door industrie of illegale activiteiten) verontreinigingen veroorzaken.

Bij dit incidenttype spelen vooral de volgende factoren een rol bij de beoordeling van het risico:

- > vaarweg- en omgevinggerelateerde alsook maatschappelijke effectfactoren
- > vaarweggerelateerde kansfactoren.

### 3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

De belangrijkste risicodragers is de beroepsvaart met gevaarlijke stoffen als lading of installaties aan boord die gevuld zijn met gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld de koelinstallaties op grote vissersschepen). Ook kan er transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen onder groter open water plaatsvinden. Kenmerkend voor het vervoer van gevaarlijke lading



over het water is dat de ladinggegevens niet altijd bekend zijn. Indien kennis over de aanwezige stoffen en hoeveelheid ontbreekt, zijn de effecten niet voorzienbaar.

Bij dit incidenttype spelen vooral de volgende factoren een rol bij de beoordeling van het risico:

- > vaarwater- en omgevinggerelateerde alsook maatschappelijke effectfactoren
- > vaarwatergerelateerde kansfactoren.

#### **4 Brand en/of explosie**

Beroepsvaart en recreatievaart zijn de risicodragers. Nieuw zijn sommige manieren van voortstuwing van schepen, zoals LNG, elektriciteit en dergelijke.

Bij dit incidenttype spelen vooral de volgende factoren een rol bij de beoordeling van het risico:

- > vaarwater- en omgevinggerelateerde alsook maatschappelijke effectfactoren
- > vaarwatergerelateerde kansfactoren.

#### **5 Ordeverstoring**

Veerboten, partyboten, cruiseschepen en overige beroepsvaartuigen zijn de risicodragers. Nieuw zijn de grotere cruiseschepen op ruimere binnenwateren die veel (groepen) personen vervoeren. Bij dit incidenttype spelen vooral de maatschappelijke effectfactoren een rol bij de beoordeling van het risico, vanwege een grotere kans op de aanwezigheid van aanzienlijke groepen passagiers.

#### **6 Ecologisch incident**

Risicodragers zijn hier zo wel flora als fauna. Bij dit incidenttype spelen vooral de omgevinggerelateerde en maatschappelijke effectfactoren een rol bij de beoordeling van het risico.

#### **7 Aanvaring, stranding en/of losgeslagen schip, object of lading**

De risicodragers zijn in principe alle (vervoers)middelen die zich op of nabij het water bevinden of die in het water terecht kunnen komen.

Bij dit incidenttype spelen vooral de volgende factoren een rol bij de beoordeling van het risico:

- > vaarweg- en omgevinggerelateerde alsook maatschappelijke effectfactoren
- > vaarweg- en omgevinggerelateerde kansfactoren.

## **26.3 Incidenttypen en rampbestrijdingsprocessen**

Om inzicht te krijgen in de relatie tussen de verschillende incidenttypen en de rampbestrijdingsprocessen is geïnventariseerd welke processen bij welk incidenttype een rol spelen. Niet alle processen zullen direct worden opgestart, maar kunnen ook in een later stadium of bij opschaling van belang worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de processen binnen 'Bevolkingszorg'.

Tabel 26.1 Incidenttypen en rampbestrijdingsprocessen

Nr.	Incidenttypen	Processen																				
		Brandweer-zorg			Geneeskun-dige zorg			Politiezorg						Bevolkings-zorg				Water-pro-cessen				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
		Bron- en emissiebestrijding	Grootschalige redding	Grootschalige ontsmetting	Acute gezondheidszorg	Publieke gezondheidszorg	Handhaving mobiliteit	Ordehandhaving	Opsporing		Interventie		Bewaking en beveiliging	Crisiscommunicatie	Publieke zorg	Nafase	Omgevingszorg	Search and Rescue	Nautisch verkeersmanagement	Beheer waterkwaliteit	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen	
<b>1</b>	<b>Mens in nood</b>																					
1.1	Watersporter in problemen				x			x	x		x		x	x				x	x			
1.2	Schip in nood				x			x	x		x		x	x				x	x	x		
1.3	Persoon overboord / vermist				x				x		x		x	x				x	x			
1.4	Ongeval / gewonde				x						x		x	x				x	x			
1.5	Ziekte aan boord				x	x								x	x				x			
1.6	Neergestort vliegtuig		x		x			x	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x		
<b>2</b>	<b>Verontreiniging oppervlaktewater</b>																					
2.1	Versmering	x		x				x	x					x	x		x	x		x	x	x
2.2	Stof opgelost in water	x		x				x	x					x	x		x	x		x	x	x
2.3	Stof drijft op water	x		x				x	x					x	x		x	x		x	x	x
2.4	Stof zinkt	x		x				x	x					x	x		x	x		x	x	x
2.5	Verontreiniging kust en oever	x	x	x				x	x	x				x	x	x	x	x			x	x
<b>3</b>	<b>Ongevallen met gevaarlijke stoffen</b>																					
3.1	Hinderlijke lucht	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.2	Vrijgekomen brandbare stof	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.3	Vrijgekomen chemische stof	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.4	Vrijgekomen radioactieve stof	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.5	Ontstaan van gaswolk	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.6	Transportleiding	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.7	Aantreffen explosief	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
3.8	Gedumpte / onbekende stof	x	x	x	x	x		x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
<b>4</b>	<b>Brand en/of explosie</b>																					
4.1	Pleziervaartuig	x	x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
4.2	Binnenvaartschip	x	x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
4.3	Rondvaartboot	x	x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
4.4	Zeeschip	x	x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
4.5	Cruiseschip / ferry	x	x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x	x	x
<b>5</b>	<b>Ordeverstoring</b>																					
5.1	Pleziervaartuig / recreatie		x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x		
5.2	Partyboot		x		x			x	x	x		x		x	x	x	x					
5.3	Cruiseschip / ferry		x		x			x	x					x	x	x	x					
5.4	Activisten op een vaartuig		x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x		
5.5	Stremming van de vaarweg		x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x		
5.6	Bij sluis of aan de kant		x		x			x	x	x		x		x	x	x	x			x		
<b>6</b>	<b>Ecologisch incident</b>																					
6.1	Aangespoelde vogels / dieren		x	x	x	x			x					x	x	x	x	x		x	x	x
6.2	Veel zieke / dode dieren in water			x	x	x			x					x	x	x	x			x	x	x
6.3	Giftige alg in water			x	x	x			x					x	x	x	x			x	x	x
6.4	Botulisme			x	x	x			x					x	x	x	x			x	x	x
<b>7</b>	<b>Aanvaring, stranding en/of losgeslagen schip, object of</b>																					



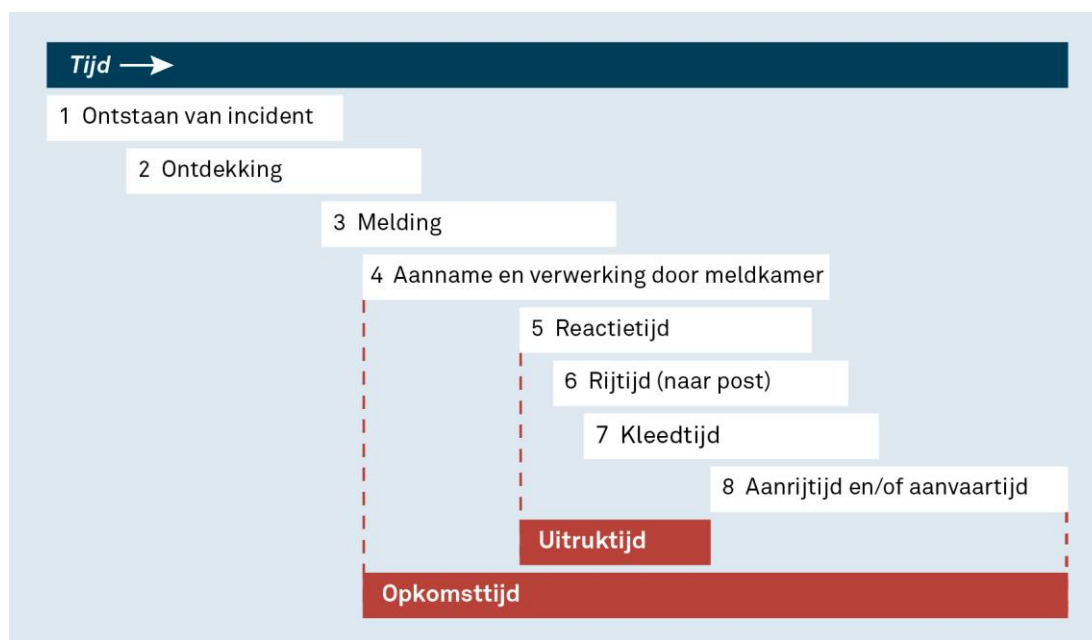
# 27 Bepaling van adviezen voor zorgnormen

## 27.1 Uitgangspunten

De zorgnormen die voor de incidentbestrijding op het water worden voorgesteld, betreffen de multi- en monodisciplinaire zorgnormen die onder 'normale' omstandigheden gehaald moeten worden. Op de zorgnormen is de zogenaamde 'best endeavour clause' van toepassing (dit wil zeggen dat organisaties zoeken naar: 'de snelst en best mogelijke oplossing'). Zorgnormen zijn een inspanningsverplichting, en in dit geval geen resultaatverplichting. De opgestelde zorgnormen betreffen een deskundigenadvies.

De zorgnorm wordt uitgedrukt in een tijdseenheid. Uitgangspunt daarbij is dat een alarmering van opgeroepen functionarissen en eenheden bestaat uit:

- > alarmeringstijd (multidisciplinair)
- > aanrijdtijd naar kazern, vaartuig of CoPI
- > aanrijdtijd en/of aanvaartijd naar het incident.



Figuur 27.1 Opkomsttijd

Om tot heldere zorgnormen te komen, is het van belang dat er gebruik wordt gemaakt van eenduidige terminologie. Bij de voorgestelde normering wordt alleen de term **opkomsttijd** gebruikt. Dit is de tijd die de hulpverleningsdienst vanaf het moment van alarmering nodig heeft om ter plaatse te komen.

Bij de monodisciplinaire voorbereiding en organisatie van een proces kan het wenselijk zijn de afgesproken opkomsttijd op te splitsen in bovengenoemde onderdelen om vervolgens tot verbeteracties te kunnen komen.

Geconstateerd wordt dat de beoogde normtijd niet altijd gerealiseerd kan worden. Overschrijding van de normtijd wordt daarbij soms veroorzaakt door structurele zaken (vaak ingegeven door gebiedspecifieke omstandigheden) en soms door incidentele zaken (weersomstandigheden en dergelijke). Over de mate waarin aan deze normtijden moet worden voldaan, dienen vooraf bestuurlijke afspraken te worden gemaakt. Bij de beoordeling van de kwaliteit van de incidentbestrijding wordt bekeken of de normtijden gehaald zijn en waardoor eventuele overschrijdingen van de normtijden veroorzaakt zijn. Structurele overschrijdingen dienen vooraf afgestemd te zijn en voor incidentele zaken moet een goede afweging plaatsvinden bij de beoordeling. Slechte weersomstandigheden liggen vaak ten grondslag aan incidenten op het water. Het willen behalen van de norm kan op het water een gevaar voor de eigen medewerkers vormen. Veiligheid van hulpverlenings- diensten staat echter altijd voorop. Bij de toetsing van de normen is het daarom gangbaar om een marge aan te houden voor het aantal incidenten waarbij de norm niet gehaald wordt. Generiek wordt bij de beoordeling van de zorgnormen op het water de systematiek van het land aangehouden, die bepaalt dat de norm in acht van de tien gevallen gehaald moet worden.

## 27.2 Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)

In het Besluit veiligheidsregio's (art.2.3.1) zijn normen opgenomen. De normen voor de randvoorwaardelijke processen zijn gebaseerd op de 'Basisvereisten Crisismanagement'. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de volgende processen:

- > Melding en alarmering
- > Leiding en coördinatie
- > Op- en afschaling
- > Informatiemanagement.

Om adequaat te kunnen optreden bij een incident op het water is het van belang dat de waterpartijen aansluiten bij deze normen, voor zover het gaat om de multidisciplinaire inzet en afstemming. Hieronder zijn de – voor de inzet op het water relevante – normen opgenomen. Het initieel alarmeren van alle betrokken partijen moet in gang worden gezet binnen 2 minuten na een melding door de meldkamer die hiertoe bevoegd is.

Bij incidenten op het water is het van belang dat de betrokken waterpartijen zoveel mogelijk aansluiten bij de voor de reguliere hulpdiensten geldende opkomsttijd:

- > Bereikbaarheid binnen 5 minuten van functionarissen van betrokken (water)partijen.
- > Opkomsttijd van maximaal 30 minuten bij het CoPI van functionarissen van betrokken (water)partijen.
- > Opkomsttijd van maximaal 45 minuten bij het ROT van functionarissen van betrokken (water)partijen.
- > Opkomsttijd van maximaal 60 minuten bij het GBT van functionarissen van betrokken (water)partijen.

- > Opkomsttijd van maximaal 90 minuten bij het RBT van functionarissen van betrokken (water)partijen.

Deze normen kunnen worden gevisualiseerd als weergegeven in de onderstaande tabel 27.1.

**Tabel 27.1 Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)**

Randvoorwaardelijke processen		
Normering Besluit veiligheidsregio's		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Op- en afschalen	0 – 5 minuten	Sleutelfunctionarissen
Informatiemanagement	5 – 20 minuten	Informatiemanager
Gemeentelijke actiecentra	5 – 30 minuten	Crisiscommunicatie
CoPI	5 – 30 minuten	Samenstelling CoPI
ROT operationeel	30 – 45 minuten	Samenstelling (C-)ROT
GBT operationeel	45 – 60 minuten	Samenstelling GBT
RBT operationeel	60 – 90 minuten	Samenstelling (C-)RBT

De mensen en middelen die benodigd zijn voor de incidentbestrijding worden ingezet binnen de rampenbestrijdingsteams (binnen de GRIP-structuur). Er wordt daarbij in multidisciplinair overleg op- en afgeschaald. Functionarissen van betrokken waterpartijen (bijvoorbeeld verkeersposten en de OvD–W) leveren binnen maximaal 20 minuten essentiële informatie aan voor het (centrale) totaalbeeld bij de informatiemanager (zie ook 'informatiemanagement hoofdstuk 7). Vaak bevinden incidenten op het water zich buiten het zicht of is ter plaatse coördinatie gewenst. Ten behoeve van de coördinatie ter plaatse, en om het CoPI van voldoende informatie voor een goede beeldvorming van het incident te voorzien, dient binnen 45 minuten een gekwalificeerde OSC te zijn aangewezen op de incidentlocatie. Deze OSC moet zicht hebben op het incident en herkenbaar zijn door middel van een groen vest / licht.

### 27.3 Zorgnormen rampbestrijdingsprocessen (mono)

In de volgende paragrafen wordt per proces op het water stilgestaan bij de normering en de onderbouwing van zorgnormen. Het gaat om het vaststellen van monodisciplinaire zorgnormen, zodat alle betrokken partners weten waar zij op kunnen rekenen. Aan de hand van de hulpvraag zijn logische parameters per proces aangegeven. Deze parameters zijn tijdgerelateerd (bijvoorbeeld: hoe snel ter plaatse) of capaciteitgerelateerd (bijvoorbeeld: het aantal slachtoffers dat is gered).

### 27.3.1 Brandweezorg (proces 1, 2 en 3)

Tabel 27.2 Zorgnormen proces Bron- en emissiebestrijding

Normstelling Proces 1: Bron- en emissiebestrijding		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Vaarwegen met zeegaande schepen	120 - 240 minuten	2 vaartuigen <sup>39</sup> met ieder 45.000 liter per minuut bluscapaciteit
Ruime binnenwateren (via afspraken over opstappen bij o.a. KNRM, reddingsbrigade)	45 minuten	1 mobiele pomp
Overige wateren	45 minuten	1 equivalent van een tankautospuut (2.000 liter per minuut)
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van het risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Vaarwegen met zeegaande schepen	45 minuten	2 vaartuigen met ieder 45.000 liter per minuut
Ruime binnenwateren	30 minuten	6 liter per m <sup>2</sup> scheepsoppervlakte per minuut
Overige wateren	30 minuten	6 liter per m <sup>2</sup> scheepsoppervlakte per minuut

#### Onderbouwing

Op het land zijn de normen opgesteld door analyse van een groot aantal branden, waarbij gekeken is tot welk moment het beginnen met brandbestrijding nog bijdraagt aan schadebeperking in de breedste zin van het woord. Over brandbestrijding op het water is een dergelijk onderzoek niet bekend. Wel is er voor zeeschepen gekeken naar mogelijke incidenttypen en de benodigde capaciteit voor koelen (om gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken) en blussen. Een capaciteit van 6 liter per vierkante meter scheepsoppervlak per minuut die op basis van praktijkervaring tegenwoordig wordt gehanteerd, is een goed uitgangspunt voor een landelijke basiszorgnorm. Een praktische, landelijk haalbare vertaling hiervan naar in te zetten materieel, is een basiscapaciteitsnorm van een equivalent van een tankautospuut (aan boord van een schip of op de wal) die 1.500 tot 2.000 liter water per minuut kan leveren. Hierbij is globaal rekening gehouden met de meest voorkomende scheepsgrootten op de verschillende typen vaarwegen. Dat wil zeggen dat deze hoeveelheid, met de gangbare middelen,

<sup>39</sup> De vaartuigen, pomp en dergelijke zijn voorzien van standaard hoeveelheid slangen en watervoerende armaturen, gelijk aan een bepakking van een tankautospuut.

voldoende is om ongeveer 150 m<sup>2</sup> scheepsoppervlak te koelen en om, mits er voldoende schuimvormend middel beschikbaar is, de brand te blussen.

Op de smallere wateren (tot 150 meter breed) is het soms mogelijk vanaf de (beide) oevers een defensieve blussing uit te voeren met behulp van een tankautospuit en een waterkanon. Op de ruime binnenwateren waar de vaarafstanden groot kunnen zijn, kan een mobiele pomp aan boord van een snel vaartuig worden ingezet. Indien mogelijk, is het advies om het schip te verplaatsen naar een daarvoor geschikte aanlegplaats, zodat de brandweervoertuigen voldoende dichtbij kunnen komen. De verwachting is dat veel schepen, ondanks een brand aan boord, op eigen kracht ergens aan kunnen meren. Lukt dit niet zelfstandig, dan kunnen er sleepers ingeschakeld worden. Per SRWS dient nagegaan te worden op welke wijze aan de norm voor brandbestrijding kan worden voldaan. Aanbevolen wordt om vooraf locaties aan te wijzen waar brandende schepen aangemeerd kunnen worden om een bestrijdingsactie vanaf de wal te kunnen starten. Aan de hand van het risicobeeld dient voor de vaarwegen met grotere vaartuigen een verhoogde gebiedsnorm te worden vastgesteld. Een voorbeeld daarvan is de norm die nu onder meer in de grote havengebieden wordt gehanteerd. Binnen maximaal 45 minuten dient een capaciteit beschikbaar te zijn van 6 liter/m<sup>2</sup>/minuut. Deze capaciteit per m<sup>2</sup> scheepsoppervlak is voldoende voor beperking van de effecten (om werkelijk te kunnen blussen zijn 10 liter/m<sup>2</sup>/minuut en voldoende schuimvormend middel nodig). Vanwege de scheepsoppervlakte is een standaard equivalent van een tankspuitauto dan niet voldoende.

### **Normstelling Grootschalige redding (proces 2)**

Redding en eerste hulp vormen een essentieel proces bij het voorkomen van slachtoffers of letsel. Redding geeft slachtoffers toegang tot de geneeskundige hulpverleningsketen, waar eerste hulp geboden kan worden. Dit proces heeft een nauw verband met SAR, maar bij redding en eerste hulp staat de technische hulpverlening die nodig is voor de redding centraal. Al het overige 'redden' valt onder SAR. De norm voor redding dient aan te sluiten bij de norm voor SAR met een werkwijze conform de processen in het cluster geneeskundige zorg (afspraken maken over opstappen bij de KNRM of reddingsbrigade). De normen liggen dus anders dan bij proces 1: Bron- en emissiebestrijding

### **Normstelling Grootschalige ontsmetting (proces 3)**

Dit is in principe vergelijkbaar met hetzelfde proces op het land, alleen de omstandigheden zijn anders. Er wordt dan ook dezelfde tijdnorm voor aangehouden. Dit proces start nadat de slachtoffers op de wal zijn gebracht.

## **27.3.2 Geneeskundige zorg (proces 4 en 5)**

**Tabel 27.3 Zorgnormen proces Acute gezondheidszorg**

Normstelling Proces 4 Acute gezondheidszorg		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren	15 minuten	1 ambulanceteam op aanlandingsplaats



Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren (via afspraken over opstappen bij de KNRM, reddingsbrigade of brandweer)	30 minuten	1 ambulanceteam op plaats incident

### Onderbouwing

De spoedeisende medische hulpverlening op het water in gemeentelijk ingedeeld gebied is hetzelfde geregeld als op het land. Dat wil zeggen dat in 95% van de oproepen binnen 15 minuten ambulancezorg beschikbaar moet zijn op de plaats van het incident. In deze normstelling is echter geen rekening gehouden met de specifieke problematiek van hulpverlening op het water. Uitgangspunt voor ambulancezorg op het water is dat er sprake moet zijn van reguliere spoedeisende medische hulpverlening en dat deze zorg op verantwoorde wijze dient plaats te vinden. Dit laatste geldt zowel voor de geleverde patiëntenzorg als voor de inzet van het ambulancepersoneel. Ervaring, frequentie en veiligheid (zeegang) spelen een belangrijke rol in de overweging om ambulancepersoneel in te zetten. Het ontbreekt vaak aan een veilige werkplaats voor de medische hulpverleners op het water. De prestatie-indicatoren die de sector zichzelf heeft opgelegd, zijn bij hulpverlening op het water vaak niet haalbaar. Zo is de 15-minutennorm bij A1-urgentie in redelijkheid niet te halen bij een inzet op het water. Vooralsnog wordt uitgegaan van een onderscheid tussen het proces Redden / SAR op het water en het proces op het land, waar de spoedeisende medische hulpverlening start. Daarom wordt voor de opkomsttijd bij de aanlandingsplaats aangesloten bij de algemene norm op het land van 15 minuten voor ambulancezorg.

Wel is het steeds vaker zo dat het personeel van de reddingsboten extra scholing krijgt (EHBO+) en dat, wanneer medische zorg nodig is, ambulancepersoneel opstapt (indien er sprake is van een veilige werkplek). In verschillende regio's is er een samenwerking tussen Regionale Ambulance Voorziening (RAV), de KNRM, Reddingsbrigade en Kustwacht op het gebied van spoedeisende medische hulpverlening op het water. De KNRM kent haar eigen prestatie-indicatoren die als uitgangspunt kunnen dienen voor ambulancezorg op het water. De basisnorm van SAR, 30 minuten, geldt daarbij als normtijd en is dan haalbaar. Ook andere partijen kunnen betrokken worden bij het vervoer op het water. Het betreft hier onder andere de havenmeesters, recreatieschappen en particuliere reddingdiensten.

Daarnaast is het mogelijk medische adviezen te verkrijgen van de Radio Medische Dienst (RMD) en telefonisch via de Centrale Post Ambulancezorg (CPA) / de Meldkamer Ambulancezorg (MKA). Het is van belang dat de meldkamer ambulancezorg, met medisch geschoold personeel dat de meldingen behandelt, zo spoedig mogelijk wordt ingeschakeld. Door middel van een *Landelijke richtlijn voor ambulancezorg op het water* wordt getracht te komen tot eenduidige afspraken over deze hulpverlening.

De overige processen worden pas op het land opgestart en behoeven daarom geen specifieke norm op het water.

### 27.3.3 Politiezorg (proces 6- 10)

De 'noodhulp' op het water kent een andere inbedding bij de Nationale Politie en is niet dermate opgebouwd dat hier een reactienorm in gesteld kan worden.

### 27.3.4 Bevolkingszorg (proces 11 - 14)

De meeste processen rondom Bevolkingszorg zullen pas op het land worden opgestart en behoeven daarmee geen specifieke norm op het water. Wel is een goede informatie-uitwisseling tussen water en land hierbij van groot belang, zodat de processen tijdig in gang gezet kunnen worden. Met name het registreren van slachtoffers start op het water binnen het SAR-proces en vraagt om goede overdracht op de aanlandingsplaats. Het proces Crisiscommunicatie is het enige proces in dit cluster dat bij een incident op het water direct in werking moet treden. Vooral bij multidisciplinair optreden zijn eenduidige crisiscommunicatie en informatievoorziening van belang. Het vroegtijdig opstarten van dit proces is daarom essentieel. Hiervoor wordt echter geen aparte zorgnorm bepaald.

### 27.3.5 Water- en scheepvaartzorg (15 - 18)

Tabel 27.4 Zorgnormen proces Search and Rescue

Normstelling Proces 15: Search and Rescue		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren <sup>40</sup>	30 minuten	5 personen (geredden)
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van het risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Tijdens evenementen en op strandgebieden / recreatieplassen	10 minuten	5 personen (geredden)
Alle wateren	105 minuten	25–200 personen (geredden)

#### Onderbouwing

In het Vlootplan van de KNRM is voor SAR op alle bevaarbare watergedeelten van de ruime binnenwateren de tijdsnorm van 30 minuten opgenomen. Deze norm is gebaseerd op een redelijke zelfredzaamheid (onder andere door het dragen van een reddingsvest) en op de overlevingskansen van drenkelingen gedurende deze tijd. In het handboek *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)* staan overlevingskansen bij de verschillende watertemperaturen en windsnelheden. Deze worden door deskundigen beschouwd als (medisch) goed onderbouwd. Er is geen reden om op de overige wateren niet minimaal dezelfde norm aan te houden. Voor de ruime binnenwateren is de huidige norm voor het redden:

- > Binnen 30 minuten na alarmering overal op de bevaarbare delen van de ruime binnenwateren aanwezig zijn.
- > Binnen 1 uur en 45 minuten na alarmering overal op de ruime binnenwateren de, afhankelijk van risicoprofiel van het gebied, noodzakelijke opschalingcapaciteit (verhoogde gebiedsnorm) kunnen leveren (25, 50, 100 of 200 personen).

<sup>40</sup> Niet in alle wateren is SAR een apart proces; in Gelderland is het bijvoorbeeld een brandweerproces

Voor gebieden met een hoog risico op ongevallen met grote party- en cruiseschepen is deze verhoogde capaciteit nog onvoldoende. Wanneer bij de opstelling van de incidentbestrijdingsplannen uit het risicobeeld blijkt dat de kans op dergelijke incidenten groot is, dient hier gericht aandacht aan besteed te worden. Dit kan leiden tot maatregelen van verschillende aard, zoals het beschikbaar houden van extra reddingcapaciteit (bijvoorbeeld een veerboot op afroep) of het beperken van de toegestane vaarroutes voor deze schepen.

Voor de **overige binnenwateren** is ook een basiszorgnorm van 30 minuten gewenst en in principe haalbaar. Vaartuigen en duikteams van de brandweer en de Reddingsbrigadestations zullen daar in veel gevallen de eerste inzet spelen.

In **strandgebieden en aan de oevers van recreatieplassen** is de zelfredzaamheid vaak veel geringer, zodat via de gebiedspecifieke risicobenadering op die locaties in de zomermaanden en bij evenementen een verhoogde tijdsnorm van bijvoorbeeld 10 minuten moet worden vastgesteld. Deze is haalbaar als er een reddingsbrigade op de locatie aanwezig is.

## Normstelling

Tabel 27.5 Zorgnormen proces Nautisch verkeersmanagement

Normstelling Proces 16: Nautisch verkeersmanagement		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Verkeersinformatie via VHF (marifoon)	5 minuten	N.v.t.
Verkeersinformatie via internet e.d.	60 minuten	N.v.t.
Verkeersbegeleiding op locatie	90 minuten	1 vaartuig
Bediening schutsluizen / bruggen	45 minuten	N.v.t.
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van het risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Verkeersbegeleiding op locatie	30 minuten	1 vaartuig
Bediening schutsluizen / bruggen	5 minuten	N.v.t.

## Onderbouwing

Nautisch verkeersmanagement wordt uitgevoerd door de nautisch beheerder van het gebied. Deze maakt daarbij gebruik van de verkeerscentrale en/of van vaartuigen ter plaatse. De communicatie met de vaarweggebruikers speelt een belangrijke rol bij het proces verkeersmanagement. De berichtgeving aan de scheepvaart moet zo snel mogelijk starten om het scheepvaartverkeer te waarschuwen, in goede banen te leiden en zo nodig te verzoeken om de incidentlocatie te mijden. Scheepvaartberichten kunnen verzonden worden door middel van marifoon (VHF) via de Verkeersposten en door middel van de 'Berichten voor de scheepvaart' (BAS) via het Watermanagementcentrum van RWS binnen 5 respectievelijk 60 minuten nadat er duidelijkheid is over het incident. In veel

gevallen is, mede voor de pleziervaart zonder VHF, scheepvaartbegeleiding ter plaatse noodzakelijk. De gewenste basisnorm voor verkeersbegeleiding door de nautisch beheerder ter plaatse van het incident is 90 minuten. Deze norm geldt ook bij de Landelijke Eenheid Politie als zorgnorm. Via het risicobeeld kan de verhoogde norm hiervoor 60 of 30 minuten bedragen.<sup>41</sup> In de haven van Rotterdam en op enkele hoofd-transportassen wordt de norm van 30 minuten al gerealiseerd. Het nautisch verkeersmanagement omvat ook het zo snel mogelijk doorlaten van schepen van de hulpdiensten bij sluisen en bruggen. Bij bruggen en sluisen die 24 uur per etmaal bediend worden (al of niet op afstand), kan binnen 5 minuten een (extra) schutting plaatsvinden. Als dat niet het geval is, zal er in de niet-bediende uren iemand moeten worden opgeroepen. Daarvoor geldt een basisnorm van 45 minuten na alarmering.

**Tabel 27.6 Streefwaarden voor opkomsttijden voor de bestrijding van drijfslagvormende stoffen (bron: Rijkswaterstaat)**

	Verkenning	Opkomst beperken		Opkomst opruimen	
		Zeer kwetsbaar gebied	overig	Zeer kwetsbaar gebied	overig
Meer	1 uur	2 uur	4 uur	2 uur	6 uur
Rivier	1 uur	1,5 uur	4 uur	4 uur	6 uur
Kanaal	1 uur	1,5 uur	4 uur	1,5 uur	6 uur
Oever	1 uur	4 uur	4 uur	2 uur	6 uur
Haven	1 uur	1 uur	4 uur	1 uur	6 uur
Getijdengebied	1 uur	2 uur	4 uur	6 uur	10 uur
Kust	1 uur	2 uur	4 uur	4 uur	6 uur
Zee	1,5 uur	n.v.t.	n.v.t.	3 uur	21 uur

### Onderbouwing

Bij de normstelling dient een onderscheid te worden gemaakt in:

- > maatregelen ter voorkoming van verspreiding van drijvende verontreiniging
- > bescherming van kwetsbare objecten
- > maatregelen voor het opruimen van drijvende verontreinigingen.

Bij het voorkomen van verspreiding van verontreiniging rond de bron worden olie-kerende schermen ingezet. Dit geldt ook voor de bescherming van kwetsbare objecten als waterinlaten, natuurgebieden, jachthavens et cetera. Bij het opruimen van verontreiniging worden olie-absorberende middelen, skimmers en veegsystemen ingezet. Absorberende middelen zijn bedoeld voor kleine verontreinigingen (tot 200 liter) bij kaden en oevers. Skimmers worden vanaf de wal of een stilliggend schip ingezet en veegsystemen worden met een varende vaartuig op open water ingezet. Op de Nederlandse wateren is de inzet van zogenaamde detergents, waarbij de afbraak wordt overgelaten aan het watersysteem door de olie in oplossing te brengen, niet

<sup>41</sup> In het Beheersplan Rijkswateren (BPRW) staan richtlijnen benoemd in de zin van aanvaartijden (30, 60 en 90 minuten, afhankelijk van het vaarwegprofiel) voor verkeersbegeleiding ter plaatse. Deze aanvaartijden zijn bedoeld als beleidsintentie en niet als harde norm, maar kunnen wel dienen als leidraad voor een discussie over de normstelling. Nu worden deze richtlijnen door de vaarwegbeheerders vaak niet gehaald (2 à 3 maal zo hoog). Met realisatie van de ambitie van 'Geel op het Water' (RWS) zal de zorgnorm op tweemaal de BPRW-norm komen te liggen. Door meer samenwerking met de politie, het vaker aanrijden met auto en trailerbare vaartuigen kunnen de opkomsttijden worden verbeterd (zie ook de rapportage RWS 'Pilot Geel op het water').

toegestaan. Voor de norm is niet de hoeveelheid verontreiniging maatgevend, maar het effect. Eén m<sup>3</sup> olie in de inlaat van een elektriciteitscentrale weegt zwaarder dan één m<sup>3</sup> olie midden op de Noordzee.

Voor de bepaling van het risicobeeld en de richtlijn tot opschaling dienen deze overwegingen te worden meegenomen. Voor de zoute wateren (Noordzee, Waddenzee en Zeeuwse Wateren) heeft Rijkswaterstaat op grond van risico's een Capaciteitsnota 2006-2010 opgesteld. Voor de overige wateren heeft landelijke werkgroep Aanpak Bestrijding Milieu-incidenten Rijkswateren (ABMR) van Rijkswaterstaat aanbevelingen gedaan voor de opkomsttijden per gebiedstype zoals hierboven aangegeven (WOCB rapport uit 1995; aanpak Bestrijding Milieuincidenten Rijkswateren, 2014).

**Tabel 27.7 Zorgnormen proces Beheer waterkwantiteit en waterkering**

Normstelling Proces 18: Beheer waterkwantiteit en waterkering		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Bediening objecten	45 minuten	Bediening object
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Bediening objecten	5 minuten	Bediening object door middel van 24-uurs bezetting (al dan niet op afstand bediend)

### Onderbouwing

Bij incidenten op het water met scheepvaart en/of verontreiniging speelt dit proces een beperkte rol. De stroming kan echter het incidentvaartuig en/of de verontreiniging naar een ongewenste locatie verplaatsen. Ook bij het redden van te water of onder water geraakte personen kan het wegnemen van de stroming van groot belang zijn voor de hulpverlening. De stroming kan weggenomen worden door bediening van gemalen, spuisluizen, stuwen of stormvloedkeringen.

## 27.4 Resource management

### 27.4.1 Middelen bij de eerste inzet

Het materieel voor de basisinzet en voor de inzet volgens de verhoogde gebiedsnorm is per rampbestrijdingsproces in verschillende deelrapporten van organisaties beschreven en zal per watergebied inzichtelijk moeten worden gemaakt. Een totaaloverzicht van de resources in Nederland is daarom niet zinvol. Hieronder is per rampbestrijdingsproces wel een globaal overzicht van (de per organisatie) beschikbare middelen voor de eerste inzet bij incidenten op het water aangegeven.

### Proces 1: Bron- en emissiebestrijding

#### Vaarwateren met zeeschepen

De eerste inzet bestaat uit twee vaartuigen voorzien van blusvoorzieningen met een minimale bluscapaciteit van 30.000 liter per minuut per vaartuig.

### **Ruime binnenwateren**

De brandweerbemanning gaat aan boord bij een KNRM-boot of andere crisispartner waar afspraken mee zijn gemaakt en vertrekt vanaf de afgesproken opstapplaats (vaak de haven waar de boot is gestationeerd). Dit houdt in dat de dichtstbijzijnde tankautospuit naar het vertrekpunt van het betreffende vaartuig rijdt, de brandweerbemanning met mobiele pomp overstapt en vervolgens het water op gaat. Voor vrijwel alle ruime binnenwateren is afgesproken dat de grenzen van het gebied van de Kustwacht, over de havenhoofden van een haven loopt. Zie ook de verschillende IBP's. Belangrijk is dat men de KNRM altijd mee alarmeert en dat er afstemming tussen meldkamers en kustwacht is, zodat de daadwerkelijke inzet naadloos aansluit. Het helpt mogelijk als aangegeven wordt welke capaciteit nodig is om het incident doelmatig te bestrijden.

### **Rivieren, kanalen, havens**

Hier wordt vergelijkbaar met de ruime binnenwateren als eerste een snelle boot met een brandweerploeg en uitrusting ingezet. In die risicogebieden waar blusschepen beschikbaar zijn (havens en hoofdtransportassen), worden deze ingezet. In alle gevallen geldt dat als het mogelijk is om het schip op een geschikte locatie aan de wal te leggen, de brand bestreden kan worden met landmaterieel vanaf het land. Indien de incidentlocatie zodanig is dat vanuit beide oevers de brand defensief bestreden kan worden, is dat zeker een optie.

## **Proces 4: Acute gezondheidszorg**

### **Ambulancezorg op het water**

In principe wordt de somatische zorg pas op de wal aangeboden, bij de aanlandingsplaats. In sommige gevallen gaat het ambulancepersoneel aan boord van een KNRM-boot of een vaartuig van een andere crisispartner waarmee afspraken zijn vastgelegd, en vertrekt men vanuit de haven waar een vaartuig is gestationeerd. Net als bij de brandweer betekent dit dat de dichtstbijzijnde ambulance naar het vertrekpunt van het vaartuig rijdt, het gehele ambulanceteam overstapt en het water opgaat.

### **Centrale Post Ambulancezorg (CPA) / Meldkamer Ambulancezorg (MKA)**

Indien opvarenden medische zorg behoeven, is het van belang dat zij deze hulp zo spoedig mogelijk ontvangen. Naast het redden en verplaatsen van slachtoffers van het water naar de wal waar de medische zorg geboden kan worden, is een vorm van telefonisch medisch advies heel zinvol. De meldkamer ambulancezorg (voorheen CPA) heeft 24 uur per dag medisch geschoold personeel dat de meldingen via 112 behandelt en individuele burgers kan helpen.

### **Radio Medische Dienst**

De Radio Medische Dienst (RMD) is onderdeel van de KNRM. Indien opvarenden van een schip in een situatie terecht komen waarbij medische hulp noodzakelijk is, dan kan de arts van de RMD ingeschakeld worden om op afstand medisch advies te geven voor de behandeling van de zieke / gewonde opvarende. Er is een dienstrooster van huisartsen die 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar zijn voor advies en diagnosestelling. Deze artsen zijn niet opgeleid voor spoedzorg. Indien nodig, wordt binnen het SAR-gebied een medische evacuatie (Medevac) georganiseerd. Dit is het ophalen van het

slachtoffer per reddingboot of helikopter. Soms is assistentie van ambulancepersoneel hierbij wenselijk.

## **Proces 15: Search and Rescue**

### **KNRM**

De KNRM heeft verschillende typen schepen. Deze verschillen met name in grootte en dus in het aantal geredde personen dat vervoerd kan worden. Het grootste type reddingboot heeft een gereddencapaciteit van maximaal 120 personen. Kleinere schepen kunnen respectievelijk 50, 20, 12 of 4 personen vervoeren. De grotere reddingboten zijn zogeheten 'all weather' schepen en kunnen ook nog onder zeer zware weersomstandigheden ingezet worden.

### **Reddingsbrigade Nederland**

Reddingsbrigade Nederland is de overkoepelende organisatie van de reddingsbrigades in Nederland. Zij bezit tien kleine reddingsboten (die 4 tot 15 personen kunnen vervoeren) voor de reddingstaak.

### **Brandweer**

Duikteams van de brandweer kunnen worden ingezet ten behoeve van SAR. Zij gaan aan boord van een reddingvaartuig of eigen (blus)vaartuig in de haven waar dit is gestationeerd. Er zijn gebieden waar de brandweer zelf met boten op trailers alle reddingtaken uitvoert.

### **Helikopter SAR**

De beschikbare helikopters in het kader van SAR zijn gestationeerd op Maritiem Vliegkamp De Kooy (Den Helder) en de Pistooldhaven Maasvlakte Rotterdam. Voor de helikopters kan via de Kustwacht een aanvraag worden gedaan; de inzet en coördinatie ervan lopen via de Kustwacht. De Kustwacht vraagt zo nodig assistentie van andere (buitenlandse) helikopters en schepen. Op de SAR heli van Den Helder maakt ook altijd een ambulance verpleegkundige onderdeel uit van de bemanning.

## **Proces 16: Nautisch verkeersmanagement**

### **Algemene patrouilleschepen van Rijkswaterstaat, de Landelijke Eenheid politie, de provincie en het Havenbedrijf**

Deze vaartuigen zijn vooral bedoeld voor patrouille en zullen bij een calamiteit worden ingezet om de scheepvaart te begeleiden. De vaartuigen zijn zonder aanpassingen niet geschikt om de brandweer (met materieel) te vervoeren of voor het redden van drenkelingen. Deze schepen kunnen maximaal 16 personen en enig materieel vervoeren. Zij beschikken over diversie verbindingsmiddelen (onder andere C 2000 en VHF) en zijn geschikt om als OSC-schip te dienen.

### **Snelle interventieboten van de Landelijke Eenheid Politie en RWS**

Dit zijn grote, snelle speedboten die onder normale omstandigheden gebruikt worden voor patrouille- en handhavingsacties, maar die ook geschikt zijn voor een snelle afvoer van gewonden. Deze speedboten kunnen een beperkte hoeveelheid materiaal en circa 8 personen meenemen.

### **Informeren en begeleiden van de scheepvaart door de Nautisch beheerder**

De nautisch beheerder zorgt voor de communicatie met het scheepvaartverkeer over het incident via marifoon, internet / email, Teletekst, radio en verkeerstekens en markeringen (borden, boeien, DRIPS).

### **Proces 17: Beheer waterkwaliteit**

RWS beschikt over oliebestrijdingsmiddelen voor het Nederlandse deel van de Noordzee en de binnenwateren in zijn beheer. In eerste aanleg is de vervuiler verplicht om zelf de bestrijding te regelen. RWS ziet toe op de aanpak en uitvoering daarvan en kan in bepaalde gevallen ingrijpen en zelf de bestrijding uitvoeren. RWS beschikt hiervoor onder andere over olie-kerende schermen, skimmers, current busters, schepen met veegarmen, bunkercapaciteit voor de opvang van olie en machines voor strandreiniging.

## **27.5 Dekkingsplan**

Het instrument om de zorgnorm van middelen in een gebied in beeld te brengen, is het dekkingsplan. De bestaande dekkingsplannen voor het water hebben betrekking op de multidisciplinaire inzet van verschillende middelen bij diverse soorten incidenten (zeven incidenttypen) op het water. De dekkingsplannen bieden per discipline inzicht in de opkomsttijd (aanvaartijd) ter plaatse van het incident. Tevens bieden de plannen inzicht in de volgorde van mogelijke aankomst (van de eerste middelen per soort). Daardoor kunnen zij een basis zijn voor de alarmering van de verschillende hulpverleningsmiddelen. Een met alle partijen samengesteld dekkingsplan per SRWS is van belang om in beeld te krijgen wat de resources voor prestaties kunnen leveren en in hoeverre de zorgnormen kunnen worden gehaald.



# I Ontwikkelingen, evaluaties en implementatie

Dit deel gaat in drie hoofdstukken in op de in de titel genoemde drie onderwerpen: ontwikkelingen sinds 2019 (28), evaluaties, aanbevelingen en best practices (29) en implementatie (30). In dit laatste hoofdstuk 30 wordt opnieuw aandacht gevraagd voor het gezamenlijk opleiden, trainen en oefenen.

# 28 Ontwikkelingen sinds 2019

## 28.1 Inleiding

In het handboek uit 2015 is stilgestaan bij de ontwikkelingen per gebied oftewel per SRWS (zie tabel 28.1). Per SRWS zijn de ontwikkelingen vertaald naar de huidige situatie, bijvoorbeeld in het kader van nauwere samenwerking, afspraken en/of gezamenlijk voorbereiden op incidentbestrijding op het water. Het doel is enerzijds het schetsen van een landelijk beeld, maar anderzijds ook van elkaar leren over de verschillende wijzen van voorbereiding en de manier waarop men met bepaalde onderwerpen is omgegaan. Naast een overzicht op hoofdlijnen wordt per SRWS ingegaan op de voorbereiding en de bijzonderheden. Tot slot komen kort de nieuwe mogelijkheden aan bod die er zijn om informatie te verkrijgen, ook in niet-incidentituaties.

## 28.2 Overzicht per gebied op hoofdlijnen

Tabel 28.1 Samenhangende risicowatersystemen in Nederland

	Naam SRWS	Structuur Aanwezig*	IBP aanwezig	Waterfunctionaris aanwezig
1	Amsterdam-Rijnkanaal		?	
2	Maas	X	ja	
3	Deltawateren Zeeland	X	ja	?
4	Delta Zuid-Holland	X	?	
5	Gelderse rivieren <sup>42</sup>	X	ja	nee
6	Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (voor het Friese deel)		?	
7	IJsselmeergebied	X	ja	ja
8	Noordzee	X	ja	ja
9	Noordzeekanaal	X	ja	
10	Rotterdam-Rijnmond		?	
11	Waddenzee	X	ja	ja

\* Structuur: hiermee wordt een structure(e)(l)(e) overleg- / afstemmingsstructuur bedoeld.

<sup>42</sup> Veiligheidsregio Midden-West Brabant heeft voor de vaarwegen die grenzen aan MWB een 'Multidisciplinair Operationeel Plan' (MDOP) vaarwegen opgesteld.

## 28.3 Ontwikkelingen per gebied

### 28.3.1 Amsterdam-Rijnkanaal

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Amsterdam-Rijnkanaal.**

Het Amsterdam-Rijnkanaal verbindt het IJ in Amsterdam via Utrecht met de Waal bij Tiel. Het is onderdeel van de belangrijke scheepvaartverbinding tussen de Amsterdamse haven en het Ruhrgebied in Duitsland. Daarnaast is het kanaal samen met het Lekkanaal onderdeel van de scheepvaartroute Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam.

Het Amsterdam-Rijnkanaal wordt druk bevaren met circa 90.000 schepen op jaarbasis (dagelijks circa 350 schepen) die totaal 164 miljoen ton vracht vervoeren. Goederen worden vervoerd met behulp van tankerschepen en containerschepen. Ongeveer 10-15% van het goederenvervoer betreft transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast vindt op het Amsterdam-Rijnkanaal vervoer plaats van passagiers op rondvaartboten, in hospitaalschepen en pleziervaartuigen.

Er is geen coördinerende regio benoemd. Het IBP is door de Veiligheidsregio Utrecht vastgesteld in 2012. Momenteel vindt er een hernieuwde vertaling plaats van dit plan naar een werkbare en praktische uitvoering voor de crisisorganisatie.

### 28.3.2 Maas

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Maas.**

Het gebied bevat de rivier de Maas van Zuid Limburg tot aan de Delta Zuid-Holland ter hoogte van Den Bosch. Deze rivier wordt zowel beroepsmatig als recreatief gebruikt.

“Voor het SRWS de Maas is in 2019 het Interregionaal Coördinatieplan Incidentbestrijding Vaarwegen SRWS ‘de Maas’ opgesteld. Het plan is gebaseerd op het ‘Handboek Incidentbestrijding op het water’ en de algemene interregionale samenwerkingsafspraken uit de ‘Multidisciplinaire Informatiekaart (MIK) Interregionale Samenwerking’. Het plan is afgestemd op de multidisciplinaire planvorming die in de aangrenzende SRWS-gebieden van kracht is (Gelderse Rivieren en Delta Zuid-Holland), teneinde tegenstrijdige afspraken voor veiligheidsregio’s die in meerdere SRWS-gebieden liggen te voorkomen.

Voor de totstandkoming van het plan is onder voorzitterschap van de veiligheidsregio Limburg-Noord een werkgroep ‘interregionale incidentbestrijding vaarwegen’ geformeerd, bestaande uit vertegenwoordigers van de zes veiligheidsregio’s uit het gebied (Zuid-Limburg, Limburg-Noord, Brabant Zuidoost, Brabant Noord, Midden- en West Brabant en Gelderland Zuid), het LOCC, Rijkswaterstaat Zuid Nederland, de Limburgse en Brabantse Waterschappen en de Dienst Infra van de Landelijke eenheid politie. De werkgroep komt twee maal per jaar bij elkaar om ontwikkelingen met elkaar te delen, evaluaties van oefeningen en incidenten met elkaar te delen en nut en noodzaak tot actualisatie van het interregionale plan te bespreken.

Het Interregionaal Coördinatieplan Incidentbestrijding Vaarwegen SRWS ‘de Maas’ is kaderstellend en richtinggevend voor eventuele (aanvullende) regionale planvorming ten aanzien van incidentbestrijding op vaarwegen. Zo wordt het plan door de Limburgse veiligheidsregio’s doorvertaald naar een Multidisciplinaire Informatiekaart (MIK) Incidentbestrijding Vaarwegen.

### 28.3.3 Deltawateren Zeeland

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Deltawateren.**

Het Deltawaterengebied geeft toegang tot de haven van Antwerpen. De intensiteit van de scheepvaart en de groei van transportvolumes in dit gebied nemen sterk toe. Daarnaast heeft het gebied te maken met riviercruiseschepen, recreatievaart en watersporters. Er is een grote diversiteit aan activiteiten en bewegingen op het water. De havens van Zeeland Seaports vallen ook onder het werkingsgebied.

Vorbereiding / planvorming

- > Veiligheidsregio Zeeland treedt op als coördinerende regio voor de Deltawateren.
- > Het IBP is opgesteld vanuit het project Deltawateren. Het plan is door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zeeland vastgesteld in 2013.
- > Er is een implementatieplan vastgesteld. Gelijktijdig aan de implementatie loopt het opleidingstraject voor de verschillende functionarissen.

Bijzonderheden:

- > Het project Deltawateren heeft een eigen stuurgroep en een multidisciplinaire projectgroep.
- > Binnen het project Deltawateren is een projectmedewerker Multidisciplinair Opleiden, Trainen en Oefenen aangesteld.
- > Voor de gemeentelijk ingedeelde wateren in Veiligheidsregio Zeeland is een specialistisch operationeel coördinatieteam ingesteld, het Coördinatieteam Water (COT-W), dat specifiek opgeleid en getraind is om incidenten vanaf het water multidisciplinair te coördineren. Dit team heeft bij een GRIP-opschaling de leiding ter plaatse over de multidisciplinaire incidentbestrijding op het water, stemt af en maakt afspraken met de betrokken (water)partijen en coördineert de informatievoorziening vanaf het water. Het COT-W valt onder de operationele aansturing van de Operationeel Leider. Voor het COT-W zijn specifieke functionarissen opgeleid. Op dit moment worden trainingen met het COT-W gedaan.

### 28.3.4 Delta Zuid-Holland

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Delta Zuid-Holland.**

Het SRWS Delta Zuid-Holland bestaat in hoofdlijnen uit de rivierengebieden in en rond het verzorgingsgebied van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Het betreft hier het rivierengebied Lek, het rivierengebied Merwede / Oude Maas en het rivierengebied Bergsche Maas, Hollands Diep en Haringvliet. Genoemde rivierengebieden vormen in veel gevallen de grens tussen de werkingsgebieden van twee of drie veiligheidsregio's. Dit is de reden waarom in dit gebied in 2012 het *Interregionaal afsprakenkader veiligheidsregio's ten behoeve van incidentenbestrijding op rijkswateren* (IAV) is ontwikkeld. Het IAV wordt geëvalueerd op initiatief van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Hierbij zijn Rijkswaterstaat, de Kustwacht, de KNRM, het Havenbedrijf Rotterdam en de politie betrokken.

Het werkingsgebied van het IAV betreft de rijkswateren die zijn gelegen op de grenzen van de veiligheidsregio's Zuid-Holland Zuid, Midden- en West Brabant, Hollands Midden, Zeeland en Rotterdam-Rijnmond. Dit komt ongeveer overeen met het eerder opgestelde SRWS. In het IAV zijn voornamelijk coördinerende afspraken tussen de regio's gemaakt, grotendeels in overeenstemming met dit handboek. De responsafspraken uit het IAV

worden gehanteerd als uitgangspunt bij het opstellen van incidentbestrijdingsplannen per veiligheidsregio voor het water in dit gebied.

De genoemde vijf veiligheidsregio's nemen de afspraken uit het IAV over in de regionale incidentbestrijdingsplannen / informatiekaarten. Op deze manier komt de inhoud overeen, maar wordt recht gedaan aan de eigen formats en het tempo van ontwikkeling binnen de regio's. Het resultaat zal dus bestaan uit vijf incidentbestrijdingsplannen / informatiekaarten, die op elkaar zijn afgestemd en waarin interregionale afspraken zijn opgenomen. Een aantal plannen is reeds vastgesteld; een enkele regio is nog bezig met de afronding ervan.

De regio's Midden- en West-Brabant, Rotterdam-Rijnmond, Zeeland en Zuid-Holland Zuid hebben sinds 2018 een gezamenlijk convenant met de Kustwacht en KNRM, waarvan ook het havenbedrijf Rotterdam medeondertekenaar is.

### **28.3.5 Gelderse rivieren**

**Samenhangend risicowatersysteem: Vaarwegen Oost-Nederland, veelal aangeduid als 'Gelderse Rivieren'.**

Dit gebied bevat op hoofdlijnen de volgende wateren: Waal, Boven-Rijn, Lek, IJssel, een gedeelte van het Twentekanaal, het Zwarte water en het Meppelerdiep. Alle vaarwegen zijn in gebruik voor beroeps- en pleziervaart. De hoofdtransportstroom van goederen loopt via de Boven-Rijn en Waal.

Het incidentbestrijdingsplan Vaarwegen Oost-Nederland is in 2018 herzien en wordt sinds die tijd regelmatig aangepast en verbeterd onder regie van de Werkgroep Waterwegen.

- > Sinds de jaren negentig bestaat er een convenant Waterwegen in de provincie Gelderland, ondertekend door drie Veiligheidsregio's (VNOG, VGGM, VRGZ), de Provincie en Rijkswaterstaat. Het convenant is aangegaan om uitdrukking te geven aan de integrale en multidisciplinaire aanpak als gezamenlijke doelstelling van de samenwerkende autoriteiten en overheidsdiensten bij het voorkómen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van calamiteiten op de waterwegen zover gelegen binnen het grondgebied van de aan het convenant deelnemende veiligheidsregio's. Het convenant voor de 'Gelderse Commissie Veiligheid Grote Rivieren' is geactualiseerd in 2015. De wijzigingen die zijn aangebracht ten opzichte van het vorige convenant hebben onder andere te maken met uitbreiding van deelnemende partijen aan de Gelderse Commissie.
- > De Gelderse Commissie Veiligheid Grote Rivieren bestaat uit bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers uit de Gelderse veiligheidsregio's, aangevuld met Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, de politie (Landelijke Eenheid) en de waterschappen 'Vallei en Veluwe', 'Rivierenland' en 'Rijn en IJssel'. De commissie staat onder voorzitterschap van de burgemeester van Westervoort en laat haar werkzaamheden voorbereiden door twee ambtelijke werkgroepen. De Werkgroep Waterwegen houdt zich bezig met de planvorming, afstemming en het oefenen op de waterwegen. De andere werkgroep is de Werkgroep Extreme Waterstanden. De werkgroepen bestaan uit vertegenwoordigers uit dezelfde groepen die vertegenwoordigd zijn in de bestuurlijke commissie.
- > Jaarlijks vindt in één van de drie betrokken veiligheidsregio's (VNOG, VGGM en VRGZ) een multidisciplinaire oefening plaats, waarbij het incidentbestrijdingsplan en de mate van voorbereiding door de betrokken diensten en functionarissen wordt getest. Deze

oefening staat bekend als de 'Panne'-oefening (naar de eerste locatie van de oefening op het Pannerdensch kanaal en als betekenis van *panne*: pech met een voertuig) en viert in 2021 haar 25-jarig jubileum.

- > Op basis van het risicoprofiel en het in Waterrand geadviseerde zorgniveau is door de besturen van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid en Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in 2013 besloten de bestaande blusboten te vervangen door nieuwe ter dekking van het risico op de hoofdtransportas Boven-Rijn en Waal. De nieuwe blusboten zijn in 2015 opgeleverd.
- > In 2017 is project 'Melding en Alarmering' gestart en afgerond, met als opdracht: Stel een werkwijze op waarbij in geval van een incident op de rivier de Waal (als drukste vaarweg in Europa), binnen de grenzen van de VRGZ en het operationele gebied van Rijkswaterstaat Dienst Oost Nederland, de hulp aan de betrokkenen bij dit incident, andere gebruikers van de vaarweg en burgers in het (potentiële) effectgebied zo snel mogelijk hulp geboden wordt. De resultaten zijn verwerkt in het IBP 'Vaarwegen Oost-Nederland'.
- > Sinds 2018 rapporteert de Werkgroep Waterwegen over incidenten op vaarwegen in Gelderland.

### 28.3.6 Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.**

De vaarweg wordt intensief gebruikt door de beroeps- en recreatievaart en doorkruist een aantal grote Friese meren. De route wordt gebruikt ten behoeve van de bevoorrading van de chemische industrie in Delfzijl.

Er is een incidentbestrijdingsplan Hoofdvaarwegen en grote meren (IBP-HvW) voor de Veiligheidsregio Fryslân en Groningen vastgesteld in 2017. De herziening staat gepland voor 2021. Het nieuwe incidentbestrijdingsplan zal in de vorm van een informatiekaart en achterliggend document zijn.

- > Er is een vaste begeleidingsgroep. Deze komt twee maal per jaar bijeen en spreekt over implementatie, de programmering voor opleiden, trainen en oefenen en evaluaties van incidenten. Vanaf 2014 is Rijkswaterstaat de vaarwegbeheerder voor de gehele hoofdvaarweg; de provincie blijft vaarwegbeheerder voor de aanliggende grote meren en wateren.
- > Opleiden, trainen en oefenen vinden plaats in samenwerking met het Waddenzeegebied en het IJsselmeergebied.
- > Eind 2014 – 2015 is een pilot uitgevoerd om de melding en alarmering en de hulpverlening op het water te verbeteren door inschakeling van particuliere partijen en een betere coördinatie van de eenheden vanuit de meldkamer. De pilot is succesvol afgerond; private watersportondernemingen worden actief ingezet bij de bestrijding van waterincidenten en door de meldkamer mee gealarmeerd.

### 28.3.7 IJsselmeergebied

#### **Samenhangend risicowatersysteem: IJsselmeergebied.**

Het IJsselmeergebied (IJsselmeer, Markermeer, Ketelmeer en alle randmeren) is het grootste aaneengesloten binnenwatergebied van Nederland. Het water van het IJsselmeergebied wordt veel gebruikt, beroepsmatig en recreatief. Het IJsselmeergebied kent de meeste incidentmeldingen van Nederland.

Vorbereiding / planvorming:

- > Veiligheidsregio Flevoland treedt op als coördinerende regio.
- > De SAMIJ is een samenwerkingsverband tussen 18 organisaties: acht veiligheidsregio's, vijf waterschappen, Rijkswaterstaat, Kustwacht, de KNRM, Reddingsbrigade Nederland en de Nationale Politie .
- > In 2009 is het incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied vastgesteld. Dit plan is in 2013 geactualiseerd. Vanaf 2009 wordt er gewerkt met een implementatieplan. In 2014 is dit omgevormd tot een 'gezamenlijke werkagenda'. De nieuwste versie is van februari 2018 en er is een addendum in 2020 toegevoegd.
- > Naast het incidentbestrijdingsplan is in 2010 een dekkingsplan opgesteld. Na die tijd hebben meerdere SAMIJ-deelnemers inspanningen verricht om dekkingsvraagstukken te verbeteren. Het dekkingsplan is in 2015 geactualiseerd.

Bijzonderheden:

- > De overeenkomst en het incidentbestrijdingsplan vormen samen met de structuur belangrijke bouwstenen voor de samenwerking. Onderdelen van de structuur zijn het bestuurlijk begeleidingsorgaan, de operationele werkgroep en de waterfunctionaris.
- > Het gezamenlijk opleiden, trainen en oefenen vormt een belangrijk onderdeel van de samenwerking. Naast het feitelijk opleiden en oefenen zijn hiervoor de afgelopen jaren instrumenten ontwikkeld. Het boekje: *OvD Wijzer op water* (samen opgesteld met het Waddenzeegebied) en het meerjarenbeleidsprogramma (2014) zijn hiervan twee voorbeelden.
- > In 2012 hebben de SAMIJ, Waddenzee en Veiligheidsregio Zeeland het boekje *Stuurmanskunst* uitgebracht.
- > In 2014 is de agenda voor 2014-2017 opgesteld. Op deze wijze is voor alle SAMIJ deelnemers inzichtelijk welke onderwerpen gezamenlijk opgepakt en uitgevoerd worden. De SAMIJ hanteert [www.incidentbestrijdingophetwater.nl](http://www.incidentbestrijdingophetwater.nl) als één van de communicatiekanalen. Meer informatie is hierop te vinden.
- > Het watergebied ligt in 10 veiligheidsregio's en 38 gemeenten. In SAMIJ-verband wordt steeds meer ingezet op specialistisch optreden vanaf een beperkt aantal vooraf bepaalde locaties.
- > In SAMIJ-verband is een Meerjarenprogramma OTO 2018-2022 opgesteld, waarin niet alleen een actuele visie, doelstelling en doelgroep staan beschreven, maar ook het opleiden, bijscholen (trainen) en oefenen. Hierbij zijn negen veiligheidsregio's betrokken, zes waterschappen en vijf netwerkpartners (Kustwacht, KNRM, Reddingsbrigade Nederland, de Landelijke Eenheid Politie en RWS Midden Nederland). In de bijlagen van het meerjarenprogramma zijn diverse OTO-kaarten ontwikkeld voor de processen Search and Rescue, Melding en Alarmering, Leiding en Coördinatie, Nautisch verkeersmanagement en Waterkwaliteit en -kwantiteit.

### 28.3.8 De Noordzee

#### Samenhangend risicowatersysteem: Noordzee.

Het Noordzeegebied heeft een oppervlakte van 54.000 km<sup>2</sup>. De Noordzee is de drukst bevaren zee ter wereld. Op de Noordzee vinden veel economisch belangrijke activiteiten plaats, zoals: mijnbouw, productie van windenergie, visserij, zandwinning en recreatie. Ook is de Noordzee een militair oefenterrein.

Het IBP Noordzee is in 2015 vastgesteld door de minister naar aanleiding van de nieuwe wet BMO.

- > Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is coördinerend beheerder van de Noordzee. De Kustwacht is verantwoordelijk voor de uitvoering en coördinatie van de rampenbestrijding (operationeel en tactisch), uitvoering van SAR en het nautisch beheer. Rijkswaterstaat Zee en Delta is verantwoordelijk voor het bodembeheer en de uitvoering van oliebestrijding en berging van schepen.
- > Het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) is een interdepartementaal gremium met daarin belanghebbende ministeries voor de Noordzee en verantwoordelijk voor het strategisch-bestuurlijke niveau bij rampenbestrijding op de Noordzee. Bij bestrijding van effecten aan land is Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in eerste aanleg de coördinerende regio.

Onder invloed van de ontwikkelingen in 2014 van de helikopter-transportcapaciteit is besloten de voorbereiding op de nieuwe taak 'brandbestrijding op zee aan boord van passagiersvaartuigen' te hervatten (voortzetting BroNS). BroNS is inmiddels omgezet in MIRG en het IBP Noordzee is aangepast. Specifiek voor het SAR proces is dat het OPPLAN SAR herschreven is. Informatie is te vragen bij de kustwacht.

### **28.3.9 Het Noordzeekanaal.**

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Noordzeekanaal.**

Het Noordzeekanaal is de economische slagader van de regio en IJmuiden, de poort naar Amsterdam. Jaarlijks worden gemiddeld 95 miljoen ton goederen met zee- en binnenvaartschepen in de havens van IJmuiden, Velsen-Noord, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam overgeslagen. Veertigduizend mensen hebben hun werk in de havens en in de industrie in het Noordzeekanaalgebied, van wie 40% in de IJmond. Velsen profileert zich als de maritieme entree van de metropoolregio Amsterdam. Het Noordzeekanaalgebied is de afgelopen jaren uitgegroeid tot de vierde haven in Europa. Dit beeld van een dynamisch havengebied onderstreept de urgentie om ervoor te zorgen dat de veiligheid op dit water wordt gewaarborgd.

Het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal is vastgesteld in maart 2010 en in werking getreden op 1 juni 2010. Het IBP NZK is in 2020 geactualiseerd.

Voor het beheer van het incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal is een interregionale beheergroep Noordzeekanaal ingericht. Hierin zitten vertegenwoordigers van de veiligheidsregio's en de waterpartijen. De beheergroep hangt onder een interregionaal directeurenoverleg veiligheid Noordzeekanaalgebied waarin het realiseren van een duurzaam veilig en integer Noordzeekanaalgebied centraal staat.

### **28.3.10 Rijnmond**

#### **Samenhangend risicowatersysteem: Rijnmond.**

Rijnmond bestaat uit het havengebied van Rotterdam-Rijnmond. De haven behoort tot de drukst bevaren wateren van Europa. Er varen veel verschillende soorten schepen, zowel zee- als binnenvaartschepen, en een grote diversiteit aan goederen wordt over dit water vervoerd.

- > Momenteel maakt Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een incidentbestrijdingsplan voor incidenten op het water.



- > De Haven van Rotterdam is een zelfstandige kerndienst en werkt nauw samen met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de Gezamenlijke Brandweer en is vast lid van COPI en ROT. De taken en verantwoordelijkheden zijn beschreven in het Regionaal Crisis Plan, waarbij de processen waterbeheer en scheepvaartzorg uit elkaar getrokken zijn en apart beschreven.
- > De haven van Rotterdam levert in samenwerking met Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in het beheergebied de Ovd Water en de primair inzetbare incidentbestrijdingsvaartuigen. Deze vaartuigen zijn inzetbaar voor of bij bluswerkzaamheden op en vanaf het water, slachtofferhulp en gewondenvervoer, oppervlakteverontreiniging met gevaarlijke stoffen, metingen op het water en evacuatie over het water.

### 28.3.11 Waddenzee

#### Samenhangend risicowatersysteem: Waddenzee.

De Waddenzee is het grootste SRWS van Nederland dat gemeentelijk is ingedeeld. Het gebied telt elf bewoonde en onbewoonde eilanden. Het is werelderfgoed en Natura 2000-gebied met intensief gebruik door recreanten en de beroepsvaart. De Waddeneilanden worden intensief bezocht door met name de recreatievaart en de waddenrederijen. De beroepsvaart is georiënteerd op Delfzijl, Eemsmond, Lauwersoog, Harlingen en Den Helder. Het wad kent gesloten gebieden en gebieden specifiek voor wadlopers.

Vorbereiding / planvorming:

- > Coördinatie Regeling Waddenzee (CRW) is een samenwerkingsverband tussen veertien gemeenten, vier ministeries en drie veiligheidsregio's. Veiligheidsregio Fryslân treedt op als coördinerende regio.
- > Het incidentbestrijdingsplan is vastgesteld in 2017. Het plan is in 2020 geactualiseerd.
- > Naast het incidentbestrijdingsplan is een dekkingsplan opgesteld.
- > In 2020 is het meerjarenbeleidsplan opleiden, trainen en oefenen herzien.

Bijzonderheden:

- > De verschillende functionarissen worden tegelijk met die van het IJsselmeergebied en de Hoofdvaarweg Lemmer-Delftzijl opgeleid en geoefend.
- > Er is een formeel bestuurlijk en operationeel overleg.
- > Het oefenprogramma van de CRW concentreert zich op multi-oefeningen waarbij ook havenbedrijven, rederijen, terreinbeheerders en gebruikers van het waddengebied worden betrokken.

## 28.4 Informatie-uitwisseling

Sinds 2015 zijn door meerdere waterpartijen en veiligheidsregio's data van incidenten op en rond het water verzameld (Scheepsongevallen SOS-database), geanalyseerd en gedeeld. De informatie die kan worden uitgewisseld is dus zeer divers. Rijkswaterstaat alsook de Inspectie L&T kennen diverse databases waaruit sneller informatie te halen is en trends in bepaalde risico's te ontdekken zijn. Niet alle informatie is nu vrij beschikbaar (Wet AVG) of volledig compatible. Daarnaast zijn binnen het IFV een landelijk koppelvlak en een digitaal verkeersplein in ontwikkeling onder het motto: 'meer data, minder incidenten'.

# 29 Evaluaties, aanbevelingen en best practices

## 29.1 Inleiding

Aanbevelingen uit incidentevaluaties zoals die van de haperende hulpverlening op de Noordzee, het stuw-incident bij Grave en het containerincident MSC Zoë op de Waddenzee helpen samenwerkende crisispartners om te leren van incidenten. In dit hoofdstuk staan de aanbevelingen uit de diverse incidentevaluaties weergegeven. In de loop der tijd kunnen nieuwe evaluaties aan dit hoofdstuk worden toegevoegd, zodat aanbevelingen en best practices gedeeld kunnen worden.

Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de zogenaamde 'Maritime Incident Response Groups'.

## 29.2 Incidentevaluaties en aanbevelingen

### 29.2.1 Aanvaring stuw bij Grave (2016)

In z'n algemeenheid wordt gepleit voor één IBP in een SRWS en een coördinerende regio met een ROT en OL. RWS moet eerder incidenten bij veiligheidsregio's melden en dat wordt al gemakkelijker door gebruik van LCMS bij RWS en Waterschappen.

Aanbeveling is de leerervaringen van dit incident toe te passen in reguliere vakbekwaamheids-trajecten bij verschillende organisaties.

Bij transportongevallen in gemeente- en regiogrensoverschrijdende situaties zijn er altijd onduidelijkheden over de vraag wie erover gaat, wie initiatief neemt, wie met wie communiceert en wanneer.

Aanbevelingen uit rapport Berenschot<sup>43</sup>:

#### **Voor alle betrokken partijen waaronder VR's en RWS:**

- > Zorg dat regionale plannen en het voorliggende handboek op elkaar aansluiten.
- > Organiseer de operationele invulling daarvan met aandacht voor:
  - een afgestemde crisiscommunicatiestrategie
  - de rol van de meldkamers en het nautisch centrum bij melding en alarmering
  - afstemming met andere partners zoals waterschappen.
- > Zorg ervoor dat men de plannen kent en beoefent.
- > Organiseer na het incident een nabespreking met alle partijen om leerervaringen te delen.

#### **Aanbeveling voor Rijkswaterstaat:**

- > Maak de crisisorganisatie van RWS robuuster door:
  - bij uitbesteding na te denken over crisisbeheersing
  - rekening te houden met opkomsttijden

<sup>43</sup> Rapport Berenschot, 13 juli 2017 'Evaluatie crisisbeheersing Grave'

- te zorgen dat de monitoring van maatregelen beter geborgd is.

#### **Aanbevelingen voor de veiligheidsregio's:**

- > Organiseer op uitvoerend niveau de operationele en tactische interregionale incidentbestrijding met één veiligheidsregio die coördineert, met één coördinerend ROT en met één coördinerend Operationeel leider
- > Maak de multidisciplinaire crisisorganisatie robuuster:
  - borg kennis van de beschikbare planvorming en de verbinding tussen de plannen en de praktijk in de crisisorganisatie.
  - borg in elke veiligheidsregio een permanente calamiteitencoördinator in de meldkamer.
- > Besteed aandacht aan de rol van veiligheidsregio's als coördinerende organisaties ten behoeve van alle crisispartners bij elk type multidisciplinaire crisis (dat brengt verschillende beelden en verantwoordelijkheden bij elkaar).

#### **Aanbevelingen uit het OOV-rapport<sup>44</sup>:**

Naast aanbevelingen aan de minister van IenW worden de volgende andere aanbevelingen gedaan aan RWS en de betrokken veiligheidsregio's:

- > Zorg in een SRWS waarbinnen meerdere regio's vallen voor een coördinerende veiligheidsregio.
- > Maak en beoefen een gezamenlijk IBP, afgestemd met zowel 'droge' als 'natte' crisispartners, waaronder RWS.
- > Verbeter de crisisorganisatie van RWS onder andere door verankering van de alarmering van veiligheidsregio('s) en door een betere borging van specialistische kennis binnen RWS.

Harmoniseer landelijke vaarwegincidentscenario's.

### **29.2.2 Containercalamiteit MSC Zoë (2019)**

In 2019 heeft het IFV de calamiteit met de containers van de MSC Zoë geëvalueerd.<sup>45</sup>

De belangrijke aanbevelingen uit het rapport waren:

- > ken elkaar als partijen en maak duidelijk wat je taak is.
- > Bereid je al tijdens de crisis voor op de nafase (tijd, uren, bestaande structuren);
- > Pas het IBP Waddenzee aan en koppel dit aan het IBP-Noordzee.
- > Stem eerder met crisispartners af.
- > Zorg voor integrale crisiscommunicatie.

Het is volgens het IFV van belang om na te denken over de manier waarop de mobilisatie van vrijwilligers gefaciliteerd kan worden en vraag en aanbod bij elkaar gebracht kunnen worden, daarbij rekening houdend met de beginselen van 'crowd management'. Er is veel gebruikgemaakt van WhatsApp tijdens de incidentbestrijding. Omdat verondersteld mag worden dat ook in de toekomst (nieuwe) sociale media veelvuldig zullen worden gebruikt, vraagt dit om nadere aandacht. Het gaat dan bijvoorbeeld om whatsappdiscipline en de koppeling met LCMS – kortom: om WhatsApp-management.

<sup>44</sup> Zie: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4634/stuwaanvaring-door-benzeentanker-bij-grave>.

<sup>45</sup> Instituut Fysieke Veiligheid. (2019). *Containercalamiteit: crisisbeheersing in het Waddengebied Een evaluatie in opdracht van de veiligheidsregio's Fryslân, Groningen en Noord-Holland Noord*. Arnhem: IFV.

### 29.2.3 Olielekkage haven Rotterdam (2019)

Het IFV heeft de olie­lekkage in 2019 in de haven van Rotterdam geëvalueerd<sup>46</sup> en komt met de volgende aanbevelingen:

- > Houd de GRIP structuur langer dan de acute fase in stand;
- > Als meerdere gemeenten en organisaties betrokken zijn, kan het Actiecentrum Bevolkingszorg een faciliterende en verbindende schakel zijn (zeker in de communicatie).
- > Er dient te worden nagedacht hoe in uiteenlopende situaties de verantwoordelijkheid voor het redden van dieren geregeld is of geregeld zou kunnen worden.

## 29.3 Maritime Incident Response Groups (MIRG)

De doelstellingen van MIRG zijn:

- > Voorkomen van grootschalige evacuatie op het water.
- > Stabiliseren van het incident, uitbreiding voorkomen en zorgen dat een schip veilig aan een haven kan worden aangeboden (port of refuge).
- > Garanderen van de veiligheid aan boord voor bemanning en passagiers en in de directe omgeving van een incident op het water.
- > Minimaliseren van de kans op escalatie.

De MIRG zal assiterend zijn aan het schip en zijn bemanning, en zal op geen enkele wijze de verantwoordelijkheden (kunnen) overnemen van de kapitein. De situatie aan boord is randvoorwaardelijk voor het inzetten van de groep.

Veiligheidsregio Zeeland en Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond hebben beide een team in de Maritime Incident Response Group die kunnen optreden op varende (zee)schepen, maar desgewenst ook de specialistische kennis en kunde en materialen hebben om bij een scheepsincident op te treden

Veiligheidsregio Zeeland heeft primair als inzetgebied de Deltawateren, waarbij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) de coördinatie zal nemen. De groep uit de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond zal primair in opdracht van het ministerie van I&W ingezet worden op de Noordzee waarbij het Kustwachtcentrum de coördinatie zal voeren. In 2020 is er een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de beide groepen. Hierin is bekrachtigd dat de teams als één MIRG optreden en elkaar ondersteunen, bijstand leveren en ook internationaal inzetbaar zullen zijn.

---

<sup>46</sup> Instituut Fysieke Veiligheid. (2019). *Olielekkage in de haven van Rotterdam Een evaluatie van de rol van de veiligheidsregio aan de hand van drie dilemma's*. Arnhem: IFV.

# 30 Implementatie van dit handboek: vakbekwaam worden en blijven

## 30.1 Inleiding

Bij de introductie van deze geactualiseerde versie van het handboek moet opnieuw aandacht besteed worden aan het gebruik ervan, zeker met de verbeterde toegankelijkheid en de digitale leeswijzer. Onderzoek uit 2017 wees uit dat men niet overal dit handboek had geïmplementeerd. Ook gaven ketenpartners aan dat men door de gebrekkige wijze van opleiden, trainen en/of oefenen nauwelijks op de hoogte is van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van samenwerking en informatiedeling. Dit hoofdstuk zoomt in op het hernieuwd implementeren van het handboek en het (gezamenlijk) opleiden, trainen en oefenen, enerzijds om het gebruik van het handboek te stimuleren en anderzijds om als waterpartijen beter te worden in samenwerking en uitvoering. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op thema's die aandacht verdienen voor de toekomst, zodat die te zijner tijd geïmplementeerd kunnen worden.

## 30.2 Implementatie en het implementatieplan

Als meerdere partijen (en meerdere veiligheidsregio's) in een SRWS samenwerken, zijn er bouwstenen nodig om de voorbereiding succesvol te laten verlopen. Een aantal van deze bouwstenen zijn in dit handboek benoemd. Enkele belangrijke bouwstenen zijn:

- > een overeenkomst of convenant met concrete afspraken
- > het incidentbestrijdingsplan
- > een gedragen samenwerkingsstructuur
- > een aanjager en één gezicht voor de samenwerking (waterfunctionaris)
- > afspraken over de verdeling van de gezamenlijke kosten
- > duidelijke communicatie.

Het implementeren van het handboek wordt gezien als voorbereiding. De sturing van de voorbereiding op incidentbestrijding kent op onderdelen een projectmatige aanpak. Bij het opstellen van bijvoorbeeld een incidentbestrijdingsplan is dit het geval. Andere onderdelen kennen echter een meer programmatische of procesmatige aanpak. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het daadwerkelijk implementeren van planvorming en afspraken binnen organisaties. Blijvende aandacht, het monitoren van de voortgang en een gezamenlijke 'agenda' zijn hierbij van belang. In meerdere gebieden wordt daarom gewerkt met een implementatieplan of een implementatieagenda.

De kwaliteit van samenwerking wordt naast structuren en plannen voor een belangrijk gedeelte ook bepaald door het feitelijk samen 'werken' en de menselijke verbinding

daarbij. Gezamenlijk opleiden, trainen en oefenen zijn hierbij belangrijke elementen. Blijvend verbinden betekent ook dat organisaties en mensen in deze organisaties aandacht besteden aan netwerk- en samenwerkingspartners.

### 30.3 Vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven

Bij incidentbestrijding op het water zijn meestal veel verschillende organisaties en partijen betrokken die samenwerken in een netwerk. Dat kunnen functionarissen zijn die dagelijks op het water hun werk uitvoeren, maar het kunnen ook functionarissen zijn die zelden op het water komen of er slechts sporadisch mee te maken krijgen. Bij de afhandeling van één incident op bijvoorbeeld het IJsselmeer zijn al snel meerdere veiligheidsregio's, meldkamers en crisispartners betrokken. Dit maakt de hulpverlening complex. Om de incidentbestrijding optimaal te laten verlopen, is opleiden, trainen en oefenen (OTO) dan ook een noodzakelijke voorwaarde. Er is hierbij echter sprake van een aantal complicerende factoren:

- > De verschillende hulpverleningsorganisaties kennen (op onderdelen) een eigen beleid en eigen beleidscycli voor OTO. OTO is en blijft een verantwoordelijkheid van de hulpverleningsorganisatie zelf.
- > Het belang van incidentbestrijding op het water verschillen per veiligheidsregio / hulpverleningsdienst en zijn mede afhankelijk van het risicoprofiel.
- > Landelijk opererende organisaties die werken voor en met alle veiligheidsregio's hebben een beperkte capaciteit voor OTO, en behoefte aan landelijke uniformiteit en een planning voor grote oefeningen.

Samen een professionele inzet leveren kan alleen als de betrokkenen samen goed opgeleid, getraind en geoefend zijn. Het wettelijk kader van vakbekwaamheid vindt zijn basis in de bijzondere wetgeving (Wvr, Waterwet en dergelijke) die betrekking heeft op de verschillende netwerkpartners. Daarnaast bestaat het Toetsingskader Multidisciplinaire Taakuitvoering Veiligheidsregio's<sup>47</sup>, dat betrekking heeft op vakbekwaamheid bij multidisciplinaire crisisbeheersing. Net als elke politieman of -vrouw kan reanimeren, zou elke hulpverlener basiskennis moeten hebben van optreden op het water. OTO is een lokale verantwoordelijkheid binnen elke organisatie.

In 2009 is er vanuit het landelijk project Waterrand een *Handreiking opleiden, trainen en oefenen*<sup>48</sup> opgesteld, met als doel de implementatie bij alle betrokken partijen te stimuleren en de landelijke uniformiteit te vergroten. De algemene doelstelling van OTO is dat alle bij de hulpverlening op het betreffende water betrokken functionarissen van verschillende organisaties in staat en vakbekwaam zijn, om als 'één' een incident op het water effectief te bestrijden en af te handelen. Kennis en vaardigheden zijn nodig om vakbekwaam te worden en vakbekwaam te blijven. Het doel van opleiden is veelal het verwerven van nieuwe kennis en vaardigheden. Trainen heeft tot doel deze kennis en vaardigheden individueel te operationaliseren en het oefenen is bedoeld om bekwaam te worden en te blijven. De essentie van de handreiking uit 2009 is nog steeds van toepassing; de praktische invulling met OTO-kaarten en voorbeeldoefeningen is echter gedateerd. Het verdient de

<sup>47</sup> Zie: <https://www.inspectie-jenv.nl/Publicaties/toetsingskaders/2018/03/27/toetsingskader---multidisciplinaire-taakuitvoering-veiligheidsregios>.

<sup>48</sup> Zie: <https://www.ifv.nl/kennisplein/multidisciplinair-opleiden-trainen-en-oefenen-moto/publicaties/handreiking-opleiden-trainen-en-oefenen-projectbureau-waterrand-2009>.

aandacht om handreiking OTO incidentbestrijding op het water uit 2009 van actuele informatie, middelen en mogelijkheden te voorzien, enerzijds om te voorkomen dat veiligheidsregio's in samenhangende waterrisicogebieden hier zelf teveel tijd en moeite insteken en anderzijds om te zorgen dat modernere en nieuwe leermiddelen en -methoden (waaronder e-learning) worden toegepast. Hiervoor kan gebruikgemaakt worden van OTO-plannen van de verschillende waterpartijen.

In het actualiseren van de Handreiking OTO uit 2009 kan ook gebruikgemaakt worden van de Nautische leerlijn van de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleing (NNVO). Daarnaast kan nu al gebruikgemaakt worden van de SAMIJ/CRW app Wijzer op water.<sup>49</sup> Dit is een operationeel hulpmiddel om 'nieuwe' hulpverleners op het water wegwijs te maken. RWS heeft al aangegeven deze app te willen 'uitrollen' bij zijn verkeersposten, bediencentrales, verkeersleiders en OVD's-W.

## 30.4 Risicogerichtheid en een aansluiting van risicobeheersing bij crisisbeheersing / incidentbestrijding

Voorkomen is beter dan genezen; dit is een bekend en zeker relevant thema in de organisatie van veiligheid. Het Veiligheidsberaad heeft eerder al aangegeven dat het een illusie is om risico's volledig te kunnen beheersen en er meer gesproken moet worden over 'risicogerichtheid'. Omdat niet alle risico's voorkomen kunnen worden, moet de focus liggen op beïnvloedbare risico's. Het versterken van risicobeheersing is ook van belang voor incidentbestrijding op het water. Veel verschillende organisaties en partijen hebben een rol in het voorkomen van gevaarlijke situaties op het water en het beperken van de gevolgen als deze situaties zich toch voordoen. Een verbeterde aansluiting tussen risicobeheersing en incidentbestrijding / crisisbeheersing is wenselijk. Inspanningen kunnen hierbij beter op elkaar worden afgestemd.

Risicogerichtheid staat sinds 2020 volop in de aandacht bij zowel RWS als de SAMIJ. De laatste heeft in 2018 al een *Nautische Risico-inventarisatie IJsselmeergebied*<sup>50</sup> uitgegeven, waarin verwezen wordt naar de Regionale Risicoprofielen conform de handreiking Regionaal Crisisplan. Risicobeheersing is voor watersystemen bijzonder; de kern is dat risico's afhankelijk van de invalshoek anders zijn en diverse partijen hun eigen aandachtspunten hebben. Het is van belang dat er voor watersystemen een overkoepelend acceptabel risicobeeld is. Dat is niet een methodisch berekend plaatje, maar meer een duiding van de afzonderlijke risicobeelden van betrokken stakeholders.

<sup>49</sup> Zie: <https://samij-regeling.nl/wp-content/uploads/2017/06/Wijzer-op-het-Water-2017.pdf>.

<sup>50</sup> Zie: <https://samij-regeling.nl/wp-content/uploads/2018/03/Risicoinventarisatie-03-2018.pdf>.

# Bijlagen



# Bijlage 1 Afkortingenlijst

## A

AC	Alarmcentrale / Algemeen commandant
ACGZ	Algemeen Commandant Geneeskundige Zorg
AGS	Adviseur gevaarlijke stoffen
AID	Algemene Inspectie Dienst
AIS	Automatic Identification System
AOV	Ambtenaar openbare veiligheid

## B

BAS	Berichten aan de scheepvaart
BAZ	Berichten aan zeevarenden
B&W	Burgemeester & wethouders
BLS	Basic Life Support
BOA	Buitengewoon opsporingsambtenaar
BPR	Binnenvaart Politiereglement
BPRW	Beheerplan voor de rijkswateren
BroNS (zie ook MIRG)	Brandweer op de Noordzee
BRW	Brandweer
BT	Beleidsteam
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

## C

C-GMK	Coördinerende Gemeenschappelijke Meldkamer
C-RBT	Coördinerend Regionaal Beleidsteam
C-VP	Coördinerende Verkeerspost
CaCo	Calamiteitencoördinator op meldkamer
CdK	Commissaris van de Koning
CMW	Centrale meldpost Waddenzee
CoPI	Commando Plaats Incident
CPA (zie ook MKA)	Centrale Post Ambulancevervoer
CRAS	Centraal registratiebureau afhandeling schade
CRIB	Centraal registratie- en inlichtingenbureau
CRW	Coördinatie-regeling Waddenzee

## D

DCC	Departementaal Coördinatiecentrum
DKW	Directeur Kustwacht
DRIP	Dynamisch Route-informatiepaneel
DSI	Dienst Specialistische Interventies

## E

EEZ	Exclusieve Economische Zone van de Noordzee
EHBO	Eerste Hulp Bij Ongelukken
EHBZ	Eerste Hulp Bij Zeezoogdieren
EOD	Explosieven Opruimingsdienst Defensie
EZenK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

**G**

GAGS	Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GMS	Geïntegreerd meldkamersysteem
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure
GS	Gedeputeerde Staten

**H**

HID	Hoofdingenieur-directeur
HOvD	Hoofdofficier van Dienst
HOvJ	Hoofdofficier van justitie
HOvj	Hoofdofficier van justitie
Hovj	Hulpofficier van justitie
HM piket	Havenmeester piket
HVL	Hoofdverkeersleider
HVR	Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding

**I**

IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
IBP	Incidentbestrijdingsplan
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
ICMS	Intensivering Civiel Militaire Samenwerking
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IFV	Instituut Fysieke Veiligheid
IMO	International Maritime Organisation
IL&T	Inspectie Leefomgeving & Transport

**J**

Jen V	Ministerie van Justitie en Veiligheid (voorheen VenJ)
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre

**K**

KMAR	Koninklijke Marechaussee
KNBRD	Koninklijke Bond tot het Redden van Drenkelingen (statutaire naam voor de Reddingsbrigade Nederland)
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum

**L**

L&C	Leiding en Coördinatie
LNEG	Lokale Nautische Expert Groep
LMG	Landelijke Meldgroep C2000
LMS	Landelijke meldkamer Samenwerking (voorheen LMO)

LPA	Landelijk Protocol Ambulancezorg
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LOT	Landelijk Operationeel Team-(aangevuld met crisisnaam)
LVR	Landelijke Voorziening Reddingsvloot
<b>M</b>	
MIC	Meld- en Informatiecentrum Inspectie Leefomgeving en Transport
MIRG (zie ook BroNS)	Maritime Incident Response Group
MKA (zie ook CPA)	Meldkamer Ambulancezorg
MMT	Mobiel Medisch Team
<b>N</b>	
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid
NIOZ	Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee
NP	Nationale Politie
NRV	Nationale Reddingsvloot
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
NZG	Nederlandse Zeevogelgroep
<b>O</b>	
OD	Omgevingsdienst
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OL	Operationeel leider
OM	Openbaar ministerie
OPS-LE	Operations Landelijke Eenheid Nationale Politie
OPPLAN-SAR	Operationeel plan Search and Rescue
OSC	On Scene Coördinator
OT	Operationeel Team
OTO	Opleiden Trainen Oefenen
OvD	Officier van Dienst
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
OvD-W	Officier van Dienst Water
OvJ	Officier van Justitie
<b>P</b>	
PKHN	Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee
<b>R</b>	
RAV	Regionale ambulancevoorziening
RBT	Regionaal Beleidsteam
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
RCC	Regionaal Coördinatiecentrum / Rescue Coordination Centre
RCvD	Regionaal Commandant van Dienst
RGF	Regionaal Geneeskundige Functionaris
RIB	Rigid Inflatable Boats

RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMC	Regionaal Militair Commando
RMD	Radio Medische Dienst
RMG	Regionale Meldgroep C2000
RMOA	Regionaal Militair Operationeel Adviseur (voorheen OVR : Officier Veiligheidsregio)
RN	Reddingsbrigade Nederland
ROT	Regionaal Operationeel Team
RRCP	Referentiekader Regionaal Crisis Plan
RTGZ	Regeling Transport Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen
RVR	Regionale Voorziening Reddingsvloot
RWS	Rijkswaterstaat
RWS-ZD	RWS dienst Zee en Delta
<b>S</b>	
SAR	Search and Rescue
SAMIJ	Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SITRAP/SITREP	Situatie Rapport / Situation Report
SMC	SAR-Mission Coördinator
SRWS	Samenhangend risicowatersysteem
STZ	Scheepvaart regelende territoriale zee
SVW	Scheepvaartverkeerswet
<b>T</b>	
T1 t/m T4	Slachtofferaanduiding in urgentieklasse (zie begrippenlijst)
TOV	Tijdelijke opvangcentra voor vogels
TS	Tankautospuit
<b>V</b>	
VCMS	Versterking Civiel-Militaire Samenwerking
VHF	Very High Frequency (ultra korte golf)
VLC	Verkeersleidingcentrum
VP	Verkeerspost
VR	Veiligheidsregio
<b>W</b>	
Wet BIG	Wet beroepen in de gezondheidszorg
Wet BMO	Wet bestrijding maritieme ongevallen (vervangt de Wet BON)
WGR	Wet gemeenschappelijke regelingen
Wet RO	Wet op de rechterlijke organisatie
Wvr	Wet veiligheidsregio's
<b>Z</b>	
ZHP	Zeehavenpolitie

# Bijlage 2 Begrippenlijst

## Inleiding

Ten behoeve van de inventarisatie van de juiste terminologie en definities zijn onderstaande bronnen geraadpleegd:

- > Besluit instelling Kustwacht
- > Besluit veiligheidsregio's (2010)
- > Binnenschepenbesluit
- > Binnenvaartpolitiereglement
- > Beheerplan voor de Rijkswateren (BPRW)
- > EG Richtlijn Havenstaatcontrole (2005)
- > Grondwaterwet
- > Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding (2008)
- > Havenbeveiligingswet
- > Incidentbestrijdingsplannen van diverse gebieden
- > Prestatienormen voor SAR op ruime binnenwateren (2006); Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)
- > Regeling inzake de SAR-dienst (1994)
- > Samenwerkingsregeling incidentbestrijding in het IJsselmeergebied (SAMIJ; 2010)
- > Scheepvaartreglement territoriale zee
- > Scheepvaartverkeerswet
- > Vreemdelingenbesluit 2000 (Vb 2000)
- > Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wet BMO)
- > Wet buitenlandse schepen
- > Wet luchtvaart
- > Wet milieubeheer
- > Wet op de waterhuishouding
- > Wet op de waterkering
- > Wet veiligheidsregio's
- > Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- > Wet verontreiniging zeewater
- > Wet voorkoming verontreiniging door schepen
- > Wrakkenwet (juli 1934).

## Begrippenlijst

### **Aanlandingsplaats**

Plaats waar een hulpverleningsvaartuig of helikopter (aan)landt, tevens geschikt voor het overbrengen van slachtoffers in andere vervoersmiddelen.

### **Aanlandingsprocedure**

Procedure die gevolgd wordt voor, tijdens en na de aanlanding.

**Aanrijtijd**

Tijdsverloop tussen het verlaten van de kazerne bij het uitrukken en de aankomst van de eerste uitruk op de plaats van inzet.

**Aanvaartijd**

Tijdsverloop tussen het verlaten van de wal bij het uitrukken en de aankomst van de eerste uitruk op de plaats van inzet.

**Afschaling**

Als de bestrijding van het incident de afronding nadert en ook de directe effecten geen operationele leiding meer behoeven, wordt met de afschaling van de ingezette hulpdiensten en de bestuurlijke gremia begonnen. Afhankelijk van de stand van zaken zal, veelal per kolom, fasegewijs afgebouwd worden.

**Alarmeren**

Het geven van een attentiesignaal dat, al dan niet via hetzelfde medium, dient te worden gevolgd door een oproep tot inzet van eenheden of diensten of een waarschuwing (bijvoorbeeld voor het publiek).

**Ankerplaats**

Een plaats in een haven of andere zone binnen de jurisdictie van een haven waar schepen voor anker kunnen liggen.

**Bakbeheer**

Het fysieke beheer over wateren.

**Beheer waterkwaliteit**

De zorg voor de kwaliteit van het water en het behoud van het afgesproken niveau of herstel naar dat niveau inclusief het opruimen van (opdrijvende) stoffen of objecten op water of oevers die het waterbeheer en/of het nautisch beheer hinderen.

**Beheer waterkwantiteit en waterkeringen**

De zorg voor regulatie van de waterhoeveelheden en het peilbeheer in het waterhuishoudkundig systeem.

**Beheerplan voor de Rijkswateren**

Het Beheerplan voor de Rijkswateren geeft inzicht in de wijze waarop het rijk zijn wateren beheert en geeft daarmee uitwerking aan het regeringsbeleid op het gebied van integraal waterbeheer. Het Beheerplan komt voort uit de Wet op de Waterhuishouding.

**Beleidsteam**

Orgaan, waarbinnen onder voorzitterschap van de burgemeester (of commissaris van de Koning) besluitvorming, beleidsbepaling en beleidscoördinatie plaatsvindt.

**Bestuursdwang**

Het door het bevoegde bestuursorgaan op kosten van de overtreder ongedaan maken van hetgeen in strijd met de wet is.

### **Bevoegd gezag**

Het bevoegd gezag is het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het geven van een beschikking of het nemen van een ander besluit. Al naar gelang de van toepassing zijnde wettelijke bepaling is dit bijvoorbeeld de burgemeester, de voorzitter van de regionale brandweer, de commissaris van de Koning of een minister.

### **Bijstand**

Aanvullend potentieel van buiten de eigen dienst, aangevraagd door het bevoegd gezag.

### **Bronbestrijding**

Het bestrijden van het incident op de locatie van de gebeurtenis.

### **C2000**

Communicatienetwerk voor politie, Koninklijke Marechaussee, GHOR en brandweer. Aan deze diensten gelieerde organisaties (bijvoorbeeld de KNRM en reddingsbrigades) kunnen ook gebruikmaken van het netwerk.

### **Calamiteit**

Een zwaar ongeval of verstoring met grote materiële schade waarbij een gecoördineerde inzet van meerdere parate en niet-parate diensten en eventueel andere maatschappelijke organisaties vereist is, waarvan de gevolgen en uitstralingseffecten beheersbaar zijn (of lijken), en waarbij stabilisatie binnen redelijke tijd haalbaar is (of lijkt), maar waarbij escalatie niet is uitgesloten. Ook genoemd: 'grootschalig incident', 'niet-ramp', 'bijna-ramp', 'dreigende ramp'.

### **Calamiteitenhaven**

Een haven waar een schip in geval van calamiteiten naartoe kan worden gebracht. In Nederland is geen vaste haven van te voren aangewezen, maar wordt de calamiteitenhaven per geval bepaald (zie ook Port of Refuge en vluchthaven).

### **Chartervaart**

Het geheel van commercieel geëxploiteerde schepen met overnachtingsmogelijkheid voor de opvarenden.

### **Commando Plaats Incident (CoPI)**

Het team waarin vertegenwoordigers van brandweer, politie, GHOR en mogelijk andere organisaties samenwerken onder een eenhoofdige leiding. Het CoPI bestaat tenminste uit de leider CoPI en uit functionarissen die leiding geven aan operationele eenheden van de politie, GHOR en brandweer.

### **Coördinerend bestuurder**

Een van de vooraf aangewezen bestuurders die zorgt voor afstemming bij rampen. Een voorbeeld van een coördinerend bestuurder is een coördinerend burgemeester die als taak heeft bij rampen met een bovenlokaal karakter de betrokken burgemeesters te ondersteunen als opgeleide adviseur en die het Regionaal Beleidsteam voorziet.

De coördinerende bestuurder fungeert als aanspreekpunt voor de Operationeel Leider.

**Crisis**

Een ernstige verstoring van de basisstructuren dan wel een aantasting van fundamentele waarden en normen van het maatschappelijk systeem.

**Cruiseschip**

Een zee- of binnenvaartschip met overnachtingsmogelijkheid dat bestemd is voor het vervoer van passagiers.

**Deelproces**

Zie rampbestrijdingsproces.

**Dekkingsplan**

Een plan om de zorgnorm van middelen in een gebied in beeld te brengen.

**Dijkgraaf**

De voorzitter van een waterschap (voorzitter van zowel het algemeen als het dagelijks bestuur) wordt soms dijkgraaf of watergraaf genoemd.

**Effectbestrijding**

Het bestrijden van de gevolgen van het incident voor de omwonenden, milieu en de omliggende bedrijven.

**Effectgebied**

Gebied rondom het incident dat direct getroffen is (of kan worden) door gevaarlijke stoffen, schokgolven, brokstukken, water of hitte ten gevolge van de ramp. In dit gebied kan het nodig zijn maatregelen ten behoeve van de bevolking en/of het milieu te nemen.

**Effect op het land**

Situaties op het water met gevolgen voor het land. De acties op het land vinden plaats onder leiding van de daarvoor verantwoordelijke autoriteiten. Er is sprake van effect op het land indien er één of meer rampbestrijdingsprocessen op het land worden opgestart als gevolg van het incident.

**Evacuatie**

Een door de overheid gelaste verplaatsing van groepen personen in Nederland met daaronder begrepen: vervoer(sbegeleiding), opneming, verzorging en terugkeer van deze groepen, de voorbereiding daarvan en de nazorg.

**Fast ferry**

Zie Veerboot (met een kruissnelheid hoger dan 18 knopen).

**Geneeskundige hulpverlening**

Het organiseren van de hulpverleningsactiviteiten op het gebied van de somatische en psychosociale zorg en de preventieve en openbare gezondheidszorg naar aanleiding van een zwaar ongeval of een ramp, de gewondenzorg door militairen daaronder niet begrepen.

**Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP)**

GRIP staat voor Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure. De GRIP structuur is in het leven geroepen om de opschaling van de hulpverleningsdiensten



ordentelijk te organiseren. De opschalingsniveaus zijn:

GRIP 1: Bronbestrijding

GRIP 2: Bedreiging van de omgeving van het incident

GRIP 3: Bedreiging van welzijn van bevolking

GRIP 4: Gemeente-overschrijdend incident

GRIP 5: Bovenregionaal incident.

### **Haven**

Een haven is een aanlegplaats voor schepen, waar ook goederen kunnen worden verscheept en gelost. Soorten havens:

- > binnenhaven
- > jachthaven (watersporthaven)
- > marinehaven
- > natuurlijke haven (beschut stuk zee, niet per se een scheepshaven)
- > vissershaven (zie ook: Lettercode van de thuishaven)
- > woonhaven (voor woonboten)
- > zeehaven.

### **Hoofdingenieur-directeur (HID)**

De HID is in zijn beheergebied, namens de minister van Infrastructuur en Milieu, als bevoegde autoriteit of als bevoegd gezag (in mandaat namens de minister) verantwoordelijk voor de volgende zaken:

- > Het beheer van de rijksoppervlaktewateren (waterkwaliteit en kwantiteit).
- > Het beheer van de rijkswaterstaatswerken (dit zijn alle watergangen met de daarbij behorende kunstwerken zoals stuwen, gemalen, sluizen, afsluitbare duikers en dergelijke, voor zover ze niet onder het beheer van gemeente of waterschap staan).
- > Het nautisch en infrastructureel beheer van de scheepvaartwegen.
- > Het beheer over het rijkswegennet.

### **Hoogheemraadschap**

Zie waterschap.

### **Hulpverleningsproces**

Zie rampbestrijdingsproces.

### **Hulpverleningsvaartuig**

Zie incidentbestrijdingsvaartuig.

### **Incident**

Onvoorziene gebeurtenis, niet noodzakelijk schade veroorzakend.

### **Incidentbestrijding**

Het geheel van overheidsmaatregelen inzake de voorbereiding op de bestrijding van incidenten, de daadwerkelijke bestrijding en de nazorg ervan.

### **Incidentbestrijdingsplan**

Een plan waarin taken van alle bij de bestrijding van een incident betrokken diensten beschreven zijn, ten behoeve van een effectief optreden. Dit plan wordt opgesteld voor een afgebakend gebied met als kaders:

- > een multidisciplinaire scope
- > een bruikbaarheid voor alle niveaus van opschaling
- > een beschrijving van de te nemen acties.

### **Incidentbestrijdingsvaartuig**

Een vaartuig dat specifiek wordt ingezet voor de bestrijding van incidenten aan boord van schepen en/of het bestrijden van uitstromende gevaarlijke stoffen op het water of de effecten daarvan. Het vaartuig dient hiervoor te zijn uitgerust met de juiste materialen, en dient te worden bemand met speciaal voor deze taak opgeleid personeel.

### **Informatiemanagement**

Dit proces heeft tot doel het verkrijgen van alle voor de bestrijding van een grootschalig incident relevante informatie en die actief beschikbaar stellen. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die deze nodig hebben. De juiste informatie kan in dit verband worden gedefinieerd als de actuele, essentiële gegevens van het grootschalig incident, de verwachte effecten en de ingezette capaciteiten. De juiste vorm is in elk geval een multidisciplinair totaalbeeld dat goed toegankelijk, overzichtelijk en zoveel mogelijk gestandaardiseerd is.

### **Informatiemanager**

De informatiemanager organiseert de informatievoorziening met als doel het tijdig verkrijgen en het actief beschikbaar stellen van alle relevante informatie met betrekking tot het incident aan alle disciplines van de regionale crisisorganisatie, zodat de informatievoorziening op een eenduidige wijze georganiseerd wordt.

### **Inschepingsplaats**

Plaats waar (zwaar) materiaal aan boord van een vaartuig wordt gebracht, eventueel met behulp van kranen.

### **Kapitein**

Degene die het gezag heeft over het schip (zie ook schipper).

### **Kustwacht**

Samenwerkingsorgaan van rijksdiensten voor de operationele uitvoering van de rampen- en incidentbestrijding op zee.

### **Kustwachtcentrum**

Het Kustwachtcentrum is het Joint Rescue Coördination Centre (JRCC) te Den Helder dat dient als informatiecentrum voor de uitvoering van kustwachttaken, bestaande uit het operationeel commandocentrum, het nationaal maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum, de centrale meldkamer en de maritieme assistentiedienst.

### **Landelijke Meldkamers**

Eerder was er sprake van één Landelijke Meldkamer Organisatie (LMO); deze is omgevormd naar een Landelijke Meldkamer Samenwerking (LMS), ondersteund vanuit het IFV door het Programmteam Meldkamer Brandweer en Multi-Opschaling.

### **Leiding en coördinatie**

Dit proces heeft tot doel het zo optimaal mogelijk bestrijden van een grootschalig incident, door een effectieve aansturing van alle betrokken diensten, sleutelfunctionarissen en eenheden te waarborgen. Het proces behelst voor alle disciplines (horizontaal) en voor alle niveaus (verticaal) het in onderlinge samenhang vaststellen van de wijze van bestrijden van het incident (besluitvorming), het coördineren van en leiding geven aan de feitelijk bestrijding c.q. aan de inhoudelijke rampbestrijdingsprocessen, het monitoren van de resultaten en het op basis hiervan beoordelen en bijstellen van de bestrijding.

### **Marifoon**

De marifoon kan zenden en ontvangen in de VHF-band en is bedoeld voor gebruik in de maritieme communicatie en in het nautische berichtenverkeer. De plaatsing en bediening van een marifoon zijn aan wettelijke regels gebonden.

### **Melding en alarmering**

Dit proces heeft tot doel het verkrijgen, (zo mogelijk) verifiëren en combineren van de essentiële gegevens van een incident, het beoordelen van die gegevens, die vertalen naar de initiële hulp- en inzetbehoefte en het zo snel en effectief mogelijk beschikbaar maken van die hulp.

### **Monodisciplinair optreden**

Elke hulpverleningsdienst werkt volgens eigen regels en procedures en er is geen behoefte aan multidisciplinaire coördinatie.

### **Multidisciplinair optreden**

Door de complexiteit van het incident is er behoefte aan structurele coördinatie en treden de hulpverleningsdiensten op het land en op het water gecoördineerd op om het incident te bestrijden.

### **Nafase**

De fase waarin alle voorkomende werkzaamheden die samenhangen met de afwikkeling van een ramp of crisis plaatsvinden.

### **Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming**

Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming is het beleidskader en richtsnoer voor alle planvorming van en voorbereiding door de rijksoverheid op specifieke situaties, incidenten of gebeurtenissen.

### **Nautisch beheer**

Het geheel van (voorbereidende) maatregelen ten behoeve van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

### **Nautisch verkeersmanagement**

De zorg voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer met tot doel verkeersopstoppingen of verkeersstremmingen te voorkomen en/of op te lossen en economisch schade zoveel mogelijk te beperken.

### **Nazorg**

Geheel van maatregelen gericht op terugkeer naar de normale situatie.

**Officier van Dienst**

Piketfunctionaris van de parate diensten die volgens rooster is belast met hulpverlenings-eenheden bij branden en ongevallen.

**On Scene Coördinator (OSC)**

Ten behoeve van een goede afstemming en een juist beeld van de situatie op het water kan de procesverantwoordelijke een functionaris belasten met de praktische coördinatie op de plaats van het incident.

**Op- en Afschaling**

Dit proces heeft tot doel om steeds zoveel mogelijk de juiste hoeveelheid bestrijdings-potentieel (mensen en middelen) beschikbaar te hebben om een grootschalig incident optimaal te kunnen bestrijden.

**Operationele leiding**

De bevoegdheid tot het in opdracht van de burgemeester geven van bindende aanwijzingen aan commandanten / hoofden van de bij de rampbestrijding samenwerkende zelfstandige diensten, zonder daarbij te treden in de bevoegdheden van de commandanten / hoofden van de diensten aangaande de wijze van uitvoeren van de taken op de gemeentelijk ingedeelde gebieden. De operationele leiding richt zich op het procesniveau en niet op het uitvoeringsniveau.

**Operationeel leider**

Deze functionaris is door het bevoegd gezag aangewezen om de operationele leiding over de gehele multidisciplinaire operatie uit te oefenen. Hij adviseert als voorzitter van het ROT de burgemeester in het beleidsteam over operationele aangelegenheden. Beleidsbeslissingen vertaalt hij binnen het operationeel team in operationele opdrachten en hij coördineert de uitvoering daarvan.

**Operationeel team**

Zie Regionaal Operationeel Team (ROT).

**Opkomsttijd**

Tijd tussen de melding en het moment dat de eerste uitruk ter plaatse is. Opkomsttijd is uitruktijd vermeerderd met aanrijtijd en/of aanvaartijd (zie ook reactie- en responstijd).

**Opschalen**

Het veranderingsproces tijdens een ramp van het functioneren van het bestuur, de parate diensten en de gemeente, vanuit de dagelijkse situatie naar één regionale organisatievorm waarmee een ramp multidisciplinair wordt bestreden. Opschaling is uitgewerkt in coördinatiealarmfasen, ook wel de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP) genoemd.

**Opstapplaats**

Personeel en/of materiaal kan daar opstappen of overgezet worden. Opstapplaatsen zijn zowel via land als water te bereiken.

**Partyschip**

Een commercieel geëxploiteerd schip zonder overnachtingsmogelijkheden voor passagiers en met een capaciteit van tenminste 50 opvarenden.

**Preventie**

Geheel van maatregelen gericht op het zo klein mogelijk houden van risico's en gericht op het beperken van de gevolgen van eventuele ongevallen.

**Preparatie**

De voorbereiding op de acute bestrijding van ongevallen en rampen.

**Port of Refugee**

Zie calamiteitenhaven.

**Primaire Waterkering**

Een waterkering, die beveiliging biedt tegen overstroming doordat deze ofwel behoort tot het stelsel dat een dijkkringgebied – al dan niet met hoge gronden – omsluit, ofwel vóór een dijkkringgebied is gelegen.

**Pro-actie**

Het wegnemen van structurele oorzaken van fysieke onveiligheid en het voorkomen van het ontstaan daarvan.

**Procesverantwoordelijke**

De organisatie die verantwoordelijk is voor een adequate uitvoering van een van de rampbestrijdingsprocessen.

**Ramp of zwaar ongeval**

Een gebeurtenis waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad, en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.

**Rampbestrijdingsplan**

Beleid ten aanzien van de vastgestelde rampen en zware ongevallen waarvan de plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn. Hierin is het geheel van de bij die ramp of dat zware ongeval te nemen maatregelen opgenomen.

**Rampbestrijdingsproces**

Een hulpverlenings- of rampbestrijdingsactiviteit die van wezenlijk belang is in een of meer ramptypen. De processen kunnen geclusterd worden naar brandweezorg, Bevolkingszorg, geneeskundige zorg en water- en scheepvaartzorg (zie ook deelproces of hulpverleningsproces).

**Rampenbeheersing**

Het geheel van overheidsmaatregelen inzake het voorkomen en beperken van risico's die tot rampen en zware ongevallen kunnen leiden, de voorbereiding op de bestrijding van rampen en zware ongevallen, de daadwerkelijke bestrijding en de zorg na rampen.

Rampenbeheersing omvat daarmee het risicobeleid van de overheid en de rampenbestrijding.

### **Rampenbestrijding**

Het geheel van overheidsmaatregelen inzake de voorbereiding op de bestrijding van rampen en zware ongevallen, de daadwerkelijke bestrijding en de zorg na rampen.

### **Rampgebied**

Deel van het Nederlands grondgebied waarvoor buitengewone omstandigheden in de zin van de rampenwet zijn afgekondigd.

### **Ramptype**

Een categorie van mogelijke rampen, die qua soort effecten en qua ontwikkeling in de tijd op elkaar lijken.

### **Redden van drenkeling**

Zie SAR.

### **Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN)**

Een team van vertegenwoordigers van betrokken departementen dat onder leiding van de coördinerend bestuurder van de Noordzee (de HID RWS Zee en Delta namens de minister van Infrastructuur en Milieu) de bestuurlijke coördinatie van de rampenbestrijding op de Noordzee uitvoert.

### **Regionaal Beleidsteam (RBT)**

Het door de coördinerend bestuurder samengestelde orgaan dat hem bij de bestuurlijke coördinatie van het zware ongeval of ramp bijstaat.

### **Regionaal Operationeel Team (ROT)**

Een team van vertegenwoordigers van de betrokken diensten / organisaties in een gemeentelijke of provinciale rampenstaf dat onder leiding van respectievelijk de operationeel leider een gecoördineerde uitvoering van de rampbestrijding bevordert.

### **Reactietijd**

Zie opkomsttijd

### **Repressie**

Het daadwerkelijk bestrijden van onveiligheid en het zorgen voor de daarbij behorende hulpverlening.

### **Responstijd**

Zie opkomsttijd

### **Rijkshavenmeester**

De Rijkshavenmeester is door de minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen als de bevoegde autoriteit voor de nautische veiligheid en het scheepvaartverkeer in zijn gebied.

### **Ruime binnenwateren**

Alle binnenwateren waarover de Kustwacht een SAR-verantwoordelijkheid heeft en die de KNRM tot haar dekkinggebied rekent:

- > Waddenzee Oost (inclusief Eems-Dollard)
- > Lauwersmeer
- > Waddenzee Midden
- > Waddenzee West
- > IJsselmeer
- > Markermeer
- > Zwartemeer
- > Randmeren (te weten: Veluwerandmeren (tussen de sluisen: Drontermeer, Velumemeer, Wolderwijd, Nuldernauw), Ketelmeer en Vossemeer)
- > Nijkerkernauw, Eemmeer, Gooimeer en IJmeer
- > Haringvliet
- > Hollands Diep tot aan de Moerdijkbrug
- > Grevelingenmeer
- > Krammer en Volkerak
- > Oosterschelde inclusief Keten en Verdronken Land van Zuid-Beveland
- > Veersemeer
- > Westerschelde.

Alle binnenwateren zijn gemeentelijk ingedeeld.

### **Samenhangend risicowatersysteem (SRWS)**

Voor de afbakening van een incidentbestrijdingsplan wordt een logische eenheid van oppervlaktewateren aangeduid als SRWS. Bij het bepalen van de omvang van het SRWS staan zowel het risico als het werkingsgebied van de bij de incidentbestrijding betrokken actoren centraal.

### **SAR-Unit**

Aangewezen middelen ten behoeve van Search and Rescue.

### **Scheepvaartincident**

Een aanvaring, een stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, dan wel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiele schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

### **Search and Rescue (SAR)**

De zorg voor de opsporing en redding van in nood verkerende mensen en dieren op en onder water in de periode dat er nog overlevingskansen zijn.

### **Scheepsbrandbestrijding**

Het voorkomen, beperken en bestrijden van brand en brandgevaar gericht op het herstellen van de fysieke veiligheid van het schip, de lading en de directe omgeving daarvan.

### **Schip**

Elke zaak, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens zijn constructie bestemd is om te drijven en drijft of heeft gedreven.

## **Schipper**

Zie kapitein.

## **Slachtoffer**

Een slachtoffer is een persoon die een schokkende gebeurtenis (buiten de gebruikelijke menselijke ervaringen) heeft meegemaakt, of daarvan getuige is geweest.

Slachtoffers worden ten tijde van een incident in een bepaalde triageklasse ingedeeld:

1. Urgentieklaas 1 (T1) (A, B, C-instabiele slachtoffers): Gewonden wier leven onmiddellijk wordt bedreigd door een obstructie van de ademwegen en/of door stoornissen van de ademhaling en/of circulatie.
2. Urgentieklaas 2 (T2) (A, B, C-stabiele slachtoffers te behandelen binnen 6 uur): Gewonden wier leven na enkele uren wordt bedreigd door een obstructie van de ademwegen, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie of die gevaar lopen op ernstige infecties of invaliditeit, wanneer zij niet binnen 6 uur na oplopen van het letsel behandeld worden.
3. Urgentieklaas 3 (T3) (A, B, C-stabiele slachtoffers) Gewonden die niet bedreigd worden door een ademwegenobstructie, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie, ernstige infectie of invaliditeit.
4. Urgentieklaas 4 (T4) (A, B, C-instabiele slachtoffers): Gewonden, waarbij onder de gegeven omstandigheden de ademweg niet kan worden vrijgemaakt en vrijgehouden, de ademhaling niet kan worden veiliggesteld, bloedingen niet tot staan kunnen worden gebracht en shock niet toereikend kan worden bestreden. Deze klasse kan in principe alleen onder oorlogsomstandigheden worden gehanteerd.

## **Stafsectie**

De plaats van waaruit een dienst of organisatie de eigen bijdrage aan de rampbestrijding regelt. De Stafsectie Water en scheepvaart kan specifiek voor de bestrijding van incidenten op het water worden ingericht.

## **Uitruktijd**

Tijdsverloop tussen de eerste melding van een incident en het uitrukken van de eerste eenheid of eenheden.

## **Vaarweg**

Elk voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water.

## **Vaarwater**

Gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt.

## **Veerboot**

Een schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen (exclusief de bemanningsleden) en een openbare vervoersdienst onderhoudt tussen de plaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de Waddenzee (met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee), of de Westerschelde en de zeemonding daarvan.



**Veerpont**

Een schip, niet zijnde een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van een of meer personen buiten de bemanningsleden en dat een openbare vervoersdienst onderhoudt.

**Verkeerspost (Verkeerscentrale)**

De instantie die bevoegd is tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen in een verkeersbegeleidend systeem.

**Verwerkingstijd**

De tijd tussen de aanneming van de melding en de uitgifte van de melding.

**VHF-band**

Binnen de maritieme sector wordt de VHF-band (very high frequency) of ultra korte golfband gebruikt voor de marifoon communicatie.

**Vluchthaven**

Zie calamiteitenhaven.

**Waakvlamovereenkomst**

Een overeenkomst met een bedrijf of organisatie die tot doel heeft om bij ongevallen een aanzienlijke uitbreiding van het hulpverleningspotentieel te kunnen bereiken.

**Waarnemen en meten**

Handelingen die moeten worden verricht om de bronsterkte en het mogelijk verspreidings- en of effectgebied van een emissie van gevaarlijke stoffen op een betrouwbare wijze vast te stellen, teneinde de juiste maatregelen voor het bron- en effectgebied te kunnen vaststellen.

**Waterstaatswerk**

Oppervlaktewateren en waterkeringen, met inbegrip van de daartoe behorende kunstwerken en hetgeen verder naar hun aard daartoe behoort. Als waterstaatswerk worden onder meer aangemerkt: waterkeringen, wegen, vaarwegen, havens, bruggen, duikers, (zee)stranden, bergingsgebieden, ondersteunende kunstwerken. Waterstaatswerken zijn in beheer bij het Rijk, een provincie, een waterschap of een gemeente.

**Waterbeheer**

Waterbeheer is de overheidszorg gericht op de doelstellingen zoals neergelegd in de diverse wetten en wordt veelal onderscheiden in de zorg voor:

- > veiligheid (waterkering)
- > waterkwantiteit
- > waterkwaliteit
- > bakbeheer.

**Waterbeheerder**

De Waterbeheerder is de (groep) organisatie(s) die verantwoordelijk is/zijn voor het nautisch verkeersmanagement, het beheer van waterkwaliteit en het beheer van waterkwantiteit en waterkeringen.

**Waterkeren**

Zie beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

**Waterkwaliteitsbeheer**

Zie beheer waterkwaliteit.

**Waterkwantiteitsbeheer**

Zie beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

**Waterstaatswerk en Waterstaatswerkbeheerder**

In beheer zijnde wateren, waterkeringen en wegen alsmede de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar hun aard daartoe behoort.

**Waterschap**

Een waterschap of hoogheemraadschap is een overheidsinstantie die in een bepaalde regio in Nederland tot taak heeft de waterhuishouding te regelen. Ook wordt de term waterschap gebruikt om de regio aan te duiden waarover die instantie gaat.

**Watersysteem**

Water, oever en bodem.

**Wrakken**

Vaartuigen, overblijfselen van vaartuigen en alle andere voorwerpen die in openbare wateren gestrand, gezonken of aan de grond zijn geraakt, of zijn vastgeraakt in waterkeringen of andere waterstaatswerken.

**Zorgnormen**

De beschrijving van de gewenste inzet bij een hulpvraag met een specificatie van de volgende onderdelen:

- > opkomsttijd basisinzet
- > de opschalingscapaciteit in tijd en omvang.

## Verwante begrippen

Een aantal begrippen uit de begrippenlijst zijn verwant aan elkaar. Om verwarring te voorkomen en helderheid te bieden omtrent de verschillen en overeenkomsten tussen deze begrippen is onderstaand een overzicht gegeven van de verwante begrippen.

De volgende termen betreffen een verstoring van basisstructuren:

- > Incident
- > Calamiteit
- > Zwaar ongeval
- > Ramp
- > Crisis.

Daarbij zijn de volgende overeenkomsten te vinden:

- > De besluitvorming voltrekt zich in een netwerk met veel actoren.
- > Beslissingen moeten onder tijdsdruk worden genomen.

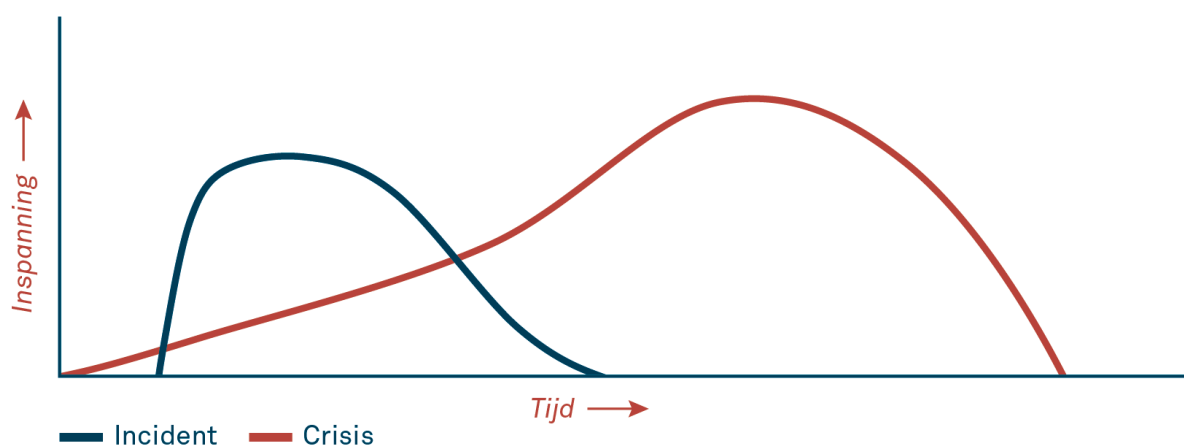
- > Er is sprake van onzekerheid, zodat ad hoc besluitvorming en improvisatie nodig zijn.
- > Er is sprake van een (grote) publicitaire druk.
- > Democratische controle van besluitvorming vindt in de regel achteraf plaats.

Conform het *Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming* wordt de term crisis als overkoepelende grootheid gezien (een serie van gebeurtenissen). Begrippen als incident, calamiteit, zwaar ongeval en ramp zijn vanuit die invalshoek bijzondere vormen van een crisis. De termen kunnen als oplopende schaal worden beschouwd.

#### Nota Bene

Binnen dit Handboek Incidentbestrijding op het water wordt steeds gesproken van een incident als het gaat om een verstoring van de basisstructuren.

De verhouding tussen de termen incident en crisis is in figuur 19 gevisualiseerd.



**Figuur B2.1** Verhouding tussen incident en crisis

Ook het begrip 'ongeval' is een begrip verwant aan verstoring. In het incidentmanagement op het water wordt hiermee een aanvaring, een stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, dan wel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten bedoeld, dat materiële schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken. Een ongeval is de algemene term voor een kleinere gebeurtenis en valt niet onder crisis.

Voor het bepalen van zorgnormen is het van belang om te weten over welke 'tijd' er gesproken wordt. Hieronder is een lijst met verschillende tijdsbegrippen binnen de incidentbestrijding opgenomen.

#### Alarmeringstijd

Tijdsverloop tussen het ontdekken van het incident en het waarschuwen van bedreigde personen en melding aan meldkamers.

#### Verwerkingstijd

De tijd tussen de aanname van de melding en de uitgifte van de melding.

### Uitruktijd

Tijdsverloop tussen de eerste melding van een incident en het uitrukken van de eerste uitruk.

### Aanrijtijd

Tijdsverloop tussen het verlaten van de uitrukpost en de aankomst van de eerste uitruk op de plaats van inzet.

### Aanvaartijd

Tijdsverloop tussen het verlaten van de wal bij het uitrukken en de aankomst van de eerste uitruk op de plaats van inzet.

### Opkomsttijd

Tijd tussen de eerste melding en het moment dat de eerste uitruk ter plaatse is. Opkomsttijd is uitruktijd vermeerderd met aanrijtijd en/of aanvaartijd. Deze term is voornamelijk bij de brandweer in gebruik.

### Reactietijd:

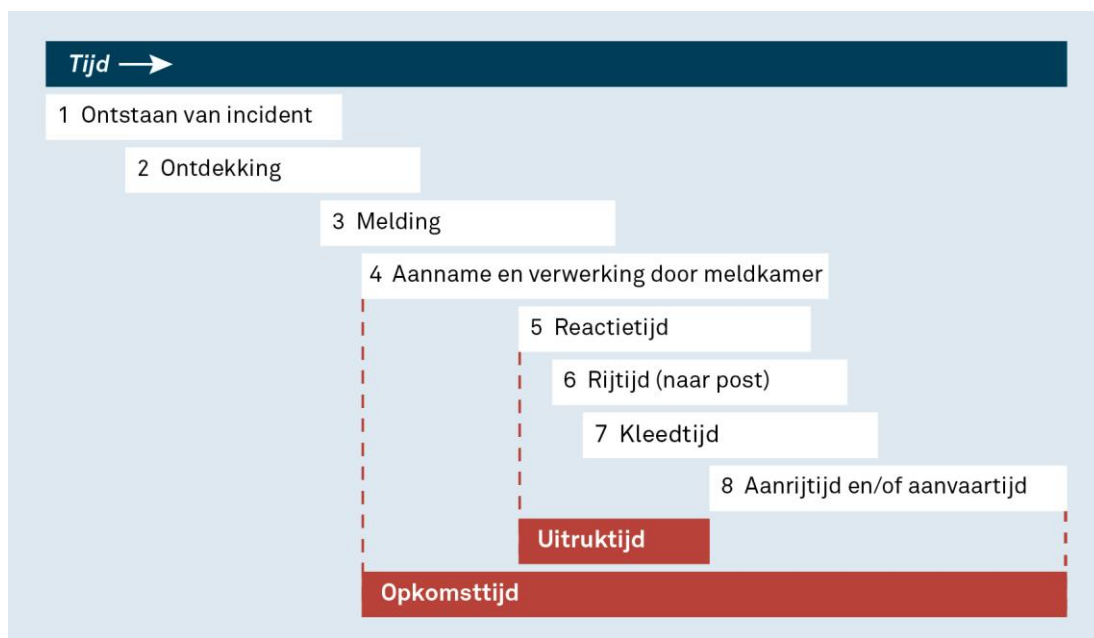
Deze term is voornamelijk bij de politie in gebruik. Zie ook opkomsttijd.

### Responstijd

Deze term is voornamelijk in de ambulancezorg in gebruik. Zie ook opkomsttijd.

Bij het bepalen van de zorgnormen wordt de term *opkomsttijd* gehanteerd; dit is immers het meest omvattende begrip en voor de hulpvrager het meest relevant.

Schematisch kunnen de tijden als volgt worden weergegeven.



Figuur B 2.2 Verschillende tijdsbegrippen binnen de opkomsttijd

Aanlandingsplaats, opstapplaats en inschepingplaats zijn eveneens verwante begrippen. Hiermee wordt de overdrachtsplek van water op land en van land op water bedoeld.

**Aanlandingsplaats**

De vooraf bepaalde en aangewezen plaats waar een hulpverleningsvaartuig of helikopter (aan)landt, tevens geschikt voor overbrengen van slachtoffers in andere vervoersmiddelen.

**Opstapplaats**

De vooraf bepaalde en aangewezen plaats waar personeel en/of materiaal kan opstappen of overgezet kan worden. Opstapplaatsen zijn zowel via land als water te bereiken.

**Inschepingsplaats**

De plaats waar (zwaar) materiaal aan boord van een vaartuig kan worden gebracht, eventueel met behulp van kranen.

Een aanlandingsplaats dient aan meer kenmerken te voldoen dan een opstapplaats. In het Model Incidentbestrijdingsplan staan deze criteria benoemd.

# Bijlage 3 Literatuur, websites en overige bronnen

## Literatuur

- Antea Group. (2015). [\*Incidentbestrijdingsplan Noordzee\*](#). Deventer: Antea Group.
- Brandweer Nederland. (2019). [\*Handboek C2000 Brandweer\*](#). Arnhem: IFV.
- CRW (2016). [\*Incidentbestrijdingsplan Waddenzee\*](#). Leeuwarden: CRW.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2016). [\*Referentiekader Regionaal Crisisplan\*](#). Arnhem: IFV.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2017). [\*Basisinformatie Regionale Crisisbeheersing. Een handboek voor allen die \(gaan\) werken op het terrein van crisisbeheersing\*](#). Arnhem: IFV.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2018). [\*Bestuurlijke netwerkkaart en bevoegdheidenschema Binnenvaart\*](#). Arnhem: IFV.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2018). [\*Bestuurlijke netwerkkaart en bevoegdheidenschema Noordzee en zeescheepvaart\*](#). Arnhem: IFV.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2019). [\*Containercalamiteit: crisisbeheersing in het Waddengebied Een evaluatie in opdracht van de veiligheidsregio's Fryslân, Groningen en Noord-Holland Noord\*](#). Arnhem: IFV.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2019). [\*Olielekkage in de haven van Rotterdam Een evaluatie van de rol van de veiligheidsregio aan de hand van drie dilemma's\*](#). Arnhem: IFV.
- Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. (2016). [\*Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming\*](#). Den Haag: NCTV.
- Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid & Veiligheidsberaad. (2013). [\*Eenheid in verscheidenheid. Uitwerking advies bestuurlijke werkgroep bovenregionale samenwerking\*](#). Arnhem: Veiligheidsberaad.
- SAMIJ. (2016). [\*Aan het roer staan bij incidenten op het water. Handreiking bestuurlijke aandachtspunten bij inzet van waterhulpverlening in het IJsselmeergebied \(incl. Markermeer en randmeren\)\*](https://samij-regeling.nl/wp-content/uploads/2017/04/Aan-het-roer-staan-bij-incidenten-op-het-water-2016.pdf). <https://samij-regeling.nl/wp-content/uploads/2017/04/Aan-het-roer-staan-bij-incidenten-op-het-water-2016.pdf>
- SAMIJ. (2018). [\*Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied\*](#).
- SAMIJ. (2018). [\*Meerjarenbeleidsplan Vakbekwaamheid SAMIJ 2018-2022\*](#).
- SAMIJ. (2018). [\*Nautische risico-inventarisatie IJsselmeergebied\*](#).
- SAMIJ & CRW. (2017). [\*OVD Wijzer op water. Waddenzee en IJsselmeergebied\*](#).
- Veiligheidsregio Zeeland, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. (2013). [\*Incidentbestrijdingsplan Deltawateren\*](#).
- Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, Veiligheidsregio Kennemerland & Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (2020). [\*Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied\*](#).
- Veiligheidsregio Zuid-Limburg et al. (2019). [\*Interregionaal Coördinatieplan Incidentbestrijding Vaarwegen Samenhangend Risico Water Systeem 'de Maas'\*](#). [C:\Users\Sjoerd.wartna\Downloads\interregionaal\\_coordinatieplan\\_incidentbestrijding\\_vaarwegen\\_srws\\_de\\_maas\\_\(2\).pdf](C:\Users\Sjoerd.wartna\Downloads\interregionaal_coordinatieplan_incidentbestrijding_vaarwegen_srws_de_maas_(2).pdf)

Waterrand. (2009). [Handreiking Opleiden Trainen Oefenen](#).

### **Overige bronnen**

Convenant SAR en maritieme hulpverlening versie 1.0 (2017) tussen VR Rotterdam-Rijnmond, Zeeland, Midden west Brabant, Zuid Holland Zuid en de Kustwacht, KNRM en het Havenbedrijf Rotterdam om de operationele samenwerking met betrekking tot SAR en maritieme hulpverlening te optimaliseren

Ijsreddingsprotocol, Ook wel bekend onder de 'Markermethode'; Als dit protocol van kracht is (bij zware ijsgang) dan werken – bij een ongeval op het ijs – de brandweerposten VR ZW, de KNRM en het Reddingsstation Warder nauw samen.

[Coördinatie Regeling Waddenzee](#) (2012).

[Incidentbestrijdingsplan Noordzee](#) (versie 2016).

# Bijlage 4

## Functiebeschrijvingen

### Functiebeschrijving Officier van Dienst Water (OvD-W)

Algemeen	
Functienaam	Officier van Dienst Water (OvD-W) <i>Opmerking: deze functie wordt door de verschillende waterbeheerders ingevuld. Intern bij Rijkswaterstaat spreekt men over OvD-RWS.</i>
Kern / doel van de functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Adviseren Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik.</li> <li>&gt; Aansturen operationele Waterprocessen op plaats incident. N.B. Voor het proces SAR geldt dat deze taak wordt uitgevoerd door de organisatie waar deze taak is belegd.<sup>51</sup> Daaruit volgt of de OVD-W ook voor de aansturing van het SAR-proces verantwoordelijk is.</li> <li>&gt; Het afstemmen en coördineren van de ingezette eenheden op het water, eventueel met behulp van een OSC.</li> </ul>
Plaats in de organisatie	
Taken / verantwoordelijkheden in hoofdlijnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; De OvD-W is verantwoordelijk voor het gecoördineerd uitvoeren van de taken met betrekking tot de waterprocessen in afstemming met de overige hulpdiensten en ketenpartners.</li> <li>&gt; Het aansturen van de ingezette eenheden en eventuele private partijen zoals bergers.</li> </ul>
Leiding ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Het afdelingshoofd waar de OvD-W onder valt, geeft de kaders aan waarbinnen de OvD-W moet werken.</li> <li>&gt; Tijdens de incidentbestrijding valt de OvD-W onder de aansturing van de eigen leidinggevende en vanaf GRIP 1 en hoger ook onder de aansturing van de Leider CoPI.</li> </ul>
Leiding geven	De OvD-W geeft functionele leiding aan de eigen eenheden en eventuele eenheden van (private) partijen op de incidentlocatie.
Contacten	De OvD-W werkt nauw samen met leidinggevend en professionals op operationeel niveau.
Taken/verantwoordelijkheden	

<sup>51</sup> Op de gemeentelijk ingedeelde wateren is het redden van mens (op het water heet dit SAR) een primaire verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders (B&W). Het college bepaalt bij wie de taak van het redden belegd wordt: bij de (regionale) brandweer, de Kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij. Het ligt voor de hand dat daarbij gebruik wordt gemaakt van de daarvoor de best toegeruste organisatie. Bron: Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr. 6 blz. 63/64.



Situatieschets	De OvD-W wordt gepositioneerd op het operationele niveau, opschalingniveau GRIP 1 en hoger. De OvD-W is hierbij de vertegenwoordiger van de waterprocessen binnen het CoPI (Bronbestrijding) en daarmee de counterpart van de Officier van Dienst (OvD) zoals deze door de politie, de brandweer en de GHOR wordt ingezet. Dit betekent dat de OvD-W een coördinerende en leidende rol heeft ten aanzien van de waterprocessen en de communicatie op de incidentlocatie. Binnen de multidisciplinaire incidentafhandeling zal de OvD-W de leidinggevenden van de betrokken diensten (ketenpartners) adviseren en trachten het proces mee te sturen en te ondersteunen.
Taken / verantwoordelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aansturen (ter plaatse of op afstand) van de operationele waterprocessen op de plaats incident en het afstemmen van de aanpak met andere ketenpartners zoals bijvoorbeeld de Inspectiedienst LenT, de politie en de omgevingsdienst.</li> <li>&gt; Bepalen van de te nemen maatregelen en de daarvoor benodigde middelen.</li> <li>&gt; Deelnemen in het CoPI als het incident wordt opgeschaald naar een GRIP-fase.</li> <li>&gt; Adviseren van de Leider CoPI vanuit een monodisciplinaire achtergrond met een multidisciplinaire blik. Hierin de belangen van de processen waarvoor hij/zij verantwoordelijk is optimaal vertegenwoordigen.</li> <li>&gt; Verantwoordelijk voor het informatiemanagement en de eventuele opschaling van de eigen processen (via verkeerspost of KWC naar de GMK).</li> <li>&gt; Aansturen van contractpartners, afstemmen werkzaamheden en aanpak met bergers voor zover behorend bij zijn operationele verantwoordelijkheid in het bestrijdingsproces.</li> </ul>
<b>Functie-eisen</b>	
Opleiding	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; MBO+/ HBO werk- en denkniveau.</li> </ul>
Kennissen en ervaring	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Kennis van en ervaring met incidentbestrijding, operationele calamiteitenplannen en bestrijdingsplannen.</li> <li>&gt; Kennis en ervaring van operationele leiding en coördinatie (GRIP-structuur).</li> <li>&gt; Nautische kennis.</li> <li>&gt; Milieu- en ecosysteemkennis.</li> <li>&gt; Kennis en ervaring op het gebied van olie- en chemicaliënbestrijding.</li> </ul>
Competenties <sup>52</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Politiek-bestuurlijk inzicht</li> <li>&gt; Onafhankelijk</li> <li>&gt; Analyseren</li> <li>&gt; Samenwerken</li> <li>&gt; Communiceren</li> <li>&gt; Overtuigen</li> <li>&gt; Daadkracht</li> <li>&gt; Stressbestendig handelen.</li> </ul>

<sup>52</sup> Bron: *Werkboek competentiegericht oefenen* – BZk (2006).

## Functiebeschrijving Waterfunctionaris c.q. contactpersoon incidentbestrijding water

Algemeen	
Functienaam	Waterfunctionaris of Contactpersoon IB water van het samenhangende risicowatersysteem.
Kern/doel van de functie	Het leiding geven aan het proces van voorbereiding op incidenten op het water.
Plaats in de organisatie	
Taken / verantwoordelijkheden in hoofdlijnen	Leiding geven in het voorbereidende proces van incidentbestrijding op het water.
Leiding ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Het bestuur van de veiligheidsregio geeft in samenspraak met o.a. de vaarwegbeheerder kaders aan waarbinnen de Waterfunctionaris moet werken.</li> <li>&gt; De Waterfunctionaris of Contactpersoon ontvangt opdrachten van de directie van de veiligheidsregio.</li> </ul>
Leiding geven	De Waterfunctionaris of Contactpersoon geeft functionele leiding aan eventueel een medewerker belast met de uitwerking van taken.
Contacten	De Waterfunctionaris of Contactpersoon werkt nauw samen met de leidinggevendenden en professionals op bestuurlijk en operationeel niveau.
Taken/verantwoordelijkheden	
Situatieschets	<p>De Waterfunctionaris of Contactpersoon heeft tot taak om in de voorbereiding de activiteiten van alle partijen betrokken bij incidentbestrijding op en rond het samenhangende risicowatersysteem te organiseren.</p> <p>In deze netwerkfunctie is contact met de betrokken partijen van belang om de organisatie van de incidentbestrijding op te bouwen en in stand te houden. Het beheer van het Incidentbestrijdingsplan, het Multidisciplinair Opleidings-, Trainings- en Oefenplan en de procedures Incidentbestrijding Water vallen onder de verantwoordelijkheid van de Waterfunctionaris of Contactpersoon.</p> <p>Hiervoor is afstemming en eventueel het sluiten van convenanten over de capaciteit en mogelijkheden van de verschillende diensten die op het water opereren met de verschillende partijen noodzakelijk.</p>
Functie-eisen	
Opleiding	HBO+ werk- en denkniveau.
Ervaring	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Kennis en ervaring met management, leidinggeven en beleidsontwikkeling.</li> <li>&gt; Kennis en ervaring met rampenbestrijding.</li> <li>&gt; Kennis en ervaring van nautische partijen en nautische vraagstukken.</li> <li>&gt; Ervaring met netwerken, regisseren en advisering.</li> <li>&gt; Ervaring in een politiek-bestuurlijke omgeving.</li> </ul>

Competenties	> Strategisch denkend
	> Netwerkend
	> Ondernemend
	> Overtuigend
	> Resultaatgericht
	> Communicatief vaardig
	> Politiek-bestuurlijk sensitief

# Bijlage 5 Factoren die een rol spelen bij het bepalen van een risicobeeld

## A Factoren die het effect van een incident bepalen

A1 Vaarwatergerelateerde effectfactoren
<b>1. Type schepen (binnenvaart, zeevaart, recreatievaart)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Alleen recreatievaart</li><li>&gt; Binnenvaart en recreatievaart</li><li>&gt; Zeevaart, binnenvaart en recreatievaart</li></ul>
<b>2. Aantal mogelijke opvarenden</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Op het vaarwater bevinden zich incidenteel (&lt;10 keer per dag) vaartuigen met &gt; 5 personen aan boord</li><li>&gt; Op het vaarwater bevinden zich geregeld (&gt; 10 keer per dag) vaartuigen met &gt; 5 personen aan boord</li><li>&gt; Op het vaarwater varen geregeld vaartuigen in de categorie ponten, chartervaart, veerboten, partyboten, cruiseschepen</li></ul>
<b>3. Aard van de lading / vervoer gevaarlijke stoffen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Op het vaarwater vindt incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats</li><li>&gt; Op het vaarwater vindt alleen beperkt vervoer van brandbare vloeistoffen (ADNR Klasse III) naar regionale depots plaats</li><li>&gt; Op het vaarwater vindt nationaal vervoer van stoffen uit alle ADNR klassen plaats</li><li>&gt; Op het vaarwater vindt internationaal vervoer stoffen uit alle ADNR klassen plaats</li><li>&gt; Op het vaarwater vindt internationaal vervoer waarop routing wordt toegepast plaats</li></ul>
<b>4. Omvang van de maatgevende* ladinggrootte</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; &lt; 750 m<sup>3</sup></li><li>&gt; 750 – 2.500 m<sup>3</sup></li><li>&gt; 2.500 – 5.000 m<sup>3</sup></li><li>&gt; 5.000 – 15.000 m<sup>3</sup> en</li><li>&gt; &gt; 15.000 m<sup>3</sup> en zeeschepen</li></ul>
<i>*ladinggrootte van een maatgevend vaartuig in het vaarwater.</i>

## A2 Omgevinggerelateerde effectfactoren

### 1. Aanwezigheid bewoners, woonbebouwing in de omgeving

- > De omgeving van het vaarwater is gemiddeld dun bevolkt (< 500 inw./km<sup>2</sup>)
- > De omgeving van het vaarwater is dun bevolkt (< 500 inw./km<sup>2</sup>) met enkele nabijgelegen woonkernen
- > De omgeving van het vaarwater is dicht bevolkt (>1.000 inw./km<sup>2</sup>)
- > De omgeving van de vaarwater is stedelijk gebied

### 2. Aanwezigheid industrie, bedrijven en infrastructuur

- > De omgeving van het vaarwater is landelijk gebied
- > De omgeving van het vaarwater is gemengd gebied (landelijk / industrieel)
- > De omgeving van het vaarwater is industrieel (haven)gebied
- > De omgeving van het vaarwater is industrieel (haven)gebied met zware industrie / grote opslag van brandbare en/of gevaarlijke stoffen

### 3. Aanwezigheid van (beschermd) natuurgebied

- > In de omgeving van het vaarwater bevindt zich geen kwetsbaar natuur
- > In de omgeving van het vaarwater bevindt zich kwetsbare natuur
- > In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermde natuur
- > In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermde natuur met hoge nationale ecologische waarde
- > In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermde natuur van internationale betekenis v.w.b. ecologisch waarde

## A3 Maatschappelijke effectfactoren:

### 1. Economische schade

- > Het vaarwater heeft geen of beperkt lokaal economisch belang voor de beroepsvaart en/of recreatie
- > Het vaarwater heeft een beperkt regionaal belang voor de beroepsvaart en watersport
- > Het vaarwater heeft regionaal belang en beperkt nationaal belang voor beroepsvaart
- > Het vaarwater heeft nationaal belang en beperkt internationaal belang voor beroepsvaart (onderdeel van de hoofdtransportas of aanloopgebied zeehaven)

### 2. Maatschappelijke onrust / ontwrichting (NIMBY)

- > De gebruiksfunctie van het vaarwater en de wensen / behoefte van de omgeving gaan goed samen
- > De gebruiksfunctie van het vaarwater veroorzaakt incidenteel interesse van de omgeving
- > De gebruiksfunctie van het vaarwater veroorzaakt regelmatig kritische vragen over het vaarwater in relatie tot de omgeving
- > De omgeving / maatschappij wil de gebruiksfunctie het van vaarwater (kunnen) beperken i.v.m. met conflicterende belangen.
- > De gebruiksfunctie veroorzaakt regelmatig (juridische) conflicten tussen overheid / beheerder/ gebruikers en de maatschappij / omgeving / belangengroepen

*Het gaat hier om personen of groepen die geen belang bij de vaarwater hebben, maar wel met het gebruik worden geconfronteerd, bijv. burgers, niet watergebonden bedrijven en hun belangengroepen (het NIMBY effect).*

### 3. Vitale maatschappelijke voorzieningen

- > Het vaarwater wordt gebruikt als bron voor drinkwaterbereiding

#### 4. Politiek bestuurlijke gevoeligheid

- > Lokaal bestuur reageert op incidenten als gevolg van vaarwegfuncties tijdens (geregeld) lokaal (ambtelijk) overleg
- > Lokaal/regionaal bestuur reageert op vaarwaterfuncties of incidenten naar vaarwegbeheerder
- > Geregeld overleg tussen regionale besturen over vaarwaterfuncties en incidentbestrijding
- > Landelijke politiek reageert op vaarwaterfuncties of incident(bestrijding) (minister wordt bevroegd)
- > Vaarwaterfuncties hebben zowel nationale als internationale reacties tot gevolg

## B Factoren die de kans op een incident bepalen

### B1 Vaarwatergerelateerde kansfactoren:

#### 1. Verkeersintensiteit; totaal aantal beroepsvaartpassages (per jaar)

- > < 15.000
- > 15.000-25.000
- > 25.000-60.000
- > 60.000-90.000
- > 5. 90.000 en hoger

#### 2. Totaal aantal scheepsvaart passages met gevaarlijke stoffen over het vaarwater (per jaar)

- > < dan 5.000
- > 5.000 tot 10.000
- > 10.000 tot 20.000
- > 20.000 tot 40.000
- > > 40.000

#### 3. Verhouding beroepsvaart – recreatievaart

- > Circa 15:1 of 1:15
- > Circa 10:1 of 1:10
- > Circa 5:1 of 1:5
- > Circa 3:1 of 1:3
- > Circa 1:1

#### 4. Kans op een groot ongeval (met > 50 opvarenden)

- > Op het vaarwater vaart gemiddeld minder dan één vaartuig met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarcirkel
- > Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan één vaartuig maar minder dan drie met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarcirkel
- > Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan 3 vaartuigen maar minder dan zes met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarcirkel
- > Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan zes vaartuigen met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarcirkel

Bron: 'redden in het zicht van de haven' KNRM 2006.

#### 5. Verhouding zeevaart - binnenvaart

- > Circa 1:25
- > Circa 1:20
- > Circa 1:15
- > Circa 1:10
- > Circa 1:5

*Uitgangspunt: groter verschil, kleiner effect.*

#### **6. Complexiteit vaarwater: natuurlijke kenmerken (zoals stroming, wind, golven, geul (m.g. diepte), bocht, engte, etc.)**

- > Een complicerend kenmerk
- > Twee complicerende kenmerken
- > Meerdere complicerende kenmerken van verschillende aard
- > Meerdere complicerende kenmerken die elkaar onderling versterken
- > Veel complicerende kenmerken waardoor schepen bijzondere voorschriften / maatregelen in acht moeten nemen

#### **7. Complexiteit vaarwater: infrastructurele kenmerken zoals objecten (brug / sluis, kruising, haven, kade, rede, etc.)**

- > Een complicerend kenmerk
- > Twee complicerende kenmerken
- > Meerdere complicerende kenmerken van verschillende aard
- > Meerdere complicerende kenmerken die elkaar onderling versterken
- > Veel complicerende kenmerken waardoor schepen bijzondere voorschriften / maatregelen in acht moeten nemen

#### **8. Aard en aantal recreatieve activiteiten**

- > Op het vaarwater komt beperkt kleinschalige recreatie langs de oever en geen watersport voor
- > Op het vaarwater komen beperkt kleinschalige recreatie en watersport voor
- > Op het vaarwater komen grootschalige recreatie en watersport voor
- > Het vaarwater is een intensief gebruikt recreatie- en watersportgebied

### **B2 Omgevinggerelateerde kansfactoren:**

#### **1. Aanwezigheid van kleinere en grotere havens aan groot open water**

- > In/aan het vaarwater bevinden zich alleen kleinere (recreatieve) havens
- > In /aan het vaarwater bevinden zich meerdere kleiner en grotere (industriële) havens
- > In/aan het vaarwater bevinden zich meerdere grotere industriële havens met zware industrie.
- > Het vaarwater is gelegen in een zwaar industrieel gebied

#### **2. Aantal ligplaatsen voor recreatievaart**

- > In het vaarwater bevinden zich enkele kleine jachthavens
- > In het vaarwater bevinden zich meerdere grote jachthavens

#### **3. Invloed van getijdenwisselingen**

- > Nee
- > Ja

#### **4. Ligging ten opzichte van aanvliegroutes naar Schiphol / luchthaven**

- > Het vaarwater ligt gedeeltelijk in een aanvliegroute
- > Het vaarwater ligt direct in een aanvliegroute

# Bijlage 6a Werkgroep

## Actualisatie Handboek IB op het Water

Werkgroepleden vertegenwoordigen hun organisatie vanuit hun functie en zijn daarnaast deelnemers van het Landelijk Ketenpartneroverleg Veiligheid op het water.

Werkgroep lid	Functie en organisatie	Vertegenwoordigt
Theo Kramer	Crisis coördinator RWS	Rijkswaterstaat Verkeer- en Water Management Directie bedrijfsvoering
Haaye van der Straten	Waterfunctionaris SAMIJ	VR Fryslân, Flevoland, Noord- en Oost-Gelderland, Utrecht, Gooi en Vechtstreek, Gelderland-Midden, Zaanstreek-Waterland en Noord-Holland Noord; Kustwacht; KNRM; Nationale Politie; Reddingsbrigade Nederland, RWS Midden Nederland en zes waterschappen
Sabine de Wild	Beleidsadviseur	Voorheen: Kustwacht
Bernard Korte	Directeur	Voorheen: Reddingsbrigade Nederland / Nationale Reddingsvloot
Hans Spiegelaar	Waterfunctionaris CRW (later overgestapt naar Kustwacht)	VR Fryslân, Groningen en Noord-Holland Noord; RWS Noord Nederland; Waddeneilanden en Waddengemeenten
Bouke Jansma	Hoofdinspecteur, Operationeel Specialist Nautisch Juridische Zaken	Nationale Politie; landelijke Eenheid; Dienst Infrastructuur / Kennis- en Expertisecentrum
Marieke Peereboom	Beleidsmedewerker Crisisbeheersing	VR Rotterdam-Rijnmond
Lukas Vermeulen	Medewerker Veiligheidsbureau	VR Gelderland-Zuid; Voorzitter WG Waterwegen Gelderse Commissie Veiligheid Grote Rivieren en accounthouder RWS en waterschappen
Bert Trommelen	Adviseur Crisismanagement en liaison VR Zeeland	VR Zeeland / RWS Zee & Delta (Westerschelde, Noordzee en BES eilanden)
Simon Stenneberg	Adviseur Crisisbeheersing	VR Kennemerland; betrokken bij IBP Noordzeekanaalgebied (VR Kennemerland, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam-Amstelland)
Sjoerd Wartna	Kennisadviseur/projectleider	IFV/ afdeling Onderzoek en Kennisdocumenten



# Bijlage 6b Deelnemende organisaties

## Ketenpartneroverleg Veiligheid op het Water (2021)

Centraal Bureau v.d. Rijn en Binnenvaart CBRB

Gezamenlijke Brandweer

Green Award (via Deltalinqs)

Havenbedrijf Amsterdam

Havenbedrijf Rotterdam

IFV

ILenT

KNRM

Koninklijke BLN - Schuttevaer

Kustwacht

Min. van Defensie; Koninklijke Marine

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Platform Zero Incidents

Politie Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur

Reddingsbrigade Nederland

Rijkswaterstaat

Stuurgroep Scheepsvaartincidentbestrijding

Veiligheidsregio's

Waterrecreatie Nederland

Zeehavenpolitie Rotterdam