

Handboek Incidentbestrijding op het water



VERVALLEN

Handboek Incidentbestrijding op het Water

VERVALLEN

Inhoudsopgave

Overzicht van figuren	7
Colofon	8
Voorwoord	11
1 Inleiding	12
1.1 Aanleiding	12
1.2 Resoluut	12
1.3 Leeswijzer	13
2 Wettelijk kader	15
3 Bestuurlijke organisatie	17
3.1 Rijksoverheid	18
3.1.1 Minister van Veiligheid en Justitie	18
3.1.2 Minister van Infrastructuur en Milieu	18
3.1.3 Ministerie van Economische Zaken	20
3.1.4 Ministerie van Defensie	21
3.1.5 Openbaar Ministerie	21
3.2 Decentrale overheid	22
3.2.1 Gemeente en veiligheidsregio	22
3.2.2 Provincie	23
3.2.3 Waterschap	24
3.2.4 Rijksheren	24
4 Operationele organisatie	26
4.1 Operationele diensten	26
4.1.1 Landelijke Operationeel Coördinatie Centrum	26
4.1.2 Rijkswaterstaat (RWS)	26
4.1.3 Veiligheidsregio	26
4.1.3.1 Brandweer	27
4.1.3.2 GHOR	27
4.1.4 Politie	28
4.2 Specifieke water gerelateerde partijen	29
4.2.1 Bevoegd gezag	29
4.2.1.1 Beheerder Noordzee	29
4.2.1.2 Beheerder rijkswateren	30
4.2.1.3 Beheerder provinciale wateren	30
4.2.1.4 Waterschappen	30
4.2.1.5 Beheerder gemeentelijke wateren	31
4.2.1.6 Havens	31
4.2.1.7 Nederlandse Kustwacht	32
4.2.2 Uitvoering	33
4.2.2.1 Verkeersposten	33
4.2.2.2 KNRM	33
4.2.2.3 Reddingsbrigade Nederland	34
4.2.2.4 Overige particuliere organisaties	34
4.2.3 Eigenaar en kapitein	34

Deel B1	Randvoorwaardelijke processen	35
5	Randvoorwaardelijke processen	37
5.1	Inleiding	37
5.2	Melding & Alarmering	37
5.2.1	Procesbeschrijving	37
5.2.2	Uitgangspunten op het water	37
5.2.2.1	Oplossing voor "verschillende soorten meldkamers hebben een rol"	38
5.2.2.2	Oplossing voor "meerdere meldkamers betrokken"	39
5.2.2.3	Oplossing voor "het niet overal beschikken over vaste structuren, protocollen en afspraken"	41
5.3	Leiding & Coördinatie	43
5.3.1	Procesbeschrijving	43
5.3.2	Uitgangspunten op het water	43
5.3.2.1	Oplossing voor "betrokkenheid meer en andere partijen"	43
5.3.2.2	Oplossing voor "brede verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen"	45
5.3.2.3	Oplossing voor "behoefte aan coördinatie op incidentlocatie"	46
5.3.2.4	Oplossing voor "regiogrensoverschrijdende waterincidenten"	47
5.4	Op- & Afschaling	52
5.4.1	Procesbeschrijving	52
5.4.2	Uitgangspunten op het water	52
5.4.2.1	Oplossing voor "verschillende opschalingstructuren bij operationele (water)diensten"	52
5.4.2.2	Oplossing voor "verschillende wijzen van op- en afschaling"	54
5.4.2.3	Oplossing voor "onduidelijke bevoegdheid tot opschalen"	54
5.5	Informatiemanagement	55
5.5.1	Procesbeschrijving	55
5.5.2	Uitgangspunten op het water	55
5.5.2.1	Oplossing voor "veelheid aan betrokken actoren die afhankelijk zijn van juiste informatie"	55
5.5.2.2	Oplossing voor "andere communicatie- en informatiesystemen dan op het land"	56
5.5.2.3	Oplossing voor "er worden verschillende terminologieën gebruikt"	57
Deel B2	Uitwerking crisistype "Incident op of onder water"	60
6	Uitwerking per scenario	61
6.1	Inleiding	61
6.2	Uitwerking scenario's	61
Deel B3	Rampbestrijdingsprocessen	65
7	Rampbestrijdingsprocessen	67
7.1	Inleiding	67
7.2	Overzicht rampbestrijdingsprocessen	67
7.3	Beschrijving "waterprocessen"	68
7.3.1	Search and Rescue	68
7.3.2	Nautisch verkeersmanagement	70
7.3.3	Beheer waterkwaliteit	71
7.3.4	Beheer waterkwantiteit en waterkeuring	72
8	Verantwoordelijkheidsverdeling	73
8.1	Verantwoordelijkheden op het water	73
Deel C1	Planvorming incidentbestrijdingsplan op het water	79
9	Wanneer een Incidentbestrijdingsplan opstellen?	81
9.1	Incidentbestrijdingsplan voor het water (IBP)	81
9.2	De risicobeoordeling	81
9.3	Het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident	82

10	Het bepalen van het werkingsgebied van een Incidentbestrijdingsplan	83
11	Incidentbestrijdingsplan	85
11.1	Samenhang en beheer	85
11.2	Inhoud en opgave Incidentbestrijdingsplan	86
11.3	Uitwerking inhoud Incidentbestrijdingsplan bijlage 4 Aanlandingsplaatsen	87
C2	Procedures incidentbestrijding water	91
12	Procedures incidentbestrijding water	93
12.1	Inhoud procedures incidentbestrijding water	93
12.2	Procedure 1: Opstappen brandweerpersoneel	93
12.3	Procedure 2: Opstappen ambulancepersoneel	97
12.4	Procedure 3: Aanlanden	98
12.5	Procedure 4: Opvragen en advisering ladinggegevens	101
12.6	Procedure 5: Afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust	105
12.7	Procedure 6: Aangespoelde verontreiniging en walvisachtigen op de kust	107
Deel C3	Borging incidentbestrijding op het water	109
13	Landelijk	111
14	Samenhangend Risicowatersysteem	112
Deel D	Zorgnormen incidentbestrijding op het water	115
15	Zorgnormen	117
15.1	Specifieke zorgnormen voor op het water	117
15.2	Stappenplan zorgnormen	117
16	Inventarisatie mogelijke risico's	118
16.1	Risico's	118
16.2	Effectfactoren	118
16.3	Kansfactoren	119
16.4	Factoren om het risicobeeld te bepalen	119
17	Analyse per scenario	120
17.1	Inleiding	120
17.2	Analyse (deel)scenario's	120
17.3	Scenario's en rampbestrijdingsprocessen	121
18	Bepaling zorgnormen	123
18.1	Uitgangspunten	123
18.2	Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)	124
18.3	Zorgnormen rampbestrijdingsprocessen (mono)	125
18.3.1	Brandweezorg (proces 1, 2 en 3)	126
18.3.2	Geneeskundige zorg (proces 4, 5 en 6)	127
18.3.3	Politiezorg (proces 7-13)	128
18.3.4	Bevolkingszorg (proces 14 - 17)	129
18.3.5	Water- en scheepvaartzorg (18 - 21)	129
18.4	Resource management	132
18.4.1	Middelen bij eerste inzet	132
18.5	Dekkingsplan	134

Deel E Ontwikkelingen samenhangende risicowatersystemen en de 'agenda voor morgen' 135

19	Ontwikkelingen sinds 2009	137
19.1	Inleiding	137
19.2	Overzicht per gebied op hoofdlijnen	137
19.3	Ontwikkelingen per gebied	137
19.3.1	Amsterdam-Rijnkanaal	137
19.3.2	Noord-Brabant / Limburg	138
19.3.3	Deltawateren Zeeland	138
19.3.4	Delta Zuid-Holland	138
19.3.5	Gelderse rivieren	139
19.3.6	Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl	139
19.3.7	IJsselmeergebied	140
19.3.8	De Noordzee	140
19.3.9	Het Noordzeekanaal	141
19.3.10	Rijnmond	141
19.3.11	Waddenzee	141
20	Best practices	143
20.1	Inleiding	143
20.2	Implementatie en het implementatieplan	143
20.3	Vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven (Uniformering OTO-activiteiten)	144
20.3.1	Inleiding	144
20.3.2	Oplossing voor 'verschillende hulpverleningsorganisaties met eigen beleid'	144
20.3.3	Oplossing voor 'het belang en prioritering verschilt per hulpverleningsdienst / regio	145
20.3.4	Oplossing voor landelijke uniformiteit en planning	145
20.3.5	Nautische leerlijn	145
20.4	Maritime Incident Response Groups	146
21	Drie thema's voor verdere ontwikkeling	147
21.1	Inleiding	147
21.2	Thema 1: Risicogerichtheid en een aansluiting van risicobeheersing bij crisisbeheersing / incidentbestrijding	147
21.3	Thema 2: Uniformiteit in uitvoering en melding & alarmering	148
21.4	Thema 3: Landelijke Borging van kennis één platform en een aanspreekpunt	149
	Bijlagen	151
B1	Afkortingenlijst	153
B2	Begrippenlijst	156
2.1	Inleiding	156
2.2	Bronnen	156
2.3	Begrippenlijst	157
2.4	Verwante begrippen	167
B3	Literatuurlijst	169
B4	Overzicht scenario's	171
B5	Alarmeringsprotocollen	172
B6	Functiebeschrijvingen	178
6.1	Functiebeschrijving Officier van Dienst Water- en scheepvaartzorg	178
6.2	Functiebeschrijving Waterfunctionaris	180
B7	Factoren om risicobeeld te bepalen	181
B8	Index	185

Overzicht van figuren

Figuur 1:	Verantwoordelijkheid Noordzee en overige wateren	20
Figuur 2:	Aanloopgebieden Noordzee	30
Figuur 3:	Voorbeeld start waterwegen met bijbehorend bevoegd gezag	31
Figuur 4:	Melding & Alarmering op het water	39
Figuur 5:	Actie-uitwisseling na eerste alarmering	40
Figuur 6:	Bevelen centraal inleidingspunt C-GMK	41
Figuur 7:	Uitvoeringsprotocol incidentmelding	42
Figuur 8:	Overzicht scenario's	42
Figuur 9:	Afspraken coördinerende rampbestrijdingsteams	48
Figuur 10:	Oplossing regiogrensoverschrijdende waterincidenten	49
Figuur 11:	Opschalingstructuur waterschappen en Rijkswaterstaat	53
Figuur 12:	Communicatie veldeenheden	56
Figuur 13:	Communicatie CoPI-OSC	57
Figuur 14:	Rampbestrijdingsprocessen	68
Figuur 15:	Verantwoordelijkheidsverdeling per proces	74-77
Figuur 16:	Grafiek risicoprofiel	81
Figuur 17:	Overzicht van SRWS'en	84
Figuur 18:	Voorbeeld uitwerking aanlandingsplaatsen	89
Figuur 19:	Hoïsten vanuit de SAR-helikopter	94
Figuur 20:	Benaderen helikopter	95
Figuur 21:	Checklist besluit tot opstappen	96
Figuur 22:	Tabel besluitvorming opstappen	97
Figuur 23:	Brandweer en ambulances op aanlandingsplaats	99
Figuur 24:	Proces beschikbaar krijgen en advisering ladinggegevens	102
Figuur 25:	Scenario's en rampbestrijdingsprocessen	122
Figuur 26:	Opkomsttijd	123
Figuur 27:	Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)	125
Figuur 28:	Zorgnormen proces Bron- en emissiebestrijding	126
Figuur 29:	Zorgnormen proces Spoedeisende Medische Hulpverlening	127
Figuur 30:	Zorgnormen proces Politiezorg	128
Figuur 31:	Zorgnormen proces Search And Rescue	129
Figuur 32:	Zorgnormen proces Nautisch verkeersmanagement	130
Figuur 33:	Zorgnormen proces Beheer waterkwaliteit	131
Figuur 34:	Zorgnormen proces Beheer waterkwantiteit en waterkering	132
Figuur 35:	Samenhangende risicowatersystemen in Nederland	137
Figuur 36:	Verhouding tussen incident en crisis	167
Figuur 37:	Verschillende tijdsbegrippen binnen de opkomsttijd	168
Figuur 38:	Overzicht meldkamer alarmering	172
Figuur 39:	Overzichten doormelding per betrokken meldkamer	173-177

Colofon

Het Handboek Incidentbestrijding op het water is een uitgave van het Instituut Fysieke Veiligheid



V.l.n.r.: Rien van de Ven, Marije Viveen, Martijn van Nieuwenhuijze, Geerd Drost, Han van Dijk, Stephan Schouten en Peter Willems

Redactie

Projectgroep actualisatie handboek Incidentbestrijding op het water

C.J. (Han) van Dijk (eindredactie)	Voorzitter, Veiligheidsregio Friesland (SAMIJ)
G. (Geerd) Drost / J.A. (Jan Albert) Kram	Rijkswaterstaat (tevens Noordzeekustwachter)
R. (Rien) van de Ven / R. (Ron) Veenstra	Veiligheidsregio Fryslân (CRW)
R.A. (Ruud) Maljaars	Veiligheidsregio Zeeland (Delta Wateren)
M. (Marije) Viveen	Veiligheidsregio Flevoland (VF)
S.P.J. (Stephan) Schouten (eindredactie)	Secretaris, Instituut Fysieke Veiligheid
M. (Martijn) van Nieuwenhuijze (eindredactie)	Antea Group / SAVE
P. (Peter) Willems	Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (Gelderse Rivier)
M.C. (Marieke) Peerenboom / M. (Mark) Schipper	Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond
J. (Joke) Kaijijm / Rien van der Ham	Politie Nederland
M. A. H. (Michiel) Roesink	Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
C. (Chris) van de Weerd / S. (Saskia) Wiegmans	Havenbedrijf Rotterdam



Medewerking van

de werkgroep actualisatie handboek Incidentbestrijding op het water

D.C. (Daan) van Gent	Havenbedrijf Rotterdam
D. (Dennis) Overgaauw	GHOR Nederland
R. (Ruben) Pruim	Brandweer Nederland / vakgroep WO
A. (Anja) Nachtegaal	Kustwachtcentrum
R. (Riemert) Moleman	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
B.E.M. (Bernard) Korte	Reddingsbrigade Nederland
J. (Jan) Regeling	Unie van Waterschappen
N. (Nijs) Rosmuller / J.H.N. (Hans) Spobeck	IFV lectoraat Transportveiligheid
R. (René) Menke / A. (Ad) Krom	Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

Beeld

Beeldmateriaal is afkomstig van Rijkswaterstaat en uit de veiligheidsregio's Fryslân en Zeeland.

Vormgeving

IFV

Uitsluiting aansprakelijkheid

Dit is een uitgave van het IFV. Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid betracht. Het IFV sluit iedere aansprakelijkheid uit voor eventuele schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de informatie uit deze publicatie dan wel uit onvolledigheden of drukfouten in de tekst. Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Tweede uitgave, mei 2015

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 oorspronkelijke ‘Handboek Incidentbestrijding op het water’. Dit handboek was één van de belangrijkste resultaten van het project Waterrand dat in 2009 is afgerond. Destijds het eerste integrale handboek voor incidentbestrijding op het water en ‘land’ werden samengebracht in één unité de doctrine. Met dit handboek werd op basis gelegd voor een samenhangende wijze van voorbereiding op de uitvoering van de incidentbestrijding op het water.

De woorden uit het verleden blijven gelden in het heden. Bij het bestrijden van incidenten op het water werken veel verschillende organisaties met elkaar samen om het incident te handelen. Dit zijn vaak andere organisaties dan op het land. Het gaat bij uitstek om samenwerking tussen land en water. Ook de afgelopen jaren waren er bijna dagelijks incidenten op het water en soms waren dit grote incidenten. Een goed voorbeeld is de aanvaring tussen de Corvus J en de Baltic Ace aan het eind van 2012. Bij deze aanvaring kwamen 12 personen om het leven, en werden 13 personen gered uit de Noordzee nadat een grote reddingactie was opgestart. Een voorbeeld dat aangeeft dat het belang van een goede voorbereiding onverkort aanwezig blijft.

Sinds 2009 is er veel veranderd in het veiligheidsdomein. Veiligheidsregio's en regionale brandweerorganisaties zijn opgericht en er is nu sprake van een Nationale Politie. In meerdere watergebieden is, op basis van het handboek, de voorbereiding op de incidentbestrijding op het water opgepakt en vormgegeven. Een handboek dat 'bij de tijd is' hoort hierbij. Daarom heeft het Veiligheidsberaad in 2012, op verzoek van meerdere veiligheidsregio's en crisispartners, het Instituut Fysieke Veiligheid verzocht het handboek te actualiseren.

Dit handboek kijkt verder dan de eerste versie. De ervaringen die sinds 2009 zijn opgedaan hebben een plek gekregen. Er is aandacht besteed aan de vraag: Wat is er bereikt en wat zijn best practices? Hiermee is dit handboek een goed instrument om de voorbereiding daar waar nodig op een hoger niveau te brengen. Ook geeft dit handboek drie thema's voor verdere ontwikkeling in de toekomst. Water is ook nu nog een belangrijk veiligheidsrisico in Nederland. Een goede voorbereiding op incidenten blijft noodzakelijk. Dit geactualiseerde handboek was niet tot stand gekomen zonder de inspanning van een brede projectgroep en een denktank. Een woord van dank voor de inspanning die door deze groepen geleverd is. Tot slot natuurlijk ook een woord van dank voor het voormalig project Waterrand. Want zonder dit project was het huidige niveau van voorbereiding niet bereikt.

Leo Zaal
Directeur IFV

Geke Faber
voorzitter Veiligheidsberaad




1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Nederland is een waterland; we leven met water. Maar water brengt ook risico's met zich mee. Meerdere grote incidenten op het water hebben de laatste twee decennia het landelijke nieuws gehaald. Hierdoor werden in eerste instantie alle direct betrokkenen zich (nogmaals) bewust van de bijzondere omstandigheden van incidentbestrijding op het water. De verhalen en rapporten die daarna verschenen deden ook het bewustzijn groeien bij de rest van hulpverlenend Nederland; werken op het water vraagt een wezenlijk andere aanpak. Er is sprake van:

- andere crisispartners (en regelmatig andere operationele verantwoordelijkheden),
- andere afspraken en
- andere omstandigheden.

Dit nieuwe realisme leidde in 2006 tot het Project Waterrand en drie jaar later tot het eerste Handboek Incidentbestrijding op het water (april 2009). Dit handboek was het belangrijkste resultaat van het project Waterrand.

Vanaf 2009 is men in meerdere gebieden in Nederland gestart met het implementeren van de unité de doctrine in het Handboek. Zo hebben op dit moment circa 16 veiligheidsregio's afspraken gemaakt met crisispartners zoals de Kustwacht en Rijkswaterstaat op basis van dit Handboek. In meerdere bovenregionale werkgebieden zijn samenwerkingsverbanden opgericht en waterfunctionarissen aangesteld. Voorbeelden hiervan zijn Het IJsselmeergebied, De Waddenzee en Zeeland. Ook in andere gebieden wordt (steeds meer) gewerkt op basis van de Waterrand-doctrine. Het Handboek wordt hierbij gebruikt als leidend kennisdocument.

In het veiligheidsdomein is echter wel veel veranderd. Veiligheidsregio's zijn opgericht en sinds 2010 is de Wet veiligheidsregio's van kracht. Daarna is er voor het eerst gewerkt met de wettelijke planfiguren uit deze wet.

Vanaf 2011 is er vanuit meerdere veiligheidsregio's en watergebieden gevraagd om te komen tot borging en, waar nodig, actualisatie van de kennis in het handboek. Belangrijk is dat kennis actueel gehouden wordt. In 2012 heeft dit geleid tot een verzoek van het Veiligheidsberaad aan het Instituut Fysieke Veiligheid. In 2014 is gestart met het actualiseren van het handboek.

Uniek en kenmerkend bij incidentbestrijding op het water is vooral de samenwerking tussen een groot aantal land- en waterpartners. Op het grensvlak van land en water moet de overdracht van kennis, informatie én slachtoffers vlekkeloos verlopen. De fysieke en de logistieke uitdaging van optreden op het water, maakt dat partners binnen de veiligheidsregio's maximaal uitgedaagd worden om te zien waar de multidisciplinaire samenwerking in staat is.

1.2 Resultaat

Bij de actualisatie van dit handboek is de inhoud van het oorspronkelijke handboek gebruikt als uitgangspunt. Een groot gedeelte van de doorlopende wijzigingen valt daarom onder de categorie 'update'. 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.

Er zijn een beperkt aantal aanpassingen doorgevoerd die vallen onder de noemer 'actualisatie'. Het gaat hier om aanpassingen aan een nieuwe werkelijkheid, zoals aanpassingen van protocollen, werkwijzen, operationele afspraken. Deze aanpassingen worden alleen doorgevoerd op algemeen erkende en breed gedragen nieuwe inzichten.

Het handboek wordt sinds 2009 gebruikt en geïmplementeerd in meerdere watergebieden in Nederland. Hier zijn ervaringen opgedaan en ook soms dilemma's ontstaan die waarde voor ons. Om (delen van) het vakgebied een stap verder te helpen is er daarom aan het handboek een deel toegevoegd. Dit deel gaat met name in op de vragen: Wat zijn belangrijke ontwikkelingen sinds 2009, in de zin van 'best practices' en welke thema's zijn er nog aandacht voor verdere toekomstige ontwikkelingen.

De actualisatie van dit handboek is uitgevoerd door een projectorganisatie. Deze bestond uit een projectgroep van inhoudsdeskundigen uit verschillende watergebieden, veiligheidsregio's en Rijkswaterstaat. De projectorganisatie kende daarnaast een brede denktank met inhoudelijk deskundige leden van alle betrokken organisaties en adviesbureaus. Deze denktank heeft 'meegedacht' over meerdere thema's en 'meegekeken' naar de inhoud.

1.3 Leeswijzer

Het Handboek Incidentbestrijding op het water bestaat evenals de versie uit 2009 uit delen die afzonderlijk te lezen zijn. In tegenstelling tot de eerste editie zijn de hoofdstukken nu echter niet meer per deel genummerd, maar is gekozen door een doorlopende nummering. Het handboek bestaat uit vijf delen:

- Deel A beschrijft het systeem van de incidentbestrijding op hoofdlijnen, op basis van de vigerende wet- en regelgeving. Dit hoofdstuk is een feitelijke overzichtelijke weergave van de relevante wet- en regelgeving en betrokken organisaties. In dit deel komen eerst de wettelijke grondslagen aan de orde. Daarna wordt de bestuurlijke organisatie van incidentbestrijding en crisisbeheersing beschreven onderverdeeld naar landelijke en decentrale overheid. In een apart hoofdstuk worden onder de noemer 'Operationele organisatie' de operationele partijen genoemd die op het water actief zijn en samenwerken binnen de veiligheidsregio.
- Deel B gaat in drie subdelen in op de operationele uitwerking van de incidentbestrijding op het water. Met in B1 de algemeen gehanteerde randvoorwaardelijke processen die borg staan voor de opbouw van de hoofdstructuur van de incidentbestrijding, commandovoering en informatiemanagement. Op basis van ervaring en inzichten zijn voorstellen verwerkt aangaande eerder geconstateerde 'dilemma's'. Zoals: de coördinerend GMK, de vertegenwoordiging in het Operationeel Team namens de waterpartijen vanuit de stafsectie Water en scheepvaart, de rol van de OvD-water en die van de On Scene Coördinator. Deel B2 gaat vervolgens in op de uitwerking van het crisistype *Incident op of onder water* door een uiteenzetting van de (deel)scenario's. Het laatste subdeel C3 zoomt in op verantwoordelijkheidsverdeling en de rampbestrijdingsprocessen; vooral de processen die specifiek op het water gelden.
- Deel C beschrijft, eveneens in drie subdelen, de beheeraspecten van de voorbereiding op de incidentbestrijding. In deel C1 betreft het de planvorming en samenhang met andere planvorming. Op basis hiervan dienen de partners in de samenhangende risicowatersystemen (SRWS'en) hun incidentbestrijding op het water te organiseren. Ook een concrete handreiking voor het incidentbestrijdingsplan is hierin opgenomen. De zes procedures Incidentbestrijding Water zijn opgenomen in deel C2. Deel C3 behandelt de borging van de incidentbestrijding, op landelijk en op regionaal niveau.

- Deel D bevat een beschrijving van de zorgnormen voor alle betrokken (water)partijen, die als deskundigenadvies zijn opgesteld. In dit deel is ook een bepalingsmethodiek opgenomen om te komen tot relevante operationele kaders.
- De inhoud van deel E is nieuw in deze versie van het Handboek 'incidentbestrijding op het water'. Een implementatieperiode van bijna zes jaar heeft geleid tot een beschrijving van tien samenhangende risicowatersystemen (SRWS'en) waar ten aanzien van de organisatie van de incidentbestrijding op het water stappen gezet zijn. Naast dit overzicht van de stand van zaken bevat deel E beschrijvingen van best practices en sluit dit laatste deel af met een drietal landelijke thema's die nu en in de nabije toekomst van belang zijn.
- De bijlagen bevatten relevant naslagwerk. De afkortingenlijst, het begrippenkader en literatuurlijst vormen een belangrijk onderdeel. Eenduidige begripsbepaling is immers de basis voor een goede incidentbestrijding. Daarnaast zijn alarmeringsprotocollen, functiebeschrijvingen en een overzicht van factoren om het risicobeheer te verbeteren opgenomen.

VERVALLEN

A Kaders incidentbestrijding op het water

VERVALLEN

A large, semi-transparent, light blue letter 'A' is positioned in the lower-left quadrant of the page. The word 'VERVALLEN' is written in a bold, white, sans-serif font, slanted upwards from left to right, and is superimposed over the top portion of the 'A'.



2 Wettelijk kader

Algemeen

De (voorbereiding op) incidentbestrijding en crisisbeheersing vindt 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, is dit:

- Wet veiligheidsregio's
- Wet publieke gezondheid en de Tijdelijke wet ambulancezorg.
- Politiewet 2012

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

Specifiek

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

- Vuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet
- Scheepvaartreglement territoriale zee
- Scheepvaartverkeerswet (SVW)
- Waterschapswet
- Waterwet

De Wet bestrijding maritieme ongevallen (BMO) heeft in 2015 de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) vervangen.

- Wet bodembescherming
- Wet milieubeheer en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS)
- Wet voorkoming van verontreiniging door schepen
- Wrakkenwet

En 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)
- 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 van toepassing verklaring van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

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.

3 Bestuurlijke organisatie

3.1 Rijksoverheid

3.1.1 Minister van Veiligheid en Justitie

Min VenJ Het ministerie van Veiligheid en Justitie (VenJ) heeft onder andere tot taak het bevorderen van de openbare orde en veiligheid. Op grond van bepalingen opgenomen in onder andere de Wet veiligheidsregio's en de Politiewet 2012, wordt VenJ aangeduid als systeemverantwoordelijk ministerie voor de rampenbestrijding en crisisbeheersing. In het gemeentelijk ingedeeld gebied in Nederland.

NCTV De minister van Veiligheid en Justitie 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 Terrorismedebestrijding en Veiligheid. De NCTV is als enige partij verantwoordelijk voor de aanpak van crisis en rampen op nationaal niveau. Het Nationaal Crisis Centrum (NCC) speelt bij de uitvoering van deze verantwoordelijkheid een centrale rol tijdens een groot incident.

NCC Het NCC verzorgt de informatievoorziening tussen de verschillende bestuurslagen en, als er buitenlandse aspecten meespelen, voor de contacten met de buurlanden. Het NCC verleent samen met het LOCC, het Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum en in afstemming met de DCC's, de Departementale coördinatiecentra, tevens faciliteiten voor het goed functioneren van de beleidsteams en ambtenaren tijdens de opgeschaalde situatie. Afspraken over interdepartementale coördinatie en besluitvormingsstructuren zijn vastgelegd in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming 2013.

LOCC Het LOCC draagt zorg voor de landelijke coördinatie van de operationele inzet tijdens rampen, crises, calamiteiten en grootschalige evenementen. Het NCC regelt dus de bestuurlijke besluitvorming; de uitvoering van het beleid gebeurt door het LOCC en het DCC. Hierbij coördineert het LOCC de inzet van hulpdiensten als de benodigde middelen de capaciteit van een veiligheidsregio overstijgen of als meerdere regio's bij een incident betrokken zijn.

3.1.2 Minister van Infrastructuur en Milieu

Min IenM Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) 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. Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van IenM. In het Besluit Rijkswaterstaat¹ zijn de taken en bevoegdheden van Rijkswaterstaat beschreven.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) bewaakt en cumuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport.

Taken op het water Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft nationale taken en verantwoordelijkheden in het kader van crisisbeheersing op het gebied van vervoer, infrastructuur en water.

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

¹ Zie: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026953/>

De Noordzee, vanaf de 1 km-zone gezien vanaf de kustlijn, is niet gemeentelijk ingedeeld gebied², in tegenstelling tot de binnenwateren en het land. De beleidsverantwoordelijkheid voor de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee ligt primair bij de minister van Infrastructuur en Milieu. 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 Infrastructuur en Milieu, onder voorzitterschap van de HID RWS Zee en Delta. Incidenten 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 in het Kustwachtgebied. In die gevallen worden de beleidsmatige aspecten van de bestrijding behandeld door de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) die voortvloeit uit het NCC van het ministerie van Veiligheid en Justitie. Op operationeel niveau vindt dit plaats op het Kustwachtcentrum en in het aldaar geactiveerde Operatiewerkteam.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is daarmee verantwoordelijk voor de incidentbestrijding op de Noordzee (de bronbestrijding). Het bevoegd gezag op het gebied is verantwoordelijk voor de effecten die op het land optreden. Op de gemeentelijk ingedeelde wateren waar IenM (RWS voert uit) beheerder is (de Rijkswateren), is zij verantwoordelijk voor waterbeheer en nautisch beheer.

NB; Incidenten met strandings van levende of dode zee(zoog)dieren (walvisachtigen) leiden tot de volgende verantwoordelijkheidsverdeling: ingeval van levende dieren is EZ 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 oppervlaktemilieu vallen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenM.

Wettelijk kader

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

Indien een ongeval heeft plaatsgevonden of sprake is van ernstig dreigend gevaar en de kapitein of scheepseigenaar treedt niet in voldoende mate op dan 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 Infrastructuur en Milieu tot het geven van aanwijzingen aan hulpverleners indien de maritieme veiligheid of het milieu gevaar lopen³. Het voorstel verruimt de aanwijzingsbevoegdheid voor de minister van IenM waardoor hij/zij 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. Maatregelen zoals de overname van het gezag over het schip of het aansturen van de bestrijding van de gevolgen van het ongeval. Indien het schip onder buitenlandse vlag vaart dan 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.

Daarnaast geldt de Regeling inzake de SAR-dienst 1994. In het Besluit instelling Kustwacht wordt het onderdeel "redden van mensen", ook wel Search and Rescue (SAR) beschreven. Het Incidentbestrijdingsplan Noordzee bevat de afspraken over het optreden op de Noordzee voor de bestrijding van schadelijke gevolgen van ongevallen.

² 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.

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

Bijzonderheid

De eerste kilometer van de Noordzee gezien vanaf de kustlijn is gemeentelijk ingedeeld gebied, dus is de Wet veiligheidsregio's 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* 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 Infrastructuur en Milieu. Primair blijft de kapitein/eigenaar belast met de bestrijding en voorkomen van een ongeval.

Geconcludeerd kan worden dat de minister van IenM 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.

Noordzee	Overige wateren (gemeentelijk ingedeeld incl. 1 km-zone Noordzee)
Systeemverantwoordelijkheid rampenbestrijding en crisisbeheersing: Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Beleidsmatige (systeem)verantwoordelijkheid rampenbestrijding en crisisbeheersing: Ministerie van Veiligheid en Justitie
Beheersmatige verantwoordelijkheid: Hoofdingenieur-directeur RWS	Beheersmatige verantwoordelijkheid: Algemeen besturen van de veiligheidsregio's via Wet veiligheidsregio's
Uitvoering (waaronder nautische beheer): Directeur Kustwacht	Uitvoering: Hulpverleningsdiensten in de veiligheidsregio onder formele verantwoordelijkheid van de burgemeester

Figuur 1: Verantwoordelijkheid Noordzee en overige wateren

3.1.3 Ministerie van Economische Zaken

Min EZ

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

Crisismanager EZ

Economische Zaken 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 o.a. 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 Crisis- en Coördinatiecentrum (DCC).

Wettelijk kader

Bij incidenten zal het ministerie van EZ op grond van haar verantwoordelijkheden maatregelen nemen. Zij doet dit op basis van eerdere afspraken aan wetten. Zoals bijvoorbeeld de Kernenergiewet, de Wet dieren en Europese milieuregeling. Maar EZ 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.

3.1.4 Ministerie van Defensie

Min 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 (Defensie ondersteunt bijvoorbeeld de Nederlandse Kustwacht met materieel voor de uitvoering van kustwachttaken en faciliteert het Kustwachtcentrum in Den Helder).

ICMS

De derde hoofdtaken is van belang bij de incidentbestrijding. Defensie heeft mensen en materiaal beschikbaar in lokale autoriteiten en de Nederlandse Kustwacht te ondersteunen. Deze inzet te garanderen is onder andere het project "Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking" (ICMS) opgestart. De laatste jaren heeft Defensie zich zo ontwikkeld van een van de bij crises en rampen tot een structurele veiligheidspartner van de politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten. Capaciteiten voor crises ingezet kunnen worden zijn onder meer de structurele capaciteiten zoals: Koninklijke Marechaussee, Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD) en het calamiteitenhuis aan de marinekazerne in Den Helder huisvest de Maritieme EOD-Compagnie.

VCMS

Defensie neemt deel in de vijftig veiligheidsregio's, veelal fysiek door middel van de OfficierVeiligheidsregio (OVR). Zij vervullen een brugfunctie naar de civiele instanties in zijn gezagsgebied. De OVR legt verantwoording af aan een van de drie commandanten van de Regionaal Militair Commando's (RMC). De drie RMC's, (Noord, Midden en Zuid) zijn de aanspreekpunten voor lokale autoriteiten en hebben de verantwoording over de eigen regio. In het convenant ICMS en de bijbehorende catalogus is specifieke informatie opgenomen over de verschillende vormen van ondersteuning die Defensie kan bieden. Na een evaluatie van de samenwerking zijn nieuwe afspraken gemaakt onder de noemer VCMS, Versterking Civiel-Militaire Samenwerking⁴.

Wettelijk kader

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 SAR (zie ook hoofdstuk 4.2.1.7). Op grond van de Wet veiligheidsregio's artikel 51 kan aan Defensie bijstand worden gevraagd.

3.1.5 Openbaar Ministerie

Wettelijk kader OM

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 hoofdtaken van het OM bestaan uit drie deeltaken: opsporing en vervolging van strafbare feiten en toezicht op de uitvoering van strafvonnissen.

Driehoeksoverleg

Een van de taken van het Openbaar Ministerie is deelname aan het zogenaamde lokale driehoeksoverleg tussen OM, politie en burgemeester waarin de inzet van 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.

Landelijk Parket

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. De overige parketten kunnen (afhankelijk van vraag of verzoek) ook aanspreekpunt zijn. Met de komst van de Nationale Politie is de Waterpolitie opgegaan in de Landelijk Eenheid Dienst Infrastructuur. Deze Dienst bestrijdt de onveiligheid en criminaliteit op de Nederlandse hoofdinfrastructuur: op de snelweg, het water, het spoor en in de luchtvaart. De Dienst biedt verder onder andere luchtsteun om de slagkracht van de politie te verhogen.

⁴ Vanaf 2013 sluiten veiligheidsregio's een convenant met Defensie op basis van een model-convenant Defensie van het Veiligheidsberaad van 15 februari 2013.

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 genoemde resultaatgebieden.

PKHN

De PKHN wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van het ministerie van Veiligheid en Justitie. Het Functioneel Parket behandelt de zaken die voortkomen uit de strafrechtelijke handhaving op zee van bovengenoemde resultaatgebieden.

3.2 Decentrale overheid

3.2.1 Gemeente en veiligheidsregio

Gemeente en veiligheidsregio

De gemeente is, na de rijksoverheid en de provincie, de kleinste zelfstandige bestuurs eenheid in het Nederlandse staatsbestel. Op 1 januari 2014 telde Nederland 403 gemeenten.

De gemeente bestaat uit de volgende organen:

- Gemeenteraad
- College van burgemeester en wethouders
- 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 crisis binnen zijn gemeente. De voorbereiding op de bestrijding van rampen en crisis 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 van de crisis, maar 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 verschillen in bevoegdheden bij incidentbestrijding op schepen die varen onder Nederlandse of buitenlandse vlag. De Nederlandse wetgeving is van toepassing op alle schepen die zich bevinden in de Nederlandse wateren⁵.

De veiligheidsregio

De primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mensen en dieren op openbaar ingedeeld water maakt onderdeel uit van de brandweerzorg en ligt deels formeel bij het college van burgemeester en wethouders. De organisatie en uitvoering wordt geregeld vanuit de veiligheidsregio. Nederland is verdeeld in 25 veiligheidsregio's. Veiligheidsregio's zijn onder andere verantwoordelijk voor de brandweerzorg, het organiseren van de rampenbestrijding en crisisbeheersing en de geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR). In het kader van de multidisciplinaire samenwerking worden ook afspraken gemaakt met de politie. Naast deze primaire samenwerking kunnen er afspraken gemaakt worden met die partners die een structurele bijdrage kunnen leveren aan de gestelde doelen in het regionaal beleidsplan.

⁵ Een uitzondering op dit algemene uitgangspunt vormen oorlogsschepen, militaire luchtvaartuigen en andersoortige schepen en luchtvaartuigen voor andere dan handelsdoeleinden.

Het dagelijks bestuur van de veiligheidsregio bepaalt dan ook bij wie de taak van het redden 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.

De veiligheidsregio is een vorm van verlengd lokaal bestuur en heeft een (bij wet verplichte) gemeenschappelijke regeling als juridische grondslag. Via deze gemeenschappelijke regeling is elke gemeente deelnemer en daardoor medeverantwoordelijk voor de bestuurlijke en financiële aansturing van de veiligheidsregio. De veiligheidsregio's worden betaald met bijdragen van de deelnemende gemeenten en voor een deel (circa 10%) uit de Brede Samenleving bestrijding Rampen en zware ongevallen (BDUR). Het besluit brede doelstelling bestrijding rampen en zware ongevallen (BDUR) kent waarde toe aan elementen als de aanwezigheid van hoofdvaarwegen, binnen- en buitenwater. Daarnaast is één van de parameters voor het vaststellen van een uitkering op basis van het risicofonds de aanwezigheid van watergebieden binnen de gemeente. Zo wordt circa de helft van de BDUR verdeeld op basis van specifieke regionale kenmerken.

De 25 voorzitters van de veiligheidsregio's vormen samen het Veiligheidsberaad (VB). Het Veiligheidsberaad is een overlegorgaan voor de veiligheidsregio's en daarnaast het aanspreekpunt voor de minister voor het maken van afspraken op het gebied van brandweerzorg, GHOR, rampenbestrijding en crisisbeheersing⁶.

De gemeentelijke planvorming is met de instelling van de veiligheidsregio verdwenen en is vervangen door enerzijds 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. Een toelichting op de planfiguren van de veiligheidsregio is opgenomen in deel C hoofdstuk 11.1.

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. Deze kan later door een gemeenteraad worden opgeroepen om uitleg te geven over de genomen beslissingen.

3.2.2 Provincie

Provincie

Nederland is ingedeeld in 12 provincies. Het provinciaal bestuur is in haar provincie actief op een breed terrein: ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie, agrarische zaken, milieu, recreatie, natuur en landschap, welzijn, cultuur, bestuurlijke organisatie, toezicht op de waterschappen en op de financiën van de gemeenten. De provincie bestaat uit de volgende organen: 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 landsregering.

Incidenten op het water

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 samenwerken. Daarnaast treedt de CdK als coördinerend bestuurder op tussen regionale en rijksoverheden. Het betreft dan met name de zogeheten Rijksheren, de vertegenwoordigers van de diverse departementen in de regio. Zie voor meer detail de bestuurlijke netwerkkaarten (Oppervlaktewater en waterkering, Binnenvaart), zoals deze op www.infopuntveiligheid.nl te vinden zijn.

⁶ Het VB zetelt bij het Instituut Fysieke Veiligheid in Arnhem.

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 voor de ramp of crisis. Ook dan kan de minister van VenJ de commissarissen van de Koning verzoeken een aanwijzing te geven aan de voorzitters van de betrokken veiligheidsregio's⁷.

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.

Wettelijk kader

In de Provinciewet, de Wet milieubeheer, de Waterwet en de Wet veiligheidsregio's zijn de taken en verantwoordelijkheden van de provincie beschreven. In relatie tot rampen en crisis vervult de CdK eerder een toezichhoudende rol dan een uitvoerende rol. Op specifieke onderdelen van planvorming en uitvoering zijn er afspraken gemaakt over welke informatie met elkaar wordt gedeeld.

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. Het bestuur van de veiligheidsregio zendt het vastgestelde regionale crisisplan aan de commissaris van de Koning. De commissaris van de Koning wordt verder uitgenodigd om bij de vergaderingen van het bestuur van de veiligheidsregio aanwezig te zijn.

3.2.3 Waterschap

Waterschappen

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.

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 zijn nader beschreven in hoofdstuk: "Specifieke watergerelateerde activiteiten", paragraaf 4.2.1.4.

3.2.4 Rijksheren

Rijksheren

Rijksheren zijn bij AMvB, Algemene Maatregel van Bestuur, aangewezen functionarissen die in buitengewone omstandigheden noodbevoegden met mandaat van de vakminister kunnen uitoefenen. Ieder ministerie beschikt over een of meerdere rijksheren. 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 rijkshere komt in beeld als het vitaal belang wordt bedreigd en de normale bevoegdheden ontoereikend zijn om de situatie aan te pakken. Het koppelen van beleidsterreinen en duidelijkheid over de rol die hierin wordt gespeeld is cruciaal voor goede crisisbeheersing. Daarbij spelen rijksheren van oudsher een belangrijke rol. De afstemming tussen rijksheren is tot nog toe belegd op provinciaal niveau. Met de vorming van veiligheidsregio's vindt een verschuiving plaats naar de regio's.

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

- Binnenvaart
- Zeescheepvaart
- Havens en Noordzee
- Waterstaatsaangelegenheden
- Spoorwagenvoer
- Waterkeringen

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 gereeld in diverse noodwetten, zoals bijvoorbeeld de:

- Noodwet voor de voedselvoorziening voor producten van landbouw en visserij
- Havenwet voor het gebruik van havens (rijkshavenmeester)
- Noodwet geneeskundigen (Inspectie van de gezondheidszorg)

⁷ Op grond van de Ambtsinstructie commissaris van de Koning.

4 Operationele organisatie

4.1 Operationele diensten

4.1.1 Landelijke Operationeel Coördinatie Centrum

LOCC

Het Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC) draagt namens het ministerie van VenJ zorg voor de landelijke coördinatie van de operationele inzet tijdens rampen, calamiteiten en grootschalige evenementen. Het centrum ondersteunt de minister van Veiligheid en Justitie, de veiligheidsregio's en de politie 24/7 in geval van dreigende en acute crises, rampen, grootschalige incidenten en evenementen.

In geval van nationale opschaling schaaft het LOCC op tot de Landelijke Operationele Staf (LOS). De LOS adviseert over de operationele uitvoerbaarheid van de bestuurlijke besluiten ten tijde van een nationale crisis of een dreiging daarvan. Sleutelwoorden hierbij zijn informatievoorziening, planning & advisering en bijstandcoördinatie⁸. Deze taken worden uitgevoerd om bij (dreigende) (inter)nationale incidenten, rampen, crises en grootschalige evenementen te komen tot een efficiënte en samenhangende inzet van mensen, middelen en expertise van de operationele diensten brandweer, politie, GHOR, Defensie en van de gemeenten. Dit geldt zowel tijdens de responsfase als tijdens de nafase van een crisissituatie. Op deze manier biedt het ministerie van VenJ de kans de bovenregionale inzet van mensen en middelen bij grootschalige evenementen, rampen en crises efficiënt en effectief te laten verlopen.

4.1.2 Rijkswaterstaat (RWS)

RWS en HID

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. 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. Rijkswaterstaat 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.

Rijkswaterstaat is onderverdeeld in zeven regionale diensten, zeven landelijke diensten, waaronder twee projectdirecties. Aan het hoofd van elke dienst staat een hoofdingenieur-directeur (HID). De HID is in zijn beheergebied als bevoegde autoriteit verantwoordelijk, namens de minister van Infrastructuur en Milieu voor het nautisch beheer en 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 geven aan de verantwoordelijken voor de rampenbestrijding en crisisbeheersing in het kader van de Wet veiligheidsregio's. De uitvoering door de Kustwacht van alle rampenbestrijdingsprocessen op de Noordzee wordt namens de minister van Infrastructuur en Milieu door de HID Zee en Delta beheersmatig aangestuurd.

4.1.3 Veiligheidsregio

Hulpverlening

Hulpverleningsdiensten hebben in Nederland eigen taken en verantwoordelijkheden. Voor de drie 'algemene' hulpverleningsdiensten (brandweer, GHOR en politie) is er specifieke wetgeving. In sommige gebieden zijn daarnaast andere diensten betrokken zoals milieudiensten, havenbedrijven en reddingsbrigades.

Veiligheidsregio

Het gemeentelijk ingedeeld gebied in Nederland is verdeeld in 25 veiligheidsregio's. De burgemeesters en wethouders van de gemeenten in de regio treffen een gemeenschappelijke regeling waarbij een openbaar lichaam, te weten de veiligheidsregio, wordt ingesteld.

Taken

De veiligheidsregio heeft de volgende taken toebedeeld gekregen:

- het inventariseren van risico's van branden, rampen en crises;
- 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;
- het adviseren van het bevoegd gezag over de taak, bedoeld in artikel 3, eerste lid Wvr;
- het voorbereiden van de bestrijding van branden en het organiseren van de rampenbestrijding en de crisisbeheersing;
- het instellen en in stand houden van een brandweer;
- het instellen en in stand houden van een GHOR;
- het voorbereiden van de informatievoorziening;
- het aanschaffen en beheren van gemeenschappelijk materieel;
- 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 d), e), f), en g) genoemde taken.

De veiligheidsregio heeft de regie in handen om afspraken te maken met andere diensten zoals KNRM, reddingsbrigades, waterschappen en milieudiensten met betrekking tot incidentbestrijding.

Binnen de Wet veiligheidsregio's 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 Wet veiligheidsregio's geldt.

4.1.3.1 Brandweer

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.

Taken

De door het bestuur van de veiligheidsregio ingestelde brandweer voert in ieder geval de volgende taken uit:

- het voorkomen, beperken en bestrijden van brand;
- het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand;
- het waarschuwen van de bevolking;
- het verkennen van gevaarlijke stoffen en het verrichten van ontsmetting;
- het adviseren van andere overheden en organisaties op het gebied van de brandpreventie, brandbestrijding en het voorkomen, beperken en bestrijden van ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- de brandweer voert tevens taken uit bij rampen en crises in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing.

In de Wet veiligheidsregio's staan de taken van de brandweer en regelt, gebruik makend van de Wet gemeenschappelijke regelingen, de positie van de Commandant Brandweer en de directeur veiligheidsregio.

4.1.3.2 GHOR

GHOR

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 van het bestuur behelst het maken van afspraken met in de regio aanwezige instellingen⁹ zoals ziekenhuizen en zorgaanbieders¹⁰ zoals artsen alsmede met de regionale ambulance- en gezondheidsdiensten over hun voorbereiding op, inzet en nazorg bij zware ongevallen, rampen en crisissituaties.

⁸ De LOS is een pool van gezaghebbende strategisch crisismanagers, die garant staat voor een deskundig operationeel advies (binnen vier uur) voor crisisbesluitvorming door de nationale overheid.

⁹ Als bedoeld in de Wet toelating zorginstelling

¹⁰ Als bedoeld in de Wet BIG

Taken

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

- het organiseren van die zaken die nodig zijn ter voorbereiding op, dan wel afhandeling van de geneeskundige hulpverlening (regisserende taak);
- belast met de operationele leiding van de geneeskundige hulpverlening;
- het leiding geven aan een operationele organisatie in het kader van diezelfde geneeskundige hulpverlening (sturende en coördinerende taak);
- de voorbereiding op en de coördinatie bij de afhandeling van de nazorg (nazorg in de brede zin van het woord);
- 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.

Op grond van de Wet veiligheidsregio's zijn er organisaties aangewezen voor de GHOR.

De Wet veiligheidsregio's (en deels ook de Wet publieke gezondheid) formuleren de taken van de GHOR en regelen de instelling van de GHOR onder verlengd lokaal bestuur, en de positie van de directeur publieke gezondheid.

4.1.4 Politie

Nationale Politie

De Nederlandse politie bestaat sinds 2012 uit één politiekorps, de Nationale Politie. Het korps levert een bijdrage aan de veiligheid, leefbaarheid en de bestrijding van criminaliteit. De minister van Veiligheid en Justitie is verantwoordelijk voor de Nationale Politie. Eén burgemeester uit een politieregio (vaak de burgemeester van de grootste gemeente) is de korpsbeheerder. Deze burgemeester is verantwoordelijk voor het beheer van één van de 25 politiekorpsen en overlegt daarover met de hoofdofficier van justitie. Wie het bevoegd gezag is voor de politie en dus beslissingen mag nemen, verschilt per politietaken. Als het gaat om handhaven van de openbare orde of om hulpverlening, heeft de burgemeester van de betreffende gemeente de leiding. Maar, als de politie wordt ingezet voor het opsporen van strafbare feiten, dan doet zij dit onder de verantwoordelijkheid van een officier van justitie van het Openbaar Ministerie (zie paragraaf 3.1.5). Beide gezagsdragers (de burgemeester en de (hoofd-)officier van justitie) overleggen samen met de korpschef over het optreden van de politie bij deze taken. 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 daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan personen die deze behoeven.

Dienst

Infrastructuur

Een van de diensten is de Dienst Infrastructuur. Hier valt het voormalige Kustonderzoeksdienst is verantwoordelijk voor opsporing, toezicht en handhaving op de hoofdwegen, portassen, hoofdvaarwegen en grote wateroppervlakten in Nederland¹¹ ten aanzien van beroeps- en recreatievaart. Verder organiseert de Dienst Infrastructuur ook de landelijke politietaken op het spoor en in de lucht. Deze dienst handelt tevens ernstige scheepvaartongevallen af en doet branchegerelateerde opsporingsonderzoeken zoals ladingdiefstal in de beroepsvaart.

Ook de politiezorg buiten de kustlijn (het niet-gemeentelijk ingedeeld gebied van de territoriale wateren) van de Noordzee en wereldwijd aan boord van Nederlandse schepen valt 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.

Wettelijk kader

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.

¹¹ In de Rotterdamse haven worden de verantwoordelijkheden uitgevoerd door de Zeehavenpolitie Rotterdam-Rijnmond.

4.2 Specifieke water gerelateerde partijen

4.2.1 Bevoegd gezag

Waterbeheer

Waterbeheer is de overheidszorg gericht op de doelstellingen zoals neergelegd in de Waterwet. Daarbij wordt veelal onderscheid gemaakt in de zorg voor:

- Waterkwaliteit,
- Waterkwantiteit,
- (Nautische)veiligheid,
- het zogenaamde bakbeheer.

Nautisch beheer

Onder nautisch beheer valt 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 Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag. Voor regionale vaarwegen is in de meeste gevallen de provincie het 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 uitvoeren 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 Wet veiligheidsregio's, 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 te kunnen worden gesteld.

Noordzee

4.2.1.1 Beheerder Noordzee

Het nautisch beheer van de Noordzee berust bij de directeur Kustwacht. Voor wat de aanloopgebieden naar de zeehavens (vastgesteld in artikel 2, sub d, Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ) betreft, berust het nautisch beheer bij de rijkshavenmeesters die door de minister van Infrastructuur en Milieu 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, operationeel naar het Kustwachtcentrum. Namens de voorzitter van het RBN wordt de betrokken nautisch beheerder van het toepassen van de Wet BMO en/of het vigerende "Incidentbestrijdingsplan Noordzee" op de hoogte gesteld.

Onderstaand schema geeft de nautisch beheerder voor de aanloopgebieden van de Noordzee aan.

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
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 Infrastructuur en Milieu belegd bij de Directeur Kustwacht

Figuur 2: Aanloopgebieden Noordzee

4.2.1.2 Beheerder rijkswateren

RWS Het Rijk is beheerder van het zogeheten waterhuishoudkundig hoofdsysteem: grote rivieren en kanalen en de Noordzee, van de dammen tussen de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, en van de Afsluitdijk. Daarnaast is Rijkswaterstaat als bevoegd gezag verantwoordelijk voor het nautisch beheer op scheepvaartwegen. RWS is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu 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.

4.2.1.3 Beheerder provinciale wateren

Provincie De provincie heeft op grond van diverse wettelijke bepalingen wettelijke taken. Dit is het geval bij het milieubeheer, het grondwaterbeheer en bij het 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.

4.2.1.4 Waterschappen

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:

- Zorg voor de bescherming van het land tegen overstroming (waterkeringszorg)
- Zorg voor waterhuishouding (oppervlaktewaterbeheer) zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin).
- 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 Wet veiligheidsregio's opgenomen als mogelijke adviseur van het veiligheidsbestuur in het Regionaal Beleidsteam (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.

4.2.1.5 Beheerder gemeentelijke wateren

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

Gemeente

Legenda

- Rijkswaterstaat
- Provincie
- Havenbedrijf
- Waterschap
- Gemeente



Figuur 3: Voorbeeldkaart waterwegen met bijbehorend bevoegd gezag

4.2.1.6 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.

Haven

Havenbedrijf

De havenbedrijven zijn verantwoordelijk voor het zorgdragen voor een vlotte, veilig, schone en beveiligde afwikkeling van de scheepvaart in het beheergebied. De Havenmeesters zijn meestal de bevoegde autoriteit voor het Binnenvaartpolitie reglement (BPR), 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. Die is daar belegd bij het Havenbedrijf. De havenbeheerders in de overige (zee)havens zijn veelal ondersteunend aan de hulpverleningsdiensten.

Rijkshavenmeester De rijkshavenmeester is door de minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen als de bevoegde autoriteit voor de nautische veiligheid en het scheepvaartverkeer. Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer in zijn gebied. Er zijn enkele belangrijke 'aanloopgebieden' waarbinnen scheepvaart Nederland bereikt. Het gaat hier om de kustwateren voor de Westerschelde, Rotterdam, Scheveningen, IJmuiden, Den Helder, Terschelling en de Eemsmonding. Voor zover de rijkshavenmeester niet de HID van Rijkswaterstaat is, staat deze wel in nauw contact met de HID.

4.2.1.7 Nederlandse Kustwacht

Kustwachtcentrum 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 Infrastructuur en Milieu 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 Infrastructuur en Milieu 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 van de burgemeester valt 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.

Wettelijk kader 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 Infrastructuur en Milieu aangewezen als nautisch beheerder en zodoende verantwoordelijk 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, bij welke organisatie het redden op gemeentelijk ingedeelde wateren (SAR-proces) belegd wordt, dus ook op deze ruime binnenwateren.

4.2.2 Uitvoering

4.2.2.1 Verkeersposten

Verkeersposten

Voor een vlotte en veilige doorvaart krijgt de scheepvaart begeleiding vanaf speciale verkeersposten op de wal. Vanuit de verkeerspost wordt informatie gegeven (of er werkzaamheden zijn, mogelijke ondieptes of verplaatste betonning, afwijkingen van de 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. De verkeersaanwijzing kan 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 onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, kan het bevoegd persoon de bestuursmaatregelen toepassen ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.



De verkeerscentrale Vliissingen

4.2.2.2 KNRM

KNRM

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) is hulpverlener op zee en 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 en 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 15 minuten na alarmering de reddingboten 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. ministerie van Infrastructuur en Milieu) om in die advisering en hulpverlening te voorzien.

4.2.2.3 Reddingsbrigade Nederland

Reddingsbrigade 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, het IJsselmeer, drukke vaarwegen en recreatiegebieden. Voor repressieve taken worden de reddingsbrigades gealarmeerd door de regionale alarmcentrale (RAC) 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 Veiligheid & Justitie en het Nationaal Rampenfonds heeft Reddingsbrigade Nederland (RN) een vast omschreven taak in de rampenbestrijding bij overstromingen. Ter uitvoering van deze taak heeft Reddingsbrigade Nederland de Nationale Reddingsvloot (NRV) in beheer. Deze vloot bestaat uit 85 direct inzetbare reddingseenheden die aan de hand van een spreidingsplan zijn verdeeld over 85 reddingsbrigades in het land.

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 (Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum) en de veiligheidsregio van het gebied waar een overstromingsramp dreigt. Reddingsbrigade Nederland is een zelfstandige vereniging die bestaat dankzij ledencontributie, donaties en schenkingen.

4.2.2.4 Overige particuliere organisaties

Overige redders particulier Op het water zijn meerdere particuliere organisaties actief. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bergers. Bergingsmaatschappijen dragen zorg voor het ver-, wegslepen en bergen van schepen die in nood verkeren of buiten verkeer. Het bergen geschiedt primair in opdracht van de kapitein/schepseigenaar. In sommige gevallen kan de overheid opdracht geven tot het bergen van schip en/of de lading.

Definitie van berging De definitie van berging is: "Berging is iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in gevaar op het water, of in welk ander water dan ook, in gevaar verkerend schip of ander vaartuig." (The International Convention on Salvage, 1989)

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

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 uit eigen naam hulp.

In opdracht tot ondersteuning kan door de kapitein en/of bevoegd gezag (waaronder nautisch beheerder) worden gegeven. 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.

4.2.3 Eigenaar en kapitein

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.

Buitenlands schip 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.

B1 Randvoorwaardelijke processen

VERVALLEN

B

5 Randvoorwaardelijke processen

5.1 Inleiding

Inleiding

Voor een optimale organisatie voor incidentbestrijding op het water zijn de volgende randvoorwaardelijke processen van groot belang:

- Melding & Alarmering
- Op- & Afschalen
- Leiding & Coördinatie
- Informatiemanagement

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

Verband

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 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.

In dit hoofdstuk zijn deze specifieke processen voor de incidentbestrijding op het water in operationele zin uitgewerkt.

5.2 Melding & Alarmering

Inleiding

5.2.1 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).

5.2.2 Uitgangspunten 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 incidenten op het water en sturen operationele eenheden aan.



2. Vaak zijn meerdere 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.

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

Verbindings- en meldkamers **5.2.2.1 Oplossing voor "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 verbindings- en meldkamers betrokken zijn:

- Regionale Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK)¹²
- Dienst Landelijk Operationeel Centrum, Politie (DLOC)
- Verkeersposten nautisch beheerder (VP)
- Kustwachtcentrum (KWC)
- Landelijke 112-centrale in Driebergen

Opgemerkt wordt dat in dit Handboek alle bovenstaande centrales voor de eenduidigheid worden aangemerkt als "meldkamer", ondanks de verschillende kenmerken en verschijningsvormen.

Melding 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)¹³
 - Eventueel uitluisterende politiemensen op patrouillevaartuigen
 - Eventueel uitluisterende nautisch beheerders
 - Overige uitluisterende schepen of instanties
- Via telefoon (112), dit bericht komt binnen bij:
 - Landelijke 112-centrale te Driebergen als door boardcomputers incidenten gedetecteerd zijn die automatisch via het GSM-net worden doorgemeld.
 - Gemeenschappelijke Meldkamer van de veiligheidsregio (GMK) indien een vast lijn of mobiele telefoon wordt gebeld.
- Via C2000 (via hulpverlener), dit bericht komt binnen bij:
 - De meldkamer waar de C2000-gebruiker is aangemeld

Alarmering Direct na de melding en doormelding van het incident worden de meldkamers en operationele eenheden. Doordat de melding door verschillende meldkamers tegelijkertijd ontvangen kan worden is een goede afstemming van belang om te bepalen welke meldkamer wie alarmeert.

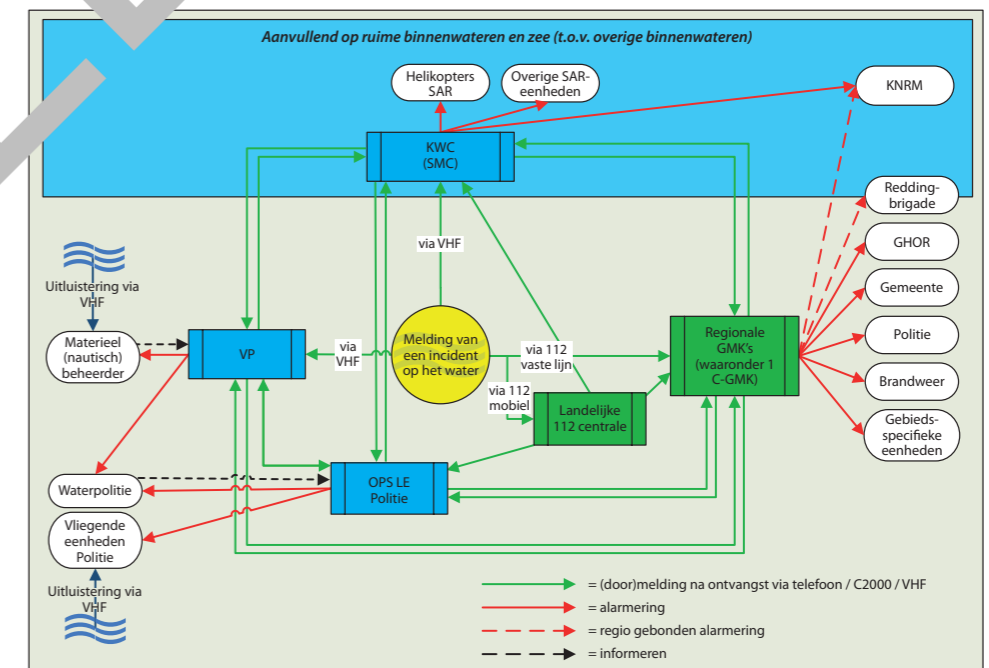
In eerste instantie wordt de alarmering via de meldkamers uitgevoerd. In latere fasen geven ook betrokken leidinggevenden van de disciplines en eenheden nog meer gealarmeerd moeten worden, de CalamiteitenCoördinator (CaCo) heeft hierin een belangrijke rol.

12 De landelijke meldkamer organisatie is in ontwikkeling en zal op termijn de regionale gemeenschappelijke meldkamers vervangen.
 13 Verkeersposten worden in sommige gebieden onderscheiden als centrale verkeerspost en uitvoerende verkeerspost.

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

- Waterbeheerder¹⁴ (waaronder Rijkswaterstaat, Waterschap, provincie of gemeente)
- Kustwacht
- KNRM (op zee en ruime binnenwateren)
- Reddingsbrigade
- Politie
- Brandweer
- GHOR/Ambulancezorg
- Gemeente
- Andere partijen met materieel (bijvoorbeeld bergingsbedrijven, waterleidingbedrijf en andere nutsbedrijven)

Overzicht Het proces Melding & Alarmering bij incidenten op het water is in het onderstaande overzicht visualiseerd. Uit dit overzicht blijkt dat vele partijen zijn betrokken en dat steeds onderling contact moet worden gelegd voor (door)melding en informeren. Het is van groot belang deze afspraken helder en eenduidig vast te stellen in alarmeringsprotocollen.



Figuur 4: Melding & Alarmering op het water

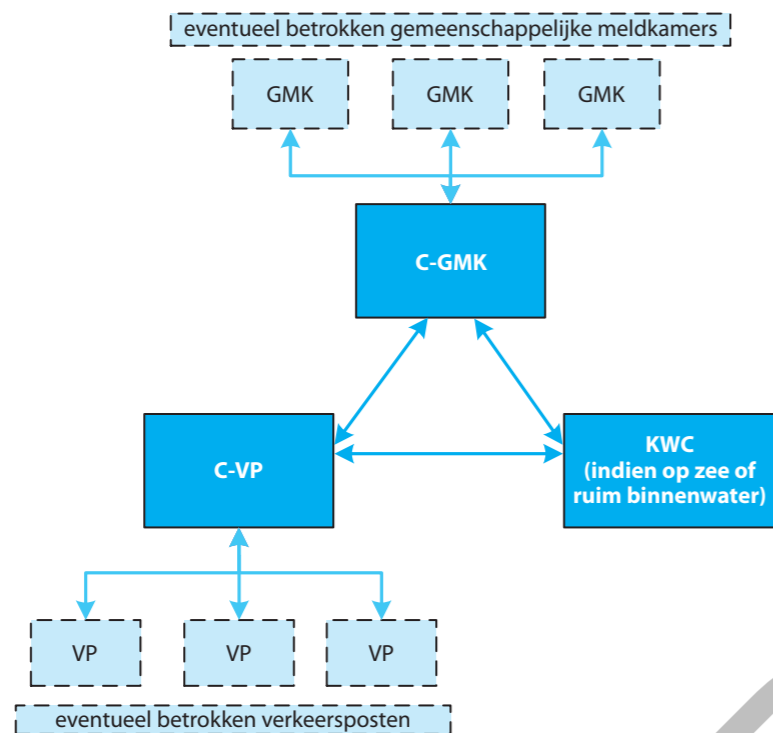
C-GMK **5.2.2.2 Oplossing voor "meerdere meldkamers betrokken"** Bij incidenten op vaarwegen doet zich regelmatig de situatie voor dat meerdere veiligheidsregio's met hun Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK's) betrokken zijn. Dat komt doordat er onduidelijkheid kan bestaan (bij de melder of bij de meldkamer) 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 verwaaiing (bijvoorbeeld bij rookontwikkeling of vrijkomend gas) is het effectgebied breder dan op het land. Ditzelfde geldt voor de VP's. 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 samenhangend risicowatersysteem¹⁵ wordt bij elk incident één GMK het centrale informatiepunt voor de "land- meldkamers" dat het totaaloverzicht heeft over alle uitgezette acties (gevoed door alle betrokken GMK's).

14 Onder Waterbeheerder wordt verstaan de organisatie(s) die verantwoordelijk is (zijn) voor het nautisch verkeersmanagement, het beheer van waterkwaliteit en het beheer van waterkwantiteit en waterkeringen.
 15 Zie voor de beschrijving van een samenhangend risicowatersysteem deel C1 van dit Handboek.

- Dit centrale informatiepunt van het land voor het betreffende waterincident wordt aangeduid als coördinerende GMK (C-GMK).
- De C-GMK communiceert met de VP en (indien betrokken) het KWC, via o.a. telefoon en het landelijk Crisis Management Systeem, LCMS.
- Indien er meerdere VP's zijn fungeert één VP als centrale verkeerspost, ook wel C-VP.
- Afstemming 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 als volgt worden gevisualiseerd:



Figuur 5: Informatie-uitwisseling na eerste alarm

Taken C-GMK

- De C-GMK heeft naast zijn reguliere taken de volgende (extra) taken:
- Is verantwoordelijk voor de (afstemming over) de alarmeringen en behoefte van het incident met de bijbehorende acties.
 - Heeft regie over het bovenregionaal berichtenverkeer en roept de eenheden aan de juiste (landelijke) gespreksgroepen (zie Informatie Management).
 - Communiceert met de betrokken GMK's en informeert de C-VP (indien betrokken) het KWC binnen het samenhangend risicowatersysteem.
 - 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 CalamiteitenCoördinator (CaCo) is de persoon die binnen de C-GMK veel van deze taken coördineert.

Bepalen C-GMK

- 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).

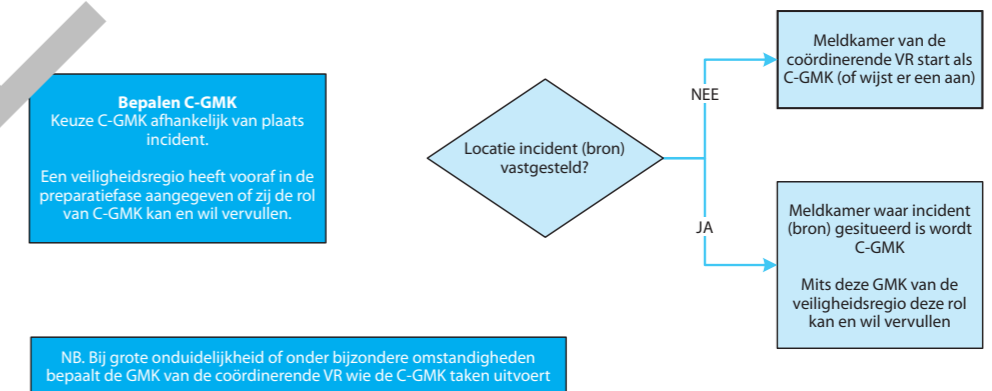
2. Als de incidentlocatie niet duidelijk is, of een veiligheidsregio aangegeven heeft de rol van C-GMK niet te vervullen, start de GMK van de coördinerende veiligheidsregio van het samenhangend risicowatersysteem als C-GMK (of deze wijst er een aan).
3. De taken van de C-GMK worden ten tijde van het 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 de aanwijzing van de C-VP.

Opgemerkt wordt dat er vooraf van het SRWS vaste afspraken kunnen worden gemaakt over de rol van de GMK in het proces Melding & Alarmering. Dit geldt bijvoorbeeld als een praxis van regio's met slechts een gering watergebied die het verzoek doen aan naburige 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 gewaarschuwd meldkamers in actie komen maar dat daarna zo snel mogelijk de C-GMK wordt benoemd. 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 als volgt gevisualiseerd worden:



Figuur 6: Bepalen centraal informatiepunt C-GMK

5.2.2.3 Oplossing voor "het niet overal beschikken over vaste structuren, protocollen en afspraken"

Toelichting

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 uitvraagprotocol
2. Het vaststellen van het scenario
3. Het alarmeringsprotocol
4. De meldingsclassificatie

Uitvraagprotocol

Voor alle meldkamers waar een incidentmelding binnen kan komen is hetzelfde uitvraagprotocol van toepassing¹⁶.

¹⁶ Dit uitvraagprotocol is gericht op de eerste bepaling van de gewenste inzet. Vervolgens kunnen per discipline verdiepvragen worden gesteld voor nadere beeldvorming over bijvoorbeeld gewenste evacuatie of specifieke hulpbehoefte.

Het volgende schema wordt daarvoor gebruikt:

Wie
• Naam melder en bereikbaarheidsgegevens
• Roepletters/nummer schip
• Naam schip
• Type schip
Wat
• Personen aan boord (POB's)
• Aantal gewonden/vermisten
• Lading
• Aard van incident
• Wat is waargenomen
Waar
• Positie schip lat/long (noorderbreedte oosterlengte)
• Dichtstbijzijnde boei of haven
• Havennummer
Wanneer
• Wanneer heeft het incident plaatsgevonden

Figuur 7: Uitvraagprotocol incidentmelding

Scenario's

Op basis van de melding dient een inschatting te worden gemaakt van de gewenste alarmering. Om dit proces gestructureerd plaats te laten vinden, kan de melding geassocieerd naar scenario's.

Waterincidenten zijn ingedeeld in acht scenario's, te weten:

Overzicht scenario's
1 Mens en dier in nood
2 Verontreiniging oppervlaktewater
3 Ongeval met gevaarlijke stoffen
4 Brand en/of explosie
5 Ordeverstoring
6 Ecologisch incident
7 Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading
8 Gebiedspecifiek scenario (als daaraan in een SRWS behoefte is)

Figuur 8: Overzicht scenario's

In het schema in bijlage 5 is aangegeven bij welk scenario door welke meldkamer welk rampbestrijdingsproces in gang gezet wordt. Vaak is er sprake van meerdere scenario's bij één incident.

Alarmerings-protocol

Voor alle meldkamers zijn uitvraag- en alarmeringsprotocollen opgesteld met daarin aangegeven wie welke eenheden wanneer alarmeert en wie wie informeert (inclusief terugmelding). Via C2000 worden alle betrokken meldkamers geïnformeerd (eventueel kan deze informatie via een lichtkrant getoond kunnen worden in de verschillende meldkamers). Per betrokken meldkamer (KWC, GMK, OPS LE Politie en VP) is een

alarmeringsprotocol opgesteld. In bijlage 5 zijn de alarmeringsprotocollen opgenomen. De protocollen dienen per samenhangend risicowatersysteem toegepast te worden.

De (gemeenschappelijke) meldkamers van politie, brandweer en ambulances werken met het uniforme systeem "GMS", (Geïntegreerd Meldkamer Systeem). Dit systeem stelt de centralist in staat een binnengekomen melding eenduidig te classificeren. Binnen GMS is een Landelijke set met Meldingsclassificaties (LMC's) waarin ook enkele waterscenario's zijn opgenomen. Denk daarbij aan de scenario's: ongeval scheepvaart, verontreiniging oppervlaktewater, dieren op water en verkeer scheepvaart.

5.3 Leiding & Coördinatie

5.3.1 Procesbeschrijving

Leiding & Coördinatie

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

- Het in onderling 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.
- En het op basis hiervan beoordelen en bijstellen van de bestrijding.

Benadrukt wordt dat het proces van Leiding & Coördinatie van betekenis is voor alle inhoudelijke en voorwaardenscheppende processen bij de incidentbestrijding en dat het proces niet pas start nadat de opschaling is voltooid. Bij de eerste alarmering wordt er 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.

5.3.2 Uitgangspunten op het water

Complicerende factoren

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

1. Er zijn andere en meer partijen 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 daarbij niet altijd meteen eenduidig vast te stellen.

Oplossing

In antwoord op de bovenstaande factoren zijn in de volgende deelparagrafen oplossingen aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water.

5.3.2.1 Oplossing voor "betrokkenheid meer en andere partijen"

Overzicht

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
- Landelijke Eenheid Nationale Politie
- KNRM
- Reddingsbrigade
- Havenbedrijven
- Bergingsbedrijven
- Andere publieke en private partijen

Via aanvullende afspraken worden de taken en verantwoordelijkheden van de 'waterpartijen' op elkaar afgestemd betreffende:

1. De inrichting
2. De voorbereiding
3. De uitvoering

1. Rampbestrijdingsprocessen (inrichting) Om helderheid te verkrijgen in de verschillende processen waar deze diensten verantwoordelijk voor zijn of een bijdrage aan leveren, wordt de hulpverlening opgesplitst in rampbestrijdingsprocessen. De processen zijn beschreven in het Referentiekader Regionaal Crisisplan¹⁷.

Voor incidentbestrijding op het water geldt op onderdelen een andere invulling en/of aanvulling per proces. Daarom zijn de reguliere "landprocessen" in het "Referentiekader Regionaal Crisisplan" uitgebreid met een viertal processen Water- en scheepvaartzorg. De processen die separaat zijn benoemd betreffen:

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

In deel B3 van dit handboek zijn deze processen nader uitgewerkt. De procesverantwoordelijke is verantwoordelijk voor de monodisciplinaire operationele uitvoering.

Waterfunctionaris (voorbereiding) Bij incidentbestrijding op het water zijn meer en andere partijen dan op het land betrokken. Om al deze partijen te betrekken bij de veiligheidsregio en afstemming te organiseren wordt een "Waterfunctionaris" per watergebied aangesteld. Deze Waterfunctionaris 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 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 5.3.2.4). Voor een effectieve incidentbestrijding op het water is het bundelen van krachten van groot belang. De functiebeschrijving van een Waterfunctionaris is opgenomen in bijlage 6. De functie wordt ondergebracht bij de coördinerende veiligheidsregio van het samenhangende risicowatersysteem (zie Deel C1, hoofdstuk 10 "Het bepalen van het werkingsgebied van een IBP").

3. Stafsectie Water en scheepvaart (uitvoering) Een belangrijke constatering is dat bij waterincidenten veelal specifieke kennis en expertise benodigd is van de hulpverleningsorganisaties en tevens van de partijen die niet dagelijks als "hulpverleningsorganisatie" functioneren. Deze expertise kan worden samengebracht in de Stafsectie Water en scheepvaart. De Stafsectie voert op opdracht van het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) uit en geeft adviezen aan het C-ROT (zie 5.3.2.4). Het gaat dan bijvoorbeeld om deskundigheid met betrekking tot nautisch verkeersmanagement, waterkwaliteit, waterkwantiteit, reddingsdiensten, bergingswerkzaamheden, ladinginformatie of scheepsschikking.

De betrokken organisaties sturen een liaison of eventueel ondersteunend personeel naar de Stafsectie Water- en scheepvaart. De liaisons worden samen met de Stafsectie Water en scheepvaart. Zij bepalen in overleg met de operationele eenheden van 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.

¹⁷ Zie Referentiekader Regionaal Crisisplan 2009.

5.3.2.2 Oplossing voor "brede verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen"

Verantwoordelijkheid processen Water- en scheepvaartzorg In de voorgaande paragraaf is toegelicht dat er meerdere organisaties zijn die op het water een rol spelen. Deze organisaties geven invulling aan de vier processen van Water- en scheepvaartzorg. Om 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). Waterbeheerder kunnen zijn: watersstaat, Waterschap, provincie of gemeente, afhankelijk van het gebied.

De verantwoordelijkheid voor Search and Rescue (SAR) is minder duidelijk bij één operationele partij belegd. In de Nota naar aanleiding van het verslag¹⁸ van de behandeling van de Wet veiligheidsregio's door de Tweede Kamer vergaderjaar 2007-2008 kan hierover het volgende worden geciteerd:

"De primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water maakt onderdeel uit van de brandweezorg en ligt derhalve bij het college van burgemeester en wethouders. Dit geldt zowel in de huidige wetgeving als in het wetsvoorstel veiligheidsregio's. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt bij wie de taak van het redden in een voorkomend geval 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 het best toegeruste organisatie. De veiligheidsregio kan hierover met de Kustwacht als crisispartner afspraken maken. Over deze inzet en de coördinatie ervan worden in de voorbereiding afspraken gemaakt en procedures vastgesteld. Dit wordt vastgelegd in het regionaal crisisplan dat het bestuur van de veiligheidsregio ingevolge artikel 14 van het wetsvoorstel dient te vast te stellen." (...) "Het wetsvoorstel veiligheidsregio's brengt geen wijzigingen in de verhouding tot de Wet bestrijding ongevallen Noordzee ten opzicht van de huidige situatie met de Wet rampen en zware ongevallen. Bij de rampenbestrijding in het gemeentelijk ingedeeld gedeelte van de Noordzee wordt ingevolge de Wet bestrijding ongevallen Noordzee afgeweken van het systeem waarbij het zwaartepunt van de bestrijding bij de lokale overheid ligt. Op de Noordzee blijft voor de coördinatie de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk, die bij de uitvoering moet handelen in overeenstemming met de ministers die het mede aangaat. Dit is de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties indien latere overheden zijn betrokken."

De taak tot het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water is dus onderdeel van de brandweezorg (cf. de Wet veiligheidsregio's) waarbij (onderdelen van) die brandweezorg, zoals SAR, aan een andere partij overgedragen kan 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.

Meerdere proceseigenaren Uitgangspunt in dit Handboek is dat het aantal vertegenwoordigers van de waterpartijen in de operationele en bestuurlijke teams zoveel mogelijk wordt beperkt. Het streven is:

- Eén OvD-Water- en scheepvaartzorg (OvD-W) in het CoPI
- Eén vertegenwoordiger van de Stafsectie Water en scheepvaart 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 processen binnen Water- en scheepvaartzorg kunnen verschillende personen de waterprocessen in het CoPI, (C-)ROT

¹⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr. 6 pag. 63.

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(s) 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, 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.

Taken OvD-W De OvD-W heeft de volgende taken (zie bijlage 6 voor volledige functiebeschrijving en competentieprofiel):

- Aansturen (ter plaatse of op afstand) van de operationele processen water- en scheepvaartzorg 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 Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik. 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 werkzaamheden en aanpak met bergers voor zover behorend bij zijn operationele verantwoordelijkheid in het bestrijdingsproces.

5.3.2.3 Oplossing voor “behoefte aan coördinatie op incidentlocatie”

OSC Bij incidentbestrijding op het water is al snel behoefte aan afstemming en coördinatie op de plaats van het incident. Dit vanwege het feit dat op het water niet altijd het gehele incident voor alle procesverantwoordelijken zichtbaar is en 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.

Om helderheid te verschaffen in de taken en bevoegdheden van de OSC, en om toe te lichten hoe deze functionaris past in het geheel van de incidentbestrijding, is de functie van OSC hieronder nader uitgewerkt.

Uitgangspunten De volgende uitgangspunten gelden voor de instelling van een OSC:

1. Op basis van bepaalde criteria kan besloten worden zo nodig mogelijk een OSC in te zetten. Bijvoorbeeld bij het ontbreken van zicht op het incident en er behoefte bestaat aan ‘een verlengde arm’ van de OvD.
2. 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: In het geval een acute situatie nodig kan de OSC-taak worden uitgevoerd door de schipper van de aangewezen vaartuig totdat een beter toegeruste functionaris de OSC-taak kan overnemen.
3. Er worden vaak eenheden van andere disciplines ingezet bij de genoemde waterprocessen. Deze eenheden melden zich in dat geval bij aankomst bij de OSC.
4. 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.

5. De OSC stemt de activiteiten op het water op elkaar af en wordt ingezet als ‘ogen en oren’ voor de wal. De OSC dient niet in de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden te treden van de OvD en de Leider CoPI.
6. Indien SAR het primair proces is, en de Kustwacht voor dit proces verantwoordelijk is, vindt contact tussen de OSC en de SAR-Liaison in het CoPI middels tussenkomst van het KWC plaats¹⁹. In dit geval stuurt de SMC (het KWC) de OSC aan.

Voor de precieze communicatielijnen en verbindingsschema's wordt verwezen naar hoofdstuk 7.5. Informatiemanagement.

Taken OSC

De OSC heeft de volgende taken:

- 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 briefing van nieuw aangekomen eenheden.
- Het maken van afspraken over de tijdstippen waarop deelnemende eenheden zich melden bij de OSC en (virtueel) stuurhutoverleg²¹ hebben.
- Zo spoedig mogelijk communiceren met de OvD in het CoPI over het totaalbeeld van het incident.
- Het behouden 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.

Afspraken

In het CoPI zijn leidinggevend 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
- Goede communicatiemiddelen
- Bij voorkeur bij de aanlandingsplaats

5.3.2.4 Oplossing voor “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:

¹⁹ De motivatie hiervoor, is dat het Kustwachtcentrum een totaalbeeld heeft van de Search and Rescue-actie, tot en met de aanlanding.

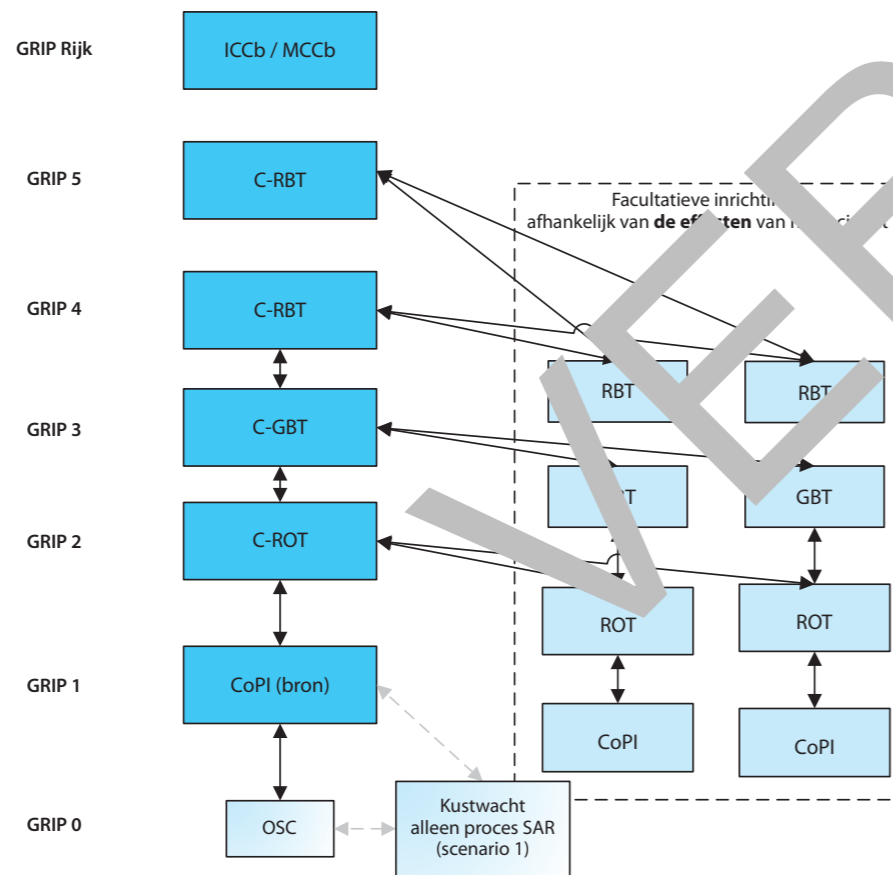
²⁰ Voor een beschrijving van de extra taken van de OSC bij SAR-acties op zee en ruime binnenwateren wordt verwezen naar het incidentbestrijdingsplan Noordzee.

²¹ Dit is het equivalent van het motorkapoverleg.

- Voorbereiding** Bij de voorbereiding:
- Volgens bepaalde criteria (zie Deel C1) wordt een logische eenheid van oppervlaktewateren 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.

- Uitvoering** Bij de uitvoering:
- Bij regiogrensoverschrijdende incidenten wordt de locatie waar het incident plaatsvindt (bron), vastgesteld en is daarmee bekend.
 - In de uitvoeringsfase 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 gezien 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 wordt in diezelfde gemeente / regio bij opschaling naar GRIP 2, 3 en 4 een C-ROT en C-RBT (met een vertegenwoordiger van de waterpartijen en eventueel de Stafsectie Water en scheepvaart) gevormd. Deze Stafsectie bevindt zich bij voorkeur fysiek bij het C-ROT. Deze rol is vergelijkbaar met de rol van IROT (interregionaal operationeel team) zoals deze omschreven is in het rapport *Eenheid in verscheidenheid (Min. VenJ / NCTV en Veiligheidsberaad, 2013)*.
 - 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 als volgt worden gevisualiseerd:



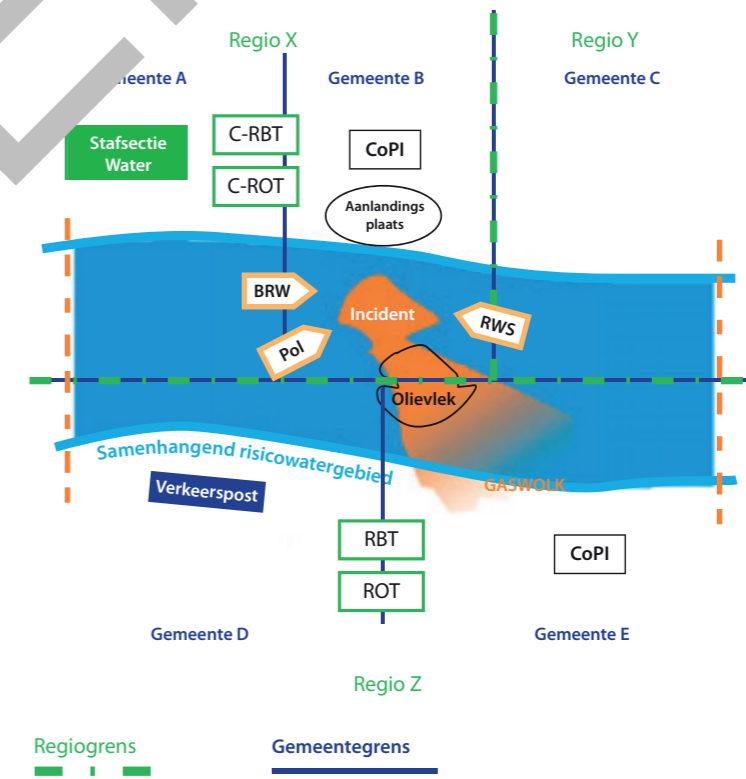
Figuur 9: Afspraken coördinerende rampbestrijdingsteams

Voordelen

De bovenstaande werkwijze heeft de volgende voordelen:

- Er kan (o.a. door middel van de Waterfunctionaris) door de vooraf aangewezen coördinerende veiligheidsregio extra worden geïnvesteerd in de voorbereiding en oefening van incidentbestrijding op het water.
- De werkwijze komt het meest overeen met de normale structuur en de werkwijze.
- Er is een verdergaande, goed voorbereide, coördinatie mogelijk zodra dat nodig is.
- Het geeft de mogelijkheid per samenhangend risicowatersysteem, indien gewenst, vooraf een verdergaande coördinatie af te spreken. Zo kan bijvoorbeeld een regio met slechts een gering wateroppervlakte het verzoek doen aan een aangrenzende regio om bij incidenten op het water het voortreden over te nemen.

Hieronder is een incident gevisualiseerd waarbij in regio X een incident plaatsvindt en daar een CoPI in actie komt terwijl in regio Z een ROT actief is in verband met de effectbestrijding.



Figuur 10: Oplossing regiogrensoverschrijdende waterincidenten

Opgemerkt wordt 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.

Gremia

De onderstaande teams zijn binnen de GRIP-structuur verantwoordelijk voor de operationele coördinatie:

1. Motorkapoverleg (stuurhutoverleg op het water) bij dagelijkse routine.
2. Commando Plaats Incident (CoPI) bij GRIP 1 en hoger.
3. Regionaal Operationeel Team (ROT) bij GRIP 2 en hoger.

En de volgende teams zijn verantwoordelijk binnen de GRIP-structuur voor de bestuurlijke coördinatie:

4. Gemeentelijk Beleidsteam (GBT) bij GRIP 3.
5. Regionaal Beleidsteam (RBT) bij GRIP 4. Het rapport *Eenheid in verscheidenheid* kent de begrippen GRIP 5 en GRIP Rijk. Deze begrippen kennen de teams:
6. Interregionaal Beleidsteam (IRBT) bij GRIP 5.
7. Interdepartementale / Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (ICCb / MCCb) bij GRIP Rijk

Opschaling naar GRIP 4 of 5 dient uitsluitend te geschieden als daartoe bestuurlijke noodzaak²² aanwezig is.

Stuurhutoverleg

Bij de start van de incidentbestrijding werken de operationele hulpverleningsdiensten vaak al samen. Indien onderlinge afstemming is gewenst, overleggen de hoogste leidinggevenden ter plaatse in het zogenaamde 'stuurhutoverleg'. Kenmerkend is dat er geen sprake is van een eenhoofdige leiding. Iedere dienst werkt onder eigen gezag. Dit is de normale dagelijkse situatie bij een kleine inzet.

Bij incidenten op het water kan in verband met de behoefte aan coördinatie ter plaatse een OSC als verlengde arm van de OVD aangewezen worden.

Zodra er behoefte is aan eenhoofdige leiding, zal worden opgeschaald naar GRIP 1 en zal de Leider CoPI het CoPI opstarten.

CoPI

Bij incidentbestrijding op het land wordt een CoPI op de plaats van het incident ingericht. Bij incidentbestrijding op het water wordt dat veelal op de wal geplaatst, in de nabijheid van de aanlandingsplaats (en zo mogelijk met zicht op de incidentlocatie). Het CoPI is er vooral op gericht om een adequate samenwerking en eenduidige prioriteitstelling en communicatie tussen alle betrokkenen te waarborgen. Voor informatie-uitwisseling met het CoPI vanaf plaats incident is er, indien van toepassing, contact tussen de OSC en de betreffende OvD in het CoPI.

Het CoPI heeft onder meer tot taak:

- Leiden van de multidisciplinaire bron- en/of effectbestrijding.
- Vaststellen van de op te starten processen of deelplannen.
- Multidisciplinair afstemmen van processen en prioriteiten bepalen.
- Bepalen van het niveau van multidisciplinaire opschaling (en afschaling).
- Afstemmen van de inzet met andere CoPI's, voor zover hiervan sprake is.
- Coördineren van de informatievoorziening vanuit het incidentgebied.

ROT

Het Regionaal Operationeel Team (ROT) is verantwoordelijk voor een gecoördineerde uitvoering van de incidentbestrijding. Het ROT stuurt één of meerdere CoPI's aan. Daarnaast scheidt zij de praktische voorwaarden voor de uitvoering, zoals het realiseren van aflossing, restdekking in de omgeving van het incident, prioriteitstelling in de bestrijding en een zodanige verdeling van middelen en eenheden, dat iedereen zijn taken ook daadwerkelijk kan uitvoeren.

Het ROT heeft onder meer tot taak:

- Aansturen van de uitvoering van alle bestrijdingsactiviteiten (bron en effect) van de ingezette hulpverleningsdiensten/organisaties.
- Vervullen van een technisch-adviserende rol zowel naar het gebied als naar de uitvoering.
- Zorgdragen voor de logistiek van de hulpverlening.
- Aansturen vanuit de afzonderlijke deelnemers van de operationele hulpverleningsdiensten.
- Zorgdragen voor een goede informatievoorziening richting de gemeentelijke crisisstaven over de bestrijding van het incident.

Het ROT staat onder voorzitterschap van de Operationeel Leider. De onderlinge afstemming vindt door de operationele partijen plaats in het ROT en de daaronder hangende actiecentra (waaronder de Stafsectie Water en scheepvaart). Via de OL worden bestuurders in GBT of RBT geïnformeerd over de relevante operationele zaken.

Operationele leiding houdt in: 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 over de wijze van uitvoering. Daarmee stuurt de Operationeel Leider op prioriteiten en processen.

²² Het rapport *Eenheid in verscheidenheid* adviseert dat hiertoe een expliciet besluit van de betrokken voorzitter(s) is vereist.

Extra taken C-ROT

Het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) is verantwoordelijk voor een bovenregionale gecoördineerde uitvoering van de incidentbestrijding op het water. Het C-ROT dient de praktische voorwaarden te scheppen voor de uitvoering, in nauw overleg met de betrokken waterpartijen.

Het C-ROT heeft als extra taak:

- Regie houden over de bovenregionale inzet.
- Afstemmen met de Stafsectie Water en scheepvaart.
- Communiceren met de betrokken ROTs en, indien betrokken, het KWC.
- Communiceren met/advies geven van het C-RBT.

Het rapport *Eenheid in verscheidenheid* kent als extra taken voor het C-ROT: coördinatie crisiscommunicatie, coördinatie personele inzet en bijstand, coördinatie over aspecten van op- en afschaling en coördinatie over afspraken in de nafase.

GBT

Het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT) vormt in de incidentbestrijding het crisismanagement van de gemeentelijke organisatie. Het opereert op strategisch niveau en ondersteunt de burgemeester die het opperbevel heeft. Meestal is de burgemeester de voorzitter van het GBT en het aanspreekpunt van de Operationeel Leider. Het GBT heeft tijdens de GRIP ook de bestuurlijke aansturing van de multidisciplinaire incidentbestrijding tot taak.

De burgemeester met het opperbevel heeft onder meer tot taak:

- Het nemen van beleidsbeslissingen.
- Het nemen van beslissingen en (laten) uitvoeren van publieks- en persvoorlichting.
- Het uitvaardigen van noodbevelen en noodverordeningen.
- Het (laten) organiseren van de processen in de nafase.

Wanneer bij een incident meerdere gemeenten zijn betrokken, wordt het Regionaal Beleidsteam (RBT) ge(in)formeerd. De voorzitter veiligheidsregio is voorzitter van het RBT en het aanspreekpunt van de Operationeel Leider. De Operationeel Leider is de verbindende schakel tussen de bestuurlijke en operationele bestrijding van het incident en geeft vanuit het ROT leiding aan de operationele organisatie.

Het RBT heeft onder meer tot taak:

- Het op beleidsmatig niveau adviseren van afzonderlijke burgemeesters over de (ontwikkeling van de) bestrijding van het incident.
- Het stellen van prioriteiten en/of het verdelen van capaciteit en middelen bij schaarste.
- Het coördineren en uitvoeren van door gemeente gedelegeerde taken, zoals opvang en verzorging en/of perscommunicatie.
- Het vertalen van beleidsbeslissingen in uitvoeringsopdrachten.

Extra taken C-RBT

Wanneer bij een incident op het water meerdere regio's zijn betrokken, wordt het Coördinerend Regionaal Beleidsteam (C-RBT) ge(in)formeerd. De voorzitter veiligheidsregio van de betrokken regio is voorzitter van het C-RBT en is het aanspreekpunt van de Operationeel Leider van het C-ROT. Het rapport *Eenheid in verscheidenheid* spreekt in dit kader van een IRBT. De voorzitters van de betreffende veiligheidsregio's blijven hierbij bevoegd gezag.

Het C-RBT heeft als extra taken:

- Het op beleidsmatig niveau, in nauw overleg met de vertegenwoordiger van de waterpartijen, adviseren en coördineren van de afzonderlijke regio's over de (ontwikkeling van de) bestrijding van het incident op het water.
- Het stellen van bovenregionale prioriteiten en/of het verdelen van capaciteiten en middelen bij schaarste.
- Zorgdragen voor een goede informatievoorziening richting de regionale of gemeentelijke beleidsteams (G)RBT, indien van toepassing.
- Het afstemmen over de publieks- en perscommunicatie.

De Departementale Coördinatiecentra Crisisbeheersing van de betrokken departementen beschikken veelal over informatie van grote incidenten op het water. De informatie zal aangeleverd worden aan het Nationaal CrisisCentrum (NCC), zodat ieder betrokken departement hetzelfde informatieniveau heeft. Het NCC heeft op rijksniveau een coördinerende functie. Het Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC) heeft een landelijke operationele functie en verleent bijstand als landelijke coördinatie, prioritering en verdeling van in te zetten middelen noodzakelijk is.

5.4 Op- & Afschaling

5.4.1 Procesbeschrijving

Opschaling

De totale organisatie die nodig is voor de incidentbestrijding, wordt door middel van opschaling opgebouwd. Zonder voldoende mensen en middelen verloopt de bestrijding en hulpverlening onnodig langzaam en/of kan de coördinatie te lang op zich laten wachten. Met teveel potentieel worden Leiding & Coördinatie, 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 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.

Afschaling

Als de bestrijding van het 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. De multidisciplinaire opgeschaalde coördinatiestructuur (GRIP) 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.

Complicerende factoren

5.4.2 Uitgangspunten 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 worden over de wijze van op- en afschaling.

Bij incidenten op het water moet ten aanzien van die op- en afschaling 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.

Oplossingen

In antwoord op de eerdergenoemde complicerende factoren zijn in de volgende deelparagrafen oplossingen aangegeven voor de inrichting van de op- en afschaling bij incidentbestrijding op het water.

5.4.2.1 Oplossing voor "verschillende opschalingstructuren bij operationele (water)diensten"

Structuur hulpverleningsdiensten

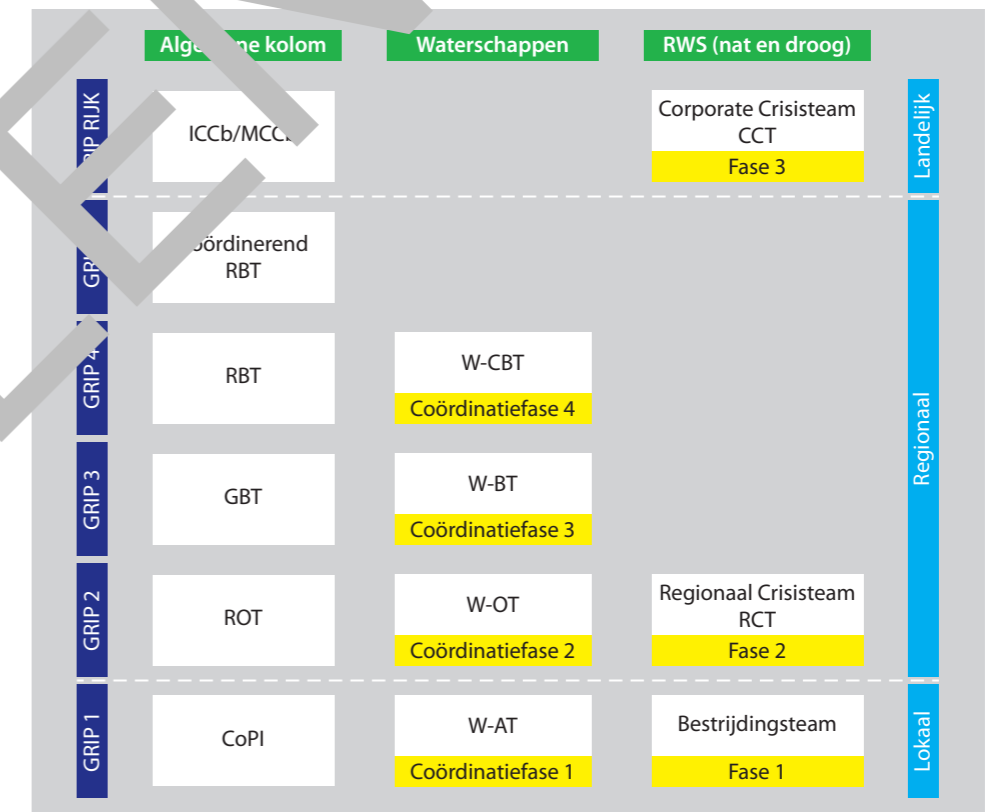
De volgende drie opschalingsstructuren kunnen worden onderscheiden:

1. Structuur hulpverleningsdiensten
2. Structuur waterbeheerder
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 ten tijde van het incident wordt ingericht via de landelijk vastgestelde GRIP-structuur.

Structuur waterbeheerder

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



Figuur 11: Opschalingstructuur waterschappen en Rijkswaterstaat

Structuur Noordzee

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 als er sprake is van onder andere belangenconflicten, 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 leiding en coördinatie ten tijde van het 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.

Monodisciplinaire opschaling	<p>5.4.2.2 Oplossing voor “verschillende wijzen van op- en afschaling”</p> <p>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.</p>
Multidisciplinaire afstemming	<p>Uiteindelijk dient 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 gaan. Dit kan ook alleen een leidinggevende zijn.</p> <p>Indien er behoefte is aan eenhoofdige leiding wordt er multidisciplinair opgeschaald:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De processen en prioriteiten worden door de diensten bepaald en in multidisciplinair verband afgestemd. • De mensen (sleutelfunctionarissen) die bij de bestrijding betrokken moeten worden zijn via de Geïntegreerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP) 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. <p>Ook bij incidenten op het water wordt de landelijke GRIP-structuur gevolgd. In het hoofdstuk “Leiding & Coördinatie” is deze incidentbestrijdingsprocedure nader uitgewerkt.</p>
Afspraken opschalen	<p>Afspraken GRIP-niveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 als basis een stapsgewijze opschaling van GRIP 1 tot en met GRIP Rijk waarbij afhankelijk van de situatie het overslaan van tussenliggende GRIP-fases mogelijk is.
Bevoegdheden	<p>5.4.2.3 Oplossing voor “onduidelijke bevoegdheid tot opschalen”</p> <p>Met betrekking tot de bevoegdheid tot op- en afschaling, dienen de volgende afspraken te worden gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volgens het regionaal crisisplan kunnen de leidinggevendenden van de operationele diensten en de burgemeester de opschalingsprocedure in werking laten treden. • In de meeste (afhankelijk van lokale afspraken) veiligheidsregio's zijn ook de centran van de GMK bevoegd tot het instellen van de opschalingsprocedure samen met het niveau GRIP 2. • De OSC, medewerkers van het Kustwachtcentrum en de verkeersposten die 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. • Het is van belang dat de bevoegdheid tot opschaling door middel van mandaat-regelingen is vastgelegd. • De afschaling vindt plaats zodra dat mogelijk is, na instemming van hoogst leiding-gevende functionarissen. Voorkomen moet worden dat er in de kolommen zonder overleg afgeschaald wordt.

5.5 Informatiemanagement

Informatie-management	<p>5.5.1 Procesbeschrijving</p> <p>Het proces Informatiemanagement is de belangrijkste randvoorwaarde voor het proces Leiding & Coördinatie. Naarmate de benodigde informatie completer en sneller beschikbaar komt, nemen de mogelijkheden tot Leiding & Coördinatie meer dan evenredig toe. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor de mensen die deze nodig hebben.</p>
Netwerk	<p>Informatiemanagement is bij uitstek netwerkgeoriënteerd. Informatie wordt in toenemende mate gedeeld en met centrale werkwijze, bijvoorbeeld in het Landelijk Crisis Management System (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 van diverse bestuurs- en coördinatielagen, is het “beheer” van dit netwerk een kritische succesfactor.</p> <p>Bij een grootschalig incident waar een multidisciplinaire inzet plaatsvindt, moet informatie-uitwisseling plaatsvinden tussen een groot aantal actoren en verschillende niveaus.</p>
Soorten informatie	<p>Bij incidentbestrijding wordt onderscheid gemaakt tussen voorlichting, communicatie en Informatiemanagement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorlichting betreft zowel persvoorlichting als voorlichting aan burgers waarbij de gemeente de juiste informatie communiceert met en richting de burger via alle mogelijke media. • Communicatie is geen eigenstandig proces of geheel, maar betreft de wijze waarop informatie gedeeld wordt. • Informatiemanagement betreft het totaal aan activiteiten om de juiste (operationele) informatie tijdig en in de juiste vorm, aan de juiste personen beschikbaar te stellen.
Informatie over het incident	<p>In geval van een incident op het water zijn er vele afnemers van informatie met een eigen informatiebehoefte. Terwijl deze afnemers zelf ook informatie moeten aanleveren ten behoeve van het totaalbeeld. Het is noodzakelijk om alle afnemers, leveranciers en hun informatiebehoeften in kaart te brengen.</p>
Complicerende factoren	<p>5.5.2 Uitgangspunten op het water</p> <p>Bij incidenten op het water spelen, voor wat betreft de informatie-uitwisseling, een aantal complicerende factoren een rol:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij de bestrijding van een incident op het water is een veelheid aan actoren van uiteenlopende disciplines 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.
Oplossingen	<p>In antwoord op de bovenstaande factoren zijn in de volgende deelparagrafen oplossingen aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water.</p>
LCMS	<p>5.5.2.1 Oplossing voor “veelheid aan betrokken actoren die afhankelijk zijn van juiste informatie”</p> <p>Het LCMS wordt in toenemende mate op een eenduidige wijze gebruikt door veiligheidsregio's en crisispartners. Het systeem biedt mogelijkheid om informatie te delen tussen verschillende (soorten) meldkamers en crisisstaven. De CalamiteitenCoördinator (CaCo)</p>

heeft een belangrijke rol bij de werkzaamheden met 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 Scenariokaarten zijn een goed hulpmiddel om op een snelle en adequate wijze het betreffende netwerk van actoren, 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.

5.5.2.2 Oplossing voor "andere communicatie- en informatiesystemen dan op het land"

Communicatiemiddelen 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 hoe te communiceren tussen de verschillende hulpverleningsdiensten (multidisciplinair). Deze afspraken zijn zowel regionaal als landelijk gemaakt (Landelijk Kader Fleetmap). De meeste op het water opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via VHF (marifoon) en C2000.

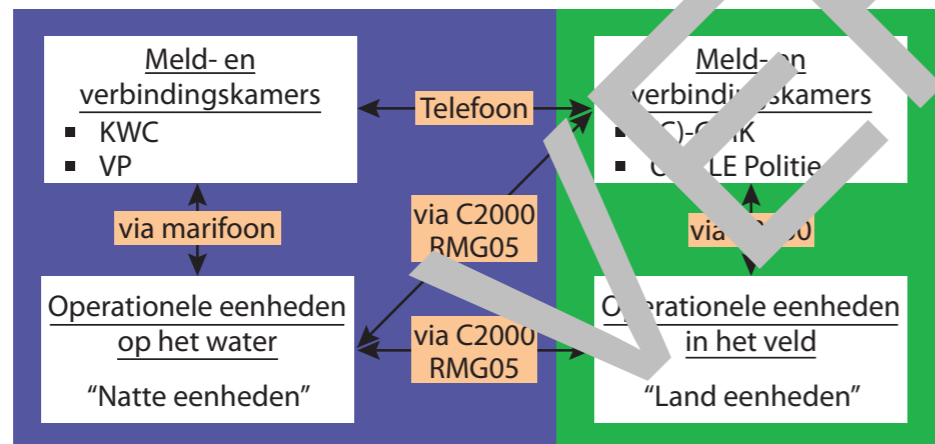
Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar af te stemmen dient de communicatie bij incidenten op het water tussen de land- en waterpartijen volgens de volgende vastgestelde communicatiemodellen (verbindingsschema's) te worden ingericht.

Schema dagelijks optreden: contact tussen veldeenheden

Communicatie veldeenheden op water en op land De waterpartijen blijven onderling gebruik maken van VHF²⁴. Voor de multidisciplinaire communicatie tussen de op het water opererende (hulpverlenings)partijen (bijv. KNRM) en de andere hulpverleningsdiensten op het land (bijvoorbeeld een op de wal wachtende ambulance) dient gebruik te worden gemaakt van de Regionale Gespreksgroep 05 (Sxx-RMG05, xx staat voor de afkorting van betreffende regio) binnen het C2000-netwerk.

De werkwijze voor bovenregionale communicatie is als volgt:

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



Figuur 12: Communicatie veldeenheden

Schema GRIP 1 en hoger: contact tussen CoPI – OSC

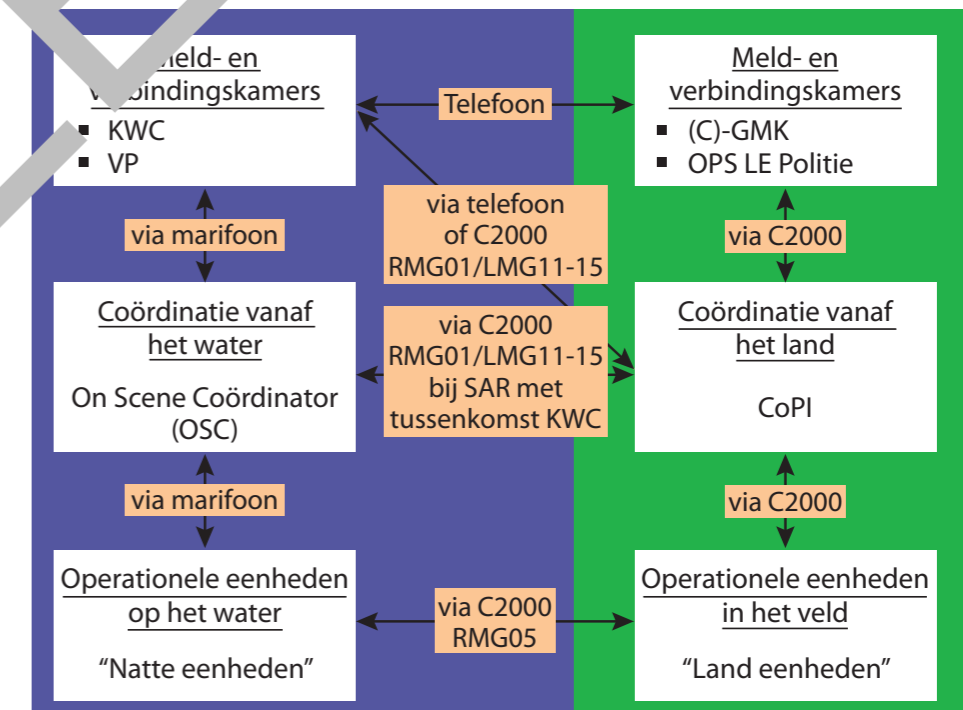
Communicatie CoPI - OSC

Voor de communicatie tussen het CoPI en de OSC gelden de volgende uitgangspunten:

- 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 kanaal²³

- 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 moet zijn met een VHF. Partijen 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 beluisteren via de betreffende gespreksgroep, zodat zij 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.



Figuur 13: Communicatie CoPI-OSC

5.5.2.3 Oplossing voor "er worden verschillende terminologieën gebruikt"

Begrippenlijst

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

Informatiemanager

Bij de incidentbestrijding in het algemeen, maar zeker bij incidenten op het water, is het van groot belang dat alle coördinatieteams, meldkamers, en staven (te beginnen bij het CoPI) beschikken over een informatiepunt (al dan niet in de vorm van een informatiemanager of CalamiteitenCoördinator (CaCo)). Middels het Referentiekader Regionaal Crisisplan wordt onder andere vastgelegd hoe de informatieorganisatie eruit dient te zien. De essentie van dit model is dat het de operationele relatie legt tussen de aard van het incident, (benodigde) informatie en de (benodigde) beschikbare capaciteit. Kortom: op basis van wat nodig is, bouwt zich flexibel een beheersingsorganisatie op, ondersteund door beschikbaarheid van de relevante informatie.

²³ 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)

B2 Uitwerking crisistype “Incident op of onder water”

VERVALLEN

B

6 Uitwerking per scenario

6.1 Inleiding

Inleiding

De Handreiking regionaal risicoprofiel 2.0 spreekt over crisistypen en is een doorontwikkeling van de risicotypen uit de leidraad maatramp. Voor de modaliteit 'water' heeft dit 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 *scenario's*. Deze scenario's zijn in dit hoofdstuk nader uitgewerkt in sub-scenario's.

Scenario's

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. In het kader van de incidentbestrijding wordt de mogelijke ontwikkeling van een incident aangeduid met "scenario". Niet elk incident op het water dient aan alle hulpverleningsprocessen invulling te worden gegeven. Om de voorbereiding adequaat vorm te geven wordt gewerkt met scenario's. Voor incidentbestrijding op het water zijn zeven scenario's vastgesteld, aan de hand waarvan een inschatting kan worden gemaakt welke partners invulling dienen te geven aan welke processen. Het is goed mogelijk dat bepaalde scenario's gelijktijdig of opeenvolgend plaatsvinden.

Beeldvorming

De scenario's geven houvast bij de beeldvorming over de incidentbestrijding op het water en de benoeming van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van nautische partijen. Met behulp van een scenario 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. Deze hulpbehoefte is vervolgens met behulp van een prestatiekengetal te vertalen naar een inzetbehoefte per proces. De scenario's zijn bedoeld als modelmatige benadering van de werkelijkheid en dienen nadrukkelijk niet als leidend voor de incidentbestrijding te worden beschouwd. De scenario's worden gebruikt bij de melding en als kapstok voor de scenariokaarten.

Locatie-specifieke scenario's

Naast de zeven beschreven scenario's kunnen ook locatie-specifieke scenario's bij bepaalde incidenten worden voorzien. Er zijn watergebieden in Nederland waar specifieke industrie, of transporten, vraagt om een speciale uitwerking. Hiervoor kan een achtste scenario, "Specifiek scenario" worden toegevoegd.

6.2 Uitwerking scenario's

Uitwerking scenario's

De scenario's die in deel B1 reeds zijn benoemd, zijn hieronder verder uitgewerkt.

1 Mens en dier in nood

Scenario beschrijving

Onder dit type incident vallen ongevallen met betrekking tot veerboten, beroepsvaart, pleziervaart, sporters en dergelijke. Belangrijke overeenkomst is dat er mensen gered moeten worden en dat het gevaar bestaat op mogelijke verdrinking van personen of dieren in het gebied.

Het scenario "Mens en dier in nood" kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten. Daarom wordt dit scenario opgedeeld in acht deelscenario's, namelijk:

- 1.1 Persoon overboord / vermist
- 1.2 Schip in nood
- 1.3 Watersporter in problemen
- 1.4 Ongeval / gewonde
- 1.5 Ziekte aan boord
- 1.6 Neergestort vliegtuig
- 1.7 Problemen ijs
- 1.8 Problemen wadlopen



Foto: Brandweer Zuid-Holland Zuid



De risico's en maatregelen die in dit scenario een rol kunnen spelen, zijn: mogelijke gewonden, ongevallen waarbij personen bevrijd moeten worden (bij beknelling), noodzaak om directe medische hulp te verlenen en/of transport (vanaf het schip) naar de wal/ziekenhuis te regelen.



2 Verontreiniging oppervlaktewater

Scenario
beschrijving

Als gevolg van een incident kan een schip lading of brandstof verliezen, die in het water terecht komt 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, olieboom en skimmers (opruim- zuigsystemen) 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 oplosende 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 zijn er wel maatregelen te nemen zodat het verontreinigde water snel wordt afgevoerd naar bijvoorbeeld de zee of ander schoon water. De stoffen die na het dispergeren overblijven, zijn wel op te ruimen.

Dit scenario is opgedeeld in vijf deelscenario's, 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



3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

Scenario
beschrijving

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 toxiciteit vrijkomende stof, aard van de stof en de weersomstandigheden). De giftige gassen kunnen ook het vaste land bereiken en de bevolking bedreigen.

Dit scenario is opgedeeld in acht deelscenario's, namelijk:

- 3.1 Hulp nodig
- 3.2 Vrijkomen brandbare stof
- 3.3 Vrijkomen chemische stof
- 3.4 Vrijkomen radioactieve stof
- 3.5 ontstaan gaswolk
- 3.6 Transportleiding
- 3.7 Aantreffen explosief
- 3.8 Gedurende/onbekende stof

Dit scenario heeft nauwe verbanden met scenario 2 en 4. Dit is afhankelijk van de eigenschappen van de stoffen die vrijkomen.

4 Brand en/of explosie

Scenario
beschrijving

Van explosiegevaar is sprake wanneer er een ongeval is opgetreden op een tanker met explosieve stoffen of gassen, een vrachtschip met lading met explosieve eigenschappen (veelal in containers vervoerd), een ongeval met een gasleiding of problemen met vuurwerk en/of munitie aan boord van transportschepen dan wel gevonden munitie uit het verleden. 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 gevarezone 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 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).

We onderscheiden de volgende zeven deelscenario's, namelijk:

- 4.1 Pleziervaarttuig
- 4.2 Binnenvaartschip
- 4.3 Rondvaartboot
- 4.4 Cruiseschip/ferry
- 4.5 Brand in lading
- 4.6 Brand in machinekamer
- 4.7 Brand in accommodatie



5 Ordeverstoring

Scenario
beschrijving

Het scenario "Ordeverstoring" is denkbaar op veerboten of partyschepen. Daarnaast kan ook worden gedacht aan grootschalige demonstraties en/of blokkades door belangengroeperingen (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 de afhandeling en coördinatie via de afgesproken structuren.

We onderscheiden de volgende zes deelscenario's:

- 5.1 Recreatie
- 5.2 Partyboot
- 5.3 Cruiseschip/ferry
- 5.4 Activisten op een vaartuig
- 5.5 Stremming van de vaarweg
- 5.6 Bij sluis/op de kant

6 Ecologisch incident

Scenario
beschrijving

Er wordt gesproken van een ecologisch incident als zich omstandigheden voordoen waardoor het ecologische evenwicht wordt verstoord door één van de andere scenario's of door besmettelijke dierziekten.

Een virus of ziekte kan grote aantallen dode en/of zieke flora en/of fauna veroorzaken. Bij dit scenario moeten de risico's voor de volksgezondheid continu bewaakt worden. Vooral het inperken en afschermen van de bron en het besmette gebied is in dit scenario van belang. Tevens is voorlichting een belangrijk deelproces waaraan invulling moet worden gegeven.

We onderscheiden de volgende twee deelscenario's:

- 6.1 Aangespoelde vogels/dieren
- 6.2 Veel zieke/dode dieren in het water

7 Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading

Scenario
beschrijving

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 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, geborgen en moeten eventueel worden geruimd wanneer ze zijn aangespoeld. Zinnige stoffen en materialen kunnen eventueel worden opgebaard, gedregeld, geborgen. Daarnaast moet onderzoek worden uitgevoerd naar mogelijke milieu-gevaren en mogelijke oorzaak en gevolgen van het incident.

We onderscheiden de volgende vier deelscenario's:

- 7.1 In de vaarweg
- 7.2 Gezonken
- 7.3 Op oever/strand
- 7.4 Vermist



8 Gebiedsspecifiek scenario

Scenario
beschrijving

Aan het incidentbestrijdingsplan kan een extra gebiedsspecifiek scenario worden toegevoegd.

B3 Rampbestrijdingsprocessen

WATTALEN

B



7 Rampbestrijdingsprocessen

7.1 Inleiding

Inleiding	Een effectieve organisatie van bestrijding van incidenten op het water vereist een eenduidige beschrijving van de verschillende rampbestrijdingsprocessen ²⁴ in de hulpverlening.
Rampbestrijdingsprocessen	De uitvoering van rampbestrijdingsprocessen vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de procesverantwoordelijke. Het Referentiekader Regionaal Crisisplan (RRCP) zijn de processen beschrijven. De reguliere "landprocessen" zijn aangevuld met "waterprocessen". Het weten vier rampbestrijdingsprocessen binnen het cluster Water- en scheepvaartzorg. Deze zijn in de volgende paragraaf nader uitgewerkt.
Crisisplan	Het RRCP is een belangrijke aanvulling gevonden voor het besturen en vooral ondersteunen van de aangescherpte 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 een planningsmodel c.q. 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. Waar nodig worden sturingsrelaties gelegd conform GRIP.

Dit hoofdstuk beschrijft de rampbestrijdingsprocessen van het Referentiekader Regionaal Crisisplan.

7.2 Overzicht rampbestrijdingsprocessen

In onderstaand schema zijn de processen van het RRCP weergegeven. Het RRCP onderscheidt bij ieder cluster van processen naast het uitvoerende werk tevens ondersteunend werk waarin de volgende onderdelen zijn opgenomen:

- Resource management:
 - personele voorzieningen
 - opvang, veiligheid en nazorg personeel
 - facilitaire voorzieningen (huisvesting, middelen en ICT)
 - specifieke resources per cluster
- Informatie management
 - interne communicatie
 - informatievoorzieningen
 - specifieke informatiepunten per cluster

Brandweezorg:

Bron- en emissiebestrijding
Redding
Ontsmetting

Geneeskundige zorg:

Spoedeisende Medische Hulpverlening
Publieke gezondheidszorg
Psychosociale hulpverlening

²⁴ Met de termen rampbestrijdingsprocessen, hulpverleningsprocessen en deelprocessen wordt steeds hetzelfde bedoeld. In het Handboek Incidentbestrijding op het water wordt in principe gesproken over rampbestrijdingsprocessen.

Politiezorg:
Handhaving Mobiliteit
Bewaking en Beveiliging
Ordehandhaving
Handhaven netwerken
Opsporing
Opsporingsexpertise
Interventie
Bevolkingszorg
Communicatie
Publieke zorg
Evacuatie
Omgevingszorg
Water- en scheepvaartzorg:
Search and Rescue (SAR)
Nautisch verkeersmanagement
Beheer waterkwaliteit
Beheer waterkwantiteit en waterkeringen

Figuur 14: Rampbestrijdingsprocessen

Omschrijving

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 RRCF. De "landprocessen" zijn hierin aangevuld met vier "waterprocessen", deze zijn in de volgende paragraaf nader zijn uitgewerkt.

7.3 Beschrijving "waterprocessen"

Cluster Water- en scheepvaartzorg

De processen op het land worden aangevuld met de processen die specifiek van toepassing zijn op de incidentbestrijding op 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 het water-rampbestrijdingsproces is.

De processen binnen het Cluster "Water- en scheepvaartzorg" hebben die processen die te maken hebben met het opsporen en redden van mensen, scheepvaartverkeer, begeleiding en het beheer van de kwaliteit en kwantiteit van het water.

Rampbestrijdingsprocessen:

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

7.3.1 Search and Rescue

Inleiding

Bij een SAR incident kunnen slachtoffers en/of gewonden betrokken zijn die direct hulp nodig hebben.

Doel en definitie van het proces

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 en de 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. Slachtoffers en gewonden krijgen door middel van Search and Rescue toegang tot de geneeskundige hulpverleningsketen. Via een aanlandingsplaats bereikt men de wal.

Search and Rescue is het enige rampbestrijdingsproces met een Engelse term. Er is voor gekozen om geen Nederlandse vertaling hiervan op te nemen omdat de meeste organisaties die uitvoering geven aan dit proces, gewend zijn aan deze term vanuit internationale standaarden. Een andere/andere benaming zal dan niet tot verheldering leiden.

Doelgroep

Eenieder die op het water gezocht en/of gered moet worden. SAR is een term die niet alleen op het water van toepassing is, maar ook op alle andere wateren.

Activiteiten en verantwoordelijkheden

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

SAR is een specialistische vorm van redden. Op verschillende wateren is SAR anders ingericht. Op de Noordzee is SAR een taak van de Kustwacht. Voor de overige (gemeenschappelijk ingedeelde) wateren is het proces SAR een primaire verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders. Zij bepalen bij wie de taak van het redden belegd wordt: bij de brandweer, de Kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij. Het ligt voor de hand dat daarbij gebruik wordt gemaakt van de daarvoor het best toegeruste organisatie.

Operationele voorbereiding

SAR is een specifiek proces en anders dan redden op het land. Dit 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 essentieel.

Voor het opsporen en redden van mensen is de relevante wet- en regelgeving verwerkt in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. Het Incidentbestrijdingsplan 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.

Organisatie van het proces

De SAR-actie kan afhankelijk van de procesverantwoordelijke worden gecoördineerd vanuit het Kustwachtcentrum, vanuit de GMK, of vanuit een verkeerspost. De ingezette eenheden opereren onder de afgesproken leiding en coördinatie.

Uitvoering

De SAR-dienst kan voor de uitvoering van de genoemde taak de volgende eenheden inzetten:

- Reddingboten
- Duikteams
- Vliegende reddingseenheden, bestaande uit een of meer patrouillevliegtuigen en/of helikopters

7.3.2 Nautisch verkeersmanagement

Inleiding	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 omleiding van het verkeer noodzakelijk zijn.
Doel en definitie van het proces	Het nautisch verkeersmanagement betreft de zorg voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het proces van nautisch verkeersmanagement vindt plaats zowel tijdens 'normale' omstandigheden als bij incidenten en kent twee doelen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkeersopstoppingen of verkeersstremmingen voorkomen en/of op te lossen, zowel binnen als buiten het rampterrein, om belemmering in de hulpverlening en bestrijdingsactiviteiten zo veel mogelijk te voorkomen en een situatie van vlotte verkeersafwikkeling zo snel mogelijk te herstellen. 2. Economisch schade zoveel mogelijk beperken door het scheepvaartverkeer zo spoedig mogelijk weer doorgang te laten vinden, eventueel via een alternatieve route.
Doelgroep	Al het scheepvaartverkeer op het betreffende water. Bij een incident kan een specifieke doelgroep ontstaan bestaande uit schepen die betrokken zijn bij de hulpverlening of daarvan gevolgen kunnen ondervinden.
Activiteiten en verantwoordelijkheden	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 nautische beheerder is verantwoordelijk voor het scheepvaartverkeer buiten de plaats incident. <p>Het regelen van het verkeer is een wettelijke taak van de politie. Deze taak is 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.</p> <p>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 "verkeer regelen" / "handhaven mobiliteit". Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied heeft de burgemeester op grond van de Wvr het opperbevel indien het een ramp dan wel 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.</p>
Operationele voorbereiding	Afstemming tussen de nautische 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 bereden van schepen zonder manboord, zoals de kleine recreatievaart. Ook kunnen overkoepelende organisaties zoals Nuttevaer, worden betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van dit proces.
Organisatie van het proces	Primair wordt voor het informeren en waarschuwen van de scheepvaart gebruik gemaakt van de marifoon. Een groot deel van het scheepvaartverkeer beschikt hier over. Het proces nautisch verkeersmanagement dient zo ingericht te worden dat bij incidenten ook de noodzakelijke verkeersaanwijzingen aan vaarweggebruikers die geen marifoon uitluisteren, gegeven kunnen worden. De instantie die het communicatieverkeer afhandelt, dient bereikbaar te zijn op elk moment dat zich verkeer op de vaarweg bevindt.
Uitvoering	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 nautische beheerders gezamenlijk verzorgd worden. Indien nodig kan onder meer ondersteuning worden gevraagd aan:

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

Opgemerkt wordt dat de afwezigheid 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 van het scheepvaartverkeer door de verkeersposten een grote rol. Verkeersposten kunnen de zogenaamde Berichten aan de scheepvaart (BAS) of Berichten aan de vaarwaden (BAV) via het Infocentrum Binnenwateren of de Kustwacht uitgaan.

7.3.3 Waterkwaliteitsbeheer

In de Waterveiligheidsregio's 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 milieuschade of milieu-incident. 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 rampscenario's kan een situatie ontstaan dat in het water 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, provincie, waterschap of gemeente zijn.

Doelgroep	Alle instanties die betrokken zijn bij het waterkwaliteitsbeheer of de gevolgen daarvan kunnen ondervinden.
Activiteiten en verantwoordelijkheden	Het zorgdragen voor de kwaliteit van het water is vastgelegd in de milieuwetgeving, waaronder de Wet milieubeheer, Waterwet en in de Wrakkenwet. <p>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 zwembad gelasten voor zwemmers. Op de Noordzee is de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk.</p>
Operationele voorbereiding	De waterkwaliteitsbeheerder is als procesverantwoordelijke voor het waterkwaliteitsbeheer verantwoordelijk voor de voorbereiding op incidenten. Daarvoor is noodzakelijk: een bestuurlijk vastgesteld plan, een draaiboek, een alarmeringsschema c.q. een piketregeling, aangewezen, opgeleide en geoefende medewerkers ondersteund door checklisten/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.
Organisatie van het proces	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. De procesverantwoordelijke dient zorg te dragen dat het proces functioneert en kan de uitvoering ook door anderen laten doen.
Uitvoering	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 een andere bestrijdingsmethode vragen.

7.3.4 Beheer waterkwantiteit en waterkeringen

In de Wet veiligheidsregio's 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. Ten tijde van een incident kan voor de bestrijding van het incident de waterkwantiteitsbeheerder 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, provincie, waterschap of gemeente zijn.

Doelgroep	Alle instanties die betrokken zijn bij het waterkwantiteitsbeheer of de gevolgen daarvan kunnen ondervinden.
Activiteiten en verantwoordelijkheden	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. Op de Noordzee is de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk.
Operationele voorbereiding	De waterkwantiteitsbeheerder en/of de beheerder van de waterkering is als procesverantwoordelijke ook verantwoordelijk voor de voorbereiding. Daarvoor is noodzakelijk: een bestuurlijk vastgesteld deelplan, een draaiboek, een alarmeringsschema c.q. een piketregeling, aangewezen, opgeleide en geoefende medewerkers ondersteund door checklisten/instructies en kwalitatief hoogwaardig materiaal. Alle plannen, procedures en instructies worden jaarlijks geactualiseerd. Tevens wordt in incidentbestrijdingsplannen aandacht besteed aan het proces beheer van waterkwantiteit en waterkeringen.
Organisatie van het proces	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 zorg te dragen dat het proces functioneert en kan de uitvoering door anderen laten doen.
Uitvoering	De uitvoering van het proces geschiedt door het nemen van diverse maatregelen. Door middel van sluizen en andere waterstaatswerken kan het waterpeil worden beïnvloed.

8 Verantwoordelijkheidsverdeling

8.1 Verantwoordelijkheden op het water

Toelichting

In het volgende schema zijn de rampbestrijdingsprocessen opgenomen en nader toegelicht. Het kenmerk van een rampbestrijdingsproces is dat één instantie verantwoordelijk is voor het realiseren van de doelstelling en daarvoor afspraken maakt met de andere partners in dit proces die hiernaast 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:

1. Binnenwateren (gemeentelijk ingedeeld)
2. Noordzee

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 van het land, wordt dit specifiek aangegeven.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan het rampbestrijdingsschema:

1. De eigenaar (reder) van een schip is verantwoordelijk voor de zorg voor 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 beschreven staat. Voor een volledige beschrijving en onderlinge relatie wordt 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 vanuit het uitgangspunt dat deze verschijningsvormen vallen onder het toepassingsgebied van de Wet BMO. Hierbij wordt de volgende randvoorwaarde gesteld: indien een incident binnen 1 kilometer 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 ontruimen en evacueren is een politietoek. Indien er tijdens een SAR-operatie in belang van het redden een schip ontruimd wordt, dan valt deze ontruiming onder het proces SAR.
6. Waar geschreven staat "Nautisch beheerder" wordt (afhankelijk van het watergebied) bedoeld:
 - Rijkswaterstaat of
 - Provincie of
 - Waterschap of
 - Gemeente of
 - Havenbedrijf/beheerder aanloopgebied of
 - Kustwacht
7. Waar geschreven staat "Beheerder waterkwaliteit", "Beheerder waterkwantiteit en/of waterkering" wordt (afhankelijk van het watergebied) bedoeld:
 - Rijkswaterstaat of
 - Waterschappen of
 - Provincie of
 - 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, dan zijn deze partijen benoemd onder het kopje "betrokken partijen".

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	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	1. Kapitein/eigenaar
					2. Hulp/overname Kustwacht
					3. Mogelijk: aanwijzing Bevoegd Gezag
		Betrokken partijen		Berger, nautisch beheerder	Kustwacht, berger
2	Redding	Verantwoordelijke	Brandweer	Technische hulpverlening: Brandweer Redden: geen proces op het water (zie proces 18)	Kustwacht
3	Ontsmetting	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	Kustwacht
4	Spoedeisende Medische Hulpverlening	Verantwoordelijke	GHOR	GHOR (AZN en GOHR zijn in beraad over zorg op het water)	Kustwacht (via Radio Medische Dienst)
5	Publieke Gezondheidszorg	Verantwoordelijke	GHOR	Geen proces op het water	Geen proces op het water
6	Psychosociale Hulpverlening	Verantwoordelijke	GHOR	Geen proces op het water	Geen proces op het water

Primaire processen	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water	
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land		Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BMO
7	Handhaving Mobiliteit	Verantwoordelijke	Politie	Geen proces op het water (zie proces 19)	Geen proces op het water (zie proces 19)
				Betrokken partijen	
8	Ordehandhaving	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
9	Opsporing	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
10	Opsporings-expertise	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
11	Interventie	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
12	Handhaving Netwerken	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Verkeergeleiding is proces 19 op het water
13	Bewaking en Beveiliging	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie

Primaire processen	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water		
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land		Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BMO	
14	Communicatie	Het verschaffen van informatie op een gerichte en duidelijke manier aan de uiteindelijke doelgroep. <i>Deelprocessen:</i> - Persvoorlichting; - Publieksvoorlichting; - Verwanteninformatie.	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Kustwacht Bij effect op het land: Gemeente
			Betrokken partijen			
15	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 nog niet naar hun verblijfplaats kunnen terugkeren. <i>Deelprocessen:</i> - Verplaatsen van mens en dier; - Opvang; - Primaire levensbehoefte; - Postmortale zorg.	Verantwoordelijke	Gemeente	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			
16	Evacuatie	Een door de overheid gelaste verplaatsing van groepen personen in Nederland. <i>Deelprocessen:</i> - Vervoersbegeleiding - Opneming - Verzorging en terugkeer van deze groepen - De voorbereiding en nazorg	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Gemeente
			Betrokken partijen		KNRM, Reddingsbrigade, politie, nautisch beheerder	Nautisch beheerder
17	Omgevingszorg	Ten tijde van en na afloop van een incident zorgen voor de handhaving van de kwaliteit, dan wel 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 flora en fauna: EZ Waterkwaliteit: zie proces 20 Waterkwantiteit: zie proces 21	Kwaliteit lucht: Rijksoverheid Kwaliteit flora en fauna: EZ
			Betrokken partijen			

Primaire processen	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water			
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land		Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BMO		
18	Search and Rescue	De zorg voor de opsporing en redding van in nood verkerende mensen en dieren op het water in de periode dat overlevingskans klein zijn.	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	
19	Nautisch verkeersmanagement	De zorg voor vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer met tot doel verkeersoplossingen of verkeersaanwijzingen 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	
20	Beheer waterkwaliteit	De zorg voor de kwaliteit van het water en het behoud van het afgesproken niveau of hersel naar dat niveau inclusief het opruimen van (oprijvende) stoffen of objecten op het water of oevers die het waterbeheer en/of het nautisch beheer hinderen.	Verantwoordelijke	Geen proces op land		Beheerder waterkwaliteit	Kustwacht
			Betrokken partijen				
21	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				

* Search and Rescue (SAR) op de Noordzee is een taak van de Kustwacht. Op de gemeentelijk ingedeelde wateren is het redden van mens en dier (op het water heet dit SAR) een primaire verantwoordelijkheid van het College van Burgemeester en Wethouders (B&W). Zij bepalen 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.

Via de veiligheidsregio bepalen de Colleges van B&W aan wie de SAR-taak wordt opgedragen. In de gebieden die zijn aangewezen als "Ruime binnenwateren" (zie begrippenlijst) geeft de Kustwacht op dit moment reeds uitvoering aan de SAR-activiteiten. Op de overige wateren wordt dit meestal door de brandweer uitgevoerd.

Figuur 15: Verantwoordelijkheidsverdeling per proces

VERVALLEN

C1 Planvorming incidentbestrijdingsplan op het water



9 Wanneer een Incidentbestrijdingsplan opstellen?

9.1 Incidentbestrijdingsplan voor het water (IBP)

Inleiding

Bij incidentbestrijding op het water kunnen veel partijen betrokken zijn, 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. In incidentbestrijdingsplannen worden afspraken gemaakt over de coördinatie binnen het samenhangende risicowatersysteem en de operationele uitwerking van de scenario's. In Nederland bestaan op dit moment verschillende wijzen waarop incidentbestrijdingsplannen worden vormgegeven. In de hierop volgende hoofdstukken worden bouwstenen aangereikt voor planvorming op het water. In deel E, hoofdstuk 19 is een aantal gebiedspecifieke voorbeelden benoemd.

Criteria

Voor het beantwoorden van de vraag of voor een gebied, aanvullend aan het Handboek Incidentbestrijding op het water, een Incidentbestrijdingsplan (IBP) noodzakelijk is, zijn de volgende criteria van toepassing:

1. Het risicoprofiel van het gebied
2. Het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident voor ieder SRWS

9.2 De risicobeoordeling

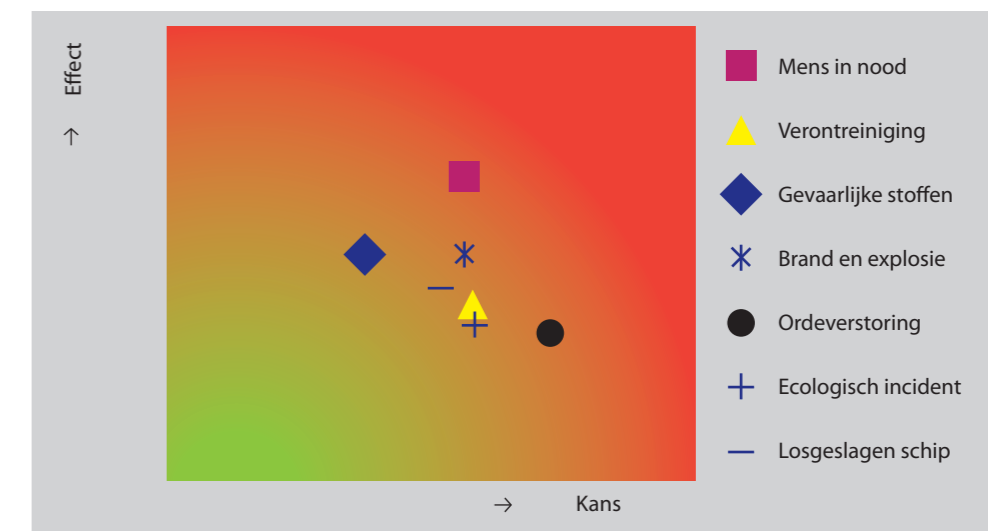
Risico

Uitgaande van de definitie $Risico = Kans \times Effect$ 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 wordt geanalyseerd welke factoren invloed hebben op het effect van incidenten. Om te komen tot 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 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 ook deel D Specifieke zorgnormen). En het risicobeeld kan uitsluitsel geven over de noodzaak om een IBP op te stellen.

Grafiek risicoprofiel

Een vorm voor het presenteren van een risicobeeld is een grafiek. Hierin kunnen bijvoorbeeld scores van scenario's in beeld worden gebracht. Hieronder is een voorbeeld weergegeven.



Figuur 16: Grafiek risicoprofiel

Conclusies risicobeoordeling en planvorming

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. Vertaald naar bovenstaande voorbeeldgrafiek leidt dit tot de volgende conclusie:

1. Groen is basiszorg; toepassing van het Handboek is voldoende.
2. Rood betreft een hoog risicoprofiel; planvorming (IBP) is zeer waarschijnlijk vereist. Dit ter beoordeling van het bevoegd gezag.
3. Er zijn tussenliggende profielen waarvoor aanvullend aan het Handboek, planvorming noodzakelijk is. Dit eveneens ter beoordeling van het bevoegd gezag.

9.3 Het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident

Actoren

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 (SAR, Nautisch verkeersmanagement, Beheer waterkwaliteit en Beheer waterkwantiteit en waterkeringen).
- Een aantal partijen zijn geen publieke organisaties maar privaat (KNRM, bergers et cetera).

Initiële processen

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

1. Melding & Alarmering
2. Leiding & Coördinatie
3. Op- & Afschaling
4. 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 scenario) voorzienbaar nodig zijn in discipline. Vastgelegd kan worden wat de opkomsttijden zijn van specifieke eenheden, waarmee inzicht te geven in de maximaal haalbare slagkracht bij de eerste inzet. Tevens moeten afspraken gemaakt worden om dit vast te leggen in alarmeringsvoorstellen op meldkamers.

Conclusie

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) er meestal een IBP noodzakelijk is. Het bevoegd gezag beoordeelt zelf of een IBP noodzakelijk is en stelt de omvang van het gebied vast waarvoor zij dit noodzakelijk acht.

10 Het bepalen van het werkingsgebied van een Incidentbestrijdingsplan

SRWS

Voor de afbakening van het werkingsgebied van een IBP 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. De omvang van het SRWS staat zowel het risico als het werkingsgebied van de bij de incidentbestrijding betrokken actoren centraal.

Uitgangspunten bepalen grenzen SRWS

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 vastgesteld door de nautisch beheerder genomen. Alhoewel hiermee wordt gestart is het 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 nautische 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).

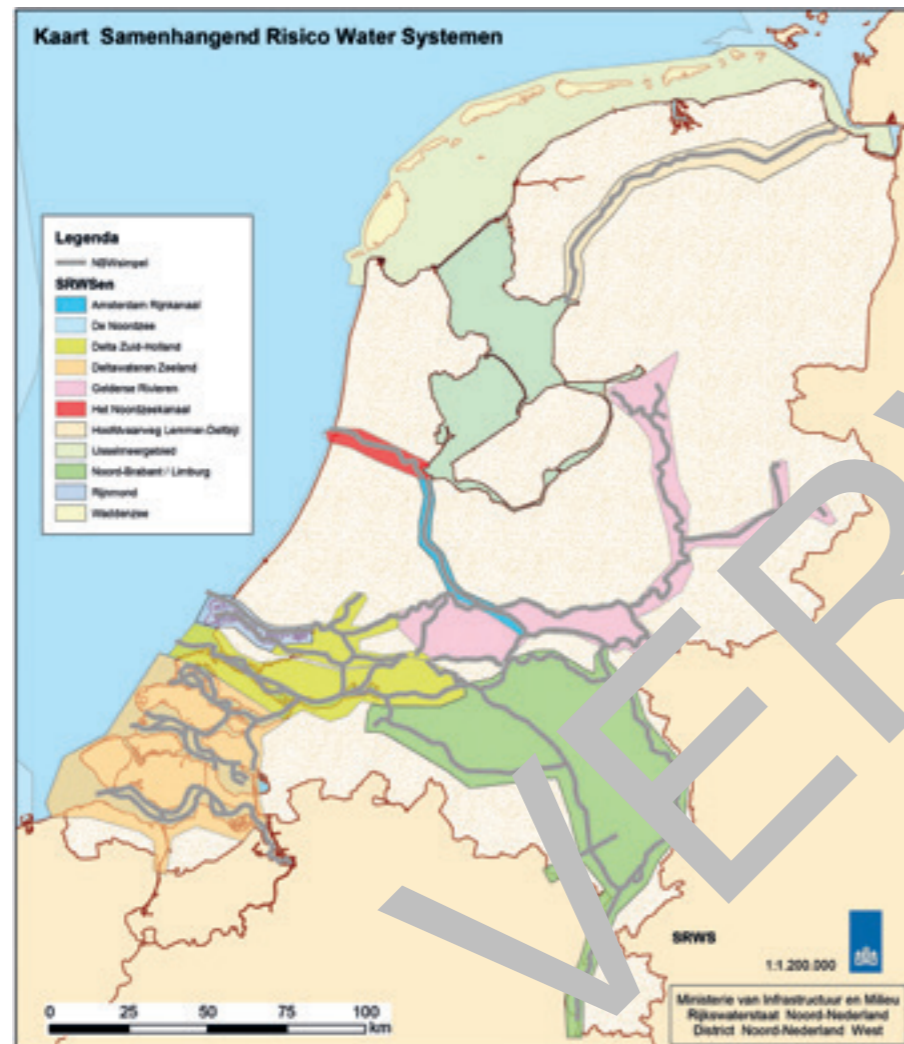
- Binnen dat gebied zijn er mogelijk subsystemen te definiëren door de aanwezigheid van verschillende risicogebieden of verschillende wateren. Zo zijn bijvoorbeeld in de Deltawateren Zeeland de volgende subgebieden te benoemen:
 - Westerschelde
 - Oosterschelde
 - Grevelingen
- Aan de hand van de grenzen van de veiligheidsregio's wordt beoordeeld wat een logische grens is van het SRWS. Zo kan het ene 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 (dus geen subsystemen benoemen als dat niet leidt tot andere afspraken voor bijvoorbeeld initiële processen, te nemen maatregelen, et cetera).
- Grenzen van de wateren binnen een SRWS beginnen/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 gebruik gemaakt van sluizen, bruggen, paalnummers en dergelijke.
- 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 deze onderdeel vormt van het SRWS als er sprake is van een hoog risicoprofiel of als deze als aanlandingsplaats of opstapplaats dient. Bijvoorbeeld:
 - Haven bunkerschepen in Dordrecht zijn (gelet op het hoge risicoprofiel) wel onderdeel van het SRWS Delta Zuid-Holland.
 - Jachthaven Dordrecht in 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 het Handboek incidentbestrijding op het water. Wel is er voor de Noordzee een IBP Noordzee dat gebaseerd is op het model IBP.
- Afbakening van een SRWS naar de Noordzee zou in principe de grens van de het werkingsgebied 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.

Huidige SRWS'en

Rijkswaterstaat heeft een beoordeling gedaan van de hoofdvaarwegen en hoofdtransportassen. In de diverse risico-inventarisaties worden deze vaarwegen gekenmerkt als een hoog risico. Daarmee vallen deze gebieden 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 Watterand 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.

Onderstaand is de indeling van de SRWS'en opgenomen.



Figuur 17: Overzicht van SRWS'en

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.

11 Incidentbestrijdingsplan

Uitgangspunten 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. Niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan.

11.1 Samenhangend beheer

Planvorming Het incidentbestrijdingsplan maakt onderdeel uit van een systeem van planvorming binnen de rampenbestrijding. Hieronder is dit systeem beschreven.

Regionaal beleidsplan 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 rampen en rampenbestrijding. Het beschrijft de wijze waarop de multidisciplinaire voorbereiding, uitvoering en inzet wordt vormgegeven en de wijze waarop de kwaliteit wordt nagestreefd voor een periode van vier jaar. Dit betreft zowel het pro-actieve preventiebeleid en de prestaties die de hulpdiensten en gemeenten nastreven om een eventuele ramp te bestrijden.

Regionaal crisisplan 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 voor welke voorzienbare rampen en risico-objecten een rampenbestrijdingsplan moet worden vastgesteld. Het regionaal crisisplan wordt door het bestuur van de veiligheidsregio vastgesteld.

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

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

Calamiteitenplan Waterstaatwerk In en langs het water zijn diverse calamiteitenplannen van Waterschappen, Rijkswaterstaat, provinciën en gemeenten van kracht voor het waterkeringbeheer, 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. De bestrijdingsplannen, noodplannen en draaiboeken sluiten aan 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.

Organisatiestructuur 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.

Samenstelling platform 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 EZ.

Het operationele platform is bij voorkeur samengesteld uit:

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

Taakverdeling Op hoofdlijnen kan taakverdeling tussen beiden platformen er als volgt uit zien:

- 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 en het oefenen met betrekking tot het IBP-SRWS. Het operationele platform ontvangt opdrachten van en legt verantwoording af aan het bestuurlijk platform.

11.2 Inhoudsopgave Incidentbestrijdingsplan

Inhoudsopgave IBP

De incidentbestrijdingsplannen die er op dit moment zijn in de verschillende watergebieden, kennen op hoofdlijnen een overeenkomende inhoudsopgave. Voorbeelden van incidentbestrijdingsplannen zijn benoemd en nader toegelicht in Deel E hoofdstuk 19. De inhoudsopgave ziet er als volgt uit:

Deel: 0 Algemeen

1 Inleiding

Deel: A Coördinatieplan

2 Werkingsgebied

3 Betrokken partijen

4 Randvoorwaardelijke processen

- 4.1 Melding & Alarmering
- 4.2 Leiding & Coördinatie
- 4.3 Op- & Afschaling
- 4.4 Informatiemanagement

Deel: B Operationeel plan

5 Maatregelen per scenario

- 5.1 Mens en dier in nood
- 5.2 Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers
- 5.3 Ongevallen gevaarlijke stoffen
- 5.4 Brand en explosie
- 5.5 Ordeverstoring

- 5.6 Ecologisch incident
- 5.7 Aanvaring en/of losgeslagen schepen, objecten of lading
- 5.8 Locatie/ objectspecifieke maatregelen

Bijlagen

- Bijlage 1: Risicobeeld
- Bijlage 2: Beschikbare middelen / Dekkingsplan
- Bijlage 3: Uitwerking maatregelen GMK's, KWC, VP's
- Bijlage 4: Aanlandingsplaatsen
- Bijlage 5: Protocollen meldkamer
- Bijlage 6: ...
- Bijlage 7: ...

11.3 Uitwerking inhoud Incidentbestrijdingsplan bijlage 4 Aanlandingsplaatsen

Bij de keuze voor een aanlandingsplaats is niet alleen de afstand van de plaats incident tot het water van belang, maar speelt ook de opvang en doorstroomcapaciteit een belangrijke rol.

Categorieën Het is 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. De categorie A aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de opvang van grotere groepen personen en slachtoffers. De 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.

Indeling:

- Categorie A - geschikt voor overname van grote groepen:
 - Altijd bereikbaar voor hulpverleningsvaartuigen
 - Tweestrooks aanrijroute met verkeerscirculatiemogelijkheid
 - Mogelijkheid helikopterlanding
- Categorie B - geschikt voor overname van enkele personen
- Categorie Overig - in principe niet geschikt voor overname van slachtoffers

Opstapplaats, als een locatie alleen geschikt is om op te stappen en niet om aan te landen wordt deze apart vermeld.

Van de aanlandingsplaatsen wordt aangegeven of zij geschikt zijn als inschepingsplaats en/of blusplaats.

Beschrijving aanlandingsplaatsen

In, of aanvullend op het Incidentbestrijdingsplan van het SRWS dienen alle aanlandingsplaatsen beschreven te worden. Dit hoofdstuk kent de volgende indeling: Een overzichtskaart met alle aanlandingsplaatsen in het SRWS en een tabel met de opsomming van alle aanlandingsplaatsen en bijbehorende categorie (genummerd).

Vervolgens wordt er per aanlandingsplaats van Categorie A inzicht gegeven door middel van:

- 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 van Categorie B hoeft geen kaart met het achterland te worden opgenomen. Voor Categorie Overig kan worden volstaan met de overzichtskaart en de tabel met specificaties. Voor het totale samenhangend risicowatersysteem moet een kaart worden opgenomen. De genummerde stippen verwijzen naar aanlandingsplaatsen en opstapplaatsen die in de tabel nader zijn gespecificeerd.

Voorbeeld
uitwerking
aanlandings-
plaatsen

Hierop volgend een voorbeeld hoe het hoofdstuk uit te werken is. Om de tabellen eenduidig in te vullen in de verschillende SRWS, wordt voorgesteld om met de volgende aanvullingen in de tabel te werken (zie aantal/opties en omschrijving).

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 Opstapplaats (zie definities in de inleiding)
Bereikbaarheid land	4	Circulatie mogelijk afzonderlijke in- en uitgang Tweestrooks aanrijdroute Aanrijdroute met een rijstrook Overig
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 Beheerder/sleutelhouder tijdens kantooruren bereikbaar Bereikbaarheid onbekend Overig + contactgegevens
Asdrukbeperking	2 + waarde	Nee Ja, zo ja asdrukbeperking
Inscheping: laden / lossen	3	Mobiele kraan Vaste kraan Overig (voor toelichting wat tilhulps)
Verlichting	3	Altijd verlichting Verlichting in de schakel Geen vaste verlichting
Ondergrond omgeving walkant	5	Asfalt Beste 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	Roro ook voor vrachtwagens Grote steigers, berijdbaar Vaste kade Kleine steigers niet voor brandcards toegankelijk Overig
Helilandingsplaats	1	Maak gebruik van bestaande categorisering helilandingsplaatsen
Ziekenhuisplatform	1	Namen ziekenhuis en plaatsen van ziekenhuizen in omgeving met heliplatform
Brandplaats	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	

Figuur 18: Voorbeeld uitwerking aanlandingsplaatsen

Voorstel is om voor de detailopname gebruik te maken van een foto. Luchtfoto's geven op dit schaalniveau het beste resultaat. De foto's vanuit Google maps zijn al snel niet scherp genoeg.

Veel gemeenten hebben programma's als Geomedia e.d. waar luchtfoto's als kaartlaag in zitten en waarbij ook bijvoorbeeld straatnamen in de figuur gezet kunnen worden. Ook provincies en/of Rijkswaterstaat beschikken veelal over dergelijke middelen waardoor dit in alle gebieden bruikbaar is.

In verschillende SRWS'en zijn voorbeelden van labels die in de foto geplaatst kunnen worden. Hierin corresponderen de kleuren van de labels met de kleur van de verschillende diensten of groepen. Via een pijl of lijn verwijzen deze labels naar de juiste locatie. Voor de grootte van de foto geldt het criteria dat het terrein van de haven waar aangeland zal gaan worden compleet zichtbaar moet zijn. Bij A aanlandingsplaatsen wordt ook op dezelfde bladzijde een kaart opgenomen, daarop is ruimte voor maximaal een halve A4 voor de foto. Bij categorie B aanlandingshavens waar geen kaart van het achterland bijgevoegd wordt, zou de foto de hele pagina kunnen bestrijken. Van de foto moet eigenaar en jaar van opname zijn vermeld.

De schaal waarop op een half A4 het achterland van de haven het best is af te beelden, is 1:25.000. Als ondergrond zou vanuit een GIS-pakket de top10 Vectorkaart gebruikt kunnen worden. Een groot aantal overheidsdiensten beschikken over dergelijke kaarten.

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 kaart moet eigenaar en jaar van opname zijn vermeld

Kaart schaal

C2 Procedures incidentbestrijding water

VERVALLEN

C

12 Procedures incidentbestrijding water

12.1 Inhoud procedures incidentbestrijding water

Inleiding

In voorliggend document zijn procedures gebundeld die van belang zijn voor het optreden bij incidenten op het water. Het gaat dan om procedures die qua inhoud en proces bijdragen aan de juiste wijze van handelen en die van toegevoegde waarde zijn. Deze bestaan uit plannen en procedures.

De procedures die zijn opgenomen, betreffen:

1. Procedure Opstappen brandweerpersoneel
2. Procedure Opstappen ambulancepersoneel
3. Procedure Aanspannen
4. Procedure Vragen en advisering ladinggegevens
5. Procedure Afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust
6. Procedure Aangespoelde verontreiniging en walvisachtige op de kust

Deze procedures kunnen worden aangevuld met regionale procedures en afspraken.

12.2 Procedure 1: Opstappen brandweerpersoneel

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 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 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. 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 hier beschreven opstapcriteria bieden een handvat op basis waarvan de Leider CoPI, de OvD-(W) en/of het Kustwachtcentrum hun afwegingen kunnen maken.

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 hieraan 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 gehouden de bevelen op te volgen, die door de gezagvoerder worden gegeven in het belang van de veiligheid en tot 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 zal een taakverdeling plaatsvinden. 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. (NB: brandweer bij blussen: brandwerend reddingsvest)
- 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).

Regels 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 ophijzen door een helikopter). De opstapbemanning/passagiers moet 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. Hij is verantwoordelijk voor het vervoer en de veiligheid tijdens het vervoer. De opstapbemanning houdt zich aan zijn instructies, of aan de instructies van het bemanningslid (load-master of hoist-operator) die namens de gezagvoerder optreedt. De opstapbemanning en passagiers dienen alle voor het toestel geldende veiligheidsinstructies op te volgen en houden hier een eigen verantwoordelijkheid in.



Figuur 19: Hoisten vanuit de SAR-helikopter

(Denk bij de voorbereiding aan: instructiefilm gezien, draagt de juiste kleding, heeft materiaal voor eigen veiligheid uitgereikt gekregen zoals overlevingspakken, gehoorbescherming et cetera).

Benaderen 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.



Figuur 20: Benaderen helikopter

Algemeen rond hoisten

- Tijdens het hoisten armen altijd langs het lichaam houden.
- 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.

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 moet 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 een afweging gemaakt moeten worden om hulpverleners naar de plaats van het incident te vervoeren of middels een rendez-vous afspraak hulpverleners aan boord van een terugkerend schip met slachtoffers over te zetten. Ook zullen alternatief vervoer en inzetmogelijkheden overwogen moeten worden. Denk aan een blusboot of vervoer van ernstig gewonde slachtoffers (golden hour) via een (SAR) helikopter.

Checklist "Besluit tot opstappen"	Score
a. Veiligheid opstapbemanning/passagiers is geborgd. Veiligheidsmateriaal (redvesten, overlevingspakken, etc.) is beschikbaar.	Is voorwaarde voor opstappen!
b. Hulpvraag is duidelijk <ul style="list-style-type: none"> • coördinatie ter plaatse • hulpverlening (brandweer, politie, ambulancezorg, ...) • specifieke deskundigheid (gevaarlijke stoffen, scheepsbrand-deskundigen, etc.) • extra materiaal • ... 	+ -
c. Weersomstandigheden maken hulpverlening op het water mogelijk en veiligheid hulpverleners is geborgd. <ul style="list-style-type: none"> • Golfhoogte • Windkracht • Mist • IJsvorming • ... 	+ -
d. Er is tijdwinst te behalen door op te stappen	+ -
e. Inzet alternatief vervoer en hulpmiddelen is zinvol <ul style="list-style-type: none"> • 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 opstapprocedures)	+ -
h. Juist extra materiaal is beschikbaar	+ -
i.	+ -
j.	+ -
k.	+ -
Aan de hand van scoretabel, besluit wel (+) of niet (-) opstappen	

Figuur 21: Checklist besluit tot opstappen

12.3 Procedure 2: Opstappen 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 Samen Bestuur Vereniging Ambulancezorg Nederland (AZN) op 26 augustus 2009.
- Indicatie voor vervoer is gesteld door Radio Medische Dienst (KNRM) en voor ambulancezorg 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.
- De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) ondersteunt de RAV bij de uitvoering van deze taak op het water.

	Schipper KNRM ('Gastheer')	Ambulancebemanning RAV ('Gast')
Verantwoordelijkheid	Veiligheid van alle opvarenden Transport ambulancebemanning en patiënt Ondersteuning ambulancebemanning Eindverantwoordelijk voor uitvoering van de hulpverlening op het water	Noodzaak transportpatiënt Wijze transport patiënt (mits veilig) Eindbestemming patiënt bepalen Eindverantwoordelijk voor patiënt(en)zorg
Veiligheid	Instructie ambulancebemanning Overlevingspak (2x) beschikbaar Reddingsvest (2x) beschikbaar Afspraken met bemanning over hoe, wie, wat, waar, wanneer, etc. Risico inschatting en maatregelen treffen, bepalen of hulpverlening veilig kan worden uitgevoerd.	Instructie opvolgen Overlevingspak aan Reddingsvest aan Afspraken met bemanning over hoe, wie, wat, waar, wanneer, etc. Veiligheidsverklaring Schipper' is voorwaarde voor hulpverlening (conform strekking LPA 7.2 nr. 5.20)
Uitrusting (Resources)	Bemanning EHBO (BLS) gediplomeerd <ul style="list-style-type: none"> • O2- set (toediening) • (Schip)brancard • AED • Marifoon • C2000 Communicatie met Kustwacht, andere schepen of platforms	Materiaal uit ambulance mee op geleide van aard melding; 'Beter mee verlegen, dan om verlegen' Portofoon C2000 Communicatie MKA via 'Schipper' (indien geen GSM/C2000 bereik)
Uitvoering	Melding: Kustwacht of MKA	
	Kustwacht: opdracht aan Reddingsboot Standaarduitrusting aanwezig Treft veiligheidsmaatregelen: <ul style="list-style-type: none"> • instructies ambulancebemanning • overlevingspak • reddingsvest Risico inschatting ter plaatse: go/no-go Werkafspraken 'on scene' (SMART): <ul style="list-style-type: none"> • wie gaat mee • in welke rol/met welke taak • hoe lang mag/kan/gaat het duren • welk materiaal/mensen/procedure voor aan boord nemen Ondersteuning ambulancebemanning	MKA: opdracht aan AMB Materiaal mee overeenkomstig aard melding Volgt instructies 'Schipper' op over: <ul style="list-style-type: none"> Veiligheid Werkafspraken 'on scene' Aan/van boord gaan/nemen Patiënt beoordelen en behandelen Bepalen: <ul style="list-style-type: none"> • noodzaak transport • wijze transport • eindbestemming • informeer MKA over a,b,c. • persoonlijke gegevens Ondersteunen bij aan/van boord nemen

Figuur 22: Tabel besluitvorming opstappen

12.4 Procedure 3: Aanlanden

Procedure

Inleiding

Bij een incident op het water kunnen personen, waaronder 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 zal 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

Aanlandingsplaatsen

Bij de keuze voor een aanlandingsplaats is niet alleen de afstand vanaf de plaats incident naar het land van belang, maar speelt 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 categorie A aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de opvang van grotere groepen personen c.q. slachtoffers. De categorie B aanlandingsplaatsen 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 doorslaggevende 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

Een **aanlandingsplaats categorie A** wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden / aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen of slachtoffers. Ook al is de aanvaartijd naar een categorie B aanlandingsplaats korter, dan moet men zich realiseren dat de hulpverlening daarna kan overnemen op de aanlandingsplaats, 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 manoeuvreermogelijkheid.
3. Aanlegsteigers in een getijdhaven ten minste bereikbaar.
4. Aanlegsteigers geschikt voor het vervoer van slachtoffers liden met brancard.
5. Opstelplaats biedt ruimte voor ten minste de volgende (hulpverlenings-)voertuigen:
 - a. 1 brandweereenheid
 - b. 4 ambulances
 - c. 1 geneeskundige combinatie
 - d. 2 piketauto's van de politie
 - e. 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 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 aanvloeiende reddingsmiddelen
- opslagruimte voor bevoorrading
- nabij tankstation



Figuur 23: 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 van de categorie B dicht bij de plaats van het incident gelegen is, dan kan ervoor gekozen worden dat slachtoffer naar die aanlandingsplaats te brengen, mits directe overname door ambulancepersoneel mogelijk is.

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

1. Verharde toegangsweg.
2. Diepte van het water ten minste 1,5 meter.
3. Aanlegsteiger/overname plaats 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 Overig** 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).

Overnameprocedure

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

1. 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 meegealarmeerd kan worden.
2. Een korte overdracht. Overweeg om triagekaarten aan de standaard uitrusting van hulpverleningsvaartuigen toe te voegen.
3. Besef aanwezig 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.

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.
- **Categorie A** wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden/aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen.
- **Categorie B** is geschikt voor de overname van enkele personen of enkele slachtoffers.
- **Categorie Overig** is in principe niet geschikt voor het overnemen van slachtoffers.
- Zorg voor een zo kort mogelijke overdracht en voldoende hulpverleners op de aanlandingsplaats.

12.5 Procedure 4: Opvragen en advisering ladinggegevens

Procedure

Inleiding

Bij een incident op het water is het van groot belang dat de ladinggegevens van schepen zo snel mogelijk beschikbaar 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.

De Stafsectie Brandweer werken specialisten gevaarlijke stoffen aan een eenduidig en uitvoerig advies. Bij incidenten op het water wordt er, vanwege de bijzondere kenmerken van het optreden op het water, een Stafsectie Water en scheepvaart ingericht (waarbij een combinatie tussen de Stafsectie van Brandweer en Water en scheepvaart een mogelijkheid is). Het advies vanuit de Stafsectie Water en scheepvaart betreft onder meer de effecten en de gevolgen van het (mogelijk) vrijkomen van de stof: de manier waarop de stof zich gedraagt, de risico's van het vrijkomen van de gevaarlijke stof en de wijze van bestrijding. Dit advies wordt bij GRIP 2 en hoger door de Stafsectie Water en scheepvaart aangeboden aan het C-ROT (via lid brandweezorg). Het C-ROT legt dit advies samen met de voorgestelde aanpak van de bestrijding ter besluitvorming voor aan het beleidsteam.

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 sluisen en bruggen bijgehouden. Deze ladinggegevens bestaan uit de aard en hoeveelheid stof (bij vervoer 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

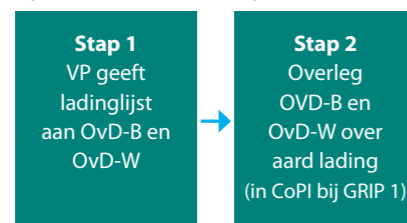
SafeSeaNet is een EU-telematicanetwerk waarop de lidstaten en bovendien Noorwegen en IJsland zijn aangesloten. Daarin worden de gegevens uitgewisseld die realtime worden aangeleverd vanuit de schepen die vanuit een EU-haven vertrekken en de havens, voor zover gelegen binnen de EU, waar schepen naar op 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.

Opvragen en advisering ladinggegevens

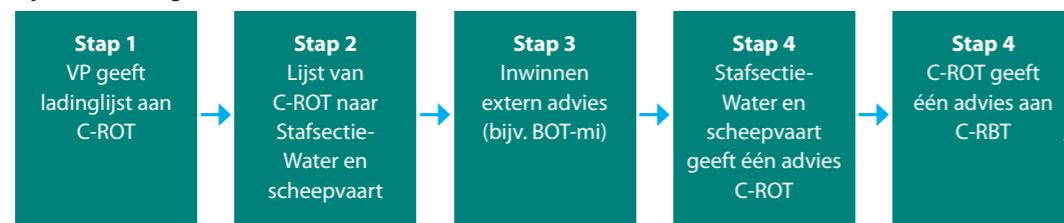
Met het proces van interpretatie, analyse en advies van gevaarlijke lading is het uiteindelijke doel de opvarenden, het schip en de (gevaarlijke) lading veilig te stellen. In de dagelijkse situatie (GRIP 0) zal via het stuurhutoverleg afstemming plaatsvinden over aard van de lading en de te nemen maatregelen. 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 naar het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) en Coördinerend Regionaal Beleidsteam (C-RBT). Onderstaande figuur 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 24: Proces beschikbaar krijgen en advisering ladinggegevens

Stap 1: Beschikbaar krijgen en overdracht van ladinggegevens

De verkeersposten van de nautisch beheerder zijn verantwoordelijk voor het beschikbaar maken 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 / Infraweb (binnenvaart) of SafeSeaNet (zeevaart).

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 etc. Bij de zeeverkeersposten Schelde Coördinatie Centrum (SCC) en Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) 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. Bij de overige (binnenvaart) verkeersposten zijn de ladinggegevens van de binnenvaart beschikbaar in IVS90. De beschikbare ladinglijst wordt door de verkeerspost aangeleverd aan de Ovd-B en W (GRIP 0 en 1) of via de meldkamer voor brandweerbijstand (GRIP 2 en hoger). Deze lijst geldt tijdens het incident als de enige formele lijst met gegevens.

Stap 2: Lijst van C-ROT naar de Stafsectie Water- en scheepvaart (evt. gecombineerd met brandweer)

Het C-ROT geeft de ladinglijst door aan de Stafsectie Water en scheepvaart. Hier wordt een vertaalslag gemaakt van de ladinglijst naar een overzicht van relevante stoffen in het schip. Tevens wordt hier, op basis van scenario's, de kans op het vrijkomen van gevaarlijke stoffen en de mogelijke consequenties voor opvarenden, schip, lading en de omgeving in kaart gebracht.

Nieuwe informatie

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 op 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 scheepsplan wordt opgevraagd.

Mocht het zich voordoen dan zal de informatiemanager van het CoPI deze gegevens overdragen naar de informatiemanager van het C-ROT. De informatiemanager van het C-ROT draagt de zorg voor dat de lijst aan de Stafsectie Water- en scheepvaart wordt overgedragen. De Stafsectie Water- en scheepvaart betreft deze lijst bij het formuleren van een weloverwogen en eenduidig advies voor het C-ROT en bepaalt de status van de nieuwe lijst en de voorgaande ladinglijst. De kapitein heeft de eindverantwoordelijkheid over de lading die het schip aan boord heeft.

Stap 3: Vragen van advies

Naast een eigen interpretatie en analyse van de beschikbare gegevens kan de Stafsectie Water- en scheepvaart gebruik maken van extern advies, bijvoorbeeld van het Crisis Expert Team milieu en water en het Crisis Expert Team straling, deze kunnen via het LOCC worden geconsulteerd. Om de eenduidigheid te borgen wordt het externe advies ingewonnen door de Stafsectie Water- en scheepvaart.

Stap 4: Voorleggen advies aan C-ROT

De Stafsectie water legt een eenduidig advies voor aan het C-ROT. Indien er geen eenduidig advies gegeven kan worden door de Stafsectie, bijvoorbeeld vanwege niet eensluidende externe adviezen, zal de Stafsectie gezamenlijk met de afgevaardigde van de brandweer in het C-ROT hier een beargumenteerde keuze in maken.

Stap 5: Advies C-ROT naar C-RBT

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

Bijzonderheden

Binnenvaart

Alle diensten (w.o. die in de veiligheidsregio's) die dit wensen kunnen Infraweb gebruiken (verzoek naar beheerder waarna men toestemming krijgt via contract met voorwaarden ten aanzien van het gebruik, systeem en inhoud).

Zeevaart

Het Kustwachtcentrum kan alle gegevens opvragen. De zeehavens kunnen alleen gegevens opvragen van lading die naar hun haven gaat. In algemeenheid gaat het wel om gevoelige info. Sinds kort heeft het Schelde CoördinatieCentrum ook de bevoegdheid om gegevens te vragen van hun 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, koolstofdioxide, toluene diisocyaanaten. 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 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.

Checklist

- Verkeersposten van nautisch beheerders zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de ladinggegevens.
- De Stafsectie Water- en scheepvaart is verantwoordelijk voor een eenduidig advies aan het C-ROT.
- Het C-ROT is verantwoordelijk voor advies aan het C-RBT.
- Het CoPI is verantwoordelijk voor het aanleveren van de aanvullende gegevens en het stuwplan dat via de schipper/kapitein beschikbaar komt.

12.6 Procedure 5: Afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust

Procedure**Inleiding**

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

Samenwerking regeling besmeurde vogels**Regeling**

Bovengenoemde rijksorganen hebben (concept) afspraken gemaakt voor het 'afhandelen' van grote aantallen besmeurde vogels op de kust en oevers van de Nederlandse zee- en rivierwateren. Dit doen zij samen met de Klasse 1 vogelkustasielen die zich hebben gespecialiseerd in het behandelen van met olie besmeurde vogels en de werkgroep Nederlandse Zeevogelgroep (NZG) die o.l.v. het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) onderzoek doet naar zeevogelsterfte en de effecten daarvan op de populaties.

Namens de kustdiensten van Rijkswaterstaat neemt Rijkswaterstaat Zee en Delta de coördinatie van de afhandeling van de besmeurde vogels op zich.

De Klasse 1 vogelkustasielen zijn (van noord naar zuid):

1. Fûgelpits in Moddergat
2. Ecomare op Texel
3. Vogelhospitaal te Haarlem
4. Vogelklas Karel Schot te Rotterdam
5. De Mikke te Middelburg

De samenwerkingsregeling voorziet in het uitvoeren van de volgende werkzaamheden:

- Het inrichten van één of meer Tijdelijke Opvangcentra voor Vogels (TOV) en operationeel houden totdat alle gerevalideerde vogels zijn teruggeplaatst.
- Het coördineren van het verzamelen en transporteren van levende en dode vogels.
- Het afstemmen met de activiteiten op het strand in verband met het opruimen van aangespoelde olie.
- Het coördineren van de inzet van vrijwilligers.
- Het uitvoeren van onderzoek naar de dode vogels en de impact van de ramp op de vogelpopulatie.
- Het uitvoeren van een evaluatie, inclusief het doen van aanbevelingen voor mogelijke verbeterpunten voor de aanpak.
- Het dragen van de kosten van de actie en het verhalen van deze kosten op de vervuiler.

Toelichting

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 scenario 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.

Opschaling

Bij opschaling naar GRIP zal namens RWS het districtshoofd zitting nemen in het (C)-ROT. De hoofdingenieur-directeur (HID) van de regionale RWS-dienst neemt namens RWS deel aan het RBT.

12.7 Procedure 6: Aangespoelde verontreiniging en walvisachtigen op de kust

Procedure

Inleiding

De waterkwaliteitsbeheerder is op grond van de Waterwet verantwoordelijk voor het opruimen van ernstige verontreinigingen op de oevers en kust op alle SRWS'en en andere wateren in Nederland. De Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten (2007) is een specifieke invulling en uitwerking van deze verantwoordelijkheid voor de Noordzeekust.

Bestrijding

In de Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten (2007) is de aanpak van kustverontreiniging geregeld. Hierin is vastgelegd dat RWS dienst Zee en Delta (RWS-ZD) de aanpak van de verontreiniging coördineert. De uitvoering geschiedt in samenwerking met de regionale dienst van RWS en de gemeenten.

Voor het Waddengebied geldt dat ook de oevers van het vaste land van Groningen, Fryslân en Noord-Holland alsmede de Waddenoevers van de eilanden onder de regeling vallen. De regeling onderscheidt vier soorten kustverontreiniging:

1. Verontreiniging door olie
2. Andere soort verontreiniging
3. Aangespoelde grote vissen (walvisachtigen)
4. Aangespoelde levende zeezoogdieren

Uitgesloten worden: aangespoeld zwerfvuil, munitie, aangespoelde kadavers anders dan grote vinvissen en zaken die onder de strandvonderij vallen (zie gemeenten).

Gemeente

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. Het opruimen van aangespoeld zwerfvuil, munitie, aangespoelde kadavers anders dan grote vinvissen en overige zaken die onder de strandvonderij vallen, zijn de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Verontreiniging door olie

RWS is verantwoordelijk voor het opruimen mits:

- de verontreiniging meer dan 5 m³ is;
- het een homogene verontreiniging is.

Dit betekent meestal dat de verontreiniging een restant is van een op zee bestreden verontreiniging en dat op meerdere plaatsen langs de kust olie ligt die op basis van de analyse tot dezelfde soort behoort en waarbij de som der delen meer is dan 5 m³. Meldingen dienen doorgegeven te worden aan het Kustwachtcentrum of de VP (CMW). Het Kustwachtcentrum alarmeert de Dienst Zee en Delta van RWS en informeert de betrokken GMK.

Containers

De strandvonder, (lees gemeente) is verantwoordelijk voor de opruiming. De melding dient direct doorgegeven te worden aan de betreffende gemeenten. Dit kan via de GMK en de brandweer.

VERVALLEN

Wanneer gesloten containers aanspoelen, dan moet rekening gehouden worden met het gevaar van gassing!

Gassing wordt toegepast in de scheepvaart om te voorkomen dat ladingen beschadigd raken door insecten en ander ongedierte in de lading of de verpakking. De gegaste lading kan variëren: van tabak en meubels tot kleding en schoenen. De gebruikte gassen zijn per definitie giftig. Gegaste lading kan daarom een bedreiging vormen voor de gezondheid en veiligheid van mensen en vormen een risico voor het milieu.

Mogelijke gassen:

In Nederland is alleen fosforwaterstof toegelaten. Sinds 2005 is het binnen de Europese Unie verboden om methylobromide te gebruiken voor gassing. Beide stoffen zijn zeer giftig. Naast methylobromide en fosforwaterstof worden in het buitenland nog andere stoffen toegepast voor gassing. Bijvoorbeeld: formaldehyde, sulfurylfluoride, ammoniak, blauwzuur, kooldioxide, koolmonoxide.

Risico's:

Alle hierboven genoemde stoffen zijn, als de containers of scheepsruimen onvoldoende of op een verkeerde manier worden ontgast, zeer gevaarlijk voor iedereen die ermee in aanraking komt. In het verleden hebben zich enkele malen ongelukken of gevaarlijke situaties voorgedaan. Zo zijn vaten ontploft en is er brand uitgebroken bij het werken met restanten van fosforwaterstof. Ook zijn diverse keren mensen onwel geworden tijdens het lossen van de containers.

Maatregelen:

1. Afzetten: politie en gemeente (denk aan borden bij strand op- en afgangen).
2. Informeren van de bevolking: gemeente/brandweer (laat iedereen op afstand blijven, mensen moeten minstens 20 meter uit de buurt van de container zijn).
3. Opruimen: Gemeente/brandweer (schakel een gecertificeerd ontgassingsbedrijf in om de container vrij te maken van gas).

Verontreiniging door een andere stof (geen olie)

RWS is verantwoordelijk indien de verontreiniging de functionele eigenschappen van de bodem aantast. Bijvoorbeeld plantaardige/dierlijke olie of chemicaliën. Andere zaken vallen onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Bij twijfel treden RWS en de gemeente met elkaar in overleg.

Aangespoelde dode grote vissen

De kadavers van grote vinvissen bevatten een hoog gehalte aan cadmium. Ze worden derhalve als chemisch afval beschouwd. Het opruimen van de kadavers is de verantwoordelijkheid van RWS.

Aangespoelde levende zeezoogdieren

In geval van aanspoelen van levende dieren, kan contact opgenomen worden met de stichting 'Eerste hulp bij Zeezoogdieren'. (EHBZ: 06 - 537 5628) EHBZ meterburen (Zeehondencrèche): 0595-526526. Zie ook de procedure afdeling voor besmeurde vogels op de Nederlandse kust.

Bijzonderheden

Het opruimen van kadavers en aangespoelde lading is noodzakelijk ter voorkoming van milieuverontreiniging en besmetting van mens en dier. Het voorkomen te worden dat het publiek onoordeelkundig in contact komt met olie of andere verontreinigende stoffen.

Opschaling

Indien een GRIP-fase is afgekondigd zal namens RWS het liaison vanuit het Regionaal Crisisteam zitting nemen in het ROT. De hoofdingenieur-directeur (HID) van de regionale RWS-dienst neemt namens RWS deel aan het RBT.

C3 Borging incidentbestrijding op het water



13 Landelijk

Inleiding

Vanaf 2009 wordt er in meerdere watergebieden gewerkt volgens de unité de doctrine van dit Handboek. Tussen veiligheidsregio's en crisispartners zijn afspraken gemaakt, samenhangende risicowatersystemen zijn in het leven geroepen. Ook zijn er in Nederland waterfunctionarissen aangesteld. Een overzicht van de voortgang en ontwikkelingen per samenhangend risicowatersysteem is opgenomen in deel E van dit handboek.

Borging

Een structurele landelijke borging van incidentbestrijding op het water is tot op heden nog niet formeel ingesteld. Inmiddels is wel het beheer van dit handboek ondergebracht bij het Instituut Fysieke Veiligheid, ook is er een niet-geformaliseerd periodiek overleg tussen waterfunctionarissen en watergebieden opgestart.

Voor structurele borging is een platform noodzakelijk waarvan de uitvoeringsorganisatie helder is belegd. De doorontwikkeling, begeleiding van de implementatie en het beheer van het handboek kunnen ondergebracht worden bij dit platform. Een heldere ophanging aan een formele instantie dient te worden geborgd.

Veiligheidsberaad

Het voortgang project Waterrand en de projectgroep die de actualisatie van dit handboek heeft vormgegeven, beschouwen het Veiligheidsberaad als de meest geschikte entiteit hiervoor. Het Veiligheidsberaad fungeert namelijk als het leidende bestuur in de ontwikkeling van veiligheidsregio's en zowel de bestuurlijke betrokkenheid als de link naar de uitvoering zijn belangrijke uitgangspunten.

Wensen

De wensen ten aanzien van structurele landelijke borging:

- Het structurele platform wordt gehangen onder het Dagelijks Bestuur van het Instituut Fysieke Veiligheid, waarmee de bestuurlijke betrokkenheid en de lijn naar de uitvoeringsorganisaties geborgd zijn.
- Een klein programmabureau dat fungeert als programmabeheerder, bijvoorbeeld ondergebracht binnen het Instituut Fysieke Veiligheid.
- Een geformaliseerd periodiek afstemmingsoverleg tussen waterfunctionarissen en watergebieden, waarin ook de landelijk georganiseerde organisaties zoals Rijkswaterstaat en de Kustwacht betrokken worden.
- Een ambtelijk portefeuillehouder die wordt aangewezen voor de contacten met de managementraden.



14 Samenhangend Risicowatersysteem

Niet alleen op centraal niveau dient incidentbestrijding op het water structureel geborgd te worden. Deze borging vindt met name vanuit de veiligheidsregio's plaats.

Inleiding

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 partners, de inrichting van de randvoorwaardelijke processen en de zorgnormen. De gebieden waarvoor een dergelijk incidentbestrijdingsplan wordt opgesteld wordt een "samenhangend risicowatersysteem" (SRWS) genoemd.

coördinerende veiligheidsregio

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 ingesteld. Ook zijn er meerdere waterfunctionarissen aangesteld.

De belangrijkste opdracht aan 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 er IBP-en worden opgesteld waarvoor het werkingsgebied (het SRWS) in meerdere veiligheidsregio's valt. In dat geval dient voor dat gebied één veiligheidsregio (VR) 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. 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 VR te benoemen, zoals een gelijkmatige verdeling van taken over de 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.

Waterfunctionaris

Het is wenselijk om binnen de coördinerende veiligheidsregio een Waterfunctionaris te benoemen. De hoofdtaak van de Waterfunctionaris is het leiden van het proces van voorbereiding op de incidentbestrijding op het water, het opstellen en beheer van het Incidentbestrijdingsplan, het Multidisciplinair Opleidings-, Trainings- en Oefenplan en de procedures Incidentbestrijding Water alsmede het implementeren daarvan.

De Waterfunctionaris is actief binnen de wereld van de veiligheidsregio's of de hulpverlening op het water. Het geheel van organisaties dat werkzaam is op dit gebied wordt ook wel de 'natte kolom' genoemd. Deze kolom kent in het land vele verschijningsvormen, bestaande uit publieke en private deelnemers. Als operationele actoren binnen de "natte kolom" onderkennen wij ondermeer:

- 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 ten tijde van het incident. Met name de bevordering van de multidisciplinaire samenwerking tussen alle ketenpartners is van essentieel belang.

Taken

Waterfunctionaris

De taken van de Waterfunctionaris 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 partijen water- en landpartijen) inzake de voorbereiding op de incidentbestrijding op het water.
 - Het opstellen en beheer van een incidentbestrijdingsplan voor het samenhangend risicowatersysteem.
 - Het opstellen en beheer van een Multidisciplinair Opleidings-, Trainings- en Oefenplan.
 - Het ontwikkelen van procedures voor de inzet van de rampbestrijdingsorganisatie op 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 6 is een functiebeschrijving van de Waterfunctionaris opgenomen. Op basis van de voorbereidende taak en ontwikkelingen kent de Waterfunctionaris de volgende rollen:

1. Netwerker
2. Regisseur
3. Adviseur

Bij het vervullen van zijn taken heeft de Waterfunctionaris te maken met een groot aantal partijen. Voor een adequate taakinvulling is het van belang dat de Waterfunctionaris met een groot aantal van deze spelers goede contacten opbouwt en onderhoudt. Een kenmerkend gegeven in dit kader, is het feit dat de partijen die op het water optreden bij incidenten, dit vaak organiseren op basis van reguliere werkzaamheden en als zodanig een eigen financiële en hiërarchische ordening kennen.

Dit betekent voor de Waterfunctionaris dat een permanente vertaalslag moet worden gemaakt tussen de organisaties met hun monodisciplinaire (dagelijkse) werkzaamheden en de benodigde (multidisciplinaire) organisatie in het kader van veiligheid. De Waterfunctionaris opereert op het snijvlak van het bestuurlijk-ambtelijk en operationeel krachtenveld waarbij sprake kan zijn van belangentegenstellingen. Het is aan de Waterfunctionaris om relevante veiligheidsvraagstukken op de agenda te krijgen en het bestuur en de operationele partners bekend te laten zijn met het belang van een goede incidentbestrijding op het water.

De Waterfunctionaris heeft bovenregionaal te maken met zowel publieke als privaatrechtelijke organisaties met een grote mate van autonomie. Op een groot aantal punten heeft de Waterfunctionaris (nog) geen wettelijke basis en formele bevoegdheden om andere organisaties aan te sturen in de voorbereidende en operationele fase.

De Waterfunctionaris heeft een regisseursfunctie, hij of zij kan de werkzaamheden in het kader van de voorbereiding dan ook niet aansturen en zal op een ander manier moeten bewerkstelligen dat de 'juiste dingen' gebeuren. Een term die hier veel voor gebruikt wordt is *regisseren*. Hierbij is het van belang dat de Waterfunctionaris een duidelijke visie heeft van wat hij wil bereiken en hoe hij dit kan realiseren.

VERVALLEN

D Zorgnormen incidentbestrijding op het water



15 Zorgnormen

15.1 Specifieke zorgnormen voor op het water

Inleiding

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 scenario's en de daarbij behorende effecten naar de gewenste operationele prestaties.

Waar zijn zorgnormen voor bedoeld

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. Worden de onderling gewenste afspraken helder.

Algemene definitie zorgnorm

Om de helderheid 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 specifiek van de volgende onderdelen:

- Opkomsttijd basisinzet
 - Omvang en capaciteit in tijd en omvang
- Voor het adequaat optreden is het tevens van belang dat de alarmeringstijd van de verschillende partijen ook genormeerd wordt.

15.2 Stappenplan zorgnormen

Water is anders dan land

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).

Bij de ontwikkeling van deze twee onderdelen is waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande methodieken en documenten zoals de Leidraad Maatrap (LMR), de Leidraad Operationele Prestaties (LOP) en de Concept-leidraad Repressieve Basisbrandweezorg (LRB). Ook is gebruik gemaakt van de normen zoals gesteld in de rapportages van de KNRM en RWS.

Stappenplan

Normen en inzetbehoefte kunnen niet zondermeer bepaald en vastgesteld worden. Daarom zijn deze via een stappenplan uitgewerkt. Onderstaand zijn de stappen opgenomen via welke weg de landelijke zorgnormen bepaald worden. De hoofdstukken uit deel D *Specifieke zorgnormen voor op het water* zijn ook naar dit stappenplan ingedeeld.

Stappenplan:

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



16 Inventarisatie mogelijke risico's

16.1 Risico's

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 is geanalyseerd welke factoren invloed hebben op het **effect** van incidenten en op de **kans** van het ontstaan van incidenten.

16.2 Effectfactoren

Effecten 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. In de volgende paragraaf wordt vervolgens gekeken welke factoren de kans op een incident beïnvloeden. Samen bepalen zij het risicobeeld van een incident en kan de inzetbehoefte worden bepaald.

De effectfactoren dienen per samenhangend watersysteem te worden geïnventariseerd zodat een goed algemeen beeld wordt verkregen van risico's in het bepaalde 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 scenario's 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.

Voor de incidenten op het water zijn de volgende factoren van invloed op de kans op (en hulpvraag!) van een incident:

Vaarwegfactoren

Vaarwegfactoren:

- Type schepen (binnenvaart, zeevaart, recreatievaart, etc.)
- Omvang van schepen
- Aantal opvarenden
- Aard van de lading
- Omvang van de lading

Omgevingsfactoren

Omgevingsfactoren:

- Aanwezigheid bewoners, woonbebouwing en infrastructuur in omgeving
- Aanwezigheid industrie, bedrijven en infrastructuur
- Aanwezigheid van beschermd natuurgebied

Maatschappelijke factoren

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 belang speelt hierbij dus een rol.

16.3 Kansfactoren

Risicobeoordeling vaarweg/water

In de vorige paragraaf is beschreven welke factoren van invloed zijn op het effect van een incident op de maatschappij. 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. Immers, de voorbereiding op een incident dat relatief vaker voor kan komen, zal eerder en anders worden opgepakt dan de voorbereiding op een meer onwaarschijnlijk incident.

Ook de kansfactoren moeten per regio worden geïnventariseerd zodat een goed algemeen beeld wordt verkregen van risico's in het bepaalde gebied.

Kansen

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

Vaarwegfactoren

Vaarwegfactoren:

- Aantal scheepvaartbewegingen en hoeveelheid vervoer (gevaarlijke) stoffen over het water
- Verhouding beroepsvaart – recreatievaart
- Verhouding zeevaart – binnenvaart
- Complexiteit verkeersbeeld
- Aard en aantal recreatieve activiteiten

Omgevingsfactoren

Omgevingsfactoren:

- Aanwezigheid van kleine en grote havens aan groot open water
- Aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen
- Invloed van getijdewisselingen
- Ligging ten opzichte van vliegroutes

Risicobeeld

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 7. Aan de hand van gerichte vragen en het turven/scoren van factoren op aanwezigheid in een gebied kan een risicobeeld van het vaarwater worden bepaald. Dit beeld is te gebruiken om een inschatting te maken hoe het risico in het ene gebied is te vergelijken met een risicobeeld in een ander gebied.

17 Analyse per scenario

17.1 Inleiding

Hulpbehoefte Met behulp van een scenario 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.

Analyse scenario's Bij de (deel)scenario's behorende risico's zijn aangegeven en geanalyseerd. Hiermee is inzicht te krijgen in welke risico's van toepassing zijn bij de bepaling van de basis inzetbehoefte.

17.2 Analyse (deel)scenario's

1 Mens en dier in nood

Risicodragers 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, pleziervaart, vissersbootje, partyboten, rondvaartboten, cruiseschepen, veerponten, ferry's, vliegtuigen en recreanten (luchtbedden, surfers, duikers, zeilers, wadlopers). Een bijzondere risicogroep zijn schaatsers en andere recreanten op het ijs. De omstandigheden zijn in dat geval voor de hulpverleningsdiensten volledig anders dan in de overige deelscenario's.

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

- Vaarweggerelateerde kans- en effectfactoren
- Omgevingsgerelateerde kansfactoren
- Maatschappelijke effectfactoren

2 Verontreiniging oppervlaktewater

Risicodragers Vooral de beroepsvaart kan verontreinigingen van het water veroorzaken maar ook vanuit recreatievaartuigen kunnen lozingen ontstaan. De omvang hierbij is dan wel veel kleiner. Ook kunnen lozingen vanaf het land (industrie of illegale activiteiten) verontreinigingen veroorzaken.

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

- Vaarweg-, omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren
- Vaarweggerelateerde kansfactoren

3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

Risicodragers De belangrijkste risicodragers zijn de beroepsvaart met gevaarlijke stoffen of installaties aan boord die gevuld zijn met gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld 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.

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

- Vaarwater-, omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren
- Vaarwatergerelateerde kansfactoren

4 Brand en/of explosie

Risicodragers Beroepsvaart en recreatievaart.

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

- Vaarwater-, omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren
- Vaarwatergerelateerde kansfactoren.

5 Overstoring

Risicodragers Veerboten, partyboten, cruiseschepen en overige beroepsvaart.

Risicofactoren Bij dit scenario spelen vooral de maatschappelijke effectfactoren een rol bij de beoordeling van het risico (tevens de kans op de aanwezigheid van grote groepen passagiers).

6 Ecologisch incident

Risicodragers Flora en fauna

Risicofactoren Bij dit scenario spelen vooral de omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren een rol bij de beoordeling van het risico:

7 Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading

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

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

- Vaarweg-, omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren
- Vaarweg- en omgevingsgerelateerde kansfactoren

17.3 Scenario's en rampbestrijdingsprocessen

Inleiding Om inzicht te krijgen in de relatie tussen de verschillende scenario's en de rampbestrijdingsprocessen is geïnventariseerd welke processen bij welk scenario 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 vooral voor de processen binnen "bevolkingszorg".

nr.	Scenario's	Processen																				
		Brandweerszorg			Geneeskundige zorg			Politiezorg						Bevolkingszorg				Water- en scheepvaartzorg				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
		Bron- en Emissiebestrijding	Redding	Ontsmetting	Spoedeisende Medische Hulpverlening	Publieke Gezondheidszorg	Psychosociale Hulpverlening	Handhaving Mobiliteit	Ordehandhaving	Opsporing	Opsporingsexpertise	Interventie	Handhaving Netwerken	Bewaking en Beveiliging	Communicatie	Publieke Zorg	Evacuatie	Omgevingszorg	Search and Rescue	Nautisch verkeersmanagement	Beheer waterkwaliteit	Beheer waterkwaliteit en waterkeringen
1	Mens en dier in nood																					
1.1	Persoon overboord/vermist				x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		
1.2	Schip in nood				x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	
1.3	Watersporter in problemen				x		x			x	x	x	x	x	x				x	x		
1.4	Ongeval/gewonde				x		x				x	x			x	x			x	x		
1.5	Ziekte aan boord				x	x	x				x				x	x				x		
1.6	Neergestort vliegtuig		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
1.7	Problemen ijs		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x			x
1.8	Problemen wadlopen				x		x	x			x	x			x	x	x		x			
2	Verontreiniging oppervlaktewater																					
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	x
2.6	Overig	x		x				x	x					x	x		x	x		x	x	x
3	Ongevallen met gevaarlijke stoffen																					
3.1	Hinderlijke lucht	x	x	x	x	x	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	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	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	x	x	x	x	x
3.5	Ontstaan gaswolk	x	x	x	x	x	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	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	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	x	x	x	x	x
4	Brand en/of explosie																					
4.1	pleziervaarttuig	x	x		x		x	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	x		x	x	x
4.3	Rondvaartboot	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
4.4	Cruiseschip/ferry	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
4.5	Zeeschip in lading	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
4.6	Zeeschip in machinekamer	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
4.7	Zeeschip in accommodatie	x	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
5	Ordeverstoring																					
5.1	Recreatie		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		
5.2	Partyboot		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		
5.3	Cruisschip/ferry		x		x		x	x	x	x	x	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	x	x	x		x		
5.5	Stremming van de vaarweg		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		
5.6	Bij sluis/op de kant		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		
6	Ecologisch incident																					
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	x
7	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading																					
7.1	In de vaarweg (stuurloos)		x					x	x					x	x	x			x	x	x	x
7.2	Gezonken		x					x	x					x	x	x			x	x	x	x
7.3	Op oever/strand		x					x	x	x	x			x	x	x			x	x	x	x
7.4	Vermist		x					x	x					x	x	x			x	x	x	x

Figuur 25: Scenario's en rampbestrijdingsprocessen

18 Bepaling zorgnormen

18.1 Uitgangspunten

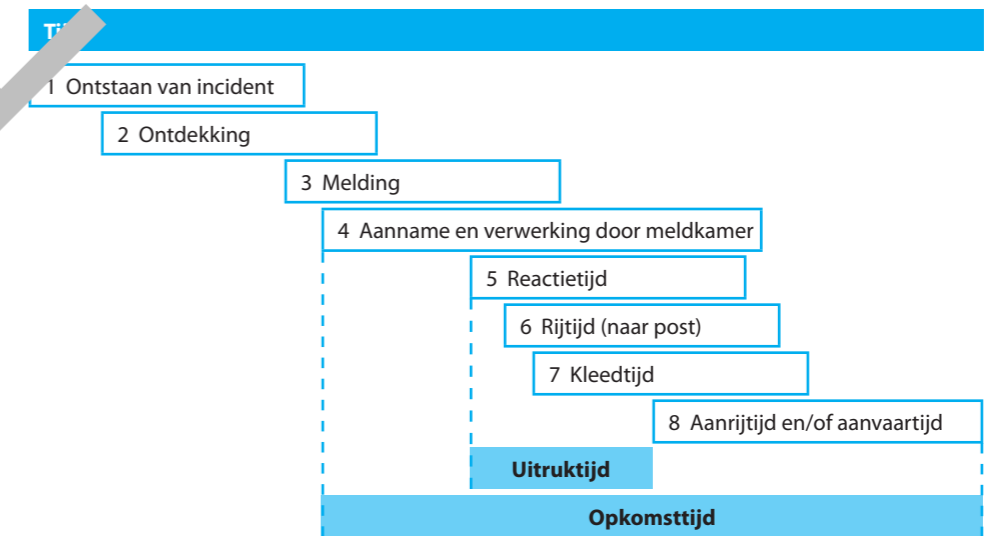
Inleiding

De zorgnormen die voor de incidentbestrijding op het water worden voorgesteld, betreffen de multi- en multidisciplinaire 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'). Het is een inspanningsverplichting, het betreft in dit geval geen rechtmatverplichting. De opgestelde zorgnormen betreffen een deskundigen advies. Vaststelling van deze zorgnormen betekent dat de inrichting van de organisatie moet worden gebaseerd op het volledig behalen van deze zorgnormen.

Opkomsttijd

Deze norm wordt uitgedrukt in een tijdseenheid. Uitgangspunt daarbij is dat een voorbereiding van oproepen functionarissen en eenheden bestaat uit:

- Alarmeringstijd (multidisciplinair)
- Aanrijdtijd naar kazerne/vaartuig/CoPI
- Aanrijdtijd en/of aanvaartijd naar incident



Figuur 26: 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 verbeteringacties te kunnen komen.

Afwijken zorgnormen

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 gebiedsspecifieke omstandigheden) en soms door incidentele zaken (weersomstandigheden e.d.). Over de mate waarin aan deze normtijden moet worden voldaan dienen vooraf bestuurlijke afspraken te worden gemaakt.

Beoordeling

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de incidentbestrijding wordt bekeken in welke mate de normtijden eventueel niet gerealiseerd zijn en waardoor dat veroorzaakt is. 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 hulpverleningsdiensten 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 dat de norm in acht van de tien gevallen gehaald moet worden.

18.2 Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)

Inleiding

In het Besluit veiligheidsregio's zijn normen opgenomen. De normen voor de randvoorwaardelijke processen zijn gebaseerd op de "Basisvereisten Crisismanagement" met onderscheid tussen de processen:

- Melding & Alarmering
- Leiding & Coördinatie
- Op- & 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.

Melding en Alarmering

Het initieel alarmeren van alle betrokken partijen moet binnen 2 minuten na een melding door de meldkamer die hiertoe bevoegd is, in gang worden gezet.

Leiding en Coördinatie

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 binnen maximaal 30 minuten bij het CoPI van functionarissen van betrokken (water)partijen²⁵.
- Opkomsttijd binnen maximaal 45 minuten bij het ROT van functionarissen van betrokken (water)partijen.
- Opkomsttijd binnen maximaal 60 minuten bij het GBT van functionarissen van betrokken (water)partijen.
- Opkomsttijd binnen maximaal 90 minuten bij het RBT van functionarissen van betrokken (water)partijen.

²⁵ Binnen de organisaties van de waterbeheerders is een opkomsttijd van 30 minuten voor de OvD-W niet haalbaar. O.a. door het ontbreken van de bevoegdheid tot het gebruik van hulpmiddelen zoals blauwzwaailicht etc. Wel is het mogelijk dat er binnen 30 minuten telefonisch contact tot stand komt tussen de OvD-W en het CoPI. De OvD-W dient vervolgens zo snel als mogelijk bij het CoPI aan te sluiten. Vastgesteld dient te worden in hoeverre de opkomsttijden voor de crisispartners van de veiligheidsregio's verplicht worden gesteld.

Dit kan als volgt worden gevisualiseerd:

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

Figuur 27: Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)

Op- en Afschaling: 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.

Informatiemanagement

Functionarissen van betrokken waterpartijen (bijvoorbeeld Verkeersposten en de OvD-Water en scheepvaartzorg) leveren binnen maximaal 20 minuten essentiële informatie aan voor het (centraal) totaalbeeld bij de informatiemanager (zie ook "informatiemanagement B1 - hoofdstuk 5.5")

OSC

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.

18.3 Zorgnormen rampbestrijdingsprocessen (mono)

Inleiding

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).

Voor de processen die op het water spelen wordt een basisnorm gegeven en een richtlijn om te komen tot een hogere gebiedsnorm. Het risicobeeld waarvoor in dit Handboek een aantal hulpmiddelen is opgenomen, kan helpen bij het bepalen en vervolgens besluiten of een hogere norm dan de basisnorm gewenst is. Van de hieronder genoemde "verhoogde gebiedsnormen" is bekend dat ze in bepaalde gebieden met een verhoogd risico, in de praktijk gehanteerd worden.

18.3.1 Brandweezorg (proces 1, 2 en 3)

Normstelling

Proces Bron- en emissiebestrijding

Proces – Bron- en emissiebestrijding		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Vaarwegen met zeegaande schepen	120 - 240 minuten	2 vaartuigen ²⁶ met ieder 45.000 liter per minuut bluscapaciteit
Ruime binnenwateren (via afspraken over opstappen bij o.a. KNRM, reddingsbrigade)	45 minuten	1 mobiele pomp ²⁶
Overige wateren	45 minuten	1 equivalent tankautospuiter ²⁶ (2.000 liter per minuut)
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van 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 ² per minuut oppervlakte schip
Overige wateren	30 minuten	6 liter per m ² per minuut oppervlakte schip

Figuur 28: Zorgnormen proces Bron- en emissiebestrijding

Onderbouwing

Op het land zijn de normen ontstaan 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. Op het water is een dergelijk onderzoek niet bekend. Wel is er voor zeeschepen gekeken naar mogelijke scenario's en benodigde capaciteit voor koelen (om gevolgen voor omgeving zoveel mogelijk te beperken) en blussen. Een capaciteit van 6 liter/m² scheepsoppervlak/ minuut die op basis van praktijk ervaring tegenwoordig wordt gehanteerd is een goed uitgangspunt voor een gewenste landelijke basiszorgnorm. Een praktische, landelijk haalbare, vertaling hiervan naar in te zetten materieel, is een basiscapaciteitsnorm van een equivalent van een tankautospuiter (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 schepsgroottes op de verschillende typen vaarwegen. Dat wil zeggen dat met de beschikbare modellen, voldoende is om ongeveer 150 m² scheepsoppervlak te koelen en met 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 tankautospuiter 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.

²⁶ De vaartuigen, pomp en dergelijke zijn voorzien van standaard hoeveelheid slangen en watervoerende armaturen gelijk aan een bekapping van een tankautospuiter.

Per samenhangend risicowatergebied dient nagegaan te worden op welke wijze aan de norm voor brandbestrijding kan worden voldaan. Aanbeveling is 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/m²/minuut. Deze capaciteit per m² scheepsoppervlak is voldoende voor beperking van de effecten (om werken te kunnen blussen is 10 liter/m²/minuut en voldoende schuimvormend middel nodig). Vanwege de scheepsoppervlakte is een standaard equivalent tankautospuiter voldoende.

Proces Redding

Redding en eerste hulp is 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 Search And Rescue. Het proces staat onder de technische hulpverlening die nodig is voor de redding van mensen. Al het overige "redden" valt onder Search And Rescue. De norm voor redding dient te worden vastgesteld bij de norm voor SAR met een werkwijze conform de processen in het gebied geneeskundige zorg (afspraken maken over opstappen bij KNRM of reddingsbrigade).

Proces Ontsmetting

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

18.3.2 Geneeskundige zorg (proces 4, 5 en 6)

Normstelling

Proces – Spoedeisende Medische Hulpverlening		
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 KNRM, reddingsbrigade of brandweer)	30 minuten	1 ambulanceteam op plaats incident

Figuur 29: Zorgnormen proces Spoedeisende Medische Hulpverlening

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. Echter in deze normstelling is geen rekening gehouden met de specifieke problematiek van hulpverlening op het water.

Uitgangspunten 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 hierbij 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 inzet op 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 er de ontwikkeling 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), KNRM, Reddingsbrigade, Kustwacht met betrekking tot de 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 er de mogelijkheid van medische adviezen door 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 hulpverlening²⁷.

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

18.3.3 Politiezorg (proces 7-13)

Normstelling

Processen
Politiezorg

Cluster Politiezorg		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren	90 minuten	1 vaartuig op plaats incident t.b.v. strafrechtelijk onderzoek en/of ordehandhaving
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren	30 minuten	1 vaartuig op plaats incident t.b.v. (strafrechtelijk) onderzoek en/of ordehandhaving

Figuur 30: Zorgnormen proces Politiezorg

Onderbouwing

Bij een melding van een incident op het land geldt een norm van 15 minuten voor de eerste (regionale) politie-eenheid. Op het water leert de praktijk, dat vaartuigen in veel gevallen binnen 1,5 uur aanwezig kunnen zijn bij een incident (op grote vaarwegen waar de Landelijke Eenheid politie vaartuigen heeft liggen).

Indien het risicoprofiel van het watergebied daarom vraagt, dient een kortere opkomsttijd als verhoogde norm te worden vastgesteld.

²⁷ Deze norm is door Ambulancezorg Nederland (AZN) nog niet vastgesteld.

18.3.4 Bevolkingszorg (proces 14 - 17)

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 deze 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.

Processen
Communicatie

Het proces communicatie is het enige proces in dit cluster dat bij een incident op het water direct in werking moet treden. Vooral bij multidisciplinair optreden is eenduidige voorlichting en informatievoorziening van belang. Het vroegtijdig opstarten van dit proces is daarom van belang. Hierop wordt echter geen aparte zorgnorm bepaald.

18.3.5 Water en scheepvaartzorg (18 - 21)

Normstelling

Proces Search
And Rescue

Proces – Search And Rescue		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Ruime binnenwateren	30 minuten	5 personen (geredden)
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Tijdens evenementen en op strandgebieden/recreatieplassen	10 minuten	5 personen (geredden)
Alle wateren	105 minuten	25–200 personen (geredden)

Figuur 31: Zorgnormen proces Search And Rescue

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 (o.a. dragen 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).

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

Voor de **overige binnenwateren** is ook een basiszorgnorm van dertig minuten gewenst en in principe haalbaar. Vaartuigen en duikteams van de brandweer en Reddingsbrigade-stations zullen daar in veel gevallen de eerste inzet plegen.

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

Proces Nautisch verkeersmanagement

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

Figuur 32: Zorgnormen proces Nautisch verkeersmanagement

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 snel mogelijk starten om het scheepvaartverkeer te waarschuwen, in goede banen te leiden en indien nodig te verzoeken de incidentlocatie te mijden. Scheepvaartberichten kunnen door middel van marifoon (VHF) via de Verkeersposten en door middel van de "Berichten voor de scheepvaart" (BAS) via het Watermanagementcentrum van de RWS binnen 15 respectievelijk 60 minuten, nadat er duidelijkheid is over het incident, verzonden worden. 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. Het risicobeeld kan de verhoogde norm hiervoor 60 of 30 minuten bedragen²⁸. In de haven van Rotterdam en op enkele hoofdtransportassen wordt de norm van 30 minuten al gerealiseerd.

²⁸ 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 de verdere discussie over deze normstelling. Nu wordt deze norm 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 2 maal 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 voor rapportage RWS "Pilot Geel op het water").

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.

Normstelling

Proces Beheer waterkwaliteit

Proces – Beheer waterkwaliteit		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Oliebestrijding (beperking)	120 minuten	oliescherm
Oliebestrijding (opruimen)	180 minuten	1 vaartuig met absorberende middelen, skimmers en veegsystemen
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicobeeld)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Oliebestrijding (beperking)	30 minuten	oliescherm
Oliebestrijding (opruimen)	60 minuten	1 vaartuig met absorberende middelen, skimmers en veegsystemen

Figuur 33: Zorgnormen proces Beheer waterkwaliteit

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 oliekerende schermen ingezet. Dit geldt ook voor de bescherming van kwetsbare objecten als waterinlaten, natuurgebieden, jachthavens et cetera.

Bij het opruimen van verontreiniging worden olieabsorberende 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 detergenten, waarbij de afbraak wordt overgelaten aan het watersysteem door de olie in oplossing te brengen, niet toegestaan.

Voor de norm is niet de hoeveelheid verontreiniging maatgevend, maar het effect. Eén m³ olie in de inlaat van een elektriciteitscentrale weegt zwaarder dan één m³ 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 WOCB van Rijkswaterstaat een aanbeveling gedaan in het rapport "Aanpak olie- en chemicaliënbestrijding op de Rijkswateren".

Proces Beheer waterkwantiteit en waterkering

Normstelling

Proces – 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)

Figuur 34: Zorgnormen proces Beheer waterkwantiteit en waterkering

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.

18.4 Resource management

18.4.1 Middelen bij eerste inzet

Inleiding

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 een globaal overzicht van (de per organisatie) beschikbare middelen voor de eerste inzet bij incidenten op het water aangegeven.

Bron- en emissiebestrijding (1)

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 (naak 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.

Rivieren, kanalen, havens: breedte < 150 m

De tankautospuit gaat naar (beide)oevers bij de incidentenlocatie om van daar uit de brand defensief te bestrijden.

Rivieren, kanalen, havens: breedte > 150 m

Hier wordt vergelijkbaar met de ruime binnenwateren als eerste inzet een snelle boot, met een brandweerploeg en uitrusting ingezet. In die risicogebieden (havens en deel hoofdtransportassen) waar blusschepen beschikbaar zijn, 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.

Spoedeisende medische hulpverlening (4)

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 bij een KNRM-boot, of een vaartuig van een andere crisispartner waarmee afspraken zijn vastgelegd, en vertrekt 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 op gaat.

Centrale Meldkamer (CPA) / Meldkamer Ambulancezorg (MKA)

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

Radix Medische Dienst

De Radix 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 en een Medische Evacuatie (Medevac) georganiseerd. Dit is het ophalen van het slachtoffer per reddingboot of helikopter. Soms is assistentie van ambulancepersoneel hierbij wenselijk.

Search And Rescue (18)

KNRM

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) heeft verschillende typen schepen. Deze verschillen met name in grootte en dus in het aantal geredde personen die vervoerd kunnen 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 reddingsboten 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. Deze bezit tien kleinere 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 reddingsvaartuig of eigen (blus)vaartuig in de haven waar deze is gestationeerd. Er zijn gebieden waar de brandweer zelf met boten op trailers alle reddingstaken uitvoert.

Helikopter SAR

De beschikbare helikopters in het kader van SAR (Search and Rescue) zijn gestationeerd op Maritiem Vliegkamp De Kooy (Den Helder) en de Pistoolhaven Maasvlakte Rotterdam. Hiervoor kan via de Kustwacht een aanvraag worden gedaan. De inzet en coördinatie van de SAR-helikopters loopt via de Kustwacht. De Kustwacht vraagt zo nodig assistentie van andere (buitenlandse) helikopters en schepen.

Nautisch verkeersmanagement (19)

Algemene patrouille schepen van Rijkswaterstaat, Landelijke Eenheid politie, provincie en 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 (on scène coördinator) te dienen.

Snelle Interventie Boten Landelijke Eenheid politie, RWS

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

Informeren, begeleiden scheepvaart door Nautisch beheerder

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

Beheer waterkwaliteit (20)

RWS beschikt voor het Nederlandse deel van de Noordzee en de binnenwateren, in haar beheer over oliebestrijdingsmiddelen. In eerste aanleg is de vuiler verplicht om zelf de bestrijding te regelen. RWS ziet toe op de aanpak en uitvoering en kan in voorkomende gevallen ingrijpen en zelf bestrijding uitvoeren. RWS beschikt hiervoor onder andere over oliekerende schermen, skimmer, culmet, buster, schepen met veegarmen, bunker-capaciteit voor opvang van olie en machine voor brandreiniging.

18.5 Dekkingsplan

Het middel, instrument om de zoet vorm van middelen in een gebied in beeld te brengen is het dekkingsplan.

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

E Ontwikkelingen samenhangende risicowatersystemen en de 'agenda voor morgen'



19 Ontwikkelingen sinds 2009

19.1 Inleiding

Vanaf 2009 wordt in Nederland gewerkt met het handboek Incidentbestrijding op het water. Dit hoofdstuk heeft inzicht in de vraag: Wat is er sinds de oplevering van dit handboek in de verschillende watergebieden gerealiseerd? Het doel is het schetsen van een landelijk beeld. Een overzicht van de voorbereidingen en de verschillende wijzen van voorbereiding. In de eerste insteek wordt een overzicht op hoofdlijnen weergegeven. Vervolgens wordt er per gebied ingegaan op de voorbereiding en de bijzonderheden.

19.2 Overzicht per gebied op hoofdlijnen

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

* Structuur: hiermee wordt een structurele overleg/afstemmingsstructuur bedoeld

Figuur 35: Samenhangende risicowatersystemen in Nederland

19.3 Ontwikkelingen per gebied

19.3.1 Amsterdam-Rijnkanaal

Algemeen

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 is met circa 90.000 schepen op jaarbasis (dagelijks circa 350 schepen) die totaal 164 miljoen ton vracht vervoeren. Goederen worden vervoerd met behulp van tankerscheperen en containerscheperen. Ongeveer 10-15% van het goederenvervoer betreft transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast vindt op het Amsterdam-Rijnkanaal vervoer van passagiers op rondvaartboten, hospitaalscheperen en pleziervaart plaats.

Vorbereiding/
planvorming

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 werkbaar en praktische uitvoering voor de crisisorganisatie.

19.3.7 IJsselmeergebied

Algemeen 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 Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ) is een samenwerkingsverband tussen 18 organisaties. De SAMIJ kent als basis een overeenkomst tussen acht veiligheidsregio's, vijf waterschappen, Rijkswaterstaat, Kustwacht, de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, Reddingsbrigade Nederland en Politie Nederland.
- In 2009 is het incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied vastgesteld. Dit plan is in 2013 geactualiseerd. Vanaf 2009 wordt er gewerkt met een implementatieplan. In 2014 is deze omgevormd tot een 'gezamenlijke werkagenda'.
- Naast het incidentbestrijdingsplan is in 2010 een dekkingsplan opgesteld. Na die tijd hebben meerdere SAMIJ deelnemers inspanningen verricht om dekkingsvraagstukken te verbeteren. Het dekkingsplan wordt in 2015 geactualiseerd.
- Vanaf 2013 ligt er een integraal beleidsplan vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven. Vanaf 2014 wordt gewerkt aan een e-learning module.
- In 2014 is het meerjarenprogramma 2014-2017 vastgesteld.

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) is hiervan een voorbeeld.
- 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 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 voor bepaalde locaties.

19.3.8 De Noordzee

Algemeen Samenhangend risicowatersysteem: Noordzee. Het Noordzeegebied heeft een oppervlakte van 54.000 km². De Noordzee is de drukst bevaren zee ter wereld. Op de Noordzee zijn er ook veel economisch belangrijke activiteiten, zoals mijnbouw, windenergie, visserij, zandwinning en recreatie. Ook in de Noordzee wordt militair oefend.

**Vorbereiding/
planvorming**

Het incidentbestrijdingsplan Noordzee wordt in 2015 vastgesteld door de minister naar aanleiding van de nieuwe wet BMO.

Bijzonderheden

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de coördinerende beheerder van de Noordzee. De Kustwacht is verantwoordelijk voor de aanpak 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). Begin 2015 zullen de benodigde opleidingen en trainingen zijn afgerond en het benodigd materieel op orde zijn. Ook de formalisering en operationalisering van de taak zullen dan zijn afgerond zodat het gespecialiseerde brandweerteam op verzoek van de kapitein kan worden ingezet bij brand aan boord van een passagiersschip.

19.3.9 Het Noordzeekanaal

Algemeen

Samenhangend risicowatersysteem: Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal is de economische slagader van de regio en IJmuiden, de poort naar Amsterdam. Jaarlijks wordt gemiddeld 25 miljoen ton goederen met zee- en binnenvaartschepen in de havens van IJmuiden, Velsen en de haven van Zaanstad en Amsterdam overgeslagen. Veertigduizend mensen hebben hun werk in de havens en in de industrie in het Noordzeekanaalgebied, waarvan 40% in de IJmond. Velsen profileert zich als de maritieme entree van de Metro-oolregio Amsterdam. Het Noordzeekanaalgebied is de afgelopen jaren uitgegroeid tot de vierde haven in Europa. Dit beeld van een dynamisch havengebied onderstreept de urgentie om er voor te zorgen dat de veiligheid op dit water wordt gewaarborgd.

**Vorbereiding/
planvorming**

Het incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal is vastgesteld in maart 2010 en in werking getreden op 1 juni 2010. Het IBP NZK wordt op dit moment herzien. Verwachting is dat deze in het tweede kwartaal 2015 operationeel is.

Bijzonderheden

- Naast 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.

19.3.10 Rijnmond

Algemeen

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. Een grote diversiteit aan goederen wordt over dit water vervoerd.

**Vorbereiding/
planvorming**

- Momenteel maakt Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond een incidentbestrijdingsplan voor incidenten op het water.

Bijzonderheden

- De Haven van Rotterdam is een zelfstandige kerndienst, 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 de bluscapaciteit op en vanaf het water, slachtofferhulp en gewondenvervoer, oppervlakteverontreiniging met gevaarlijke stoffen, metingen op het water en evacuatie over water.
- Er is een vaste werkgroep in de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond die zich bezig houdt met dit project.

19.3.11 Waddenzee

Algemeen

Samenhangend risicowatersysteem: Waddenzee. De Waddenzee is het grootste samenhangend risicowatersysteem 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 specifiek gebruik door wadlopers.

Vorbereitung/ planvorming

- Coördinatie Rampenbestrijding Waddenzee regeling is een samenwerkingsverband tussen 17 gemeenten, vier ministeries en drie veiligheidsregio's. Veiligheidsregio Fryslân treedt op als coördinerende regio.
- Het incidentbestrijdingsplan is vastgesteld in 2011. Het plan wordt begin 2015 geactualiseerd.
- Naast het incidentbestrijdingsplan is een dekkingsplan opgesteld.
- In 2015 wordt een meerjarenbeleidsplan opleiden, trainen en oefenen opgesteld.

Bijzonderheden

- De verschillende functionarissen worden tegelijk met het IJsselmeergebied en de Hoofdvaarweg Lemmer-Delftzijl opgeleid en geoefend.
- Er is een formeel bestuurlijk en operationeel overleg.
- Er lopen meerdere ontwikkelingen. Een aantal hiervan zijn: het Ecologisch spoorboekje, de implementatie van het Landelijk Crisis Management Systeem in samenwerking met Kustwacht en Rijkswaterstaat. Daarnaast is er een internationale samenwerking met het Eems-Dollard gebied (DenGerNerth verdrag), een protocol zeezoogdieren en afspraken over wadlopen. Er lopen afspraken met rederijen en havenbedrijven.

20 Best practices

20.1 Inleiding

Zoals in hoofdstuk 1 is weergegeven, wordt in veel gebieden sinds 2009 gewerkt volgens de doctrine van dit handboek. In het vorige hoofdstuk is een beeld geschetst van de voorbereiding. Van dit beeld kunnen een aantal 'best practices' in de zin van tips worden geschetst. Deze zijn voor alle gebieden bruikbaar om de voorbereiding op incidentbestrijding beter te versterken.

Aan te volgen, komen aan de orde:

- Implementatie en het implementatieplan
- Vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven
- De Muntieme Incident Respons Groups

Het onderwerp 'vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven' wordt in dit hoofdstuk meer uitgebreid weergegeven. De reden hiervoor is dat de delen A tot en met D van dit handboek niet verder ingaan op dit onderwerp.

20.2 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. 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. Voorbereiding suggereert wel dat er sprake is van het nastreven van een potentiële 'verandering' ten aanzien van een situatie. Dit kan een bestaande situatie zijn of een mogelijke situatie die zich kan voordoen in de toekomst. De status van de voorbereiding moet daarom gemeten kunnen worden. In een aantal gebieden is daarom gewerkt met een soort van nulmeting.

De sturing van de voorbereiding op incidentbestrijding kent op onderdelen een projectmatige aanpak. Bij het opstellen van bijvoorbeeld een incidentbestrijdingsplan is dit het geval. Echter andere onderdelen kennen 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 hier een belangrijk element in. Blijvend verbinden betekent ook dat organisaties en mensen in deze organisaties aandacht besteden aan netwerk- en samenwerkingspartners.

Meer informatie is te vinden op: www.incidentbestrijdingophetwater.nl

Bouwstenen
voorbereiding

Het afmeten van
verandering

Sturings-
instrumenten

Blijven 'verbinden'

20.3 Vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven (Uniformering OTO-activiteiten)

20.3.1 Inleiding

Bij incidentbestrijding op het water zijn meestal veel verschillende organisaties en partijen betrokken. Dat kunnen functionarissen zijn die dagelijks op het water hun werk uitvoeren. Maar ook kunnen het 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 en oefenen dan ook een noodzakelijke voorwaarde. In 2009 is er vanuit het landelijk project Waterrand een handreiking Opleiden, trainen en oefenen opgesteld. Inmiddels wordt incidentbestrijding op het water in meerdere watergebieden frequent opgeleid, getraind en geoefend. Toch blijft er sprake van een aantal complicerende factoren.

Complicerende factoren

- De verschillende hulpverleningsorganisaties kennen (op onderdelen) een eigen beleid, eigen beleidscycli voor opleiden, trainen en oefenen. Opleiden, trainen en oefenen is en blijft een verantwoordelijkheid van de hulpverleningsorganisatie zelf.
- Het belang en de prioritering voor incidentbestrijding op het water verschilt per veiligheidsregio / hulpverleningsdienst. Dit is mede afhankelijk van het risicoprofiel.
- Landelijk opererende organisaties, die werken voor en met alle veiligheidsregio's hebben beperkte capaciteit voor OTO en behoefte aan landelijke uniformiteit en een planning voor grote oefeningen.

Algemeen doel

De algemene doelstelling van opleiden, trainen en oefenen is dat alle bij de hulpverlening op het betreffende water betrokken functionarissen van verschillende organisaties in staat zijn, 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. Het doel van oefenen is het bekwaam worden en blijven in eerder opgedane kennis en vaardigheden.

20.3.2 Oplossing voor 'verschillende hulpverleningsorganisaties met eigen beleid'

Een multidisciplinair plan voor vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven zal in een samenhangend risicowatersysteem partijen betrekken en verbinden. Belangrijk hierbij is 'aan de voorkant' te komen van zogenaamde beleidscycli, want partijen moeten zelf verantwoordelijk voor opleiden, trainen en oefenen. Daarnaast is het van belang om te voeren over het verloop.

De opleidings- en oefendoelen kunnen hierbij worden afgestemd op de specifieke risico's van het gebied.

Mogelijk inhoud planvorming

- Analyse van de risico's
- Opleiding en oefen prioriteiten
- Doelgroepen
- Specifieke doelstellingen
- Opleiding
- Bijscholing
- Oefenen
- Agendering

20.3.3 Oplossing voor 'het belang en prioritering verschilt per hulpverleningsdienst / regio'

Binnen een samenhangend risicowatersysteem kan er een verschil in urgentie zijn tussen partijen en veiligheidsregio's. Sommige veiligheidsregio's hebben een klein oppervlak water in hun beheergebied, anderen een groot oppervlak. Een gezamenlijk plan met afspraken zorgt ervoor dat activiteiten geborgd worden. In de praktijk is het zinvol te kijken naar maatwerk.

Voorbeelden maatwerk:

- Het gezamenlijk organiseren van bijscholingsdagen
- Het aansluiten op oefeningen in andere regio's/gebieden
- De uitwisseling van expertise

20.3.4 Oplossing voor landelijke uniformiteit en planning

Het realiseren van landelijke uniformiteit in het beleid en de uitvoering van opleiden, trainen en oefenen is belangrijk. Deze landelijke uniformiteit en een landelijke planning kunnen worden vormgegeven binnen worden via een landelijk overleg waterfunctionarissen en functionarissen die belast worden met opleiden, trainen en oefenen voor de bestrijding van incidenten. In hoofdstuk 21 wordt verder ingegaan op dit thema.

Landelijke agenda opleiden, trainen en oefenen

- Kennisborging en beleidsontwikkeling
- Gezamenlijke afstemming van opleidings- en oefenbeleid tussen watergebieden
- Landelijke afstemming over agendering grootschalige oefeningen
- Aansluiting met de landelijke poule evaluatoren

Link naar:

- Handreiking Opleiden, trainen en oefenen voor incidentbestrijding op het water; zie www.infopuntveiligheid.nl
- Meerjarenbeleidsplan vakbekwaam worden en vakbekwaam blijven SAMIJ; zie www.incidentbestrijdingophetwater.nl
- Specifieke OTO kaarten; zie www.incidentbestrijdingophetwater.nl

20.3.5 Nautische leerlijn

Vanuit de verschillende nautische organisaties die direct betrokken zijn bij incidentbestrijding op het water is behoefte geuit te komen tot een leerlijn 'Nautisch Incident Management'. Ook andere havenmeesters, bestuurders, Officieren van Dienst landdiensten hebben deze behoefte aangegeven. Deze behoefte heeft geleid tot het opstellen van een nautische leerlijn. De Coördinatie Rampenbestrijding Waddenzee heeft in het tot stand komen van deze leerlijn een faciliterende rol gespeeld.

eindtermen

In de nautische leerlijn zijn functieprofielen beschreven in zogenaamde eindtermen. Het gaat hier om functieprofielen van de verschillende functies die bij nautisch incident management betrokken (kunnen) zijn. De eindtermen hebben als doel om:

1. Betrokken organisaties te ondersteunen bij het formuleren van een opleidingsvraag voor personeel betrokken bij het nautisch incidentmanagement.
2. Te komen tot meer uniformiteit bij de bestrijding van incidenten waardoor samenwerking en uitwisselbaarheid worden vergroot.

De inhoud van deze functieprofielen is tot stand gekomen op basis van verschillende inventarisatierondes. De verantwoordelijke organisaties zijn inhoudelijk verantwoordelijk voor de functieprofielen en de hierin genoemde eindtermen.

functies

Beschreven functies:

- On Scene Coördinator
- Coördinator incidentschip
- Officier van Dienst Water
- SAR Liaison
- Havenmeester

Meer informatie is te vinden op: www.infopuntveiligheid.nl

20.4 Maritime Incident Response Groups

De Maritime Incident Response Groups (MIRG) is een organisatie die de incidentbestrijding op het water verzorgt. De MIRG is het resultaat van het Europese Interreg Twee-Zeeënproject MIRG-EU. Dit project is in 2010 gestart met als doel om gezamenlijk met België, Frankrijk, Engeland en Nederland expertise te ontwikkelen om de incidentbestrijding aan boord van schepen te organiseren. In 2014 is het project opgeleverd met een gezamenlijke eindoefening voor de kust van IJmuiden in Nederland.

In MIRG -EU worden drie compleet nieuwe MIRG s opgebouwd. Elk team bestaat uit 36 mensen, goed opgeleide brandweermannen die zich in willen zetten voor de bestrijding van incidenten aan boord van schepen. Dat is wat anders dan een brand blussen in een woning. Het vraagt om een uitgebreid oefen- en opleidingstraject. In dit project leidt elk partnerland zijn MIRG -mensen zelf op, daarbij gesteund door de Kent Fire and Rescue Service. In de training leren de teamleden elkaar kennen en oefenen ze de procedures om de kneepjes van dit specialistische vak onder de knie te krijgen. Die kennis en kunde moet worden verworven onder leiding van ervaren trainers en opleiders.

Twee groepen van 6 mensen vormen de basis. Eén groep van zes mensen werkt als command team. Dit team bestaat uit officieren en onderofficieren en wordt bij een incident op een schip als eerste ingevlogen. Zij zorgen ervoor dat een tweede team met zes brandweermannen, het support team, het incident veilig kan bestrijden. Het eerste team bepaalt de aard van het incident: wat is er aan de hand, wat zijn de risico's? Vervolgens wordt een aanvalsplan gemaakt en wordt alles in stelling gebracht om het tweede team zijn werk te kunnen laten doen. Ze regelen de communicatie, kijken welke middelen nodig zijn, Ze richten posten in en ze leggen de lijnen uit: Een transitlijn naar het incident, een reddingslijn naar de reddingboten en natuurlijk een lijn die naar het commandocentrum op de brug leidt.

Volgens het internationale verdrag SOLAS dient de bestrijding van een incident op een schip in eerste instantie door de bemanning van een schip te worden uitgevoerd. Wanneer de bemanning niet in staat is het incident te beheersen, kan de kapitein of gezagvoerder een aanvraag voor assistentie doen. Op dat moment kan een MIRG worden ingezet.

Zie voor meer informatie: www.mirg.eu / www.zeeland.nl/veiligheid

21 Drie thema's voor verdere ontwikkeling

21.1 Inleiding

Bij de actualisatie van dit handboek wordt, net zoals bij het opstellen van het oorspronkelijke handboek in 2009, ook vooruitgekeken. Nederland is en blijft een waterland en de veiligheid op incidenten op het water is en blijft noodzakelijk. De voorbereiding vindt plaats binnen vele verschillende organisaties. Echter dit veiligheidsdomein is ook in beweging. Zo is bijvoorbeeld de Veiligheidsregio een relatief nieuw orgaan en op dit moment wordt door veiligheidsregio's en het veiligheidsberaad gewerkt aan een doorontwikkeling.

In dit gedeelte van het handboek worden een drietal thema's benoemd. De projectorganisatie wil deze drie thema's in de vorm van aandachtspunten meegeven aan de veiligheidsregio's, crisispartners, het Instituut Fysieke Veiligheid en het Veiligheidsberaad. De adviezen die bij de thema's benoemd zijn geven de mogelijkheid de landelijke doorontwikkeling van incidentbestrijding op het water te verstevigen.

21.2 Thema 1: Risicogerichtheid en een aansluiting van risicobeheersing bij crisisbeheersing / incidentbestrijding

Voorkomen is beter dan genezen. Een bekend en zeker relevant adagium in de organisatie van veiligheid. De strategische agenda van het Veiligheidsberaad geeft hierbij aan dat de illusie van het volledig kunnen beheersen van risico's wordt losgelaten en er meer gesproken wordt over risicogerichtheid. Niet alle risico's kunnen worden voorkomen, en de focus moet liggen op beïnvloedbare risico's. Het versterken van risicobeheersing is hiermee een belangrijke doelstelling voor de veiligheidsregio's de komende jaren.

Het versterken van risicobeheersing is ook van belang voor incidentbestrijding op het water, want het bovengenoemde adagium geldt zeker voor dit thema. 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. Over het algemeen zijn dit niet de veiligheidsregio's en crisispartners die een rol hebben bij incidentbestrijding op het water. Toch is een verbeterde aansluiting tussen risicobeheersing en incidentbestrijding/crisisbeheersing wenselijk. Inspanningen kunnen hierbij beter op elkaar worden afgestemd.

Integraal beeld

Het kennen van de risico's en een integraal beeld van feitelijke incidenten zou meer een vetrekpunt kunnen zijn voor de voorbereiding op de incidentbestrijding. Natuurlijk is er, op basis van ervaring, binnen organisaties wel koppeling tussen beide zichtbaar. Echter de informatie over risico's en (de hoeveelheid) incidenten op het water is versnipperd. Ook hier zijn er veel verschillende organisaties die delen van informatie beschikbaar hebben. De praktijk leert dat er geen eenduidig integraal gedragen beeld is wat de belangrijkste risico's zijn en welke soort incidenten er in de verschillende watergebieden plaatsvinden. Belangrijk is dat de komende jaren aandacht wordt besteed aan het tot stand brengen van dit beeld.

Cijfers over incidenten

Incidenten op het water komen vaak voor. Helaas zijn echter niet altijd de juiste cijfers integraal voorhanden. Dit kan komen omdat er veel organisaties betrokken zijn en er (nog) geen platform is waar de gegevens integraal in beeld worden gebracht. Ook is het mogelijk dat cijfers soms wel aanwezig zijn bij één van de organisaties maar niet bekend zijn bij andere. Dit leidt soms tot een vertekend beeld of gebrek aan feitelijke informatie. Het is van belang dat de cijfers adequaat gedeeld worden en in de beleidsvorming worden meegenomen. Dit kan door het instellen van een landelijke databank.

Evaluëren en leren De feitelijke incidentbestrijding is de beste test case voor de afspraken die in de voorbereiding zijn gemaakt tussen de verschillende partijen. Incidenten laten goed zien welke afspraken goed hebben gewerkt, waar flexibiliteit is toegepast (geen incident is hetzelfde) en waar (procedureel) ruimte is voor verbetering. Deze bevindingen zijn waardevol om te delen door het hele land, zodat we ook kunnen leren van elkaars incidenten. Dit geeft tevens de mogelijkheid om trends te analyseren en op basis van gezamenlijke inzichten met verbetervoorstellen te komen. Het evalueren van de incidentbestrijding geeft de mogelijkheid te komen tot verbeteringen.

- Advies**
- Een landelijk onderzoek naar de aansluiting tussen elementen van risicobeheersing en (voorbereiding op) incidentbestrijding op het water;
 - Een landelijke integrale risicobeeld voor het water
 - Een landelijke databank voor incidenten op het water, zo mogelijk met evaluatiegegevens

21.3 Thema 2: Uniformiteit in uitvoering en melding & alarmering

De afgelopen jaren zijn stappen gezet om te werken met een unitaire doctrine bij de bestrijden van incidenten op het water. Toch is een eenduidige wijze van optreden nog niet in alle gebieden gerealiseerd. Een verschillende wijze van optreden en voorbereiding op incidentbestrijding is met name lastig voor landelijk opererende organisaties zoals de Kustwacht en Rijkswaterstaat. Landelijke uniformiteit is ook wenselijk om te komen tot een eenduidige vorm van opleiden, trainen en oefenen.

Uitdragen van de doctrine Het realiseren van meer landelijke uniformiteit start bij het uitdragen van de doctrine die in dit handboek is omschreven. Het 'uitdragen' van de kennis in dit handboek zal in de verschillende watergebieden plaatsvinden. Ook heeft het Instituut Fysieke Veiligheid een belangrijke rol in het uitdragen van deze kennis.

Landelijke uniformering opleiden, trainen en oefenen In hoofdstuk 20 van dit handboek is de wens voor een landelijke uniformering voor opleiden, trainen en oefenen al benoemd.

Aansluiting LMO In Nederland wordt een landelijke meldkamerorganisatie opgericht en ingericht. In 2013 is hiervoor het transitieakkoord voor de meldkamer van de toekomst ondertekend. In de komende jaren wordt binnen deze organisatie het onderdeel melding en alarmering uniform vormgegeven.

Het opstarten van de hulpverleningsorganisatie bij de afhandeling van incidenten begint altijd met het proces melding en alarmering. Echter meldingen van incidenten op het water kunnen op veel verschillende plaatsen binnenkomen. Veel meldingen, bijvoorbeeld via VHF kanalen komen niet binnen in de huidige gemeenschappelijke meldkamers. Een eenduidige samenwerking tussen de Landelijke Meldkamerorganisatie en het Kustwacht Coördinatiecentrum (landelijke Maritieme meldkamer) is cruciaal.

Ook de opschaling bij grote incidenten op het water wordt belegd bij maritieme meldkamers en coördinatiecentra en de Landelijke Meldkamerorganisatie. Vanzelfsprekend is het ook hier van groot belang om deze opschaling op elkaar aansluit.

- Advies**
- Eén landelijk en tussen watergebieden afgestemde agenda van grootschalige oefeningen op het water.
 - Een opbouw van expertise over oefendoelen, verbeterplannen en de wijze van evalueren.
 - Aansluiting op oefenbeleid tussen 'kolommen' en landelijk opererende organisaties.
 - Een gedegen aansluiting van waterorganisaties (Kustwacht en Rijkswaterstaat) bij het inrichten en vormgeven van het proces melding en alarmering in de Landelijke Meldkamerorganisatie
 - Eén landelijke eenduidige wijze van de afhandeling van meldingen en alarmeringen en opschaling bij zowel de Landelijke Meldkamerorganisatie als de maritieme meldkamers/coördinatiecentra en verkeersposten.

21.4 Thema 3: Landelijke Borging van kennis één platform en een aanspreekpunt

Borgen en delen van kennis Met het project Waterrand in de periode 2006-2009, dit handboek en de voorbereiding in verschillende watergebieden is veel kennis opgebouwd. Ook binnen de belangrijke ketenpartners zoals Rijkswaterstaat en de Kustwacht is veel kennis aanwezig. De coördinerende veiligheidsregio heeft een rol in het borgen van kennis. In deze regio wordt kennis opgebouwd, gebundeld, gedeeld en voor meerdere partners beschikbaar gesteld. Veiligheidsregio's en crisispartners zijn echter wel in beweging en aan verandering onderhevig. Het is belangrijk dat opgebouwde kennis niet verloren gaat. Het verdient aanbeveling dat de structurele kennisborging binnen het Instituut Fysieke Veiligheid in samenspraak met de coördinerende regio's wordt vormgegeven.

Landelijk platform Voor de structurele borging van incidentbestrijding op het water is een platform noodzakelijk waarvan de uitvoeringsorganisatie helder is belegd. Een eerste stap hiertoe is het door het hanteer van het handboek als kennisdocument onder te brengen bij het Instituut Fysieke Veiligheid. Daarnaast is er ook een informeel structureel overleg tussen watergebieden ingesteld. Echter de landelijke doorontwikkeling en begeleiding bij de implementatie is hiermee nog niet geregeld. Ook is er vanuit een aantal landelijk opererende organisaties, zoals de Kustwacht en Rijkswaterstaat behoefte aan één landelijk aanspreekpunt. Het landelijke overleg tussen watergebieden zou een platform kunnen vormen. Een heldere ophanging aan een formele instantie dient te worden geborgd. Hierbij is het van belang dat dit platform ook bestuurlijk is 'aangehaakt'. Het Instituut Fysieke Veiligheid zou dit platform kunnen faciliteren. De samenhang en raakvlakken met het taakveld van het Expertisecentrum Transportveiligheid kan hierbij onderzocht worden.

Interdisciplinair optreden Incidentbestrijding op het water vraagt in veel gevallen een andere aanpak dan incidentbestrijding op het land. De aard van de incidenten is namelijk anders en de omstandigheden wijken af. Bij bepaalde calamiteiten is het daarom te overwegen hiervoor speciaal getrainde teams in te zetten, zoals interdisciplinaire rescueteams, blusteams voor scheepsbrandbestrijding en teams die inzetbaar zijn bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. In Nederland zijn al voorbeelden van deze teams zichtbaar. Toch verdient het aanbeveling landelijk te kijken naar de verschillende behoeften en invulling van deze teams. Een landelijk platform en de coördinerende veiligheidsregio's zouden een rol kunnen spelen in deze afstemming.

- Advies**
- Een onderzoek naar structureel platform onder het Algemeen Bestuur van het Instituut Fysieke Veiligheid en/of de Raad directeurenoverleg veiligheidsregio's waarmee de bestuurlijke betrokkenheid en de lijn naar de uitvoeringsorganisaties geborgd zijn. Een geformaliseerd overleg van waterfunctionarissen, ondersteund door een klein programmabureau kan fungeren als dit platform waar incidentele en structurele werkzaamheden worden ondergebracht. De samenhang en raakvlakken met het Expertisecentrum Transportveiligheid kan hierbij meegenomen worden.
 - Een ambtelijke portefeuillehouder voor de contacten met cruciale ketenpartners en de adviesraden.
 - Een landelijk onderzoek naar de behoefte, samenhang en mogelijke invulling van specialistische teams voor incidentbestrijding op het water.

VERVALLEN

Bijlagen

VERVALLEN

B1 Afkortingenlijst

A

AC	Alarmcentrale / Algemeen commandant
AGS	Adviseur gevaarlijke stoffen
AIS	Automatic Identification System
AOV	Ambtenaar openbare veiligheid

B

B&W	Burgemeester & wethouders
BLSP	Basic Life Support
BPA	Buitengewoon opsporingsambtenaar
BPRW	Beheerplan voor de rijkswateren
BroNS (ook MIRG)	Brandweer op de Noordzee
BRW	Brandweer
BST	Beleidsteam
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C

C-GMK	Coördinerende Gemeenschappelijke Meldkamer
CRBT	Coördinerend Regionaal Beleidsteam
CVVP	Coördinerende Verkeerspost
CaCo	Calamiteitencoördinator op meldkamer
CdK	Commissaris van de Koning
CoPI	Commando Plaats Incident
CPA (zie ook MKA)	Centrale Post Ambulancevervoer
CRAS	Centraal Registratie bureau Afhandeling schade
CRIB	Centraal Registratie en Inlichtingen Bureau
CRW	Coördinatie regeling Waddenzee

D

DCC	Departementaal Coördinatiecentrum
DKW	Directeur Kustwacht
DRIP	Dynamisch Route-informatiepaneel

E

EHBO	Eerste Hulp Bij Ongelukken
ERC	Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie
EZ	Ministerie van Economische Zaken

G

GAGS	Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GHOR	Geneeskundige HulpverleningsOrganisatie in de Regio
GMC	Gemeenschappelijke Meldcentrale
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GMS	Geïntegreerd meldkamersysteem
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
GS	Gedeputeerde Staten

H

HID	Hoofdingenieur-directeur
HOvD	Hoofdofficier van Dienst
HOvJ	Hoofdofficier van justitie
HS-GHOR	Hoofd Sectie GHOR
HM piket	Havenmeester piket
HVL	Hoofdverkeersleider
HVR	Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding

I

IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
IBP	Incidentbestrijdingsplan
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voormalig Min. Verkeer en Waterstaat)
IFV	Instituut Fysieke Veiligheid
IMO	International Maritime Organisation
IL&T	Inspectie voor de Leefomgeving & Transport (voormalige inspectie V en W)

J

JRCC	Joint Rescue Co-ordination Centre
------	-----------------------------------

K

KMAR	Koninklijke Marechaussee
KNBRD	Koninklijke Bond tot het Redden van Drenkelingen (nieuwe naam: Reddingsbrigade Nederland)
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum

L

LNEG	Lokale Nautische Expert Groep
LMG	Landelijke Meldgroep C2000
LPA	Landelijk Protocol Ambulancezorg
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum

M

MIC	Melding en Informatie Centrum
MIRG (zie ook BroNS)	Maritime Incident Response Group/Maritieme Incident Respons Group
MKA (zie ook CPA)	Meldkamer Ambulancezorg
MMT	Mobiel Medisch Team

N

NCC	Nationaal CrisisCentrum
NP	Nationale Politie

O

OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OL	Operationeel leider
OM	Openbaar ministerie
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 Geneeskunde
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
OvD-W	Officier van Dienst Water- en Schipvaartzorg
OvJ	Officier van Justitie
OVR	Officier Veiligheidsregio

P

PKHN	Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee
------	---

R

RAC	Regionale Alarmcentrale
RAV	Regionale Ambulance Voorziening
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
RMT	Regionale Meldgroep C2000
ROT	Regionaal Operationeel Team
RRCP	Referentiekader Regionaal CrisisPlan
RTGZ	Regeling Transport Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen
RWS	Rijkswaterstaat

S

SAR	Search and Rescue
SAMI	Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied
SBO	Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden
SITRAP/SITREP	Situatie Rapport / Situation Report
SMC	SAR-Mission Coordinator
SRWS	Samenhangend risico watersysteem
STZ	Scheepvaartregelende territoriale zee
SVW	Scheepvaartverkeerswet

T

T1 t/m T4	Slachtofferaanduiding in urgentieklasse (zie begrippenlijst)
TS	Tankautospuit

V

VCMS	Versterking Civiel-Militaire Samenwerking
VenJ	Ministerie van Veiligheid en Justitie
VHF	Very High Frequency (ultrakorte golf)
VLC	Verkeersleidingcentrum
VP	Verkeerspost
VR	Veiligheidsregio

W

Wet BMO	Wet bestrijding maritieme ongevallen
Wet RO	Wet op de rechterlijke organisatie
Wvr	Wet veiligheidsregio's

Z

ZHP	Zeehavenpolitie
-----	-----------------

B2 Begrippenlijst

2.1 Inleiding

Een effectieve hulpverlening en crisisbeheersing voor incidenten op het water is gebaat bij een eenduidige terminologie. De begrippenlijst in dit deze bijlage is hiervoor opgesteld.

In het Besluit Kwaliteitscriteria Planvorming van 18 mei 2004 wordt gesteld dat toekomstige plannen dienen aan te sluiten bij de gehanteerde begripsomschrijvingen uit de wettelijke begrippenkaders. In het eindrapport Land-Zeeregelingen wordt opgemerkt dat in het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding een eenduidige terminologie ontbreekt. Het komt voor dat de termen uit het Handboek in andere regelingen met een verschillende betekenis worden gebruikt. Dit leidt tot misverstanden en vermindert de effectiviteit bij de incidentbestrijding.

In dit document zijn de begrippen die relevant zijn voor de incidentbestrijding op het water op alfabetische volgorde weergegeven.

Deze begrippenlijst vormt een aanvulling op bijlage 2 van het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding.

2.2 Bronnen

Ten behoeve van de inventarisatie van de juiste terminologie en definities zijn onderstaande bronnen geraadpleegd:

- Besluit instelling Kustwacht
- Besluit veiligheidsregio's
- Binnenschepenbesluit
- Binnenvaartpolitiereglement
- Beheerplan voor de Rijkswateren (BPRW)
- EG Richtlijn Havenstaatcontrole, 2005
- Grondwaterwet
- Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding, juni 2003 (HVR)
- Havenbeveiligingswet
- Incidentbestrijdingsplannen diverse gebieden
- Prestatienormen voor SAR op ruime binnenwateren 2006 Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)
- Regeling inzake de SAR-dienst, 1994 (SAR)
- Samenwerkingsregeling voor de ongevalbestrijding in het IJsselmeergebied (SOMIJ)
- 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

2.3 Begrippenlijst

Aanlandingsplaats

Plaats waar een hulpverleningsvaartuig of helikopter (aan)landt, tevens geschikt voor 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.

Afshaling

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, verspreid 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 van inzet van eenheden of diensten of een waarschuwing (o.a. 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 het geen 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 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 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 uitgesloten is te achten. Ook genoemd: "grootschalig incident", "niet-ramp", "bijna-ramp", "dreigende ramp".

Calamiteitenhaven

Een haven waar een schip in geval van calamiteiten naar binnen kan worden gebracht. In Nederland is geen vaste haven van te voren aangewezen maar wordt deze 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 organisatie samenwerken onder 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 voert. De coördinerende bestuurder fungeert als aanspreekpunt voor de operationele leider.

Crisis

Een ernstige verstoring van de basisstructuren dan wel aanpak van fundamentele waarden en normen van het maatschappelijk systeem.

Cruiseschip

Een zee- of binnenvaartschip dat bestemd is voor het vervoer van passagiers met overnachtingsmogelijkheid.

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, rookstukken, water of hitte ten gevolge van de ramp. In dit gebied kan het nodig zijn maatregelen ten aanzien van de bevolking en/of het milieu te nemen.

Effect op het land

Situaties op het water die 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 één of meer rampbestrijdingsprocessen op het land worden opgestart als gevolg van het incident.

Evacuatie

De voorbereiding en de overbrenging van de geplande verplaatsing van groepen personen in Nederland met daaronder begrepen: vervoer(sbegeleiding), opnemings-, verzorgings- en terugkeer van deze groepen, de voorbereiding daarvan en de nazorg.

Fast ferry

Zie overboot (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 Incidentbestrijdings Procedure (GRIP)

Uitwerking van het opschalingsproces in coördinatiealarmfasen. Elk coördinatiealarm heeft zijn eigen kenmerken, die gebaseerd zijn op de bijbehorende taken, bevoegdheden of verantwoordelijkheden.

Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding

Het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding is een voormalig naslagwerk dat beoogt een actueel, samenhangend en gebruiksvriendelijk overzicht te verschaffen van de kennis over beleid en praktijk van de (voorbereiding op de) rampenbestrijding. Bovendien fungeert het Handboek als wegwijzer voor de grote hoeveelheid documentatie die de afgelopen jaren is verschenen. Het is volledig gebaseerd op reeds bestaande documentatie zoals handleidingen, leidraden, modellen, referentiekaders, beleidsnota's, wetgeving en circulaires. In 2015 wordt het HVR opgevolgd door het handboek Crisisbeheersing.

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 noodzakelijke 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
- bruikbaar 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, 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 gedeeld, zoals de actuele essentiële gegevens van het grootschalig incident, de verwachte impact en de ingezette capaciteiten. De juiste vorm is in elk geval een multidisciplinair totaal beeld 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 en Kustwachtcentrum

Samenwerkingsorgaan van rijksdiensten voor de operationele uitvoering van de rampen- en incidentbestrijding op zee.

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, nationaal maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum, centrale meldkamer en maritieme assistentiedienst.

Leiding & Coördinatie

Dit proces heeft tot doel het zo vaak mogelijk bestrijden van een grootschalig incident. Dit dient een effectieve besturing 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 feitelijke bestrijding c.q. aan de inhoudelijke rampbestrijdingsprocessen, het monitoren van de voortgang van de bestrijding, de resultaten en 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 is aan wettelijke regels gebonden.

Melding & 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.

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 hulpverleningseenheden 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- & Afschaling

Dit proces heeft tot doel om steeds zoveel mogelijk de juiste hoeveelheid bestrijdingspotentieel (mensen en middelen) beschikbaar te hebben om een grootschalig incident optimaal te 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 de burgemeester in het beleidsteam over operationele aangelegenheden, als voorzitter van het ROT. 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 Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure (GRIP) genoemd.

Opstapplaats

Personeel en/of materiaal kan daar opstappen of overgezet worden. Deze zijn zowel op land als water te bereiken.

Partyschip

Een commercieel geëxploiteerd schip zonder overnachtingsmogelijkheid 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 de gevolgen van eventuele ongevallen te beperken.

Preparatie

De voorbereiding op de acute bestrijding van ongevallen en rampen.

Port of Refuge

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 een zware 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 en de schadelijke gevolgen te beperken.

Rampbestrijdingsplan

Bundel ten aanzien van de vastgestelde rampen en zware ongevallen waarvan de plaats, aard en gevolgen voorsienbaar 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 rampen. De processen kunnen geclusterd worden naar brandweertzorg, 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 Beleids Team (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 dekkingsgebied rekent:

- Waddenzee Oost (inclusief Eems-Dollard)
- Lauwersmeer
- Waddenzee Midden
- Waddenzee West
- IJsselmeer
- Markermeer
- Zwartemeer
- Randmeren (te weten: Veluwerandmeren (tussen de sluisen: Drontermeer, Velummeer, 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 Verdrongen 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 staat 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, die materiële 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 verkeernde mensen, 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 luchtvaart 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 worden 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 in enkele uren wordt bedreigd door een obstructie van de ademwegen, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie of die gevaar lopen op ernstige infectie 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 ademwegobstructie, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie, ernstige infectie of invaliditeit. Daarnaast bestaat een urgentieklaas 4. Deze kan in principe alleen onder oorlogsomstandigheden worden gehanteerd.
4. Urgentieklaas 4 (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.

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 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 aanname van de melding en de uitgifte van de melding.

VHF-band

Binnen de maritieme sector wordt de VHF-band (very high frequency) of ultrakortegolffband 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 ten einde 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.

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 bepaald regio in Nederland tot taak heeft de waterhuishouding te regelen. Ook wordt het in 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 vastgeklemt 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

2.4 Verwante begrippen

Een aantal begrippen uit de begrippenlijst zijn verwant aan elkaar. Om verwarring te voorkomen en helderheid te geven in 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:

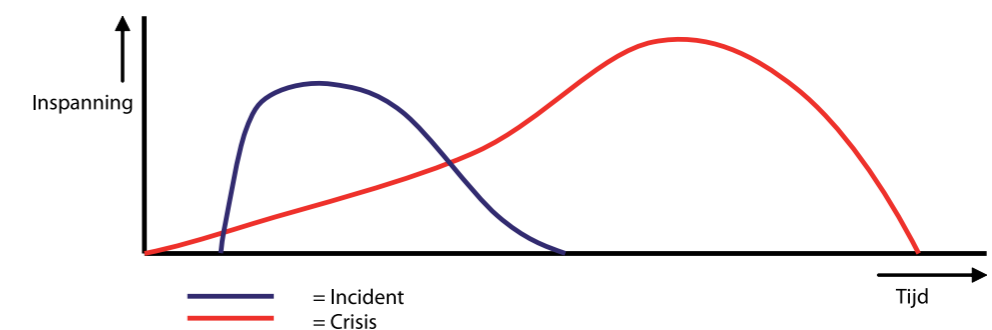
- De besluitvorming vindt zich in een netwerk met veel actoren;
- Beslissingen moeten onder tijdsdruk worden genomen;
- Er is sprake van onzekerheid, zodat ad hoc besluitvorming en improvisatie nodig zijn;
- Er is sprake van een (grote) publicitaire druk;
- De democratische controle van besluitvorming 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.

NB. Binnen het 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 zijn in onderstaand figuur gevisualiseerd.



Figuur 36: Verhouding tussen incident en crisis

Ook het begrip "Ongeval" is een verwant begrip in relatie tot 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.

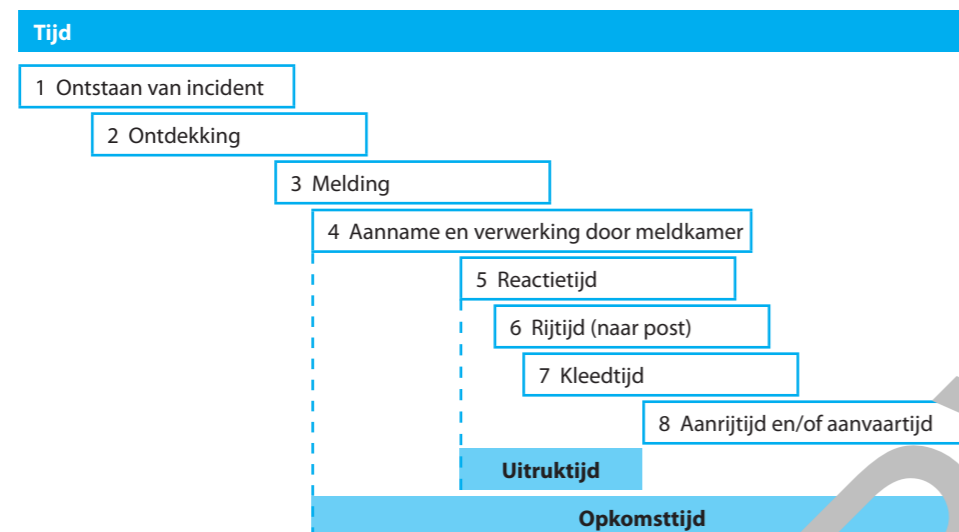
Opkomsttijd: Tijd tussen de eerste melding en het moment dat de eerste uitruk ter plaatse is. Opkomsttijd is uitruktijd vermeerderd met aanrijtijd en/of aanvaartijd. Deze term is voornamelijk bij de brandweer in gebruik.

Reactietijd: (zie opkomsttijd) Deze term is voornamelijk bij de politie in gebruik.

Responstijd: (zie opkomsttijd) Deze term is voornamelijk in de ambulancezorg in gebruik.

Bij het bepalen van de zorgnormen wordt de term **opkomsttijd** gehanteerd. Immers het is het meest omvattende begrip en voor de hulpvrager het meest relevant.

Schematisch kunnen de tijden als volgt worden weergegeven.



Figuur 37: Verschillende tijdsbegrippen binnen de opkomsttijd

Aanlandingsplaats, opstapplaats en inschepingsplaats zijn eveneens verwante begrippen. Hiermee wordt de overdrachtsplek van water op land en vice versa 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 daar opstappen of overgezet kan worden. Het kan 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.

B3 Literatuurlijst

- Algemene Wet Bestuursrecht
- Ambitie Geel op het water, Rijkswaterstaat, februari 2007
- Besluit Instelling Kustwacht
- Besluit kwaliteitscertificatie planvorming
- Besluit veiligheidsregio's
- Bestrijding incidenten op de Kagerplassen
- Betrouwbaarheid op de Vaarwegen, Rijkswaterstaat juli 2005
- Calamiteitsmanagementplan, Project Railplan, april 2006
- Convenant tot regeling van de incidentbestrijding voor de grote vaarwegen in het Benedenrivierengebied, juni 1998
- Een stranding op de Westerschelde, Evaluatie van het optreden van Rijkswaterstaat Zeeland bij het aan de grond lopen van de Forwairet op de Westerschelde (27 september 2005), COT, november 2005
- Evaluatierapport Stranding Forwairet op de Westerschelde, 9 februari 2006
- Forwairet Rijkswaterstaat Bestrijdingsplan HSL-Zuid en Betuweroute, Project Railplan versie 2.1, 23 oktober 2006
- Gemeentewet
- Grondwaterwet
- Grondwet
- Handboek Crisisbeheersing van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie Verkeer en Waterstaat Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing, december 2005
- IAMSAR, International Maritime Organization (IMO), 2003
- Incidentbestrijdingsplannen diverse gebieden
- Kerncijfers Scheepvaart, Rijkswaterstaat 2007
- Leidraad Voorbereiding Treinincident Bestrijding Spoorboekje voor Zwaailichten, 1e druk, 1e oplage, september 2004
- Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming 2013
- Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen, capaciteitsnota 2006-2010, Rijkswaterstaat Noordzee, mei 2006
- Onderzoek calamiteitenbestrijding Zeeuwse stromen
- Overeenkomst SAMIJ 2010
- Politiewet 2012
- Prestatienorm SAR ruime binnenwateren 2006, KNRM
- Project Land-Zee regelingen, Hogeschool Zeeland, eindrapport maart 2006
- Provinciewet
- Redden in het zicht van de haven, KNRM, april 2006
- Referentiekader GRIP, Veiligheidskoepel, 28 maart 2006.
- Regeling inzake SAR-dienst 1994
- Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 20 februari 2003
- Scheepvaartreglement territoriale zee
- Scheepvaartverkeerswet
- Scriptie MCDM - Wordt het wat met de incidentbestrijding op het water?, J.V.T.M Stierhout, augustus 2006
- State-of-the-art: bestuurlijk leiderschap in crisissituaties, Landelijk Beraad Crisisbeheersing, september 2007
- Tekst & Commentaar Openbare Orde en Veiligheid, Brainich von Brainich Feith, 2006
- Tis-matrices HSL-Zuid en Betuweroute, Project Railplan April 2006
- Versterken van Incident Management op het Water, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, mei 2007
- Visie decentraal multidisciplinair opleiden, trainen en oefenen crisisbeheersing, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, mei 2007
- Waterschapswet
- Waterstaatswet 1900
- Wet bestrijding maritieme ongevallen (BMO)
- Wet Bodembescherming
- Wet Gemeenschappelijke regelingen

- Wet Milieubeheer
- Wet Modernisering Waterstaatswetgeving van de Waterstaatswet 1900
- Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg
- Wet op de Waterhuishouding
- Wet op de Waterkeringen
- Wet Toelating Zorginstelling
- Wet Verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet Verontreiniging Zeewater
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Wet veiligheidsregio's
- Waterwet
- WOCB Handboek Rijkswaterstaat 2003
- Wrakkenwet

B4 Overzicht scenario's

1 Mens en dier in nood

- 1.1 Persoon overboord/vermist
- 1.2 Schip in nood
- 1.3 Watersporter problemen
- 1.4 Ongeval / gewond
- 1.5 Ziekte aan boord
- 1.6 Niet toegelaten vaartuig
- 1.7 Problemen ijs
- 1.8 Problemen wadlopen

2 Verontreiniging oppervlaktewater

- 2.1 Versmering
- 2.2 Stof opgevoerd in water
- 2.3 Stof droppend op het water
- 2.4 Stof uit de lucht
- 2.5 Verontreiniging kust/oever

3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

- 3.1 Hinderlijke lucht
- 3.2 Vrijgekomen brandbare stof
- 3.3 Vrijgekomen chemische stof
- 3.4 Vrijgekomen radioactieve stof
- 3.5 Ontstaan gaswolk
- 3.6 Transportleiding
- 3.7 Aantreffen explosief
- 3.8 Gedumpte/onbekende stof

4 Brand en/of explosie

- 4.1 Pleziervaartuig
- 4.2 Binnenvaartschip
- 4.3 Rondvaartboot
- 4.7 Cruiseschip /ferry
- 4.4 Zeeschip in lading
- 4.5 Zeeschip in machinekamer
- 4.6 Zeeschip in accommodatie

5 Ordeverstoring

- 5.1 Recreatie
- 5.5 Partyboot
- 5.6 Cruiseschip/ferry
- 5.2 Activisten op een vaartuig
- 5.4 Stremming van de vaarweg
- 5.3 Bij sluis/op de kant

6 Ecologisch incident

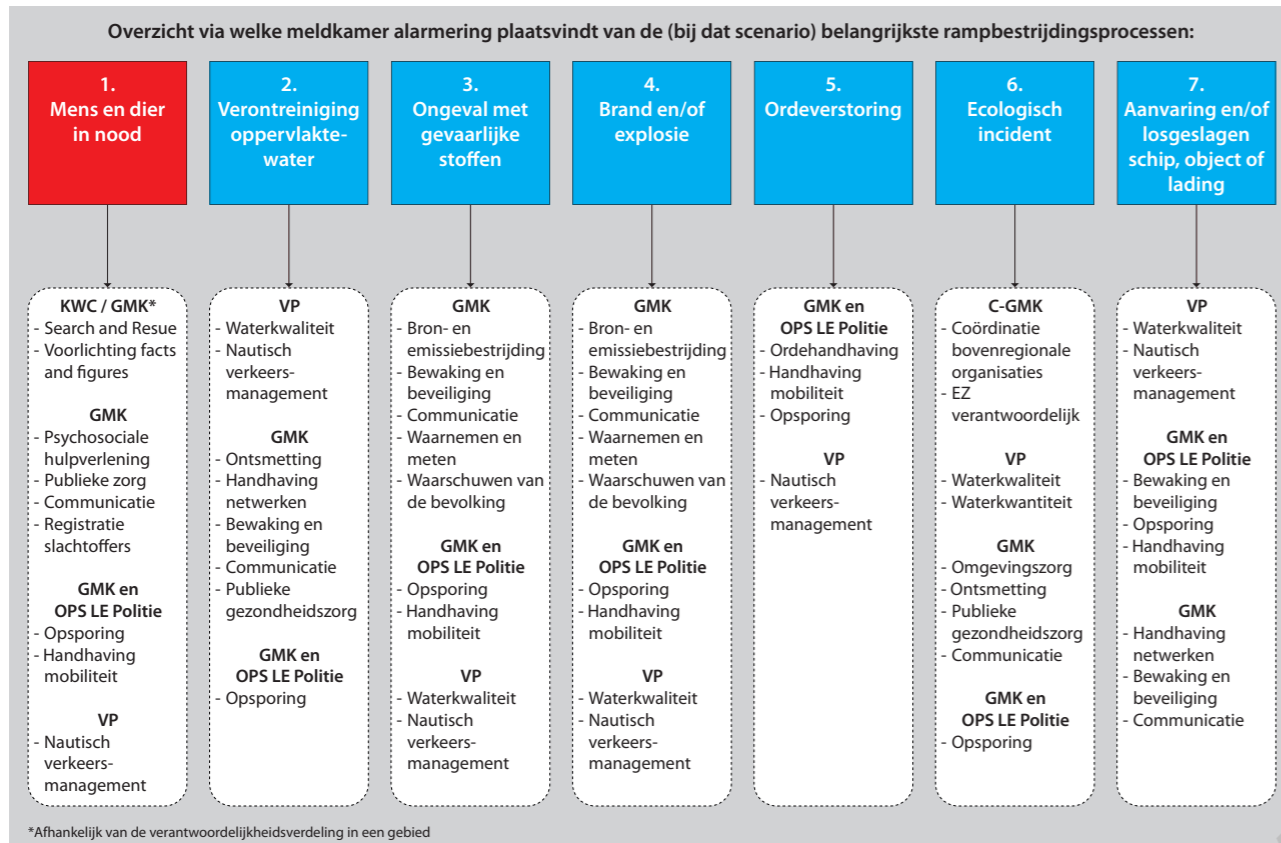
- 6.1 Aangespoelde vogels/dieren
- 6.2 Veel zieke/dode dieren in het water

7 Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading

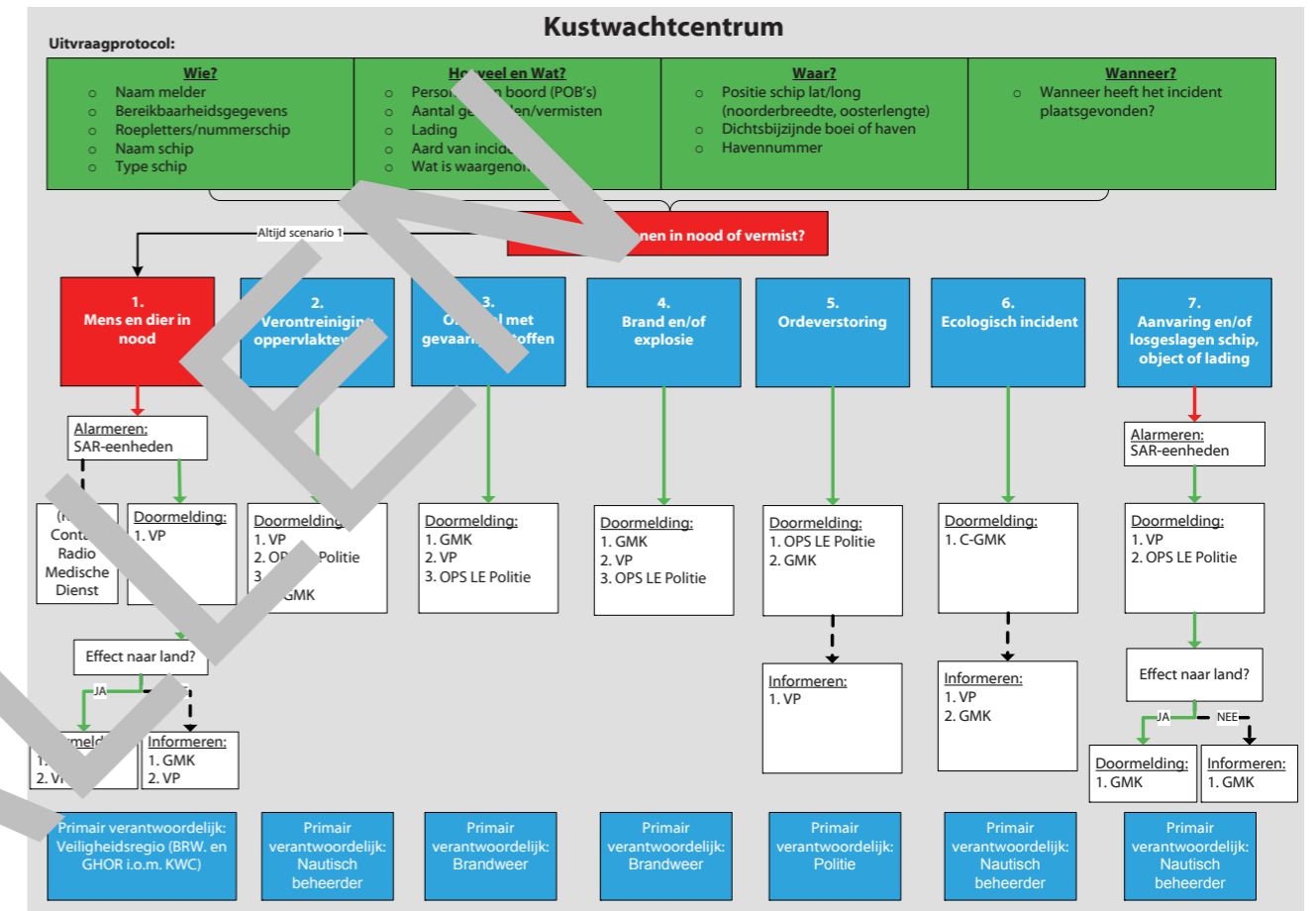
- 7.1 In de vaarweg
- 7.2 Gezonken
- 7.3 Op oever/strand
- 7.4 Vermist

8 Gebiedsspecifiek scenario

B5 Alarmeringsprotocollen



Figuur 38: Overzicht meldkamer alarmering



Legenda:

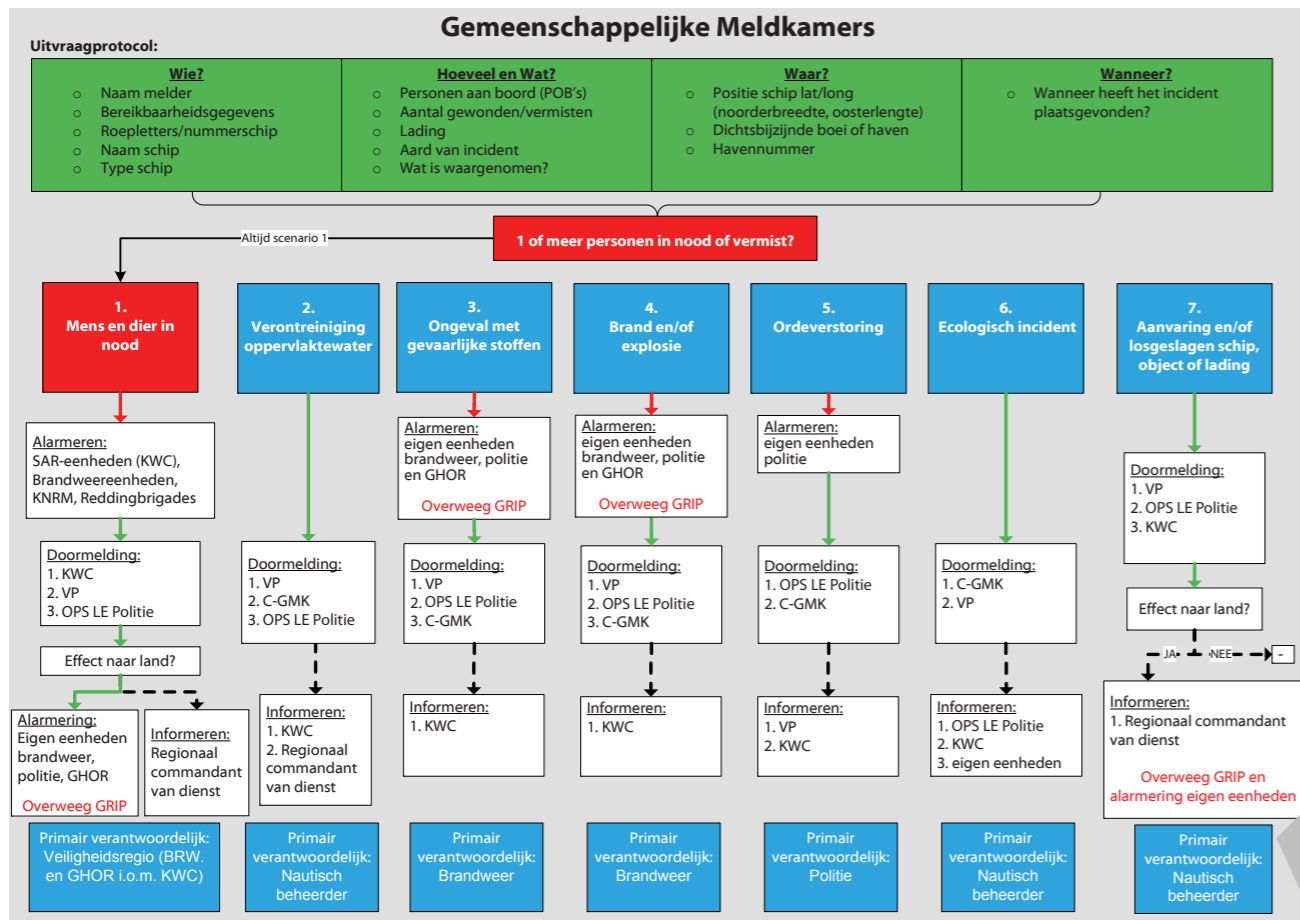
- = Alarmering
- = Doormelding
- - - - -> = Informeren

KWC = Kustwachtcentrum, niet in alle gebieden betrokken, maar afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling hebben zij een rol in het SAR-proces.

C-GMK = De GMK van de veiligheidsregio waarin het incident heeft plaatsgevonden, of de GMK die de coördinatie (volgens afspraak) op die locatie ter hand neemt. Alle bij een incident betrokken GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

Centrale VP = In sommige gebieden bestaat het onderscheid tussen uitvoerende verkeersposten en centrale verkeersposten. De centrale verkeersposten zijn het middelpunt waar incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarmeringsprotocollen voor de uitvoerende verkeersposten.

VERBODEN



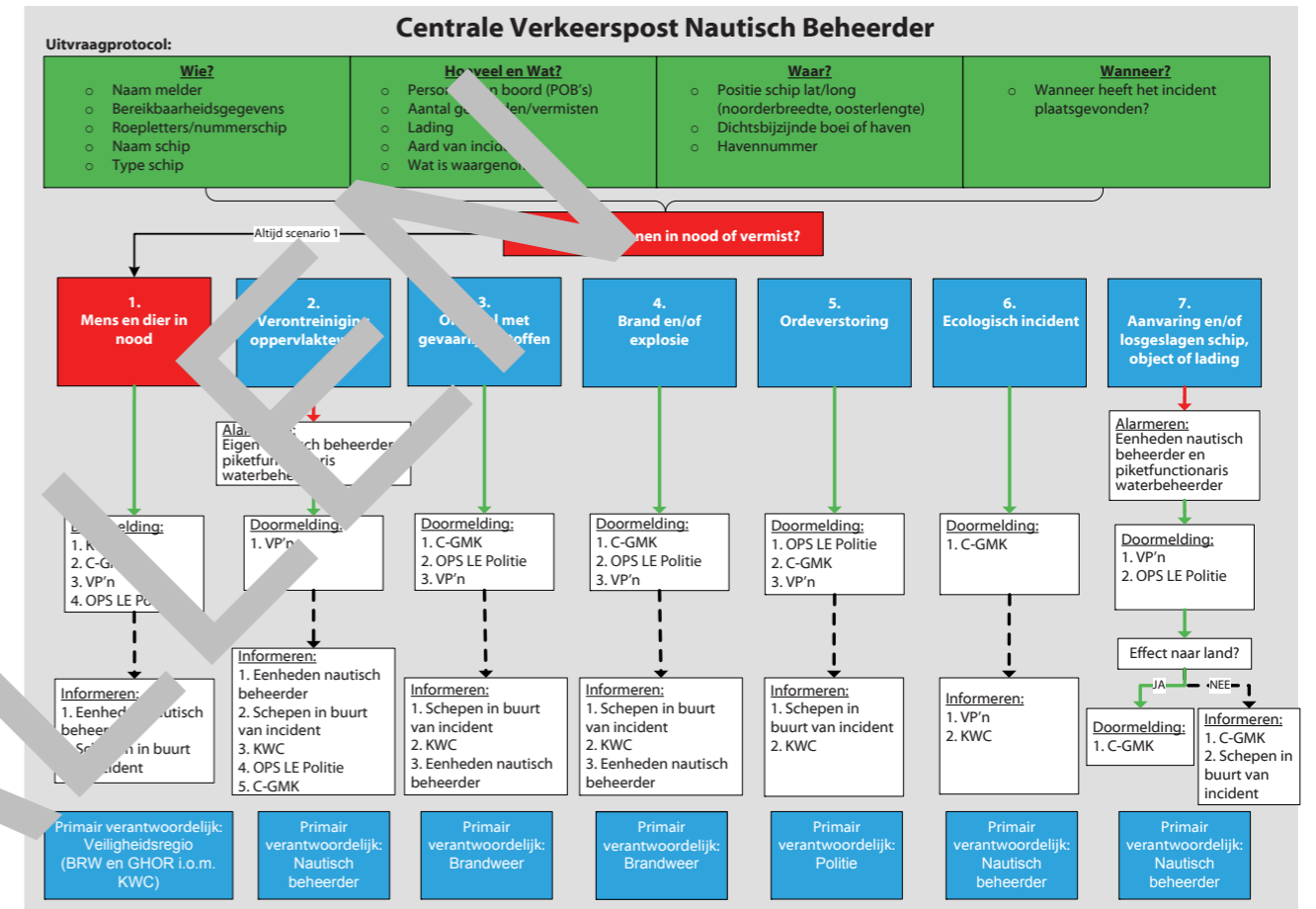
Legenda:

- = Alarmering
- = Doormelding
- - - - - = Informeren

KWC = Kustwachtcentrum, niet in alle gebieden betrokken, maar afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling hebben zij een rol in het SAR-proces.

C-GMK = De GMK van de veiligheidsregio waarin het incident heeft plaatsgevonden, of de GMK die de coördinatie (volgens afspraak) op die locatie neemt. Alle bij een incident betrokken GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

Centrale VP = In sommige gebieden bestaat het onderscheid tussen uitvoerende verkeersposten en centrale verkeersposten. De centrale verkeersposten zijn het middelpunt waar incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarmeringsprotocollen voor de uitvoerende verkeersposten.



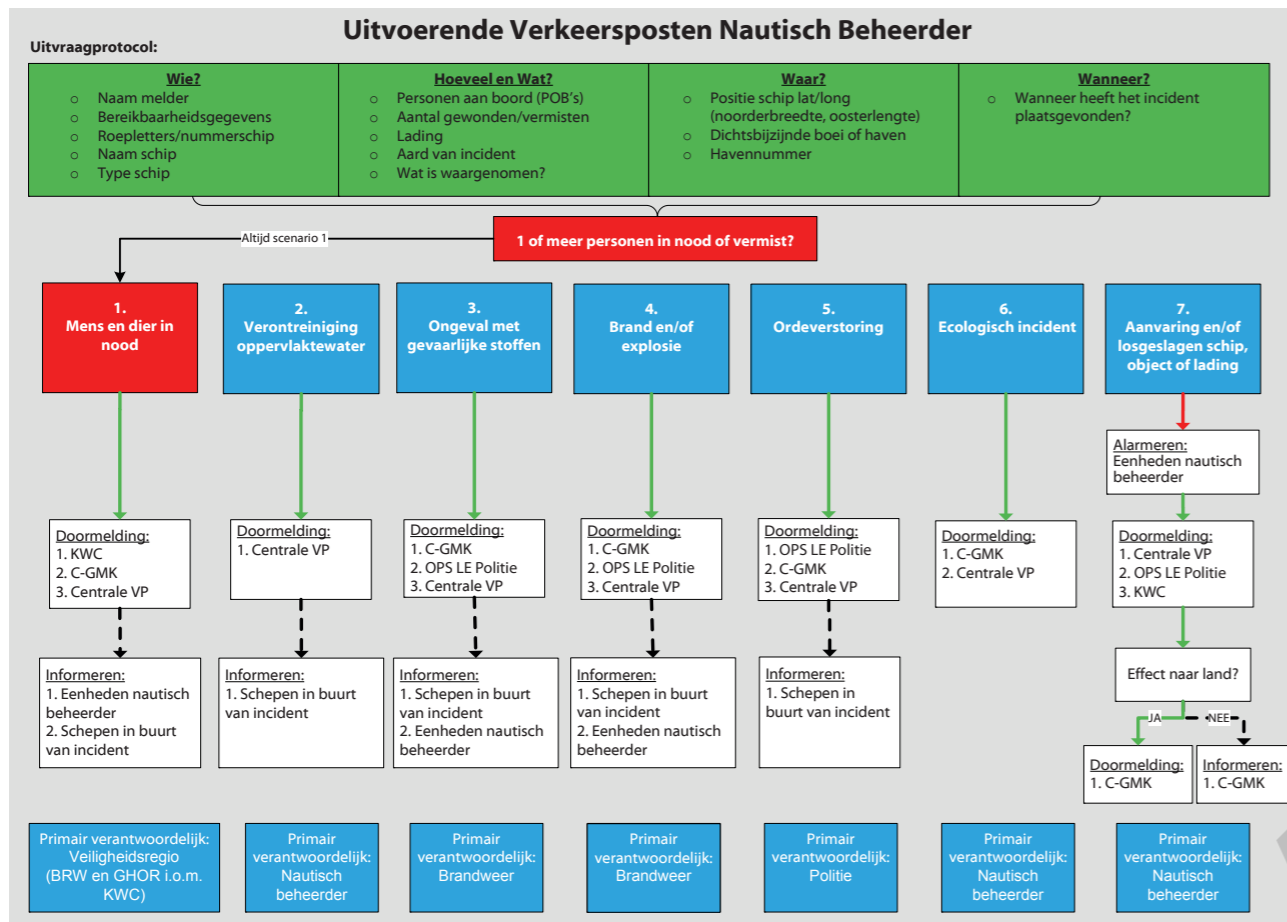
Legenda:

- = Alarmering
- = Doormelding
- - - - - = Informeren

KWC = Kustwachtcentrum, niet in alle gebieden betrokken, maar afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling hebben zij een rol in het SAR-proces.

C-GMK = De GMK van de veiligheidsregio waarin het incident heeft plaatsgevonden, of de GMK die de coördinatie (volgens afspraak) op die locatie neemt. Alle bij een incident betrokken GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

Centrale VP = In sommige gebieden bestaat het onderscheid tussen uitvoerende verkeersposten en centrale verkeersposten. De centrale verkeersposten zijn het middelpunt waar incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarmeringsprotocollen voor de uitvoerende verkeersposten.



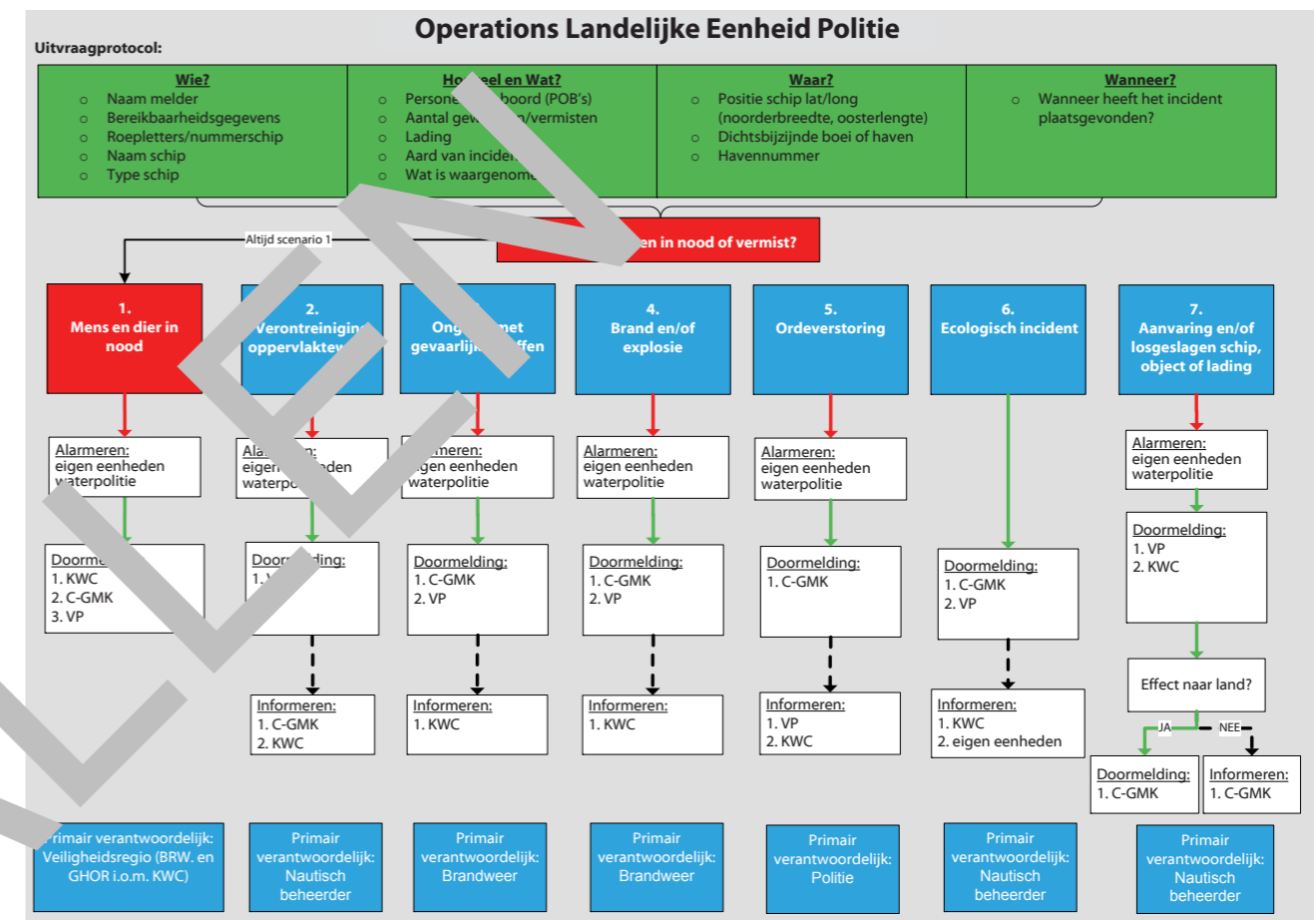
Legenda:

- = Alarmering
- = Doormelding
- - - - - = Informeren

KWC = Kustwachtcentrum, niet in alle gebieden betrokken, maar afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling hebben zij een rol in het SAR-proces.

C-GMK = De GMK van de veiligheidsregio waarin het incident heeft plaatsgevonden, of de GMK die de coördinatie (volgens afspraak) op die locatie neemt. Alle bij een incident betrokken GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

Centrale VP = In sommige gebieden bestaat het onderscheid tussen uitvoerende verkeersposten en centrale verkeersposten. De centrale verkeersposten zijn het middelpunt waar incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarmeringsprotocollen voor de uitvoerende verkeersposten.



Legenda:

- = Alarmering
- = Doormelding
- - - - - = Informeren

KWC = Kustwachtcentrum, niet in alle gebieden betrokken, maar afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling hebben zij een rol in het SAR-proces.

C-GMK = De GMK van de veiligheidsregio waarin het incident heeft plaatsgevonden, of de GMK die de coördinatie (volgens afspraak) op die locatie neemt. Alle bij een incident betrokken GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

Centrale VP = In sommige gebieden bestaat het onderscheid tussen uitvoerende verkeersposten en centrale verkeersposten. De centrale verkeersposten zijn het middelpunt waar incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarmeringsprotocollen voor de uitvoerende verkeersposten.

Figuur 39: Overzichten doormelding per betrokken meldkamer

B6 Functiebeschrijvingen

6.1 Functiebeschrijving Officier van Dienst

Water- en scheepvaartzorg

Algemeen	
Funcionaam	Officier van Dienst Water- en scheepvaartzorg (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"> • Adviseren Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik. • Aansturen operationele processen Water- en scheepvaartzorg op plaats incident. N.B. Voor het proces SAR geldt dat deze taak wordt uitgevoerd door de organisatie waar deze taak is belegd²⁹. Daaruit volgt of de OVD-W ook voor de aansturing van het SAR-proces verantwoordelijk is. • Het afstemmen en coördineren van de ingezette eenheden op het water, eventueel met behulp van een OSC.
Plaats in de organisatie	
Taken / verantwoordelijkheden in hoofdlijnen	<ul style="list-style-type: none"> • De OvD-W is verantwoordelijk voor het gecoördineerd uitvoeren van de taken met betrekking tot de water- en scheepvaartprocessen in afstemming met de overige hulpdiensten en advisering ketenpartners. • De aansturing van de ingezette eenheden en eventuele private partijen zoals bergers.
Leiding ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> • Het afdelingshoofd water- en scheepvaartzorg geeft de kaders aan waarbinnen de OvD-W moet werken. • Tijdens de incidentbestrijding valt de OvD-W onder de aansturing van eigen leidinggevende en vanaf GRIP 1 onder hoger ook onder de aansturing van de Leider CoPI.
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	
Situatieschets	De OvD-W wordt gepositioneerd op het operationele niveau, opschalingsniveau GRIP 1 en hoger. De OvD-W is hiërarchisch de vertegenwoordiger van de processen water- en scheepvaartzorg binnen het CoPI/Bronbestrijding en daarmee de counterpart van de Officier van Dienst (OvD) zoals deze door de politie, de brandweer en de GHOR worden ingezet. Dit betekent dat de OvD-W een coördinerende en leidend rol heeft ten aanzien van de processen Water- en scheepvaartzorg en de communicatie op de incidentlocatie. Binnen de multidisciplinaire incidentafhandeling zal de OvD-W de leidinggevend van de betrokken diensten (ketenpartners) adviseren en trachten het proces mee te sturen en te ondersteunen.

Taken / verantwoordelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> • Aansturen (ter plaatse of op afstand) van de operationele processen in water- en scheepvaartzorg op plaats incident en het afstemmen van de aanpak met andere ketenpartners zoals bijvoorbeeld de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat, de Politie en de 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 Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik. 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 werkzaamheden en aanpak met bergers voor zover behorend bij zijn operationele verantwoordelijkheid in het bestrijdingsproces.
Functie-eisen	
Opleiding	<ul style="list-style-type: none"> • MBO+/ HBO werk- en denkniveau.
Kennis en ervaring	<ul style="list-style-type: none"> • Kennis van en ervaring met incidentbestrijding, operationele calamiteitenplannen en bestrijdingsplannen. • Kennis en ervaring van operationele leiding en coördinatie (GRIP-structuur). • Nautische kennis. • Milieu- en ecosysteem kennis. • Kennis en ervaring op het gebied van Olie en Chemicaliënbestrijding.
Competenties ³⁰	<ul style="list-style-type: none"> • Politiek-bestuurlijk inzicht • Onafhankelijk • Analyseren • Samenwerken • Communiceren • Overtuigen • Daadkracht • Stressbestendig handelen

²⁹ Op de gemeentelijk ingedeelde wateren is het redden van mens en dier (op het water heet dit SAR) een primaire verantwoordelijkheid van het College van Burgemeester en Wethouders (B&W). Zij bepalen 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.

³⁰ Bron: werkboek competentiegericht oefenen - BZK.

6.2 Functiebeschrijving Waterfunctionaris

Algemeen	
Funcienaam	Waterfunctionaris 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"> Het bestuur van de veiligheidsregio geeft in samenspraak met o.a. de vaarwegbeheerder kaders aan waarbinnen de Waterfunctionaris moet werken. De Waterfunctionaris ontvangt opdrachten van de directie van de veiligheidsregio.
Leiding geven	De Waterfunctionaris geeft functionele leiding aan eventueel een medewerker belast met de uitwerking van taken.
Contacten	De Waterfunctionaris werkt nauw samen met de leidinggevendenden en professionals op bestuurlijk en operationeel niveau.
Taken/verantwoordelijkheden	
Situatieschets	De Waterfunctionaris heeft tot taak om in de voorbereiding de activiteiten van alle partijen betrokken bij incidentbestrijding op en rond het samenhangende risicowatersysteem te organiseren. 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. Hiervoor is afstemming en eventueel het sluiten van convenanten met de partijen noodzakelijk over de capaciteit en mogelijkheden van de verschillende diensten die op het water opereren.
Functie-eisen	
Opleiding	<ul style="list-style-type: none"> HBO+ werk- en denkniveau.
Ervaring	<ul style="list-style-type: none"> Kennis en ervaring met management, leidinggeven en beleidsontwikkeling. Kennis en ervaring met rampenbestrijding. Kennis en ervaring van nautische partijen en nautische vraagstukken. Ervaring met netwerken, registratie en administratie. Ervaring in politiek/bestuurlijke omgang.
Competenties	<ul style="list-style-type: none"> Strategisch denkend Netwerkend Ondernemend Overtuigend Resultaatgericht Communicatief vaardig Politiek bestuurlijk sensitief

B7 Factoren om risicobeeld te bepalen

A Factoren die het effect van een incident bepalen

A1 Vaarwatergerelateerde effectfactoren

1. Type schepen (binnenvaart, zeevaart, recreatievaart)

- Alleen recreatievaart
- Binnenvaart en recreatievaart
- Zeevaart, binnenvaart en recreatievaart

Aantal mogelijke opvarenden

- Op het vaarwater bevinden zich incidenteel (<10 keer per dag) vaartuigen met > 5 personen aan boord
- Op het vaarwater bevinden zich geregeld (> 10 keer per dag) vaartuigen met > 5 personen aan boord
- Op het vaarwater varen geregeld vaartuigen in de categorie ponten, chartervaart, veerboten, partyboten, cruiseschepen

3. Aard van de lading / vervoer gevaarlijke stoffen

- Op het vaarwater vindt incidenteel vervoer gevaarlijke stoffen plaats
- Op het vaarwater vindt alleen beperkt vervoer brandbare vloeistoffen (ADNR Klasse III) naar regionale depots plaats
- Op het vaarwater vindt nationaal vervoer van stoffen in alle ADNR klassen plaats
- Op het vaarwater vindt internationaal vervoer stoffen van alle ADNR klassen plaats
- Op het vaarwater vindt internationaal vervoer waarop routing wordt toegepast plaats

4. Omvang van de maatgevende* ladinggrootte

- < 750 m3
- 750 – 2.500 m3
- 2.500 – 5.000 m3
- 5.000 – 15.000 m3 en
- > 15.000 m3 en zeeschepen

*ladinggrootte van een maatgevend vaartuig in het vaarwater.

A2 Omgevingsgerelateerde effectfactoren:

1. Aanwezigheid bewoners, woonbebouwing in de omgeving

- De omgeving van het vaarwater is gemiddeld dun bevolkt (< 500 inw./km2)
- De omgeving van het vaarwater is dun bevolkt (< 500 inw./km2) met enkele nabijgelegen woonkernen
- De omgeving van het vaarwater is dicht bevolkt (>1.000 inw./km2)
- 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

1. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich geen kwetsbaar natuur
2. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich kwetsbare natuur
3. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermd natuur
4. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermd natuur met hoge nationale ecologische waarde
5. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermd natuur van internationale betekenis v.w.b. ecologisch waarde

A3 Maatschappelijke effectfactoren:

1. Economische schade

1. Het vaarwater heeft geen of beperkt lokaal economisch belang voor de beroepvaart en/of recreatie
2. Het vaarwater heeft een beperkt regionaal belang voor de beroepvaart en watersport
3. Het vaarwater heeft regionaal belang en beperkt nationaal belang voor beroepvaart
4. Het vaarwater heeft nationaal belang en beperkt internationaal belang voor beroepvaart (onderdeel van de hoofdtransportas of aanloopgebied zeehaven)

2. Maatschappelijke onrust/ontwrichting (NIMBY)

1. De gebruiksfunctie van het vaarwater en de wensen/behoefte van omgeving gaan goed samen
2. De gebruiksfunctie van het vaarwater veroorzaakt incidenteel interesse van omgeving
3. De gebruiksfunctie van het vaarwater veroorzaakt regelmatig kritische vragen over het vaarwater in relatie tot omgeving
4. De omgeving/maatschappij wil de gebruiksfunctie het van vaarwater (kunnen) beperken i.v.m. met conflicteren de belangen.
5. De gebruiksfunctie veroorzaakt regelmatig (juridische) conflicten tussen overheid/beheerder/ gebruikers en 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

1. Het vaarwater wordt gebruikt als bron voor drinkwaterbereiding

4. Politiek bestuurlijke gevoeligheid

1. Lokaal bestuur reageert op incidenten als gevolg van vaarwegfuncties tijdens (geregelde) lokaal (ambtelijk) overleg
2. Lokaal/regionaal bestuur reageert op vaarwaterfuncties of incidenten met vaarwegbeheerder
3. Geregeld overleg tussen regionale besturen over vaarwaterfuncties en incidentbestrijding
4. Landelijke politiek reageert op vaarwaterfuncties of incident (bestrijding) minister wordt bevestigd
5. Vaarwaterfuncties heeft zowel nationale als internationale relatie tot gevolg

B Factoren die de kans op een incident bepalen

B1 Vaarwatergerelateerde kansfactoren:

1. Verkeersintensiteit; totaal aantal beroepsvaartpassages (per jaar)

1. < 15.000
2. 15.000-25.000
3. 25.000-50.000
4. 50.000-100.000
5. > 100.000 en hoger

2. Totaal aantal beroepsvaart passages met gevaarlijke stoffen over het vaarwater (per jaar)

1. Minder dan 5.000
2. 5.000 tot 10.000
3. 10.000 tot 20.000
4. 20.000 tot 40.000
5. > 40.000

3. Verhouding beroepsvaart – recreatievaart

1. Circa 15:1 of 1:15
2. Circa 10:1 of 1:10
3. Circa 5:1 of 1:5
4. Circa 3:1 of 1:3
5. Circa 1:1

4. Kans op een groot ongeval (met > 50 opvarenden)

1. Op het vaarwater vaart gemiddeld minder dan één vaartuig met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel
2. Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan één vaartuig maar minder dan 3 met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel
3. Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan 3 vaartuigen maar minder dan 6 met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel
4. Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan 6 vaartuigen met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel

Bron: "redden in het zicht van de haven" KNRM 2006.

5. Verhouding zeevaart - binnenvaart

5. Circa 1:25
6. Circa 1:20
7. Circa 1:15
8. Circa 1:10
9. Circa 1:5

Uitgangspunt: groter verschil; kleiner effect.

6. Complexiteit vaarwater; natuurlijke kenmerken (zoals stroming, wind, golven, geul (m.g. diepte), bocht, engte, etc.)

1. Een complicerend kenmerk
2. Twee complicerende kenmerken
3. Meerdere complicerende kenmerken van verschillende aard
4. Meerdere complicerende kenmerken die elkaar onderling versterken
5. Veel complicerende kenmerken waarom schepen bijzondere voorschriften / maatregelen in acht moeten nemen

7. Complexiteit vaarwater; infrastructurele kenmerken zoals objecten (brug/sluis, kruising, haven, kade, rede, etc.)

1. Een complicerende kenmerk
2. Twee complicerende kenmerken
3. Meerdere complicerende kenmerken van verschillende aard
4. Meerdere complicerende kenmerken die elkaar onderling versterken
5. Veel complicerende kenmerken waarom schepen bijzondere voorschriften/maatregelen in acht moeten nemen

8. Aard en aantal recreatieve activiteiten

1. Op het vaarwater komt beperkt kleinschalige recreatie langs de oever en geen watersport voor
2. Op het vaarwater komt beperkt kleinschalige recreatie en watersport voor
3. Op het vaarwater komt grootschalige recreatie en watersport voor
4. Het vaarwater is een intensief gebruikt recreatie- en watersportgebied

B2 Omgevingsgerelateerde kansfactoren:

1. Aanwezigheid van kleinere en grotere havens aan groot open water

1. In/aan het vaarwater bevinden zich alleen kleinere (recreatieve) havens
2. In /aan het vaarwater bevinden zich meerdere kleiner en grotere (industriële) havens
3. In/aan het vaarwater bevinden zich meerdere grotere industriële havens met zware industrie.
4. Het vaarwater is gelegen in een zwaar industrieel gebied

2. Aantal ligplaatsen voor recreatievaart

1. In het vaarwater bevinden zich enkele kleine jachthavens
2. In het vaarwater bevinden zich meerdere grote jachthavens

3. Invloed van getijdenwisselingen

1. Nee
2. Ja

4. Ligging ten opzichte van aanvliegroutes naar Schiphol / luchthaven

1. Het vaarwater ligt gedeeltelijk in een aanvliegroute
2. Het vaarwater ligt direct in een aanvliegroute

B8 Index

A

Aansluiting LMO 148
 Activiteiten en verantwoordelijkheden 69, 70, 71, 72
 Actoren 82
 Advies 148, 149
 Afschaling 52
 Afspraken 117
 Afspraken over ma...
 Afwijken zorg...men 123
 Algemene... 38
 Algemene... 2
 Algemeen... 7, 137, 138, 139, 140, 141
 Algemeen... 144
 Algemene definitie...norm 117
 Algemene scenario's 120

B

Beeldvorming 61
 Bevoegdheidslijst 57
 Bepalende... 123
 Bepalen C-GMK 40
 Beschrijving aanlandingsplaatsen 87
 Bevoegdheden 54
 Bijzonderheden 138, 139, 140, 141, 142
 Bijzonderheid 20
 Blijven 'verbinden' 143
 Borgen en delen van kennis 149
 Borging 111
 Bouwstenen voorbereiding 143
 Brandweer 27
 Buitenlands schip 34

C

Calamiteitenplan Waterstaatwerk 85
 Categorieën 87
 C-GMK 39
 Cijfers over incidenten 147
 Cluster Water- en scheepvaartzorg 68
 Communicatie CoPI - OSC 57
 Communicatiemiddelen 56
 Communicatie veldeenheden op water en op land 56
 Complicerende factoren 37, 43, 52, 55, 144
 Conclusie 82
 coördinerende veiligheidsregio 112
 CoPI 50
 Crisismanager EZ 20
 Crisisplan 67
 Criteria 81

D

Definitie van berging 34
 De veiligheidsregio 22
 Dienst Infrastructuur 28
 Doel en definitie van het proces 68, 70
 Doelgroep 69, 70, 71, 72
 Driehoeksoverleg 21

E

Effecten 118
 Eigenaar en kapitein 34
 eindtermen 145
 Evalueren en leren 148
 Extra taken C-RBT 51
 Extra taken C-ROT 51

F

functies 145

G

GBT 51
 Gemeente 31
 Gemeente en veiligheidsregio 22
 GHOR 27
 Grafiek risicoprofiel 81
 Gremia 49

H

Haven 31
 Havenbedrijf 31
 Het afmeten van verandering 143
 Huidige SRWS'en 84
 Hulpbehoefte 120
 Hulpverlening 26

I

ICMS 21
 Incidentbestrijdingsplan 85
 Incidenten op het water 23
 Informatiemanagement 55, 125
 Informatiemanager 57
 Informatie over het incident 55
 Inhoudsopgave IBP 86
 Initiële processen 82
 Inleiding 37, 61, 67, 68, 70, 81, 93, 111, 112, 117, 121, 123, 124, 125, 132
 Integraal beeld 147

K

Kaart schaal 89
 Kansen 119
 KNRM 33
 Kustwachtcentrum 32

L

landelijke agenda opleiden, trainen en oefenen 145
 Landelijke uniformering opleiden, trainen en oefenen 7
 Landelijk Parket 21
 Landelijk platform 149
 LCMS 55
 Leiding & Coördinatie 43
 Leiding en Coördinatie 124
 Locatie-specifieke scenario's 61
 LOCC 18, 26

M

Maatschappelijke factoren 118
 Meerdere proceseigenaren 45
 Melding 38
 Melding en Alarmering 124
 Min defensie 21

Min EZ 20
 Min lenM 18
 Min VenJ 18
 Mogelijk inhoud planvorming 144
 Monodisciplinaire opschaling 54
 Multidisciplinaire afstemming 54

N

Nationale Politie 28
 Nautisch beheer 29
 NCC 18
 NCTM 18
 Netwerk 55
 Noordzee 29

O

Opschaling 118, 119
 Omschrijving 6
 Op- en afschalen 125
 Operatieve voorbereiding 69, 70, 71, 72
 Opkomsttijd 123
 Opschaling 43
 Opleidingen 38, 52, 55
 Opschaling 52
 Organisatiestructuur 86
 Organisatie van het proces 69, 70, 71, 72
 OSC 46, 125
 Overige redders particulier 34
 Overzicht 39, 43

P

PKHN 22
 Planvorming 85
 Proces Beheer waterkwaliteit 131
 Proces Beheer waterkwantiteit en waterkering 132
 Proces Bron- en emissiebestrijding 126
 Proces Nautisch verkeersmanagement 130
 Proces Ontsmetting 127
 Proces Redding 127
 Proces Search And Rescue 129
 Processen Communicatie 129
 Processen Politiezorg 128
 Proces Spoedeisende Medische Hulpverlening 127
 Provincie 23, 30

R

Rampbestrijdingsplan 85
 Rampbestrijdingsprocessen (inrichting) 44
 RBT 51
 Reddingsbrigade 34
 Regionaal beleidsplan 85
 Regionaal crisisplan 85
 Rijkshavenmeester 32
 Rijksheren 24
 Risicobeeld 119
 Risicobeoordeling vaarweg/water 119
 Risicodragers 120, 121
 Risicofactoren 120, 121
 Risico's 81, 118
 ROT 50
 RWS 30
 RWS en HID 26

S

Samenhang 37
Samenstelling platform 86
Scenario beschrijving 61, 62, 64
Scenariokaarten 56
Scenario's 42, 61
Soorten informatie 55
Specialistisch optreden 149
Specifiek 17
SRWS 83
Stafsectie Water en scheepvaart (uitvoering) 44
Stappenplan 117
Structuur hulpverleningsdiensten 52
Structuur Noordzee 53
Structuur waterbeheerder 53
Sturingsinstrumenten 143
Stuurhutoverleg 50

T

Taakverdeling 86
Taken 27, 28
Taken C-GMK 40
Taken op het water 18
Taken OSC 47
Taken OvD-W 46
Taken Waterfunctionaris 113
Te alarmeren partijen 39
Toelichting 41, 47, 73

U

Uitdragen van de doctrine 148
Uitgangspunten 46, 73, 85
Uitgangspunten bepalen grenzen SRWS 83
Uitvoering 48, 69, 70, 71, 72
Uitvraagprotocol 41
Uitwerking scenario's 61

V

Vaarwegfactoren 118, 119
VCMS 21
Veiligheidsberaad 111
Veiligheidsregio 26
Verantwoordelijkheid processen Water- en scheepvaartzorg
Verbindings- en meldkamers 38
Verkeersposten 33
Verschil in urgentie 145
Voorbeeld uitwerking aanlandingsplaatsen 88
Vorbereiding 48
Vorbereiding/planvorming 137, 138, 139, 140, 141, 142
Voordelen 49

W

Waar zijn zorgnormen voor bedoeld 117
Waterbeheer 29
Waterfunctionaris 112
Waterfunctionaris (vorbereiding) 44
Water is anders dan land 117
Waterschappen 24, 30
Wensen 111
Wettelijk kader 19, 20, 21, 24, 28, 32
Wettelijk kader OM 21



VERBODEN TOEGANG

Instituut Fysieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

