

Deze publicatie is vervangen door het Handboek Incident bestrijding op het water versie mei 2015

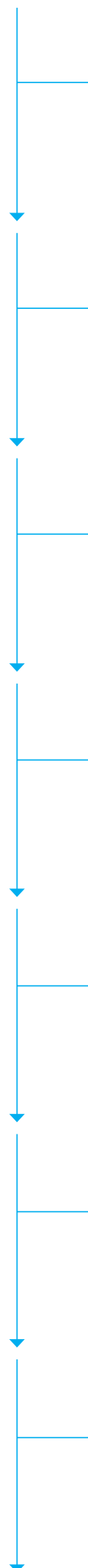
## Handboek **Incidentbestrijding** **op het Water**



VERVALLEN

Handboek Incidentbestrijding op het Water

VERVALLEN



VERVALLEN

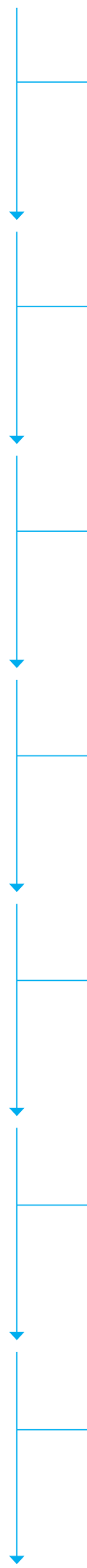
# Inhoudsopgave

## Handboek Incidentbestrijding op het Water

<b>Voorwoord</b>	11
<b>Inleiding</b>	12
<b>Deel A Kaders Incidentbestrijding op het Water</b>	14
<b>A1 Wettelijk en organisatorisch kader incidentbestrijding op het water</b>	14
1 Inleiding	17
2 Wettelijk kader	18
3 Bestuurlijke organisatie	19
4 Operationele organisatie	26
<b>Deel B Operationele uitwerking Incidentbestrijding op het Water</b>	34
<b>B1 Randvoorwaardelijke processen</b>	34
1 Inleiding	37
2 Melding & Alarmering	38
3 Leiding & Coördinatie	44
4 Op- & Afschaling	53
5 Informatiemanagement	56
Bijlagen	60
<b>B2 Uitwerking Ramptype 2 "Ongeval op het water"</b>	76
6 Inleiding	79
7 Uitwerking per scenario	80
<b>B3 Rampbestrijdingsprocessen</b>	84
8 Inleiding	87
9 Overzicht rampbestrijdingsprocessen	88
10 Beschrijving rampbestrijdingsprocessen	90
11 Verantwoordelijkheidsverdeling	95
<b>Deel C Voorbereiding Incidentbestrijding op het Water</b>	100
<b>C1 Planvorming Incidentbestrijdingsplan op het water</b>	100
1 Inleiding	103
2 Wanneer een incidentbestrijdingsplan opstellen?	104
3 Het bepalen van het werkingsgebied van een IBP	106
4 Incidentbestrijdingsplan	109
<b>C2 Waterrandprocedures</b>	112
5 Inleiding	114
<b>C3 Richtlijn multidisciplinair opleidings-, trainings- en oefenplan</b>	134
6 Algemene situatieanalyse	137
7 Opleiding en oefenbeleidsprioriteiten	138
8 Uitvoering	140
9 Planning en oefenverdeling	142

<b>Deel D</b>	<b>Borging Incidentbestrijding op het Water</b>	144
<b>D1</b>	<b>Landelijke en regionale organisatie- en overlegstructuur</b>	144
	1 Structurele borging Incidentbestrijding op het Water	147
	2 Coördinerende Veiligheidsregio en Waterfunctionaris	148
<b>Deel E</b>	<b>Zorgnormen incidentbestrijding op het Water</b>	152
<b>E1</b>	<b>Specifieke zorgnormen voor op het water</b>	152
	1 Inleiding zorgnorm	155
	2 Inventarisatie mogelijke risico's	156
	3 Analyse per scenario	158
	4 Bepaling zorgnormen	161
	<b>Appendices</b>	178
	Appendix 1: Afkortingenlijst	181
	Appendix 2: Begrippenlijst	184
	Appendix 3: Literatuurlijst	198
	Appendix 4: Model Incidentbestrijdingsplan met toelichting	200
Deel 0	Algemeen	200
	1 Inleiding	200
Deel A	Coördinatieplan	201
	2 Werking gebied	201
	3 Betrokken partijen	202
	4 Randvoorwaarden, processen (ondersteunend en besturend)	203
Deel B	Operatieplan	205
	5 Instructies en regels per scenario	205
	Bijlagen model incidentbestrijdingsplan	209

VERVALLEN



VERVALLEN

## Figuren

<i>Figuur 1: Verantwoordelijkheid Noordzee en overige wateren</i>	21
<i>Figuur 2: Aanloopgebieden Noordzee</i>	30
<i>Figuur 3: Voorbeeldkaart waterwegen met bijbehorende bevoegde gezagen</i>	31
<i>Figuur 4: Melding &amp; Alarmering op het water</i>	40
<i>Figuur 5: Informatie-uitwisseling na eerste alarmering</i>	41
<i>Figuur 6: Bepalen centraal informatiepunt C-GMK</i>	42
<i>Figuur 7: Uitvraagprotocol incidentmelding</i>	42
<i>Figuur 8: Overzicht scenario's</i>	43
<i>Figuur 9: Afspraken coördinerende rampbestrijdingsteams</i>	49
<i>Figuur 10: Oplossing regiogrensoverschrijdende waterincidenten</i>	50
<i>Figuur 11: GRIP-structuur Rijkswaterstaat</i>	54
<i>Figuur 12: Communicatie veldeenheden</i>	57
<i>Figuur 13: Communicatie CoPI-OSC</i>	58
<i>Figuur 14: Communicatie CoPI-ROT-RB</i>	59
<i>Figuur 15: Opschaling volgens GRIP</i>	74
<i>Figuur 16: Grafiek risicoprofiel</i>	104
<i>Figuur 17: Overzicht van SRWS'en</i>	107
<i>Figuur 18: Voorbeeld multidisciplinaire oefenkaart</i>	139
<i>Figuur 19: Uitgangspunten OTO</i>	140
<i>Figuur 20: Planingscyclus</i>	141
<i>Figuur 21: Grafiek risicoprofiel</i>	157
<i>Figuur 22: Scenario's en rampbestrijdingsprocessen</i>	160
<i>Figuur 23: Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)</i>	162
<i>Figuur 24: Randvoorwaardelijke processen per organisatie</i>	172
<i>Figuur 25: Verhouding tussen incident en crisis</i>	195
<i>Figuur 26: Verschillende tijdsbegrippen binnen de incidentbestrijding</i>	196
<i>Figuur 27: Projectie kans en het effect van de zeven scenario's</i>	201
<i>Figuur 28: Relatietabel tussen processen en betrokken partijen</i>	202



VERVALLEN

VERVALLEN

### Denktank Waterrand

• Gelderse Commissie calamiteitenbestrijding grote rivieren en kanalen	De heer P.J.H. Willems
• GHOR Nederland Ambulancezorg Nederland	De heer M.D. Smeekes
• KLPD – Dienst Waterpolitie	De heer J.B.L.A. Jansen
• KNRM	De heer R.A. Boogaard
• Kustwachtcentrum	De heer C.J.H. Trimpe Burger (de heer H. Konings)
• Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum	De heer P. Goudsmits
• Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	De heer E.S. Klaver
• Ministerie Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat	De heer J.P. Bustraan
• Nederlandse havens/Rotterdamse Haven	De heer D. van Gent
• Provincies/Coördinatieplan Waddenzee	De heer J.C. Bekius
• Noordzeekanaalgebied/Haven Amsterdam	Mevrouw A. Keijzer (de heer J. Oost)
• NVBR - Raad voor Regionaal Commandanten	De heer P. L. Bos (de heer H. Markevisser)
• Project Samenwerken en Slagkracht	De heer A. Meijering
• Reddingsbrigade Nederland	De heer M. R. ...
• Unie van Waterschappen	Mevrouw J.A. B. ...

### Stuurgroep Waterrand

• Burgemeester Enkhuizen (voorzitter)	De heer J. ... Baas
• Burgemeester De Marne	Mevrouw J.A.J. Stam
• Burgemeester Lelystad	Mevrouw M. Horselenberg
• (Oud-)burgemeester Rijnwaarde	Mevrouw Chr. Scheurer
• Burgemeester Terneuzen	De heer J.A.H. Lonink
• Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, directie Politie en Veiligheidsregio's	De heer S. Gaastra (de heer R. Eijssenring)
• Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DCC-VenW	De heer G.D. Laanen

### Projectbureau Waterrand

• Projectleider	De heer J.V.T.M. Stierhout
• Projectmanager	Mevrouw A.E. 't Hooft
• Deelprojectleider	De heer J.A. Kram
• Deelprojectleider	De heer A. Krom
• Deelprojectleider	De heer M. van Nieuwenhuijze
• Deelprojectleider	Mevrouw M.L. Visser
• Juridisch projectmedewerker	De heer S. Glaser
• Communicatieadviseur	Mevrouw S.E. Best
• Projectsecretariaat	Mevrouw M.E.F. van 't Hoff



# 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.

Op 25 september 1996 stortte een Dakota neer in de Waddenzee en kwamen alle 32 inzittenden om het leven. Dit incident leidde tot diverse onderzoeken, maar de resultaten daarvan leverden geen aanwijsbare verbetering op voor de incidentbestrijding op het water. De uitkomsten van het onderzoek van het lectoraat Veiligheid van de Hogeschool Zeeland in 2006 betekenden uiteindelijk het startschot voor het project Waterrand. Waterrand is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit Handboek is een van de resultaten van Waterrand.

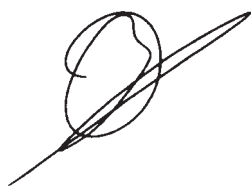
Onder eindverantwoordelijkheid van een Stuurgroep met betrokkenheid van twee ministeries en vijf burgemeesters van gemeenten aan risicovolle wateren is het "Handboek Incidentbestrijding op het Water" tot stand gekomen na twee jaar intensieve inzet van de Waterrand Denktank. Een Denktank waarin alle partijen vertegenwoordigd waren die een rol spelen bij de incidentbestrijding op het water. Een aantal expertgroepen is verantwoordelijk geweest voor de concrete operationele uitwerking. Het projectbureau was gedurende het gehele project verantwoordelijk voor de uitwerking en vastlegging van de resultaten. Het bijgedragen gevoel van urgentie, het enthousiasme van alle betrokkenen bij Waterrand en het multidisciplinaire karakter hebben tot een succesvol project geleid. We zijn trots op de behaalde resultaten die ook hebben bijgedragen aan het behalen van een finaleplaats in de Publieke Veiligheid Award 2008.

Uiteraard zijn wij beide opdrachtgevers de ministeries dank verschuldigd voor de ondersteuning van Waterrand. Daarbij past een bijzonder woord van dank aan Ad van Leest (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), die een belangrijke stimulans was voor de aanpak van Waterrand.

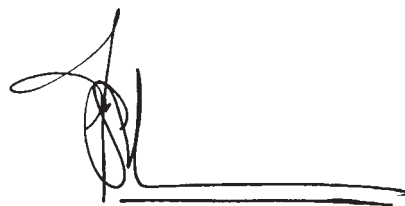
Wij zijn ervan overtuigd dat met dit Handboek een goede basis is gelegd voor de (voorbereiding op de) incidentbestrijding op het water. Waterrand heeft naast het Handboek ook concrete operationele uitwerkingen opgeleverd, zoals het model incidentbestrijdingsplan, de meldingsprotocollen en de meldingsclassificaties.

Voor een uniforme transparante incidentbestrijding op het water is het noodzakelijk dezelfde uitgangspunten te hanteren. Het Handboek voorziet hierin, wij raden het gebruik van het Handboek dan ook van harte aan!

**Jan Baas**  
Voorzitter Stuurgroep Waterrand  
Burgemeester van Enkhuizen



**Jos Stierhout**  
Projectleider Waterrand  
Algemeen Directeur Veiligheidsregio  
Noord-Holland Noord



# Inleiding

## Aanleiding

Het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding is als eenduidig kader voor de Rampenbestrijding in Nederland opgesteld, maar gaat echter alleen over ongevallen en rampen op het land. Hulpverlening en incidentbestrijding op het water zijn echter in hun aard wezenlijk anders dan incidenten op het land. Het aantal betrokken partijen is groter en meer divers dan op het land. Daarnaast zijn wettelijke verantwoordelijkheden anders en hebben waterincidenten een andere dimensie in tijd, ruimte en risico. Ook worden er verschillende begrippen en termen voor eenzelfde entiteit gehanteerd (stuurboord versus rechts, kilometers versus mijlen etc.). Essentiële begrippen zoals “operationele leiding” hebben bij de landpartijen een andere betekenis dan bij de waterpartijen. Dit geeft verwarring.

Om de verschillende partijen dichter bij elkaar te brengen en eenduidigheid te creëren zonder daarbij voorbij te gaan aan de verschillen tussen de disciplines, is via het Handboek Incidentbestrijding op het Water een ‘unité de doctrine’ vastgesteld. Hiermee wordt uniformiteit in voorbereiding en uitvoering bereikt.

Het gaat daarbij om een algemeen geldend denk- en begrippenkader voor alle incidenten op het water, dat vervolgens per watergebied – ook wel samenhangend rijkswatersysteem genoemd – moet worden vertaald in een eenduidig en gebiedsspecifiek incidentbestrijdingsplan. Dat is maatwerk, want het ene water is het andere niet. Zo werkt redding en hulpverlening op een kanaal anders dan hulpverlening in de delta op het IJsselmeer of in een gebied met eb- en vloedstromingen. De principes zijn echter altijd hetzelfde. Behalve de nautische kant van de incidentbestrijding wordt in het Handboek nadrukkelijk ook de aansluiting met organisaties op de wal verder beschreven.

## Resultaat

Het Handboek Incidentbestrijding op het Water sluit aan op de wet- en regelgeving en de werkwijze waar de watergebieden al bekend mee zijn. De ‘best practices’ in den lande zijn bestudeerd, verder ontwikkeld en samengebracht binnen Waterrand. Er is niet iets totaal nieuws bereikt, maar samenhang en verbetering is tot stand gebracht. In het model incidentbestrijdingsplan komen alle onderdelen van het Handboek samen.

Het concept Handboek is in een consultatieronde door 16 organisaties van opmerkingen voorzien. In deze definitieve versie zijn alle verbeteringen verwerkt en zijn de concrete producten van de expertgroepen opgenomen.

Het Handboek beoogt een samenhangend en gebruiksvriendelijk overzicht te verschaffen van beleid, afspraken en praktijk van de (voorbereiding op de) incidentbestrijding op het water. Uitgangspunt voor de organisatie van de incidentbestrijding op het water is dat deze dient aan te sluiten bij de structuur zoals die op het land bestaat. Dit betekent dat er wordt aangesloten bij de zaken zoals omschreven in het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding en dat er geen herhaling plaatsvindt van deze beschrijvingen.

Het resultaat is een Handboek met concrete operationele handreikingen. Daarbij wordt opgemerkt dat aangesloten is bij een aantal landelijke initiatieven zoals: de Handreiking Beleidsplan Veiligheidsregio's, Referentiekader Regionaal Crisisplan, Informatie Architectuur Sector Veiligheid en Netcentrisch werken. De implementatie van de projectresultaten gebeurt ondermeer via het opstellen van incidentbestrijdingsplannen. In vier watergebieden (Waddenzee, IJsselmeer, Delta Zuid-Holland en Noordzeekanaal) is hiermee al gestart en andere watergebieden volgen in de loop van 2009.

## Leeswijzer

Het Handboek Incidentbestrijding op het Water 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.
- Deel B beschrijft de operationele uitwerking van de incidentbestrijding op het water. De randvoorwaardelijke processen en de aansluiting op het Referentiekader Regionaal Crisisplan, de scenario's en de rampbestrijdingsprocessen die specifiek op water gelden zijn hierin uitgewerkt.
- Deel C gaat in op de beheeraspecten van de voorbereiding op de incidentbestrijding. Specifiek betreft het hier planvorming, op basis waarvan de watergebieden hun incidentbestrijding op het water dienen te organiseren. Concrete handreikingen als het model incidentbestrijdingsplan, de waterrandprocedures en de richtlijn multiuse, opleidings-, trainings- en oefenplan zijn hierin opgenomen.
- Deel D behandelt de borging van de incidentbestrijding, op landelijk en op regionaal niveau.
- Deel E bevat een beschrijving van de zorgnormen voor alle betrokken (water)partijen, die als deskundigenadvies zijn opgesteld.
- De appendices bevatten relevant naslagwerk. Naast het model incidentbestrijdingsplan, de afkortingenlijst en de literatuurlijst is het Referentiekader een belangrijk onderdeel. Eenduidige begripsbepaling is immers de basis voor een goede incidentbestrijding.

In dit Handboek is aangesloten bij het Wetsvoorstel veiligheidsregio's. Waar de basis ligt in de wetten die door het Wetsvoorstel veiligheidsregio's worden vervangen, is steeds expliciet aangegeven of het wetsvoorstel consequenties heeft voor de inhoud van het Handboek Incidentbestrijding op het Water. Uitgegaan wordt van vigerende wetgeving.

## A Kaders

### Incidentbestrijding op het Water

- 1 Wettelijk en organisatorisch kader  
Incidentbestrijding op het Water

VERVALLEN

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	17
<b>1.1</b>	<b>Inhoud</b>	17
<b>2</b>	<b>Wettelijk kader</b>	18
<b>3</b>	<b>Bestuurlijke organisatie</b>	19
<b>3.1</b>	<b>Rijksoverheid</b>	19
3.1.1	Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties	19
3.1.2	Minister van Verkeer en Waterstaat	19
3.1.3	Minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit	21
3.1.4	Minister van Defensie	21
3.1.5	Openbaar Ministerie	22
<b>3.2</b>	<b>Decentrale overheid</b>	22
3.2.1	Gemeente	22
3.2.2	Provincie	24
3.2.3	Waterschap	25
3.2.4	Rijksheren	25
<b>4</b>	<b>Operationele organisatie</b>	26
<b>4.1</b>	<b>Operationele diensten</b>	26
4.1.1	Landelijke Operationeel Coördinatie Centrum	26
4.1.2	Rijkswaterstaat	26
4.1.3	Veiligheidsregio	26
4.1.3.1	Brandweer	27
4.1.3.2	GHO	28
4.1.4	Politie	28
<b>4.2</b>	<b>Specifiek watergerelateerde partijen</b>	29
4.2.1	Bevestigde gezagen voor het water	29
4.2.1.1	Beheerder Noordzee	30
4.2.1.2	Beheerder rijkswateren	30
4.2.1.3	Beheerder provinciale wateren	31
4.2.1.4	Waterschappen	31
4.2.1.5	Beheerder gemeentelijke wateren	31
4.2.1.6	Havens	31
4.2.1.7	Kustwacht	32
4.2.2	Uitvoering	32
4.2.2.1	Verkeersposten	32
4.2.2.2	KNRM	33
4.2.2.3	Reddingsbrigade Nederland	33
4.2.2.4	Overige particuliere organisaties	33
4.2.3	Eigenaar en kapitein	33

A

1





# 1 Inleiding

## 1.1 Inhoud

### Inleiding

De (voorbereiding op) de incidentbestrijding vindt plaats binnen een specifiek wettelijk en organisatorisch kader. In dit deel komen eerst de wettelijke grondslagen aan de orde. Daarna wordt de operationele organisatie van de incidentbestrijding beschreven en specifiek de partijen die op het water actief zijn bij de incidentbestrijding. Tot slot wordt op hoofdlijnen ingegaan op de operationele organisatie van de incidentbestrijding en de daarin optredende diensten.

### HVR

Dit hoofdstuk vormt een aanvulling op Deel A hoofdstuk 1 "Wettelijk en organisatorisch kader" van het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding. In dit Handboek wordt echter specifiek ingegaan op de organisaties en taakomschrijvingen in het kader van incidenten op het water.

VERVALLEN

A

1

## 2 Wettelijk kader

### Algemeen

Voor de incidentbestrijding op het water is onderstaand de relevante wetgeving opgenomen.

Voor de hulpverleningsdiensten is dit:

- Brandweerwet 1985
- Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen
- Wet rampen en zware ongevallen
- Wetsvoorstel veiligheidsregio's (dit voorstel vervangt op termijn de drie bovengenoemde wetten)
- Politiewet

Operationele afspraken die uit bovenstaande wetten volgen zijn opgenomen in:

- Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding

### Specifiek

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

- Natuurbeschermingswet
- Scheepvaartreglement territoriale zee
- Scheepvaartverkeerswet
- Waterschapswet
- Waterwet (invoering in 2009)
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken
- Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee
- Wet bodembescherming
- Wet milieubeheer
- Wet Modernisering waterstaatswetgeving op de waterstaatswet 1900
- Wet op de waterhuishouding
- Wet op de waterkeringen
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet verontreiniging water
- Wet vervoer gemeenschappelijke stroomgebieden
- Wet voorkoming van verontreiniging door schepen
- Wrakkenwet

En daarnaast zijn de volgende regelingen van belang:

- Regeling inzake RAR-dienst 1994
- Besluit instelling Kustwacht
- Beheerplan voor de Rijkswateren
- Waterbeheersplannen van de Waterschappen

Als algemeen kaderstellend 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

Min BZK

#### 3.1.1 Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK) heeft onder andere tot taak het bevorderen van de openbare orde en veiligheid. Vanuit deze taakstelling is het ministerie systeemverantwoordelijke voor de rampenbestrijding in het gemeentelijk ingedeeld gebied in Nederland.

Incidenten op  
het water

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties is verantwoordelijk voor de afstemming van de orde- en veiligheidsmaatregelen op centraal niveau. Het Nationaal CrisisCentrum (NCC) speelt bij de uitvoering van deze verantwoordelijkheid een centrale rol ten tijde van een groot incident.

Het NCC verzorgt de informatievoorziening tussen de verschillende bestuursniveaus en als er buitenlandse aspecten meespelen, voor de contacten met de buurlanden. Het NCC verleent tevens faciliteiten voor een goed functioneren van de beleidsteams en ambtenaren tijdens de opgeschaalde situatie. Afspraken over interdepartementaire coördinatie en besluitvormingsstructuren zijn vastgelegd in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming.

Het Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC) draagt zorg voor de landelijke coördinatie van de operationele inzet tijdens rampen, calamiteiten en grootschalige evenementen. Deze organisatie is verder beschreven in hoofdstuk 1: "Operationele Diensten".

Wettelijk  
kader

Op grond van bepalingen opgenomen in onder andere de Brandweerwet 1985, de Wghor, de Wrzo (allen in de toekomst vervangen door de Wet Veiligheidsregio's) en de Politiewet, wordt BZK aangeduid als beleidsverantwoordelijke voor de rampenbestrijding.

Min VenW

#### 3.1.2 Minister van Verkeer en Waterstaat

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zorgt dat de fysieke basis, solide is en dat men zich vlot kan verplaatsen, en mobiliteit kan leven en werken. Rijkswaterstaat is een agentschap van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Incidenten op  
het water

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft nationale taken en verantwoordelijkheden in het kader van crisisbeheersing op het gebied van vervoer, infrastructuur, communicatie en water.

Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat (DCC-VenW) is het coördinatiepunt en verantwoordelijk voor een samenhangend crisisbeheersingsbeleid op de beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat. Tevens fungeert het DCC-VenW als aanspreekpunt voor het Nationaal CrisisCentrum (NCC) van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties en voor de overige ministeries.

De Noordzee is niet gemeentelijk ingedeeld<sup>1</sup>, in tegenstelling tot de binnenwateren en het land, en ligt de beleidsverantwoordelijkheid voor de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee primair bij de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW)<sup>2</sup>. De uitvoering van deze verantwoordelijkheid is belegd bij de directeur Kustwacht, onder beheersmatige aansturing van de HID RWS Dienst Noordzee.

Voor opschaling bij rampen en crises op de Noordzee bestaat een aparte organisatie: het Regionaal Beheersteam Noordzee (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 Verkeer en Waterstaat, onder voorzitterschap van de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Dienst Noordzee (HID RWS Dienst Noordzee).

<sup>1</sup> Vanaf de 1 km zone gezien vanaf de kustlijn.

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

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daarmee verantwoordelijk voor de incidentbestrijding op de Noordzee (de bronbestrijding). Het bevoegd gezag op het land is verantwoordelijk voor de effecten die op het land optreden.

Op de gemeentelijk ingedeelde wateren waar VenW beheerder is (de Rijkswateren), is zij verantwoordelijk voor waterbeheer en nautisch beheer.

Indien een ongeval heeft plaatsgevonden of sprake is van een ernstig dreigend gevaar en de kapitein of scheepseigenaar niet in voldoende mate optreedt, kan de minister aan betrokkenen aanwijzingen geven tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

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 te worden nadat overleg is gepleegd met de vlaggestaat, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.

#### Wettelijk kader

In het Organiek Besluit Rijkswaterstaat zijn de taken en bevoegdheden (volgens de genoemde wetten in hoofdstuk 2) van Rijkswaterstaat beschreven.

De Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BON) biedt het wettelijke kader voor de ongevallen en rampenbestrijding op het Nederlandse deel van de Noordzee.

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

#### Bijzonderheid

De eerste kilometer van de Noordzeegezone vanaf de kustlijn is gemeentelijk ingedeeld gebied, dus zijn de Wrzo en de Gemeentewet van toepassing. Het in de Wet BON bepaalde gaat echter voor, ook binnen de eerste kilometer. De Wet BON 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 VenW en Waterstaat<sup>3</sup>. Primair blijft de kapitein/eigenaar belast met de bestrijding en voorkomen van een ongeval.

#### Hoofdlijn

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

<sup>3</sup> Kamerstukken II 1987/88, 20 653, nr. 3, p. 9; Kamerstukken II 1989/90, 20 653, nr. 6, p. 7-8.

Onderstaand schema visualiseert de verantwoordelijkheid op de Noordzee en overige wateren.

Noordzee	Overige wateren (gemeentelijk ingedeeld)
<b>Beleidsmatige verantwoordelijkheid rampen- en incidentbestrijding</b>  Minister Verkeer en Waterstaat	<b>Beleidsmatige verantwoordelijkheid rampen- en incidentbestrijding</b>  Minister Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
<b>Beheersmatige verantwoordelijkheid</b>  Hoofd ingenieur-directeur	<b>Beheersmatige verantwoordelijkheid</b>  Algemeen Bestuur Veiligheidsregio via Wet Gemeenschappelijke Regelingen
<b>Uitvoering (waaronder nautische beheer)</b>  Directeur Kustwacht	<b>Uitvoering</b>  Hulpverleningsdiensten onder verantwoordelijkheid van de burgemeester

Figuur 1: Verantwoordelijkheid Noordzee en overige wateren

### 3.1.3 Minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit

Min LNV

In het geval van een incident op het water is het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) betrokken indien het incident gevolgen heeft voor:

- Groene economie
- Natuur, landschap
- Voedsel

Incidenten op het water

Wanneer bijvoorbeeld een dierziektecrisis uitbreekt waarbij de openbare orde in het geding is, ligt het voortouw voor het handhaven van deze openbare orde bij de betreffende burgemeester. LNV is verantwoordelijk voor de beheersing van de crisis.

De Directie Regionale Zaken van LNV levert de crisismanager voor het Regionaal Coördinatie Centrum LNV (RCC)<sup>4</sup> en coördineert de inzet van de uitvoerende diensten:

- De Voedsel en Warenautoriteit (VWA): bestrijding van dierziekten
- De Algemene Inspectie Dienst (AID): controle en handhaving regelgeving
- Dienst Regelingen (DR): uitvoeren van regelingen o.a. opkoop

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 op grond van haar verantwoordelijkheden maatregelen nemen. De vigerende wetgeving hiertoe betreft onder andere de Gezondheids- en Welzijnswet voor Dieren en Europese regelgeving.

### 3.1.4 Minister van Defensie

Min Def

Het ministerie van Defensie heeft drie hoofdtaken:

1. Bescherming van de integriteit van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied.
2. Bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit.
3. Ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal (de Kustwacht en de uitvoering van kustwachttaken valt onder deze hoofdtaak).

<sup>4</sup> RCC van LNV, niet te verwarren met coördinatiecentra van veiligheidsregio's.

**ICMS** De derde hoofdtak is steeds meer van belang bij de incidentbestrijding. Defensie heeft mensen en materiaal beschikbaar om lokale autoriteiten te ondersteunen. Om deze inzet te garanderen is het project "Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking" (ICMS) opgestart. Voor ondersteuning van de politie is de Koninklijke Marechaussee inzetbaar.

**Incidenten op het water** Defensie neemt deel in de vijftienvijf veiligheidsregio's via Regionaal Militaire Commando's (RMC's). Zij vervullen een brugfunctie naar de civiele instanties in zijn gezagsgebied. In het convenant ICMS en de bijbehorende catalogus is specifieke informatie opgenomen.

**Wettelijk kader** Op grond van de Politiewet 1993 heeft de Koninklijke Marechaussee een eigenstandige verantwoordelijkheid voor het vervullen van de aan haar opgedragen politietaken. De Kustwacht is op grond van het "Besluit Instelling Kustwacht" ondergebracht bij het ministerie van Defensie. De helikopters van Defensie worden onder andere ingezet door de Kustwacht ten behoeve van SAR. Op grond van de Wrzo kan aan Defensie bijstand worden gevraagd.

### 3.1.5 Openbaar Ministerie

**OM** Het Openbaar Ministerie is onder meer belast met de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde.

De hoofdtak van het Openbaar Ministerie (OM) bestaat uit:

- Opsporing van strafbare feiten
- Vervolgning van strafbare feiten
- Toezicht op de uitvoering van strafvonnissen

Een van de taken van het Openbaar Ministerie is deelname aan het zogenaamde lokale driehoeksoverleg (OM, politie en burgemeester) waarin de inzet van politie, de aanpak van criminaliteit en de inrichting en opstelling van incidentbestrijding worden besproken.

**Incidenten op het water** Het Landelijk Parket is belast met strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde op gemeentelijk ingedeeld gebied. Het KLPK (waaronder de Dienst Waterpolitie) valt onder het gezag van het Landelijk Parket.

De officier van justitie zeezaken 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. Hiertoe is de Permanente Contactgroep Handhaving Noordzee (PKHN) ingesteld. Deze heeft tot taak de beleidsmatige aansturing van de Kustwacht voor de handhaving van wettelijke voorschriften op de Noordzee. 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.

De PKHN wordt voorgezeten door de (plaatsvervangend) officier van justitie zeezaken. Het Functioneel Parket behandelt de zaken die voortkomen uit de strafrechtelijke handhaving op zee van bovengenoemde resultaatgebieden.

**Wettelijk kader** Het Openbaar Ministerie (OM) is belast met de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en met andere bij de wet vastgestelde taken (artikel 124 Wet op de rechterlijke organisatie – Wet RO).

## 3.2 Decentrale overheid

### 3.2.1 Gemeente

**Gemeenten en veiligheidsregios** De gemeente is, na de rijksoverheid en de provincie, de kleinste zelfstandige bestuurs-eenheid in het Nederlandse staatsbestel. Op 1 januari 2009 telde Nederland 441 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 zware ongevallen. Het college van burgemeester en wethouders is belast met de voorbereiding op de bestrijding van rampen en ongevallen. Bij een schending of dreigende schending van de orde en rust in de gemeente kan de burgemeester bevelen geven die hij noodzakelijk acht voor de handhaving van de openbare orde. 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.

In een crisis ligt de verantwoordelijkheid voor het beheersen van de crisis primair bij bestuursorganen die over de bevoegdheden beschikken om de noodzakelijke maatregelen te nemen (bijvoorbeeld bij de minister van LNV in het geval van zeehondenziekte). Het is van belang dat tijdig overleg met de burgemeester plaatsvindt.

Incidenten op het water

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 daartoe 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.

Opgemerkt wordt dat er geen verschil is 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 wateren.

Wettelijk kader huidig

In onder andere de Gemeentewet, de Politiewet 1993, de Wrzo, de Wghor en de Brandweerwet 1985 zijn de taken en verantwoordelijkheden beschreven van burgemeesters en wethouders.

In de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) is opgenomen dat degene die de leiding over de brandweer neemt tevens belast is met de operationele leiding van een ramp of zwaar ongeval, tenzij de burgemeester een andere voorziening treft. Operationele leiding houdt in: de multidisciplinaire afstemming en aansturing van het incident, in overleg met de procesverantwoordelijken.

De gemeenten nemen verplicht deel aan een gemeenschappelijke regeling voor de regionale brandweer en GHOR. De regionale brandweer voert een aantal verplichte wettelijke taken uit voor de gezamenlijke gemeenten. Het bestuur van de regionale brandweer en de GHOR bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten.

Het Besluit brede doeluitkering 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 gemeentefonds de aanwezigheid van watergebieden binnen de gemeente.

Wettelijk kader toekomst

Het Wetsvoorstel veiligheidsregio's brengt wijzigingen met zich mee voor de gemeenten.

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten binnen een regio treffen een gemeenschappelijke regeling waarbij de veiligheidsregio wordt ingesteld. Aan de veiligheidsregio wordt de uitvoering van brandweertaken en taken in het kader van de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen opgedragen.

De gemeentelijke planvorming verdwijnt en wordt vervangen door regionale plannen, vast te stellen door het bestuur van de veiligheidsregio. Wel blijven de gemeenten verantwoordelijk voor de invulling en uitvoering van de plannen met mensen en middelen.

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



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 uit het Wetsvoorstel veiligheidsregio's, Gemeentewet en sectorale wetten 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<sup>6</sup>.

### 3.2.2 Provincie

#### Provincie

Nederland is ingedeeld in 12 provincies. Het provinciaal bestuur is 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
- Commissaris van de Koningin (CdK)

De CdK maakt deel uit van het provinciaal bestuur, is vertegenwoordiger van de landsregering en heeft coördinerende bevoegdheden bij de rampenbestrijding.

#### 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) op grond van de rampenwetgeving. 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. De basis hiervan is de Ambtsinstructie CdK. Ook speelt de CdK een rol in de bijstandverlening, indien een operationele dienst bijstand van buiten de eigen regio aanvraagt.

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 waterbeheerder of de beheerder van een waterstaatswerk zijn. De rol van de provincie kan in die laatste gevallen zowel bestuurlijk als operationeel zijn.

#### Wettelijk kader huidig

In de Provinciewet, de Milieubeheerwet, de Waterstaatswet, de Politiewet 1993, de Wrzo en de Brandwettewet 1985 zijn de taken en verantwoordelijkheden van de provincie waaronder die van de Commissaris van de Koningin en het college van Gedeputeerde Staten beschreven.

Zowel de CdK als het College van GS hebben eigenstandige bevoegdheden op het gebied van het toezicht op de planvorming en de uitvoering van beleidsplannen, die zij ontleen aan de Wet Rampen en zware ongevallen.

#### Wettelijk kader toekomst

In het Wetsvoorstel veiligheidsregio's worden de bevoegdheden van de provincie beperkt tot een informatierol en de mogelijkheid de voorzitter van de veiligheidsregio bij een crisis van meer dan plaatselijke betekenis een beleidsaanwijzing te geven.

Het is te verwachten dat de voorzitter van de veiligheidsregio mogelijk een deel van de taken van de CdK overneemt. Het betreft dan in het bijzonder de rol van de CdK als coördinator tussen regionale en rijksoverheden.

Indien de bovenregionale ramp of crisis in verschillende provincies plaatsvindt, ligt het voor de hand dat de commissarissen van de Koningin met elkaar overleggen over eventueel te geven aanwijzingen over het te voeren beleid voor de ramp of crisis. Ook dan kan de minister van BZK de commissarissen van de Koningin verzoeken een aanwijzing te geven aan de voorzitters van de betrokken veiligheidsregio's<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Hoe de voorzitter van de veiligheidsregio dit gaat invullen en welke consequenties dit gaat hebben is in het wetsvoorstel (nog) niet opgenomen.

<sup>7</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, nr. 31 117, nr. 6, p. 61.

Waterschappen	<p><b>3.2.3 Waterschap</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>De waterschappen hebben een uitvoerende rol in de incidentenbestrijding. De waterschappen zijn nader beschreven in hoofdstuk: "Operationele Diensten", paragraaf 4.2.1.4.</p>	A 1
Rijksheren	<p><b>3.2.4 Rijksheren</b></p> <p>Rijksheren zijn bij AMvB aangewezen functionarissen die in buitengewone omstandigheden noodbevoegdheden namens de vakminister kunnen uitoefenen. Ze kunnen in het bijzonder als een vitaal belang wordt bedreigd en de normale bevoegdheden ontoereikend zijn om die dreiging aan te pakken. Ieder ministerie beschikt over een of meerdere rijksheren.</p> <p>Het koppelen van beleidsterreinen en duidelijkheid over de vraag waartoe het gaat is cruciaal voor goede crisisbeheersing. Daarbij spelen rijksheren van landbouw 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.</p>	
Incidenten op het water	<p>Het ministerie van VenW kent twee soorten functionarissen die als crisispartner mogen optreden. Dit zijn de hoofd ingenieurs (directeuren van de rijkshavenmeesters (van de aanloopgebieden). De volgende bevoegdheden zijn in elk geval relevant voor deze functionarissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Binnenvaart</li> <li>• Zeescheepvaart</li> <li>• Havens en Noordzeekanaal</li> <li>• Waterstaatsaangelegenheden</li> <li>• Spoorwegvoer</li> <li>• Waterkeringen</li> </ul> <p>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 mandaten aan een HID.</p>	
Wettelijk kader huidig	<p>De wettelijke positie van de rijksheren houdt in dat hij in bepaalde omstandigheden op grond van een mandaat een noodbevoegdheid in een bepaald gebied namens zijn vakminister kan uitoefenen. Het mandaat kan algemeen zijn of een bepaald geval betreffen. De minister behoudt de regierol en kan dus zelf ook over de betreffende noodbevoegdheden blijven beschikken.</p> <p>De wettelijke regeling van rijksheren is verbrokkeld geregeld in diverse noodwetten.</p> <p>Rijksheren opereren op basis van een noodwet zoals bijvoorbeeld de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Noodwet voedselvoorziening voor producten van landbouw en visserij</li> <li>• Havennoodwet voor het gebruik van havens (rijkshavenmeester)</li> <li>• Noodwet geneeskundigen (regionaal inspecteur VWS)</li> </ul>	
Wettelijk kader nieuw	<p>In de Memorie van Toelichting bij het Wetsvoorstel veiligheidsregio's staat de samenwerking met crisispartners (waaronder Rijkswaterstaat, KNRM, Reddingsbrigade Nederland, Waterschappen) nader uitgewerkt.</p> <p>Een aantal van de crisispartners betreft functionarissen van gedeconcentreerde diensten (ook wel aangeduid als: rijksheren), die afhankelijk van sectorale wetgeving kunnen optreden ten tijde van een crisis.</p>	

## 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 BZK zorg voor de landelijke coördinatie van de operationele inzet tijdens rampen, calamiteiten en grootschalige evenementen. Uit rapportages en ervaringen is gebleken dat het inrichten van een centraal punt voor brandweer, politie, geneeskundige hulpverlening en defensie noodzakelijk is, om de operationele inzet op landelijk niveau adequaat te laten plaatsvinden. Sleutelwoorden hierbij zijn informatievoorziening en advisering. Op deze manier biedt het ministerie van BZK de kans de bovenregionale inzet van mensen en middelen bij grootschalige evenementen en rampen efficiënt en effectief te laten verlopen.

#### 4.1.2 Rijkswaterstaat

RWS en HID

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In opdracht van de minister en de staatssecretaris werkt Rijkswaterstaat aan het aanleggen, beheren en ontwikkelen van de infrastructurele hoofdnetwerken van ons land.

Rijkswaterstaat werkt aan de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer naar een veilig, schoon en gebruikersgericht landelijk watersysteem en aan de bescherming van ons land tegen overstromingen.

Rijkswaterstaat is onderverdeeld in tien regionale diensten, elf districten, vijf landelijke diensten en drie projectdirecties. Aan het hoofd van elke dienst staat een hoofdingenieur-directeur (HID). De HID is in zijn beheergebied de bevoegde autoriteit verantwoordelijk, namens de minister van Verkeer en Waterstaat voor het nautisch beheer en het infrastructureel beheer van de scheepvaartwegen en het waterbeheer.

Bij crises en rampen heeft de HID voor de rol van rijksheer en adviseur. Als facilitator kan de HID optreden indien de primaire taken van RWS niet in het geding zijn. Hij kan, naast zijn normale bevoegdheden in het kader van verkeersregeling, ondersteuning vanuit RWS geven aan de verantwoordelijken voor de rampenbestrijding in het kader van de Wet rampen en zware ongevallen.

De uitvoering door de Kustwacht van alle rampbestrijdingsprocessen op de Noordzee worden namens de minister van VenW door de HID Dienst Noordzee 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 is in Nederland 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 college van burgemeester en wethouders over de taak, bedoeld in artikel 3, eerste lid;
- het voorbereiden op 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;

- g) het voorzien in de meldkamerfunctie;
- h) het aanschaffen en beheren van gemeenschappelijk materieel;
- i) 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 reddingsmaatschappijen en milieudiensten met betrekking tot incidentbestrijding.

Wetsvoorstel  
veiligheidsregio's

De Wet veiligheidsregio's integreert de Brandweerwet 1985, de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo). In het wetsvoorstel vindt ook de verankering plaats van het beleid over de informatie- en communicatievoorziening bij incidentbestrijding en crisisbeheersing. Andere wetten zullen, indien noodzakelijk, worden aangepast. Binnen de Wet wordt geen onderscheid gemaakt tussen incidentbestrijding op het water en op het land. Dit betekent dat voor incidentenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren dezelfde wetgeving geldt als voor op het land.

Wettelijk  
kader nieuw

De veiligheidsregio is verlengd lokaal bestuur. In het Wetsvoorstel veiligheidsregio's is opgenomen dat in het geval van een bovenlokale ramp of crisis en wanneer meerdere burgemeesters het opperbevel voeren, de voorzitter van de veiligheidsregio gebruik kan maken van doorzettingsmacht. Voor bovenregionale incidenten is geen bepaling opgenomen. De voorzitter van de veiligheidsregio is de burgemeester. Ingevolge de Politiewet 1993 is benoemd als korpsbeheerder<sup>8</sup>.

Brandweer

#### 4.1.3.1 Brandweer

De brandweer is bij incidenten en grootschalige ongevallen verantwoordelijke voor een aantal rampbestrijdingsprocessen.

Taken

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

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

Elk college van burgemeester en wethouders kan besluiten tot het hebben van een gemeentelijke brandweer, die in de eigen gemeente de bovengenoemde taken a) en b) uitvoert.

Wettelijk kader  
huidig

Op dit moment voeren de gemeentelijke en regionale brandwerven de brandweertzorg uit op grond van de Brandweerwet 1985 en de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo).

Wettelijk kader  
nieuw

Het Wetsvoorstel veiligheidsregio's formuleert de taken van de brandweer (onder andere redding en brandbestrijding) en regelt, gebruik makend van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, de instelling van de Regionale Brandwerven onder verlengd lokaal bestuur, en de positie van de Regionaal Commandant.

<sup>8</sup> In het huidige wetsvoorstel is dit als zodanig opgenomen. Hierover zal in de parlementaire behandeling nog worden gesproken.

A

1

<b>GHOR</b>	<p><b>4.1.3.2 GHOR</b></p> <p>Bij rampen 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.</p>
<b>Taken</b>	<p>De GHOR-taak van het bestuur behelst het maken van afspraken met in de regio aanwezige instellingen<sup>9</sup> zoals ziekenhuizen en zorgaanbieders<sup>10</sup> zoals artsen alsmede met de regionale ambulance- en gezondheidsdiensten over hun voorbereiding op, inzet en nazorg bij zware ongevallen, rampen en crisissituaties.</p> <p>De directeur GHOR heeft onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de veiligheidsregio als hoofdtaken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) het organiseren van die zaken die nodig zijn ter voorbereiding op, dan wel afhandeling van de geneeskundige hulpverlening (regisserende taak);</li> <li>b) belast met de operationele leiding van de geneeskundige hulpverlening;</li> <li>c) het leiding geven aan een operationele organisatie in het kader van de geneeskundige hulpverlening (sturende en coördinerende taak);</li> <li>d) de voorbereiding op en de coördinatie bij de afhandeling van de nazorg (nazorg in de brede zin van het woord);</li> <li>e) 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.</li> </ol>
<b>Wettelijk kader huidig</b>	<p>Op grond van de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (Wghor) zijn er organisaties aangewezen voor de GHOR.</p>
<b>Wettelijk kader nieuw</b>	<p>Het Wetsvoorstel veiligheidsregio's formuleert de taken van de GHOR en regelt, de instelling van de GHOR onder verlenend toezicht bestuur en de positie van de directeur GHOR.</p>
<b>Politie</b>	<p><b>4.1.4 Politie</b></p> <p>De Nederlandse politie bestaat uit 25 regionale korpsen en het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD). De 25 korpsen leveren een bijdrage aan de veiligheid, leefbaarheid en de bestrijding van criminaliteit. Het KLPD organiseert de landelijke politietaken zoals onder andere bijzondere politietaken op recherchegebied maar ook de politietaken op het water, het vliegtoezicht en de vluchttoezicht.</p> <p>De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor de Nederlandse politie als geheel. De Nederlandse politie bestaat uit 25 korpsen. Eén burgemeester uit een regio (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.</p> <p>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 3.2.5).</p> <p>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.</p>
<b>Taken</b>	<p>Conform de Politiewet heeft de politie tot taak in ondergeschiktheid aan het bevoegde gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven.</p>

<sup>9</sup> Als bedoeld in de Wet toelating zorginstelling.

<sup>10</sup> Als bedoeld in de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg.

**Incidenten op het water** Een van de diensten van het KLPD is de Dienst Waterpolitie. De Dienst Waterpolitie (DWP) is verantwoordelijk voor opsporing, toezicht en handhaving op de hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en grote wateroppervlakten in Nederland<sup>11</sup> ten aanzien van beroeps- en recreatievaart.

Deze dienst handelt tevens ernstige scheepvaartongevallen af en doet branche-gerelateerde opsporingsonderzoeken zoals ladingdiefstal in de beroepsvaart.

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

Naast de Dienst Waterpolitie is er de Dienst operationele Ondersteuning & Coördinatie van het KLPD. Deze dienst biedt operationele ondersteuning op het gebied van openbare orde en veiligheid aan het KLPD zelf, de regionale politiekorpsen en andere overheidsdiensten. Ondersteuning in de vorm van mensen, materieel en expertise, met name op het gebied van noodhulp, intake en informatie voor opsporing en handhaving.

**Wettelijk kader** In (besluiten op basis van de) Politiewet is de taakstelling van de politie geregeld, de politie regionaal georganiseerd en het KLPD ingesteld. Specifieke bepalingen voor de scheepvaart zijn beschreven in de Scheepvaartverkeerswet, die dienens primair te worden gevolgd. Secundair zijn de algemene bepalingen in de Politiewet van toepassing bij het optreden bij incidenten op het water.

## 4.2 Specifieke watergerelateerde partijen

### 4.2.1 Bevoegde gezagen voor het water

**Waterbeheer** Waterbeheer is de overheidszorg gericht op de doeleinden zoals neergelegd in de diverse wetten en wordt veelal onderzocht in de zorg voor:

- Waterkwaliteit, vallend onder de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater en de Wet milieubeheer.
- Waterkwantiteit, vallend onder de Wet op de waterhuishouding en de Grondwaterwet.
- Veiligheid (zowel waterkwantitatief, als ook waterkwalitatief en waterkering vallen onder de Wet op de Waterkering).
- Het zogenaamde brackbeheer, vallend onder de Wet beheer rijkswaterstaatswerken alsmede de waterhuishouding.

Na inwerkingtreding van de Waterwet (invoering 2009) vervallen de bovengenoemde specifieke wettelijke regelingen. De gedachte hierachter is dat de bovenstaande onderdelen van waterbeheer wel kunnen worden onderscheiden, maar in samenhang moeten worden behandeld. Dit wordt aangeduid als integraal waterbeheer.

**Nautisch beheer** Onder nautisch beheer wordt verstaan het beheer dat verband houdt met de ordening van het scheepvaartverkeer (verkeersmanagement). Het nautisch beheer is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Voor de rijksvaarwegen is de minister van Verkeer en Waterstaat het bevoegd gezag (art. 2 SvW). Voor regionale vaarwegen is in de meeste gevallen de provincie bevoegd gezag, voor de gemeentelijke vaarwegen is dit de gemeente.

**Beheer waterstaatswerken** In de Waterstaatswet van 1900 is een aantal bepalingen opgenomen in verband met de rampenbestrijding.

De beheerders van waterstaatswerken (Rijkswaterstaat, waterschappen, provincies en gemeenten) zijn verplicht tot het uitvoeren van risicoanalyses, het maken van calamiteitenplannen die zijn afgestemd op de rampenbestrijding op het land, het beoefenen van de plannen en het actualiseren ervan (zie verbijzondering verantwoordelijkheid gemeenten in artikel 69 lid 4).

<sup>11</sup> In de Rotterdamse Haven worden de verantwoordelijkheden uitgevoerd door de Zeehavenpolitie Rotterdam-Rijnmond.

Indien er sprake is van een gevaarlijke situatie in de zin van de Waterstaatswet 1900, terwijl die situatie (nog) niet is te kwalificeren als een ramp in de zin van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) 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 zonder voor eventuele schade aan het vaartuig, het opgeruimde voorwerp dan wel zaken aan boord of in het voorwerp aansprakelijk te kunnen worden gesteld.

#### 4.2.1.1 Beheerder Noordzee

Noordzee

Het nautisch beheer van de Noordzee berust bij de Directeur Kustwacht. Het beheer van 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 Verkeer en Waterstaat 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 de aan hen aangewezen functionarissen zijn hiertoe bevoegd.

Afhankelijk van de categorie-indeling bij opschaling en de instelling van het Regionaal Beheersteam Noordzee (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 BON en/of het vigerende "Rampenplan voor de Noordzee" op de hoogte gesteld.

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

Gebied	Nautisch beheerder
Aanloopgebied Scheemond	Rijkshavenmeester Westerschelde
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	Hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Territoriale zee behoudens de aanloopgebieden	Minister van Verkeer en Waterstaat 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 (RWS) als bevoegd gezag verantwoordelijk voor het nautisch beheer op scheepvaartwegen. RWS is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die in de praktijk aan deze beheerders rol gestalte geeft. De rijksoverheid is, net als waterschappen, gemeenten en provincies, ook beheerder van waterstaatswerken.

De rijksheren als HID's en rijkshavenmeesters kunnen als adviserend crisispartner betrokken zijn in de veiligheidsregio's.

Provincie

#### 4.2.1.3 Beheerder provinciale wateren

De provincie heeft op grond van diverse wettelijke bepalingen watertaken. Dit is het geval bij 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.

Waterschap

#### 4.2.1.4 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 het Wetsvoorstel veiligheidsregio's opgenomen als mogelijke adviseur van het Veiligheidsbestuur. 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.

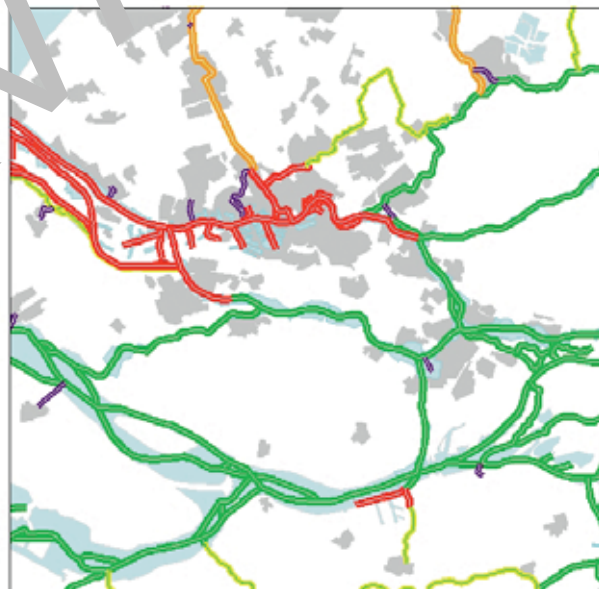
Gemeente

#### 4.2.1.5 Beheerder gemeentelijke wateren

Naast de indeling van wateren naar waterschappen 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.

#### Legenda

- Rijkswaterstaat
- Provincie
- Havenbedrijf
- Waterschap
- Gemeente



Figuur 3: Voorbeeldkaart waterwegen met bijbehorende bevoegde gezagen

Haven

#### 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.

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, 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.

A

1



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. De havenbeheerders in de overige (zee)havens zijn veelal ondersteunend aan de hulpverleningsdiensten.

**Rijkshavenmeester** De rijkshavenmeester is door de minister van Verkeer en Waterstaat 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 Kustwacht

**Kustwacht-centrum** 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).

De SAR-verantwoordelijkheid is in Nederland 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 Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van Defensie besloten dat de verplichte SAR-taak van de Kustwacht voor de kustwateren wordt uitgebreid met de SAR-taak voor een aantal gemeentelijke ingedeelde wateren, te weten in de 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.

**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 BON en het Scheepvaartreglement territoriale zee de Minister van Verkeer en Waterstaat 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, etc.) aan het scheepvaartverkeer. Opgemerkt wordt dat de verkeersposten geen landelijke dekking hebben op alle wateren.

In de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen dat een bindende verkeersaanwijzing door een daartoe bevoegd persoon gegeven kan worden aan een of meerdere verkeersdeelnemers. Deze hebben betrekking op zowel het varende als het stilliggende “verkeer”. De aanwijzing is een gebod of verbod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen. De kapitein is verplicht de aanwijzing op te volgen, tenzij hij op grond van goed zeemanschap verplicht is hiervan af te wijken.

Indien de kapitein de verkeersaanwijzing overtreedt en daardoor onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, kan het bevoegd gezag de bestuursdwang toepassen ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.

#### 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.

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. Gestreefd wordt 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 Verkeer en Waterstaat) om in die advisering en hulpverlening te voorzien.

De KNRM is een zelfstandige organisatie, die bestaat dankzij donaties en schenkingen, zonder structurele overheidssubsidie.

#### 4.2.2.3 Reddingsbrigade Nederland

Reddingsbrigade

Reddingsbrigade Nederland (voorheen KNORD) is de overkoepelende organisatie van zo'n 180 reddingsbrigades in Nederland. Deze verzorgen onder meer strandwacht- of bewakingsdiensten langs de Noordzeekust, de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer, drukke vaarwegen en recreatiegebieden. Op basis van een overeenkomst tussen het Nationaal Rampenfonds (NRF), het ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de Reddingsbrigade Nederland hebben de reddingsbrigades een taak in de landelijke rampbestrijding op het water. Voor deze taak beschikt de Reddingsbrigade over reddingsvaartuigen geschikt voor evacuatie en vervoer van personen over water.

#### 4.2.2.4 Overige particuliere organisaties

Overige redders  
particulier

Op het water zijn meerdere particuliere organisaties actief.

Zo dragen bergingsmaatschappijen zorg voor het ver-, wegslepen en bergen van schepen die in nood verkeren of hebben verkeerd. Het bergen geschiedt primair in opdracht van de kapitein/scheepseigenaar en secundair kan de overheid opdracht geven tot het bergen van schip en/of de lading.

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

Ook zijn er naast de KNRM en de Reddingsbrigade Nederland nog andere hulpverleners op het water actief. Deze zijn niet aangesloten bij de twee eerder genoemde organisaties en verrichten uit eigen naam hulp.

De opdracht tot ondersteuning kan door de kapitein en/of bevoegd gezag (waaronder de nautisch beheerder) worden gegeven. Alle activiteiten op het water vallen onder het toezicht van de nautisch beheerder.

#### 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.

A

1

## B Operationele uitwerking

### Incidentbestrijding op het Water

1 Randvoorwaardelijke processen

2 Uitwerking Ramptype 2

“Ongeval op het water

3 Rampbestrijdingsprocessen

VERVALLEN

B

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	37
<b>1.1</b>	<b>Inhoud</b>	37
<b>2</b>	<b>Melding &amp; Alarmering</b>	38
<b>2.1</b>	<b>Procesbeschrijving</b>	38
<b>2.2</b>	<b>Uitgangspunten op het water</b>	38
2.2.1	Oplossing voor "verschillende soorten meldkamers hebben een rol"	38
2.2.2	Oplossing voor "meerdere meldkamers betrokken"	40
2.2.3	Oplossing voor "geen vaste structuren, protocollen en afspraken"	42
<b>3</b>	<b>Leiding &amp; Coördinatie</b>	44
<b>3.1</b>	<b>Procesbeschrijving</b>	44
<b>3.2</b>	<b>Uitgangspunten op het water</b>	44
3.2.1	Oplossing voor "betrokkenheid meer en andere partijen"	44
3.2.2	Oplossing voor "brede verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen"	45
3.2.3	Oplossing voor "behoefte aan coördinatie op incidentlocatie"	47
3.2.4	Oplossing voor "regiogrensoverschrijdende waterincidenten"	48
<b>4</b>	<b>Op- &amp; Afschaling</b>	53
<b>4.1</b>	<b>Procesbeschrijving</b>	53
<b>4.2</b>	<b>Uitgangspunten op het water</b>	53
4.2.1	Oplossing voor "verschillende opschalingstructuren bij operationele (water)diensten"	53
4.2.2	Oplossing voor "verschillende wijzen van op- en afschaling"	55
4.2.3	Oplossing voor "onduidelijke bevoegdheid tot opschalen"	55
<b>5</b>	<b>Informatie management</b>	56
<b>5.1</b>	<b>Procesbeschrijving</b>	56
<b>5.2</b>	<b>Uitgangspunten op het water</b>	56
5.2.1	Oplossing voor "veelheid aan betrokken actoren die afhankelijk zijn van juiste informatie"	56
5.2.2	Oplossing voor "andere communicatie- en informatiesystemen dan op het land"	57
5.2.2.1	Schema dagelijks optreden: contact tussen veldeenheden	57
5.2.2.2	Schema GRIP 1 en hoger: contact tussen CoPI – OSC	58
5.2.2.3	Schema GRIP 2 en hoger: contact tussen CoPI – ROT – RBT	58
5.2.3	Oplossing voor "er worden verschillende terminologieën gebruikt"	59
	<b>Bijlagen</b>	60
Bijlage 1	Overzicht scenario's	61
Bijlage 2	Alarmeringsprotocollen	63
Bijlage 3	Meldingsclassificaties	68
Bijlage 4	Functiebeschrijving Officier van Dienst-Water- en scheepvaartzorg	70
Bijlage 5	Samenstelling rampbestrijdingsteams	72
Bijlage 6	Opschaling volgens GRIP	74

B

1



# 1 Inleiding

## 1.1 Inhoud

### Inleiding

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

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

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

### Samenhang

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

Het proces Leiding & Coördinatie is essentieel voor het functioneren van de 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 ten 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.

B

1

## 2 Melding & Alarmering

### 2.1 Procesbeschrijving

#### Inleiding

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, diensten en andere hulpbronnen (de uitgifte).

### 2.2 Uitgangspunten op het water

#### Complicerende factoren

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 bestaan geen vaste structuren, protocollen en afspraken over de afhandeling van incidenten op het water (in tegenstelling tot 'landincidenten').

#### Oplossingen

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

#### 2.2.1 Oplossing voor verschillende soorten meldkamers hebben een rol

#### Verbindings- en meldkamers

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:

- Landelijke 112-centrale in Driebergen
- Regionale Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK)
- Operationeel Centrum KLPD (OC KLPD)
- Verkeersposten nautisch beheerder (VP)
- Kustwachtcentrum (KWC)<sup>12</sup>

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

<sup>12</sup> Het Kustwachtcentrum voert de SAR-taak uit voor de Noordzee op grond van internationale wetgeving. Tevens is het KWC actief op de ruime binnenwateren; over deze SAR-taak dienen afspraken te worden vastgelegd met de betreffende veiligheidsregio's.

Melding	<p>Incidenten op het water kunnen op verschillende manieren gemeld worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Via VHF (marifoon), dit bericht is te ontvangen door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kustwachtcentrum (KWC)</li> <li>- Verkeerspost nautisch beheerder (VP)<sup>13</sup></li> <li>- Eventueel uitluisterende Waterpolitie</li> <li>- Eventueel uitluisterende nautisch beheerders</li> <li>- Overige uitluisterende schepen of instanties</li> </ul> </li> <li>• Via telefoon (112), dit bericht komt binnen bij: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landelijke 112-centrale te Driebergen indien met een mobiele telefoon is gebeld of als door boardcomputers incidenten gedetecteerd zijn die automatisch via het GSM-net worden doorgemeld.</li> <li>- Gemeenschappelijke Meldkamer van de veiligheidsregio (GMK) indien via een vaste lijn wordt gebeld.</li> </ul> </li> <li>• Via C2000 (via hulpverlener), dit bericht komt binnen bij: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De meldkamer waar de C2000 gebruiker is aangemeld.</li> </ul> </li> </ul>
Alarmering	<p>Direct na de melding en doormelding van het incident alarmeren de meldkamers de operationele eenheden. Doordat de melding door verschillende meldkamers gelijktijdig ontvangen kan worden is een goede afstemming van belang om te bepalen welke meldkamer wie alarmeert.</p> <p>In eerste instantie wordt de alarmering via de meldkamers uitgevoerd. In latere fasen geven ook betrokken leidinggevenden van de disciplines aan welke eenheden nog meer gealarmeerd moeten worden.</p>
Te alarmeren partijen	<p>Partijen met operationeel materieel die gealarmeerd kunnen worden zijn (niet uitputtend):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regiopolitie</li> <li>• Waterpolitie</li> <li>• Brandweer</li> <li>• GHOR/Ambulancezorg</li> <li>• Gemeenten</li> <li>• Waterbeheerder<sup>14</sup> (o.a. onder andere Rijkswaterstaat, Waterschap, provincie of gemeente)</li> <li>• Kustwacht</li> <li>• KNRM (op zee en soms binnen wateren)</li> <li>• Reddingsbrigade</li> <li>• Andere publieke partijen (bijvoorbeeld bergingsbedrijven, waterleidingbedrijf en andere nutsbedrijven)</li> </ul>

B

1

<sup>13</sup> Verkeersposten worden in sommige gebieden onderscheiden als centrale verkeerspost en uitvoerende verkeerspost.

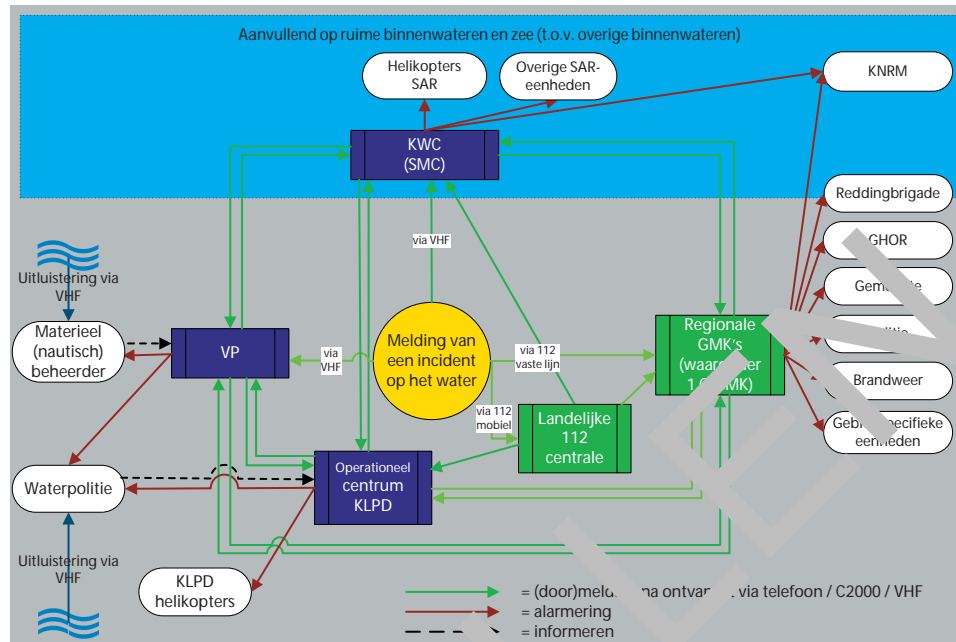
<sup>14</sup> Onder Waterbeheerder wordt verstaan de organisatie(s) die zich verantwoordelijk is (zijn) voor voor het nautisch verkeersmanagement, het beheer van waterkwaliteit en het beheer van waterkwaliteit en waterkeringen.



## Overzicht

Het proces Melding & Alarmering bij incidenten op het water is in het onderstaande overzicht gevisualiseerd.

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

### 2.2.2 Oplossing voor “meerdere meldkamers betrokken”

## C-GMK

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. Omdat de melding bij verschillende regio's binnenkomt. Regiogrenzen liggen immers vaak in het midden van de vaarwegen en door stroming of verwaaiing (bijv. 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 (door)melding en alarmering door de verschillende meldkamers. Bij incidenten op het water worden centrale coördinatiepunten aangewezen. Dit betekent:

Per samenhangend risicowatersysteem (SRWS)<sup>15</sup> 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).

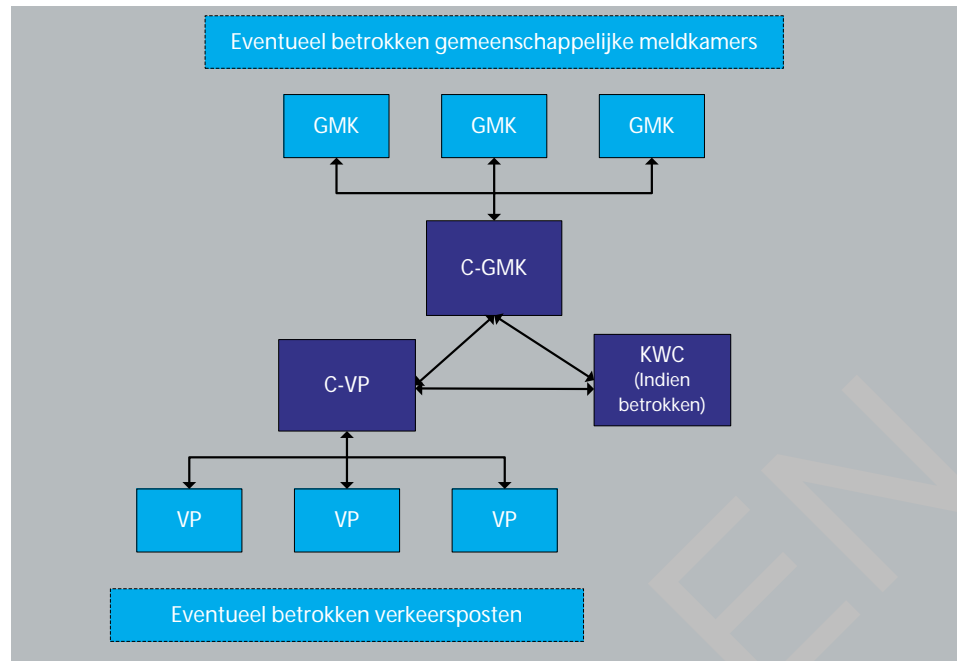
Dit centrale informatiepunt van het land voor het betreffende waterincident wordt aangeduid als coördinerende GMK (C-GMK).

De C-GMK communiceert met de VP en (indien betrokken) het KWC.

- Indien er meerdere VP's zijn betrokken 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.

<sup>15</sup> Zie voor de beschrijving van een samenhangend risicowatersysteem deel C1 van dit Handboek.

Bovenstaande informatie kan als volgt worden gevisualiseerd:



Figuur 5: Informatie-uitwisseling na eerste alarmering

#### Taken C-GMK

De C-GMK heeft naast zijn reguliere taken de volgende (extra) taken:

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

#### Bepalen C-GMK

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

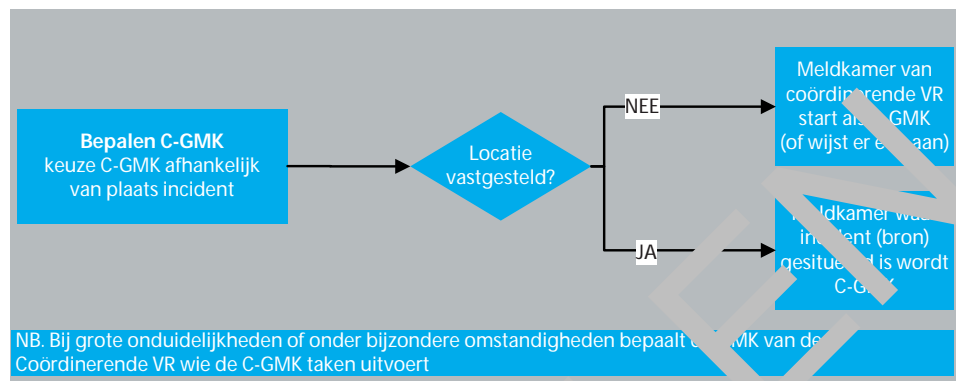
1. Als de incidentlocatie geheel duidelijk is wordt de GMK in de veiligheidsregio waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-GMK.
2. Als de incidentlocatie (nog) niet (geheel) duidelijk is, start de GMK van de coördinerende veiligheidsregio als C-GMK (of deze wijst er een aan).
3. De taken van de 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 voor delen van het SRWS vaste afspraken kunnen worden gemaakt over de coördinatie van het proces Melding & Alarmering. Dit geldt bijvoorbeeld als er sprake is van regio's met slechts een gering watergebied die het verzoek doen aan naastliggende regio's om bij incidenten op het water de C-GMK-rol over te nemen.

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

Het proces voor het bepalen van de C-GMK kan als volgt gevisualiseerd worden:



Figuur 6: Bepalen centraal informatiepunt C-GMK

### 2.2.3 Oplossing voor “geen vaste structuren, protocollen en afspraken”

Toelichting

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

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

1. Uitvraag-protocol

Voor alle meldkamers waar een incidentmelding binnen kan komen is hetzelfde uitvraagprotocol van toepassing<sup>16</sup>.

Het volgende schema wordt daarvoor gebruikt:

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

Figuur 7: Uitvraagprotocol incidentmelding

<sup>16</sup> 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.

## 2. 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 worden geclassificeerd naar scenario's.

Waterincidenten zijn ingedeeld in 7 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

Figuur 8: Overzicht scenario's

Aan de 7 scenario's kan een gebiedsspecifiek scenario (8) worden toegevoegd als de in een bepaald SRWS behoefte bestaat.

In bijlage 1 is het totale overzicht van de (sub)scenario's opgenomen.

In het schema in bijlage 2 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.

## 3. Alarmerings-protocol

Voor alle meldkamers zijn uitvraag- en alarmeringsprotocollen opgesteld met daarin aangegeven wie welke eenheden wanneer alarmeren en wie wie informeert (inclusief terugmelding). Via C2000 worden alle betrokken meldkamers geïnformeerd (eventueel kan deze informatie via de persblikkrant gedeeld kunnen worden in de verschillende meldkamers). Per betrokken meldkamer (KWC, GMK, OC KLPD en VP) is een alarmeringsprotocol opgesteld. In bijlage 3 zijn de alarmeringsprotocollen opgenomen. De protocollen dienen per samenhangend risicowatersysteem toegepast te worden.

## 4. Meldings-classificaties

De (gemeenschappelijke) meldkamers van politie, brandweer en ambulances werken met het uniform systeem "G.M.S." (Geïntegreerd meldkamer systeem). Dit systeem stelt de centralist in staat een binnengekomen melding eenduidig te classificeren.

In bijlage 4 is deze methode nader uitgewerkt in meldingsclassificaties.

B

1

## 3 Leiding & Coördinatie

### 3.1 Procesbeschrijving

#### Leiding & Coördinatie

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

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

#### Nota bene

Benadrukt wordt dat het proces van Leiding & Coördinatie van betekenis is voor alle inhoudelijke en voorwaardenscheppende processen bij de incidentbestrijding. 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 strekte is.

### 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-grens-overschrijdend. De locatie van het incident is daarbij niet altijd meteen eenduidig vast te stellen.

#### Oplossingen

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

#### 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):

- (Water)politie
- Kustwacht
- Waterbeheerder
  - KNRM
  - Reddingsbrigade
  - 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. Ramp-  
bestrijdings-  
processen  
(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. In het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding zijn deze processen reeds beschreven en in het kader van het Referentiekader Regionaal Crisisplan<sup>17</sup> op onderdelen aangescherpt.

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 het Cluster Water- en scheepvaartzorg. De processen die separaat zijn benoemd betreffen:

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

In hoofdstuk B3 van dit Handboek zijn deze processen nader uitgewerkt. De proces verantwoordelijke is verantwoordelijk voor de monodisciplinaire operationele uitvoering.

2. Water-  
functionaris  
(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 te 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 vaste planvormingen en afspraken vanuit de Coördinerende Veiligheidsregio (zie 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 Deel D, bijlage 1. De functie wordt ondergebracht bij de Coördinerende Veiligheidsregio van het samenhangend risicowatersysteem (zie Deel C "bepalen werkingsgebied IBP")

3. Actiecentrum  
Water en scheep-  
vaart (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 een Actiecentrum Water en scheepvaart en dit voert in opdracht van het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) acties uit of geeft adviezen aan het C-ROT (zie 3.2.4). Het gaat dan bijvoorbeeld om deskundigheid met betrekking tot nautisch verkeersmanagement, waterkwaliteit, waterkwantiteit, reddingsdiensten, bergingswerkzaamheden, ladinginformatie of scheepsstabiliteit.

De verschillende waterpartijen komen bij elkaar in een Actiecentrum Water en scheepvaart. Het actiecentrum wordt vertegenwoordigd in het C-ROT door de, in termen van het Referentiekader Regionaal Crisisplan, Algemeen Commandant Water- en scheepvaartzorg.

Ook indien in een lagere opschalingsfase van het incident behoefte bestaat aan een actiecentrum kan besloten worden tot de inrichting daarvan. Dit valt onder monodisciplinaire opschaling.

Het calamiteitenteam zoals dat binnen de organisatie van de waterbeheerder bijeenkomt, kan in een aantal gevallen ook als zodanig dienst doen.

### 3.2.2 Oplossing voor "brede verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen"

Verantwoordelijk-  
heid processen  
Water- en scheep-  
vaartzorg

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.

B

1

<sup>17</sup> Zie Referentiekader Regionaal Crisisplan 2009.

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

De verantwoordelijkheid voor Search and Rescue (SAR) is minder duidelijk bij één operationele partij belegd. Uit de Nota naar aanleiding van het verslag<sup>18</sup> van de behandeling van de Wet veiligheidsregio's door de Tweede Kamer 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 verantwoordelijkheid daarvan 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 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 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 Brandweerwet 1985 en het wetsvoorstel veiligheidsregio's) waarbij (onderdelen van) die brandweezorg, zoals SAR, aan een andere partij overgedragen kan worden. Via aanvullende afspraken, bijvoorbeeld via een incidentbestrijdingsplan, 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 Kustwacht of de nautisch beheerder.

#### Meerdere proceseigenaren

Uitgangspunt in het Handboek is dat het aantal vertegenwoordigers van de waterpartijen in de operationele en bestuurlijke teams zoveel mogelijk wordt beperkt. Als er een waterbeheerder is met verantwoordelijkheid voor zowel het nautisch verkeersmanagement, het beheer van de waterkwaliteit als het beheer van de waterkwantiteit en waterkeringen, dan wordt in ieder team volstaan met 1 vertegenwoordiger voor deze waterprocessen te weten:

- Eén Ovd-Water- en scheepvaartzorg (Ovd-W)<sup>19</sup> in het CoPI
- Eén vertegenwoordiger van het Actiecentrum Water in het C-ROT (Algemeen Commandant<sup>20</sup>)
- Eén vertegenwoordiger van de waterbeheerder (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 (Rijks)havenmeester

<sup>18</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr. 6 pag. 63.

<sup>19</sup> De Ovd-Water- en scheepvaartzorg (Ovd-W) is de aanduiding voor de vertegenwoordiger in het CoPI vanuit de waterpartijen die verantwoordelijk is voor de processen nautisch verkeersmanagement, beheer waterkwaliteit en beheer waterkwantiteit en waterkeringen. Afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling vult de Ovd-W of de Ovd-B de vertegenwoordiging voor het SAR-proces. De positie van de Ovd-W is vergelijkbaar met de Ovd's van de reguliere hulpdiensten.

<sup>20</sup> Conform terminologie Referentiekader Regionaal Crisisplan.

Op de wateren waar de Kustwacht is aangewezen als SAR-verantwoordelijk geldt dat zij bij de dagelijkse zorg (tot de opschaling naar GRIP) fungeren als operationeel verantwoordelijke (als OvD) voor het monodisciplinaire SAR-proces. Bij GRIP 1 en hoger is er een OvD-W van de waterbeheerder in het CoPI aanwezig en stemt deze het SAR-proces af met de Kustwacht.

In deze gebieden zal er een verbinding tussen het C-ROT en de Kustwacht worden ingericht via het Actiecentrum Water en scheepvaart. Deze verbinding wordt onderhouden door een liaison vanuit het Kustwachtcentrum in het actiecentrum.

#### Taken OvD-W

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

- Aansturen (ter plaatse of op afstand) van de operationele processen water- en scheepvaartzorg op plaats incident en het afstemmen van de aanpak met andere ketenpartners zoals bijvoorbeeld de Inspectiedienst Verkeer en Waterstaat, het RPD 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 multidisciplinair 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.

### 3.2.3 Oplossing voor “behoefte aan coördinatie op incidentlocatie”

#### OSC

Bij incidentbestrijding op het water kan een behoefte aan afstemming en coördinatie op de plaats van het incident. Dit kan veroorzaakt worden door 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.

Omdat de functie van OSC een ‘extra’ functie is ten opzicht van incidenten op het land, roept deze vorm vragen op (vooral bij de landpartijen). Om helderheid te verschaffen in zijn taken en bevoegdheden, 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 spoedig mogelijk een OSC in te zetten. Bijvoorbeeld bij het ontbreken van zicht op het incident kan er behoefte bestaan 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: Indien in een acute situatie nodig kan de OSC taak worden uitgevoerd door de schipper van een passerend 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 SAR de OvD-W of 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.



Voor de precieze communicatielijnen en verbindingsschema's wordt verwezen naar hoofdstuk 5, Informatiemanagement.

#### Taken OSC

De OSC heeft de volgende taken<sup>21</sup> :

- Zich ter plaatse een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen etc.
- 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) stuurhutoverleg<sup>22</sup> hebben.
- Zo spoedig mogelijk communiceren met de OvD in het CoPI over het totaalbeeld van het incident.
- Onderhouden van de verbinding met de OvD in het CoPI en bij SAR op ruime zonnewateren tevens met de Kustwacht.

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

- 'Aansturing' en 'bevelsvoering' van de ingezette bestrijdingsteam – dat 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 eventuele adviseurs actief. Zij moeten de informatie die binnen de verschillende diensten bekend is op een efficiënte manier met elkaar delen en acties afstemmen om 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 niet zo dicht op het incident
- Goede communicatiemiddelen
- Bij voorkeur bij de aanlandingsplaats

### 2.4 Opsluiting voor "regiogrensoverschrijdende waterincidenten"

#### Toelichting

Gemeente- en regiogrenzen liggen 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. Hiervoor worden de volgende afspraken gemaakt:

#### Vorbereiding

Bij de voorbereiding:

- Volgens bepaalde criteria (zie Deel C1) wordt een logische eenheid van oppervlaktewateren bepaald als samenhangend risicowatersysteem (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.

<sup>21</sup> Voor een beschrijving van de extra taken van de OSC bij SAR-acties wordt verwezen naar het OPPLAN SAR.

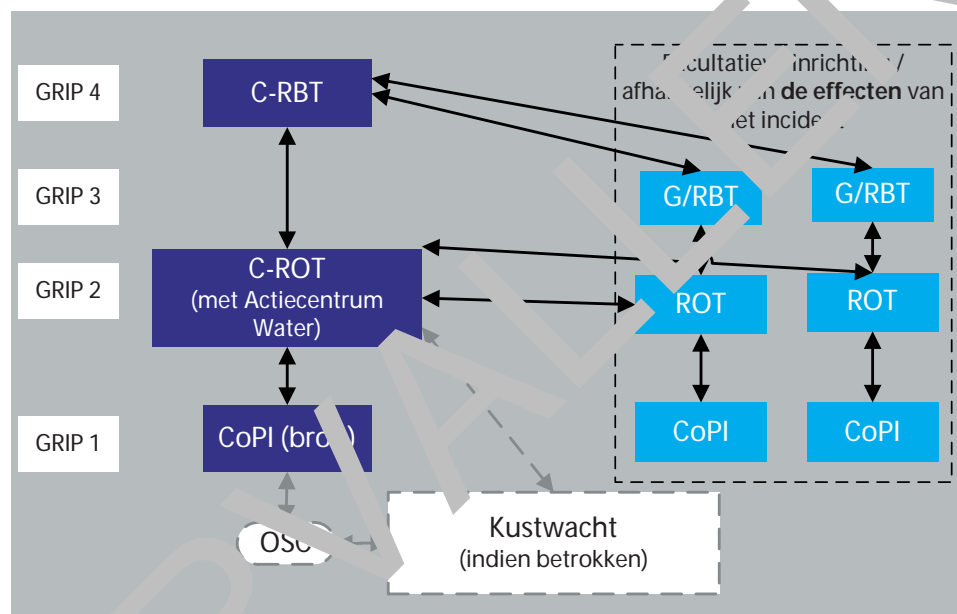
<sup>22</sup> Dit is het equivalent van het moterkapoverleg.

Uitvoering

Bij de uitvoering:

- Bij regiogrensoverschrijdende incidenten wordt de locatie waar het incident plaats vindt (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).
- 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 het Actiecentrum Water) gevormd. Dit Actiecentrum bevindt zich bij voorkeur fysiek bij het C-ROT.
- 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

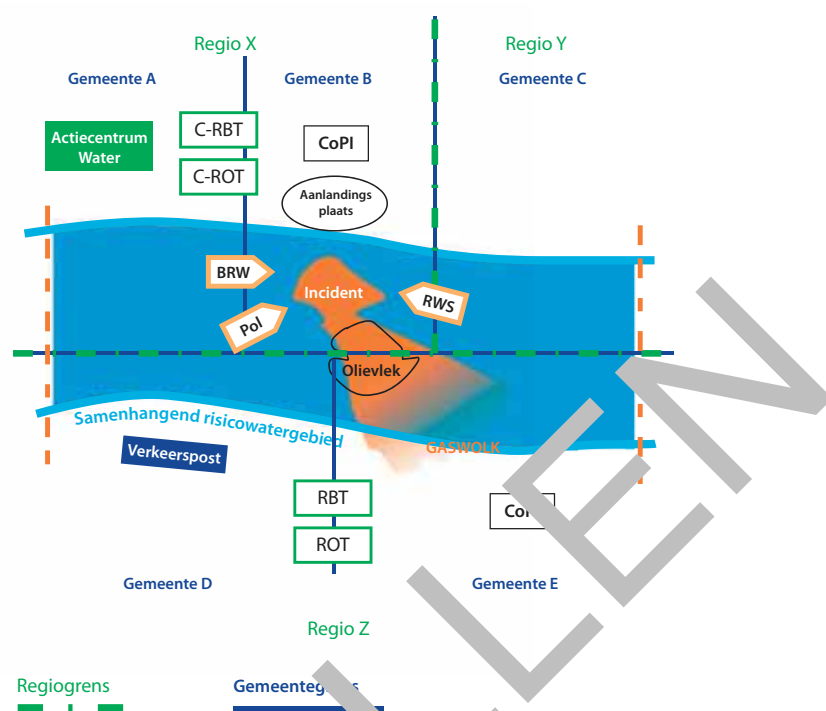
De bovenstaande werkwijze heeft de volgende voordelen:

- Het 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 watergebied het verzoek doen aan een aangrenzende regio om bij incidenten op het water het optreden over te nemen.

B

1

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



Figuur 1.1: Operatie in regio's overschrijdende 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 CoPI 2, terwijl veiligheidsregio X is opgeschaald tot GRIP 4.

#### Gremia

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

1. Motorkanoverleg (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.

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.
6. Interdepartementaal/Ministerieel Beleidsteam (IBT/MBT) mogelijk vanaf GRIP 4.

De provincie (CdK) heeft een toezichhoudende rol op de veiligheidsregio's en een aanwijzingsbevoegdheid ten tijde van een incident<sup>23</sup>.

**1. 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.

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

<sup>23</sup> In het Wetsvoorstel Veiligheidsregio's betreft deze aanwijzingsbevoegdheid een door de regering gegeven ambtsinstructie (namens de minister), zie artikel 53.

2. 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 op te starten processen of deelplannen.
  - Multidisciplinair afstemmen van processen en prioriteiten bepalen.
  - Bepalen van het niveau van multidisciplinaire opschaling.
  - Afstemmen van de inzet met andere CoPI's, voor zover hiervan sprake is.
  - Coördineren van de informatievoorziening vanuit het incidentgebied.
3. ROT Het Regionaal Operationeel Team (ROT) is verantwoordelijk voor een goede lokale uitvoering van de incidentbestrijding. Het ROT stuurt één of meerdere CoPI's aan. Daarnaast schept 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, die iedereen zijn taken ook daadwerkelijk kan uitvoeren.
- Het ROT heeft onder meer tot taak:
- Aansturen van de uitvoering van alle bestrijdingsactiviteiten (bronnen 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 eenheden 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 subcentra (waaronder het Actiecentrum Water). Via vertegenwoordiging van het ROT in het C-ROT worden de bestuurders 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.
- 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 het Actiecentrum Water.
  - Communiceren met de betrokken ROT's en indien betrokken het KWC.
  - Communiceren met /adviseren van het C-RBT.
4. 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.

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.

#### 5. RBT

Wanneer bij een incident meerdere gemeenten zijn betrokken, wordt het Regionaal Beleidsteam (RBT) ge(in)formeerd. De coördinerend bestuurder 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 pers- en publieksvoorlichting 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 coördinerend bestuurder van de betrokken regio is voorzitter van het C-RBT en is het aanspreekpunt van de Operationeel Leider van het C-ROT.

Het C-RBT heeft als extra taken:

- Het op beleidsmatig niveau, in nauw overleg met de vertegenwoordiger van de waterpartijen adviseren en coördineren van 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 capaciteit 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.

#### 6. IBT/MBT

De Departementale Coördinatie voor Crisisbeheersing van de betrokken departementen beschikken allemaal 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.

Bij een incident op het water zal het NCC samen met (de DCC-BZK (i.o.) en) het DCC-VenW bepalen over tot rijksniveau opgeschaald moet worden. Indien dit het geval is zal een Ambtelijk Coördinerend Overleg plaatsvinden, waarin alle hoofden van de betrokken departementen zitting nemen. Zij adviseren het Interdepartementaal Beleidsteam (IBT). Wanneer het incident een dussdanige omvang heeft en de ministers geïnformeerd dienen te worden, zullen zij bijeenkomen in een Ministerieel Beleidsteam (MBT).

In bijlage 5 is de samenstelling van de teams in detail opgenomen.

## 4 Op- & Afschaling

### 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 er blijkt dat, vanwege nieuwe inzichten of vordering in bestrijding een GRIP niveau lager meer opportuun is. De multidisciplinaire opgeschaalde coördinatiestructuur (GRIP) kan alleen na overleg (vanaf GRIP in opdracht van het bestuur) afgeschaald worden.

Afhankelijk van de stand van zaken kan er binnen de multidisciplinaire organisatie ook monodisciplinair worden afgeschaald. Voorzamen moet worden dat er in de kolommen zonder overleg afgeschaald wordt.

### 4.2 Uitgangspunten op het water

#### Complicerende factoren

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 (bijv. 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 duidelijke afspraken te zijn 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 een zelfde wijze van op- en afschalen.
3. Niet altijd duidelijk is 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.

#### 4.2.1 Oplossing voor "verschillende opschalingstructuren bij operationele (water)diensten"

##### 1. Structuur hulpverleningsdiensten

De volgende drie opschalingstructuren kunnen worden onderscheiden:

1. Structuur hulpverleningsdiensten
2. Structuur waterbeheerder
3. Structuur Noordzee

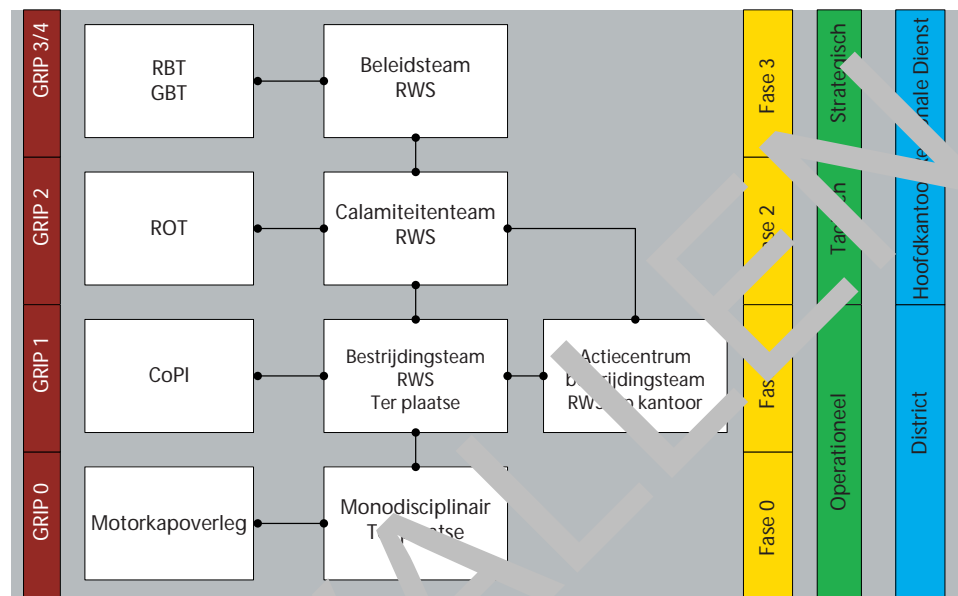
Om de monodisciplinaire activiteiten goed op elkaar af te stemmen, valt het totaal van alle opgestarte rampbestrijdingsprocessen ten tijde van een incident onder multidisciplinaire aansturing. De leiding en coördinatie ten tijde van het incident wordt ingericht via de landelijk vastgestelde GRIP-structuur. De standaard invulling van de GRIP-structuur is in bijlage 6 van Deel B opgenomen, inclusief de toelichting op de verschillende niveaus.

Deze GRIP-structuur wordt ook als uitgangspunt gebruikt bij het nieuwe Referentiekader Regionaal Crisisplan. In de bijlage is een link gelegd tussen de GRIP-niveaus en het Crisisplan.

## 2. Structuur waterbeheerder

Sommige waterbeheerders hanteren monodisciplinair zogenaamde coördinatiefasen. Deze kunnen worden gekoppeld aan de GRIP-structuur. In het volgende figuur is de structuur bij Rijkswaterstaat als voorbeeld opgenomen. Provincies en waterschappen werken veelal met vergelijkbare structuren.

Het verdient aanbeveling te bevorderen dat overal een eenduidige GRIP-structuur wordt gehanteerd. Bij Rijkswaterstaat wordt de volgende structuur gehanteerd:



Figuur 11: GRIP-structuur Rijkswaterstaat

## 3. Structuur Noordzee

### Incidenten op zee zonder effecten op de wal

Voor een incident op de Noordzee geldt een andere opschalingstructuur dan op het land. In het "Plan van aanpak voor de Noordzee 2008" is de classificatie van incidenten op de Noordzee naar omvang en wijze van aanpak beschreven. Deze classificatie kent eveneens 4 categorieën (I t/m IV). Door de Kustwacht wordt een incident in eerste instantie in één van deze categorieën ingedeeld. Vanaf categorie II wordt ook het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing VenW (DCC-VenW) geïnformeerd. Op bestuurlijk niveau vindt de coördinatie van het overheidsoptreden met betrekking tot de rampenbestrijding op zee plaats door het IBT via het NCC als er sprake is van o.a. belangenconflicten, dreigende grote uitstraling naar de wal etc. Is dit niet het geval dan is het RBN 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><b>4.2.2 Oplossing voor “verschillende wijzen van op- en afschaling”</b></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 Kustwacht, de KNRM, de reddingsbrigades, de nautisch beheerder 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"> <li>• De processen en prioriteiten worden door de diensten bepaald en in multidisciplinair verband afgestemd.</li> <li>• De mensen (sleutelfunctionarissen) die bij de bestrijding betrokken moeten worden, zijn via de Geïntegreerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP) gekoppeld aan alarmfasen, in gezamenlijke rampenbestrijdingsteams. Op deze manier wordt geborgd dat op het juiste niveau door de juiste mensen de beslissingen kunnen worden genomen.</li> </ul> <p>Ook bij incidenten op het water wordt de landelijke GRIP-structuur gevolgd. In het hoofdstuk “Leiding &amp; Coördinatie” is deze incidentbestrijdingsprocedure nader uitgewerkt.</p>
Afspraken opschalen	<p>Afspraken GRIP-niveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aan de hand van alle beschikbare informatie (naast de melding o.a. gegevens betreffende lading- en scheepsinformatie waarover de nautisch beheerder meestal beschikt) vindt de eerste beoordeling van het incident plaats. Het incident wordt geclassificeerd volgens GRIP.</li> <li>• 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 4 waarbij afhankelijk van de situatie het overslaan van tussenliggende GRIP-fases mogelijk is.</li> </ul>
Bevoegdheden	<p><b>4.2.3 Oplossing voor “de landelijke bevoegdheid tot opschalen”</b></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"> <li>• Volgens het gemeentelijk rampenplan kunnen de leidinggevenden van de operationele diensten en de burgemeester de opschalingsprocedure in werking laten treden.</li> </ul> <p>In de meeste (afhankelijk van lokale afspraken) veiligheidsregio's zijn ook de centralisten van de GMK bevoegd tot het instellen van de opschalingsprocedure tot en met niveau GRIP 2.</p> <p>De OSC-medewerkers van het Kustwachtcentrum en de verkeersposten dienen op de hoogte te zijn van de GRIP-structuur en dienen in overleg te treden met de GMK indien opschaling in hun ogen gewenst is.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het is van belang dat de bevoegdheid tot opschaling door middel van mandaatregelingen is vastgelegd.</li> <li>• De afschaling vindt plaats zodra dat mogelijk is, na instemming van hoogst leidinggevende functionarissen. Voorkomen moet worden dat er in de “kolommen” zonder overleg afgeschaald wordt.</li> </ul>



# 5 Informatiemanagement

## 5.1 Procesbeschrijving

Informatie-management	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 degenen die deze nodig hebben.
Netwerk	<p>Informatiemanagement is bij uitstek netwerkgeoriënteerd. De kern van dit netwerk vormt het actuele totaalbeeld van de effecten, de bestrijding van het incident en de mate waarin (op een bepaald moment) aan de randvoorwaarden is voldaan. Ten tijde van een grootschalig incident – waarin sprake is van diverse bestuurs- en coördinatielagen – is het “beheer” van dit netwerk een kritische succesfactor.</p> <p>Bij een grootschalig incident waar een multidisciplinaire inzet plaatsvindt, moet informatie-uitwisseling plaatsvinden tussen een groot aantal actoren op verschillende niveaus.</p>
Soorten informatie	<p>Bij incidentbestrijding wordt onderscheid gemaakt tussen voorlichting, communicatie en informatiemanagement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorlichting betreft zowel persvoorlichting als voorlichting aan burgers, waarbij de gemeente de juiste informatie communiceert met de burger via alle mogelijke media.</li> <li>• Communicatie is geen eigenstandig proces of geheel, maar betreft de wijze waarop informatie gedeeld wordt.</li> <li>• Informatiemanagement betreft het geheel van informatiedeling onder alle betrokken partijen.</li> </ul>
Informatie over het incident	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.

## 5.2 Uitgangspunten op het water

Complicerende factoren	<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"> <li>1. Bij de bestrijding van een incident op het water is een veelheid aan actoren betrokken van uiteenlopende disciplines, die voor de te nemen besluiten afhankelijk zijn van de juiste informatie.</li> <li>2. Er is sprake van andere communicatie- en informatiesystemen op het water dan op het land (bijvoorbeeld VHF(marifoon) radar, AIS, IVS90, Safe-seanet).</li> <li>3. Er worden verschillende terminologieën gebruikt.</li> </ol>
Oplossingen	In antwoord op de bovenstaande factoren zijn in de volgende deelparagrafen oplossingen aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water.
	<h3>5.2.1 Oplossing voor “veelheid aan betrokken actoren die afhankelijk zijn juiste informatie”</h3>
Scenariokaarten	Scenariokaarten zijn een goed hulpmiddel om het betreffende netwerk van actoren, de eigen rol en verantwoordelijkheden op een snelle en adequate wijze en voor alle niveaus van opschaling inzichtelijk te maken, inclusief de communicatielijnen.

In het Model Incidentbestrijdingsplan (zie appendix 4) is een voorbeeld scenariokaart opgenomen die in de Incidentbestrijdingsplannen voor het water kunnen worden toegepast.

## 5.2.2 Oplossing voor “andere communicatie- en informatiesystemen dan op het land”

Communicatie-  
middelen

Bij incidenten op 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 communicatiemiddelen (verbindings-schema's) te worden ingericht.

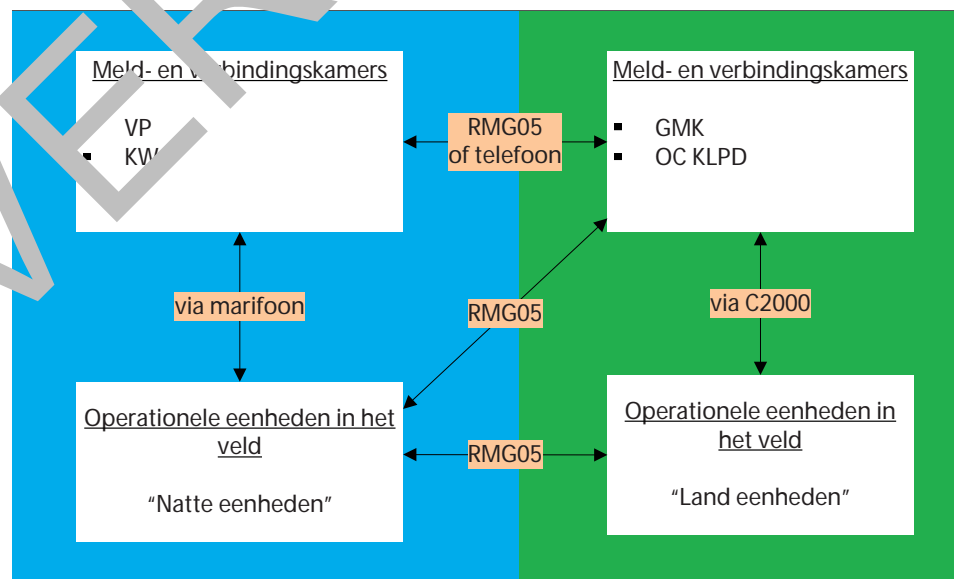
### 5.2.2.1 Schema dagelijks optreden: contact tussen veld-eenheden

Communicatie  
veldeenheden op  
water en op land

De waterpartijen blijven onderling gebruik maken van VHF<sup>24</sup>. 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 de 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 via de gangbare procedure zich inschrijven.
- De bijstandleverende eenheid meldt zich op de monodisciplinaire externe inmeldgroep van de bijstandvragende regio.
- De meldkamer van de bijstandvragende regio wijst een bijstandsgroep toe.
- De bijstandleverende eenheid schakelt naar deze bijstandsgroep.
- De meldkamer van de bijstandvragende regio koppelt deze bijstandsgroep aan de RMG05 groep.



Figuur 12: Communicatie veldeenheden

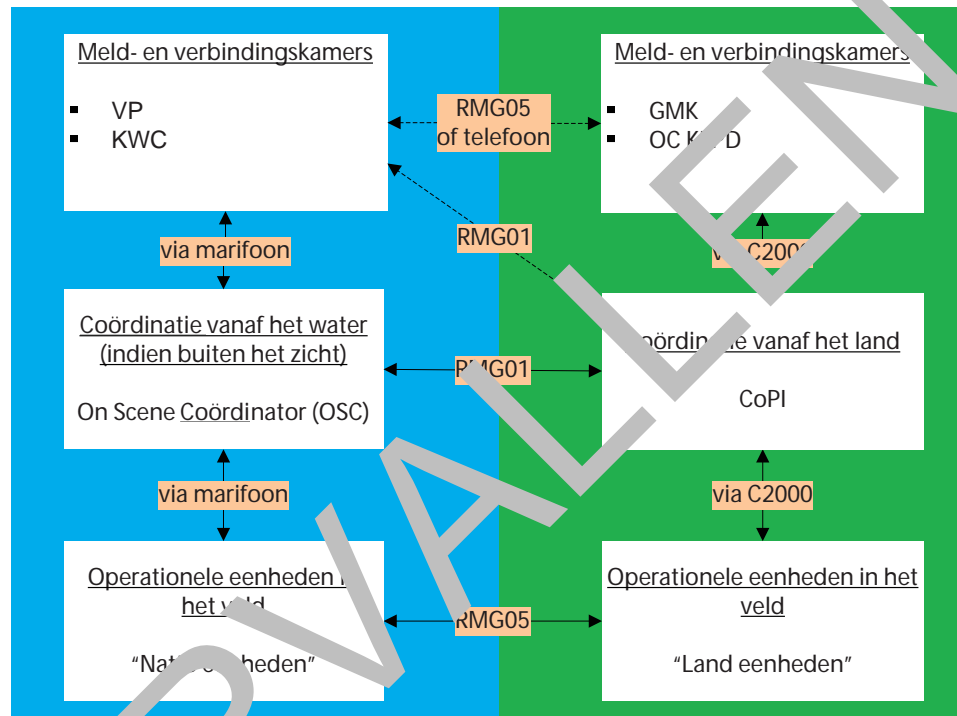
<sup>24</sup> Indien betrokken treedt het KWC op als radiokuststation. De te gebruiken marifoonfrequentie (VHF) wordt afgesproken in overleg met het KWC.

Communicatie  
CoPI - OSC

### 5.2.2.2 Schema GRIP 1 en hoger: contact tussen 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).
- Om afstemming te houden tussen land en water staan ook de OSC en het CoPI via Sxx-RMG01 in verbinding met elkaar. Het is dus belangrijk bij het aanwijzen van een OSC rekening te houden met het feit dat deze bij voorkeur ook uitgerust is met C2000. De waterpartijen blijven onderling gebruik maken van VHF.
- Indien geen OSC is aangewezen bij een SAR-actie communiceert het KWC met het CoPI. Het KWC zal altijd meeluisteren via de betreffende gespreksgroep, zodat 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

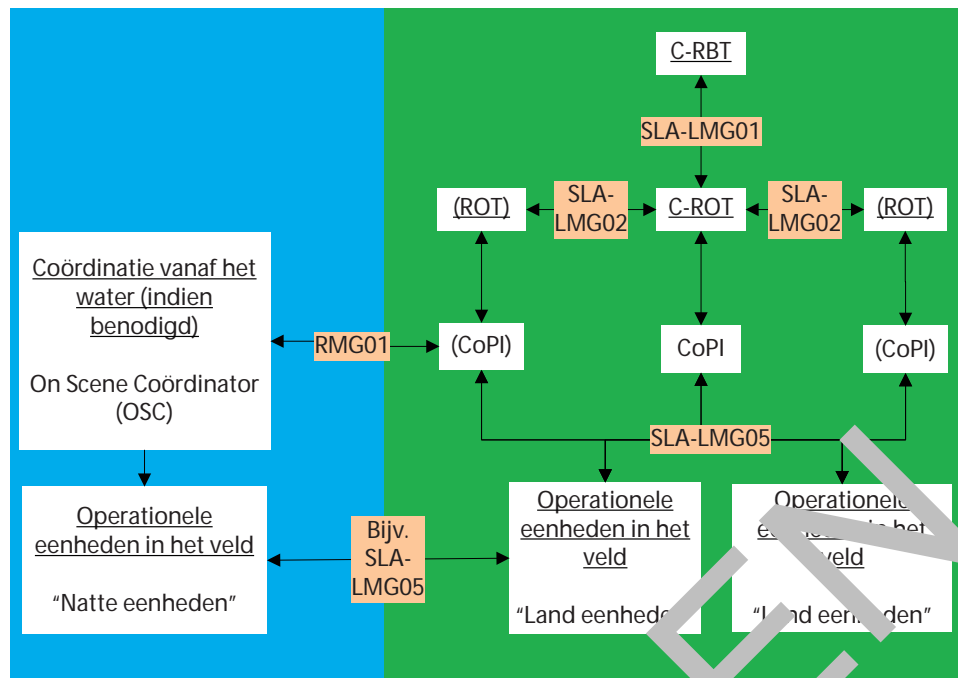
### 5.2.2.3 Schema GRIP 2 en hoger: contact tussen CoPI – ROT – RBT

Communicatie  
CoPI-ROT-RBT

Indien zich een bovenregionaal incident voordoet, gelden de volgende uitgangspunten voor een bovenregionaal verbindingsplan:

Het C-RBT houdt via de Landelijke Multidisciplinaire Gespreksgroep SLA-LMG01 contact met het C-ROT.

- Eventuele regionale ROT's communiceren via SLA-LMG02.
- Om de communicatie op het water eenduidig te houden communiceert de OSC met een CoPI en maakt hierbij van Sxx-RMG01 van de regio waartoe dit CoPI behoort.
- Indien eenheden van verschillende regio's op het water onderling via C2000 moeten communiceren, zullen zij dit doen via een door het KLPD uit te geven Landelijke Multidisciplinaire Gespreksgroep bijvoorbeeld SLA-LMG05. Dit geldt uitsluitend voor de leidinggevenden die multidisciplinair wensen te communiceren. Monodisciplinair dient men gebruik te maken van de monodisciplinaire interregionale bijstandsgroepen.



Figuur 14: Communicatie CoPI-ROT-RBT

Indien het incident zich binnen een regio af speelt en dus geen coördinerend RBT actief is, wordt met betrekking tot de communicatie tussen ROT en RBT het verbindingsplan van de regio gevolgd.

### 5.2.3 Oplossing voor “er worden verschillende terminologieën gebruikt”

Begrippenlijst	De complete Begrippenlijst zoals die in appendix 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 terminologie.
Informatie-manager	Bij de incidentbestrijding in het algemeen, maar zeker bij incidenten op het water, is het van groot belang dat alle coördinatieteams en staven (te beginnen bij het CoPI) beschikken over een informatiepunt (al dan niet in de vorm van een informatiemanager). Middels het Regionale kader 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 en de beschikbare capaciteit. Kortom: op basis van wat nodig is bouwt zich flexibel een beheersingsorganisatie op, ondersteund door beschikbaarheid van de relevante informatie.
Integraal informatieplan	Een andere bijdrage aan het informatiemangement kan worden geleverd in de vorm van een integraal operationeel informatieplan op regionaal niveau waarin is vastgelegd wie welke gegevens en informatie, op welke manier, in welke vorm en wanneer moet kunnen ontvangen en van wie. Als input voor het operationeel informatieplan kan een link worden gelegd met de Informatiearchitectuur Sector Veiligheid (IASV). Via deze architectuur is per rampbestrijdingsproces in beeld gebracht welke informatie noodzakelijk is, waar deze beschikbaar is en welke kwaliteitseisen eraan gesteld moeten worden. Ook wordt zichtbaar gemaakt welke partners deze informatie nodig hebben. Dit geldt voor de teams op alle niveaus (CoPI, ROT, RBT).
Netcentrisch werken	Via ICT-toepassingen binnen ‘Network Enabled Capabilities’ (NEC) wordt de onderlinge informatie-uitwisseling ondersteund. Dit betreft een “genetwerkte” manier van elkaar informeren en samenwerken. Het basisidee is, dat het beter delen en combineren van informatie binnen ‘het netwerk’ leidt tot effectievere inzet van afzonderlijke eenheden, waardoor de operationele effectiviteit van het geheel wordt versterkt. Ook wel netcentrisch werken genoemd.

# Bijlagen

De volgende bijlagen horen bij Deel B1:

Melding & Alarmering	
Bijlage 1	Overzicht scenario's
Bijlage 2	Alarmeringsprotocollen
Bijlage 3	Meldingsclassificaties
Leiding & Coördinatie	
Bijlage 4	Functiebeschrijving en competentieprofiel OvD-Water en scheepvaartzorg
Bijlage 5	Samenstelling rampbestrijdingsteams
Bijlage 6	Opschaling volgens GRIP

VERVALLEN

## Bijlage 1 Overzicht scenario's

### Overzicht met subscenario's ten behoeve van alarmering

#### 1 Mens en dier in nood

- 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

#### 2 Verontreiniging oppervlaktewater

- 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

- 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 Pleziervaarttuig
- 4.2 Binnenvaartschip
- 4.3 Rondvaartboot
- 4.4 Zeeschip in lading
- 4.5 Zeeschip in machinekamer
- 4.6 Zeeschip in accommodatie

#### 5 Overval

- 5.1 Recreatie
- 5.2 Partyboot
- 5.3 Partyboot
- 5.4 Partyboot
- 5.5 Partyboot
- 5.6 Cruiseschip/party
- 5.7 Activisten op een vaartuig
- 5.8 Stremming van de vaarweg
- 5.9 Stremming van de vaarweg
- 5.2 Stremming van de vaarweg
- 5.3 Stremming van de vaarweg

#### 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

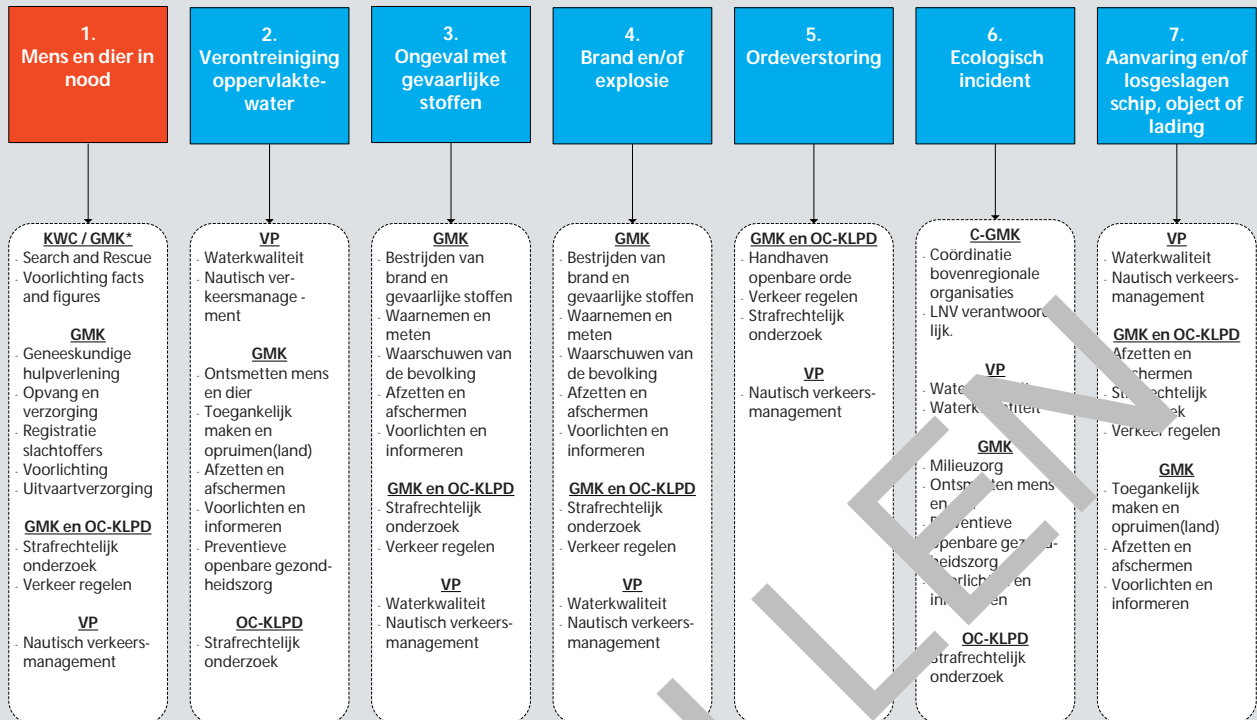
#### 8 Gebiedsspecifiek scenario

B

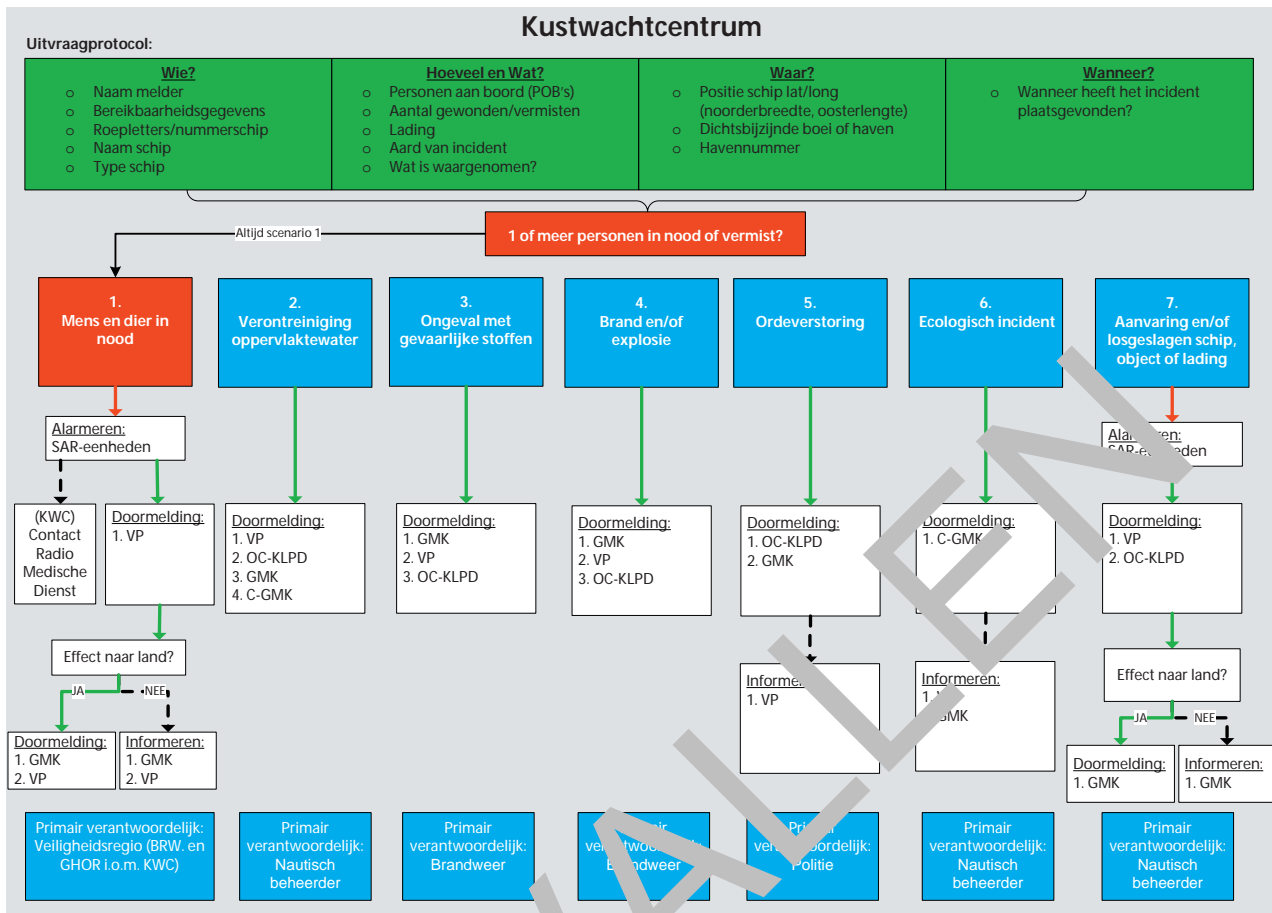
1

## Bijlage 2 Alarmeringsprotocollen

Overzicht via welke meldkamer alarmering plaatsvindt van de (bij dat scenario) belangrijkste rampbestrijdingsprocessen:



\* Afhankelijk van de verantwoordelijkheidsverdeling in een gebied



**Legenda:**

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

KWC = Kustwachtcentrum, maar in alle gevallen hebben zij een rol in het SAR-proces.

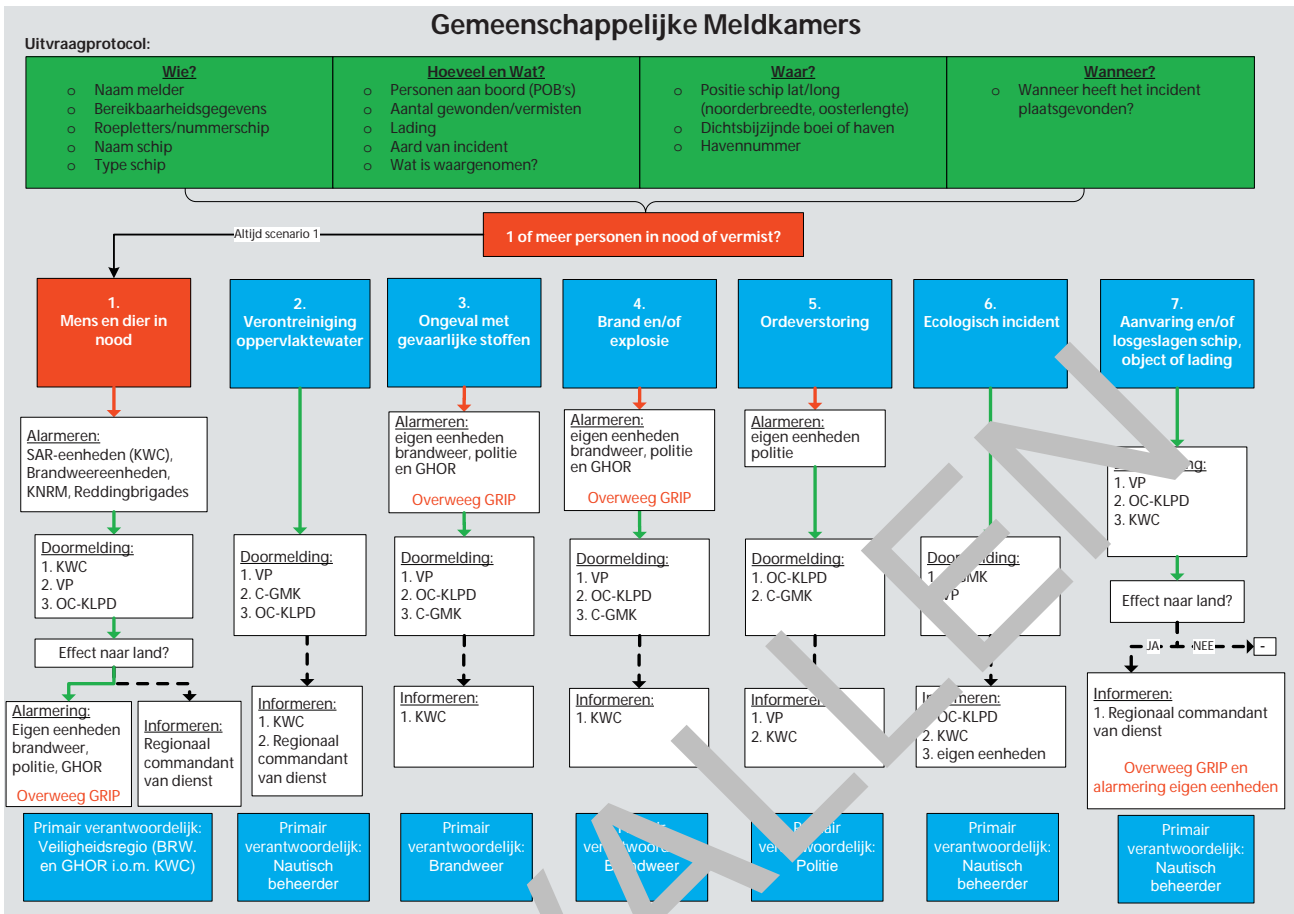
C-GMK = De GMK van de veiligheidsregio waarin het incident heeft plaatsgevonden, of de GMK die de coördinatie (volgens afspraak) op die locatie ter hand neemt. Alleen bij een incident met betrokken GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

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 alarmeringsprocedures voor de uitvoerende verkeersposten.

B

1





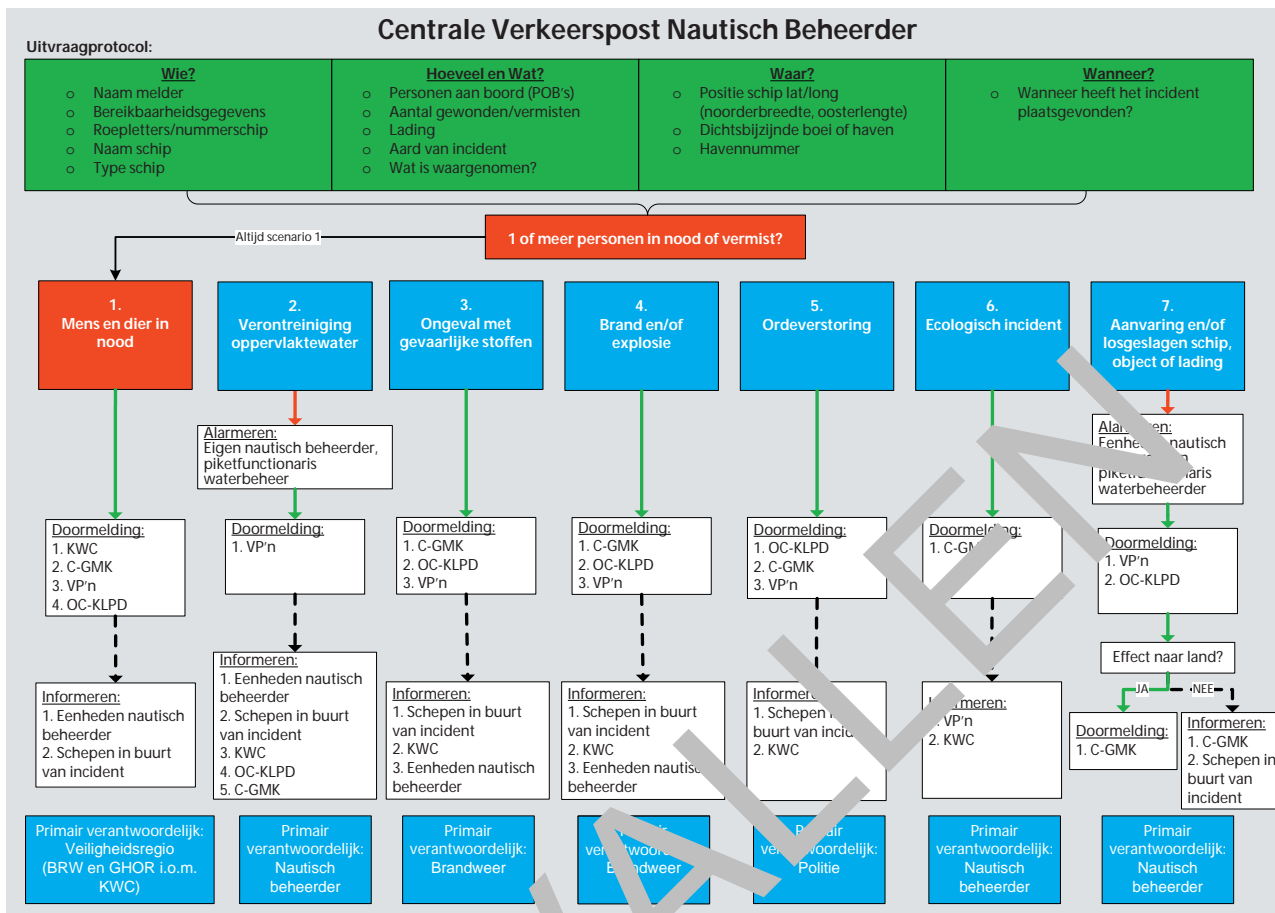
**Legenda:**

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

KWC = Kustwachtcentrum, niet alle gebieden bezitten, 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. Al bij een incident bezitten 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 middel om wat incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarmering protocollen voor de uitvoerende verkeersposten.



**Legenda:**

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

KWC = Kustwachtcentrum, niet alle gebieden hebben, 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. Al bij een incident moeten GMK's melden direct door aan de C-GMK die daarmee een centrale informatiepositie kan garanderen.

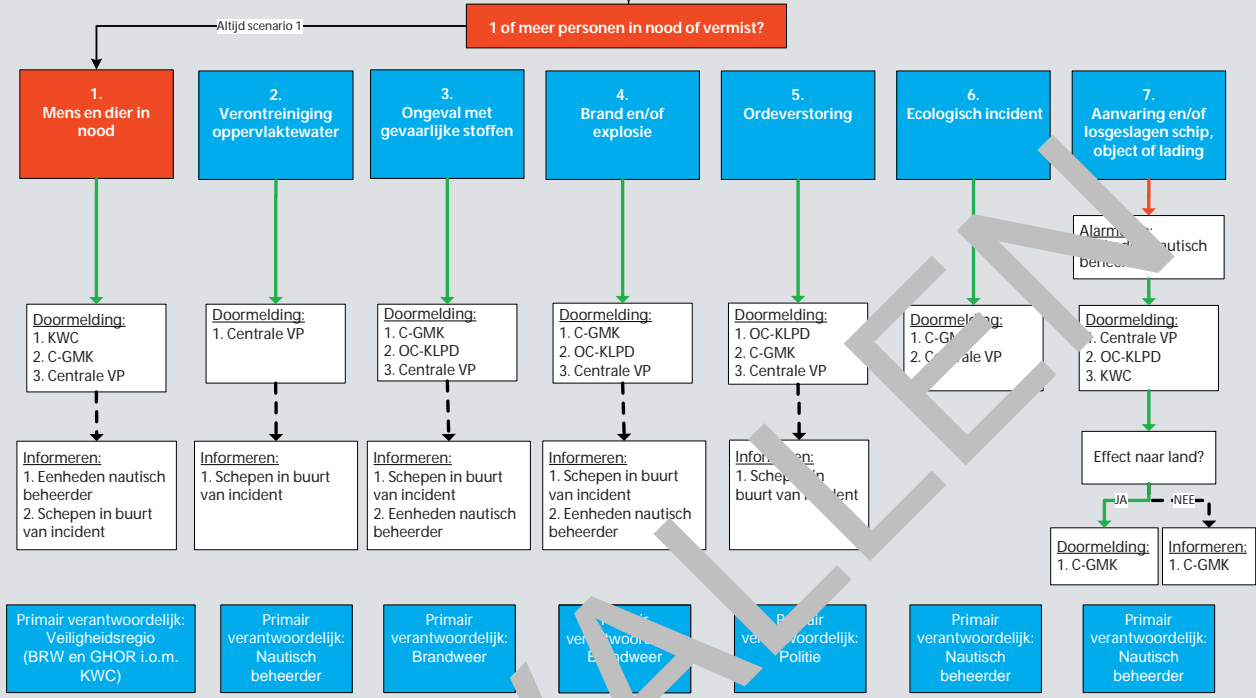
Centrale VP = In sommige gebieden bestaat het onderscheid tussen uitvoerende verkeersposten en centrale verkeersposten. De centrale verkeersposten zijn het middel om wat incidenten aan doorgemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarm- en meldprocedures voor uitvoerende verkeersposten.

B  
1

### Uitvoerende Verkeersposten Nautisch Beheerder

Uitvraagprotocol:

Wie?	Hoeveel en Wat?	Waar?	Wanneer?
<ul style="list-style-type: none"> <li>Naam melder</li> <li>Bereikbaarheidsgegevens</li> <li>Roepletters/nummerschip</li> <li>Naam schip</li> <li>Type schip</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personen aan boord (POB's)</li> <li>Aantal gewonden/vermisten</li> <li>Lading</li> <li>Aard van incident</li> <li>Wat is waargenomen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Positie schip lat/long (noorderbreedte, oosterlengte)</li> <li>Dichtsbijzjnde boei of haven</li> <li>Havennummer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wanneer heeft het incident plaatsgevonden?</li> </ul>



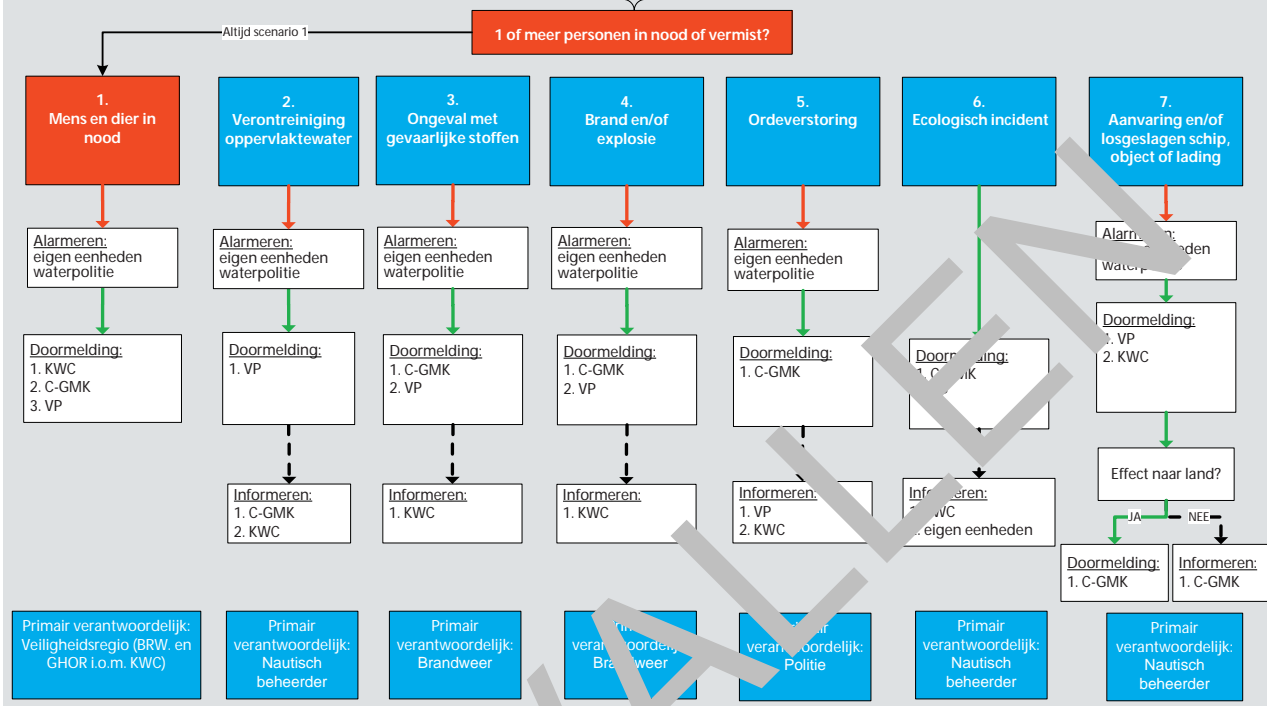
**Legenda:**

- = Alarmering
- = Doormelding
- - - → = Informeren
- KWC = Kustwachtcentrum, niet in alle gebieden, 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. Alleen bij een incident met 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 alarmeringsprocedures voor de uitvoerende verkeersposten.

### OC-KLPD te Driebergen

Uitvraagprotocol:

Wie?	Hoeveel en Wat?	Waar?	Wanneer?
<ul style="list-style-type: none"> <li>Naam melder</li> <li>Bereikbaarheidsgegevens</li> <li>Roepletters/nummerschip</li> <li>Naam schip</li> <li>Type schip</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personen aan boord (POB's)</li> <li>Aantal gewonden/vermisten</li> <li>Lading</li> <li>Aard van incident</li> <li>Wat is waargenomen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Positie schip lat/long (noorderbreedte, oosterlengte)</li> <li>Dichtsbijzijnde boei of haven</li> <li>Havennummer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wanneer heeft het incident plaatsgevonden?</li> </ul>



**Legenda:**

- = Alarmering
- = Doormelding
- - - → = Informeren
- KWC = Kustwachtcentrum, er zijn in alle regio's KWC's, 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. Alleen 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 aangemeld dienen te worden. Indien er geen onderscheid bestaat in een gebied, dan vervallen de alarm- en rapportprocedures voor de uitvoerende verkeersposten.

B

1

## Bijlage 3 Meldingsclassificaties

- GMS** 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 en aan inzetvoorstellen te koppelen.  
Het classificeren start met het indelen van de melding in de 1e categorie, die 8 keuzemogelijkheden kent.
- Toepasbaarheid** Elke keuze kan daarna nog 2 keer worden onderverdeeld in vervolgcategorieën. Vanwege de snelheid van werken is het belangrijk dat per categorie de keuze beperkt blijft. Belangrijk is dat de indeling in scenario's en de daarbij behorende onderverdeling uniform wordt gehanteerd.
- Beperkingen** Deze 1e keuzemogelijkheid is in heel Nederland gelijk en bevat geen keuzemogelijkheid voor incident op het water. In GMS zijn watergebieden vaak niet als locatie ingevoerd. Meestal zijn er kunstgrepen uitgevoerd door een watergebied als straat in te voeren. Ligplaatsen van boten als eenheid op een kazerne. Hierin dient verbetering te worden aangebracht.
- Categorie-indeling** Een centralist zal een melder volgens een standaardprotocol uitvragen. Vervolgens zal de melding in GMS worden verwerkt door in de 1e categorie aan te geven waaraan de melding betreft.
- 2e categorie** Afhankelijk van de indeling in de 1e categorie zal de centralist in de 2e categorie moeten kunnen aangeven welk scenario zich op het water afspeelt.

1e categorie	2e categorie
	Mensen dieren en/of voorwerpen
	Verontreiniging oppervlaktewater
	Ongevallen met gevaarlijke stoffen
	Brand en/of explosie
	Overval
	Ecologische incident
	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading

3e Categorie

Elk scenario uit de 2e categorie wordt gespecificeerd in de 3e categorie. In die tabel zijn maximaal 8 mogelijkheden opgenomen. Aan elke mogelijkheid kan elke meldkamer een inzetvoorstel koppelen van eenheden die worden gealarmeerd.

2e categorie	3e categorie
Mens en dier in nood	→ Persoon overboord/vermist
	Schip in nood
	Watersporter in problemen
	Ongeval/gewonde
	Ziekte aan boord
	Neergestort vliegtuig
	Problemen ijs
	Problemen wadlopen
Verontreiniging oppervlaktewater	→ Versmering
	Stof opgelost in water
	Stof drijft op het water
	Stof zinkt
	Verontreiniging kust/oever
Ongeval met gevaarlijke stoffen	→ Hinderlijke lucht
	Vrijgekomen brandbare stof
	Vrijgekomen chemische stof
	Vrijgekomen radioactieve stof
	Ontstaan gaswolk
	Transportlekkage
	Aantreffen explosief
	Gedumpte/onbekende stof
Brand en/of explosie	→ Pleziervaartuig
	Binnenvaartschip
	Rondvaartboot
	Cruiseschip/ferry
	Zeeschip in lading
	Zeeschip in machinekamer
	Zeeschip in accommodatie
Ordeverstoring	→ Recreatie
	Partyboot
	Cruiseschip/ferry
	Activisten op een vaartuig
	Stremming van de vaarweg
	Bij sluis/op de kant
Ecologische incidenten	→ Aangespoelde vogels/dieren
	Veel zieke/dode dieren in het water
Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading	→ In de vaarweg
	Gezonken
	Op oever/strand
	Vermist
Gebiedsspecifiek scenario	→

B

1

## Bijlage 4 Functiebeschrijving Officier van Dienst-Water- en scheepvaartzorg

Algemeen	
Funcienaam	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"> <li>• Adviseren Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik.</li> <li>• 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 belegd<sup>25</sup>. Daaruit volgt of de OVD-W ook voor de aansturing van het SAR-proces verantwoordelijk is.</li> <li>• Het afstemmen en coördineren van de ingezette eenheden op het water, eventueel met behulp van een CoPI.</li> </ul>
Plaats in de organisatie	
Taken/verantwoordelijkheden in hoofdlijnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• De aansturing van de ingezette eenheden en eventuele private partijen zoals bergers.</li> </ul>
Leiding ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het afdelingshoofd water- en scheepvaartzorg geeft de kaders aan waarbinnen de OvD-W moet werken.</li> <li>• Tijdens de incidentbestrijding valt de OvD-W onder de aansturing van een leidinggevende en vanaf GRIP 1 en hoger ook onder de aansturing van de Leider CoPI.</li> </ul>
Leiding geven	De OvD-W geeft functionele leiding aan de eigen eenheden en eventuele eenheden van (private) partijen op de incidentlocatie.
Contacten	De OvD-W werkt nauw samen met leidinggevend en professionals op operationeel niveau.
Taken/verantwoordelijkheden	
Situatieschets	De OvD-W wordt gepositioneerd op het operationele niveau, opschalingniveau GRIP 1 en hoger. De OvD-W is hierbij 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 leidende 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.

<sup>25</sup> 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.

Taken/ verantwoordelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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, het KLPD en de milieudienst.</li> <li>• Bepalen van de te nemen maatregelen en de daarvoor benodigde middelen.</li> <li>• Deelnemen in het CoPI als het incident wordt opgeschaald naar een GRIP-fase.</li> <li>• Adviseren Leider CoPI vanuit monodisciplinaire achtergrond met multidisciplinaire blik. Hierin de belangen van de processen waarvoor hij verantwoordelijk is optimaal vertegenwoordigen.</li> <li>• Verantwoordelijk voor het informatiemanagement en de eventuele opschaling van de eigen processen (via Verkeerspost, of KVIC, naar de GMK).</li> <li>• Aansturen van contractpartners, afstemmen werkzaamheden en aanpak met bergers voor zover behorend bij deze processen en de verantwoordelijkheid in het bestrijdingsproces.</li> </ul>
<b>Funcie-eisen</b>	
Opleiding	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBO+/ HBO werk- en denkniveau.</li> </ul>
Kennis en ervaring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis van en ervaring met incidentbestrijding, operationele calamiteitenplannen en bestrijdingsplannen.</li> <li>• Kennis en ervaring van operationele aanpak en coördinatie (GRIP-structuur).</li> <li>• Nautische kennis.</li> <li>• Milieu- en ecosysteem kennis.</li> <li>• Kennis en ervaring met het gebied van Olie en Chemicaliënbestrijding.</li> </ul>
Competenties <sup>26</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positief-bestuurlijk inzicht</li> <li>• Onafhankelijk</li> <li>• Analyseren</li> <li>• Samenwerken</li> <li>• Communiceren</li> <li>• Overtuigen</li> <li>• Leadafkracht</li> <li>• Stressbestendig handelen</li> </ul>

B

1



## Bijlage 5 Samenstelling rampbestrijdingsteams<sup>27</sup>

Operationeel	
<b>Commando Plaats Incident (CoPI)</b>	
<b>Kernbezetting</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Leider CoPI (uit een van de kolommen)	coördinatie/voorzitterschap
Officier van Dienst Brandweer (OvD-B)	afstemming processen brandweezorg
Officier van Dienst Geneeskundig (OvD-G)	afstemming processen geneeskundige zorg
Officier van Dienst Politie (OvD-P)	afstemming processen politiezorg
<b>Ondersteuning</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Operationeel Voorlichter	voorlichting
Plotter/verslaglegger	gegevens bijhouden
<b>Aanvulling bij waterincidenten</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Officier van Dienst Water en scheepvaartzorg (OvD-W)	afstemming: <ul style="list-style-type: none"> <li>• proces nautisch verkeersmanagement</li> <li>• processen beheer waterkwaliteit</li> <li>• processen beheer waterkwantiteit en waterkeringen</li> <li>• proces Search And Rescue (SAR) indien van toepassing verbinding via OvD met eventueel aangewezen On Scene Coördinator (OSC) ter plaatse</li> </ul>
<b>Regionaal Operationeel Team (ROT)</b>	
<b>Kernbezetting</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Operationeel Leider (uit een van de kolommen)	operationele leiding/voorzitterschap
Algemeen Commandant Brandweezorg	operationele processen brandweezorg
Algemeen Commandant Geneeskundige zorg	operationele processen geneeskundige zorg
Algemeen Commandant Politiezorg	operationele processen politiezorg
Algemeen Commandant Bevolkingszorg	operationele processen bevolkingszorg
<b>Ondersteuning</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Voorlichtingsfunctionaris (uit een van de kolommen)	voorlichting
Staffunctionaris Informatiemanagement	informatiemanagement
Plotter/verslaglegger	gegevens bijhouden
<b>Aanvulling bij waterincidenten</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Algemeen Commandant Water- en scheepvaartzorg	operationele processen water- en scheepvaartzorg met link naar Actiecentrum water- en scheepvaartzorg, bestaande uit bijvoorbeeld deskundigheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ladinggegevens en scheepsstabiliteit</li> <li>• nautisch verkeersmanagement</li> <li>• waterkwaliteit</li> <li>• waterkwantiteit</li> <li>• SAR-diensten</li> <li>• bergers</li> </ul>

27 Conform terminologie Referentiekader Regionaal Crisisplan.

## Bestuurlijk

Gemeentelijk Beleidsteam (GBT)	
<b>Kernbezetting</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Burgemeester	opperbevel/voorzitterschap
(Hoofd) Officier van Justitie	strafrechtelijke zaken
Lid Beleidsteam Brandweezorg	strategisch niveau brandweerprocessen
Lid Beleidsteam Geneeskundige zorg	strategisch niveau geneeskundige processen
Lid Beleidsteam Politiezorg	strategisch niveau politie processen
Lid Beleidsteam Bevolkingszorg	strategisch niveau gemeentelijke processen
<b>Ondersteuning</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Voorlichtingsfunctionaris (uit een van de kolommen)	voorlichting
Plotter	gegevens bijhouden
Notulist	notuleren
Logboekschrijver	logboek bijhouden
<b>Aanvulling bij waterincidenten</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Lid Beleidsteam Water- en Scheepvaartzorg (ingevuld door Hoofd Ingenieur Directeur/ Dijkgraaf/Gedeputeerde/Wethouder Manager van Dienst haven	strategisch niveau processen Water- en scheepvaart (beheer nautisch verkeersmanagement, beheer waterkwaliteit en beheer waterkwantiteit en waterkeringen en SAR indien van toepassing)
Regionaal Beleidsteam (RBT)	
<b>Kernbezetting</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Coördinerend Bestuurder	coördinatie/voorzitterschap
Burgemeesters betrokken gemeenten	
(Hoofd) Officier van Justitie	strafrechtelijke zaken
Lid Beleidsteam Brandweezorg	strategisch niveau brandweerprocessen
Lid Beleidsteam Geneeskundige zorg	strategisch niveau geneeskundige processen
Lid Beleidsteam Politiezorg	strategisch niveau politie processen
Lid Beleidsteam Bevolkingszorg	strategisch niveau gemeentelijke processen
<b>Ondersteuning</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Voorlichtingsfunctionaris (uit een van de kolommen)	voorlichting
Plotter	gegevens bijhouden
Notulist	notuleren
Logboekschrijver	logboek bijhouden
<b>Aanvulling bij waterincidenten</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
Lid Beleidsteam Water- en Scheepvaartzorg (ingevuld door Hoofd Ingenieur Directeur/ Dijkgraaf/Gedeputeerde/Wethouder (Rijks) Burgemeester	strategisch niveau processen Water- en scheepvaart (beheer nautisch verkeersmanagement, beheer waterkwaliteit en beheer waterkwantiteit en waterkeringen en SAR indien van toepassing)
Landelijk niveau	
<b>Kernbezetting</b>	<b>Verantwoordelijk voor:</b>
NCC	bestuurlijke coördinatie
LOCC	operationele coördinatie

B

1

## Bijlage 6 Opschaling volgens GRIP

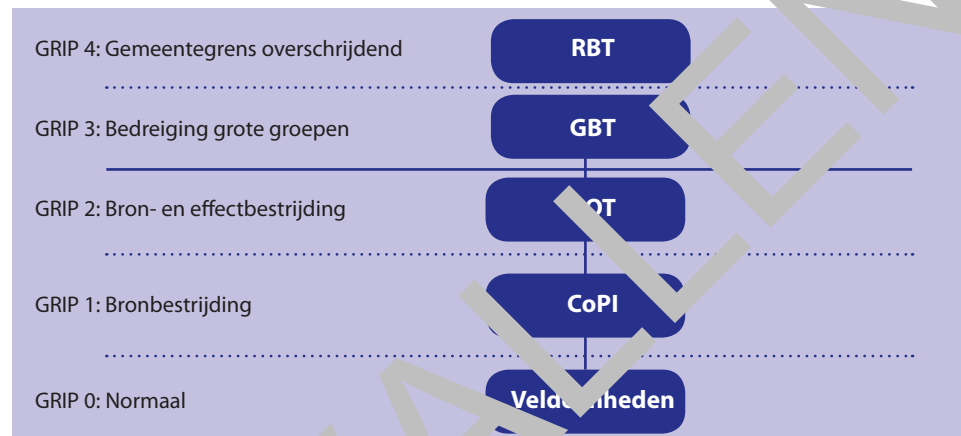
### GRIP

De Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP) voorziet in 4 coördinatiefasen: GRIP 1 tot en met GRIP 4. GRIP 0 is de (dagelijkse) basisprocedure. Elk coördinatiealarm heeft zijn eigen kenmerken en kent aan functionarissen en staven op strategisch, tactisch en operationeel niveau bijhorende taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden toe.

De feitelijk opschaling wordt bepaald door de aard en omvang van het incident. De niveaus hoeven niet altijd opvolgend te zijn. Aanbevolen wordt hoog op te schalen, als de omvang van de ramp niet met zekerheid is vast te stellen of zeker is dat deze zich uit zal breiden. Er kan immers altijd worden afgeschaald.

Wanneer zich incidenten op het water voordoen en één van de partijen schaal op, dan volgen de anderen partijen ook. Pas wanneer hun inbreng niet noodzakelijk is gelyken, kan in overleg per discipline afgeschaald worden.

### In schema



Figuur 15: Opschaling volgens GRIP

### GRIP 0

Bij een incident met beperkte aard en omvang verrichten de hulpverleningsdiensten de normale, dagelijkse taken. Elke dienst werkt volgens de eigen regels en procedures.

Er is sprake van maximaal overleg (of stuurhutoverleg indien op het water) als de hoogste leidinggevenden van de diensten ter plaatse multidisciplinair met elkaar overleggen op basis van gelijkwaardigheid.

### GRIP 1

Als een incident vraagt om gestructureerde coördinatie, dan volgt opschaling naar GRIP 1. In deze fase wordt het CoPI opgestart, dat zich concentreert op de operationele processen. Het coördineert en stuurt de uitvoerende activiteiten onder eenhoofdige leiding (Leider CoPI). De burgemeester wordt geïnformeerd zodra een CoPI wordt samengesteld.

### GRIP 2

Wanneer er behoefte is aan verhoogde coördinatie, volgt GRIP 2. Naast het CoPI komt het ROT in actie in het Regionaal Coördinatie Centrum (RCC). Het ROT stuurt het CoPI aan en ondersteunt deze.

Het ROT valt onder de verantwoordelijkheid van de door de burgemeester aangewezen Operationeel Leider en zorgt voor gecoördineerde uitvoering van de incidentbestrijding. De Operationeel Leider staat in nauw contact met de burgemeester, die in dit stadium kan besluiten het volledige GBT bijeen te roepen.

### GRIP 3

Opschaling naar GRIP 3 is nodig als het welzijn van (grote groepen) van de lokale bevolking wordt bedreigd. De opschaling van GRIP 2 naar GRIP 3 is een bestuurlijke. Operationeel verandert er niets, omdat in GRIP 2 al sprake is van maximale operationele opschaling. Naast tactische heeft strategische afstemming plaats. De burgemeester heeft als opperbevelhebber van de rampenbestrijding de rol van voorzitter van het gemeentelijk beleidsteam (GBT).

GRIP 4

GRIP 4 omvat het hoogste niveau van de opschaling. Het gaat hier per definitie om gemeentegrensoverschrijdende incidenten, die door hun omvang of impact ook (bewoners van) buurgemeenten treffen. De opschaling van GRIP 3 naar GRIP 4 is eveneens een bestuurlijke.

Omwille van de duidelijkheid wordt een coördinerend bestuurder actief die zorgt voor de noodzakelijke afstemming van het beleid van de individuele burgemeesters van de betrokken gemeenten. De coördinerend bestuurder treedt niet in de bevoegdheden van zijn collega(s) maar neemt de taak op zich de noodzakelijke eenduidige aansturing en verdeling van middelen te realiseren. Verder is hij het aanspreekpunt voor de Operationeel Leider.

VERVALLEN

**B**

1

## B Operationele uitwerking

### Incidentbestrijding op het Water

1 Randvoorwaardelijke processen

2 Uitwerking Ramptype 2

“Ongeval op het water”

3 Rampbestrijdingsprocessen

VERVALLEN

B

## Inhoudsopgave

<b>6</b>	<b>Inleiding</b>	79
<b>6.1</b>	<b>Inhoud</b>	79
<b>7</b>	<b>Uitwerking per scenario</b>	80
<b>7.1</b>	<b>Uitwerking scenario's</b>	80

VERVALLEN

**B**

**2**



## 6 Inleiding

### 6.1 Inhoud

Inleiding	<p>In de Leidraad Maatrap worden 18 ramptypen besproken. Eén van de ramptypen is ramptype 2, "Ongeval op water".</p> <p>Er kunnen meerdere soorten ongevallen plaatsvinden op het water. Voor ramptype 2 zijn er 7 verschillende ongevallen te beschrijven, de zogenaamde scenario's. Deze scenario's zijn in dit hoofdstuk nader uitgewerkt in subscenario's.</p>
Scenario's	<p>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".</p> <p>Niet bij 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 7 scenario's vastgesteld, aan de hand waarvan een inschatting kan worden gemaakt welke partijen invulling moeten geven aan welke processen. Het is goed mogelijk dat bepaalde scenario's gelijktijdig of opeenvolgend plaatsvinden.</p>
Beeldvorming	<p>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.</p> <p>De scenario's zijn bedoeld als modelmatige benadering van de werkelijkheid en dienen nadrukkelijk niet als leidend voor de incidentbestrijding te worden beschouwd.</p> <p>De scenario's worden gebruikt bij de meldingsclassificatie en als kapstok voor de scenario-kaarten.</p>
Locatie-specifieke scenario's	<p>Naast de zelden beschreven scenario's kunnen ook locatiespecifieke scenario's bij bepaalde incidenten worden toegevoegd. Er zijn watergebieden in Nederland waar specifieke industrie, of transport, zorgt om een speciale uitwerking. Hiervoor kan een achtste scenario, "Specifiek scenario" worden toegevoegd.</p>



# 7 Uitwerking per scenario

## 7.1 Uitwerking scenario's

Uitwerking  
scenario's

De scenario's die in deel B1 reeds zijn benoemd zijn in onderstaande paragrafen 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 8 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

De risico's en maatregelen die in dit scenario een rol kunnen spelen zijn: mogelijke gewonden, ongevallen waarbij personen bevrijd moeten worden (bij bekneling), noodzaak 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 kunnen schip lading of brandstof verliezen, waarbij deze in het water terecht komt en tot verontreiniging van het water leidt. Ook kan een lozing vanaf het land (calanditeit of dumping) verontreiniging van het water veroorzaken.

Verskillende 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.
- In water oplosbare of dispergerende stoffen ontstaat verontreiniging die verduistering, verzuring/verloging, opwarming, zuurstofdepletie, toxiciteit en/of bioaccumulatie kan veroorzaken. Deze verontreinigingen kunnen in principe niet opgeruimd worden maar wel zijn maatregelen te nemen dat het verontreinigde water snel wordt afgevoerd naar bijvoorbeeld de zee of ander groot water. De stoffen die na het dispergeren overblijven zijn wel op te ruimen.

Dit scenario is opgedeeld in 5 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 hoeveelheid 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 8 deelscenario's, namelijk:

- 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

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 de hierboven genoemde tanker met brandbare en explosieve lading ook plaatsvinden op alle schepen. In eerste instantie moet de brand geblust worden met handbeschikbare 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 zichzelf 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 6 deelscenario's, namelijk:

- 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

B

2

## 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 etc).

Er is sprake van een ordeverstoring indien de dagelijkse orde aan boord van een schip verstoord is.

Als het incident wordt veroorzaakt door relschoppers aan boord 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 maar op het open water plaats dan verloopt de afhandeling en coördinatie via de afgesproken structuren.

We onderscheiden de volgende 6 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.

Vooraf 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 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 noodzakelijk. Bij het stranden of aanspoelen van objecten en goederen kan het gaan om gevaarlijke en/of onveilige objecten. Hierop dienen de maatregelen te worden aangepast.

Opdrijvende materialen kunnen met netten of kranen worden opgevist en geborgen en moeten eventueel worden geruimd wanneer ze zijn aangespoeld. Zinkende stoffen en materialen kunnen eventueel worden opgebaggerd, gedregd en geborgen.

Daarnaast moet onderzoek worden uitgevoerd naar mogelijk (milieu)gevaaren en mogelijke oorzaak en gevolgen van het incident.

We onderscheiden de volgende 4 deelscenario's:

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

## 8 Gebiedsspecifiek scenario

Scenario  
beschrijving

In het incidentbestrijdingsplan (en in het GMS) kan een extra gebiedsspecifiek scenario worden toegevoegd.

VERVALLEN

**B**

**2**

## B Operationele uitwerking

### Incidentbestrijding op het Water

1 Randvoorwaardelijke processen

2 Uitwerking Ramptype 2

“Ongeval op het water”

3 Rampbestrijdingsprocessen

VERVALLEN

B

## Inhoudsopgave

<b>8</b>	<b>Inleiding</b>	87
<b>8.1</b>	<b>Incidentbestrijding via rampbestrijdingsprocessen</b>	87
<b>9</b>	<b>Overzicht rampbestrijdingsprocessen</b>	88
<b>9.1</b>	<b>Rampbestrijdingsprocessen</b>	88
<b>9.2</b>	<b>Aanvulling Water- en scheepvaartzorg</b>	89
<b>10</b>	<b>Beschrijving rampbestrijdingsprocessen</b>	90
<b>10.1</b>	<b>Beschrijving "landprocessen"</b>	90
<b>10.2</b>	<b>Beschrijving "waterprocessen"</b>	90
10.2.1	Search and Rescue	90
10.2.2	Nautisch verkeersmanagement	91
10.2.3	Beheer waterkwaliteit	92
10.2.4	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen	93
<b>11</b>	<b>Verantwoordelijkheidsverdeling</b>	95
<b>11.1</b>	<b>Verantwoordelijkheden op het water</b>	95

VERVALLEN

**B**

**3**



VERVALLEN

## 8 Inleiding

### 8.1 Incidentbestrijding via rampbestrijdingsprocessen

Inleiding	Een effectieve organisatie van bestrijding van incidenten op het water vereist een eenduidige beschrijving van de verschillende rampbestrijdingsprocessen <sup>28</sup> in de hulpverlening.
Rampbestrijdingsprocessen	De uitvoering van een rampbestrijdingsproces vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de procesverantwoordelijke. In het HVR zijn de processen uitgebreid beschreven. Echter, voor incidentbestrijding op het water gelden op onderdelen een andere invulling en/of aanvullingen. Daarom zijn de reguliere "landprocessen" aangevuld met "waterprocessen" te weten 4 rampbestrijdingsprocessen binnen het cluster Water en scheepvaartzorg.
Verandering	Opgemerkt wordt dat de omgeving van veiligheid flink in ontwikkeling is. Veiligheidsregio's zijn en worden opgericht, nieuwe wetgeving is in de maak, rampbestrijding wordt vergroot naar crisisbeheersing en vele landelijke initiatieven (zoals ICMS, NEC, RRC, IASV enz.) richten zich op een verbetering van de incidentbestrijding. Deze ontwikkelingen zorgen voor een nieuwe kijk op de rampbestrijdingsprocessen.
Crisisplan	<p>Het project Referentiekader Regionaal Crisisplan (RRC) is gericht op het landelijk en eenduidig inrichten van een regionale crisisbeheersingsorganisatie in de veiligheidsregio. De rampbestrijdingsprocessen zijn door het RRCP doorgelicht en aangescherpt. Een belangrijke aanvulling wordt gevonden in het besturen en vooral ondersteunen van die aangescherpte processen met personele, facilitaire en informatievoorzieningen. Hiermee wordt de afstemming tussen de kolommen sterk bevorderd. Het resultaat van de ordening is het "multidisciplinaire knoppensysteem". 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 behoefte-gericht operationele capaciteit ingezet. Afhankelijk van de ingezette of in te zetten capaciteit ontrolt als vanzelf een structuur voor het besturen en ondersteunen daarvan. Waar nodig worden sturingsrelaties opgesteld, conform GRIP. De veiligheidsregio's zullen daarmee rekening moeten houden in hun plannen en bij het opstellen van een Regionaal Crisisplan.</p> <p>Het Referentiekader Regionaal Crisisplan is gericht op een professionaliseringsslag die van groot belang is. In dit hoofdstuk is dan ook aansluiting gezocht met de rampbestrijdingsprocessen van het Referentiekader Regionaal Crisisplan (in ontwikkeling). Zowel de huidige (HVR) als de toekomstige (RRCP) processen zijn daarom in beeld gebracht.</p>

<sup>28</sup> Met de termen rampbestrijdingsprocessen, hulpverleningsprocessen en deelprocessen wordt steeds hetzelfde bedoeld. In het Handboek Incidentbestrijding op het Water wordt in principe gesproken over rampbestrijdingsprocessen.



# 9 Overzicht rampbestrijdingsprocessen

## 9.1 Rampbestrijdingsprocessen

In onderstaand schema zijn de processen van de HVR en van het RRCP met elkaar vergeleken. Het RRCP onderscheidt bij ieder cluster 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
- Informatiemanagement
  - interne communicatie
  - informatievoorzieningen
  - specifieke informatiepunten per cluster

Huidig (HVR)	Nieuw (RRCP)
<b>Bron- en effectbestrijding:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestrijden van brand en emissie gevaarlijke stoffen</li> <li>• Redden en technische hulpverlening</li> <li>• Ontsmetten mens en dier</li> <li>• Ontsmetten vervoersmiddelen en infrastructuur</li> <li>• Waarnemen en meten</li> <li>• Waarschuwen van de bevolking</li> <li>• Toegankelijk maken en opruimen</li> </ul>	<b>Cluster Brandweezorg:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bron- en Emissiebestrijding               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brandbestrijding</li> <li>- Ongevalbestrijding Gevaarlijke Stoffen</li> <li>- Decontaminatie (kleinschalig)</li> </ul> </li> <li>• Technische hulpverlening</li> <li>• Redding               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (Urban) Search and Rescue</li> </ul> </li> <li>• Ontsmetting               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontsmetten mens en dier</li> <li>- Ontsmetten voertuigen</li> <li>- Ontsmetten infrastructuur</li> </ul> </li> </ul>
<b>Geneeskundige hulpverlening:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geneeskundige hulpverlening medisch</li> <li>• Preventieve openbare gezondheidszorg</li> <li>• Geneeskundige hulpverlening psychosociaal</li> </ul>	<b>Cluster Geneeskundige zorg:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spoedeisende Medische Hulpverlening               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Triage</li> <li>- Behandelen</li> <li>- Vervoeren</li> </ul> </li> <li>• Publieke Gezondheidszorg               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bron- en contactopsporing</li> <li>- Medicatie, hygiëne- en beschermende maatregelen</li> <li>- Isolatie en quarantaine maatregelen</li> <li>- Gezondheidsonderzoek</li> </ul> </li> <li>• Psychosociale hulpverlening</li> </ul>

Huidig (HVR)	Nieuw (RRCP)
<b>Rechtsorde en Verkeer:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontruimen en evacueren</li> <li>• Afzetten en afschermen</li> <li>• Verkeer regelen</li> <li>• Handhaven openbare orde</li> <li>• Identificeren slachtoffers</li> <li>• Begidsen</li> <li>• Strafrechtelijk onderzoek</li> </ul>	<b>Cluster Politiezorg:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliteit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Statisch verkeersmanagement</li> <li>- Dynamisch verkeersmanagement</li> </ul> </li> <li>• Bewaking en Beveiliging <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewaken en beveiligen subjecten</li> <li>- Bewaken en beveiligen objecten/diensten</li> </ul> </li> <li>• Ordehandhaving <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crowdmanagement en crowdcontrol</li> <li>- Riotcontrol (Relbestrijding)</li> </ul> </li> <li>• Handhaven Netwerken <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handhaven netwerken</li> </ul> </li> <li>• Opsporing <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recherchemaatregelen</li> <li>- Opsporing</li> </ul> </li> <li>• Opsporingsexpertise <ul style="list-style-type: none"> <li>- Technisch forensische opsporing</li> <li>- Onderhandelaars</li> <li>• Bijzondere opsporing</li> </ul> </li> <li>• Interventie <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrestatie en ondersteuning</li> <li>- Speciale interventies</li> </ul> </li> </ul>
<b>Bevolkingszorg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorlichten en informeren</li> <li>• Opvangen en verzorgen</li> <li>• Uitvaartverzorging</li> <li>• Registratie van slachtoffers</li> <li>• Voorzien in primaire levensbehoeften</li> <li>• Registratie van schade en afhandeling</li> <li>• Milieuzorg</li> <li>• Nazorg</li> </ul>	<b>Cluster Bevolkingszorg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communicatie <ul style="list-style-type: none"> <li>- Persvoorlichting</li> <li>- Publieke voorlichting</li> <li>- Verwanteninformatie</li> </ul> </li> <li>• Publieke zorg <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opvang</li> <li>- Primaire levensbehoeften</li> <li>- Uitvaartverzorging</li> </ul> </li> <li>• Evacuatie <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verplaatsen mens en dier<sup>29</sup></li> </ul> </li> <li>• Omgevingszorg <ul style="list-style-type: none"> <li>- Milieubeheer</li> <li>- Ruimtebeheer</li> <li>- Bouwbeheer</li> </ul> </li> </ul>

## 9.2 Aanvulling Water- en scheepvaartzorg

Aanvulling voor huidig (HVR)	Aanvulling voor nieuw (RRCP)
<b>Water- en scheepvaartzorg:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Search and Rescue (SAR)</li> <li>• Nautisch verkeersmanagement</li> <li>• Beheer waterkwaliteit</li> <li>• Beheer waterkwantiteit en waterkeringen</li> </ul>	<b>Cluster Water- en scheepvaartzorg:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Search and Rescue (SAR)</li> <li>• Nautisch verkeersmanagement</li> <li>• Beheer waterkwaliteit</li> <li>• Beheer waterkwantiteit en waterkeringen</li> </ul>

<sup>29</sup> Grootschalige evacuatie leidt tot de inzet van een Hoofd Evacuatie.

# 10 Beschrijving rampbestrijdingsprocessen

## 10.1 Beschrijving “landprocessen”

**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 Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding (deel B3) en het RRCP. Hierin zijn de rampbestrijdingsprocessen beschreven. Deze 25 “landprocessen” worden aangevuld met 4 “waterprocessen”, die in de volgende paragraaf nader zijn uitgewerkt.

## 10.2 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 betreffen 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” betreffen 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

### 10.2.1 Search and Rescue

**Inleiding** Bij een incident kunnen slachtoffers en/of letsel ontstaan. Slachtoffers en gewonden krijgen door middel van Search and Rescue toegang tot de geneeskundige hulpverleningsketen.

**Doel en definitie van het proces** Search and Rescue (SAR) betreft de zorg voor de opsporing en redding van in nood verplegende mensen en dieren op en onder water in de periode dat er nog overlevingskansen zijn.

Redding van personen kan met verschillende middelen worden uitgevoerd. In alle gevallen moeten de geredde personen naar een veilige plek worden gebracht. Via de 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 terminologie vanuit internationale standaarden. Een andere/extra benaming zal niet tot verheldering leiden.

**Doelgroep** Een ieder die op of in het betreffende water gezocht en/of gered moet worden. SAR is een term die dus niet alleen op ruime binnenwateren van toepassing is, maar ook op alle overige wateren.

**Activiteiten en verantwoordelijkheden**

- In eerste instantie dienen 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.

	<p>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 (gemeentelijk 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 (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<sup>30</sup>.</p>	
Operationele Voorbereiding	<p>SAR betreft een specifiek proces, anders dan redden op het land, en vraagt dan ook een specifieke voorbereiding. Zo zullen wind en stroming hun invloed uitoefenen op personen en voorwerpen te water met als gevolg dat deze zich mogelijk niet meer bevinden in de nabijheid van de positie waar het incident heeft plaats gevonden. 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.</p> <p>Voor het opsporen en redden van mensen is de relevante wet- en regelgeving verwerkt in het Operationeel Plan Search and Rescue (OPPLAN-SAR). Het OPPLAN-SAR 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.</p>	
Organisatie van het proces	<p>De SAR-actie kan afhankelijk van de procesverantwoordelijke worden gecoördineerd vanaf het Kustwachtcentrum, vanuit de GMK, of vanuit een verkeerspost. De ingezette eenheden opereren onder de afgesproken leiding en coördinatie.</p>	
Uitvoering	<p>De SAR-dienst kan voor de uitvoering van de genoemde taak de volgende eenheden inzetten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reddingboten</li> <li>• Duikteams</li> <li>• Vliegende reddingseenheden, bestaande uit een of meer patrouillevliegtuigen en/of helikopters</li> </ul>	
Inleiding	<p><b>10.2.2 Nautisch verkeersmanagement</b></p> <p>Wanneer een incident, ramp, of zwaar ongeval zich voordoet wordt soms de normale gang van het verkeer op het water ingrijpend wordt verstoord. Bij een stremming van de vaarweg kan in een dergelijke situatie omleiding van het verkeer noodzakelijk zijn.</p>	
Doel en definitie van het proces	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>2. Economisch schade zoveel mogelijk beperken door het scheepvaartverkeer zo spoedig mogelijk weer doorgang te laten vinden eventueel via een alternatieve route.</p>	
Doelgroep	<p>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 gevolgen daarvan kunnen ondervinden.</p>	
Activiteiten en verantwoordelijkheden	<p>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> <p>Het regelen van het verkeer is een wettelijke taak van de politie. Deze taak is neergelegd in de Politiewet 1993. 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 Scheepvaartwet door de nautisch beheerder is een specifieke bepaling en prevaleert boven de Politiewet.</p>	

<sup>30</sup> Bron: Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 117, nr. 6 blz. 63/64.

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".

Als een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied plaatsvindt, heeft de burgemeester op grond van de Wvzo het opperbevel indien het een ramp dan wel zwaar ongeval betreft. Op de Noordzee is het afhankelijk van de categorie-indeling bij opschaling en de instelling van het Regionaal Beheersteam Noordzee (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.

Operationele Voorbereiding	Afstemming tussen de nautische beheerder en de politie in voorbereidende fase alsmede tijdens een incident is van belang. Het is aanbevelingswaardig om met reddingsbrigades, KNRM of andere hulpverleners afspraken te maken. Deze afspraken kunnen onder andere betrekking hebben op het bereiken van schepen zonder marifoon zoals kleine recreatievaart. Ook kunnen overkoepelende organisaties zoals Schuttevaer, 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 heeft hier beschikking 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 verkeerspost van Rijkswaterstaat. Ook op niet-Rijkswateren en 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> <li>• Reddingsbrigades</li> <li>• KNRM</li> <li>• Kustwachtcentrum</li> <li>• Koninklijke Marechaussee</li> <li>• Havenbedrijf</li> </ul> <p>Opgemerkt wordt dat de plicht van goed zeemannschap door hulp te verlenen door nabij gelegen schepen in de eerste fase van de calamiteit kan zorgen voor meer verkeer rondom het incident, waarbij extra coördinatie gewenst is. Daarbij speelt een snelle direct berichtgeving naar het scheepvaartverkeer door de verkeersposten een grote rol. Vervolgens zijn de zogenoemde Berichten aan de scheepvaart (BAS) of Berichten aan zeevaarders (BAZ) via het Infocentrum Binnenwateren of de Kustwacht uitgaan.</p>

### 10.2.3 Beheer waterkwaliteit

Inleiding	<p>De Wet rampen en zware ongevallen en in het Wetsvoorstel 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 grootschalig milieu-incident. Rampen en zware ongevallen kunnen immers ernstige schade veroorzaken aan het milieu. Bodem, lucht en grond- en oppervlaktewater kunnen als gevolg van de ramp en de bestrijding van de ramp verontreinigd (dreigen te) raken.</p> <p>Bij diverse rampscenari'o'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.</p>
Doel en definitie van het proces	<p>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.</p> <p>De waterkwaliteitsbeheerder kan Rijkswaterstaat, provincie, waterschap of gemeente zijn.</p>

Doelgroep	Alle instanties die betrokken zijn bij het waterkwaliteitsbeheer of gevolgen daarvan kunnen ondervinden.
Activiteiten en verantwoordelijkheden	<p>Het zorgdragen voor de kwaliteit van het water is vastgelegd in de milieuwetgeving, waaronder de Wet Milieubeheer, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet voorkoming verontreiniging door schepen en in de Wrakkenwet.</p> <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 Wrzo het opperbevel, indien het een ramp dan wel zwaar ongeval betreft. De provincie heeft bijzondere bevoegdheden en kan bijvoorbeeld acute sluiting van zwemwater gelasten voor zwemmers. Op de Noordzee is de minister van Verkeer en Waterstaat 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 en een piketregeling, aangewezen, opgeleide en geoefende medewerkers ondersteund door checklisten/ instructies en kwalitatief hoogwaardig materiaal. Alle plannen, procedures en instructies worden dienen periodiek te worden geactualiseerd. Tevens wordt in incident/rampbestrijdingsplannen 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 oliebooms worden ingezet. Andere stoffen kunnen een andere bestrijdingsmethode vragen.
Inleiding	<p><b>10.2.4 Beheer waterkwaliteit en waterkeringen</b></p> <p>In de Wet rampen en zware ongevallen en in het Wetsvoorstel 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 waterpeil door de waterkwaliteitsbeheerder het waterpeil aanpassen. Ook de voorkoming van incidenten kan beïnvloeding van het waterpeil noodzakelijk zijn.</p>
Doel en definitie van het proces	<p>Het beheer van waterkwaliteit en waterkeringen betreft de zorg voor de regulatie van de waterhoeveelheden en het peilbeheer in het waterhuishoudkundig systeem.</p> <p>De beheerder van waterkwaliteit en/of van waterkeringen kan Rijkswaterstaat, provincie, waterschap of gemeente zijn.</p>
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, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet voorkoming verontreiniging door schepen en in de Wrakkenwet. Activiteiten die verricht worden in het kader van waterkwaliteitsbeheer is de zorg met betrekking tot hoogwater/overstromingen, laagwater en ijsbezwaar (in de zin van waterkwaliteit: ijsdammen en stuwning). Als een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied plaatsvindt, heeft de burgemeester op grond van de Wrzo het opperbevel indien het een ramp dan wel zwaar ongeval betreft. Op de Noordzee is de minister van Verkeer en Waterstaat 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 ondersteunt door checklisten/instructies en kwalitatief hoogwaardig materiaal. Alle plannen, procedures en instructies worden jaarlijks geactualiseerd. Tevens wordt in incident/rampbestrijdingsplannen 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 sluisen en andere waterstaatswerken kan het waterpeil worden beïnvloed.

VERVALLEN

# 11 Verantwoordelijkheidsverdeling

## 11.1 Verantwoordelijkheden op het water

### Toelichting

In het volgende schema zijn alle rampbestrijdingsprocessen opgenomen en nader toegelicht.

Het kenmerk van een rampbestrijdingsproces is dat één instantie verantwoordelijk is voor het realiseren van de beoogde doelstelling en daarvoor afspraken maakt met de andere partners in dit proces die hieraan op onderdelen bijdragen kunnen leveren.

De afspraken hebben betrekking op de paraatheid, de opkomsttijden, de capaciteiten en de kwaliteiten van het personeel en de in te zetten middelen.

Er wordt bij de beschrijvingen onderscheid gemaakt tussen de verschijningsvorm van water, te weten:

1. Binnenwateren (gemeentelijk ingedeeld)
2. Noordzee

Dit onderscheid wordt gemaakt omdat de verschillende omstandigheden met- 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 Handboek Voorbereiding Rampbestrijding beschreven staat. Voor een volledige beschrijving en onderlinge relatie wordt naar het HVR verwezen.
4. In de kolom Noordzee is een aantal verschijningsvormen samengevoegd, te weten: het gebied < 12 km. van de kust, de aanloopgebieden en het gebied daarbuiten. Dit vanuit het uitgangspunt dat alle verschijningsvormen vallen onder het toepassingsgebied van de Wet WOB. Hierbij worden de volgende randvoorwaarden 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 politietak. Indien er tijdens een SAR operatie in belang van het redden het 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 en overleg uitgevoerd. Indien andere partijen dan de procesverantwoordelijke specifiek betrokken worden bij de uitvoering, dan zijn deze partijen benoemd onder het kopje "betrokken partijen".



Deelproces	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water		
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land		Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BON	
1	Bestrijden van brand en gevaarlijke stoffen	Het voorkomen van uitbreiding en het terugdringen van de fysische oorzaak en de daarmee samenhangende fysische effecten van een incident	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	1. Kapitein / eigenaar
			Betrokken partijen		Berger, nautisch beheerder	2. Hulp/overname Kustwacht 3. Mogelijk: aanwijziging Bevoegd Gezag
2	Redden en technische hulpverlening <a href="#">link met proces 26</a>	Door middel van redden en technische hulpverlening krijgen slachtoffers toegang tot de geneeskundige hulpverlening.  Redden op het water is ondergebracht bij proces 26: "Search and Rescue"	Verantwoordelijke	Brandweer	Technische hulpverlening: Brandweer Redden: geen proces op het water (zie proces 26)	Kustwacht
			Betrokken partijen			
3	Ontsmetten mens en dier	Het voorkomen of beperken van de gevolgen van chemische, biologische en/of radioactieve besmetting	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	Kustwacht
			Betrokken partijen		Nautisch beheerder Defensie	Defensie
4	Ontsmetten vervoersmiddelen en infrastructuur	Het ontsmetten van hulpverleningsmateriaal, voer- en vaartuigen, infrastructuur en objecten om de gevolgen van een besmetting te voorkomen of te beperken	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	Kustwacht
			Betrokken partijen		Defensie	Defensie
5	Waarnemen en meten <a href="#">link met proces 28</a>	Verkennen, georganiseerd verzamelen van meetgegevens, monsters over de aard, ernst en omvang van een gevaarstoestand	Verantwoordelijke	Brandweer	Lucht, schip en lading Brandweer	Lucht, schip en lading: Kustwacht
			Betrokken partijen		Waterkwaliteit: proces 28	Waterkwaliteit: proces 28
6	Waarschuwen van de bevolking	Zo snel mogelijk waarschuwen van de bevolking bij een dreiging of rampsituatie	Verantwoordelijke	Brandweer	Brandweer	Kustwacht
			Betrokken partijen		GMK, verkeerspost (VHF), KNRM, Reddingsbrigade, politie	GMK, verkeerspost (VHF), Kustwacht, Reddingsbrigade, KNRM, politie
7	Toegankelijk maken en opruimen <a href="#">link met proces 27</a>	Zorgdragen voor goede aan- en afvoerwegen naar en van het incident, door hinderlijke blokkades weg te nemen	Verantwoordelijke	Brandweer	Geen proces op het water (zie proces 27)	Geen proces op het water (zie proces 27)
			Betrokken partijen			
8	Geneeskundige hulpverlening somatisch	Opvang en zorg voor gewonden (Hulpverlening aan niet-gewonden slachtoffers valt onder het proces opvang en verzorging)	Verantwoordelijke	GHOR	GHOR (AZN en GHOR zijn in beraad over zorg op het water)	Kustwacht (via Radio Medische Dienst)
			Betrokken partijen		Reddingsbrigade/KNRM /Kustwacht	Reddingsbrigade/KNRM /Kustwacht
9	Preventieve Openbare Gezondheidszorg	De beoordeling van maatregelen tegen schadelijke invloeden op de gezondheid via voedsel, drinkwater, bodem en lucht door blootstelling tijdens een incident en door eventuele resterende besmetting	Verantwoordelijke	GHOR	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			
10	Geneeskundige hulpverlening psychosociaal	Hierbij gaat het om de collectieve opvang van slachtoffers direct na het incident in de omgeving (en door eigen personeel in de woonhuizen) en het verlenen van psychosociale hulp	Verantwoordelijke	GHOR	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			

Deelproces	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water		
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land		Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BON	
11	Ontruimen en evacueren	De bevolking (waaronder ook dieren) voor een korte tijd, op advies van de parate diensten, hun verblijfsplaats laten verlaten, al dan niet met dwang	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen		Aanwezige middelen / vaartuigen worden door Kustwacht en/of Nautisch beheerder gecoördineerd	Aanwezige middelen / vaartuigen worden door Kustwacht gecoördineerd
12	Afzetten en afschermen (op plaats incident)	Het zorgdragen voor ongestoorde rampbestrijdings- en hulpverleningsactiviteiten op de plaats van het incident	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen		Nautisch beheerder	Nautisch beheerder
13	Verkeer regelen (omgeving) <a href="#">link met proces 27</a>	Om stagnatie in de hulpverlening en bestrijdingsactiviteiten te voorkomen en economische schade zoveel mogelijk te beperken is het van belang verkeersopstoppingen of stremmingen te voorkomen en/of op te lossen	Verantwoordelijke	Politie	Geen proces op het water (zie proces 27)	Geen proces op het water (zie proces 27)
			Betrokken partijen		Indien het verkeer niet onder nautisch beheerder valt dan: Politie	Indien het verkeer niet onder nautisch beheerder valt dan: Politie
14	Handhaven openbare orde	Ervoor zorgdragen dat de openbare orde en de rechtsorde worden gehandhaafd en dat hulp wordt verleend aan hen die dat behoeven	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen			Coördinatie door Kustwacht
15	Identificeren slachtoffers	Het zowel ten tijde als na afloop van een incident vaststellen van de identiteit van de overleden slachtoffers. Onder dit proces valt ook de berging	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen			Coördinatie door Kustwacht
16	Begidsen	Ten tijde van een incident (alsmede bij dreiging daarvan) zorgdragen voor de begeleiding van de bij de hulpverlening betrokken personen en organisatie om stagnatie in de hulpverlening te voorkomen	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen		Nautisch beheerder, Reddingsbrigade, Kustwacht indien betrokken	Aanwezige middelen / vaartuigen worden door Kustwacht gecoördineerd
17	Strafrechtelijk onderzoek	Het ten tijde en na afloop van een incident doen van onderzoek naar de oorzaak, met als doel het opsporen van strafbare feiten	Verantwoordelijke	Politie	Politie	Politie
			Betrokken partijen			
18	Voorlichten en informeren	Het verschaffen van informatie op een gerichte en duidelijke manier aan de uiteindelijke doelgroep	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Kustwacht
			Betrokken partijen			Bij effect op het land: Gemeente
19	Opvang en verzorgen	Het opvangen en verzorgen van personen na een incident van ontbreken, evacues en behandel van gewonden (inclusief dieren) in de periode waarin de getroffen personen nog niet naar hun verblijfplaats kunnen terugkeren	Verantwoordelijke	Gemeente	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			
20	Uitvaartverzorging	Het regelen ten tijde en na afloop van een incident van de uitvaart van de (aanvallen) overleden slachtoffers	Verantwoordelijke	Gemeente	Geen proces op het water	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			
21	Registratie van slachtoffers	Het verzamelen (registreren) groeperen en verifiëren van informatie over slachtoffers (inclusief eventuele verblijfsplaats), alsmede het verstrekken van informatie aan het bevoegd gezag	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Gemeente
			Betrokken partijen		KNRM, Reddingsbrigade, politie, nautisch beheerder	Nautisch beheerder

B

3

Deelproces	Beschrijving	Incidentbestrijding op het land		Incidentbestrijding op het water		
		Gemeentelijk ingedeeld gebied op land		Binnenwateren	Noordzee VN-verdrag SAR en Wet BON	
22	Voorzien in primaire levensbehoeften	Het voorzien in (tijdelijke) huisvesting, voeding, gas, drinkwater, elektravoorziening en dergelijke aan gedupeerden ten tijde van en na afloop van een incident	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Op zee: Kustwacht Bij effect op het land: Gemeente
			Betrokken partijen			
23	Registratie van schade en afhandeling	Het ten tijde en na afloop van een incident door registratie van schade een juist en zo volledig mogelijk beeld te verkrijgen over de aard en omvang van de schade	Verantwoordelijke	Gemeente	Gemeente	Vlagstaat
			Betrokken partijen			
24	Milieuzorg <a href="#">link met proces 28 en 29</a>	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	Verantwoordelijke	Gemeente	Kwaliteit lucht en droge bodem: gemeente Kwaliteit flora en fauna: LNV Waterkwaliteit: zie proces 28 Waterkwantiteit: zie proces 29	Kwaliteit lucht: rijksoverheid Kwaliteit flora en fauna: LNV
			Betrokken partijen			
25	Nazorg	Het (tijdens) na afloop van een incident verlenen van adequate nazorg aan zowel directe als indirecte slachtoffers	Verantwoordelijke	Gemeente	Geen proces op het land	Geen proces op het water
			Betrokken partijen			
26	Search and Rescue <a href="#">link met proces 2</a>	De zorg voor de opsporing en redding van in nood verkerende mensen en dieren op en onder water in de periode dat er nog overlevingskansen zijn.	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Brandweer* (indien opgedragen via B&W) Kustwacht* (indien opgedragen via B&W) Dieren* (indien opgedragen via B&W) Brandweer, Kustwacht, KNRM, Reddingsbrigade, omliggende schepen, nautisch beheerder, berger	Kustwacht
			Betrokken partijen			
27	Nautisch verkeersmanagement <a href="#">link met proces 7 en 13</a>	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.	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Nautisch beheerder	Kustwacht
			Betrokken partijen		Politie	
28	Beheer waterkwaliteit <a href="#">link met proces 5 en 24</a>	De zorg voor de kwaliteit van het water en het behoud van het afgesproken niveau of herstel naar dat niveau inclusief het opruimen van (opdrijvende) stoffen of objecten op het water of oevers die het waterbeheer en/of het nautisch beheer hinderen.	Verantwoordelijke	Geen proces op land	Beheerder waterkwaliteit	Kustwacht
			Betrokken partijen			
29	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen <a href="#">link met 24, 27 en 28</a>	De zorg voor regulatie van de waterhoeveelheid in het peilbeheer in het waterhuishoudend 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 initiatief voor de hand die 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 waar 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.

VERVALLEN

**B**

**3**

## C Voorbereiding

### Incidentbestrijding op het Water

#### 1 Planvorming

Incidentbestrijdingsplan op het water

#### 2 Waterrandprocedures

#### 3 Richtlijn multidisciplinair opleidings-, training- en oefenplan



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	103
<b>1.1</b>	<b>Incidentbestrijdingsplan voor het water (IBP)</b>	103
<b>2</b>	<b>Wanneer een incidentbestrijdingsplan opstellen?</b>	104
<b>2.1</b>	<b>Het risicoprofiel</b>	104
<b>2.2</b>	<b>Het aantal actoren betrokken bij een (bovenregionaal) incident</b>	105
<b>3</b>	<b>Het bepalen van het werkingsgebied van een IBP</b>	106
<b>4</b>	<b>Incidentbestrijdingsplan</b>	109
<b>4.1</b>	<b>Samenhang en beheer</b>	109
<b>4.2</b>	<b>Inhoudsopgave IBP</b>	110

VERVALLEN

C

1



# 1 Inleiding

## 1.1 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 het model incidentbestrijdingsplan (IBP) worden afspraken gemaakt over de coördinatie binnen het samenhangende risicowatersysteem en de operationele uitwerking van de scenario's.

### Leeswijzer

In dit onderdeel van het Handboek is de inhoudsopgave van het model incidentbestrijdingsplan opgenomen. Deze opzet is als pilot in vier samenhangende risicowatersystemen (SRWS) getoetst en klaar voor implementatie. In appendix 4 van dit Handboek is het model incidentbestrijdingsplan opgenomen met een toelichting. In deze toelichting is beschreven hoe het plan ingevuld kan worden.

Dit hoofdstuk gaat ook in op de samenhang met andere planvorming op dit gebied en op de organisatiestructuur die voorwaardenscheppend is voor een efficiënte afdeling, borging en implementatie van het IBP-SRWS.



## 2 Wanneer een Incidentbestrijdingsplan opstellen?

### 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

### 2.1 Het risicoprofiel

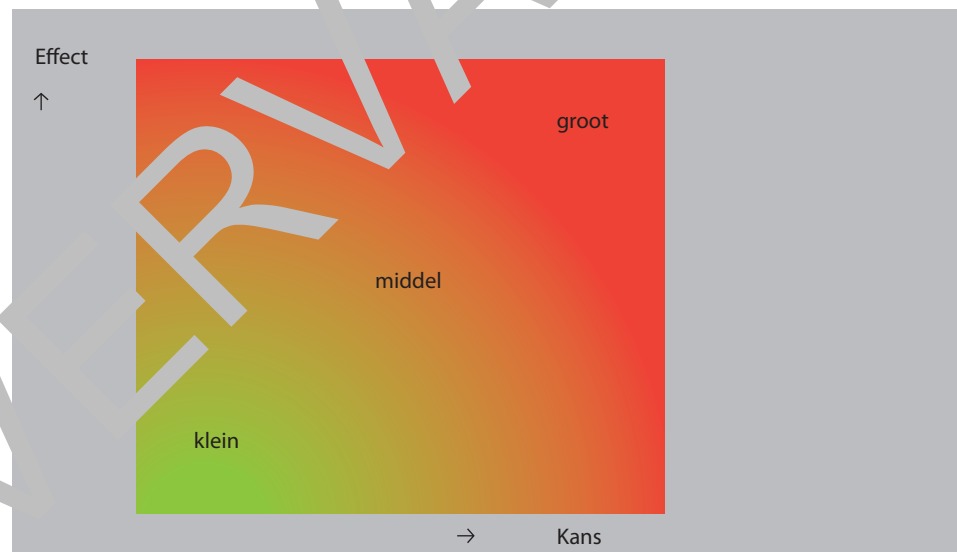
### Risico's

Uitgaande van de definitie  $\text{Risico} = \text{Kans} \times \text{Effect}$  kan gesteld worden dat de aard en omvang van incidenten worden bepaald door de kans op dat incident en 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 dat op basis van een risicoprofiel de vaarwegen/wateren worden beoordeeld.

De risicobeoordeling wordt gedaan aan de hand van de factoren die maken dat een incident een effect veroorzaakt. Tevens wordt gekeken welke factoren de kans op een incident beïnvloeden. Samen bepalen zij het risicobeeld van een incident en kan op basis daarvan de inzetbehoefte worden bepaald (zie ook deel E specifieke zorgnomen). Het risicoprofiel kan bepalend zijn voor de noodzaak een IBP op te stellen.

### Grafiek risicoprofiel

Er kan een grafiek worden gemaakt waarin de scores van de scenario's kunnen worden gekwantificeerd. Hieronder is een voorbeeld weergegeven.



Figuur 16: Grafiek risicoprofiel

### Conclusies risicoprofiel en planvorming

Een hoog risicoprofiel kent voorzienbare grote risico's. Volgens de gangbare systematiek kan het bevoegd gezag bij een hoog risicoprofiel 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 grafiek 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 ter beoordeling van het bevoegd gezag.

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

Actoren	<p>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":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn partijen op het water die verantwoordelijk zijn voor de binnen Waterrand benoemde (water) rampbestrijdingsprocessen (SAR, Nautisch verkeersmanagement, Beheer waterkwaliteit en Beheer waterkwantiteit en waterkeringen).</li> <li>• Een aantal partijen zijn geen publieke organisaties maar privaot (KNRM, bergers etc).</li> </ul>
Initiële processen	<p>Wanneer een groot aantal actoren bij een incident betrokken kan zijn, is het noodzakelijk aanvullende afspraken te maken voor de 4 initiële processen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melding &amp; Alarmering</li> <li>2. Leiding &amp; Coördinatie</li> <li>3. Op- &amp; Afschaling</li> <li>4. Informatiemanagement</li> </ol> <p>De aanvullende afspraken kunnen worden vastgelegd in een IBP. Naast de afspraken over de 4 initiële processen worden in het IBP ook de afspraken vastgelegd over het organiseren van slagkracht: welke maatregelen (per scenario) voorzienbaar nodig zijn per discipline. Vastgelegd kan worden wat de opkomsttijden zijn van specifieke eenheden om daarmee inzicht te geven in de maximaal haalbare slagkracht, bij de eerste inzet.</p>
Conclusie	<p>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 oordeelt of er een IBP noodzakelijk is en stelt de omvang van het gebied vast waarvoor zij noodzakelijk acht.</p>

### 3 Het bepalen van het werkingsgebied van een IBP

#### 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. Bij het bepalen van 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 van de nautisch beheerder genomen. Alhoewel hiermee wordt gestart met het niet altijd de dominante grens. Lokale kennis kan uitwijzen dat het de meest logische is de grens van de veiligheidsregio te hanteren en in een ander geval de grens van de nautische beheerder. Soms is een grens er tussen in de beste optie (bijvoorbeeld bij sluizen of andere fysieke kunstwerken die binnen de grenzen van een gemeente vallen).
- Binnen dat gebied zijn er mogelijkwijze subsystemen te definiëren door de aanwezigheid van verschillende risicogebieden of verschillende wateren. Zo zijn bijvoorbeeld in de Zeeuwse Delta 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. Het kan het ene SRWS bestaan uit meerdere subsystemen omdat het binnen één veiligheidsregio ligt (bijvoorbeeld Zeeuwse Delta), maar in een ander gebied kan er voor worden gekozen het werkingsgebied van de nautisch beheerder op te splitsen in twee SRWS-en (bijvoorbeeld SRWS Waal- en Rijn en SRWS IJssel(mond)). Het is ook mogelijk dat twee gebieden van nautische beheerders samen een logische eenheid vormen (SRWS Waddengebied).
- Subsystemen worden in het IBP afsluitend benoemd indien en voor zover dat voor de voorbereiding in een gebied noodzakelijk is (dus geen subsystemen benoemen als dat niet leidt tot afspraken voor bijvoorbeeld initiële processen, te nemen maatregelen, etc).
- Grenzen van de wateren binnen een SRWS beginnen/eindigen altijd aan de landzijde (dus niet in het midden van een water) en worden exact beschreven en vastgelegd. Längs 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 Waterrand. Het IBP van de Noordzee is als het ware vastgelegd in het Rampenplan voor de Noordzee 2008.

- Afbakening van een SRWS naar de Noordzee zou in principe de grens van de het werkingsgebied Wet BON zijn en dus ook de start van het gebied van het Rampenplan voor de Noordzee 2008. Omdat de Wet BON ook van toepassing is in de zogenaamde 1 kilometerzone, wordt de afbakening van het SRWS gevormd door de kustlijn en de havenhoofden.

In Zeeland en bij de Waddeneilanden worden logische grenzen voor de werkingsgebied van het IBP gekozen. Idealiter zou de gehanteerde werkwijze bij de incidentbestrijding in het Rampenplan voor de Noordzee dienen aan te sluiten bij de werkwijze zoals die in het IBP voor het SRWS is vastgesteld. Het is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat de werkwijze op de Noordzee daarop zoveel mogelijk te laten aansluiten.

**Voorgestelde 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 een grove indeling gemaakt van de SRWS-en die aan de hand van de hoofdvaarwegen kunnen worden vastgesteld.

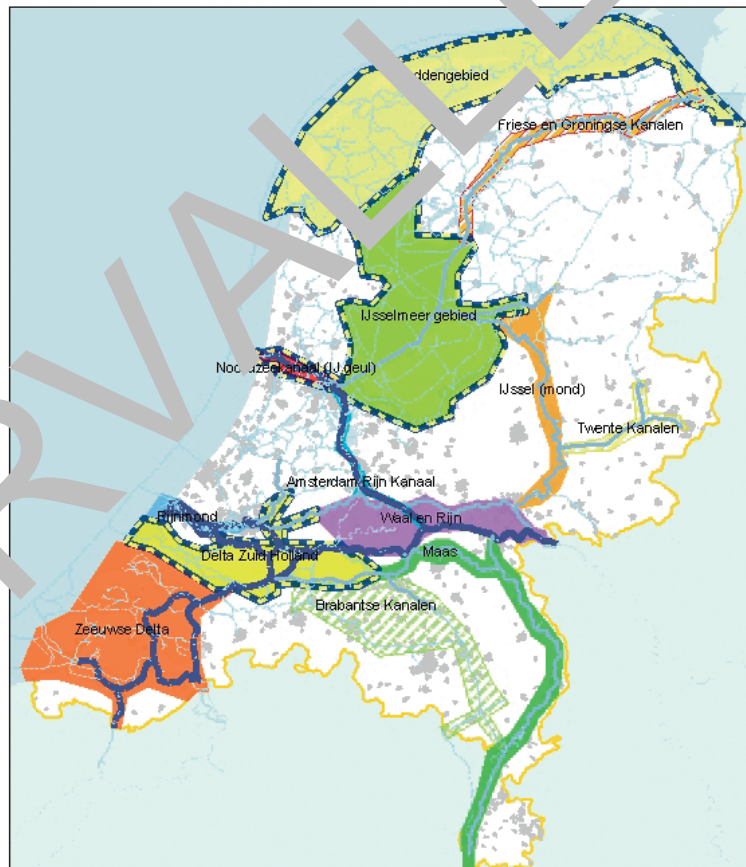
Onderstaand is de indeling van de SRWS-en opgenomen.

**Legenda**

**SRWS**

-  Noordzee
-  Waddengebied
-  IJsselmeer gebied
-  Amsterdam Rijn Kanaal
-  Delta Zuid Holland
-  Rijnmond
-  Noordzeekanaal (IJ-geul)
-  Waal en Rijn
-  Zeeuwse Delta
-  IJssel (mond)
-  Maas
-  Friese en Groningse Kanalen
-  Twente Kanalen
-  Brabantse Kanalen
-  Pilot gebieden

van gearceerde SRW S'en is nog onvoldoende inzicht of een IBP noodzakelijk is.



Figuur 17: Overzicht van SRWS'en

De grenzen van het SRWS zijn in detail uitgewerkt voor de SRWS-en Waddenzee, IJsselmeergebied, Deltagebied Zuid-Holland en Noordzeekanaal (IJ-geul) en in betreffende IBP vastgelegd.

**Mogelijke IBP'en**

Daarnaast zijn er drie gebieden benoemd waarvoor het opstellen van een IBP minder urgent lijkt. Het betreft met name kanalen waarvan is vastgesteld dat het om hoge risico's gaat (het zijn immers hoofdvaarwegen en hoofdtransportassen), maar het zijn ook kanalen die voor wat betreft het aantal betrokken partijen en de mogelijk eenvoudige benadering van de bestrijding van incidenten niet perse aanvullende planvorming behoeven. In de gebieden zelf dient te worden vastgesteld of een IBP gewenst/noodzakelijk is. Wellicht is de uitwerking van het Handboek Incidentbestrijding op het Water voldoende en bestaat geen behoefte aan een aanvullend IBP. Het betreft de volgende mogelijke gebieden:

1. Friese en Groningse Kanalen
2. Twente Kanalen
3. Brabantse Kanalen

Daarnaast is het ook mogelijk dat het bevoegd gezag het noodzakelijk acht voor andere wateren dan de 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.

VERVALLEN

## 4 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.

### 4.1 Samenhang en beheer

- Planvorming** Het incidentbestrijdingsplan (IBP) maakt onderdeel uit van een systeem van planvorming binnen de rampenbestrijding. Hieronder is dit systeem beschreven. Dit model is gebaseerd op de Wet Kwaliteitsbevordering rampenbestrijding die per 1 januari 2014 in werking is getreden. In het Wetsvoorstel veiligheidsregio's zijn wijzigingen hierop voorgesteld.
- Beheersplannen van de regio's** Het beheersplan is een meerjarig multidisciplinair regionaal beleidsplan waarin de besturen van de hulpverleningsdiensten en gemeenten met elkaar hebben afgesproken hoe binnen de regio wordt omgegaan met risico's en rampenbestrijding. Het beschrijft de wijze waarop de multidisciplinaire voorbereiding, uitvoering en inzet wordt vormgegeven en de wijze waarop de kwaliteit wordt nagestreefd voor een periode van vier jaar. Dit betreft zowel het pro-actie, preventiebeleid en de prestaties van de hulpdiensten en gemeenten nastreven om een eventuele ramp te bestrijden.
- Het bestuur van de regionale brandweer is daarbij, ook op haar coördinerende rol voor de rampenbestrijding, verantwoordelijk voor de totstandkoming van het regionale beheersplan. De vaststelling geschiedt door de besturen van elke veiligheidsregio afzonderlijk.
- Dit plan wordt volgens de Wet veiligheidsregio's vervangen door het Regionaal Beleidsplan.
- Gemeentelijk rampenplan** Het gemeentelijk rampenplan 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. Daarnaast bevat het rampenplan een risicoprofiel, dat een omvattend beeld van de aard, omvang en effecten van risico's in de gemeente geeft. Elke gemeente kent een dergelijk plan te hebben. Op basis van dit risicoprofiel maken de gemeenten een keuze voor welke voorzienbare rampen en risico-objecten een rampenbestrijdingsplan moet worden vastgesteld. Het gemeentelijke rampenplan wordt door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.
- Dit plan wordt volgens de Wet veiligheidsregio's vervangen door het Regionaal Crisisplan.
- Rampbestrijdingsplan** Het RBP is een verbijzondering van het rampenplan voor het geheel van de bij een ramp of zwaar ongeval - waarvan de plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn - te nemen maatregelen. De gemeente is verantwoordelijk voor het opstellen en actualiseren van het rampbestrijdingsplan.
- Incidentbestrijdingsplan** Voorliggend plan is het Incidentbestrijdingsplan 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 rampenplannen. Het Incidentbestrijdingsplan voor incidenten op het water, kent een ambtelijk vaststellingstraject, dit in tegenstelling tot een rampbestrijdingsplan dat bestuurlijk vastgesteld moet worden.

Calamiteitenplan Waterstaatwerk	<p>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.</p> <p>Een calamiteitenbestrijdingsplan is een operationeel monodisciplinair plan waarin staat opgenomen welke middelen kunnen worden ingezet en op welke wijze de inzet is georganiseerd.</p>
Organisatie structuur	<p>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 SRWS gebonden organisatiestructuur.</p> <p>De coördinerende veiligheidsregio, in casu de Waterfunctionaris, initieert hiervoor een bestuurlijk en een operationeel platform SRWS.</p>
Samenstelling platform	<p>De waterfunctionaris is de linking pin tussen het bestuurlijke en operationele SRWS platform. Het bestuurlijk platform is bij voorkeur samengesteld uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestuurlijke vertegenwoordigers vanuit de betrokken veiligheidsregio's.</li> <li>• Vertegenwoordigers vanuit de directie veiligheidsregio(s), politie, waterbeheerder, en eventueel KWC en LNV.</li> </ul> <p>Het operationele platform is bij voorkeur samengesteld uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertegenwoordigers van de veiligheidsregio's, betrokken 'waterpartijen' en mensen met een specifieke operationele of val specifieke (O&amp;M) planvorming etc.) deskundigheid.</li> </ul>
Taakverdeling	<p>Op hoofdlijnen kan taakverdeling tussen beiden platformen er als volgt uitzien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het bestuurlijk platform is verantwoordelijk voor de gebiedsgebonden afstemming en de operationele uitwerking van het IBP-SRWS. Dit platform stuurt het operationele platform aan.</li> <li>• Het operationele platform is inhoudelijk verantwoordelijk voor de operationele afstemming, de implementatie en de coördinatie van het opleiden en het oefenen met betrekking tot het IBP-SRWS. Het operationele platform ontvangt opdrachten van en legt verantwoording af aan het bestuurlijk platform.</li> </ul>

## 4.2 Inhoudsopgave IBP

Inhoudsopgave IBP Een overzicht op het IBP is opgenomen in appendix 4 van dit Handboek.

### Deel: Algemeen

#### 1 Aanleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doelstelling
- 1.3 Leeswijzer
- 1.4 Samenhang planvorming
- 1.5 Beheer en implementatie
- 1.6 Opleiden en oefenen
- 1.7 Vaststelling

### Deel: A Coördinatieplan

#### 2 Werkingsgebied

- 2.1 Werkingsgebied van het plan
- 2.2 Risicoanalyse binnen het samenhangend risicowatersysteem
  - 2.2.1 Risicomaatlat
  - 2.2.2 Locatiespecifieke risico's

**3 Betrokken partijen****4 Randvoorwaardelijke processen (ondersteunend en sturend)**

- 4.1 Melding & Alarmering
  - 4.1.1 Rol meldkamers/VP's
  - 4.1.2 Wanneer meerdere meldkamers betrokken zijn
  - 4.1.3 Protocollen en afspraken
- 4.2 Leiding en coördinatie
  - 4.2.1 Betrokkenheid meer en andere partijen
  - 4.2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen
  - 4.2.3 Coördinatie op plaats incident
  - 4.2.4 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten
- 4.3 Op en afschaling
  - 4.3.1 Opschaling
  - 4.3.2 Afschaling
- 4.4 Informatiemanagement
  - 4.4.1 Wederzijdse afhankelijkheid van informatievoorziening
  - 4.4.2 Verdeling coördinatie op de plaats van het incident
  - 4.4.3 Verbindingen
  - 4.4.4 Spreken met één taal; terminologie

**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 losgeplagen schepen, objecten of lading
- 5.8 Locatie/ objectspecifieke maatregelen

**6 Aanlandingsplaatsen**

- 6.1 Overzicht aanlandingsplaatsen
- 6.2 Uitwerking aanlandingsplaatsen

**7 Bijlagen**

- Bijlage 1: Analyse risicomaatlat SRWS
- Bijlage 2: Convenant
- Bijlage 3: Beschikbare middelen
- Bijlage 4: Dankingsplan
- Bijlage 5: Uitwerking inzetvoorstellen GMK's, KWC, VP's
- Bijlage 6: Overzicht gegevens
- Bijlage 7: Gebiedsspecifiek
- Bijlage 8: Overzicht aanlandingsplaatsen
- Bijlage 9: Afkortingen
- Bijlage 10: Begrippen



## C Voorbereiding

### Incidentbestrijding op het Water

#### 1 Planvorming

Incidentbestrijdingsplan op het water

#### 2 Waterrandprocedures

#### 3 Richtlijn multidisciplinair opleidings-, training- en oefenplan



## Inhoudsopgave

<b>5</b>	<b>Inleiding</b>	115
<b>5.1</b>	<b>Inhoud Waterrandprocedures</b>	115
	Procedure 1: Opstappen	116
	Procedure 2: Aanlanden	119
	Procedure 3: Opvragen en advisering ladingsgegevens	122
	Procedure 4: Bevoegdheid bij optreden	126
	Procedure 5: Afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust	129
	Procedure 6: Aangespoelde lading en dieren	131

VERVALLEN

C

2



# 5 Inleiding

## 5.1 Inhoud Waterrandprocedures

### 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 een adequate wijze van handelen en die van toegevoegde waarde zijn op bestaande plannen en procedures.

De procedures die zijn opgenomen betreffen:

1. Procedure opstappen
2. Procedure aanlanden
3. Procedure opvragen en advisering ladinggegevens
4. Procedure bevoegdheid bij optreden
5. Procedure afhandeling van besmeurde vogels op de Nederlandse kust
6. Procedure aangespoelde lading en dieren

Deze procedures kunnen worden aangevuld met regionale procedures en afspraken.

VERVALLEN

## Procedure 1: Opstappen

### 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 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 rotsachtig schip. Belangrijk onderdeel van het hulpverleners 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 WVD-(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 aan boord 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 op schippers.

De kapitein's gezag beredert en oefent aan boord over alle opvarenden het gezag uit. Deze zijn gebonden de bevelen na te komen, die door de gezagvoerder worden gegeven in het belang van de veiligheid en tot handhaving van de orde. Iedere opstapbemanning heeft of wijt 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 (KLPD, 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 en draagt de veiligheidskleding (zoals bijvoorbeeld een overlevingspak) en beschikt over het juiste (op de "werkkleding" afgestemde) reddingsvest. (NB: brandweer bij blussen: brandwerend reddingsvest)
- Bij het dragen van ademlucht, wordt het reddingsvest onder de ademlucht gedragen.
- Op- en overstappen met ademlucht op is niet toegestaan!

## 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. 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 opereert. De opstapbemanning en passagiers dienen alle voor het toestel geldende veiligheidsinstructies op te volgen en houden hiervan eigen verantwoordelijkheid in.

(Denk bij de voorbereiding aan: instructiefilm bekijken, draagt de juiste kleding, heeft materiaal voor eigen veiligheid uitgeroepen gekregen zoals overlevingspakken, gehoorbescherming etc.).

## 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.



## Basis regels 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 heli 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 alternatieven voor vervoer cq inzetmogelijkheden overwogen moeten worden. Denk aan een blusboot of vervoer van ernstig gewonde slachtoffers (golden hour) via een (SAR) helikopter.

## Checklist

### Checklist "Besluit tot opstappen"

	Score	
a. Veiligheid opstapbemanning/passagiers is geborgd. Veiligheidsmateriaal (redvesten, overlevingspakken, etc.) is beschikbaar.	+	-
b. Hulpvraag is duidelijk <ul style="list-style-type: none"> <li>• coördinatie ter plaatse</li> <li>• hulpverlening (brandweer, politie, ambulance, org, ...)</li> <li>• specifieke deskundigheid (gevaarlijke stoffen, scheepsbrand deskundigen, etc.)</li> <li>• extra materiaal</li> <li>• ...</li> </ul>	+	-
c. Weersomstandigheden maken hulpverlening op het water mogelijk en veiligheid van hulpverleners is geborgd. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Golfhoogte</li> <li>• Windrichting</li> <li>• Modertijd</li> <li>• Ijsvoersnelheid</li> <li>• ...</li> </ul>	+	-
d. Er is tijd/winst te behalen door op te stappen	+	-
e. Inzet alternatief vervoer cq hulpmiddelen is zinvol <ul style="list-style-type: none"> <li>• Blushelikopter</li> <li>• Vervoer slachtoffers per heli</li> <li>• Militaire Incident Respons Groep (MIRG op termijn inzetbaar)</li> </ul>	+	-
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

## Procedure 2: 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 kunnen 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 inzicht 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 cq slachtoffers. De categorie B aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de aanlanding van enkele personen cq slachtoffers. De categorie Overig zijn de plaatsen opgenomen die niet voldoen aan de criteria voor categorie A of B, maar die wel gebruikt kunnen worden als daarvoor voorgelagte redenen zijn.

Het aanwijzen van een aanlandingsplaats op tijde van een incident geschiedt in eerste instantie in overleg tussen C-MP (verkeerspost), het KWC (kustwachtcentrum) indien betrokken en de betrokken C-MK (gemeenschappelijke meldkamer). Bij opschaling naar GRIP 1 is het een besluit dat door het C-MK 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. Het geldt dat tijdens een incident de gekozen aanlandingsplaats buiten het (medische) 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 cq slachtoffers. Ook al is de aanvaartijd naar een categorie B aanlandingsplaats korter, dan moet men zich realiseren dat de hulpverlening daarna kan stagneren 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 circulatiemogelijkheid
3. Aanlegsteigers in een getijdhaven te allen tijde bereikbaar.
4. Aanlegsteigers geschikt voor het vervoer van slachtoffers/rijden met brancard
5. Opstelplaats biedt ruimte voor ten minste de volgende (hulpverlenings-)voertuigen:
  - a. 1 brandweer eenheid
  - 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 t.b.v. het overtilen van slachtoffers
- aanwezigheid van elektriciteit en stromend water
- kantinefaciliteiten, toiletten en douches
- nabij opslag aanvullende reddingsmiddelen
- opslagruimte voor bevoorrading
- nabij tankstation



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 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.

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 draaien

Naast bovengenoemde eisen wordt als wenselijk beschouwd:

- Mogelijkheid voor het landen van een helikopter

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

### Overnameprocedures

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 te zijn voldaan:

1. Voldoende menskracht, voor een vlotte overname van slachtoffers (tilcapaciteit) en/of de behandeling van betrokkenen. Overweeg of er bij geneeskundige opschaling er ook een brandweereenheid ter assistentie meegealarmeerde kan worden.
2. Een korte overdracht. Overweeg om triage kaarten 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 ten alle tijde eindverantwoordelijk.

**Checklist****Checklist**

- Aanlandingsplaatsen moeten in de preparatiefase regelmatig gecontroleerd worden, zodat er een actueel beeld is wat er mag worden verwacht op de locatie.
- Het overzicht van de aanlandingsplaatsen dient actueel te zijn.
- Het is van groot belang de juiste aanlandingsplaats te kiezen voor de personen cq 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 aanlandingsplaats.

VERVALLEN

C

2

## Procedure 3: 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 bekend worden. Hiermee kunnen hulpverleners bepalen welke risico's zich voordoen en welke maatregelen er getroffen moeten worden. Om de gevolgen die gevaarlijke stoffen hebben op mensen, dieren en het milieu te voorkomen, beperken en bestrijden is het van belang zo spoedig mogelijk inzicht te hebben in de effecten die deze stoffen kunnen opleveren.

In het Actiecentrum Brandweer (AC-B) werken specialisten gevaarlijke stoffen aan en geven een eenduidig en weloverwogen advies. Bij incidenten op het water wordt er, vanwege de bijzondere kenmerken van het optreden op het water een Actiecentrum Water en scheepvaart (AC-W) ingericht (waarbij een combinatie tussen het AC Brandweer en het AC Water en scheepvaart tot een mogelijkheid is). Het advies vanuit dit Actiecentrum 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 het Actiecentrum 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 RWV worden de gegevens van schepen en lading die passeren bij sluizen en bruggen bijgehouden. Deze ladinggegevens bestaan uit de aard en hoeveelheid (bij vervoer gevaarlijke stoffen: VN-nummer, klasse, classificatiecode, verpakkings-groep 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 regionale beheerder. Op het moment van een incident kan de verkeerspost 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 real-time worden aangeleverd vanuit de schepen die vanuit een EU-haven vertrekken en de havens, voorzover 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 zal 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).

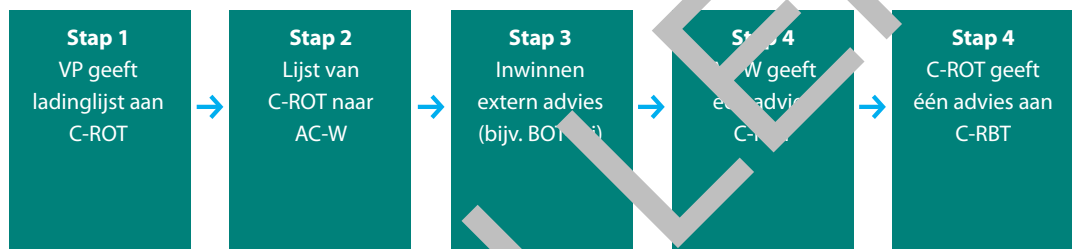
Onderstaande figuur geeft het proces "beschikbaar krijgen en advisering ladinggegevens" weer.

VP = Verkeerspost nautisch beheerder  
 C-ROT = Coördinerend regionaal operationeel team  
 C-RBT = Coördinerend regionaal beleidsteam  
 AC-W = Actiecentrum Water en scheepvaart

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



*Bij GRIP 2 en hoger*



### Stap 1: Beschikbaar krijgen en verspreiden van ladinggegevens

De verkeersposten van de nautisch beheerder zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de ladinggegevens aan de OvD-B en W (bij GRIP 0 en 1) of aan het C-ROT (GRIP 2 en hoger). De verkeerspost vraagt de ladinggegevens op via IVS 90/Infraweb (binnenvaart) of Safe Seonet (zeevaart).

De verkeersposten moeten zich tijdens incidenten en calamiteiten bezig met de operationele nautische coördinatie op de vaarweg en ontvangt in dat verband informatie van de overige verkeersposten van de Nederlandse (en eventueel Belgische en Duitse) Kustwacht, scheepvaartagentschappen, etc. Bij de zeeverkeersposten Scheldecoördinatiecentrum (SCC) en Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) is steeds informatie beschikbaar conform de regeling vervoer van 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 het lid brandweervoorzorg aan het C-ROT (GRIP 2 en hoger). Deze lijst geldt tijdens het incident als de enige formele lijst met ladinggegevens.

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

Het C-ROT geeft de ladinglijst door aan het Actiecentrum 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 (evt. via de OSC) ook een ladinglijst heeft ontvangen van de kapitein of de bemanning aan boord van het schip. Naast kennis van de lading van een vaartuig is kennis van de locatie van deze lading in/op het schip onontbeerlijk. Naast de ladinggegevens is het soms om die reden noodzakelijk dat er een stuwplan wordt opgevraagd.

Mocht dit zich voordoen dan zal de informatiemanager van het CoPI deze gegevens doorsturen naar de informatiemanager van het C-ROT. De informatiemanager van het C-ROT draagt er zorg voor dat de lijst aan het actiecentrum water wordt overgedragen. Het actiecentrum water 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 voor de lading die het schip aan boord heeft.

### Stap 3: Vragen van advies

Naast een eigen interpretatie en analyse van de beschikbare gegevens kan het actiecentrum gebruik maken van extern advies, bijvoorbeeld van het Beleidsondersteunend Team milieu-incidenten (BOT-mi) of de Eenheid planning en advies nucleair (EPAn). Om de eenduidigheid te borgen wordt het externe advies ingewonnen door het actiecentrum water.

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

Het actiecentrum water legt een éénduidig advies voor aan het C-ROT. Indien er geen éénduidig advies gegeven kan worden door het actiecentrum, bijvoorbeeld vanwege niet eensluidende externe adviezen zal het actiecentrum 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 Operatieve Leider brandweer neer bij het Coördinerend regionaalbeleidsteam (C-RBT). Op basis daarvan kan het C-RBT een beslissing nemen over vervolgacties en het opvragen daarvan aan het C-ROT.

## Bijzonderheden

### Binnenvaart

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

### Zeevaart

Het Kustwatercentrum kan alle gegevens opvragen. De zeehavens kunnen alleen gegevens opvragen over lading die naar hun haven gaat. In algemeenheid gaat het wel om gevoelige informatie.

Sinds kort heeft het Schelde coördinatiecentrum ook de bevoegdheid om gegevens te vragen voor hun gebied van België – Nederland. De Centrale meldpost Waddenzee heeft niet deze 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 informatie goed is. Zij voert ook controles uit op de juistheid, tijdigheid en volledigheid.

Bij incidenten en calamiteiten is doorsturen 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 zijn 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, gechlloreerde koolwaterstoffen, koolstofdissulfide, toluen diisocyaat.

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. 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

#### Checklist

- Verkeersposten van nautisch beheerders zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de ladinggegevens.
- Het Actiecentrum 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.

VERVALLEN

## Procedure 4: Bevoegdheid bij optreden

### Procedure

#### Inleiding

Bij een incident op het water kunnen publieke hulpverleningsdiensten worden ingeschakeld ter beperking en bestrijding van een incident en de daarbij behorende gevolgen. Naast de wettelijke verantwoordelijkheden die de hulpverleningsdiensten hebben, heeft ook de eigenaar en/of gebruiker van een (on)roerend goed een eigenstandige verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor de veiligheid voor en aanboord van een schip. (Zee)schepen kennen een andere vorm van zelfredzaamheid dan de meeste objecten op het land. Er zijn twee type belangen te identificeren:

- Publiek belang, hetgeen tot overheidsingrijpen kan leiden (het voorkomen, beperken en bestrijden van gevaar, waaronder het zorg dragen voor de veiligheid van mensen betrokken bij de bestrijding van het incident en het redden van mensen)
- Privaat belang (het maximaliseren van de waarde van schip en lading), hetgeen over het algemeen tot het afsluiten van een hulpverlenings-/bergingscontract met een particuliere onderneming leidt.

In casu is het private belang te allen tijde ondergeschikt aan het publieke belang.

#### Verantwoordelijkheden

##### Verantwoordelijkheid burgemeester

Op grond van de Brandweerwet 1985 en de Gemeentewet heeft de burgemeester het opperbevel bij brand en bij ongevallen anders dan brand, voor zover de brandweer daarbij een taak heeft. Hierbij kan geconcludeerd worden dat bij een incident het opperbevel van de burgemeester ook van toepassing is op de eigenaar van een schip, voor zover het bevel van toepassing is op de uitvoering van de taken door de brandweer.

Op grond van de Politiewet 1993 en de Gemeentewet treedt de politie in een gemeente op ter handhaving van de openbare orde. Ter uitvoering van de hulpverleningstaak, staat zij onder gezag van de burgemeester. Hierbij kan geconcludeerd worden dat bij een incident het opperbevel van de burgemeester ook van toepassing is op de eigenaar van een schip, voor zover het bevel van toepassing is op de uitvoering van de handhaving van de openbare orde.

De verantwoordelijkheid voor redden van mens en dier (SAR) op het gemeentelijke gebied over de water is belegd bij de burgemeester. Deze kan bepalen bij welke organisatie het redden belegd wordt. Onder SAR wordt het redden van (potentieel) levende personen zowel over als onder water verstaan. SAR maakt onderdeel uit van de incidentbestrijding en is één van de rampbestrijdingsprocessen<sup>30</sup>.

##### Verantwoordelijkheid brandweer

Op grond van de Brandweerwet 1985 (en tevens volgens het Wetsvoorstel veiligheidsregio's) zijn aan de brandweer de volgende taken opgedragen:

1. Het voorkomen, beperken en bestrijden van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt.
2. Het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand.

De brandweer is binnen het gemeentelijk ingedeeld gebied verantwoordelijk voor de feitelijke uitvoering van bovenstaande taken. Deze bepaling staat niet in de weg dat de brandweer haar verantwoordelijkheid zo kan organiseren dat de uitvoering ter hand wordt genomen door een Havenbedrijf, een berger of een andere organisatie. De brandweer blijft wel verantwoordelijk voor de geleverde diensten van de "onderaannemers".

<sup>30</sup> In het Wetsvoorstel veiligheidsregio's is opgenomen dat de uitvoering van de SAR-taak door de burgemeester belegd kan worden bij de brandweer, Kustwacht of derden.

### Verantwoordelijkheid politie

De politie heeft op grond van de Politiewet 1993 tot taak, in ondergeschiktheid aan het bevoegde gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels, te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven. Onder handhaving van de rechtsorde wordt onder andere begrepen de handhaving van de openbare orde. Onder openbare orde wordt verstaan: de rechtsorde voor zover die merkbaar is in de openbare of publieke ruimte, waaronder ook openbare gebouwen en horeca-instellingen vallen. Ook de strafrechtelijke handhaving is een taak van de politie.

### Verantwoordelijkheid ambulancedienst

Het uitvoeren van somatische hulpverlening aan slachtoffers op het water is afhankelijk van veel complexe factoren. Het ontbreekt vaak aan een veilige werkplaats voor de medische functionarissen. Er wordt uitgegaan van een onderscheid tussen het land/SAR (proces op het water) en het proces op het land, waar het somatische gedeelte voort. Daarom wordt voor de opkomsttijd bij de aanlandingsplaats aangesloten bij de algemene norm op het land van 15 minuten voor ambulancezorg<sup>31</sup>.

### Verantwoordelijkheid nautisch beheerder

De nautisch beheerder heeft een verantwoordelijkheid voor een veilig en vlot vaarwegverkeer en heeft in dat verband ook een handhavende taak. Voorschriften gegeven door een verkeersleider of verkeerspost dienen door de verkeersdeelnemers opgevolgd te worden, tenzij goed zeemanschap zich hiertegen verzet. Op grond van de Wrakkenwet kan de nautisch beheerder wrakken uit de vaarweg laten verwijderen.

### Verantwoordelijkheid eigenaar schip

Een eigenaar van een schip is op grond van nationale en internationale regelgeving verantwoordelijk voor de veiligheid aan boord van zijn schip. Deze verantwoordelijkheid bestaat onder andere uit verplichte competenties van het schip en het zorgen voor aanwezigheid van blusmiddelen. In het geval van een incident is het mogelijk dat de brandweer gebruik maakt van de aanwezige middelen.

Ook bij het ontbreken van deze middelen zal de brandweer de plicht die op haar rust dienen uit te voeren. Ook bij nalatigheid van de eigenaar is de publieke verantwoordelijkheid van de brandweer onverminderd van toepassing.

Op het moment dat er geen gevaar voor mens en dier aanwezig is, is de eigenaar verantwoordelijk voor de bestrijding. Een voorbeeld hiervan is een geïsoleerde brand in de ladingzone of uitstroom van gevaarlijke stoffen. Voor de bestrijding hiervan kan een beroep op een berger worden gedaan.

## Bijzondereheden

### Definitie van berging

Berging is iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in gevaar op zee, op vaarbaar water, of in welk ander water dan ook, in gevaar verkerend schip of andere zeevaartuig" (The International Convention on Salvage, 1989)

Voor zover de berging plaatsvindt wanneer er sprake is van gevaar van mens en dier, heeft de overheid daar de verantwoordelijkheid over.

### Kosten

De vraag die speelt is wanneer de kosten door de brandweer gedragen dienen te worden en wanneer door de eigenaar/verzekeraar.

Als de handeling van de brandweer valt binnen artikel 1 Brandweerwet 1985 dan is het verhalen van kosten niet mogelijk op de eigenaar of verzekering van een schip. Als er geen sprake is van activiteit vallend binnen artikel 1 Brandweerwet 1985 dan is het aan de kapitein/eigenaar van een schip om passende maatregelen te treffen. Het inschakelen van een berger kan een mogelijkheid zijn. De kosten voor de berger in een "niet - artikel 1 brandweerwet - incident", dienen door de eigenaar of de verzekeraar vergoed te worden.

<sup>31</sup> Ambulancezorg Nederland (AZN) heeft dit uitgangspunt nog niet definitief vastgesteld.



Het ministerie van Binnenlandse Zaken is van mening dat de openbare veiligheid gevaar zou kunnen lopen, wanneer brand-, ongeval- en rampenbestrijding door de burger in de vorm van daarvoor geheven rechten betaald zou moeten worden. Het komt de maatschappij ten goede als er direct en adequaat opgetreden kan worden. Als burgers afwegingen moeten maken in verband met de kosten kan de maatschappelijke schade groter worden.

Verwacht wordt dat bij incidenten op het water door de rechter dezelfde belangafweging gemaakt zal worden als op het land.

Cruciaal is de inschatting van de omvang en de aard van het incident: wordt deze zo ingeschat dat sprake is van een gevaar voor mens en dier. Indien er geen gevaar is, is verhalen van kosten niet mogelijk.

Bij een onrechtmatige daad kan de vaarwegbeheerder de kosten van de incidentbestrijding verhalen op de eigenaar van het schip.

### Preparatie

Voor de incidentenbestrijding dienen partijen zich voor te bereiden op hun verantwoordelijkheid voor de aanschaf van de juiste middelen en mate van oefendigheid.

### 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.

### Samenwerking

Bij het ingrijpen van de overheid komt de incidentbestrijding – meestal – ten goede als er overleg plaats vindt tussen belanghebbenden. De kapitein, de berger of de verzekeringsexpert kunnen de overheidsdiensten adviseren over de incidentbestrijding.

### Checklist

#### Checklist

a Veiligheid mens en dier is in gevaar bij de bron?	Overheid is verantwoordelijk
b Veiligheid mens en dier is in gevaar in effectgebied?	Overheid is verantwoordelijk
c Is er sprake van (nabijgelegen) tot ordeverstoring?	Overheid is verantwoordelijk. (proceseigenaar politie)
d Is er sprake van een ander soort incident of is er geen sprake van gevaar voor mens en dier?	Eigenaar is verantwoordelijk, brandweer kan adviseren
e Buitenlands 'incident' schip	Nederlandse overheidsdiensten kunnen ingrijpen
f Buitenlands 'incident' schip is een oorlogsbodem (marine)	Contact opnemen met KMAR of KLPD Dienst Water

## 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 Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het opruimen van olie op zee en voor olie die aanspoelt op de kusten. Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is verantwoordelijk voor het beheren van ten aanzien van vogelopvangcentra en soortbescherming. De gemeenten beheren hun kuststrook.

#### Samenwerkingsregeling besmeurde vogels

##### Regeling

Bovengenoemde rijksorganen hebben (concept) afspraken gemaakt voor het 'afhandelen' van grote aantallen besmeurde vogels op de kusten en oevers van de Nederlandse zoute wateren.

Dit doen zij samen met de Klasse 1 vogelkustasielen die zich hebben gespecialiseerd in het behandelen van met olie besmeurde vogels 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 Noordzee de coördinatie van de afhandeling van olie besmeurde vogels op zich.

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

1. Fùgelpits in Moddergat
2. Ecomare op Texel
3. Vogelhospital in Haarlem
4. Vogelklas Karel Schuit te Rotterdam
5. De Mik in de Middellandse Zee

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 samenwerken 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 (KWC) in Den Helder, algemeen meldpunt Noordzee-incidenten. Het KWC geeft de melding door aan RWS dienst Noordzee (RWS-NZ). 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 Regionaal Beleidsteam (RBT).

VERVALLEN

## Procedure 6: Aangespoelde lading en dieren

### Procedure

#### Inleiding

In de samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten (2007) is de aanpak van kustverontreiniging geregeld. Een verantwoordelijkheid voor RWS en de Gemeente is van toepassing. Dode grote vissen worden beschouwd als chemisch afval.

#### Beschrijving

##### RWS

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

Ten aanzien van het Waddengebied geldt dat ook de oevers van het vaste land van Groningen, Fryslân en Noord-Holland alsmede de Waddenoevers van de eilanden ook 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 etc.) die door de strandvonder (= de burgemeester) afgevoerd kunnen worden. Bij verpakte stoffen, waar herkenning van inhoud, zonder monsterneming, niet mogelijk is zal de gemeente deskundigen kunnen inschakelen. Maatregelen, waaronder het overpakken van stoffen en afvoer, vallen 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 m<sup>3</sup> is;
- het een homogene<sup>32</sup> 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 m<sup>3</sup>. Meldingen dienen doorgegeven te worden aan het Kustwachtcentrum of de VP (CMW). Het Kustwachtcentrum alarmeert de Dienst Noordzee 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 Regionaal Commandant van dienst.

<sup>32</sup> Homogeen: van dezelfde aard of samenstelling, waarin geen afzonderlijke delen zijn te onderscheiden.

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 methylbromide te gebruiken voor gassing. Beide stoffen zijn zeer giftig. Naast methylbromide 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 omgekomen tijdens het lossen van de containers.

#### *Maatregelen:*

1. Afzetten: politie en gemeente (denk aan borden bij strand op eefgangen).
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 ander 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 cadmium gehalte. Zij 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 - 5376 3628) EHBZ-Pieterburen (Zeehondencreche): 0595-526526. Zie ook de procedure afhandeling besmeurde dieren.

## **Bijzonderheden**

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

### **Opschaling**

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

### Checklist

#### Checklist

- Voor een effectieve bestrijding van aangespoelde lading en dieren dient duidelijk te zijn wie verantwoordelijk is.  
Lading dat onbeheerd rondrijft en dieren die zich niet bevinden waar ze zich natuurlijk ophouden.
- Het zo snel mogelijk in veiligheid stellen dan wel opruimen van aangespoelde lading en dieren opdat:
  - Nog levende dieren waar mogelijk gered kunnen worden;
  - Schadelijke effecten voor het milieu voorkomen dan wel beperkt worden.
- Instructie: wat te doen als men een aangespoelde levende zeehond, dolfijn of walvis vindt:
  1. Laat de zeehond met rust. Ga niet naar het dier toe. Raak het dier niet aan.  
Zeehonden kunnen bijten! Als u gebeten wordt, ga dan direct naar de hulparts.
  2. Probeer tussen de zeehond en de zee te komen, zodat het dier niet het water in kan gaan.
  3. Mijd contact tussen de zeehond en uw huisdier. Hou uw hond aangelijnd.
  4. Als het een dolfijn, bruinvis of walvis is: hou het dier nat met zee water indien mogelijk.  
Bel het telefoonnummer 0900-8844 (politie) of de EHBZ op 06-5376 0928 en vertel waar u het gestrande dier heeft gezien.

VERVALLEN

C

3

## C Voorbereiding

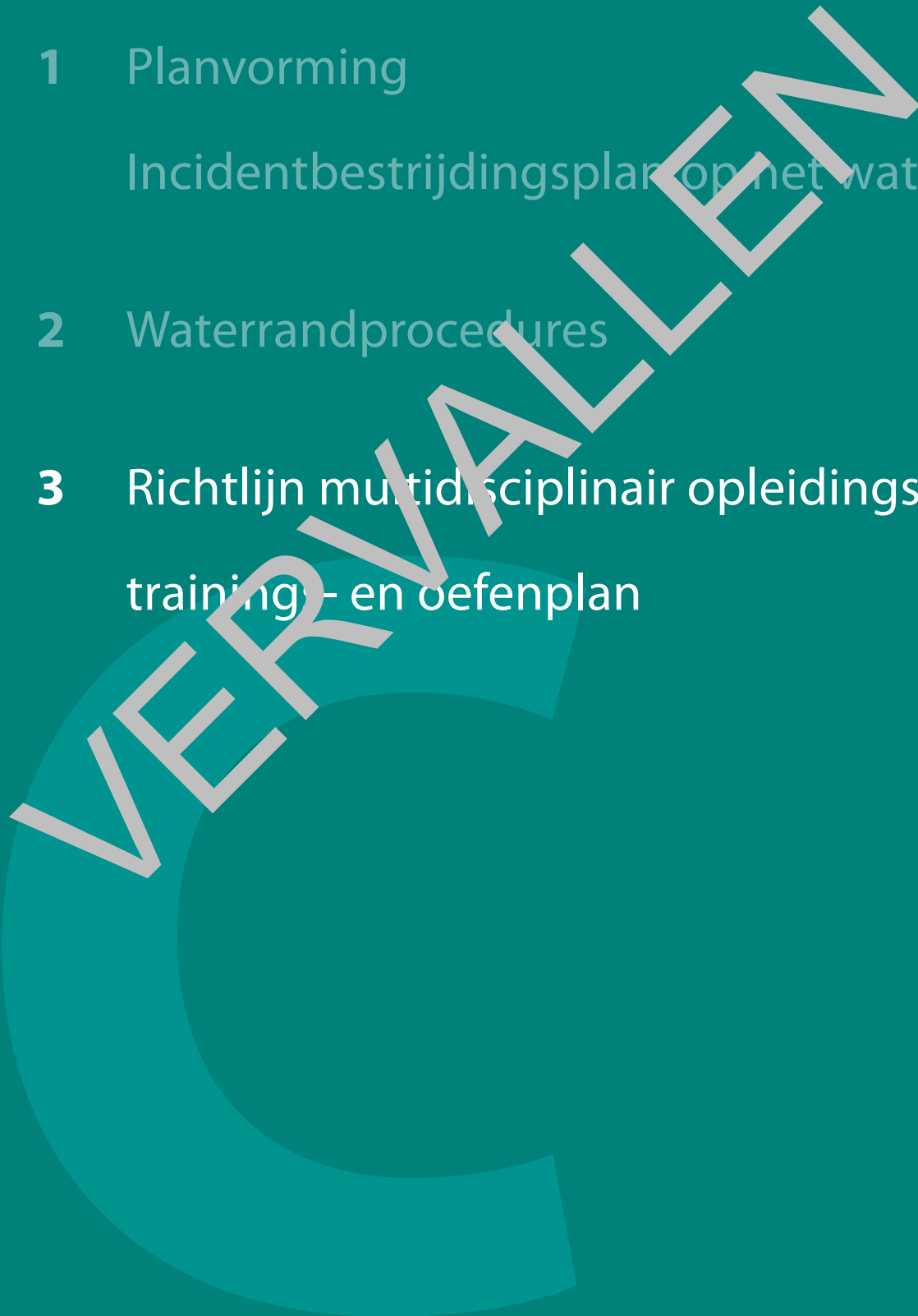
### Incidentbestrijding op het Water

#### 1 Planvorming

Incidentbestrijdingsplan op het water

#### 2 Waterrandprocedures

#### 3 Richtlijn multidisciplinair opleidings-, training- en oefenplan



## Inhoudsopgave

<b>6</b>	<b>Algemene situatieanalyse</b>	137
6.1	Inleiding	137
6.2	Samenhangend risicowatersysteem	137
6.3	Oefenorganisatie	137
6.4	Risicoanalyse in relatie tot oefenprioriteiten	137
6.5	Relatie met objectgebonden plannen/ rampbestrijdingsplannen	137
<b>7</b>	<b>Opleiding en oefenbeleidsprioriteiten</b>	138
7.1	Algemene OTO doelstellingen	138
7.2	Analyse	138
7.3	Specifieke OTO doelstellingen	138
7.4	Multidisciplinaire oefenfrequentie	139
<b>8</b>	<b>Uitvoering</b>	140
8.1	Verantwoordelijkheidsverdeling	140
8.2	Uitgangspunten OTO	140
8.3	Kwaliteitsborging	141
8.4	Evaluatie algemeen	141
<b>9</b>	<b>Planning en oefenverdeling</b>	142
9.1	Oefenbelasting	142

C

3

VERVALLEN





## 6 Algemene situatieanalyse

### 6.1 Inleiding

Gezamenlijke  
doelstelling

Geef een korte opsomming van de betrokken veiligheidsregio's en partijen. Wie/ welke regio coördineert het multidisciplinair opleiden, trainen en oefenen. Beschrijf naast de gezamenlijke verantwoordelijkheid ook de eigen monodisciplinaire verantwoordelijkheid. Benoem de gezamenlijke doelstelling.

### 6.2 Samenhangend risicowatersysteem

SRWS

Beschrijf het samenhangend risicowatersysteem (SRWS), inclusief de (publieke en private) partijen betrokken bij opleiden en oefenen.

### 6.3 Oefenorganisatie

Organisatie

Beschrijf hoe de oefenorganisatie (besluitvorming, coördinatie, afstemming en uitvoering) voor het SRWS vorm gegeven is.

### 6.4 Risicoanalyse in relatie tot oefenprioriteiten

Risico's

Vertaal de risicoanalyse van het IBP SRWS naar scenario's voor het stellen van oefenprioriteiten. Zwaartepunten kunnen veiligheidsregio gebonden zijn (bijvoorbeeld als een hoofdvaarweg slechts door één speelmiddel van het SRWS loopt).

### 6.5 Relatie met objectgebonden plannen/ rampbestrijdingsplannen

Effecten

Naast het beoogden van de specifieke waterscenario's is het belangrijk ook de effecten vanuit andere SRWS'en en van land naar water en andersom in kaart te brengen. Vaak liggen industriegebieden/ of risico-objecten aan het water. Zo kan bijvoorbeeld een emissie van een gevaarlijke stof vanaf het land om maatregelen op het water vragen. Mogelijke effecten over en weer dienen onderdeel van het oefenplan te zijn.

C

3

# 7 Opleiding en oefenbeleids-prioriteiten

## 7.1 Algemene OTO doelstellingen

### Doelstelling

Beschrijf de overall doelstelling van dit plan (bijvoorbeeld: alle bij hulpverlening op het SRWS betrokken functionarissen van de verschillende organisaties zijn in staat om als 'één' een incident op het water effectief te bestrijden en adequaat af te handelen). Beschrijf de doelstellingen voor het strategisch, tactisch en operationeel niveau. Beschrijf de beoogde kwaliteitseisen die aan de oefenorganisatie worden gesteld.

## 7.2 Analyse

### Prioriteit

Beschrijf aan de hand van de risicoanalyse welke scenario's (en daarbij behorende processen) met welke prioriteit beoefend moeten worden. Beschrijf de algemene beginsituatie van de geoefendheid in de verschillende gebieden, de sterke en zwakke punten, de (on)mogelijkheden van de gebieden die (bestuurlijke) betrokkenheid en het beschikbare budget.

## 7.3 Specifieke OTO doelstellingen

### Prioriteit

Beschrijf de OTO doelstellingen uitgewerkt per niveau: strategisch (richten), tactisch (inrichten) en operationeel (verrichten). Beschrijf in een meerjarenplan tevens de opbouw/verloopbaarheid van het OTO traject.

*Eindtermen:*

Algemene OTO doelstelling	Opleiding en training	Oefenen
<b>Strategisch niveau</b>	<b>Kennis van/over:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werkwijze en uitgangspunten IBP-SRWS</li> <li>Risico's van het SRWS</li> <li>Verantwoordelijkheden en bevoegdheden</li> <li>Het netwerk/betrokken partijen</li> </ul>	<b>Bovenregionaal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Samenwerking C-RBT en C-ROT</li> <li>Samenwerking C-RBT en NCC</li> </ul>
<b>Tactisch niveau</b>	<b>Kennis van/over:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werkwijze en uitgangspunten IBP-SRWS</li> <li>Risico's van het SRWS</li> <li>Verantwoordelijkheden en bevoegdheden</li> <li>Netwerk</li> <li>Milieu risico's</li> <li>Verbindingen</li> <li>Land-waterprocedures</li> <li>Veiligheidsaspecten op het water</li> <li>Eenvoudige nautische terminologie</li> <li>In te zetten materieel op het water</li> <li>(Bovenregionale) risico-objecten</li> </ul>	<b>Bovenregionaal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>C-ROT en C-RBT</li> <li>C-ROT en ROT's</li> <li>C-ROT en LOCC</li> </ul> <b>Regionaal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>(C-)ROT en CoPI</li> </ul>
<b>Operationeel multi-disciplinair niveau</b>	<b>Kennis van/over:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoofdpijnen en werkwijze van het IBP-SRWS</li> <li>Regelgeving op het water</li> <li>Samenwerkingspartners en hun taak</li> <li>Verbindingen</li> <li>Land-waterprocedures</li> <li>Veiligheidsaspecten op het water</li> <li>Eenvoudige nautische terminologie</li> <li>In te zetten materieel op het water</li> <li>Gebieds risico-objecten (bv: door verkenning veerboten, havens etc.)</li> </ul>	<b>Regionaal:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>CoPI</li> <li>Samenwerking CoPI en stuurhut-overleg (OSC)</li> <li>Samenwerking CoPI en ROT</li> </ul>

Op basis van oefenkaarten kunnen betrokken functionarissen geoefend worden:

Het kennen en kunnen toepassen van de veiligheidsprocedures op het water	Multidisciplinair	Opleiding en training
	Veiligheidsaspecten	Veiligheidsbewust optreden bij incidentbestrijding op het water
	OvD's	
	Frequentie 1 x per jaar	
Opleiding en vaardigheidstraining		
<b>Doel</b>	<p><b>Algemeen</b> De OvD is zich bewust van de risico's op het water en kent de veiligheidsprocedures en kan die aanpassen.</p> <p><b>Operationeel</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De OvD herkent de indicatoren die van invloed zijn op de risico's op het water</li> <li>2. De OvD kent de veiligheidsmaatregelen die bij incidentbestrijding op het water horen</li> <li>3. De OvD weet de risico's juist in te schatten en op basis daarvan zijn besluit af te wegen</li> <li>4. ....</li> </ol>	
<b>Begin situatie</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Geen</li> <li>2. Recent afgetekend oefenplan</li> <li>3. Test parate kennis</li> <li>4. ....</li> </ol>	
<b>Theorie</b>	Waterlandprocedures	
<b>Mogelijke opdrachten</b>	<p><b>Opdracht A</b> Signaleer aan de hand van beeldmateriaal, de meestgevoerde indicatoren die in de getoonde situatie van invloed zijn op de risico's op het water en beschrijf welke veiligheidsmaatregelen een OvD moet nemen.</p> <p><b>Opdracht B</b> Beschrijf aan de hand van beeldmateriaal welke overwegingen een rol spelen bij het al dan niet effectief inzetten van hulpverlening op het water. NB: Dit kan per discipline verschillen.</p> <p><b>Opdracht A+B = C</b> Overleg in CoPI verband welke maatregelen per discipline genomen wordt en wat dat voor de hulpverlening betekent.</p>	
<b>Hulpmiddelen</b>	Beeldmateriaal en casuïstiek Projectieapparatuur	
<b>Specifieke aandachtspunten voor veiligheid en milieu</b>	N.V.T.	
<b>Specifieke aandachtspunten voor effectiviteit</b>	Theoretische inleiding aan opdracht vooraf laten gaan. Laat in groepjes beeldcasussen uitwerken. Alternatief: gebruik simulator van bijvoorbeeld oefen- en opleidingsinstellingen	

Figuur 18: Voorbeeld multidisciplinaire oefenkaart

## 7.4 Multidisciplinaire oefenfrequentie

### Frequentie

Het advies is om per SRWS minimaal de volgende oefenfrequentie te hanteren.

- Ieder SRWS oefent minimaal één maal per drie jaar het totale systeem van incidentbestrijding op het water.
- Iedere leidinggevende neemt één maal per twee jaar deel aan een opleiding, training of oefening die als onderwerp hulpverlening op het water betreft.
- Het totale meldkamersysteem wordt minimaal één maal per jaar getest middels een meldings- en alarmeringsoefening.

## 8 Uitvoering

### 8.1 Verantwoordelijkheidsverdeling

Uitvoerings-  
instanties

Beschrijf de uitvoeringsverantwoordelijkheid van:

- De Coördinerende veiligheidsregio (waterfunctionaris)
- De overige veiligheidsregio's
- Waterbeheerder
- Overige hulpverleningsorganisaties

### 8.2 Uitgangspunten OTO

OTO

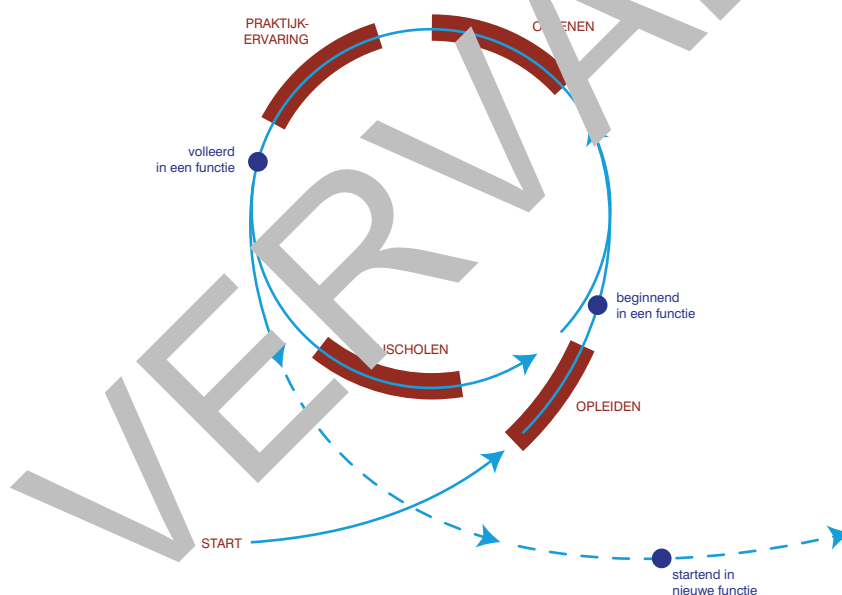
Bij het opstellen van het Multidisciplinair OTO beleidsplan SRWS zijn meerdere regio's en partijen betrokken. Ieder heeft zijn eigen ervaringsniveau en oefensysteem. Start daarom met een nulmeting en zoek in de beginfase zo veel als mogelijk aansluiting bij het oefenbeleid van de verschillende actoren. Het gezamenlijke einddoel kan bereikt worden via een groeiemodel.

Het opleiden en trainen van vaardigheden vormt de basis van waaruit een functionaris kan beginnen te werken.

Praktijkervaring, aangevuld met oefenen zorgen dat de opgedane kennis en vaardigheden op peil gehouden worden en verbeterd kunnen worden.

In navolging van de actuele ontwikkelingen wordt competentiegericht geoefend.

Hier zijn gedragselementen een onderdeel van.



Figuur 19: Uitgangspunten OTO

Uitvoerings-  
instanties

Belangrijk onderdeel van het leerproces is het functioneren binnen een multidisciplinair team en het functioneren van een multidisciplinair team als geheel.

Parallel aan dit proces zullen er ook afspraken gemaakt moeten worden over de kwaliteitsborging van plannen en procedures in de verschillende organisaties. Planvorming vormt de basis voor het formuleren van oefendoelen. Op basis van aanbevelingen uit incident- en oefenevaluaties, moeten plannen weer aangepast worden.

De implementatie van deze systematiek vraagt draagvlak en inspanning van iedere betrokken organisatie.

### 8.3 Kwaliteitsborging

Borging Gezamenlijk (bovenregionaal) oefenen vraagt ook dat er eisen worden gesteld aan de oefenorganisatie. Er zullen afspraken gemaakt moeten worden met betrekking tot:

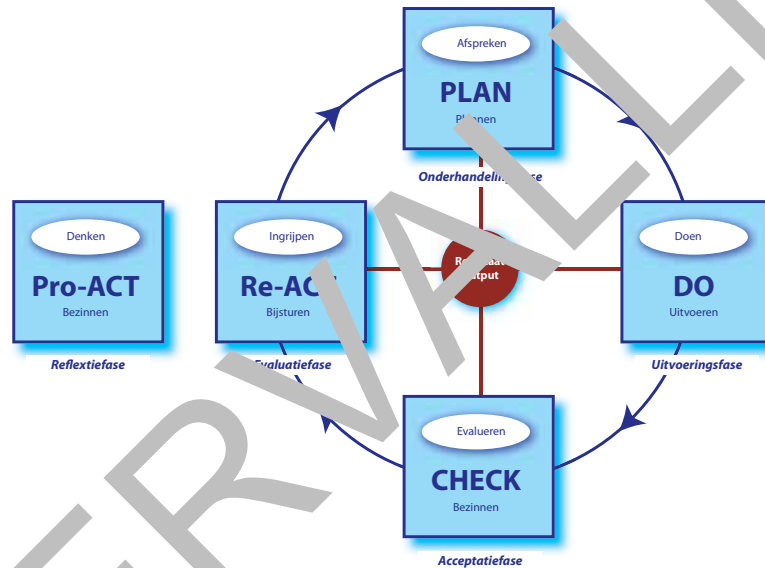
- De oefendraaiboeken (veiligheidsprotocol)
- De oefenorganisatie (oefenleiders, waarnemers)
- De oefenevaluatie
- De registratie van deelname aan opleiding en oefening
- Aanbevelingen borgen in de organisaties

### 8.4 Evaluatie algemeen

Evaluatie

Naast de daadwerkelijke oefenevaluatie worden ook afspraken opgenomen over:

- De evaluatie van de beleidsresultaten
- De evaluatie van de oefenjaarplannen



Figuur 20: Planningscyclus

## 9 Planning en oefenverdeling

### 9.1 Oefenbelasting

#### Afspraken

Hier wordt de afgesproken oefenbelasting verdeeld over de bij het gebied (SRWS) betrokken veiligheidsregio's en organisaties. De afspraken worden geïntegreerd in de eigen oefenjaarplannen.

VERVALLEN

VERVALLEN

C

3



## D Borging

# Incidentbestrijding op het Water

## 1 Landelijke en regionale organisatie- en overlegstructuur

VERVALLEN

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Structurele borging Incidentbestrijding op het Water</b>	147
<b>1.1</b>	<b>Landelijk</b>	147
<b>1.2</b>	<b>Regionaal</b>	147
<b>2</b>	<b>Coördinerende Veiligheidsregio en Waterfunctionaris</b>	148
Bijlage 1	Functiebeschrijving Waterfunctionaris	150

VERVALLEN

D

1



# 1 Structurele borging Incidentbestrijding op het Water

## 1.1 Landelijk

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

Waterrand beschouwt het Veiligheidsberaad als de meest geschikte entiteit hiervoor. Het Veiligheidsberaad fungeert namelijk als het leidende bestuur in de ontwikkeling veiligheidsregio's en zowel de bestuurlijke betrokkenheid als de lijn naar de uitvoering zijn belangrijke uitgangspunten. Het ministerie van BZK beraadt zich nog over deze optie.

De wensen van Waterrand:

- Het structurele platform wordt gehangen onder het Veiligheidsberaad, waarmee de bestuurlijke betrokkenheid en de lijn naar de uitvoeringsorganisatie geborgd zijn.
- Een klein programmabureau fungeert als programma-beheerder van het platform waar incidentele en structurele werkzaamheden worden ondergebracht.
- Een ambtelijk portefeuillehouder wordt aangewezen voor de contacten met de managementraden.

## 1.2 Regionaal

Coördinerende  
Veiligheids-  
regio

Niet alleen op centraal niveau dient Waterrand structureel geborgd te worden, ook de veiligheidsregio's zijn aan zet.

Binnen Waterrand 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 de betrokken partners, de inrichting van de randvoorwaardelijke processen en borgnormen. De gebieden waarvoor een dergelijk incidentbestrijdingsplan wordt opgesteld wordt een "samenhangende risicowatersysteem" (SRWS) genoemd. Per SRWS wordt één veiligheidsregio aangewezen als Coördinerende Veiligheidsregio. Dat betekent dat deze regio de voorbereiding en coördinatie van de incidentbestrijding op dat water oppakken 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.

Ongeveer 10 veiligheidsregio's zullen als Coördinerende Veiligheidsregio gekoppeld te worden aan één van de samenhangende risicowatersystemen. 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.

D

1

## 2 Coördinerende Veiligheidsregio en Waterfunctionaris

### Uitgangspunten

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. de eigenaar van het deelproces SAR;
- met het dominante risicoprofiel in een SRWS;
- met het grootste oppervlaktewater;
- met de meeste kennis/ervaring en/of slagkracht (bestuurlijk en operationeel).

Er kunnen ook andere bestuurlijke overwegingen zijn om een regio als coördinerende 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 VR van een SRWS.

### Hoofdtak

#### Waterfunctionaris

Het is wenselijk om binnen de coördinerende veiligheidsregio een 'Waterfunctionaris' te benoemen. De hoofdtak van de Waterfunctionaris is het leiding geven aan 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 Waterrandprocedures alsmede het implementeren daarvan.

De Waterfunctionaris is actief binnen de wereld van 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 verschillende vormen, bestaande uit publieke en private deelnemers. Als operationele actoren binnen de "natte kolom" onderkennen wij ondermeer:

- Reddingsbrigade Nederland
- KNRM
- Kustwacht
- Waterpolitie
- Provincies en gemeenten in hun rol van vaarwegbeheerder
- Rijkswaterstaat
- Waterschappen
- Bergers
- Ministerie van Defensie, Regionaal Militaire Commando (RMC)

### Taak van de functionaris

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 multidisciplinaire samenwerking tussen alle ketenpartners is van essentieel belang.

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 beheren van een incidentbestrijdingsplan voor het samenhangend risicowatersysteem.
- Het opstellen en beheren 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 daarvan.

In bijlage 1 is een functiebeschrijving van de Waterfunctionaris opgenomen

### Drie rollen

Op basis van de voorbereidende taak en ontwikkelingen kent de Waterfunctionaris de volgende rollen:

1. Netwerker
2. Regisseur
3. Adviseur

### Netwerker

Bij het vervullen van zijn taken heeft de Waterfunctionaris te maken met een groot aantal partijen. Voor een adequate taakinvinging 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.

### Regisseur

De Waterfunctionaris heeft mede door de ontbrekende wettelijke basis een andere positie binnen de 'natte kolom' dan bijvoorbeeld de brandweercommandant, korpschef van politie maar ook dan de directeur GHOR.

De Waterfunctionaris heeft net als de directeur GHOR te maken met zowel publieke als privaatrechtelijke organisaties met een grote mate van autonomie. Het verschil met de directeur GHOR is gelegen in het feit dat de Waterfunctionaris (nog) geen wettelijke basis bezit om andere organisaties aan te sturen in de voorbereidende en operationele fase.

Op een groot aantal terreinen ontbreken voor de Waterfunctionaris de formele bevoegdheden. De Waterfunctionaris kan de werkzaamheden in het kader van de voorbereiding dan niet aansturen en zal hoe dan ook op andere manier moeten bewerkstelligen dat de 'juiste dingen' gebeuren. Een term die nu 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.

### Adviseur

Net als bijvoorbeeld de korpschef, de regionale brandweercommandant, de directeur GHOR en de hoofdinspecteur-directeur Rijkswaterstaat is de Waterfunctionaris één van de belangrijkste veiligheidsadviseurs van de directie van de veiligheidsregio en het bestuur.

### Landelijke overlegstructuur

Binnen de structurele landelijke overlegstructuur zullen de Waterfunctionarissen een centrale rol spelen. Het is gewenst om regelmatig (6x per jaar) een bijeenkomst te organiseren, geïnitieerd vanuit het Platform Waterrand. Alle Waterfunctionarissen van de SRWS-en en de landelijk waterpartijen dienen hierbij aanwezig te zijn. Gezamenlijk kunnen zij toekomstige ontwikkelingen volgen, daar invloed op uitoefenen en de vertaling daarvan maken naar de voorbereidingen in de eigen gebieden.

D

1

## Bijlage 1 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"> <li>Het bestuur van de veiligheidsregio geeft in samenspraak met o.a. de vaarwegbeheerder kaders aan waarbinnen de Waterfunctionaris moet werken.</li> <li>De Waterfunctionaris ontvangt opdrachten van de directie van de veiligheidsregio.</li> </ul>
Leiding geven	De Waterfunctionaris geeft functionele leiding aan en stuurt een medewerker belast met de uitwerking van taken.
Contacten	De Waterfunctionaris werkt nauw samen met de leidinggevenden 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 Oefenen en de Waterrandprocedures vallen onder de verantwoordelijkheid van de Waterfunctionaris. Hiervoor is vaststellen en eventueel het sluiten van convenanten met de partijen noodzakelijk om de capaciteit en mogelijkheden van de verschillende partijen die op het water opereren.
Functie-eisen	
Opleiding	<ul style="list-style-type: none"> <li>HBO- werk- en denkniveau.</li> </ul>
Ervaring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kennis en ervaring met management, leidinggeven en besluitontwikkeling.</li> <li>Kennis en ervaring met rampenbestrijding.</li> <li>Kennis en ervaring van nautische partijen en nautische vraagstukken.</li> <li>Ervaring met netwerken, regisseren en advisering.</li> <li>Ervaring in politiek/bestuurlijke omgeving.</li> </ul>
Competenties	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategisch denkend</li> <li>Netwerkend</li> <li>Ondernemend</li> <li>Overtuigend</li> <li>Resultaatgericht</li> <li>Communicatief vaardig</li> <li>Politiek bestuurlijk sensitief</li> </ul>

VERVALLEN

D

1



# E **Zorgnormen**

## **Incidentbestrijding op het Water**

### **1 Specifieke zorgnormen voor op het water**

VERVALLEN

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding zorgnorm</b>	155
1.1	Specifieke zorgnormen voor op het water	155
1.2	Stappenplan zorgnormen	155
<b>2</b>	<b>Inventarisatie mogelijke risico's</b>	156
2.1	Risico's	156
2.2	Effectfactoren	156
2.3	Kansfactoren	157
2.4	Gebiedspecifieke maatlat	157
<b>3</b>	<b>Analyse per scenario</b>	158
3.1	Inleiding	158
3.2	Analyse (deel)scenario's	158
3.3	Scenario's en rampbestrijdingsprocessen	159
<b>4</b>	<b>Bepaling zorgnormen</b>	161
4.1	Uitgangspunten	161
4.2	Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)	162
4.3	Zorgnormen rampbestrijdingsprocessen (mono)	163
4.3.1	Cluster Bron- en effectbestrijding (proces 7)	163
4.3.2	Cluster Geneeskundige hulpverlening (proces 8, 9 en 10)	165
4.3.3	Cluster Rechtsorden en Verkeer (proces 11 - 17)	166
4.3.4	Cluster Bevolking (proces 18 - 25)	166
4.3.5	Cluster Water- en scheepvaart (26 - 29)	166
4.4	Resource management	169
4.4.1	Middelen bij eerste inzet	169
Bijlage 1	Uitgangspunten zorgnormen BZK	172
Bijlage 2	Gebiedspecifieke maatlat	173



# 1 Inleiding zorgnorm

## 1.1 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. De huidige algemene uitgangspunten voor zorgnormen van het ministerie van BZK zijn opgenomen in bijlage 1 van deel E.

**Waar zijn de 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 en worden de onderling gewenste afspraken helder.

**Algemene definitie zorgnorm** Om eenduidigheid bij het bepalen van de zorgnormen te krijgen is een goede definitie van groot belang. Voor het ramptype "Ongeval op het water" wordt de volgende zorgnormdefinitie gebruikt:

De beschrijving van de gewenste inzet bij een hulpvraag met een specificatie van de volgende onderdelen:

- Opkomsttijd basisinzet
- Opschalingscapaciteit in tijd en omvang

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

## 1.2 Stappenplan zorgnormen

**Stappenplan** 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 risicoprofielen per gebied en de vertaling van de verwachte hulpvraag naar de inzetbehoefte.
2. De vertaling van kwaliteit, kwantiteit en tijdsfactoren voor het optreden op het water naar de zorgnormen.

Bij de ontwikkeling van deze twee onderdelen is waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande methodieken en documenten zoals de Leidraad Maastramp (LMR), de Leidraad Operationele Prestaties (LOP) en de Conceptleidraad 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 E Specifieke zorgnormen voor op het water zijn ook naar dit stappenplan ingedeeld.

### Stappenplan:

- Stap 1. De mogelijke 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 gebiedsspecifieke maatlat voor de risicogrootte.

## 2 Inventarisatie mogelijke risico's

### 2.1 Risico's

#### Risico's

De definitie **Risico = Kans x 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.

### 2.2 Effectfactoren

#### Effecten

Voor de bepaling van adequate inzet bij een incident is het van belang dat de aard en omvang van een risicoprofiel de vaarwegen/wateren worden beoordeeld. De risico-beoordeling wordt 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. Als hulpmiddel kan de gebiedsspecifieke maatlat (bijlage 2 van deel 5) worden gebruikt.

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 te berekenen en 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 effecten (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.

## 2.3 Kansfactoren

Risicobeoordeling  
vaarweg/water

In de vorige paragraaf is beschreven welke factoren van invloed zijn op het effect van een incident op het water. Voor een goede risico-inventarisatie en de bepaling van de inzetbehoefte is het ook van belang om inzicht te hebben in factoren die de kans op een incident beïnvloeden. 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 daarop en van de omgeving:

Vaarwegfactoren

Vaarwegfactoren:

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

Omgevings-  
factoren

Omgevingsfactoren:

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

## 2.4 Gebiedspecifieke maatlat

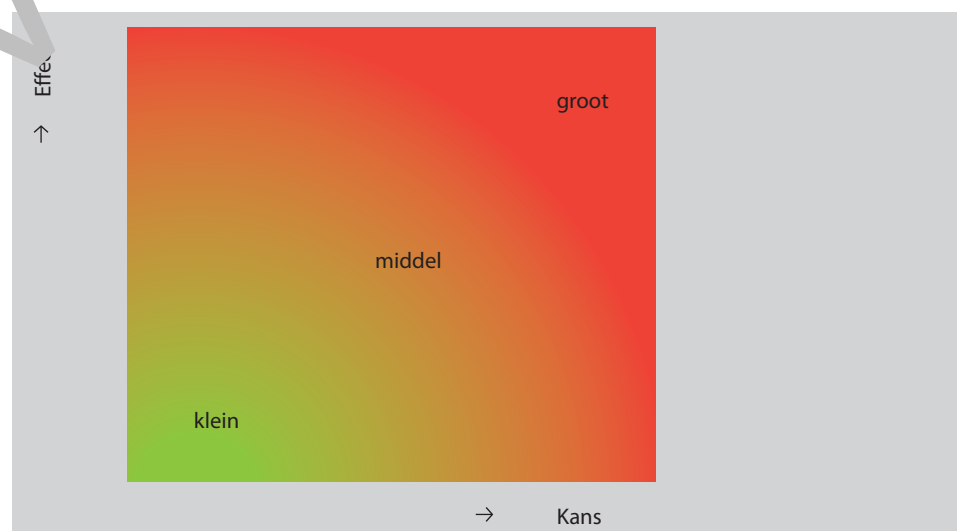
Maatlat

De kans- en effectfactoren die bepalen hoe groot het gebiedsspecifieke risicoprofiel is zijn verwerkt in de gebiedsspecifieke maatlat (zie bijlage 2 van deel E). Aan de hand van de richtvragen kan per scenario een risicoprofiel van het vaarwater worden bepaald.

Grafiek  
risicoprofiel

Per scenario kan een grafiek worden gemaakt waarin de score op de maatlat kan worden gekwantificeerd. Hieronder is een voorbeeldgrafiek weergegeven.

Voorbeeld



Figuur 21: Grafiek risicoprofiel

## 3 Analyse per scenario

### 3.1 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 welke risico's van toepassing zijn bij de bepaling van de basis inzetbehoefte.

### 3.2 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, beroepsvisserijschepen, pleziervaart, vissersbootje, partyboten, rondvaartboten, cruiseschepen, veerponten, ferry's, vliegtuigen en recreanten (luchtbedden, surfers, windsurfers, 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 open water

- Risicodragers** Vooral de beroepsvaart kan verontreinigingen van het water veroorzaken maar ook vanuit recreatievaartuigen kunnen rozingen ontstaan. De omvang hierbij is dan wel veel kleiner. Ook kunnen lozingen van af 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:
- Vaarwater-, omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren
  - Vaarweggerelateerde kansfactoren

#### 3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

- Risicodragers** De belangrijkste risicodrager is 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 effect-factoren
  - 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 Ordeverstoring

Risicodragers Veerboten, partyboten, cruiseschepen en overige beroepsvaart.

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

- Maatschappelijke effectfactoren (tevens de kans op de aanwezigheid van grote groepen passagiers)

#### 6 Ecologisch incident

Risicodragers Flora en fauna

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

- Omgevingsgerelateerde en maatschappelijke effectfactoren

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

Risicodragers De risicodragers zijn in principe alle overige 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

### 3.3 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 het proces "bevolkingszorg".



Nr.	Scenario's	Processen																												
		Bron- en effectbestrijding							Geneeskund. Hulpverlening			Rechtsorde en verkeer					Bevolkingszorg					Water en Scheepvaart								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
		Bestrijden van brand en gevaarlijke stoffen	Redden en technische hulpverlening (zie 26)	Ontsmetten van mens en dier	Ontsmetten van voertuigen / infra	Waarnemen en meten	Waarschuwen van bevolking	Toegankelijk maken en opruimen	Geneeskundige hulpverlening - somatisch	Preventieve openbare gezondheidszorg	Geneeskundige hulpverlening - psychosociaal	Ontruimen en evacueren	Afzetten en afschermen	Verkeersregelen (zie 27)	Handhaven openbare orde	Identificeren slachtoffers	Begidsen	Strafrechtelijk onderzoek	Voorlichten en informeren	Opvang en verzorgen	Uitvaartverzorging	Registratie slachtoffers	Voorzien in primaire levensbehoefte	Registratie van schade en afhandeling	Milieuzorg	Nazorg	Search And Rescue	Nautisch verkeersmanagement	Waterkwaliteitsbeheer	Waterwantsbeheer
<b>1</b>	<b>mens en dier in nood</b>																													
1.1	persoon overboord/vermist								x		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	x	x	x	x	
1.4	ongeval/gewonde								x		x							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
1.5	ziekte aan boord								x	x	x							x	x	x	x	x	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	x	x	x	x	
1.8	problemen wadlopen							x	x	x		x	x	x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
<b>2</b>	<b>verontreiniging oppervlaktewater</b>																													
2.1	versmering	x		x	x	x							x	x				x	x					x	x					
2.2	stof opgelost in water	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				
2.4	stof zinkt	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				
2.6	overig	x		x	x	x	x						x	x					x	x					x	x				
<b>3</b>	<b>ongevallen met gevaarlijke stoffen</b>																													
3.1	hinderlijke lucht	x	x	x	x	x	x				x	x	x	x	x				x	x	x	x	x	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	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	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	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	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	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	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	x	
<b>4</b>	<b>brand en/of explosie</b>																													
4.1	pleziervaartuijg	x	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	x	
4.3	rondvaartboot	x	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	x	
4.5	zeeschip in lading	x	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	x	
4.7	zeeschip in accommodatie	x	x			x	x	x			x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
<b>5</b>	<b>ordeverstoring</b>																													
5.1	recreatie		x								x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
5.2	activisten op een vaartuijg		x								x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
5.3	bij sluis/op de kant		x								x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
5.4	stremming van de vaarweg/sluis		x								x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
5.5	partboot		x								x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
5.6	cruisschip/ferry		x								x		x		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
<b>6</b>	<b>ecologisch incident</b>																													
6.1	aangespoelde vogels/dieren										x		x		x				x	x	x				x	x	x	x	x	
6.2	veel zieke /dode dieren in water										x		x		x				x	x	x				x	x	x	x	x	
<b>7</b>	<b>aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading</b>																													
7.1	in de vaarweg (stuurloos)		x										x						x	x										
7.2	gezonken		x										x						x	x										
7.3	op oever/strand		x										x		x				x	x										
7.4	vermist		x										x						x	x										

Figuur 22: Scenario's en rampbestrijdingsprocessen

## 4 Bepaling zorgnormen

### 4.1 Uitgangspunten

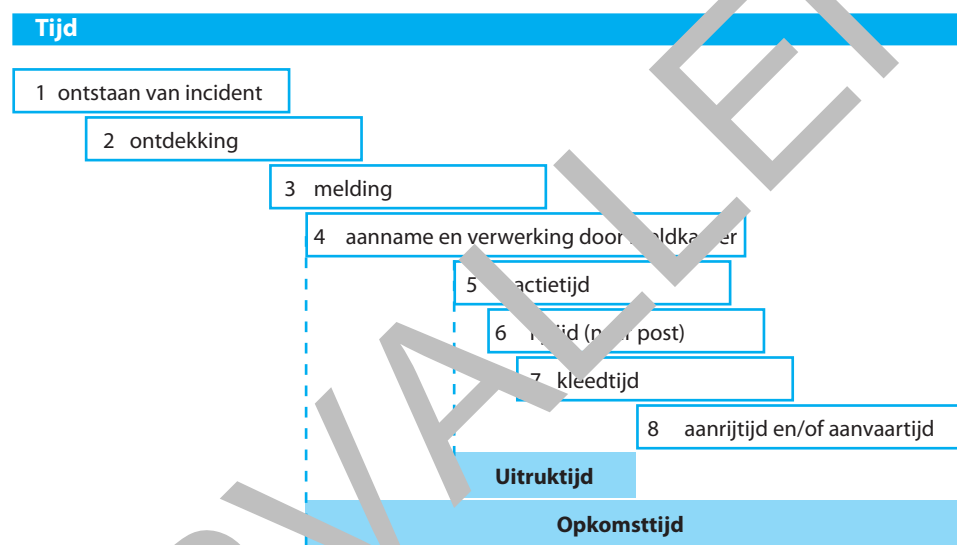
#### Inleiding

De normen die voor de incidentbestrijding op het water worden voorgesteld, betreffen de multi- en monodisciplinaire normen die onder 'normale' omstandigheden gehaald moeten worden. De opgestelde normen betreffen een deskundigenadvies. Vaststelling van deze normen betekent dat de inrichting van de organisatie moet worden gebaseerd op het volledig behalen van deze normen.

#### Opkomsttijd

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

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



Om tot het behalen van de normen is het van belang dat er gebruik wordt gemaakt van een duidelijke terminologie. Bij de voorgestelde normering wordt alleen de term **opkomsttijd** gebruikt. Dit is de tijd dat de hulpverleningsdienst vanaf het moment van alarmering nodig heeft om ter plaatse te komen.

Bij 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 8 van de 10 gevallen gehaald moet worden.

## 4.2 Zorgnormen randvoorwaardelijke processen (multi)

### Inleiding

Het ministerie van BZK sluit met de veiligheidsregio's convenanten af over de wenselijke prestaties van de regio's. Ook in het concept "Besluit Veiligheidsregio's" zijn normen voorgesteld. De voorgestelde normen voor de randvoorwaardelijke processen zijn gebaseerd op de "Basisvereisten Crisismanagement" met onderscheid tussen de processen:

- Melding en Alarmering
- Leiding en Coördinatie
- Op- en Afschaling
- Informatiemanagement

Om adequaat te kunnen optreden bij een incident op het water is het van belang dat de waterpartijen aansluiten bij deze normen, voor zover het gaat om de multidisciplinaire inzet en afstemming. Hieronder zijn de, voor de inzet op het water relevante, normen opgenomen.

### 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 genomen.

### 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)partijen<sup>33</sup>.
- 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.

Dit kan als volgt worden gevisualiseerd:

Randvoorwaardelijke processen		
Fluiditeitsnormering en voorstel Besluit veiligheidsregio's		
Omstandigheden	Opkomsttijd	Capaciteit
Op- en afschaling	0 – 5 minuten	Sleutelfunctionarissen
Informatiemanagement	5 – 20 minuten	Informatiemanager
Gemeenschappelijke actie centra	5 – 30 minuten	Voorlichting
CoPI	5 – 30 minuten	Samenstelling CoPI
RO operationeel	30 – 45 minuten	Samenstelling (C-)ROT
GBT operationeel	45 – 60 minuten	Samenstelling GBT
RBT operationeel	60 – 90 minuten	Samenstelling (C-)RBT

Figuur 23: 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")

<sup>33</sup> Binnen de organisaties van de waterbeheerders is een opkomsttijd van 30 minuten voor de OvD-W op dit moment 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.

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.

### 4.3 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. De gebiedssprekende maat die in dit Handboek is opgenomen is het hulpmiddel om voor een gebied het risicoprofiel te bepalen en vervolgens te 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.

#### 4.3.1 Cluster Bron- en effectbestrijding (processes 1-7)

##### Normstelling

Proces Bestrijden van brand (1)

Proces 1 – Bestrijding van brand		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Vaarwegen met zeegaande schepen	120-150 minuten	2 vaartuigen <sup>34</sup> met ieder 45.000 liter per minuut
Ruime binnenwateren (via afspraken over opstap bij o.a. KNRM, kustwachtbrigade)	45 minuten	1 mobiele pomp <sup>35</sup>
Overige wateren	45 minuten	1 equivalent tankautospuiter <sup>36</sup> (2.000 liter per minuut)
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Vaarwegen met zeegaande schepen	45 minuten	2 vaartuigen met ieder 45.000 liter per minuut
Ruime binnenwateren	30 minuten	6 liter per m <sup>2</sup> per minuut oppervlakte schip
Overige wateren	30 minuten	6 liter per m <sup>2</sup> per minuut oppervlakte schip

##### 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.

<sup>34</sup> De kanonnen zijn voorzien van standaard hoeveelheid slangen en watervoerende armaturen gelijk aan een bepakking van een tankautospuiter.

<sup>35</sup> Voorzien van standaard hoeveelheid slangen en watervoerende armaturen gelijk aan een bepakking van een tankautospuiter.

<sup>36</sup> De kanonnen zijn voorzien van standaard hoeveelheid slangen en watervoerende armaturen gelijk aan een bepakking van een tankautospuiter.

Een capaciteit van 6 liter/m<sup>2</sup> scheepsoppervlak/minuut die op basis van praktijkervaring 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 scheepsgrootten op de verschillende typen vaarwegen. Dat wil zeggen dat dit, met de gangbare middelen, voldoende is om ongeveer 150 m<sup>2</sup> scheepsoppervlak te koelen en mits er voldoende schuimvormend middel beschikbaar is, de brand te blussen.

Op de smallere wateren (tot 150 meter breed) is het soms mogelijk vanaf de (beide) oevers een defensieve blussing uit te voeren met behulp van een 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 geschikt aanlegplaats, zodat de brandweervoertuigen voldoende dichtbij kunnen komen. De verwachting is dat veel schepen, ondanks een brand aan boord, op eigen kracht ergens aan kunnen meren. Lukt dit niet zelfstandig dan kunnen er sleepers ingeschakeld worden.

Per samenhangend risicowatergebied dient nagegaan te worden op welke wijze aan de norm voor brandbestrijding kan worden voldaan. Aanbeveling is om vooraf indicaties aan te wijzen waar brandende schepen aangemeerd kunnen worden om een bestrijdingsactie vanaf de wal te kunnen starten.

Aan de hand van de gebiedsspecifieke risicobenadering dient voor de vaarwegen met grotere vaartuigen een verhoogde gebiedsnorm te worden vastgesteld. Een voorbeeld daarvan is de norm die nu onder meer in de grote havengebieden wordt gehanteerd. Binnen maximaal 45 minuten dient een capaciteit beschikbaar te zijn van 6 liter/m<sup>2</sup>/minuut. Deze capaciteit per m<sup>2</sup> scheepsoppervlak is voldoende voor beperking van de effecten (om werkelijk te kunnen blussen is 10 liter/m<sup>2</sup>/minuut en voldoende schuimvormend middel nodig). Vanwege de scheepsoppervlakte is een standaard equivalent tankspuitauto dan niet voldoende.

Proces Redden en technische hulpverlening (2)

Technische hulpverlening, redding en eerste hulp is een essentieel proces bij het voorkomen van slachtoffers of letsel. Redding en technische hulpverlening geven slachtoffers toegang tot de geneeskundige hulpverleningsketen, waar eerste hulp geboden kan worden. Dit proces staat nauw verband met proces 26, Search And Rescue (SAR). Bij proces 2 staat echter de technische hulpverlening die nodig is voor de redding centraal. Al het overige "redding" valt onder proces 26. De norm voor de technische hulpverlening dient aan te sluiten bij de norm voor SAR (zie proces 26) met een werkwijze conform proces 9 (afspraken maken over opstappen bij KNRM of reddingsbrigade).

Proces Ontsmetten (3 en 4)

De processen "Ontsmetten van mensen en dieren" en het "Ontsmetten van voertuigen" zijn in principe vergelijkbaar met dezelfde processen op het land, alleen de omstandigheden zijn anders. Hier wordt dan ook dezelfde tijdnorm voor aangehouden. Dit proces geldt nadat de slachtoffers op de wal zijn gebracht.

Proces Waarnemen en meten (5)

Voor het proces "Waarnemen en meten" geldt ook dat dit vergelijkbaar is met de landsituatie. Hier wordt dan ook voor de opkomsttijd op de aanlandingsplaats dezelfde norm aan gehouden.

Indien op het water gemeten moet worden, dient de verkenningsdienst aan boord van een schip te worden genomen en zal het waarnemen en meten vanaf het water worden ingericht. Hiervoor wordt geen basisnorm gesteld.

Overig (6 en 7)

De overige processen hebben geen norm voor op het land en behoeven ook geen specifieke norm op het water. Het waarschuwen van personen op het water kan samen lopen met proces voor nautisch verkeersmanagement (27).

### 4.3.2 Cluster Geneeskundige hulpverlening (proces 8, 9 en 10)

Proces  
Somatische  
hulpverlening (8)

#### Normstelling

Proces 8 – Somatische hulpverlening		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren	15 minuten	1 ambulanceteam op aanlandingsplaats
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren ( via afspraken over opstappen bij KNRM, reddingsbrigade of brandweer)	30 minuten	1 ambulanceteam op plaats incident

#### Onderbouwing

De somatische hulpverlening op het water in gemeentelijk ingedeeld gebied, is hetzelfde geregeld als op het land. Dat wil zeggen dat in 95% van de opstapen 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 een zwoorde 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. Zoals de 15-minutennorm bij A1-urgentie in redelijkheid niet te halen bij inzet op water. Vooral nog wordt uitgegaan van een onderscheid tussen het proces redden/SAR op het water en het proces op het land, waar de somatische 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 (EHR+) 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 enz. 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 o.a. de havenmeesters, recreatieschappen en particuliere reddingsdiensten.

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 hulpverlening<sup>37</sup>.

Overig (9 en 10)

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

<sup>37</sup> Deze norm is door Ambulancezorg Nederland (AZN) nog niet vastgesteld.

### 4.3.3 Cluster Rechtsorde en Verkeer (proces 11- 17)

Algemeen

#### Normstelling

Cluster Rechtsorde en Verkeer		
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 risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren	30 minuten	1 vaartuig op plaats incident t.b.v. (strafrechtelijk) onderzoek en/of ordehandhaving

#### 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 het KLPD, dienst waterpolitie vaartuigen heeft liggen).

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

### 4.3.4 Cluster Bevolkingszorg (proces 18 - 25)

Algemeen

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, vraagt om goede overdracht op de aanlandingsplaats.

Proces Voorlichten en informeren (18)

Het proces van voorlichten en informeren is het enige proces in dit cluster dat bij een incident op het water direct in werking moet treden. Vooral bij multidisciplinair optreden is een óénsluitende voorlichting en informatievoorziening van belang. Het vroegtijdig opstarten van dit proces is daarom essentieel. Hiervoor wordt echter geen aparte norm bepaald.

### 4.3.5 Cluster Water- en scheepvaartzorg (26 - 29)

Proces Search And Rescue (26)

#### Normstelling

Proces 26 – Search And Rescue		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Alle wateren	30 minuten	5 personen (geredden)
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Tijdens evenementen en op strandgebieden/recreatieplassen	10 minuten	5 personen (geredden)
Alle wateren	105 minuten	25–200 personen (geredden)

### Onderbouwing

In het rapport "redden in het zicht van de haven" (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 IAMSAR staan overlevingskansen bij de verschillende watertemperaturen en windsnelheden. Deze worden door deskundigen worden 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 overall op de bevaarbare delen van de ruime binnenwateren aanwezig zijn.
- Binnen 1 uur en 45 minuten na alarmering overall 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 de risicomaatlat 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 (b.v. een veerboot op afroep) of het beperken van de toegangsmoeroutes 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 oever van recreatieklasse** is de zelfredzaamheid vaak veel geringer zodat, via de gebieds specifieke risicobeoordeling, op die locaties in de zomermaanden en bij evenementen een verhoogde tijdsnorm van bijvoorbeeld 10 minuten moet worden vastgesteld. Dit is haalbaar als er een reddingsbrigade op de locatie aanwezig is.

Proces Nautisch verkeersmanagement (27)

### Normstelling

Proces 27 – 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 risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Verkeersbegeleiding op locatie	30 minuten	1 vaartuig
Bediening schutsluizen/bruggen	5 minuten	Nvt

### Onderbouwing

Nautisch verkeersmanagement wordt uitgevoerd door de nautisch beheerder van het gebied. Deze maakt daarbij gebruik van de verkeerscentrale en/of van vaartuigen ter plaatse.

De communicatie met de vaarweggebruikers speelt een belangrijke rol bij het proces verkeersmanagement. De berichtgeving aan de scheepvaart moet zo snel mogelijk starten om het scheepvaartverkeer te waarschuwen, in goede banen te leiden en zonodig 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 RWS binnen 5 respectievelijk 60 minuten, nadat er duidelijkheid is over het incident, verzonden worden.



## Beheer Waterkwaliteit (28)

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 het KLPD als streefwaarde. Via de gebiedsspecifieke risicomaatlat kan de verhoogde norm hiervoor 60 of 30 minuten bedragen<sup>38</sup>. In de haven van Rotterdam en op enkele hoofdtransportassen wordt de norm van 30 minuten al gerealiseerd.

Het nautisch verkeersmanagement omvat ook het zo snel mogelijk doorlaten van schepen van de hulpdiensten bij sluisen en bruggen. Bij bruggen en sluisen die 24 uur per etmaal bediend worden (al of niet op afstand) kan binnen 5 minuten een (extra) schutting plaatsvinden. Als dat niet het geval is zal er in de niet bediende uren iemand moeten worden opgeroepen. Daarvoor geldt een basisnorm van 45 minuten na alarmering.

### Normstelling

Proces 28 – Beheer waterkwaliteit		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Oliebestrijding (beperking)	120 minuten	olieerem
Oliebestrijding (opruimen)	180 minuten	1 vaartuig met absorberende middelen, skimmers en veegsystemen
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Oliebestrijding (beperking)	30 minuten	olieerem
Oliebestrijding (opruimen)	60 minuten	1 vaartuig met absorberende middelen, skimmers en veegsystemen

### 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 etc.

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 m<sup>3</sup> olie in de inlaat van een elektriciteitscentrale weegt zwaarder dan één m<sup>3</sup> olie midden op de Noordzee. Voor de bepaling van het risicoprofiel en de richtlijn tot opschaling dienen deze overwegingen te worden meegenomen.

<sup>38</sup> In het Beheersplan Rijkswateren (BPRW) staan richtlijnen benoemd in de zin van aanvaartijden (30, 60 en 90 minuten, afhankelijk van het vaarwegprofiel) voor verkeersbegeleiding ter plaatse. Deze aanvaartijden zijn bedoeld als beleidsintentie en niet als harde norm, maar kunnen wel dienen als leidraad voor 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 streefwaarde op 2 maal de BPRW norm komen te liggen. Door meer samenwerking met KLPD, het vaker aanrijden met auto en trailerbare vaartuigen kunnen de opkomsttijden worden verbeterd. (zie ook voor rapportage RWS "Pilot Geel op het water").

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".

Beheer Water-  
kwantiteit en  
waterkering (29)

### Normstelling

Proces 29 – Beheer waterkwantiteit en waterkering		
Basisnorm		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Bediening objecten	45 minuten	Bediening object
Richtlijn verhoogde gebiedsnorm (afhankelijk van risicoprofiel)		
Omstandigheid	Opkomsttijd	Capaciteit
Bediening objecten	5 minuten	Bediening object door middel van 24-uurs inzet (al dan niet op afstand)

### 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.

## 4.4 Resource management

### 4.4.1 Middelen bij eerste inzet

Inleiding

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

#### Bestrijden van brand en gevaarlijke stoffen (1)

##### Waarwateren 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

Een brandweerbemanning gaat aan boord bij een KNRM-boot of andere crisispartner waar afspraken mee zijn gemaakt en vertrekt vanaf de afgesproken opstapplaats (vaak de haven waar de boot is gestationeerd).

Dit houdt in dat de dichtstbijzijnde tankautospuiter 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 tankautospuiter gaat naar (beide)oevers bij de incidentlocatie 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 om een geschikte locatie aan de wal te leggen de brand bestreden kan worden met landmaterieel vanaf het land.

### Somatische hulpverlening (8)

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

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

#### Radio Medische Dienst

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

### Search and Rescue (26)

#### KNRM

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij heeft verschillende typen schepen. Er worden twee hoofdtypen onderscheiden. Deze verschillen met name in grootte en dus in het aantal geredde personen die vervoerd kunnen worden. Type 2 en 3 kunnen 50 tot 75 personen vervoeren. KNRM typen 4, 5 en 6 zijn kleinere schepen die 8 tot maximaal 20 personen kunnen vervoeren.

#### 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 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.

#### Helicopter SAR

De beschikbare helicopters in het kader van SAR (Search and Rescue) zijn gestationeerd op Marine Vliegkamp De Kooy (Den Helder) en op de Vliegbasis Leeuwarden. Hiervoor kan via de Kustwacht een aanvraag worden gedaan. Daarnaast vraagt de Kustwacht zonodig assistentie van andere helicopters en schepen.

## Nautisch verkeers-management (27)

### Algemene patrouille schepen van Rijkswaterstaat, KLPD, 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 (o.a C 2000 (KLPD) en VHF) en zijn geschikt om als OSC-schip (on scène coördinator) te dienen.

### Snelle Interventie Boten KLPD, RWS

Dit zijn grote, snelle speedboten die onder normale omstandigheden gebruikt worden voor patrouille- en handhavingacties maar die ook geschikt zijn voor de snelle afvoer van gewonden. Deze speedboten kunnen een beperkte hoeveelheid materieel en circa 20 personen meenemen.

### Informerende, 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 Verkeersborden en markeringen (borden, boeien, DRIPS).

## Specialistische hulpverlening

### MIRG

De MIRG (Maritieme Incidenten Responsgroep) betreft specialistische eenheden, ingesteld met het oog op een snelle reactie op de Noordzee en de ruime binnenwateren. De inzetbehoefte kan zowel generiek als specialistisch ingevuld worden. Hierin past de werkwijze met specialistische teams voor taken die niet in de regio opgepakt kunnen worden. Niet elke regio hoeft dat alles te kunnen. De MIRG kan ook worden ingezet als adviesfunctie voor de binnenwateren met veel specifieke kennis en expertise op het gebied van scheepsondervindings- en andere incidenten op het water.

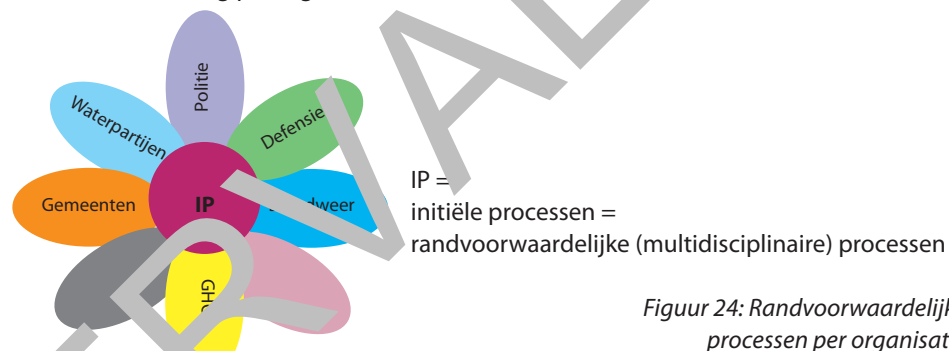
Het is de bedoeling twee teams in te richten en te stationeren in Rotterdam en Zeeland.

## Bijlage 1 Uitgangspunten zorgnormen BZK

### Ontwikkelingen zorgnormen BZK

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft aangegeven dat zij in de toekomst anders met zorgnormen willen omgaan dan de huidige lijn die in het LMR en LOP is ontwikkeld, voorschrijft. In deze bijlage wordt kort de nieuwe lijn weergegeven.

- Uit de evaluatie van deze richtlijnen is gebleken dat de systematiek als erg detaillistisch en complex wordt gezien. Aan de indeling in de niveaus I tot en met V ligt een gecompliceerde berekening ten grondslag, gebaseerd op verschillende aannames. De evaluatie geeft op hoofdlijnen aan dat de gedetailleerde berekeningen niet meer als noodzakelijk worden gezien, maar dat de 'common sense' de overhand moet hebben. Regio's hebben wel behoefte aan houvast in grootheden, maar de niveaus I, II, III, IV en V mogen meer worden losgelaten.
- In de toekomst zal meer het accent komen te liggen op de basisinzet en wenselijke tijd van opschalen van de gewenste inzet (met afspraken over bijstand). De dagelijkse praktijk is de basis voor de normstelling (Hou het simpel). De systematiek wordt omgevormd naar de stappen:
  - Checklist (welke risico's zijn er)
  - Scenario's (welke scenario's kunnen voortvloeien uit de risico's)
  - Inzet (welke klussen leveren deze scenario's op proces en uitvoering)
- De leidraad is de "Basisvereisten Crisismanagement" waarin de normen staan waar de randvoorwaardelijke processen aan moeten voldoen. Alle regio's moeten hier aan voldoen en zich aan conformeren. De randvoorwaardelijke processen zijn daarmee de kern en de inzet van de kolommen is gericht op de uitvoering (levering inzetbehoefte). Onderstaande figuur is een visualisatie van de randvoorwaardelijke processen als kern, voor de uitvoering per organisatie.



Figuur 24: Randvoorwaardelijke processen per organisatie

De wettelijke inzetbehoefte en de daaraan gestelde norm van de verschillende bestrijdingsprocessen kunnen in grootte verschillen. Dit is gebaseerd op de risicoanalyse van de scenario's, die per regio wordt gemaakt.

In de toekomst dient meer rekening gehouden te worden met de maatschappelijke en sociale factoren die maken dat een scenario een groter risico heeft te escaleren ('Wet van pleuris'). In het huidige systeem is hier geen ruimte voor. De risicoanalyse moet dus meer gebaseerd worden op gezond verstand dan op modelmatige berekeningen.

- Wenselijk is om de 'dynamiek' (cq. profiel cq. handtekening) van een scenario te bepalen; hierin wordt gekeken hoe snel welke inzet wenselijk is en welke gevolgen het niet halen van de norm heeft.
- Voor de risicoanalyse is het goed om een checklist op te stellen waarin alle maatgevende factoren in opgenomen kunnen worden.
- De inzetbehoefte kan zowel generiek als specialistisch ingevuld worden. Hierin past het systeem van specialistische teams voor taken die niet in de regio opgepakt kunnen worden. Niet elke regio hoeft alles te kunnen (afhankelijk van de risico's).
- De lijn die BZK heeft ingezet is gericht op wettelijke normering. Het stellen van normen wordt ook gedaan in de uitgave "Basisvereisten Crisismanagement" en zal in het "Referentiekader Crisisplan" ook worden opgepakt. Deze twee documenten geven richting aan uniform optreden in het gehele land. De normen zullen worden opgenomen in een "Kwaliteits-AmvB" (Besluit veiligheidsregio's) onder de nieuwe Wet veiligheidsregio's en via convenanten met de regio's als norm worden afgesproken.

## Bijlage 2 Gebiedsspecifieke maatlat

### A Factoren die het effect van een incident bepalen

#### A1 Vaarwatergerelateerde effectfactoren

##### 1. Type schepen (binnenvaart, zeevaart, recreatievaart) Punten

- |  |    |
|--|----|
| 1. Alleen recreatievaart                   | 5  |
| 2. Binnenvaart en recreatievaart           | 15 |
| 3. Zeevaart, binnenvaart en recreatievaart | 25 |

##### 2. Aantal mogelijke opvarenden Punten

- |  |    |
|--|----|
| 1. Op het vaarwater bevinden zich incidenteel (<10 keer per dag) vaartuigen met > 5 personen aan boord                     | 5  |
| 2. Op het vaarwater bevinden zich geregeld (> 10 keer per dag) vaartuigen met > 5 personen aan boord                       | 15 |
| 3. Op het vaarwater varen geregeld vaartuigen in de categorieën ponten, chartervaart, veerboten, partyboten, cruiseschepen | 25 |

##### 3. Aard van de lading/vervoer gevaarlijke stoffen Punten

- |  |    |
|--|----|
| 1. Op het vaarwater vindt incidenteel vervoer gevaarlijke stoffen plaats   | 5  |
| 2. Op het vaarwater vindt alleen beperkt vervoer brandbare vloeistoffen (ADNR Klasse III) naar regionale havenplaats | 10 |
| 3. Op het vaarwater vindt nationaal vervoer van stoffen in alle ADNR klassen plaats                                  | 15 |
| 4. Op het vaarwater vindt internationaal vervoer stoffen van alle ADNR klassen plaats                                | 20 |
| 5. Op het vaarwater vindt internationaal vervoer waarop routing wordt toegepast plaats                               | 25 |

##### 4. Omvang van de maatgevende\* ladinggrootte Punten

- |  |    |
|--|----|
| 1. < 50 m <sup>3</sup>                   | 5  |
| 2. 50 – 2.500 m <sup>3</sup>             | 10 |
| 3. 2.500 – 5.000 m <sup>3</sup>          | 15 |
| 4. 5.000 – 15.000 m <sup>3</sup> en      | 20 |
| 5. > 15.000 m <sup>3</sup> en zeeschepen | 25 |

\*ladinggrootte van een maatgevend vaartuig in het vaarwater.

#### A2 Omgevingsgerelateerde effectfactoren:

##### 1. Aanwezigheid bewoners, woonbebouwing in de omgeving Punten

- |  |    |
|--|----|
| 1. De omgeving van het vaarwater is gemiddeld dun bevolkt (< 500 inw./km <sup>2</sup> )                          | 5  |
| 2. De omgeving van het vaarwater is dun bevolkt (< 500 inw./km <sup>2</sup> ) met enkele nabijgelegen woonkernen | 10 |
| 3. De omgeving van het vaarwater is dicht bevolkt (>1.000 inw./km <sup>2</sup> )                                 | 15 |
| 4. De omgeving van de vaarwater is stedelijk gebied  | 25 |

##### 2. Aanwezigheid industrie, bedrijven en infrastructuur; Punten

- |  |    |
|--|----|
| 1. De omgeving van het vaarwater is landelijk gebied   | 5  |
| 2. De omgeving van het vaarwater is gemengd gebied (landelijk/industrieel)   | 10 |
| 3. De omgeving van het vaarwater is industrieel (haven)gebied  | 15 |
| 4. De omgeving van het vaarwater is industrieel (haven)gebied met zware industrie/grote opslag van brandbare en/of gevaarlijke stoffen | 25 |

3. Aanwezigheid van (beschermd) natuurgebied	Punten
1. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich geen kwetsbaar natuur	5
2. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich kwetsbare natuur	10
3. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermde natuur	15
4. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermde natuur met hoge nationale ecologische waarde	20
5. In de omgeving van het vaarwater bevindt zich beschermde natuur van internationale betekenis v.w.b ecologisch waarde	25

### A3 Maatschappelijke effectfactoren:

1. Economische schade	Punten
1. Het vaarwater heeft geen of beperkt lokaal economisch belang voor de beroepsvaart en/of recreatie	5
2. Het vaarwater heeft een beperkt regionaal belang voor de beroepsvaart en watersport	10
3. Het vaarwater heeft regionaal belang en beperkt nationaal belang voor beroepsvaart	15
4. Het vaarwater heeft nationaal belang en beperkt internationaal belang voor beroepsvaart (onderdeel van de hoofdtransportas of aanloopgebied zeehaven)	25

2. Maatschappelijke onrust/ontwikkeling (NIMBY)	Punten
1. De gebruiksfunctie van het vaarwater en de wensen/behoefte van omgeving gaan goed samen	5
2. De gebruiksfunctie van het vaarwater veroorzaakt incidenteel interesse van omgeving	10
3. De gebruiksfunctie van het vaarwater veroorzaakt regelmatig kritische vragen over het vaarwater in relatie tot omgeving	15
4. De omgeving/maatschappij vindt de gebruiksfunctie het van vaarwater (functies) beperkt, m.m. met conflicteren de belangen.	20
5. De gebruiksfunctie veroorzaakt regelmatig (juridische) conflicten tussen overheid/overdrager/gebruikers en maatschappij/omgeving/ belangengroepen	25

*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	Punten
1. Het vaarwater wordt gebruikt als bron voor drinkwaterbereiding	25

4. Politiek bestuurlijke gevoeligheid	Punten
1. Lokaal bestuur reageert op incidenten als gevolg van vaarwegfuncties tijdens (geregeld) lokaal (ambtelijk) overleg	5
2. Lokaal/regionaal bestuur reageert op vaarwaterfuncties of incidenten naar vaarwegbeheerder	10
3. Geregeld overleg tussen regionale besturen over vaarwaterfuncties en incidentbestrijding	15
4. Landelijke politiek reageert op vaarwaterfuncties of incident(bestrijding) (minister wordt bevestigd)	20
5. Vaarwaterfuncties heeft zowel nationale als internationale reactie tot gevolg	25

**B Factoren die de kans op een incident bepalen****B1 Vaarwatergerelateerde kansfactoren:****1. Verkeersintensiteit; totaal aantal beroepsvaartpassages (per jaar) Punten**

1. < 15.000	5
2. 15.000-25.000	10
3. 25.000-60.000	15
4. 60.000-90.000	20
5. 90.000 en hoger	25

**2. Totaal aantal scheepsvaart passages met gevaarlijke stoffen over het vaarwater (per jaar) Punten**

1. < dan 5.000	5
2. 5.000 tot 10.000	10
3. 10.000 tot 20.000	15
4. 20.000 tot 40.000	20
5. > 40.000	25

**3. Verhouding beroepsvaart – recreatievaart Punten**

1. Circa 15:1 of 1:15	5
2. Circa 10:1 of 1:10	10
3. Circa 5:1 of 1:5	15
4. Circa 3:1 of 1:3	20
5. Circa 1:1	25

**4. Kans op een groot ongeval (meer > 50 opvarenden) Punten**

1. Op het vaarwater vaart gemiddeld minder dan één vaartuig met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel	5
2. Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan één vaartuig maar minder dan 3 met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel	10
3. Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan 3 vaartuigen maar minder dan 6 met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel	15
4. Op het vaarwater vaart gemiddeld meer dan 6 vaartuigen met > 50 opvarenden tegelijk binnen de gevaarscirkel	25

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

**5. Verhouding zeevaart - binnenvaart Punten**

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

Uitgangspunt: groter verschil; kleiner effect.

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

1. Een complicerend kenmerk	5
2. Twee complicerende kenmerken	10
3. Meerdere complicerende kenmerken van verschillende aard	15
4. Meerdere complicerende kenmerken die elkaar onderling versterken	20
5. Veel complicerende kenmerken waarom schepen bijzondere voorschriften/maatregelen in acht moeten nemen	25



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

1. Een complicerende kenmerk	5
2. Twee complicerende kenmerken	10
3. Meerdere complicerende kenmerken van verschillende aard	15
4. Meerdere complicerende kenmerken die elkaar onderling versterken	20
5. Veel complicerende kenmerken waarom schepen bijzondere voorschriften/maatregelen in acht moeten nemen	25

### 8. Aard en aantal recreatieve activiteiten Punten

1. Op het vaarwater komt beperkt kleinschalige recreatie langs de oever en geen watersport voor	5
2. Op het vaarwater komt beperkt kleinschalige recreatie en watersport voor	10
3. Op het vaarwater komt grootschalige recreatie en watersport voor	15
4. Het vaarwater is een intensief gebruikt recreatie- en watersportgebied	25

## B2 Omgevingsgerelateerde kansfactoren:

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

1. In/aan het vaarwater bevinden zich alleen kleinere (recreatieve) havens	5
2. In /aan het vaarwater bevinden zich meerdere kleinere (recreatieve) (industriële) havens	10
3. In/aan het vaarwater bevinden zich meerdere grotere industriële havens met zware industrie.	15
4. Het vaarwater is gelegen in een vaarwater industriegebied	25

### 2. Aantal ligplaatsen voor recreatievaart Punten

1. In het vaarwater bevinden zich enkel kleine jachthavens	10
2. In het vaarwater bevinden zich meerdere grote jachthavens	25

### 3. Invloed van getijdenwisselingen Punten

1. Niet van toepassing	0
2. Ja	25

### 4. Ligging ten opzichte van aanliegroutes naar schiphol/luchthaven Punten

1. Het vaarwater ligt gedeeltelijk in een aanliegroute	10
2. Het vaarwater ligt direct in een aanliegroute	25



## Appendices

### Incidentbestrijding op het Water

VERVALLEN

# Appendices

## Inhoudsopgave

<b>Appendix 1: Afkortingenlijst</b>	181
<b>Appendix 2: Begrippenlijst</b>	184
<b>2.1 Inleiding</b>	184
<b>2.2 Bronnen</b>	184
<b>2.3 Begrippenlijst</b>	185
<b>2.4 Verwante begrippen</b>	195
<b>Appendix 3: Literatuurlijst</b>	198
<b>Appendix 4: Model Incidentbestrijdingsplan met toelichting</b>	200
<b>Deel 0 Algemeen</b>	200
<b>1 Inleiding</b>	200
1.1 Aanleiding	200
1.2 Doelstelling	200
1.3 Leeswijzer	200
1.4 Samenhang planvorming	200
1.5 Beheer en implementatie	200
1.6 Opleiden en oefenen	200
1.7 Vaststelling	200
<b>Deel A Coördinatieplan</b>	201
<b>2 Werkingsgebied</b>	201
2.1 Werkingsgebied van het plan	201
2.1 Risicoanalyse van het samenhangend risicodragend watersysteem	201
<b>3 Betrokken partijen</b>	202
<b>4 Randvoorwaardelijke processen (ondersteunend en bestuurend)</b>	203
4.1 Melding en aanpak	203
4.1.1 Rol meldkamers / en verkeersposten	203
4.1.1 Wanneer meerdere meldkamers betrokken zijn	203
4.1.3 Protocol en afspraken	203
4.2 Leiding en coördinatie	203
4.2.1 Betrokkenheid meer en andere partijen	203
4.2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen	203
4.2.3 Coördinatie op plaats incident	203
4.2.4 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten	203
4.3 Op- en afschaling	204
4.3.1 Opschaling	204
4.3.2 Afschaling	204
4.4 Informatiemanagement	204
4.4.1 Wederzijdse afhankelijkheid van informatievoorziening	204
4.4.2 Verdeling coördinatie op de plaats van het incident	204
4.4.3 Verbindingen	204
4.4.4 Spreken met één taal; terminologie	204
<b>Deel B Operationeel plan</b>	205
<b>5 Maatregelen per scenario</b>	205
5.1 Model scenariokaart	205
<b>Bijlagen Model incidentbestrijdingsplan</b>	209
Bijlage 1 Analyse risicomaatlat SRWS	209
Bijlage 2 Modelconvenant	209
Bijlage 3 Beschikbare middelen	212
Bijlage 4 Dekkingsplan	212
Bijlage 5 Uitwerking inzetvoorstellen GMK's, KWC en VP'en	212
Bijlage 6 Overzicht gegevens	215
Bijlage 7 Gebiedsspecifiek	215
Bijlage 8 Overzicht Aanlandingsplaatsen	215
Bijlage 9 Afkortingen	220
Bijlage 10 Begrippen	220



# Appendix 1 Afkortingenlijst

## A

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

## B

B&W	Burgemeester & wethouders
BOA	Buitengewoon opsporingsambtenaar
BOT-mi	Beleidsondersteunend team milieu incidenten
BPRW	Beheerplan voor de rijkswateren
BRONS (zie ook MIRG)	Brandweer op de Noordzee
BRW	Brandweer
BT	Beleidsteam
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

## C

C-GMK	Coördinerende Gemeenschappelijke Meldkamer
C-RBT	Coördinerend Regionaal Beleidsteam
C-VP	Coördinerende Verkeerspolitie
CdK	Commissaris van de Koningin
CoPI	Commando Platts Incident
CPA (zie ook MKA)	Centrale Post Ambulancevervoer
CRAS	Centraal Registratie Bureau Afschaling schade
CRIB	Centraal Registratie en Incidenten Bureau
CRW	Coördinerende Regio Middenzee

## D

DCC	Departementaal Coördinatiecentrum
DKW	Directeur Kustwacht
DWP	Directie Waterpolitie

## E

EHBO	Eerste Hulp Bij Ongelukken
ERC	Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie

## G

GA	Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
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

<b>I</b>	
IBP	Incidentbestrijdingsplan
IMO	International Maritime Organisation
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
<b>J</b>	
JRCC	Joint Rescue Co-ordination Centre
<b>K</b>	
KLPD	Korps Landelijke Politie Diensten
KMAR	Koninklijke Marechaussee
KNBRD	Koninklijke Bond tot het Redden van Drenkelingen (nieuwe naam: Reddingsbrigade Nederland)
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum
<b>L</b>	
LNEG	Lokale Nautische Expert Groep
LMG	Landelijke Meldgroep C2000
LNv	Ministerie van Landbouw Natuur en Volkskwaliteit
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
<b>M</b>	
MIC	Melding en Informatie Centrum
MIRG (zie ook Brons)	Maritime Incident Response Group / Maritieme Incident Respons Groep
MKA (zie ook CPA)	Meldkamer Ambulance.org
MMT	Mobiel Medisch Team
<b>N</b>	
NCC	Nationaal CrisisCentrum
<b>O</b>	
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OL	Operationeel leider
OM	Openbaar ministerie
OPPLAN-SAR	Operationeel Plan Search And Rescue
OSC	On Scene Coördinator
OT	Operationeel Team
OTO	Opleiden Trainen Oefenen
Ov	Officier van Dienst
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-R	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
OvD-W	Officier van Dienst Water- en scheepvaartzorg
OvJ	Officier van Justitie
<b>P</b>	
PKHN	Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee
<b>R</b>	
RAC	Regionale Alarmcentrale
RAV	Regionale Ambulance Voorziening
RBT	Regionaal Beleidsteam
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzee
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

RIZA	Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling
RMD	Radio Medische Dienst
RMG	Regionale Meldgroep C2000
ROGS	Regionaal Officier Gevaarlijke Stoffen
ROT	Regionaal Operationeel Team
RTGZ	Regeling Transport Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen
RWS	Rijkswaterstaat

**S**

SAR	Search and Rescue
SAMIJ	Samenwerkingsregeling IJsselmeergebied
SGBO	Staf Grootschalig en Bijzonder Optreden
SITRAP/SITREP	Situatie Rapport / Situation Report
SMC	SAR-Mission Coordinator
SRWS	Samenhangend risicowatersysteem
STZ	Scheepvaartregelende territoriale zee
SVW	Scheepvaartverkeerswet

**T**

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

**V**

VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VC	Verkeerscentrale of verbinding-commandowagen
VHF	Very High Frequency (ultrakortegolf)
VLC	Verkeersleidingcentrum
VP	Verkeerspost
VR	Veiligheidsregio

**W**

Wghor	Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen
Wet BON	Wet bestrijding ongevallen Noordzee
Wet RO	Wet op de rechterlijke organisatie
Wrzo	Wet rampen en zware ongevallen

**Z**

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



## Appendix 2 Begrippenlijst

### 2.1 Inleiding

#### 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.

#### HVR

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

### 2.2 Bronnen

#### Bronvermelding

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

- Besluit instelling Kustwacht
- Binnenschepenbesluit
- Binnenvaartpolitieregelingen
- Beheerplan voor de Rijkswateren (BPR)
- Coördinatieplan Incidentbestrijding Westerschelde (Westerschelde)
- Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee (Waddenzee)
- EG Richtlijn Havenaansluiting, 2005
- Grondwettelijk wet
- Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding, juni 2003 (HVR)
- Havenbeveiligingswet
- Interregionaal Rampbestrijdingsplan Waterwegen, Oevergemeenten Gelderland-Zuid, oktober 2004 (IRW Oevergemeenten Gelderland-Zuid)
- Informatienormen voor SAR op ruime binnenwateren 2006 Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)
- Rampbestrijdingsplan Westerschelde
- Rampenplan voor de Noordzee, 2006 (Noordzee)
- Regeling inzake de SAR-dienst, 1994 (SAR)
- Samenwerkingsregeling voor de ongevalbestrijding in het IJsselmeergebied (SAMIJ)
- Scheepvaartreglement territoriale zee
- Scheepvaartverkeerswet
- Vreemdelingenbesluit 2000 (Vb 2000)
- Waterschap Rivierenland
- Wet Bestrijding Ongevallen op de Noordzee (Wet BON)
- Wet buitenlandse schepen
- Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (Wghor)
- Wet luchtvaart
- Wet milieubeheer
- Wet op de waterhuishouding
- Wet op de waterkering
- Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo)
- 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.

### Actiecentrum (AC)

De plaats van waaruit een dienst of organisatie de eigen bijdrage aan de rampbestrijding regelt. Het Actiecentrum Water en scheepvaart kan specifiek voor de bestrijding van incidenten op het water worden ingericht.

### Afschaling

Als de bestrijding van het incident de afronding nadert en ook de directe effecten geen operationele leiding meer behoeven, wordt met de afschaling van de ingezette hulpdiensten en de bestuurlijke gremia begonnen. Afhankelijk van de stand van zaken zal, veelal per kolom, fasegewijs afgebouwd worden.

### Alarmeren

Het geven van een attentiesignaal dat al dan niet via hetzelfde medium, dient te worden gevolgd door een oproep 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 herstellen van dat niveau inclusief het opruimen van (oprijvende) 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

In de Wet op de waterhuishouding is bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) periodiek een beheerplan opstelt 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.

### Beleidsteam

Orgaan, waarbinnen onder voorzitterschap van de burgemeester (of Commissaris van de Koningin) 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 Koningin, 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 commerciële geëxploiteerde schepen met overnachtingsmogelijkheid voor opvallingen.

### Commando Plaas Incident (CoPI)

Het team waarin vertegenwoordigers van brandweer, politie, GHOR en mogelijk andere organisatie samenwerken onder éénhoofdige 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 voorzit<sup>39</sup>.

De coördinerende bestuurder fungeert als aanspreekpunt voor de Operationeel Leider.

### Crisis

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

### Cruiseschip

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

<sup>39</sup> Bron is HVR, met daarbij de opmerking dat daarin enkel gesproken wordt over een coördinerend burgemeester en hier een aanvulling wordt gemaakt in de vorm van een coördinerend bestuurder.

### Deelproces

Zie rampbestrijdingsproces.

### Dijkgraaf

De voorzitter van een waterschap (voorzitter van zowel het algemeen als het dagelijks bestuur) wordt soms dijkgraaf of watergraaf genoemd.

### Effectbestrijding

Het bestrijden van de gevolgen van het incident voor de omwonenden, milieu en de omliggende bedrijven.

### Effectgebied

Gebied rondom het incident dat direct getroffen is (of kan worden) door gevaarlijke stoffen, schokgolven, brokstukken, water of hitte ten gevolge van de ramp.

In dit gebied kan het nodig zijn maatregelen ten aanzien van de bevolking en/of het milieu te nemen.

### Effect op het land

Situaties op het water met gevolgen voor het land. De acties op het land vinden plaats onder leiding van de daarvoor verantwoordelijke autoriteiten.

Er is sprake van effect op het land indien er één of meer rampbestrijdingsprocessen op het land worden opgestart als gevolg van het incident.

### Evacuatie

Een door de overheid gelaste verplaatsing van groepen personen in Nederland met daaronder begrepen: vervoer(sbegeleiding), opnemings-, verzorging en terugkeer van deze groepen, de voorbereiding daarvan en de nazorg.

### Fast ferry

Zie Veerboot (met een kruissnelheid hoger dan 10 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.

### Geïntegreerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure (GRIP)

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

### Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding

Het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding is een naslagwerk dat beoogt een actueel, samenhangend en gebruiksvriendelijk overzicht te verschaffen van de kennis over de theorie 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 circularies.

### 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 Verkeer en Waterstaat, 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 effectieve interventie. Dit plan wordt opgesteld voor een afgebakend gebied met de kaders:

- een multidisciplinaire scope
- bruikbaar voor alle niveaus van opschaalbaarheid
- een beschrijving van te nemen acties

## Incidentbestrijdingsvaartuig

Een vaartuig dat specifiek wordt ingezet voor de bestrijding van incidenten aan boord van schepen en/of het bestrijden van uitstromende gevaarlijke stoffen op het water of de effecten daarvan. Het vaartuig dient hiervoor te zijn uitgerust met de juiste materialen, en dient te worden bemannet met speciaal voor deze taak opgeleid personeel.

## Informatiemanagement

Dit proces heeft tot doel het verkrijgen van alle voor de bestrijding van een grootschalig incident relevante informatie en die actief beschikbaar stellen. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die deze nodig hebben. De juiste informatie kan in dit verband worden gedefinieerd als de actuele, essentiële gegevens van het grootschalig incident, de verwachte effecten en de ingezette capaciteiten. De juiste vorm is in elk geval een multidisciplinair totaalbeeld dat goed toegankelijk, overzichtelijk en zoveel mogelijk gestandaardiseerd is.

## Informatiemanager

De informatiemanager organiseert de informatievoorziening met als doel het tijdig verkrijgen en het actief beschikbaar stellen van alle relevante informatie met betrekking tot het incident aan alle disciplines van de regionale crisisorganisatie, zodat de informatievoorziening op een eenduidige wijze georganiseerd wordt.

## Inschepingsplaats

Plaats waar (zwaar) materiaal aan boord van een vaartuig wordt gebracht, eventueel met behulp van kranen.

## Kapitein

Degene die het gezag heeft over het schip (zie ook schipper).

### Kustwacht en Kustwachtcentrum

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

Kustwachtcentrum is het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) te Den Helder dat dient als informatiecentrum voor de uitvoering van kustwachttaken, bestaande uit het operationeel commando-centrum, nationaal maritiem en aëronautisch reddingscoördinatiecentrum, centrale meldkamer en maritieme assistentiedienst.

### Leiding & Coördinatie

Dit proces heeft tot doel het zo optimaal mogelijk bestrijden van een grootschalig incident. Dit door een effectieve aansturing van alle betrokken diensten, sleutelfunctionarissen en eenheden te waarborgen. Het proces behelst voor alle disciplines (horizontaal) en voor alle niveaus (verticaal) het in onderlinge samenhang vaststellen van de wijze van bestrijden van het incident (besluitvorming), het coördineren van en leiding geven aan de feitelijk bestrijding c.q. aan de inhoudelijke rampbestrijdingsprocessen, het monitoren van de resultaten en het op basis hiervan beoordelen en aanpassen van de bestrijding.

### Luchtvaartuig

Toestel, dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak.

### Marifoon

De marifoon kan zenden en ontvangen in de VHF-band en is bedoeld voor gebruik in de maritieme communicatie en in het nautisch berichtenverkeer. De plaatsing en bediening van een marifoon is aan wettelijke regels gebonden.

### Melding & Alarmering

Dit proces heeft tot doel het verkrijgen, (zo nodig) 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 hulpverlenings-eenheden bij branden en ongevallen.

### On Scene Coördinator (OSC)

Ten behoeve van een goede afstemming en een juist beeld van de situatie op het water kan de procesverantwoordelijke een functionaris belasten met de praktische coördinatie op de plaats van het incident.

### Op- & 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).

### Oppervlaktewater

Al het water dat zich in vloeibare vorm aan de oppervlakte van de aarde bevindt.

### Opschaling

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 via land als water te bereiken.

### Partyschip

Een commercieel geëxploiteerd schip zonder overnachtingsmogelijkheden voor passagiers en met een capaciteit van tenminste 50 opvarenden.

### Preventie

Geheel van maatregelen gericht op het zo klein mogelijk houden van risico's en de gevolgen van eventuele ongevallen te beperken.

### Preparatie

De voorbereiding op de acute bestrijding van ongevallen en rampen.

### Port of Refugee

Zie calamiteitenhaven.

### Primaire Waterkering

Een waterkering, die beveiliging biedt tegen overstroming doordat deze ofwel behoort tot het stelsel dat een dijkkringgebied - al dan niet met hoge gronden omsluit, ofwel vóór een dijkkringgebied is gelegen.

### Pro-actie

Het wegnemen van structurele oorzaken van fysieke onveiligheid en het voorkomen van het ontstaan daarvan.

### Procesverantwoordelijke

De organisatie die verantwoordelijk is voor een adequate uitvoering van een van de 28 rampbestrijdingsprocessen.

### Ramp of zwaar ongeval

Een gebeurtenis waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad, en waarbij een gecombineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.

### Rampbestrijdingsplan

Beleid ten aanzien van de vastgestelde rampen en zware ongevallen, waarvan de plaats, aard en gevolgen voorzienbaar zijn. Hierin is het geheel van de bij die ramp of dat zware ongeval te nemen maatregelen opgenomen.

Met 'plaats' wordt niet slechts één gebied bedoeld, maar naar analogie van de HVR ook een object of een traject (zoals spoorweg, weg, vaarwegen of watergebied).

### Rampbestrijdingsproces

Een hulpverlenings- of rampbestrijdingsactie, die van wezenlijk belang is in een of meer ramptypen. De processen kunnen geclusterd worden naar brandweezorg, bevolkingszorg, geneeskundige zorg en water- en scheepvaartzorg (zie ook deelproces of hulpverleningsproces).

### Rampenbeheersing

Het geheel van overheidsmaatregelen inzake het voorkomen en beperken van risico's die tot rampen en zware ongevallen kunnen leiden, de voorbereiding op de bestrijding van rampen en zware ongevallen, de daadwerkelijke bestrijding en de zorg na rampen. Rampenbeheersing omvat daarmee het risicobeleid van de overheid en de rampenbestrijding.

### Rampenbestrijding

Het geheel van overheidsmaatregelen inzake de voorbereiding op de bestrijding van rampen en zware ongevallen, de daadwerkelijke bestrijding en de zorg na rampen.

### Rampenplan

Een organisatieplan waarin in algemene zin is aangegeven hoe in geval van een ramp of een dreigende ramp gehandeld dient te worden ten einde tot een doelmatig bestrijden van de ramp en de gevolgen daarvan te komen (wordt conform Wetsvoorstel veiligheidsregio's vervangen door Regionaal Crisisplan).

### 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 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 daarop volgende hulpverlening.

## Responstijd

Zie opkomsttijd

## Rijkshavenmeester

De rijkshavenmeester is door de Minister van Verkeer en Waterstaat 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, Velumemeer, Wolderwij, Nieuwernauw, Ketelmeer en Vossemeer)
- Nieuwkernauw, Femmeer, Gooimeer en IJmeer
- Haringvliet
- Hollands Diep tot aan de Moerdijkbrug
- Oosterschelde
- Kraaijeveld, 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.

## Scheepvaartincident

Een aanvaring, een stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, dan wel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiele schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

## 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 na enkele uren wordt bedreigd door een obstructie van de ademwegen, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie of die gevaar lopen op ernstige infecties of invaliditeit, wanneer zij niet binnen 6 uur na oplopen van het letsel behandeld worden.
3. Urgentieklaas 3 (T3) (A, B, C,-stabiele slachtoffers) Gewonden die niet bedreigd worden door een ademwegenobstructie, stoornissen van de ademhaling en/of circulatie, ernstige infectie of invaliditeit. Daarnaast bestaat een urgentieklaas 4. Deze kan in principe alleen onder oorlogsomstandigheden worden gehanteerd.
4. Urgentieklaas 4 (T4) (A, B, C-instabiele slachtoffers): Gewonden, waarbij onder de gegeven omstandigheden de ademweg niet kan worden vrijgemaakt en vrijgehouden, de ademhaling niet kan worden veiliggesteld, bloedingen niet tot staan kunnen worden gebracht en shock niet toereikend kan worden bestreden.

### Search and Rescue (SAR)

De zorg voor de opsporing en redding van in nood verkerende mensen en dieren op en onder water in de periode dat er nog overlevingskansen zijn<sup>40</sup>.

### SAR-Unit

Aangewezen middelen ten behoeve van Search And Rescue.

### 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 volgens zijn constructie bestemd is om te drijven en drijft of heeft gedreven.

### Schipper

Zie kapitein.

### Uitruktijd

Tijdverloop 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

Geheelte 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.

<sup>40</sup> Deze definitie voor het gemeentelijk ingedeeld gebied sluit aan bij de internationaal vastgestelde IAMSAR definities:

*Search: An operation, normally co-ordinated by a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, using available personnel and facilities to locate persons in distress.*

*Rescue: An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety.*

### **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 ultrakortgolfband 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 bronsterken 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.

NB: Na inwerkingtreding van de Waterwet (in de loop van 2009) vervallen de specifieke wettelijke regelingen.

### **Waterkeren**

Zie beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

### **Waterkwaliteitsbeheer**

Zie beheer waterkwaliteit.

### **Waterkwantiteitsbeheer**

Zie beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

### **Waterstaatswerk en Waterstaatswerkbeheerder**

In beheer zijnde wateren, waterkeringen en wegen alsmede, de daarin gelegen kunstwerken en hetgeen verder naar hun aard daartoe behoort.

### Waterschap

Een waterschap of hoogheemraadschap is een overheidsinstantie die in een bepaalde regio in Nederland tot taak heeft de waterhuishouding te regelen. Ook wordt de term waterschap gebruikt om de regio aan te duiden waarover die instantie gaat.

### Watersysteem

Water, oever en bodem.

### Wrakken

Vaartuigen, overblijfselen van vaartuigen en alle andere voorwerpen die in openbare wateren gestrand, gezonken of aan de grond zijn geraakt, of zijn vastgeraakt in waterkeringen of andere waterstaatswerken.

### Zorgnormen

De beschrijving van de gewenste inzet bij een hulpvraag met een specificatie van de volgende onderdelen:

- opkomsttijd basisinzet
- de opschalingscapaciteit in tijd en omvang

## 2.4 Verwante begrippen

#### Overzicht

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.

#### Verstoring

De volgende termen betreffen een verstoring van basisstructuren:

- Incident
- Calamiteit
- Zwaar ongeval
- Ramp
- Crisis

Daarbij zijn de volgende overeenkomsten te vinden:

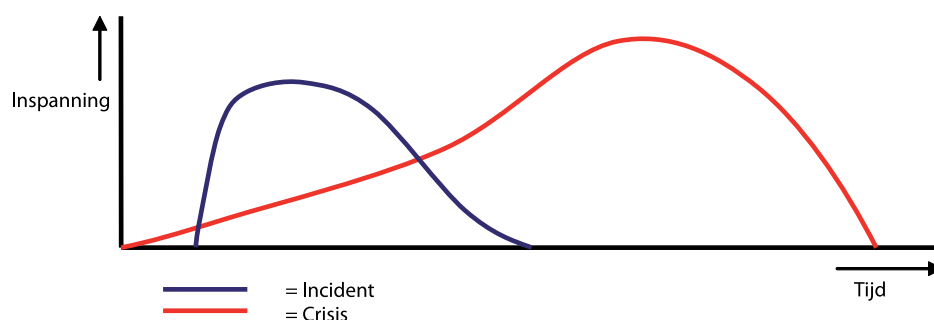
- De besluitvorming wordt vaak uitgevoerd door een netwerk met veel actoren;
- Beslissingen moeten onder tijdsdruk worden genomen;
- Er is sprake van onzekerheid, zodat ad hoc besluitvorming en improvisatie nodig zijn;
- Er is sprake van (grote) publicitaire druk;
- Democratische controle van besluitvorming vindt in de regel achteraf plaats.

Conform het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming wordt de term crisis als overkoepelende grootheid gezien (een serie van gebeurtenissen). Begrippen als incident, calamiteit, zwaar ongeval en ramp zijn vanuit die invalshoek bijzondere vormen van een crisis.

De termen kunnen als oplopende schaal worden beschouwd.

Als *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 25: 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.

### Tijden

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.

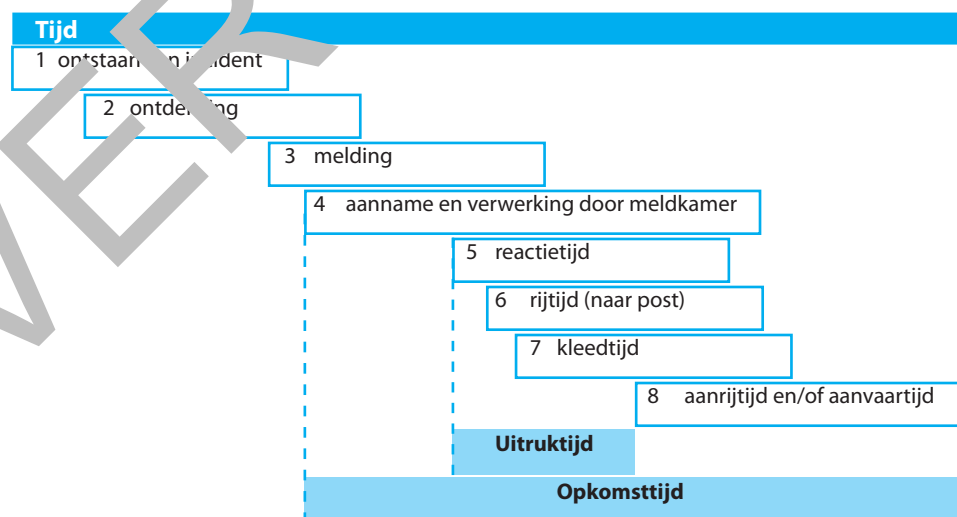
**Opkomsttijd:** Tijd tussen de eerste melding en het moment dat de eerste uitruk ter plaatse is. Opkomsttijd is uitruktijd vermeerderd met aanrijtijd en/of aanvaartijd. Deze term is voornamelijk bij de brandweer in gebruik.

**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 26: Verschillende tijdsbegrippen binnen de incidentbestrijding

**Plaats van  
overdracht**

Aanlandingsplaats, opstapplaats en inschepingplaats zijn eveneens verwante begrippen. Hiermee wordt de overdrachtsplek van water op land en van land op water bedoeld.

**Aanlandingsplaats:** de vooraf bepaalde en aangewezen plaats waar een hulpverleningsvaartuig of helikopter (aan)landt, tevens geschikt voor overbrengen van slachtoffers in andere vervoersmiddelen.

**Opstapplaats:** de vooraf bepaalde en aangewezen plaats waar personeel en/of materiaal kan daar opstappen of overgezet kan worden. Deze 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.

VERVALLEN

## Appendix 3 Literatuurlijst

- Algemene Wet Bestuursrecht
- Ambitie Geel op het water, Rijkswaterstaat, februari 2007
- Basisvereisten crisismanagement ,de decentrale normen benoemd, Landelijk Beraad Crisisbeheersing (LBCB), november 2006
- Beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties juni 2004
- Besluit Instelling Kustwacht
- Besluit kwaliteitscriteria planvorming
- Besluit veiligheidsregio's (concept van 7 maart 2008)
- Bestrijding incidenten op de Kagerplassen
- Betrouwbaar op de Vaarweg, Rijkswaterstaat juli 2005
- Brandweerwet 1985
- Calamiteitenmatrices & Inzetstrategieën HSL-Zuid en Betuweroute, Project Railplan april 2006
- Convenant tot regeling van de incidentbestrijding voor de grote vaarwegen in het Benedenrivierengebied, juni 1998
- Coördinatieplan incidentbestrijding Westerschelde
- Coördinatieplan Incidentbestrijding Westerschelde, Stuurgroep Project Samenwerken & Slagkracht , 5 december 2006
- Coördinatieplan rampenbestrijding Waddenzee
- Een stranding op de Westerschelde, Evaluatie van het optreden van Rijkswaterstaat Zeeland bij het aan de grond lopen van de Forwairet op de Westerschelde (20 september 2005), COT, november 2005
- Evaluatierapport Stranding Forwairet op de Westerschelde, 9 februari 2006
- Format Rampbestrijdingsplan 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
- Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding, versie juni 2003
- IAMSAR, International Maritime Organization (IMO), 2003
- In de gemeenschappelijk Rampbestrijdingsplan Waterwegen, Oevergemeenten Gelderland-Zuid
- Interregionaal Coördinatieplan Noordzeekanaal, versie 10 juni 2004
- Invalcijfers Schiepvaart, Rijkswaterstaat 2007
- Leidraad Matramp, versie 1.3, en Adviesbureau Van Dijke en Ingenieurs/Adviesbureau SAVE, 2000
- Leidraad Operationele Prestaties, AVD/ SAVE/ NivU/ NIBRA, versie 4.0, 2001, i.o.v. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
- Leidraad Voorbereiding Traincident Bestrijding Spoorboekje voor Zwaailichten, 1e druk, 1e oplage, september 2004
- Model Rampenbestrijdingsplan Amsterdam-Rijnkanaal, december 2002
- Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming
- Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen, capaciteitsnota 2006-2010, Rijkswaterstaat Noordzee, mei 2006
- Onderzoek calamiteitenbestrijding Zeeuwse stromen
- Operationeel coördinatieplan IJsselmeergebied, september 2007, SAVE
- OPPLAN SAR
- Politiewet
- Prestatienorm SAR ruime binnenwateren 2006, KNRM
- Project Land-Zee regelingen, Hogeschool Zeeland, eindrapport maart 2006
- Provinciewet
- Rampbestrijdingsplan Schelde-Rijnverbinding, april 2007, versie 1.0
- Rampbestrijdingsplan Veerdiensten Waddenzee, versie 5, 18 oktober 2007
- Rampenbestrijdingsplan Westerschelde, concept versie december 2006

- Rampenplan voor de Noordzee 2008
- 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
- Samenvatting activiteiten hulpdiensten IBP Kagerplassen
- SAMIJ-regeling; Samenwerkingsregeling IJsselmeergebied. Definitief concept versie 4.0, 25 september 2007
- 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 Beheer Rijkswaterstaatwerken
- Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (BON)
- Wet Bodembescherming
- Wet Gemeenschappelijke regelingen
- Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen
- Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding
- 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 rampen en zware ongevallen
- Wet Toelating Zorginstelling
- Wet Verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet Verontreiniging Zeewater
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Wetsvoorstel veiligheidsregio's (bijgewerkt t/m 15 december 2008)
- Wetsvoorstel Waterwet
- WOTB Handboek Rijkswaterstaat 2003
- Wrakwet



# Appendix 4

## Model Incidentbestrijdingsplan met toelichting

### Deel 0 Algemeen

#### 1 Inleiding

##### 1.1 Aanleiding

Schets van de aanleiding tot het opstellen van een incidentbestrijdingsplan in relatie tot bestaande plannen, en de ontwikkelingen Waterrand.

##### 1.2 Doelstelling

Beschrijving van de doelstelling van het IBP

##### 1.3 Leeswijzer

Hoe het IBP te lezen. Hierin duidelijk het onderscheid aanbrengen in het coördinerende gedeelte en het operationele gedeelte dat daadwerkelijk in het optreden van een van de scenario's toepasbaar is.

##### 1.4 Samenhang planvorming

Het IBP maakt onderdeel uit van een systeem van planvorming binnen de rampbestrijding, in deze paragraaf wordt de samenhang met de diverse plannen weergegeven.

##### 1.5 Beheer en implementatie

Wie gaat het plan beheren, wat wordt de rol van de waterfunctionaris en hoe verloopt het geplande traject van implementatie.

##### 1.6 Opleiden en oefenen

De bestuurlijk en operationeel functionarissen binnen het SRWS moeten zich het incidentbestrijdingsplan (IBP) eigen maken en opgeleid worden. Na implementatie zal vervolgens iedereen geoefend moeten blijven in het handelen conform de afspraken in het IBP. Aangezien het SRWS vaak meerdere veiligheidsregio's omvat zullen er goede afspraken gemaakt moeten worden over de opname van het IBP in regionale oefenplannen. Waterrand heeft een richtlijn multidisciplinaire opleiden en oefenen voor op het water ontwikkeld.

##### 1.7 Vaststelling

Aangegeven wordt wie het plan hebben vastgesteld. Daarnaast wordt in deze paragraaf bijgehouden wat aanpassingen zijn geweest na vaststelling van het IBP. Opgenomen wordt een beknopte beschrijving van de aanpassing, een datum en naam van degene die aangepast heeft. Het convenant is als bijlage opgenomen in het plan.

# Deel A Coördinatieplan

## 2 Werkingsgebied

### 2.1 Werkingsgebied van het plan

Hierin wordt opgenomen het geografische toepassingsgebied van dit plan.

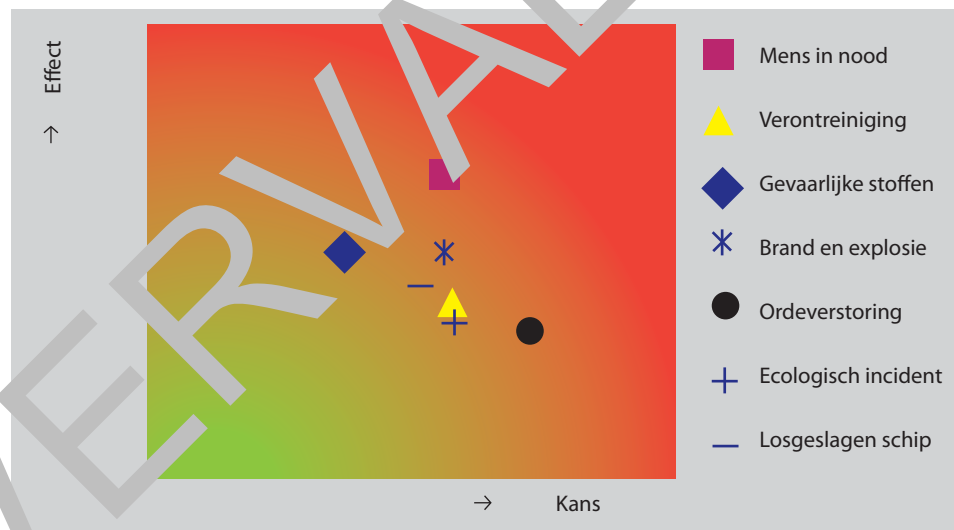
- Kaart samenhangend risicowatersysteem
- Kaart veiligheidsregio's
- Aanwijzing Coördinerende Veiligheidsregio (met Waterfunctionaris)
- Opsomming van wateren en havens in het gebied
- Indeling naar nautisch beheerder, waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder
- Korte toelichting van het SRWS

In deel C hoofdstuk 1 van dit Handboek is beschreven welke factoren rol spelen bij het samenstellen van een SRWS

### 2.2 Risicoanalyse van het samenhangend risicowatersysteem

#### Risicomaatlat

Voor zeven scenario's wordt in dit hoofdstuk de regionale risicoanalyse uitgewerkt. In dit hoofdstuk wordt een grafiek opgenomen waarin duidelijk wordt wat per scenario de kans en het effect is. Om de risicoanalyse op te kunnen stellen dient gebruik gemaakt te worden van de 'regionale maatlat' opgenomen in Deel E, bijlage 2 van het Handboek Incidentbestrijding op het Water. De risicoanalyse dient te ondersteunen van het bestuurlijk 'timmermansoog'. In een bijlage van het IBP wordt het formulier opgenomen dat heeft geleid tot de volgende voorbeeldgrafiek.



Figuur 27: Projectie kans en het effect van de zeven scenario's

Aangegeven wordt wat als maatgevend risico van de verschillende scenario's heeft gediend. In de praktijk blijkt dat vaak een combinatie van scenario's bij incidenten voorkomt.

#### Locatie specifieke risico's

In deze paragraaf wordt besproken wat de bijzonderheden van verschillende locaties binnen het SRWS en van mogelijke scenario's zijn. Deze paragraaf kan beschouwd worden als een samenvatting van deel B, het operationeel plan. Immers uit de risicoanalyse volgt welke risico's en/of locaties binnen het SRWS meer aandacht in de planvorming vragen. Daarnaast wordt een opsomming gegeven van bestaande rampbestrijdingsplannen op het water of de planvorming voor incidenten die een effect op het water kunnen hebben.

### 3 Betrokken partijen

In dit hoofdstuk wordt een tabel opgenomen waarin wordt aangegeven welke partijen bij welke processen betrokken zijn. De tabel wordt voorzien van een korte toelichting.

Per proces is aangegeven welke partners hierin actief zijn en indien er meerdere partijen zijn, wie per proces de leiding en coördinatie heeft ofwel verantwoordelijk is. Daarnaast geeft de tabel ook aan of diensten ondersteunend of betrokken zijn. Het doel van dit hoofdstuk is dat er helderheid is over wie tijdens een incident welke rol heeft binnen de multidisciplinaire samenwerking.

Onderstaand voorbeeld is opgenomen is afkomstig uit het Incidentbestrijdingsplan van het IJsselmeergebied.

Verantwoordelijke partij (V), is de verantwoordelijke partij voor dit proces Ondersteunend (O), levert middelen, vaste partner van verantwoordelijke bij dit proces Betrokken (B), levert informatie, kan specifieke expertise leveren bij dit proces		Brandweer	GHOR	Politie (oa. KLPD)	Geneente	Justwacht	KNRM	Corrige sar eenheden	Rijswatersta	Kapitein	Berger	Omstanders (scheepvaart)	GGD (arts infectieziekten)	Provincie	Marine (duikers en artsen)	Waterschappen	Eigenaar: vliegtuig / pijpleiding..	Ministerie LNV
1	Bestrijden van brand en gevaarlijke stoffen	V				B			O	O	O							
2	Redden en technische hulpverlening <i>link met proces 26</i>	V		O		B	O		O		O				O			
3	Ontsmetten mens en dier	V	B															
4	Ontsmetten vervoersmiddelen en infrastructuur	V							B									
5	Waarnemen en meten <i>link met proces 28</i>	V			B				O									
6	Waarschuwen van de bevolking	V			O				B					B				
7	Toegankelijk maken en opruimen	V			B				O									
8	Geneeskundige hulpverlening somati	V					O					O		B				
9	Preventieve openbare gezondheidszorg	V										O						
10	Geneeskundige hulpverlening psychosociaal	V								B								B
11	Ontruimen en evacueren	O	O	V	O		O	O			B							
12	Afzetten en afschermen (op plaats incident) land			V	B													
13	Verkeer regelen (op zee) <i>link met proces 27</i>			V										B				
14	Handhaven openbare orde			V														
15	Identificeren slachtoffers			V	B					B								B
16	Begidsen			V														
17	Strafrechtelijk onderzoek			V					O	B								B
18	Voorlichten en informeren				V				O	B		O	B		B	B	B	
19	Opvang en verzorgen		O	O	V					B								B
20	Uitvaartverzorging				V					B								B
21	Registratie van slachtoffers			O	O	V				O								O
22	Voorzien in primaire levensbehoefte				V													
23	Registratie van schade en afhandeling				V				V									
24	Milieuzorg <i>link met proces 28 en 29</i>	O			V				O					B	B	B	B	
25	Nazorg				V					O								O
26	Search and Rescue <i>link met proces 2</i>	O		O		V	O	O	O			O						
27	Nautisch verkeersmanagement <i>link met proces 7 en 13</i>			O		B	O		V	B	B	B		B		B		
28	Waterkwaliteit <i>link met proces 5 en 24</i>								V					B	O			O/V
29	Waterkwantiteit								V					B	O			

Figuur 28: Relatietabel tussen processen en betrokken partijen

## 4 Randvoorwaardelijke processen (ondersteunend en besturend)

In dit hoofdstuk wordt de samenhang tussen de netwerkpartners per initieel proces aangegeven. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaardelijke processen: Melding & Alarmering, Leiding & Coördinatie, Op- & Afschaling en Informatiemanagement nader uitgewerkt.

### 4.1 Melding en Alarmering

#### 4.1.1 Rol meldkamers/en verkeersposten

De vele betrokken partijen in het proces melding en alarmering bij incidenten op het water zijn in een overzicht gevisualiseerd.

Daarnaast is een tabel opgenomen welke meldkamers binnen het SRWS de rol vervullen.

#### 4.1.2 Meerdere meldkamers betrokken

Omdat er binnen een SRWS meerdere meldkamers betrokken kunnen zijn bij een incident, wordt in dit deel beschreven hoe de C-GMK en C-VP bepaald wordt. Daarnaast wordt duidelijk hoe deze onderling contact hebben.

#### 4.1.3 Protocollen en afspraken

Om ervoor te zorgen dat er in Nederland meer uniformiteit ontstaat en dat alle betrokken partijen op de hoogte zijn van afspraken, zijn richtlijnen ingesteld ten behoeve van:

- het uitvraagprotocol
- het vaststellen van het scenario
- het alarmeringsprotocol
- de meldingsclassificatie

Deze worden in deze paragraaf nader toegelicht.

### 4.2 Leiding en Coördinatie

#### 4.2.1 Betrokkenheid met en andere partijen

Voor incidentbestrijding op het water geldt op onderdelen een andere invulling en/of aanvullingen per proces. Daarbij zijn de reguliere "landprocessen" in het Regionaal Crisisplan aangevuld met het Crisis Water- en scheepvaartzorg. De processen die separaat zijn benoemd betreffen:

- Search and Rescue
- Nautisch Vesselsmanagement
- Meer waterkwaliteit
- Beheer waterkwaliteit en waterkeringen

Met betrekking tot deze processen wordt ingegaan op de taken, uitgangspunten en relatie tot het CoPI. Tevens wordt de rol van de Waterfunctionaris benoemd en de inrichting van het Actiecentrum Water en scheepvaart.

#### 4.2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen

Een beschrijving van de vertegenwoordiging van de waterpartijen in de gremia die tijdens de rampenbestrijding actief zijn.

#### 4.2.3 Coördinatie op plaats incident

Beschrijf hier hoe de rol van de OSC wordt ingevuld en de relatie van de OSC met het CoPI (op ruime binnenwateren hierbij ook het KWC betrekken).

#### 4.2.4 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten

Hier een beschrijving van de gemaakte keuze in het SRWS betreffende de leiding en coördinatie bij regiogrensoverschrijdende waterincidenten.

### 4.3 Op- en Afschaling

#### 4.3.1 Opschaling

Een beschrijving van de wijze waarop opschaling verloopt.

#### 4.3.2 Afschaling

Een beschrijving van de wijze waarop afschaling verloopt.

### 4.4 Informatiemanagement

#### 4.4.1 Wederzijdse afhankelijkheid van informatievoorziening

Hier worden operationele scenariokaarten geïntroduceerd als een goed hulpmiddel om het betreffende netwerk van actoren, hun rol en verantwoordelijkheden op een snelle en adequate wijze en voor alle niveaus van opschaling inzichtelijk te maken, inclusief de communicatielijnen. In hoofdstuk 5 In het operationele plan zijn de scenariokaarten opgenomen.

#### 4.4.2 Verbindingen

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).

Alle op het water opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via VHF (marifoon).

Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te bedienen en op elkaar af te stemmen dient de communicatie bij incidenten op het water volgens de in de paragraaf beschreven schema's te verlopen.

#### 4.4.3 Spreken met één taal

In dit plan is in bijlage 9 een korte begrippenlijst opgenomen, daar wordt in deze paragraaf naar verwezen.

## Deel B Operationeel plan

### Maatregelen per scenario

Alle mogelijke incidenten op het water kunnen worden gevat in 7 scenariotypen. Lokale omstandigheden scheppen daarbij de voorwaarden om per proces de benodigde maatregelen uit te kunnen voeren.

In dit hoofdstuk is per scenario een scenariokaart ontwikkeld. Een scenariokaart geeft inzicht in:

- De voor dat scenario van belang zijnde proces van melding en alarmering, leiding en coördinatie.
- De relevante partijen.
- Per relevant proces een checklist van de voor dat scenario specifieke maatregelen.
- De informatiestromen tot op (zo mogelijk) functioneel niveau.

Het doel van deze scenariokaarten is een handvat te bieden aan de bij een incident betrokken leidinggevenden bij de bestrijding per scenario.

Alle scenariokaarten hebben dezelfde opbouw. Bij elke type scenario zijn de processen opgenomen, die (bij escalatie) een rol spelen. Een incident kan meerdere scenario's in zich hebben.

Bijvoorbeeld bij een incident met brand en slachtoffers dekken twee scenariokaarten "brand en/of explosie" en "mens en dier in nood" het totaal van processen, maatregelen en informatiestromen.

#### 5.1 Model scenariokaart

MODEL SCENARIOKAART			
Subscenario's: scenario die vallen onder deze scenariokaart			
Overzicht van de bij dit scenario mogelijk betrokken land- en waterinstanties			
Informatiestromen			
	Leverancier van informatie	Wat: bijzonderheden op het water / aandachtspunten	Informatie delen met
Berichten oorzaksvorming		De informatie die op basis van de eerste melding bekend is.	
Situatie rapportage		De informatie die in situaties gedeeld wordt.	

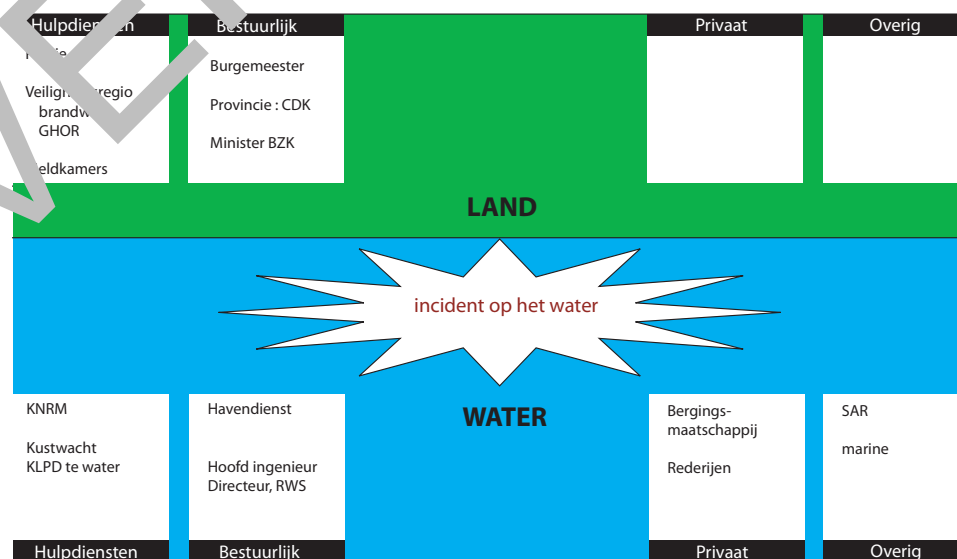
Inzetplan			
<b>Leiding en coördinatie</b>	De wijze waarop vorm wordt gegeven aan de leiding en coördinatie.		
<b>Eerste alarmering</b>	De eenheden die vervolgens als eerste gealarmeerd worden.		
<b>Opschalen</b>	Overwegingen om op te schalen.		
<b>Afschalen</b>	Proces om tot besluit van afschalen te komen.		
<b>Beschikbare middelen</b>	De beschikbare (bijzondere) middelen.		
Maatregelen per proces			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op het water)	Informatie delen met
Alle relevante processen opnemen.  De kleur geeft aan welke organisatie procesverantwoordelijk is.	Functionaris zo specifiek mogelijk benoemen.  Als er geen specifieke functionaris is aan te wijzen wordt de organisatie of het team opgenomen.	Specifieke maatregelen op uitvoeringsniveau benoemen die onder dit proces vallen.	De specifieke informatie opnemen die de informatie ontvangt.  Als er geen specifieke functionaris is aan te wijzen wordt de organisatie of het team opgenomen.

### Voorbeeld: Mens en dier in nood

#### Scenario 1 – Mens en dier in nood

Subscenario's:

- watersporter in problemen
- schip in nood
- persoon overboord/vermist
- ongeval, gewond
- ziekte aan boord
- neergeslagen vlieger
- problemen met de boot



Informatiemanagement			
	Leverancier van informatie	Wat: bijzonderheden op het water / aandachtspunten	Informatie delen met
Beeld en oordeelsvorming	VP GMK OvD-B OvD-P	Bepaal omstandigheden: Aard van het incident Aantal personen in nood Aard van de verwondingen/ ziekte Complicerende omstandigheden - Weersomstandigheden - Brand/ explosie - Gevaarlijke stoffen - Infectieziekte Bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken	Nautisch Verkeers Management VP/OvD-RWS C-GMK OC-KLPD Burgemeester locatie incident
	OvD-B	Wat is er gebeurd Verwachte locatie en tijdstip aanlandingsplaats(en). Aantal en toestand geredde personen Voortgang search and rescue Extra benodigd materieel	C-GMK
Situatierapportage (sitrap)	CoPI	Wat is er gebeurd Verwachte locatie en tijdstip aanlandingsplaats(en). Aantal en toestand geredde personen Voortgang search and rescue	C-GMK OC-KLPD SJT vanaf GRIP 2

Inzetplan	
Leiding en coördinatie	In het algemeen bereikt het CoPI voor de bronbestrijding vanaf de dichtbijzijnde oever. Vanaf GRIP 1 coördineert de de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Vanuit het CoPI heeft de OvD-W contact met de OSC
Eerste alarmen	Wachtteam, TS, OvD-B, ambu, KLPD-vaartuig,
Opschaling	Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden. - er duidelijke effecten zijn naar het land. - er op het water meerdere processen spelen - langdurige inzet
Afschalen	OSC overlegt met CoPI en het KWC of verdere (zoek)acties worden stopgezet. Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende.
Beschikbare middelen	Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getraind) eenheden Landelijk/specialistisch: Bergers, schepen met sonar, USAR Bij een omvangrijke redding kan de KNRM vanuit andere SRWS-en ingezet worden



Maatregelen per proces			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op het water)	Informatie delen met
2. Redding en technische hulpverlening	OvD-B	Genomen maatregelen Voortgang en tijdsduur Aanlandingsplaats Aantal personen Is vervoer nodig naar opvanglocatie Wens om te stoppen met bemaling	OvD-P OvD-G Nautisch Verkeersmanagement RWS gemeente
8. Geneeskundige hulpverlening somatisch	OvD-G	Ambulancehulpverlening wel of niet op het water Opstapplaats Aanlandingsplaats Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal) gewonden	KWC RSC OvD-P OvD-G
9. Preventieve openbare gezondheidszorg	Havenautoriteit	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit en te doormeldt aan de RGD	RGD/GHOR Gemeente Politie KLPD
10. Geneeskundige hulpverlening Psychosociaal	OvD-G	Organiseren i.s.m. private partijen	Gemeente Betrokken private partijen
11. Ontruimen en evacueren	KLPD/politie	Betekende scheepvaart in de buurt	Gemeente
15. Identificeren slachtoffers	Politie	Bepaal rustplaats overleden slachtoffers	Gemeente
17. Strafrechtelijk onderzoek	OvD	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek	CoPI Nautisch Verkeersmanagement OvD-RWS
18. Voorlichten en informeren	Gemeente KWC	I.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en)	Scheepvaart Pers Betrokken private partijen
19. Opvang en verzorgen	Gemeente	Opvanglocatie Vervoer Betrek de betrokken reder en/ of oliemaatschappijen	CoPI ROT
20. Uitvaartverzorging	Gemeente	I.s.m. de betrokken private partijen	
21. Registratie van slachtoffers	Politie	Vanaf GRIP 3 gemeente	
26. Search and Rescue	OvD-B	Overweeg voor zoekacties de inzet van SIGNI, dreg- en sonardiensten	AOV
27. Nautisch verkeersmanagement	VP's	Informeer scheepvaart in de buurt Stop de scheepvaart	CoPI OvD-P
29. Beheer waterkwantiteit en waterkeringen	RWS	Stoppen met spuien/bemaling	HHR

# Bijlagen

## Model incidentbestrijdingsplan

### Bijlage 1 Analyse risicomaatlat SRWS

De achtergrond van de grafiek zoals opgenomen in paragraaf 2.2 van dit plan, de tabellen zijn als bijlage in het Handboek opgenomen bij deel E hoofdstuk 1.

### Bijlage 2 Modelconvenant

#### Convenant

Het convenant waarin de bestuurlijke vaststelling van het IBP geregeld is. Hieronder is een format opgenomen.

Convenant, regelende de samenwerking en coördinatie bij incidenten, rampen en zware ongevallen op **(naam water)**.

De Colleges van Burgemeester en Wethouders, alsmede de Burgemeester van de gemeenten **(lijst betrokken gemeenten)**

en de Commissarissen van de Koningin in de provincies (lijst betrokken provincies)

en de Minister van Verkeer en Waterstaat, te dezen vertegenwoordigd door de **(naam vertegenwoordiger/instantie)**

en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

en **(eventueel andere betrokkenen)**

elk voor wat betreft zijn eigen bevoegdheden, hierna te noemen: partijen  
gehoord

de kantschefs van de regiopolitie **(namen regio's)**

de directeuren GOR van **(namen regio's)**

de regionale commandanten **(namen regio's)**

het hoofd (namen regio's) van de KLPD Water te **(namen unit)**

de directeur Kustwachtcentrum te Den Helder;

**(eventueel andere functionarissen)**

overwegende

dat het gewenst is een regeling te treffen voor de samenwerking bij het voorkomen, beperken en/of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van rampen of zware ongevallen op de **(naam water)**,

Spreken het volgende af:

#### Artikel 1 Doel

Om de schadelijke gevolgen van (dreigende) rampen, (zware) ongevallen dan wel waterstaatkundige calamiteiten in het toepassingsgebied te voorkomen, beperken en/of te bestrijden verbinden partijen zich om samen te werken overeenkomstig het **(naam regeling)**.

#### Artikel 2 Toepassingsbereik

Dit convenant heeft betrekking op in de bijlage Ramptypen van het Rampenplan genoemde (dreigende) rampen, zware ongevallen en overige gebeurtenissen die plaatsvinden in en/of waarvan de gevolgen zich uitstrekken over (naam water), zoals is aangegeven op de overzichtskaart bij het **(naam regeling)**.

**Artikel 3 Melding en alarmering**

Partijen verplichten zich de melding en alarmering met betrekking tot een ramp of (zwaar) ongeval onder deze regeling uit te voeren zoals beschreven in paragraaf 'Melding en alarmering' in het (naam regeling).

**Artikel 4 Bestuurlijke coördinatie**

Partijen verplichten zich bij rampen, zware ongevallen dan wel waterstaatkundige calamiteiten onder deze regeling te werken volgens de in (**naam regeling**) uitgewerkte coördinatiestructuur.

**Artikel 5 Operationele coördinatie en opschaling**

De operationele coördinatie en opschaling bij de bestrijding van rampen, zware ongevallen dan wel waterstaatkundige calamiteiten onder deze regeling geschiedt conform hetgeen is vastgelegd in het (**naam regeling**).

**Artikel 6 Voorlichting**

De voorlichting met betrekking tot een ramp of (zwaar) ongeval onder dit convenant wordt uitgevoerd zoals beschreven in de (**paragraaf/hoofdstuk over voorlichting en communicatie**) in het (**naam regeling**).

**Artikel 7 Personele en materiële bijstand**

Partijen geven zo veel als mogelijk gevolg aan een verzoek om personele en/of materiële bijstand, met in achtneming van de daarvoor geldende bijstandsregelingen.

**Artikel 8 Opleiden en oefenen**

Partijen bevorderen dat hun personeel ter voorbereiding op een grootschalige multidisciplinaire inzet wordt opgeleid en geoefend zoals beschreven in (**paragraaf/hoofdstuk over opleiden en oefenen**) in het (**naam regeling**).

**Artikel 9 Beheer**

1. Het beheer van het (naam regeling) wordt opgedragen aan een commissie overeenkomstig de samenstelling, taken en budget zoals genoemd in hoofdstuk (**zelf invullen**).
2. De kosten van het beheer worden door partijen gedragen volgens de verdeelsleutel: (**zelf invullen de bijdrage van elke partij**).
3. Besluiten over de uitvoering, de toepassing en wijziging van dit convenant worden, nadat de afgevaardigde ambtsdragers en functionarissen daarover zijn gehoord, door partijen genomen.

**Artikel 10 Overleg**

1. Indien bijkens een daartoe strekkend schriftelijk verzoek van een van de partijen overleg over de uitvoering, de toepassing of een wijziging van of een geschil over dit convenant gewenst is, wordt hiertoe door de voorzitter van het (**naam coördinatie orgaan**) in vergadering van partijen belegd, zo mogelijk binnen 30 dagen nadat vorenbedoeld schriftelijk verzoek bij hem is binnengekomen.
2. De voorzitter van het (naam coördinatie orgaan) zit de vergaderingen voor.

**Artikel 11 Slotbepalingen**

1. Dit convenant met de bijbehorende uitwerkingen in het (**zelf invullen**) treedt op (**zelf invullen**) in werking.
2. Dit convenant geldt voor (**onbepaalde tijd**) en moet herzien worden eens in de (**tijd invullen**).
3. Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.
4. **Dit convenant kan door elk van de partijen schriftelijk worden opgezegd met inachtneming van een termijn van ....**
5. Wanneer een partij het convenant opzegt, beraden de overige partijen zich over de gevolgen daarvan voor het convenant.
6. Met de inwerkingtreding van dit convenant vervalt de (**indien van toepassing, naam oude regeling**).
7. Dit convenant kan worden aangehaald als "**(zelf invullen)**".

Aldus getekend,

(**Namenlijst en Handtekening betrokkenen zelf invullen**)

Toelichting op het  
convenant**Aanhef**

Uitgangspunt van het convenant is het verstevigen en blijvend verbeteren van de samenwerking tussen de deelnemende partijen waardoor de ongevals- en rampbestrijdingsprocessen zo efficiënt mogelijk kunnen verlopen. Met het convenant wordt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de partijen tot uitdrukking gebracht. Dit geldt primair voor de ondertekenende partijen. Echter ook de 'gehoorde' partijen geven bij instemming met dit convenant aan, dat zij in de praktijk overeenkomstig het **(naam regeling)** zullen handelen.

**Artikel 1**

In dit artikel is aangegeven met welk doel het convenant wordt aangegaan: het voorkomen, beperken en/of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van rampen, zware ongevallen en calamiteiten als bedoeld in de Waterstaatswet. Het **(naam regeling)** vormt het kader voor de samenwerking wanneer er behoefte is aan gezamenlijk en gecoördineerd optreden. De ondergrens wordt daarmee logischerwijs gevormd door die ongevallen waarbij coördinatie niet aan de orde is, dus werk dat gerekend wordt tot de 'routine' van de hulpverleningsdiensten en veelal monodisciplinair wordt uitgevoerd. De grens tussen kleine voorvallen waarbij het convenant niet van toepassing hoeft te zijn en voorvallen waarover partijen wel moeten worden geïnformeerd is moeilijk te bepalen. De nadruk ligt volledig bij een goed werkende melding en alarmering. Bij twijfel al de informatie moeten worden doorgegeven, zodat iedere partij in staat is zijn eigen verantwoordelijkheid uit te oefenen.

De bovengrens is moeilijker te bepalen. Dit **(naam regeling)** voorziet in de coördinatie van de bestrijding van rampen en zware ongevallen, zoals bedoeld in de **Wet Rampen en zware Ongevallen of Wet veiligheidsregio's**, alsmede de coördinatie van het bestrijden van calamiteiten als bedoeld in de Waterstaatswet en de eigen wettelijke bevoegdheden tot het redden van mensen (Search and Rescue) op basis van de Regeling inzake de SAR-dienst.

Het convenant beoogt uitdrukkelijk te voorzien in een procedure in de hulpverlening en de (inter)regionale coördinatie van de rampbestrijding. Het bestrijdingsmateriaal en -materieel, zoals vermeld in het bij het **(naam regeling)** behorende overzicht, kan worden ingezet bij de eigen rampbestrijdingsprocessen en/of op verzoek bij de processen van één van de andere partijen.

**Artikel 2**

Bij de afbakening is aangesloten bij de ook in andere plannen voor de **(naam water)** gehanteerde grens tussen land en water.

Schepen die vastliggen aan de wal (in de havens of aan de pieren) worden gerekend tot het land en vallen daarmee buiten het **(naam regeling)**.

**Artikel 3**

Voor de uitvoering van het convenant is een duidelijke en algemeen gehanteerde procedure voor melding en alarmering van de onder dit convenant bedoelde gebeurtenissen van groot belang. In **(hoofdstuk/paragraaf nummer zelf invullen)** van het **(naam regeling)** is in die procedure voorzien.

**Artikel 4, 5 en 6**

De nadere uitwerking van deze artikelen vormt de kern van het **(naam regeling)**.

**Artikel 7**

De partijen verplichten zich met dit artikel om zoveel mogelijk gevolg te geven aan een verzoek om bijstand onder dit convenant, uiteraard met inachtneming van de eigen taken en bevoegdheden en de overige geldende bijstandsregelingen. Hulpverlening aan een ieder in nood op het water is een verplichting op grond van de algemene wetgeving voor de scheepvaart. Het verdient aanbeveling om inzet van materieel en mensen voor andere dan de eigen taken nader uit te werken in specifieke samenwerkingsregelingen tussen partijen, waarin verantwoordelijkheid, bevoegdheid, veiligheid, extra voorzieningen en kosten van inzet kunnen worden geregeld.

**Artikel 8**

Om goed voorbereid te zijn op een ramp, zwaar ongeval of waterstaatkundige calamiteit moet iedere betrokkene opgeleid en geoefend zijn. In het **(naam regeling)** is daarom een verwijzing naar een opleidings- en oefenplan opgenomen. Van de partijen wordt

verwacht dat zij bevorderen dat hun personeel niet alleen in hun eigen discipline maar ook in samenwerking met de andere diensten wordt/is opgeleid en geoefend.

#### Artikel 9

Met dit artikel wordt er een commissie ingesteld die verantwoordelijk is voor het actueel houden van het **(naam regeling)**. Deze Beheerscommissie krijgt voor haar beheerstaken een jaarlijks budget. De aan het convenant deelnemende partijen **(namen partijen invullen)** dragen elk voor **(percentage bijdrage)** bij aan het beheer van het **(naam regeling)**. De Beheercommissie rapporteert haar bevindingen aan het **(naam coördinatie instantie)**. Deze instantie neemt besluiten over de uitvoering, de toepassing en de wijziging van het **(naam regeling)**.

#### Artikel 10

In dit artikel worden regelingen gegeven betreffende het overleg en de besluitvorming omtrent uitvoering, toepassing en wijziging van of geschil over de overeenkomst. Elk van de betrokken partijen kan schriftelijk om overleg vragen. Het onderzoek van specifieke kwesties die om een nadere bestudering vragen kan worden opgedragen aan de Beheercommissie.

#### Artikel 11

In de slotbepaling wordt aangegeven dat het convenant en het **(naam eventueel bijhorende plannen)** met ingang van **(datum)** voor onbepaalde tijd wordt aangegaan. Het plan dient eens in de **(tijd)** te worden herzien. Indien een partij het convenant wil opzeggen wordt in dit artikel aangegeven op welke wijze dit dient te geschieden. Veranderingen in verband met opzegging door een partij kunnen desgewenst worden doorgevoerd op grond van artikel 9. Los daarvan is in hoofdstuk (zelf invullen) van het **(naam regeling)** voorzien dat de toepassing van het convenant door de Beheerscommissie regelmatig wordt geëvalueerd.

### Bijlage 3 Beschikbare middelen

#### Toelichting

Van alle betrokken instanties worden de gebruikte middelen (vaartuigen) in het SRWS beschreven met enkele specificaties. Hieronder is een tabel opgenomen.

Organisatie	Wat (soort/naam schip)	Specificaties (schip/eigenaar)	Waar (locatie)	Bijzonderheden (waakvlam oid)	Capaciteit		
					Redding / berging	Blussing	Verontreininging

### Bijlage 4 Dekkingsplan

Plan waarin voor het SRWS vastgesteld is welke middelen waar op welk moment kunnen worden ingezet. In het plan aangeven waar zorgnormen wel of niet haalbaar zijn.

### Bijlage 5 Uitwerking inzetvoorstellen GMK's, KWC en VP'en

Overzicht van inzetvoorstellen per (sub)scenario/ per gemeente, vak of gebied zoals die gehanteerd worden door de betrokken meldkamers en in hun meldkamersysteem ingevoerd zijn.

Voorbeeld

Voorbeeld inzetvoorstel:

Mens en dier in nood	(G)MK	KLPD	VP/ RWS	KWC (indien betrokken)
Persoon overboord/vermist	duikers Reddingsbrigade ambulance noodhulpeenheid-politie	vaartuig <sup>41</sup>		2x KNRM <sup>42</sup> heli
Schip in nood				KNRM
Watersporter in problemen	vaartuig			KNRM
Ongeval, gewonde	ambulance OvD-G noodhulpeenheid-politie			KNRM heli (arts)
Ziekte aan boord	ambulance OvD-G noodhulpeenheid-politie			KNRM
Neergestort vliegtuig	duikers Reddingsbrigade GRIP 1 ambulance	vaartuig		2x KNRM
Problemen ijs	noodhulpeenheid-politie duikers			KNRM
Wadlopen				KNRM
Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers	(G)MK	KLPD	VP/ RWS	KWC (indien betrokken)
Versmering	OvD-B AGS OvD-G	vaartuig	vaartuig BOA oliebestrijdingsmaterieel	
Stof opgelost in water	OvD-B AGS OvD-G	vaartuig	vaartuig BOA	
Stof drijft op het water	OvD-B AGS OvD-G	vaartuig	vaartuig BOA oliebestrijdingsmaterieel	
Stof zinkt	OvD-B AGS OvD-G	vaartuig	vaartuig BOA	
Verontreiniging kust/oever	OvD-B AGS GRIP 1 noodhulpeenheid-politie	vaartuig	vaartuig BOA oliebestrijdingsmaterieel	
Ongevallen gevaarlijke stoffen	(G)MK	KLPD	VP/ RWS	KWC (indien betrokken)
Hinderlijke lucht		vaartuig	vaartuig	
Vrijgekomen brandbaar stof	OvD-B ambulance	vaartuig		KNRM
Vrijgekomen chemische stof	OvD-B, AGS ambulance			
Vrijgekomen radioactieve stof	GRIP 1 AGS, ambulance	vaartuig		
Ontstaan gaswolk	GRIP 1 AGS, Gemeente, ambulance	vaartuig		
Transportleiding	OvD-B, AGS Gemeente, ambulance OvD-G, Eigenaar	vaartuig		
Aantreffen explosief	AGS, Gemeente ambulance, TEV noodhulpeenheid-politie			
Gedumpte/onbekende stof	OvD-B, AGS, LFO			

41 Waar een vaartuig van de KLPD wordt genoemd kan ook een vaartuig van bijvoorbeeld RWS gelezen worden als dit in de buurt aanwezig is.

42 De KNRM kan ook door een (G)MK gealarmeerd worden.

<b>Brand en explosie</b>	<b>(G)MK</b>	<b>KLPD</b>	<b>VP/ RWS</b>	<b>KWC (indien betrokken)</b>
Pleziervaartui	TS OvD-B		vaartuig	KNRM
Binnenvaartschip	TS OvD-B	vaartuig	vaartuig	KNRM
Rondvaartboot	GRIP 1 2 x TS	vaartuig	vaartuig	KNRM heli
Cruiseschip/ferry	GRIP 1 2 x TS	vaartuig	vaartuig	KNRM heli
Zeeschip in lading	GRIP 1 2 x TS	vaartuig	vaartuig	KNRM
Zeeschip in de machinekamer	GRIP 1 2 x TS	vaartuig	vaartuig	KNRM
Zeeschip in de accommodatie	GRIP 1 2 x TS	vaartuig	vaartuig	KNRM
<b>Ordeverstoring</b>	<b>(G)MK</b>	<b>KLPD</b>	<b>VP/ RWS</b>	<b>KWC (indien betrokken)</b>
Recreatie	noodhulpeenheden-politie OvD-P	vaartuig		KNRM
Partyboot	2x noodhulpeenheden-politie OvD-P	2x vaartuig		KNRM heli
Cruiseschip/ferry	2x noodhulpeenheden-politie GRIP 1	2x vaartuig		KNRM heli
Activisten op een vaartuig	noodhulpeenheden-politie OvD-P	vaartuig	vaartuig	
Stremming van de vaarweg	3x noodhulpeenheden-politie OvD-P	2x vaartuig	vaartuig	
Bij sluis/op de kant	ambulance 2x noodhulpeenheden-politie OvD-P	2x vaartuig	OvD-W (RWS)	
<b>Ecologisch incident</b>	<b>(G)MK</b>	<b>KLPD</b>	<b>VP/ RWS</b>	<b>KWC (indien betrokken)</b>
Aangespoelde vogels/dieren	noodhulpeenheden-politie		OvD-W(RWS)	
Veel zieke/dode dieren in het water	vaartuig	vaartuig	OvD-W(RWS)	
<b>Aanvaring en/of loslopende schip, object of drijvend</b>	<b>(G)MK</b>	<b>KLPD</b>	<b>VP/ RWS</b>	<b>KWC (indien betrokken)</b>
In de vaarweg		vaartuig	vaartuig	
Gezonken		vaartuig	vaartuig	
Op oever, strand	2x noodhulpeenheden-politie OvD-P		vaartuig OvD-W(RWS)	
Vermist		vaartuig	OvD-W(RWS) vaartuig	

## Bijlage 6 Overzicht gegevens

Overzicht met telefoonnummers en adressen van betrokken diensten en gremia.

## Bijlage 7 Gebiedsspecifiek

Aanvullingen specifiek vanuit het gebied

## Bijlage 8 Overzicht Aanlandingsplaatsen

Categoriën  
aanlandings-  
plaatsen

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

Om op landelijk uniforme wijze inzichtelijk te maken met wat voor soort aanlandingsplaats men te maken heeft, is ervoor gekozen om de aanlandingsplaatsen in categorieën in te delen. 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

Inhoudsopgave  
format

In het Incidentbestrijdingsplan van het SRWS dienen in dit hoofdstuk alle aanlandingsplaatsen beschreven te zijn. Dit hoofdstuk kent de volgende indeling:

Op een pagina wordt een overzichtskaart opgenomen met alle aanlandingsplaatsen in het SRWS en een tabel met de opsomming van alle aanlandingsplaatsen en bijbehorende categorie (genummerd).

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

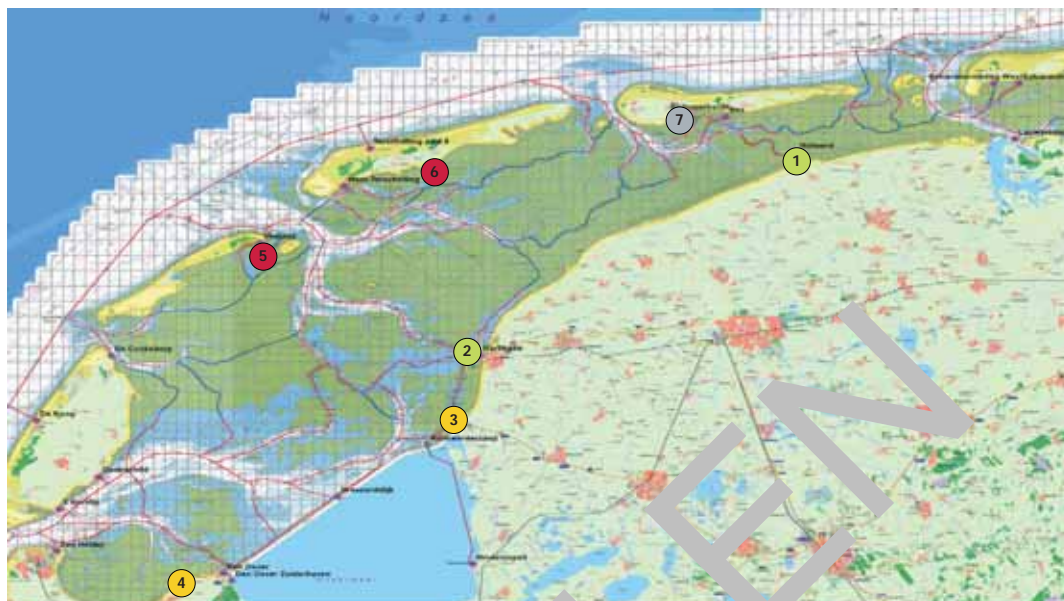
- Een overzichtskaart van de aanlandingsplaats (geografisch)
- Een tabel met specificaties van de aanlandingsplaats
- Een foto met gedetailleerde locatieafspraken
- Een kaart met het achterland (schaal 1:25.000)

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.



Overzichtskaart  
SRWS

Voor het totale samenhangend risicowatersysteem is een kaart opgenomen. De genummerde stippen verwijzen naar aanlandingsplaatsen en opstapplaatsen die in de tabel nader zijn gespecificeerd.



NR	Categorie	Gemeentenaam	Plaatsnaam	Postlocatie	Locatie (x/y)	Blz
1	A					
2	A					
3	B					
4	B					
5	Overig					
6	Overig					
7	Opstap					
enz.						

Dit betreft een voorbeeld van een gecombineerde kaart ten behoeve van het overzicht aanlandingsplaatsen. In dit geval is hierin een kaartlaag geprojecteerd die de vaarroutes aangeeft. Hier zijn op de Waddenzee de rode routes permanent bevaarbaar en de blauwe routes niet beschikbaar gedurende een aantal uren rond laagwater. De aanlandingsplaatsen worden met de klok mee genummerd, zodat alle aanlandingsplaatsen bij elkaar in de buurt ook bij elkaar staan.

Overzichtskaart  
aanlandingsplaats

Alle in het overzicht genoemde locaties worden in dit hoofdstuk nader uitgewerkt. Hier op volgend een voorbeeld hoe dit hoofdstuk uit te werken is.



Specificaties

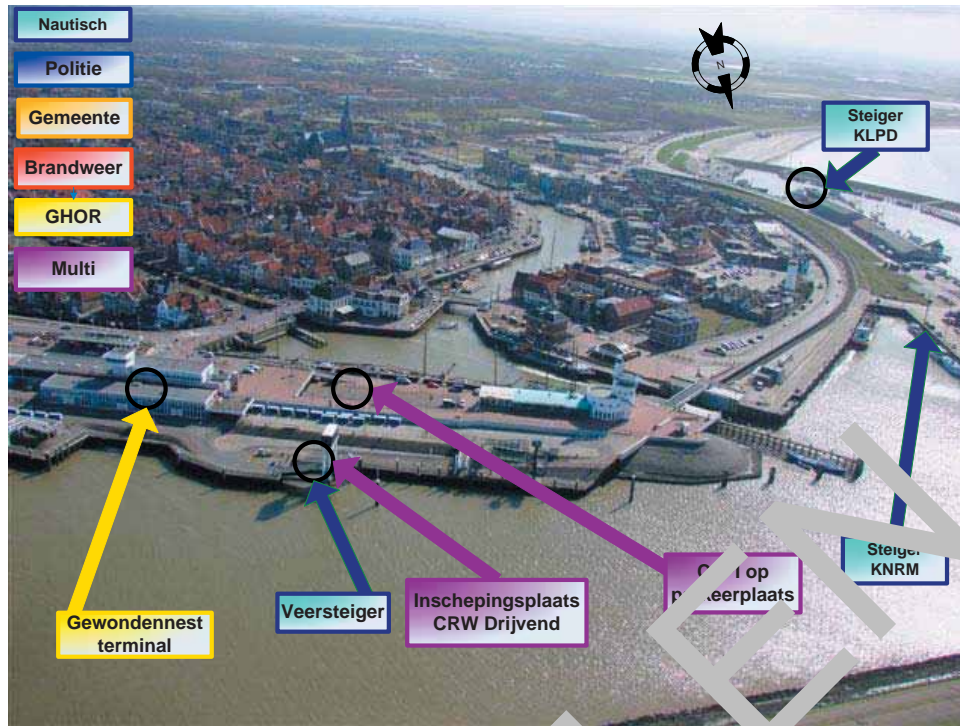
Onderwerp	Omschrijving/bijzonderheden
Gemeente	
Plaats	
Havennaam	
Locatie (x,y coördinaten)	
Adres	
Postcode	
Categorie	
Bereikbaarheid land	
Route land	
Toegankelijkheid	
Beheerder/leutnant	
Aanpakbeperking	
Verluchting: laden/lossen	
Ondergrond omgeving walkant	
Verlichting	
Grootte open terrein	
Bereikbaarheid water/diepgang	
Trailerheiling	
Getij	
Walkant	
Heli landingsplaats	
Ziekenhuizen met heliplatform	
Blusplaats	
Nummer haven	
Bijzonderheden	

Achtergrondkleur geeft categorie aan, groen = A.

Om de tabellen eenduidig te laten invullen door de verschillende SRWS wordt voorgesteld om met de volgende keuzetabel te werken. In de tabel kan dan alleen de volgende informatie worden opgenomen:

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 aanrijroute Aanrijroute met een rijstrook Overig
Route land	Tekst	Routebeschrijving
Toegankelijkheid	4	Geen hek Hek zonder sleutel Hek/slagboom met sleutel Overig
Beheerder/Sleutelhouder	4 + contact-gegev.	Beheerder/sleutelhouder 24 uur per dag Beheerder/sleutelhouder tijdens kantooruren Bereikbaarheid onbekend Overig + contactgegevens
Asdrukbeperking	2 + waarde	Nee Ja, zo ja asdrukbeperking
Inscheeping: laden/lossen	3	Mobiele kraan Vaste kraan Overig (voor tonnage wat tilbaar is)
Verlichting	3	Aanverlichting Verlichting in te schakelen Geen vaste verlichting
Ondergrond omgeving walkant	5	Beton Bestrating Agrarisch grasland Recreatief grasland Overig
Grote open ruimte bij walkant	3	<1 ha binnen 10 meter <0,5 ha maar >1 ha binnen 100 meter Overig
Bereikbaarheid vanaf wal/diepte van 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
Heli landingsplaats	1	Maak gebruik van bestaande categorisering helilandingsplaatsen
Ziekenhuis heliplatform	1	Namen ziekenhuis en plaatsen van ziekenhuizen in omgeving met heliplatform
Blusplaats	1	Aanwezigheid van een locatie waar een brandend schip kan worden afgemeerd (in de omgeving)
Nummer haven	1	Als aanlandingsplaatsen genummerd zijn kan dat hier vermeld worden
Bijzonderheden	Tekst	

Gedetailleerde locatieafspraken



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 zijn al snel niet scherp genoeg.

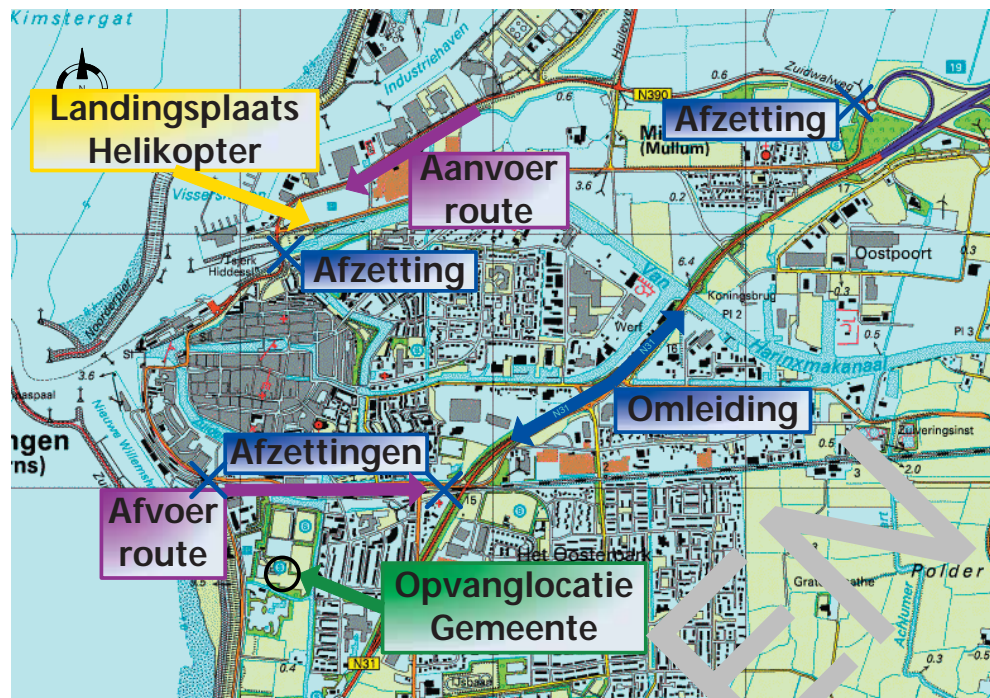
Veel gemeenten hebben programma's die gemeentelijk waar luchtfoto's als kaartlaag in zitten en waarbij ook bijvoorbeeld straatnamen in de afbeelding gezet kunnen worden. Ook Provincies en/of Rijkswaterstaat beschikken veelal over dergelijke middelen waardoor dit in alle gebieden bruikbaar is.

Hierboven een voorbeeld van labels zoals deze in de foto geplaatst kunnen worden. De kleuren van de labels corresponderen 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 zijn de criteria als volgt: het terrein van de haven waar aangeland zal gaan moet compleet zichtbaar zijn.

Bij A-aanlandingsplaatsen wordt ook op dezelfde bladzijde een kaart opgenomen, daarom 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 gehele pagina kunnen bestrijken. Van de foto moet eigenaar en jaar van opname zijn vermeld.

Kaart achterland



Kaart (ongeveer) schaal 1:25000.

De schaal waarop op een half A4 het achterland van de haven het best is af te beelden is 1:25000. Als ondergrond zou vanuit een GIS-pakket de top 10 vector kaart gebruikt kunnen worden. Een groot aantal openbare diensten beschikken over dergelijke kaarten.

Hierbij het volgende voorstel om in de kaart op te nemen:

belangrijke wegnummers en namen  
 route zoals aangegeven bij de bereikbaarheid  
 circulatieplan (aan en afvoerwegen) evenzeer 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.

## Bijlage 9 Afkortingen

Lijst met gebruikte afkortingen in het plan zoals in het IBP gebruikt.

## Bijlage 10 Begrippen

Lijst met gebruikte afkortingen in het plan zoals in het IBP gebruikt.

VERVALLEN

## Colofon

Het Handboek Incidentbestrijding op het Water is een uitgave van het Projectbureau Waterrand

### Redactie

Saskia Best  
Sander Glaser  
Marieke van 't Hoff  
Annemieke 't Hooft  
Jan Albert Kram  
Ad Krom  
Martijn van Nieuwenhuijze  
Jos Stierhout  
Marlou Visser

### Eindredactie

Saskia Best  
Annemieke 't Hooft  
Jan Albert Kram

### Fotografie

KNRM  
Marlou Visser  
Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding  
Reddingsbrigade Nederland  
Rijkswaterstaat  
Shutterstock Fotografie

### Ontwerp

BB-Go, Den Haag ([www.bb-go.nl](http://www.bb-go.nl))

### Druk

Drukkerij Ando, Den Haag

### Uitsluiting aansprakelijkheid

Dit is een uitgave van het Projectbureau Waterrand. Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid betracht. Waterrand sluit iedere aansprakelijkheid uit voor eventuele schade die voortvloeit 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.

Eerste uitgave, april 2009

VERVALLEN



VERVALLEN

