

## **C** Voorbereiding

### **Incidentbestrijding op het Water**

#### **1** Planvorming

Incidentbestrijdingsplan op het water

#### **2** Waterrandprocedures

#### **3** Richtlijn multidisciplinair opleidings-, trainings- 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

**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 afstemming, 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

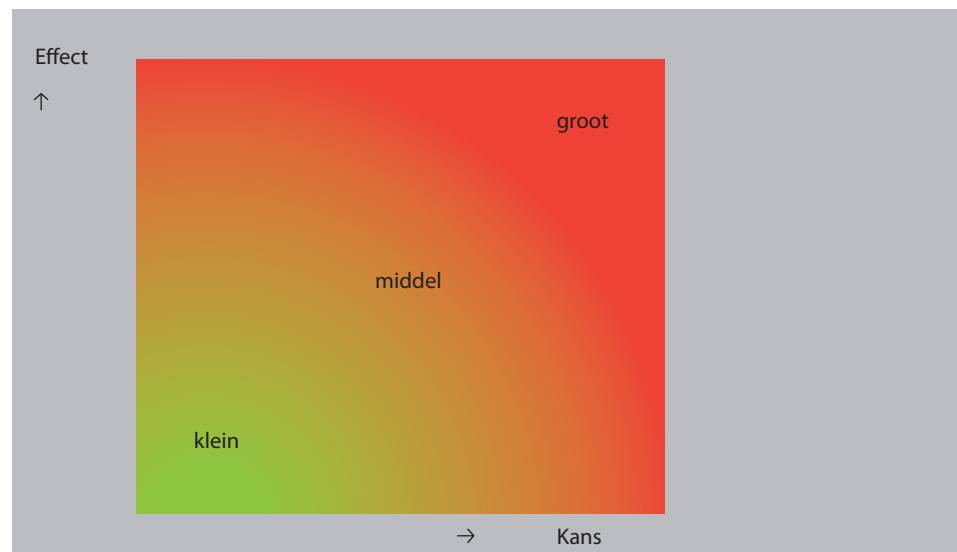
### Risico's

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 door de verwachte effecten daarvan. Ten behoeve van het bepalen van de hulpvraag wordt geanalyseerd welke factoren invloed hebben op het effect van incidenten. Om te komen tot adequate inzet bij een incident is het van belang 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 privaat (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 beoordeelt zelf of een IBP noodzakelijk is en stelt de omvang van het gebied vast waarvoor zij dit noodzakelijk acht.</p>

C

1

### 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 is het niet altijd de dominante grens. Lokale kennis kan uitwijzen dat het de ene keer logischer is de grens van de veiligheidsregio te hanteren en in een ander geval de grens van de nautische beheerder. Soms is een 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. Zo 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 uitsluitend benoemd indien en voor zover dat voor de voorbereiding in een gebied noodzakelijk is (dus geen subsystemen benoemen als dat niet leidt tot andere afspraken voor bijvoorbeeld initiële processen, te nemen maatregelen, etc).
- Grenzen van de wateren binnen een SRWS beginnen/eindigen altijd aan de landzijde (dus geen grenzen in het midden van een water) en worden exact beschreven en vastgelegd. Langs een rivier kan de kruinlijn van de dijk als grens worden gekozen en in havens is de kade de grens. Voor de beschrijving van de begrenzing wordt gebruik gemaakt van sluizen, bruggen, paalnummers, en dergelijke.
- Bij het bepalen van de grenzen staat ook het risico centraal. Zo is het voorstelbaar dat de grens van een SRWS wordt bepaald op bijvoorbeeld 300 meter voorbij een verkeerskruispunt, juist omdat het kruispunt zelf een risico vormt of omdat op 100 meter van het kruispunt zich nog een locatie met een hoog risicoprofiel bevindt.
- Afbakening van/in havens vormt een speciaal aandachtspunt, waarbij als stelregel geldt dat deze onderdeel vormt van het SRWS als er sprake is van een hoog risicoprofiel of als deze als aanlandingsplaats of opstapplaats dient. Bijvoorbeeld:
  - Haven bunkerschepen in Dordrecht zijn (gelet op het hoge risicoprofiel) wel onderdeel van het SRWS Delta Zuid-Holland.
  - Jachthaven Dordrecht in binnenstad vormt geen onderdeel van het SRWS Delta Zuid-Holland (laag risico en dient niet als aanlandingsplaats of opstapplaats).
- De Noordzee is ook een SRWS, maar valt als geheel buiten de scope van 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.

## 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 juli 2004 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 die de hulpdiensten en gemeenten nastreven om een eventuele ramp te bestrijden.
- Het bestuur van de regionale brandweer is daarbij, gelet 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 dient 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 vakspecifieke (OTO, 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 opleidingen 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 toelichting op het IBP is opgenomen in appendix 4 van dit Handboek.

### Deel: 0 Algemeen

#### 1 Inleiding

- 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 losgeslagen 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: Dekkingsplan
- 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-, trainings- 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



# 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.

## 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 bewegend schip. Belangrijk onderdeel van het hulpverlenen op het water zijn de veiligheidsprocedures. Wie is verantwoordelijk en op welke wijze kan de veiligheid van de hulpverlener geborgd worden.

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

#### Regels aan boord van een schip

##### Algemeen

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

De kapitein is gezagvoerder en oefent aan boord over alle opvarenden het gezag uit. Deze zijn gehouden de bevelen 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 wijst een coördinator/bevelvoerder aan die het aanspreekpunt is voor de kapitein. De opstapbemanning en passagiers dienen zich na inschepen naar de door de kapitein opgegeven accommodatie te begeven. Hier worden zij door hun coördinator/bevelvoerder op de hoogte gebracht over de bijzonderheden van de inzet en zal een taakverdeling plaatsvinden. De opstapbemanning dient tijdens de vaart in de accommodatie te blijven tenzij de kapitein anders bepaalt. Verantwoordelijk voor het (veilig) vervoer naar de juiste plaats van het incident is de gezagvoerder.

##### Regelgeving

In de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen dat een verkeersaanwijzing door een daartoe bevoegd persoon gegeven kan worden aan een of meerdere verkeersdeelnemers. De ambtenaren die aangesteld en bevoegd zijn (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 hier een eigen verantwoordelijkheid in.

(Denk bij de voorbereiding aan: instructiefilm gezien, draagt de juiste kleding, heeft materiaal voor eigen veiligheid uitgereikt 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 alternatief 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.	Is voorwaarde voor opstappen!	
b. Hulpvraag is duidelijk	+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• coördinatie ter plaatse</li> <li>• hulpverlening (brandweer, politie, ambulancezorg, ...)</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 hulpverleners is geborgd.	+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Golfhoogte</li> <li>• Windkracht</li> <li>• Mist</li> <li>• IJsvorming</li> <li>• ...</li> </ul>		
d. Er is tijdwinst te behalen door op te stappen	+	-
e. Inzet alternatief vervoer cq hulpmiddelen is zinvol	+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blusheli</li> <li>• Vervoer slachtoffers per heli</li> <li>• Maritieme 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 inzichtelijk te maken wat voor soort aanlandingsplaats het betreft, is ervoor gekozen om de aanlandingsplaatsen in drie categorieën in te delen. De categorie A aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de opvang van grotere groepen personen cq slachtoffers. De categorie B aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de aanlanding van enkele personen cq slachtoffers. In 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 doorslaggevende redenen zijn.

Het aanwijzen van een aanlandingsplaats ten tijde van een incident geschiedt in eerste instantie in overleg tussen C-VP (verkeerspost), het KWC (kustwachtcentrum) indien betrokken en de betrokken C-GMK (gemeenschappelijke meldkamer). Bij opschaling naar GRIP 1 is het een besluit dat door het CoPI in afstemming met de hulpverleningsdiensten genomen wordt. Bij opschaling naar GRIP 2 of hoger wordt de aanwijzing gegeven door het ROT in overleg met het operationeel team van het KWC/VP.

Betreft het een aanlandingsplaats in de haven dan dient de havenmeester betrokken te worden. In alle gevallen geldt dat tijdens een incident de gekozen aanlandingsplaats buiten het (mogelijke) effectgebied van het incident dient te liggen.

#### Categorie-indeling aanlandingsplaatsen

Een **aanlandingsplaats categorie A** wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden/ aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen 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 (T1) en een aanlandingsplaats van de categorie B dicht bij de plaats van het incident gelegen is, dan kan ervoor gekozen worden dat slachtoffer naar die aanlandingsplaats te brengen, mits directe overname door ambulancepersoneel mogelijk is.

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 and run).

### Overnameprocedure

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

1. Voldoende menskracht, voor een vlotte overname van slachtoffers (tilcapaciteit) en/of de begeleiding van betrokkenen. Overweeg of er bij geneeskundige opschaling 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 de aanlandingsplaats.

**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 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 RWS 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, verpakings-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 nautisch beheerder. Op het moment van een incident kan de verkeerspost die zowel toegang heeft tot Infraweb als tot IVS 90 aan de hand van naam of nummer de gegevens vanuit IVS exporteren naar Infraweb. Vervolgens kunnen alle gebruikers van Infraweb (zie ook bij bijzonderheden) hierop meekijken. (Vanwege privacywetgeving is er geen directe koppeling tussen IVS90 en Infraweb).

##### Zeevaart

SafeSeaNet is een EU-telematicanetwerk waarop de lidstaten en bovendien Noorwegen en IJsland zijn aangesloten. Daarin worden de gegevens uitgewisseld die 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).

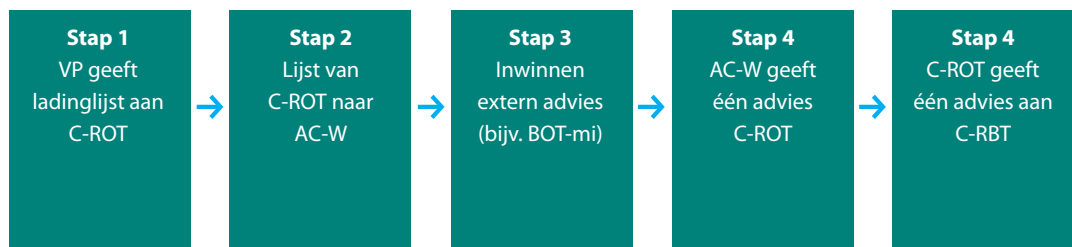
Onderstaande figuur geeft het proces "beschikbaar krijgen en advisering ladinggegevens" weer.

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 overdracht 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 verkeerspost houdt zich tijdens incidenten en calamiteiten bezig met de operationele nautische coördinatie op de vaarweg en ontvangt in dat verband informatie van de overige verkeersposten, de Nederlandse (en eventueel Belgische en Duitse) Kustwacht, scheepsagenten etc. Bij de zeeverkeersposten Scheldecocoördinatiecentrum (SCC) en Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) is steeds informatie beschikbaar conform de Regeling transport gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RTGZ). Meer gedetailleerde informatie kan worden opgevraagd bij het Kustwachtcentrum of bij de haven van bestemming. Bij de overige (binnenvaart)verkeersposten zijn de ladinggegevens van de binnenvaart beschikbaar in IVS90. De beschikbare ladinglijst wordt door de verkeerspost aangeleverd aan de OvD-B en W (GRIP 0 en 1) of via het lid brandweezorg aan het C-ROT (GRIP 2 en hoger). Deze lijst geldt tijdens het incident als de enige formele lijst met gegevens.

### 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 door- sturen 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 eenduidig 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 Operationeel Leider brandweer neer bij het Coördinerend regionaalbeleidsteam (C-RBT). Op basis daarvan kan het C-RBT een beslissing nemen over vervolgacties en het opdragen daarvan aan het C-ROT.

## Bijzonderheden

### Binnenvaart

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

### Zeevaart

Het Kustwachtcentrum kan alle gegevens opvragen. De zeehavens kunnen alleen gegevens opvragen van lading die naar hun haven gaat. In algemeenheid gaat het wel om gevoelige info.

Sinds kort heeft het Schelde coördinatiecentrum ook de bevoegdheid om gegevens te vragen van hun areaal van België –Nederland. De Centrale meldpost Waddenzee heeft nog geen bevoegdheid.

De kwaliteit van de informatie is zo goed of zo slecht als die in het systeem is ingevoerd. De eerste opgave gebeurt door kapitein of agent. De betrokken haven heeft er belang bij dat 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, gechloreerde koolwaterstoffen, koolstofdissulfide, toluen diisocynaat.

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.

**C****2**

## 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 mens en dier).
- 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 ingedeelde 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 boven 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 strafrechtelijk 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 redden/SAR (proces op het water) en het proces op het land, waar het somatische gedeelte start. 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. Verkeersaanwijzingen 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 compartimentering 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 incidentbestrijding. Een voorbeeld hiervan is een geïsoleerde brand in de lading zonder uitstroom van gevaarlijke stoffen. Voor de bestrijding hiervan kan een beroep op een berger worden gedaan.

## Bijzonderheden

### Definitie van berging

“Berging is iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in bevaarbaar water, of in welk ander water dan ook, in gevaar verkerend schip of andere zaak” (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 geoefendheid.

### 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 het 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 (mogelijkheid 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 beleid 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 de besmeurde vogels op zich.

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

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

De Samenwerkingsregeling voorziet in het uitvoeren van de volgende werkzaamheden:

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

##### Toelichting

Een melding dat meerdere met olie besmeurde vogels gevonden zijn, bereikt meestal een vogelkustasiel of een lid van de NZG. De melding dient doorgestuurd te worden naar het Kustwachtcentrum (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).

## 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 de inhoud, zonder monsterneming, niet mogelijk is zal de gemeente deskundigheid kunnen inschakelen. Maatregelen, waaronder het overpakken van stoffen en afvoer, zullen bij kleine hoeveelheden door de brandweer uitgevoerd worden. Het opruimen van aangespoeld zwerfvuil, munitie, aangespoelde kadavers anders dan grote vinvissen en overige zaken die onder de strandvonderij vallen zijn de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

##### Verontreiniging door olie

RWS is verantwoordelijk voor het opruimen mits:

- de verontreiniging meer dan 5 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 onwel geworden tijdens het lossen van de containers.

*Maatregelen:*

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

### Verontreiniging door een andere stof (geen olie)

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

*Aangespoelde dode grote vissen*

De kadavers van grote vinvissen, bevatten een hoog 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 huisarts.
  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 zeewater indien mogelijk.  
Bel het telefoonnummer 0900-8844 (politie) of de EHBZ op 06 - 5376 3628 en vertel waar u het gestrande dier heeft gezien.

**C****3**

## **C** Voorbereiding

### **Incidentbestrijding op het Water**

#### **1** Planvorming

Incidentbestrijdingsplan op het water

#### **2** Waterrandprocedures

#### **3** Richtlijn multidisciplinair opleidings-, trainings- 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



## 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 specifiek deel van het SRWS loopt).

### 6.5 Relatie met objectgebonden plannen/ rampbestrijdingsplannen

Effecten

Naast het beoefenen 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 en/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 oefenbeleidsprioriteiten

## 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, de (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/volgorde 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>• Hoofdlijnen 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 oefenpaspoort</li> <li>3. Test parate kennis</li> <li>4.</li> </ol>	
<b>Theorie</b>	Waterrandprocedures	
<b>Mogelijke opdrachten</b>	<p><b>Opdracht A</b> Signaleer aan de hand van beeldmateriaal, de maatgevende 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

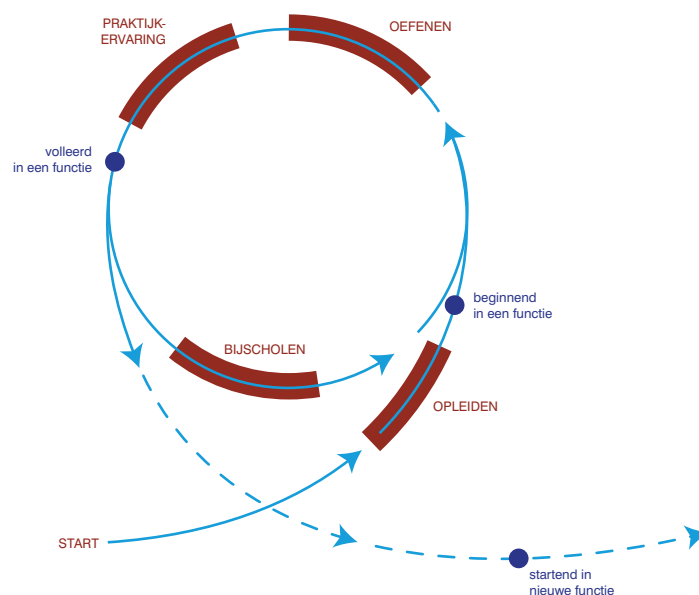
Bij het opstellen van het Multidisciplinair OTO beleidsplan SRWS zijn meerdere regio's en partijen betrokken. Ieder heeft zijn eigen ervaringsniveau en oefensystematiek. Start daarom met een nulmeting en zoek in de beginfase zo veel als mogelijk aansluiting bij het oefenbeleid van de verschillende actoren. 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 gedragelementen 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:

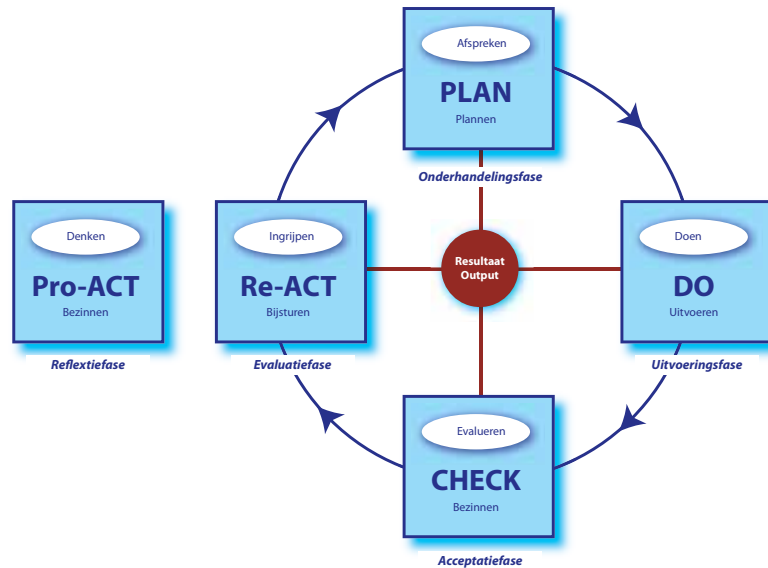
- De oefendraaiboeken (veiligheidsprotocol)
- De oefenorganisatie (oefenleiders, waarnemers)
- De oefenevaluatie
- De registratie van deelname aan opleiding en oefening
- Aanbevelingen borgen in de organisaties

### 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.

C  
3