



NIEUWSBRIEF

Coördinatie Regeling Waddenzee

In dit nummer

Terugkoppeling BWO	1
Training Melding & Alarmering Waddenzee	2
Brand op de veerboot naar Texel	3
Nieuwe SAR-helikopters	4
GUARDEX-oefening	6
Introductie cursus IBP-W voor havenmeesters	7
Voortgang Ecologisch Spoorboekje	7
Nieuw Handboek 'Waterrand'	8
Gespreksgroep LMG 13 ingevoerd	8

Dit is de tweede editie van de nieuwsbrief over het CRW en het Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP-W) van 2015. Deze nieuwsbrief geeft achtergrondinformatie over het IBP-W en de toepassing daarvan in de praktijk.

Colofon

Deze nieuwsbrief is een uitgave van het CRW.

Redactie: Kees van der Mark, Ron Veenstra

Met bijdragen van: Jeroen Lemmen, Linda van der Meulen, Dennis van der Veen en Rien van de Ven

Fotografie: Kees van der Mark

Vormgeving: Klaas Pot, Sagittarius Graphic Design

Druk: SMG Groep

Voor meer informatie over het CRW en bijdragen voor deze nieuwsbrief kunt u contact opnemen met Ron Veenstra (secretaris CRW) via:
T: 088 - 229 99 53
E: r.veenstra@vrfryslan.nl

CRW op het web:
www.vrfryslan.nl/crw

Terugkoppeling Bestuurlijk Waddenzee Overleg

Het Bestuurlijk Waddenzee Overleg (BWO) heeft op 10 juni gesproken over een aantal onderwerpen. Het BWO heeft daarbij instemming verleend aan de wijze waarop deze een vervolg krijgen. Ook u kunt met deze onderwerpen en de hierover gemaakte afspraken te maken krijgen. Aan ons de taak om dit op een transparante wijze met u te delen. Om die reden willen we onze lezers graag informeren over wat er is besloten, waarom dat is gebeurd en hoe het nu verder gaat.

De onderwerpen die in het overleg aan de orde kwamen waren de actualisatie van het Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP-W) en het landelijke Handboek Incidentbestrijding op het Water, het wadlopen en de nieuwe wadloopverordening, het programma Veiligheid bieden, veiligheid krijgen en het Ecologisch Spoorboekje, het CRW-beleidsplan 2016-2019 en meerjaren beleidsplan Vakbekwaamheid 2016-2019 en het CRW-jaarverslag 2014. Hieronder worden ze toegelicht.

De actualisatie van het IBP-Waddenzee en handboek 'Waterrand'

Het Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP-W) dateert van begin 2010. Op basis van de ervaringen vanuit oefeningen en incidenten, voortschrijdend inzicht en landelijke (waterrand-)ontwikkelingen maakten dat in navolging van het IBP-IJ (voor het IJsselmeer) nu ook het IBP-W aan actualisatie toe was. Daarbij wordt het onderdeel en de positie van de bevolkingszorg meer uitgewerkt. Rijkswaterstaat heeft de kaarten van de aanlandingsplaatsen geactualiseerd en alle scenariokaarten kregen een 'METHANE'-opzet. Het nieuwe IBP-W wordt eind 2015 voorgelegd aan het BWO. Het nieuwe IBP-W is al gebaseerd op het op 30 september uitgebrachte, geactualiseerde Handboek Incidentbestrijding op het Water, ook wel handboek 'Waterrand' genoemd (zie ook verderop in deze nieuwsbrief).

De Wadloopverordening

De nieuwe Wadloopverordening waarvoor de Provincie Fryslân het bevoegd gezag is, is met name

gericht op veiligheid en zal mogelijk een bredere opzet krijgen dan alleen de regulering van het wadlopen. Namens de drie betrokken veiligheidsregio's is de CRW-waterfunctionaris deelnemer aan dit overleg. Alle gemeenten zijn vanuit het CRW schriftelijk geïnformeerd over dit onderwerp.

Veiligheid Bieden, Veiligheid Krijgen en Ecologisch Spoorboekje

Rijkswaterstaat is in 2015 gestart met het opstellen van inzetplannen ter bescherming van natuurgebieden (zie ook verderop in deze nieuwsbrief). Dit gebeurt samen met gemeenten en de natuurbeheerders. Met de inzetplannen wordt duidelijk gemaakt wanneer en waar welk optreden nodig is bij een mogelijke olieverontreiniging. Concreet kan in gebied A opruimen gewenst zijn, terwijl in gebied B er bewust voor wordt gekozen mogelijke verontreinigingen niet op te ruimen. Met andere woorden: maatwerk in het opruimen. >>



Rien van de Ven, waterfunctionaris

CRW Beleidsplan 2016-2019 en MJBP Vakbekwaamheid 2016-2019

Afgelopen jaar is gesignaleerd dat het CRW-overleg aanpassing behoeft. Deze wijziging wordt met ingang van 2016 doorgevoerd. De positie van het BWO blijft ongewijzigd, de 'achterliggende' overleggen worden gewijzigd. Daarbij is het niet meer zo dat het CRW in alle overleggen een rol heeft. Belangrijk onderdeel van het meerjaren beleidsplan (MJBP) Vakbekwaamheid is dat de volledige doelgroep met een positie in de 'hoofdstructuur' een keer per

vier jaar wordt betrokken bij een watergerichte oefening. Nu duidelijk is welke inspanning wordt gevraagd, is een betere afstemming met de meerjarenplannen en jaarplannen van de betrokken diensten mogelijk. Op deze wijze worden de opleidingen en oefeningen op de Waddenzee van alle betrokken organisaties en partijen beter op elkaar afgestemd.

CRW-jaerverslag 2014

Uiteraard is er ook weer een jaerverslag 2014 opgesteld. Deze is inmiddels aan alle

deelnemers toegestuurd en op de site van het CRW geplaatst, zie ook www.vrfyslan.nl/crw. In 2014 is expliciet aandacht besteed aan de positie van de incidentbestrijding in het totale beheer van de Waddenzee (deze blijft ongewijzigd), de voortgang van Veiligheid bieden, veiligheid krijgen en het Ecologisch Spoorboekje, de intensivering van de afstemming tussen de 'water'-meldkamers en de positie van de havenbedrijven bij een incident op het Wad.

Rien van de Ven, waterfunctionaris CRW

Training Melding & Alarmering Waddenzee

Op donderdag 21 mei was Linda van der Meulen, centralist bij de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK) Noord-Holland Noord, een van de cursisten bij de training 'Melding & Alarmering Waddenzee' bij het Kustwachtcentrum (KWC). Hieronder doet zij verslag van die dag.

Als centralist in Noord-Holland Noord is casuïstiek op, om en in het water mij niet vreemd. Hoewel ik regelmatig contact heb met het KWC was ik er nooit geweest en wist ik niet veel van hun werkzaamheden. En met de aangrenzende Meldkamer Noord-Nederland (MKNN) heb ik zelden contact. Het was daarom niet

alleen leerzaam om elkaar te ontmoeten en van elkaar te leren, maar voor de toekomst ook goed om te weten wat je aan elkaar kunt hebben.

Behalve de twee meldkamers en KWC waren ook Rijkswaterstaat (RWS), Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM) en Coördinatie Regeling Waddenzee (CRW) vertegenwoordigd. Van elke organisatie gaf iemand een korte presentatie over de eigen organisatie, werkgebied en taken. Daaruit bleek dat we als verschillende organisaties ook overeenkomsten hebben, bijvoorbeeld in werkgebied en eenheden waarmee we werken.

was aanleiding om met elkaar te discussiëren en werkwijzen te bespreken. De conclusie was dat communicatie en het zo snel mogelijk in kennis stellen van de andere betrokken partijen essentieel is voor een optimale hulpverlening. Door de tabletops werd goed zichtbaar welke processen bij incidenten in werking worden gesteld bij de betrokken organisaties.

Het inzicht dat we op deze dag kregen in elkaars taken, verantwoordelijkheden en werkwijzen bij incidenten op 'het Wad' heb ik ervaren als erg leerzaam. Ik ben mij daardoor in elk geval extra bewust van het belang om ketenpartners in dit soort gevallen zo snel mogelijk te informeren.

Inmiddels is er ook een tweede training 'Melding & Alarmering Waddenzee' gehouden op 12 november.

Voorbeeld besproken case

Er is een melding van een olietanker die een kilometer voor de haven van Harlingen vastloopt, waardoor een lekkage ontstaat. De wind komt uit het noorden en waait dus richting de kust.

Bij wie komt de melding binnen?

Hij kan binnenkomen via de marifoon bij het KWC of bij de nautische verkeersleider.

Wie is waarvoor verantwoordelijk?

Het KWC is verantwoordelijk voor incidenten op de Waddenzee, maar de nautische verkeersleider is verantwoordelijk voor de vaarwegen.

Wie zijn bij deze casus betrokken?

Het KWC en de nautische verkeersleider, maar ook de GMK en RWS zullen bij het incident betrokken worden. Bij een dergelijk incident moet eventueel een GRIP worden afgegeven in verband met de omvang van het incident. Dit wordt door de GMK gedaan.

Het middagprogramma werd gevuld met tabletop-casuïstiek. In twee groepen werden uiteenlopende casussen besproken met de verschillende visies, opties en natuurlijke oplossingen (zie kader voor een voorbeeld). Deze casuïstiek



Ook de KNRM - hier een Harlinger reddingboot in actie - was vertegenwoordigd.



Brand op de veerboot naar Texel: “Eigenlijk verliep alles volgens het boekje”

Brand aan boord van een veerboot. Het is een incident dat op de Waddenzee gelukkig zelden voorkomt. Maar als het gebeurt, is het goed dat iedereen is voorbereid. Dat bleek op vrijdag 29 mei, toen in een van de machinekamers van de diesel-elektrisch voortgestuwde ‘Schulpengat’ van TESO (Texels Eigen Stoomboot Maatschappij) een sterke rookontwikkeling optrad terwijl de veerboot in de haven van Den Helder lag. We spraken met Rieuwert Pol, hoofd Operationele Dienst van TESO, over het incident en de werking van protocollen en procedures in zo’n geval.

“Dit is natuurlijk het soort incident dat niemand wil, zeker niet als je vaart met passagiers. Brand aan boord kan tot een grote ramp leiden, wat in dit geval gelukkig niet is gebeurd”, begint Rieuwert Pol zijn verhaal. “De rookontwikkeling werd veroorzaakt door kortsluiting in een 400V-schakelaar, een zogeheten ‘breaker’. Dankzij het AMS, het Alarm & Monitoring System aan boord, konden we direct zien waar het probleem zich voerde. Bij onze veerboten is alles ‘redundant’ uitgevoerd. Zo hebben we twee machinekamers en zijn de voortstuwingsmotoren kruislings gekoppeld. Daardoor houden we bij uitval van een machinekamer altijd de mogelijkheid het schip te varen en te besturen.”

In mum van tijd

Het incident deed zich voor toen de Schulpengat in de haven van Den Helder aan het laden en lossen was. Rieuwert Pol: “Daar zijn we direct mee gestopt. Ondertussen had de tweede stuurman brandweerassistentie aangevraagd. De Marinebrandweer was snel ter plekke. Onze eigen medewerkers hebben na het ontdekken van de kortsluiting zelf geen blusmiddelen ingezet. De rookontwikkeling was te sterk, dus hebben ze de machinekamer afgesloten. Directe evacuatie van de mensen aan boord was in die situatie niet nodig. Toen de brandweer er was, is daartoe na overleg alsnog besloten. Dat verliep overigens op een rustige en ordelijke manier. De voertuigen, zo’n 45, bleven in eerste instantie aan boord.”

“We wisten niet zeker of de overgebleven machinekamer, met één motor in onderhoud,

de boot goed in positie onder de brug kon houden”, aldus het hoofd Operationele Dienst. De nabijheid van de marinehaven bood ook hierbij uitkomst, vertelt hij: “We kregen assistentie van sleepboten van de Marine, die de ‘Schulpengat’ bij de aanlegsteiger op zijn plaats hielden. Dat gaf ons de mogelijkheid om het vermogen er helemaal af te halen, waardoor de brandweer de brand makkelijker en veiliger kon bestrijden. Daarbij is trouwens ook voortdurend gemeten op de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.” De situatie was daarna vrij snel onder controle: “De brand was om 12:25 uur ontdekt. Rond 15:00 uur konden

alles volgens de geldende protocollen. Dat CoPI-overleg verliep trouwens erg goed”, aldus Pol.

Een van de plannen en procedures waarop in zo’n geval wordt teruggegrepen – en die hun nut in dit soort situaties bewijzen – is de scenariokaart ‘Incident veerboot Den Helder’, onderdeel van het Incidentbestrijdingsplan voor de Waddenzee (IBP-W). Ook oefenen is essentieel. “We houden dan ook regelmatig zogeheten ‘natte’ trainingen, niet alleen om voorbereid te zijn op brand, maar bijvoorbeeld ook op een man over boord-situatie”, vertelt Rieuwert Pol.



De TESO-veerboot ‘Schulpengat’ in het Marsdiep.

de motoren weer worden opgestart en ruim een uur later voer de ‘Schulpengat’ onder begeleiding van sleepboten maar op eigen vermogen naar Texel voor reparatie. Meteen daarna kon de veerdienst worden hervat met de ‘Dokter Wagemaker’, onze primaire veerboot.”

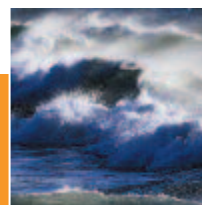
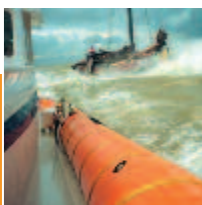
Opgeschaald

Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (VR NHN) had het incident al snel opgeschaald naar grote brand en een GRIP 1 afgekondigd (GRIP staat voor Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure). “Alles met een blauw zwaailicht stond hier in mum van tijd op de kade: ambulances, Marinebrandweer, de brandweer van Den Helder, Koninklijke Marechaussee... VR NHN heeft er een CoPI (Commando Plaats Incident)-container ingericht, waarin alle partijen aangehaakt waren. Net als aan boord verliep ook hier eigenlijk

De snelle opschaling naar ‘grote brand’ was nodig voor een adequate aanpak van het incident. Het had echter ook een nadelig bijeffect volgens Pol: “Toen de media eenmaal meldden dat er een grote brand aan boord van de veerboot was, bleek dat verhaal moeilijk beheersbaar. Er was weliswaar opgeschaald naar die categorie, maar er woedde natuurlijk geen grote brand aan boord. Krijg zo’n beeld dan nog maar eens bijgesteld.”

Adequaat optreden

Terugkijkend besluit Rieuwert Pol: “Gelukkig zijn bij dit incident geen slachtoffers gevallen en bleef de materiele schade beperkt dankzij het snelle en adequate optreden van alle betrokkenen. Na twee dagen van reparaties konden we de ‘Schulpengat’ conform de oorspronkelijke planning al op maandag 1 juni weer inzetten.”



NHV verzorgt nu alle SAR-vluchten boven Waddenzee Nieuwe SAR-helikopters inmiddels bekende verschijning

In het vorige nummer van deze nieuwsbrief viel al te lezen dat het 303 Search and Rescue (SAR) Squadron van het Defensie Helikopter Commando (DHC) begin dit jaar is opgeheven. De SAR-taken van het luchtmachtsquadron in het Waddengebied zijn in januari overgenomen door de Nederlandse tak van het Belgische helikopterbedrijf Noordzee Helicopters Vlaanderen (NHV), dat de SAR-vluchten onder aansturing van de Kustwacht uitvoert. We spraken met Remco Siemerink, Senior Base Pilot SAR bij NHV op Den Helder Airport.

De SAR-taken in het Waddengebied werden - naast het patiëntenvoer van de Friese

eilanden naar ziekenhuizen op de vaste wal - tot afgelopen januari voornamelijk verzorgd door de knalgele Agusta AB-412 ('Tweety') helikopters van Defensie. Toch waren ook de Airbus Helicopters (voorheen Eurocopter) AS365N Dauphin 2 heli's van NHV de laatste jaren al te zien in Noord-Nederland. Met de naderende uitfasering van de Westland Lynx maritieme helikopters van het DHC voerde NHV vanaf juli 2011 al de nachtelijke SAR-vluchten in Nederland uit, omdat de AB-412 daarvoor niet geschikt was. Daarbij werd aanvankelijk alleen gevlogen vanaf een heliport in de Pistoohlhaven, op de Maasvlakte bij Rotterdam. Van daaruit vliegt NHV sinds 2006 ook al met de Dauphin voor het loodswezen.

Den Helder

NHV streek in 2013 neer op Den Helder Airport om het vervoer van en naar de boorplatforms van de olie- en gasindustrie op de Noordzee te verzorgen. Nadat in december van dat jaar het contract van NOGEP (Netherlands Oil and Gas Exploitation and Production Association) met het Britse bedrijf Bristow voor het verzorgen van SAR-vluchten voor de offshore-industrie afliep, nam NHV die taak tijdelijk waar. Ondertussen schreef Rijkswaterstaat in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een aanbesteding uit voor het verzorgen van de opsporings- en reddingsvluchten boven de Noordzee en de ruime binnenwateren, waaronder de Waddenzee. "Dat contract werd per 1 juli 2015 gegund aan NHV en heeft een looptijd van vijf jaar, met een optie op verlenging van twee jaar", aldus Remco Siemerink, die zelf veel ervaring opdeed met SAR-operaties in de twaalf jaar dat hij met de Lynx vloog bij de Marine.

Tegenwoordig verzorgt NHV alle SAR-gerelateerde helikoptervluchten in Nederland, waar dat voorheen door meerdere partijen werd gedaan: Defensie met de AB-412 vanaf Vliegbasis Leeuwarden (tot eind 2014) en de Lynx vanaf Maritiem Vliegkamp De Kooy (tot juli 2011) en Bristow met de Super Puma en later S-61 voor NOGEP vanaf Den Helder (tot eind 2013). Volgens de oorspronkelijke plannen zou de nieuwe NH90 maritieme helikopter van Defensie de SAR-taken overnemen van zowel de Lynx als de Agusta, maar door vertragingen in het NH90-programma is voorlopig gekozen voor civiel uitbesteden van de SAR.

Met de opheffing van 303 Squadron werd het patiëntenvoer vanaf de Friese eilanden losgekoppeld van de SAR-taak. Totdat Regionaal Ambulance Vervoer (RAV) Fryslân deze taak zou overnemen, bleef Defensie die vluchten verzorgen met Cougar- en later ook NH90-helikopters. Vanwege complicaties in de aanbestedingsprocedure rond het patiëntenvoer kan RAV Fryslân deze taak voorlopig nog niet uitvoeren. NHV nam daarom per 28 augustus ook het patiëntenvoer tijdelijk over.

Internationaal

"We hebben in totaal vier Dauphins beschikbaar", vertelt Remco Siemerink. "Op beide locaties - Den Helder en Pistoohlhaven - staat er één stand-by, de andere is back-up. Van de heli's in Den Helder is er nu standaard één



De helikopters oefenen regelmatig met de andere reddingsdiensten, zoals hier met de KNRM-reddingboot van station Harlingen.



Eén van de Dauphin-helikopters waarmee NHV de SAR- en patiëntenvluchten uitvoert.

ingericht voor SAR en één voor patiëntenvoer, die laatste inclusief een ambulancebrancard. Afhankelijk van het soort inzet neemt de dienstdoende crew de daarvoor geconfigureerde heli mee. Indien nodig kunnen we ze trouwens in een minuut of tien ombouwen voor de andere taak.”

Het team NHV-medewerkers dat de SAR-taken en het patiëntenvoer vanaf Den Helder verzorgt, telt ruim 25 mensen inclusief ondersteuners. “Bij een SAR-inzet vliegen we standaard met vijf bemanningsleden: een captain, tweede vlieger, hoist operator, redder en ambulanceverpleegkundige, ook wel flight nurse genoemd. Bij het patiëntenvoer is de redder niet nodig, dus die gaat dan niet mee. “Daardoor is er meer ruimte in de heli om een begeleider van de patiënt mee te nemen, bijvoorbeeld een familielid of eventueel een arts. Per locatie hebben we vijf volledige crews, die in ploegdiensten van twaalf uur werken. Omdat daarvan altijd één aanwezig is, kunnen we 24 uur per dag, 7 dagen per week binnen 20 minuten na een oproep starten.”

Wat opvalt, is dat het om een zeer internationaal samengesteld gezelschap gaat. “We hebben hier behalve Nederlanders ook mensen uit België, Frankrijk, Engeland en Italië. Bijna iedereen heeft een militaire achtergrond en neemt weer andere ervaringen mee. Dat heeft

als voordeel dat we niet allemaal in dezelfde ‘box’ denken”, aldus Siemerink. De verpleegkundigen in het team worden ingehuurd van KLM Health Services. Doorgaans combineren zij de SAR-diensten met regulier ambulancewerk elders in Nederland.

Samenwerking

De SAR-helikopters opereren in een netwerk van samenwerkingspartners. “Formeel werken we in opdracht van Rijkswaterstaat, maar de dagelijkse operationele aansturing gebeurt door het Joint Rescue Coordination Centre [JRCC] van het Kustwachtcentrum in Den Helder. Daar hebben we nadrukkelijk voor gepleit toen we de SAR-taak voor NOGEPa in 2014 overnamen”, aldus Siemerink. Het JRCC coördineert alle SAR-inzetten in Nederland, ook van de reddingboten van de KNRM en de Reddingbrigade. “We oefenen regelmatig met de andere reddingsdiensten. Ook politie en brandweer behoren tot onze samenwerkingspartners, evenals de Dornier 228 kustwachtvliegtuigen van de eenheid op Schiphol. Verder oefenen we tweemaal per jaar met het BroNS-team [Brandweer op de Noordzee pre-SAR, red.] van het brandweerkorps Rotterdam-Rijnmond, dat recentelijk operationeel werd. Voor het patiëntenvoer werken we onder meer samen met de Meldkamer Noord-

Nederland in Drachten, RAV Fryslân en de ziekenhuizen in Leeuwarden en Sneek en het UMCG in Groningen.”

Een enkele keer wordt ook internationaal samengewerkt, bijvoorbeeld tijdens oefeningen van de Kustwacht. “Ook hebben we onlangs een patiënt vervoerd vanaf het Duitse eiland Borkum, omdat op dat moment geen Duitse heli beschikbaar was”, vertelt Siemerink.

Boven de Wadden

Het vliegen boven de Wadden verschilt niet wezenlijk van missies boven andere gebieden. Remco Siemerink: “Als de weersomstandigheden het toelaten, houden we een vlieghoogte van 1500 voet [ruim 450 meter, red.] of hoger aan in verband met de flora en fauna in het gebied. Als dat operationeel noodzakelijk is, bijvoorbeeld bij een SAR-inzet, mogen we natuurlijk wel lager vliegen. Verder volgen we de standaard in- en uitvliegroutes bij de helispots op de eilanden en bij de ziekenhuizen.”

Het ligt in de bedoeling dat NHV de SAR-vluchten in de toekomst met een ander type helikopter gaat uitvoeren. Of dat de nieuwe Airbus Helicopters H175 helikopter wordt - waarvan NHV in december 2014 wereldwijd de eerste gebruiker werd en die voor offshore-vluchten vanaf Den Helder wordt ingezet - is formeel nog niet besloten. NHV is in ieder geval wel nauw betrokken bij de certificering van de H175 voor SAR-taken.



Remco Siemerink, Senior Base Pilot SAR



GUARDEX-oefening Marsdiep

Op 6 en 7 oktober hield de Kustwacht samen met (inter)nationale partners onder de noemer GUARDEX twee grote oefeningen in het Marsdiep - in het grensgebied van de Waddenzee tussen Den Helder en Texel - en op de Noordzee. De oefeningen vonden plaats in het kader van het North Atlantic Coast Guard Forum, dat Nederland van 5 tot 8 oktober organiseerde.

Het scenario op de 6e omvatte een Search and Rescue (SAR)-oefening en een milieu-oefening. Volgens dat scenario kwam het luchtverdedigings- en commandofregat Zr.Ms. De Ruyter in aanvaring met een binnenvaarttanker. Daarbij brak brand uit en vielen gewonden op het marinefregat en zonk de tanker, wat leidde tot drenkelingen

en vermisten en olie lekkage. De gewonden en drenkelingen werden opgepikt en afgevoerd door reddingsboten van de KNRM. Kustwachtschip levoli Amaranth beoefende ook nog het afslepen van het fregat.

Door de slechte weersomstandigheden kon de geplande deelname van helikopters - twee Dauphin SAR-helikopters die voor de Kustwacht vliegen (zie ook het artikel daarover op de vorige pagina's) en een NH90 van de Belgische Defensie - deze dag niet doorgaan. Daardoor kon ook het BronS (Brandweer op de Noordzee pre-SAR)-team, dat sinds 1 juli 2015 operationeel is binnen het brandweerkorps Rotterdam-Rijnmond, niet aan boord van Zr.Ms. De Ruyter worden gebracht. De geplande milieuoefening werd

op het laatste moment afgeblazen, omdat de oliebestrijdingsvaartuigen voor de Belgische kust nodig waren. Daar was de nacht ervoor stookolie in het water terechtgekomen toen het Nederlandse vrachtschip Flinterstar er na een aanvaring zonk. Dat incident benadrukte overigens nog eens het belang van dit soort oefeningen. Zeker in het Waddengebied, waar de olieverontreiniging door de getijdewisselingen gemakkelijk verder dit kwetsbare gebied in kan stromen.

Op de 7e volgde in het kader van GUARDEX nog een handhavingsoefening op de Noordzee, waarvoor onder meer de Koninklijke Marine, Kustwacht, Nationale Politie en Kustwachtvaartuigen uit Frankrijk en Groot-Brittannië deelnamen.



De gesimuleerde brand aan boord van Zr.Ms. De Ruyter.



Gewondenverzorging in de torpedokamer van Zr.Ms. De Ruyter.



De Texelse reddingboot Beursplein 5 neemt gewonden van boord.



Kustwachtschip levoli Amaranth neemt Zr.Ms. De Ruyter op sleep.



Introductie cursus IBP-W voor havenmeesters

Op 30 september werd een introductie cursus IBP-W voor medewerkers van havenautoriteiten gehouden bij het Koninklijk Instituut Marine (KIM) te Den Helder. Jeroen Lemmen, scheepvaartverkeersleider op de Verkeerscentrale Den Helder en daarnaast als KNRM-vrijwilliger plaatsvervangend schipper op de reddingboot 'Joke Dijkstra', doet verslag.

Onder de deelnemers waren VTS-operators (nautisch verkeersleiders) van de Verkeerscentrale Den Helder en havenmeester en medewerkers uit Den Helder, Vlieland, Texel, Den Oever en Harlingen.

Onderwerpen die deze dag voorbij kwamen waren Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure (GRIP), taken en bevoegdheden van de havenmeester, de rol van Rijkswaterstaat bij incidentbestrijding en het IBP-W.

Praktijkvoorbeelden

Een van de verkeersleiders van de verkeerscentrale Den Helder gaf in een presentatie praktijkvoorbeelden van incidenten die in het blokgebied Den Helder (een groot gedeelte

van het westelijke Wad) gebeuren, zoals schepen die aan de grond lopen of zinken, man over boord-situaties, brand aan boord, medische evacuaties, gestrande zeezoogdieren enzovoorts. Bij al deze incidenten is er een rechtstreekse koppeling met het IBP-W: als er een incidentmelding binnenkomt fungeert een verkeerspost immers als spin in het web en zal deze de melding conform het IBP-W doorzetten naar de desbetreffende verantwoordelijke en betrokken partijen. Incidentbestrijding, met alles wat daarbij komt kijken, begint nu eenmaal met het juist aannemen van een incidentmelding en het juist informeren van alle betrokken partijen. Zodoende hebben ook de verkeersleiders een cruciale rol in de hulpverlening dan wel incidentbestrijding. De verkeerspost gebruikt voor het uitvragen van de incidentmelder het uitvraagprotocol uit het IBP-W, om zodoende de andere partijen zo volledig mogelijk te kunnen informeren.

Mochten er andere hulpverleners nodig zijn op het incidentschip - zoals brandweer- of ambulancepersoneel - of moeten er slachtoffers aan de wal worden gebracht, dan zijn

vooraf de opstap- en aanlandingsplaatsen al bekend omdat deze eveneens omschreven staan in het IBP-W. Daardoor kan de verkeersleider hier op anticiperen voor wat betreft scheepvaartbewegingen en weten ook de landhulpdiensten waar ze naartoe moeten rijden.

De havenmeesters kwamen ook met praktijkvoorbeelden over calamiteitschepen die uiteindelijk toch ergens een ligplaats moeten krijgen maar ook welke beslissingen hier vooraf over worden genomen en wat de eventuele consequenties kunnen zijn.

Nuttig en leerzaam

Aangezien deze dag op woensdag was georganiseerd kon er tussen de middag genoten worden van de beroemde 'blauwe hap' van de Marine. Al met al was het een nuttige en leerzame dag, niet alleen door de verschillende presentaties maar juist ook door het uitwisselen van informatie en ervaringen tussen alle verschillende havendiensten. Voor havendienstmedewerkers die deze dag hebben gemist is er begin volgend jaar nog een herhaling in Delfzijl.

Voortgang Ecologisch Spoorboekje

De Waddenzee is een natuurgebied met wereldfaam. In en rond de Waddenzee is het druk. Dat brengt risico's met zich mee, zoals olieverontreinigingen. Rijkswaterstaat is hierop voorbereid, onder meer met het Ecologisch Spoorboekje. Momenteel wordt gewerkt aan inzetplannen op basis van dit boekwerkje. Dennis van der Veen geeft een update.

Nederland is befaamd om haar mechanische oliebestrijding op volle zee. Ook in havens en op de stranden is de aanpak adequaat georganiseerd. Maar voor de Waddenzee, de kwelers en de groene stranden ligt dat minder eenvoudig. Oliebestrijding op de Waddenzee is complex doordat zij ondiep is en gemiddeld twee keer per dag droogvalt. Terreinen zijn slecht bereikbaar en bestrijders en beheerders moeten steeds afwegen of oliebestrijding in kwetsbare gebieden niet erger is dan de kwaal.

Inzetplannen

In 2012 verscheen het Ecologisch Spoorboekje. Het biedt op praktische wijze handvatten voor calamiteitenbestrijders en gebiedsbeheerder om snel en gebied-specifiek de eerste afwegingen te kunnen maken en te kunnen handelen. Sinds dit jaar werkt Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen - waaronder Veiligheidsregio Fryslân (namens de drie veiligheidsregio's), de Waddenvereniging, gemeenten en gebiedsbeheerders als Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, It Fryske Gea en Landschap Noord-Holland - aan inzetplannen op basis van dit boekwerkje. Voor Ameland, Terschelling, Vlieland, Texel en de Kop van Noord-Holland zijn de inzetplannen inmiddels in concept klaar. Dit jaar wordt nog gewerkt aan inzetplannen voor de Friese kust en voor Schiermonnikoog. Volgend jaar moeten de inzetplannen voor de Groninger kust en een inzetplan voor bestrijding op de Waddenzee zelf gereed komen. Met het inzetplan kunnen Rijkswaterstaat, het

CoWA/CoPI en lokale beheerders bij een dreigende olieverontreiniging snel afspreken wie welke maatregelen uitvoert om nadelige effecten voor zeer kwetsbare en moeilijk toegankelijke gebieden te voorkomen of te minimaliseren. De implementatie van het Ecologisch Spoorboekje is onderdeel van het programma Veiligheid bieden, veiligheid krijgen.

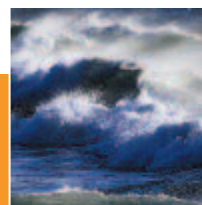
Digitale documenten

Het Ecologisch Spoorboekje is in digitale vorm te vinden op de website van Programma Rijke Waddenzee, zie:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2013/02/Betere-aanpak-oliebestrijding-Waddenzee-door-samen.aspx>

Het boekwerkje Veiligheid bieden, veiligheid krijgen staat op:

http://www.waddenzee.nl/fileadmin/content/Dossiers/Veiligheid/pdf/Veiligheid_bieden_veiligheid_krijgen.pdf



Nieuw Handboek Incidentbestrijding op het Water

Op initiatief van de waterfunctionarissen IJsselmeer, Waddenzee en Zeeuwse Stromen is recentelijk een vernieuwde versie van het Handboek Incidentbestrijding op het Water uitgebracht. Dat gebeurde onder de vlag van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV). Projectleider Han van Dijk, waterfunctionaris van de SAMIJ (Samenwerkingsregeling ongevalbestrijding IJsselmeergebied), overhandigt het vernieuwde handboek op 30 september aan Leo Zaal, algemeen directeur van het IFV.

De vorige editie van het handboek, ook wel kortweg handboek 'Waterrand' genoemd, stamt uit 2009. Sindsdien is er veel veranderd in het veiligheidsdomein, reden waarom actualisatie nodig was. De tekst van het oorspronkelijke handboek is dan ook op tal van punten aangepast om het 'bij de tijd' te

brengen. Daarnaast kijkt deze editie verder, want ook de ervaringen sinds 2009 en 'best practices' zijn erin opgenomen. Verder beschrijft het handboek drie thema's voor toekomstige ontwikkeling:

- *Risicogerichtheid en een aansluiting van risicobeheersing bij crisisbeheersing/ incidentbestrijding.*
De focus ligt hierbij op beïnvloedbare risico's. Voorkomen van incidenten ligt bij een breder netwerk dan de veiligheidsregio's. Veel organisaties en partijen hebben een rol bij het voorkomen van onveilige situaties op het water. Daarnaast moeten we leren van incidenten en deze evalueren.
- *Uniformiteit in uitvoering en melding & alarmering.*
Nog meer op een eenduidige wijze optreden zorgt voor een betere aansluiting bij

landelijke opererende organisaties als de Kustwacht en Rijkswaterstaat. Landelijke uniformiteit is ook wenselijk om te komen tot een eenduidige vorm van opleiden, trainen en oefenen. Eenduidige samenwerking tussen de nieuwe Landelijke Meldkamerorganisatie (LMO) en het Kustwachtcentrum is cruciaal.

- *Landelijk borging van kennis, één platform en een aanspreekpunt.*
Het is belangrijk dat opgebouwde kennis niet verloren gaat. Het handboek beveelt daarom aan om de kennis structureel te borgen bij een landelijk platform en kennis over specialistisch optreden beter uit te wisselen.

Het handboek is in beheer bij het IFV en te downloaden via het Infopunt Veiligheid van het IFV.

Gespreksgroep LMG 13 ingevoerd

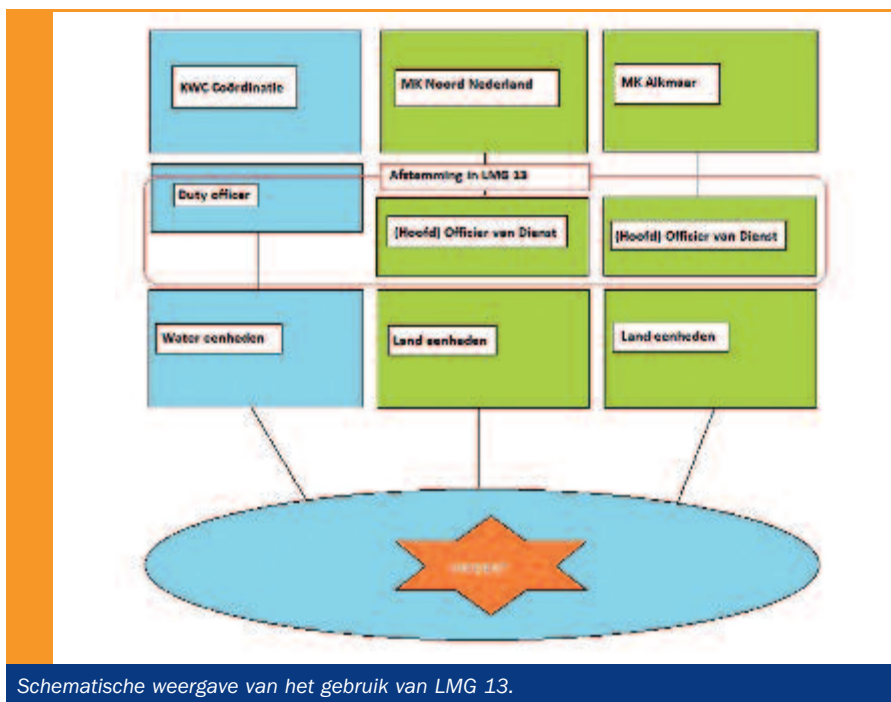
Recentelijk is de Landelijke Multidisciplinaire Gespreksgroep 13 (LMG 13) ingevoerd voor C2000-gebruikers op de Waddenzee. Gebruik van LMG 13 is bedoeld voor meldingen waarbij snel optreden noodzakelijk wordt geacht (prio-1) en waarbij multi-partners actief zijn. Het communiceren via LMG 13 is voorbehouden aan operationeel leidinggevend en wordt gecoördineerd door het Kustwachtcentrum (KWC).

Voor de eerste fase van een incident is het van belang dat de beeldvorming en status van het incident zo spoedig mogelijk worden gedeeld tussen de diverse partijen. Dit kan op de voor het Waddengebied speciaal gereserveerde gespreksgroep LMG 13. Daarbij worden de volgende afspraken gehanteerd:

- De primaire communicatie met eenheden op het water vindt plaats via marifoon.
- LMG 13 wordt gebruikt door operationeel leidinggevend, oftewel (H)OvD'en duty officers.
- Bij gebruik van LMG 13 worden ter voorkoming van overlast geen statusberichten (aanvraag spraakcontact) verzonden.
- RABS'en van meldkamers zijn voorzien van LMG, maar meldkamers luisteren LMG 13 niet actief uit.
- Er is sprake van vrij onderling verkeer, waarbij het KWC bij SAR-processen leidend is in de communicatie en deze gespreksgroep uitluistert.

Van belang is natuurlijk wel dat LMG 13 standaard in het RABS (Radio Alarmering Bedien Systeem) van de meldkamers en in de portofoons van de operationeel leidinggevend staat. Gedetailleerde werkinstructies voor bovenregionale communicatie en specifiek voor de

regionale meldkamers, operationeel leidinggevend, noodhulpdiensten en SAR-eenheden zijn inmiddels verspreid onder de CRW-partners. Wie deze werkinstructies niet heeft ontvangen, kan ze opvragen bij Ron Veenstra, secretaris van het CRW, via: r.veenstra@vfrfyslan.nl.



Schematische weergave van het gebruik van LMG 13.