



NIEUWSBRIEF

Coördinatie Regeling Waddenzee

In dit nummer

- Risico-inventarisatie voor de Waddenzee 1
- Afscheid Ronald Blok als directeur Kustwacht Nederland 2
- Veiligheid riviercruiseschepen: een punt van zorg? 3
- Varia 3
- Pilot training communicatie en coördinatie 4
- Bezoek bij de Kustwacht 4

Deze nieuwsbrief geeft achtergrondinformatie over de CRW, het Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP-W) en de toepassing daarvan in de praktijk.

Colofon

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de CRW.

Redactie: Kees van der Mark

Met bijdragen van: Johan Bron, Pieter Ros, Ron Veenstra, Kustwacht Nederland

Fotografie: Kees van der Mark, Pieter Ros, Ron Veenstra

Vormgeving: Klaas Pot, Sagittarius Graphic Design

Druk: SMG Groep

Voor meer informatie over de 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

Risico-inventarisatie voor de Waddenzee

Onder begeleiding van de Antea Group wordt momenteel hard gewerkt om een nieuwe – of misschien beter een herziene – risico-inventarisatie specifiek voor de Waddenzee uit te werken. De laatste keer dat de CRW een dergelijke inventarisatie liet uitvoeren dateert al van flink wat jaren terug. Dat maakt de noodzaak voor een nieuw overzicht van de risico's en gevaren op de Waddenzee geen overbodige luxe.

Bij de risico-inventarisatie is gekozen voor de methode die is ontwikkeld voor de veiligheidsregio's en die recentelijk ook is toegepast door onze collega's van de SAMIJ (Samenwerkingsregeling Incidentbestrijding IJsselmeergebied). Daarmee is niet alleen de gehanteerde methode identiek, maar kunnen de uitkomsten van de verschillende risico-inventarisaties – bijvoorbeeld die van de Waddenzee en die van het IJsselmeergebied – beter met elkaar worden vergeleken. Zo kunnen de vervolgstappen worden afgestemd. Uiteindelijk moet de risico-inventarisatie input leveren voor een nieuw Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP-W), dat voor 2020 op stapel staat.

Onverwachte scenario's

In de eerste van twee sessies die afgelopen najaar zijn georganiseerd in het kader van de risico-inventarisatie zijn de verschillende risico's in kaart gebracht. In

de tweede sessie zijn deze beoordeeld en gewogen. Dit leverde naast bekende scenario's als 'verontreiniging van oppervlaktewater met olie' ook nieuwe, onverwachte scenario's op. Meest in het oog springend is de aanwezigheid zo nu en dan van kernonderzeeërs van bevriende naties in de marinehavens van Den Helder en de daaraan verbonden gevaren. De score op impact en waarschijnlijkheid van alle scenario's geeft gelukkig een genuanceerd beeld van alle risico's. Die werden getoetst op een tiental criteria, waaronder de kans op doden en gewonden, aantasting van de natuur, kosten, de nautische consequenties, et cetera. Gecombineerd met de waarschijnlijkheid op een incident/calamiteit levert dit een compleet risicobeeld voor de Waddenzee op. Het mag overigens duidelijk zijn dat de kans op een calamiteit met een kernonderzeeër zeer onwaarschijnlijk is, maar dat de impact daarvan juist wel hoog is.

Brede groep deelnemers

De inventarisatie was niet alleen een feestje voor overheidsdienaren: ook een brede groep aan beheerders en gebruikers was uitgenodigd. Deelname van de Waddenvereniging, rederijen, terreinbeheerders, een afvaardiging van de visserij, wadlopers en anderen maakt het beeld van risico's en gevaren compleet. Het definitieve rapport wordt in februari 2020 aan het Bestuurlijk Waddenzee Overleg (BWO) voorgelegd.



Tijdens de tweede sessie zijn de geïnventariseerde risico's gezamenlijk beoordeeld en gewogen.

Ronald Blok bij afscheid als directeur Kustwacht Nederland:

“CRW neemt voortrekkersrol om partijen bij elkaar te brengen”

Eind mei nam Ronald Blok afscheid als directeur van Kustwacht Nederland. Hieronder vertelt hij hoe hij terugkijkt op de ontwikkelingen in zijn drieënhalve jaar bij de Kustwacht en hoe hij het belang en de coördinerende rol van de CRW beoordeelt.

Wat waren de belangrijkste ontwikkelingen bij Kustwacht Nederland in de tijd dat u directeur was?

“De modernisatie van de Kustwacht sinds 2015 sluit aan op nieuwe maritieme ontwikkelingen die in toenemende mate de economische veiligheid van Nederland raken. Dat was geen eenvoudige opgave in een samenwerkingsverband van zes ministeries en acht operationele diensten. De afgelopen jaren zijn veel nieuwe projecten bij de Kustwacht opgestart. Een van de belangrijkste ontwikkelingen is een forse personele uitbreiding. Ook staat een geheel nieuw Maritiem Operatie Centrum [MOC] gepland voor 2023. Daarnaast lopen er vervanging- en vernieuwingstrajecten voor Kustwachtpatrouilleschepen, -vliegtuigen en -helikopters. Externe ontwikkelingen die de komende jaren van invloed zijn bij de Kustwacht zijn de windmolenparken op zee, BREXIT, autonome scheepvaart en de cyber security-risico's in het maritiem domein door de aanleg van windmolenparken.”

Hoe hebt u de samenwerking tussen het Kustwachtcentrum en de andere partners in de incidentbestrijding op de Waddenzee ervaren?

“Absoluut positief. De constructieve en positieve houding in het CRW-verband heeft de Kustwacht geholpen. De Kustwacht heeft ook een prominentere rol gekregen, mede door de steun van Veiligheidsregio Fryslân. Zij zijn de sponsor die ervoor zorgde dat de Kustwacht

Nieuwe directeur: Jan van Zanten

Op 28 mei nam Jan van Zanten (Den Helder, 1963), net als zijn voorgangers kapitein ter zee bij de Koninklijke Marine, het stokje over van Ronald Blok. De overdracht van het directeurschap vond plaats in Den Helder in bijzijn van collega's, familie en genodigden uit het brede Kustwachtnetwerk. “Na vele jaren de zeeën te hebben bevaren, ligt de Kustwacht als veilig baken mij aan het hart. Het is mijn voornemen om de ingeslagen weg naar een moderne, informatie-gestuurde en optimaal dienstverlenende Kustwacht voort te zetten”, aldus de nieuwe directeur bij zijn aantreden.

nu is aangesloten op LCMS [het Landelijk Crisismanagementsysteem, red.]. Daarnaast zorgden de ervaringen van de oliebestrijdings-oefening in het najaar van 2018 en het incident met MSC Zoe voor een positief effect op de samenwerking. Het nut van de CRW werd toen wederom bewezen. Voor wat betreft de coördinerende rol van de CRW daarin was ik onder de indruk van de voortvarendheid en de eensgezindheid. In de regio willen ze gedreven voorwaarts op een professionele wijze.”

Wat is volgens u het belang van een netwerkorganisatie als de CRW?

“Bij incidentenbestrijding zijn veel partijen, organisaties en regio's betrokken. De CRW brengt al die stakeholders bij elkaar en neemt een deel onbekendheid tussen partners onderling weg. Dat is, denk ik, een hele belangrijke rol die CRW uitstekend vervult. De CRW neemt de voortrekkersrol om de partijen bij elkaar te brengen. De problemen worden in gezamenlijkheid opgepakt, maar ook de successen worden gezamenlijk gedeeld.”

Tijdens de bestuurlijke CRW-bijeenkomst in oktober 2018 schetste u de ontwikkelingen op de Noordzee in de komende jaren en de effecten die die ontwikkelingen kunnen hebben op de Waddenzee. Wat is uw grootste zorg op dit vlak?

“Dat de beleving door zeevarenden van een bovengemiddeld drukke Noordzee gaat leiden tot ander gedrag, wat extra risico's met zich meebrengt. Deze 'drukke' komt gevoelsmatig voort uit de combinatie van de hoeveelheid – grotere – scheepvaart en de inperking van manoeuvreerruimte die men voelt als gevolg van de bouw van de windmolenparken. De windmolenparken worden initieel ontwikkeld aan de westkust van Nederland en pas daarna aan de noordkust van Nederland, maar aan de Duitse kant komen ook al snel windmolenparken.

Ook de introductie van autonome scheepvaart vormt een nieuwe uitdaging voor de bemande



Ronald Blok tijdens de CRW-bijeenkomst in Den Helder in 2017.

scheepvaart en de Kustwacht. Het is namelijk nog niet helder hoe we met calamiteitenbestrijding omgaan met schepen waar geen bemanning aan boord zit. Met wie krijg ik contact, wie zit er aan de andere kant van de wereld achter de joystick, hoe goed spreken zij Engels en hoe capabel zijn ze? Daar komt bij dat we hierbij voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van de slagvaardigheid van de International Maritime Organisation [IMO].”

Wat wilt u uw opvolger meegeven met betrekking tot de incidentbestrijding op de Waddenzee?

“We hebben gezien dat de CRW enorm gegroeid is in haar rol in de calamiteitenbestrijding. Voorbeelden daarvan zijn de oliebestrijdings-oefening en het incident met de MSC Zoe. Mijn advies: blijf je met elkaar inzetten op de samenwerking tussen de netwerkpartners binnen het CRW. Het verband krijgt met de Noordzee-ontwikkelingen meer uitdagingen. En dat vereist continu investeren in elkaar: afspraken maken, bekendheid in het netwerk, afstemmen van draaiboeken, afspraken et cetera. Tot slot wil ik collega's in het CRW-netwerk zeggen: *keep up the good work!*”

Ronald Blok werkt inmiddels op het NAVO-hoofdkwartier, waar hij voor twee jaar de functie van Section Head Maritime Plans vervult.



Veiligheid riviercruiseschepen: een punt van zorg?

Bij het opstellen van de risicoprofielen voor het IJsselmeer en de Waddenzee wordt de riviercruisevaart genoemd als een van de risicofactoren. De schepen zijn vaak langer dan 100 meter en sommige varen met ongeveer 250 – soms minder zelfredzame – passagiers. Van de 30-40 bemanningsleden is ongeveer een kwart belast met nautische taken. Zowel bemanning als passagiers hebben vaak meerdere nationaliteiten. Door hun typerende bouw, met lage ramen direct boven de waterlijn, lijken de schepen kwetsbaar in het ruimere binnenwater.

Vertrek- en aankomsthaven voor de Rijn- en Donauvaart is onder meer Amsterdam, waar in 2019 meer dan 2.000 afvaarten plaatsvinden, met name in het voorjaar. In 2018 telde het totale gebied van Amsterdam Cruise Port 3.286 overnachtingen. Naast de vaart over de grotere Europese rivieren zien we deze schepen ook steeds vaker in het IJsselmeer-gebied en in het westelijk Waddengebied.

Onderzoek

Naar aanleiding van een groot incident op de Westerschelde dat wordt onderzocht door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) vroeg Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) Gerard Pont een beeld te schetsen van de riviercruisevaart. Gerard is momenteel eerste kapitein bij rederij Doeksen. Hij werkt sinds zijn 20e in de scheepvaart: eerst in de binnenvaart en later in de kleine kustvaart, zowel binnen de kustwateren als daarbuiten. Bovendien werkte Gerard bij Rijkswaterstaat als nautisch verkeersleider en op het Kustwachtcentrum als *watch officer*. Gerard: “In het voorjaar van 2019 vonden binnen enkele dagen drie geregistreerde incidenten plaats waar riviercruiseschepen bij betrokken waren. Daarvan was de aanvaring van het riviercruiseschip Viking Idun met het zeeschip Chemical

Marketer in de Put van Terneuzen op 1 april 2019 het meest in het oog springend. Voldoende reden voor VRZ en OVV om een aanvullend onderzoek te starten. Omdat ik als kapitein heb gevaren in deze sector, vroeg VRZ mij een objectief beeld te schetsen van wat de riviercruisevaart inhoudt. Mijn opdracht was

bevindingen. “Bij incidenten met riviercruiseschepen spelen meerdere factoren een rol. Denk aan lokale bekendheid, meteorologische omstandigheden, communicatie, de samenstelling van de bemanning, tijdsdruk en vermoeidheid. Er is gekeken naar de veiligheidssystemen en het veiligheidsbewustzijn van de doelgroep. Ook is de vraag gesteld of de overheden voldoende bekend waren met deze relatief nieuwe activiteiten op het binnenwater. De eerste constateringen zijn dat in de sector zeker verbetering van het veiligheidsbewustzijn mogelijk is. Welke dat zijn, valt straks in de rapportage te lezen. Duidelijk is dat de overheden nog onvoldoende bekend zijn met



Gerard Pont licht zijn bevindingen met betrekking tot de veiligheid van riviercruiseschepen toe.

een zo goed mogelijk beeld van deze sector te geven. Men sprak wel over de sector, maar had er inhoudelijk geen juist beeld van. En als er sprake is van risicofactoren, wat zijn deze dan? En wat zijn mogelijke beperkingen?”

Eerste bevindingen

Het OVV-rapport is nog niet klaar, maar gezien de actualiteit van dit onderwerp vroegen we Gerard alvast naar zijn eerste, voorlopige

deze nieuwe ontwikkelingen in met name het IJsselmeer, het Waddengebied en de Zeeuwse wateren. Dat is wel van belang: bij een incident moeten in het ergste geval immers honderden personen worden geëvacueerd. Ook bij het bepalen van de juiste ligplaats is het van belang dat havenbedrijven voldoende rekening houden met het grote aantal, deels minder zelfredzame, passagiers.”

Hulpverleners

De eindverantwoordelijkheid voor de SAR-taak op het binnenwater ligt bij de burgemeesters, het IJsselmeer en de Waddenzee zijn immers gemeentelijk ingedeeld. De SAR-taak wordt uitgevoerd door de Kustwacht en de KNRM en in de havens door de brandweer. Eventuele aanbevelingen volgen later uit de OOV-rapportage. De aanbeveling die Gerard nu al wil doen is om als hulpdiensten het gesprek aan te gaan. “Het is een prachtige sector die nu vanaf de grotere rivieren meer en meer de rust en ruimte van het IJsselmeer en het Waddengebied opzoekt. Ga als hulpdienst aan boord en zorg dat je bekend bent met dit type schepen, de bemanning, hun rol op gebied van veiligheid en de veiligheidsvoorzieningen.”

Varia

CRW/SAMIJ-dag

Op donderdag 4 juni organiseren de CRW en de Samenwerkingsregeling Incidentbestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ) een gezamenlijke opleidings- en netwerkdag. Dus reserveer deze datum alvast in uw agenda. Locatie en programma worden later bekendgemaakt.

Communicatie CRW

Stagiair Kevin Carbo, student Communicatie aan de NHL Stenden, onderzocht dit najaar de behoeften van de CRW-partners op gebied van communicatie. Zijn bevindingen dienen als

input voor de communicatieparagraaf in het CRW-meerjarenplan 2020-2023. Kevin organiseerde tijdens zijn stage ook de twee sessies in het kader van de risico-inventarisatie (zie voorpagina).

Data overleggen

Ook in 2020 komen het Bestuurlijk Waddenzee Overleg (BWO) en het Tactisch Waddenzee Overleg (TWO) weer bijeen. De bijeenkomst van het BWO in de eerste helft van 2020 staat gepland voor 26 februari. Het TWO komt op 12 februari en 18 juni bijeen.



Pilot training communicatie en coördinatie

Op dinsdagavond 19 november oefenden meerdere disciplines in het Regionaal Coördinatiecentrum (RCC) van de Meldkamer Noord-Nederland (MKNN) in Drachten in het kader van een pilot met de communicatie en coördinatie bij een incident op de Waddenzee.

Aan de oefening namen onder meer medewerkers van het Kustwachtcentrum (KWC), de KNRM, de Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) van Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio Fryslân en de MKNN zelf deel. Als hulpmiddel voor de beeldvorming werd het Emergo Train System (ETS) gebruikt. De verbindingen werden gerealiseerd met een speciale app, genaamd Zello. Johan Bron, opleidingscoördinator MKNN en lid van de CRW-werkgroep Vakbekwaamheid: "In deze app kun je alle verbindingen tot stand brengen zonder daarbij een meldkamer te storen. We hebben ervaren dat de verbindingen met deze app helder en doeltreffend zijn. Voordeel van Zello is dat je op elke locatie kan oefenen zonder hulp van mobilifoons en portofoons. De deelnemers hebben ook nadelen benoemd: het ging traag, het schakelen naar een andere groep ging niet

altijd goed en er waren veel achtergrondgeluiden te horen. Ook moest je vaak opnieuw inloggen. De genoemde nadelen kunnen we in de toekomst wel oplossen, waardoor deze manier van communiceren goed toepasbaar is voor training- en oefendoeleinden."

Goede dynamiek

Er werd deze avond geoefend met een incident op de Waddenzee, tussen Terschelling en Vlieland. Hulpverleners van zowel de eilanden als de vaste wal werden gealarmeerd. Johan: "Er ontstond een goede dynamiek vanuit alle hulpverleners. Ieder discipline kreeg een bord waarop ze hun stappen met tijden konden noteren. Daardoor hadden we aan het einde van de oefening een goed overzicht wat en door wie iets gedaan was. Het gaf deelnemers van andere disciplines de mogelijkheid te

reageren, bijvoorbeeld door vragen te stellen of suggesties te doen hoe het ook had kunnen worden aan gepakt. Dit was voor deze pilot een prachtige bijvangst: het bewijst dat ondanks een aantal opmerkingen over de verbindingen alle deelnemers zich naar hartenlust konden uitleven."

Leermomenten

Johan geeft enkele voorbeelden van waar ze tijdens de pilot tegenaan liepen: "De meldkamer ging zelf een boot regelen om hulpverleners naar het incident te laten gaan. Dit is echter geen taak van de MKNN, maar van wie dan wel? De MKNN besloot ook dat een deel van de niet-gewonde slachtoffers naar Terschelling moest worden vervoerd, terwijl we in principe alle mensen richting vaste wal wilden hebben. Verder bleek dat niet alle details tussen melder en meldkamer – in dit geval of er wel of geen sprake was van een explosie – altijd goed doorkomen. En de CMW had overzicht van schepen in de buurt, maar had daarover geen aanvullend overleg met het KWC."

Concluderend zegt Johan: "Deze oefening toont naar mijn idee aan dat je op een eenvoudige manier een prachtige oefening kan neerzetten waarbij iedereen zijn leermomenten heeft. Doordat we in dit vakgebied veelal te maken hebben met mensen die snel beslissingen kunnen nemen, is het daadwerkelijk oefenen vaak effectiever dan een tabletop-training. Ik ben er dan ook voorstander van om vaker op deze manier te trainen."



De verschillende disciplines tijdens de oefening op 19 november bijeen in het RCC.

Bezoek bij de Kustwacht

Eind november brachten leden van het Bestuurlijk Waddenzee Overleg (BWO) en het Tactische Waddenzee Overleg (TWO) een bezoek aan de collega's van de Kustwacht in Den Helder. De BWO- en TWO-leden bespraken er de voortgang van de nafase van het containerincident met de MSC Zoe. Uiteraard was er ook tijd ingeruimd voor een kijkje in de meldkamer van het Kustwachtcentrum (KWC) en een bezoek aan het emergency towing vessel (ETV) Guardian, dat in opdracht van de Kustwacht 24/7 beschikbaar is en bij een windkracht van 5 Beaufort of hoger op zee ligt. De dag na ons bezoek verongelukte overigens de visserijtrawler UK165 ten westen van Texel. Bij dit noodlottige ongeval, waarbij twee

dodelijke slachtoffers te betreuren waren, werd de Guardian voor de reddings- en bergingsoperatie ingezet. Onze bijeenkomst

in Den Helder was nuttig en we kregen er bovendien een goed beeld van de taken van de Kustwacht.



De meldkamer van het KWC.



Emergency towing vessel Guardian.