

# Samenwerken voor een veiligere Westerschelde

Nieuwsbrief Samenwerken en Slagkracht



## Samenwerken & Slagkracht

### Op koers voor een veiligere Westerschelde

**Het incident met het containerschip MSC Eyra maakte duidelijk dat een goede voorbereiding op de bestrijding van incidenten op de Westerschelde een prioriteit is. Het project Samenwerken en Slagkracht geeft hier concreet invulling aan.**

De afgelopen maanden is er door veel mensen uit diverse organisaties veel werk verzet en met een geweldig resultaat: een concept rampbestrijdingsplan is gereed. Ook de businesscase, een rapportage over de keuzemogelijkheden voor het versterken van de slagkracht, is aan de stuurgroep van Samenwerken & Slagkracht voorgelegd. Rond de zomerperiode zal duidelijk worden op welke wijze de versterking van slagkracht definitief wordt vormgegeven. Gesprekken op bestuurlijk niveau met Vlaanderen zijn gaande om de financiering voor een veilige Westerschelde gezamenlijk rond te krijgen.



De komende periode vindt de afronding van het project plaats. Als leden van de stuurgroep kunnen we met recht zeggen dat wij trots zijn op deze resultaten. Wij hopen dat iedereen zich tot het einde van het project zal willen blijven inzetten. Wij hebben alle vertrouwen in een voorspoedige afronding, zodat we met recht kunnen zeggen: Wij zijn voorbereid!

#### Karla Peijs

Voorzitter stuurgroep Samenwerken & Slagkracht  
Commissaris van de Koningin Zeeland

#### Jan Lonink

Voorzitter Veiligheidsregio Zeeland



## Samenwerken & Slagkracht

# Een rampbestrijdingsplan en het versterken van de slagkracht op de Westerschelde

De aftrap voor Fase II van het Project Samenwerken en Slagkracht was in september 2007 en bevatte een aantal ambitieuze doelstellingen: voor het eind van het jaar moest iedere werkgroep zijn resultaten klaar hebben. Die resultaten zijn voor het grootste deel behaald!

Jeroen Meijering, commandant Brandweer Terneuzen, is namens de Veiligheidsregio Zeeland lid van de Projectgroep Samenwerken & Slagkracht II. Hij is verantwoordelijk voor het deeltraject Operationele Slagkracht waarvoor vijf werkgroepen vallen:

- commandovaartuigen
- repressieve middelen en menskracht
- informatievoorziening
- vluchthavens en aanlandingsplaatsen
- opzetten KNRM-post

### Praktische resultaten voor een aanpak die werkt

Meijering: "Er lag geen geringe opdracht voor de werkgroepen. De leden zijn afkomstig uit verschillende Zeeuwse organisaties en bedrijven en zij moesten in korte tijd met resultaten komen, terwijl hun reguliere werk doorging. Allemaal mensen uit de praktijk, die goed weten waar het om draait. We hebben er voor gekozen de werkgroepleden regelmatig bij elkaar te zetten gedurende de projectperiode. Het effect was dat vrijwel niemand deze bijeenkomsten wilde missen, omdat hun expertise dan in het eindresultaat zou ontbreken.

Dat een aantal doelstellingen niet behaald is, ligt ook zeker niet aan de werkgroepen, maar aan externe factoren. Het vergt bijvoorbeeld veel tijd voordat op bestuur-

lijk niveau afspraken zijn gemaakt." Eén van de concrete resultaten is het concept rampbestrijdingsplan Westerschelde, waarin een paar nieuwe onderdelen zijn ingebracht ten aanzien van andere rampbestrijdingsplannen. Zo heeft Rijkswaterstaat een duidelijke rol in de rampbestrijding gekregen en zijn er eigenlijk maar twee GRIP-niveaus: 1 en 4. Verderop in deze nieuwsbrief leest u hier meer over.

### Afstemming tussen Waterrand is geborgd

Vanuit het project zorgt Meijering, samen met een afgevaardigde van de KLPD en Rijkswaterstaat, voor de afstemming met het landelijke project Waterrand. Binnen Waterrand wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die in Zeeland is opgedaan. Er is volop gediscussieerd over ver-

schilpunten. Eén zo'n verschil betrof de vraag wie verantwoordelijk is voor het zoeken en redden van mensen op zee (Search and Rescue - SAR). Te land is namelijk de brandweer procesverantwoordelijk voor het redden van mensen.

Uitgangspunt is nu geworden: hou die verantwoordelijkheid bij de brandweer, maar zet daarbij de juiste partijen in die kennis en ervaring hebben met SAR, zoals bergingsbedrijven.

### De grens over om te komen tot

'vrijwel niemand wilde de bijeenkomsten missen'

### eenduidige afspraken

Over de samenwerking met de Provincie Zeeland vertelt Meijering: "De Provincie Zeeland heeft een groot bestuurlijk netwerk, wat richting de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken een voordeel is. Vanuit de Veiligheidsregio Zeeland zitten wij meer in het operationele netwerk.

Samen levert dat een goede combinatie op: de Provincie is hard nodig om randvoorwaarden te scheppen waarbinnen 'het veld' zaken tot stand kan brengen. Wat betreft de connecties met België is Meijering positief gestemd dat zij op eenzelfde manier tot één zorgniveau zullen en willen komen voor het Belgische gedeelte van de Westerschelde. Tevens wordt verder gekeken naar een doorvertaling van het project op Europees niveau, in dat geval - naast België - in samenwerking met andere Europese landen, zoals Engeland en Frankrijk. ■





## Eyra zet rampbestrijdingsplan Westerschelde in werking

Het is kwart over elf 's ochtends op 13 februari 2008 als de MSC Eyra vastloopt op een strekdam bij het Verdrongen land van Saeftinge. Het is erg mistig, het schip ligt een paar honderd meter van de Belgische grens, zit alleen met de neus vast en er staan 1400 containers aan boord. Voldoende reden om het concept Rampbestrijdingsplan (RBP) Westerschelde van de plank te halen.



• Michael den Hamer

Het was deze dag voor het eerst dat volgens dit plan werd gewerkt. Het plan is nog concept, maar doordat het opgesteld is door mensen uit de praktijk waren de afspraken bekend.

Rijkswaterstaat, gemeenten en hulpverleningsdiensten (brandweer, politie en GHOR) vormden samen een operationeel team. Een CoPI te water vertrok met een boot van Rijkswaterstaat richting Land van Saeftinge en het Regionaal Beleidsteam kwam samen bij de Veiligheidsregio in Middelburg.

"De basis van het rampbestrijdingsplan Westerschelde ligt er", vertelt projectleider Michael den Hamer "het moet nu nog verder worden geconcretiseerd en dan worden vastgesteld door de Zeeuwse gemeenten en de provincie. Het incident met de MSC Eyra heeft laten zien dat we op de goede weg zitten, de samenwerking tussen verschillende overheden en hulpverleningsdiensten verliep heel soepel." Een nieuw rampbestrijdingsplan voor de Westerschelde

was nodig. "Een incident op het water is echt van een andere dimensie dan een incident op het land. Zo heeft Rijkswaterstaat bijvoorbeeld een belangrijke rol en rukt de KNRM, een private organisatie die alleen kan bestaan op basis van

giften, uit om drenkelingen te redden. Voor ons is er een rol weggelegd om deze 'waterpartijen' samen te brengen met de reguliere hulpverleningsdiensten die op het land actief zijn."

'waterwereld en landhulpdiensten komen bij elkaar'

### Nieuwe functie: Ovd Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat (RWS) kent een nieuwe functie, namelijk Officier van Dienst RWS. Hij of zij gaat plaatsnemen in het Commando Plaats Incident (CoPI) te water. Het is uniek dat alle overheidsdiensten deel uitmaken van één operationeel team. Ook komen er specialistische teams voor incidentbestrijding te water. Het is de bedoeling dat bij het brandweerkorps Terneuzen en Stads-gewest Vlissingen-Middelburg ongeveer 30 mensen worden geworven die opgeleid worden tot waterspecialist. Een andere nieuwe toevoeging is een Actiecentrum Waarnemings- en Verkenningdienst (WVD) en een Actiecentrum RWS.

"We liggen redelijk op schema, bij wijze van spreken hebben we van de tien stappen die we moeten zetten er inmiddels acht gezet. We willen het complete plan nog voor de zomer door de gemeenten laten vaststellen." ■



• MSC Eyra vastgelopen op de strekdam



## KNRM-post bij Hansweert

### *'Slachtoffers op de Westerschelde winnen het meest'*

Ko Bustraan is al vanaf het allereerste begin betrokken bij Samenwerken en Slagkracht en de voorlopers van het project. "Het is een leuk project waar ik mijn bijdrage aan heb geleverd. Het laatste traject waar ik aan heb gewerkt is het opzetten van een KNRM-post voor de oostzijde van de Westerschelde. Die post levert een meerwaarde op voor alle gebruikers van de Westerschelde en de mensen aan de kant. Het heeft écht maatschappelijke meerwaarde, dat maakt het extra leuk om betrokken te zijn."



• Ko Bustraan

De Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM) heeft aan de Westerschelde twee stations: één bij Breskens en één bij Westkapelle. "De reddingsvoorzieningen aan de westkant van de Westerschelde zijn dus prima op orde. In het kader van Samenwerken en Slagkracht willen we ook de oostkant goed kunnen bedienen. Gelijktijdig met ons project ontwikkelde de KNRM zelfstandig plannen om in Hansweert een reddingspost in te richten. De gesprekken met de gemeente Reimerswaal liepen al toen wij met de KNRM in gesprek gingen. Al snel bleek dat onze doelen elkaar overlappen en versterken en we hebben snel kunnen handelen." In 2007 is door middel van een verkennend onderzoek gekeken hoe de reddingspost in Hansweert opgezet kan worden. "Het resultaat van de verkenning is dat Rijkswaterstaat Zeeland (RWS) de faciliteiten voor de post kan bieden en dat de KNRM zorgt voor de benodigde middelen als boten, bemanning, uitrusting en communicatiemiddelen".

Concreet zorgt RWS voor de beschikbaarheid van een plek aan de steiger bij de sluisen en voor een ruimte voor personeel in het voormalige sluisbedieningsgebouw. "Verder verzekeren we dat walstroom beschikbaar is, voor ondermeer een brandstofvoorziening en dat een ruimte aanwezig is om materialen te reinigen, te drogen en op te slaan." Als alles volgens plan verloopt wordt de post in 2008 gerealiseerd. "De vergunningenprocedures lopen inmiddels, alles is voorbereid. Zodra het project rond is, kunnen we meteen aan de slag." Een 'win-win' situatie, voor de overheidssdiensten in Zeeland en de KNRM. "Maar vooral de mensen in nood winnen met dit project, want met deze post kunnen we ook deze kant van de Westerschelde goed bedienen!"



## Aanlandingsplaatsen van alle kanten goed bekeken

**Als er problemen zijn met een schip is het belangrijk dat opvarenden en gewonden aan land kunnen worden gebracht en dat reddingsmaterialen snel ter plaatse kunnen zijn. Met het project aanlandingsplaatsen is precies in kaart gebracht waar locaties liggen die voor deze doeleinden geschikt zijn.**

"Een erg leuk onderdeel van het project Samenwerken en Slagkracht", aldus deelprojectleider Michael den Hamer van de Provincie Zeeland. "Met een aantal mensen heb ik alle potentiële aanlandingsplaatsen bezocht en bekeken of ze geschikt zijn om in onze lijst te worden opgenomen."

Niet elke plaats is zonder meer geschikt. "Soms liggen ergens prachtige steigers waar mensen heel eenvoudig aan land kunnen worden gebracht, maar staat er boven op de dijk een hek dat de toegang voor bijvoorbeeld een ambulance blok-

keert. Dan moet je kijken of de sleutel snel beschikbaar kan zijn of dat de plek toch ongeschikt is om in geval van nood te kunnen gebruiken." Er zijn meer zaken onder de loep genomen. "Is er voldoende verlichting? Kunnen auto's gemakkelijk parkeren? Kunnen hulpdiensten tenten neerzetten?"

### Inspectie vanaf het water

Voor het aan boord brengen van zware materialen zijn specifieke middelen nodig. "Die zijn er zeker in Zeeland. In de Sloehaven en in de haven van Terneuzen

zijn voldoende locaties met goede zware kranen, maar die staan wel op bedrijventerreinen. Met deze bedrijven maken we afspraken. Als het nodig is weten we wie we kunnen bellen, dan gaat op tijd het hek open en kunnen we aan de slag."

De aanlandingsplaatsen zijn niet alleen vanaf het land geïnspecteerd. "We hebben met Rijkswaterstaat ook alle plaatsen vanaf het water bekeken. Dan moet je weer op andere zaken letten. Bij Paal in Oost Zeeuws-Vlaanderen ligt bijvoorbeeld een heel aardige haven, maar die valt droog bij laagwater, op andere plaatsen staat veel stroming of is er weinig diepgang."

"Alles bij elkaar hebben we nu goed in beeld welke aanlandingsplaatsen er langs de Westerschelde beschikbaar zijn, welke faciliteiten daar zijn en voor welke actie ze kunnen worden ingezet." ■



Topografische dienst Zeeland  
Copyright for Topografische Dienst Kadaster Eindhoven

9 4111 410

## Werkgroep commandovaartuigen

Voor de incidentbestrijding op de Westerschelde wordt een Commando Plaats Incident te water (CoPI) geformeerd, waardoor een multidisciplinair team op het water ter plaatse is, of in elk geval dichtbij met zicht op het plaats incident. Het vergemakkelijkt de communicatie met alle betrokkenen zoals de kapitein en de reddingswerkers. Een goede beeldvorming van de situatie is de basis voor adequate operationele en beleidsmatige besluiten. Het CoPI te water leidt tot de wens om tenminste twee commandovaartuigen aan te schaffen.

Ringelberg: "Rijkswaterstaat Zeeland heeft de mogelijkheid onderzocht om deze vaartuigen te leveren. Deze worden 'in vredetijd' als patrouillevaartuig gebruikt bij reguliere werkzaamheden. Is er een incident, dan worden ze snel als commandovaartuig ingezet.

We hebben drie varianten uitgewerkt voor het versterken van de commandovoering ten tijde van een incident:

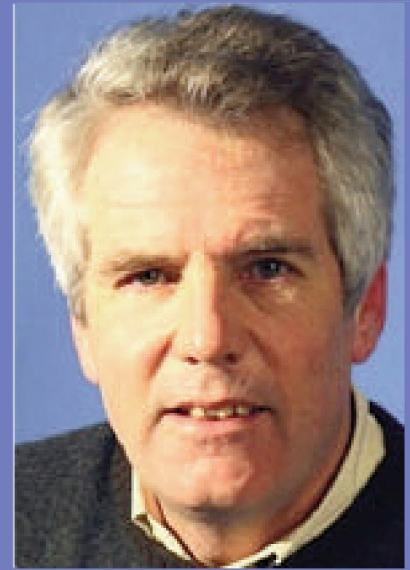
1. aangepast patrouillevaartuig: twee patrouillevaartuigen uitgebreid met accommodatie voor tenminste vijf personen, zodat tijdens een

incident het vaartuig ingezet kan worden als commandovaartuig.

2. snel commandovaartuig: vaartuigen die een snelheid van ca. 30 knopen kunnen behalen.

3. commandovaartuig met interventiemiddelen: dit zijn vaartuigen, uitgerust met blusmiddelen om dienst te kunnen doen als interventievaartuig."

Van deze varianten zijn de kosten in kaart gebracht. Rond de zomerperiode zal duidelijk worden op welke wijze de versterking definitief wordt vormgegeven. Vooruitlopend op het



• Werkgroep leider Henk Ringelberg, Rijkswaterstaat:

beschikbaar komen van de commandovaartuigen is aan Rijkswaterstaat gevraagd om één van de nieuw te leveren patrouillevaartuigen in te zetten bij een incident. ■

## Samenwerking Defensie 'middelen én menskracht'

**Officieel is Peter van Dijk, commandant Brandweer Zeeland, voorzitter van de werkgroep Samenwerking Defensie. Die nauwe samenwerking uit zich onder andere in het feit dat Peter van Dijk deze taak heeft gedelegeerd aan Lkol Frans Peeraer, Officier Veiligheidsregio Zeeland namens Defensie.**

De Veiligheidsregio Zeeland pakt zelf veel punten op ter verbetering van de incidentbestrijding op de Westerschelde. Bijvoorbeeld door meer multidisciplinaire samenwerking tussen hulpdiensten. Maar ondanks die inspanningen is er een tekort aan capaciteit, bijvoorbeeld voor het koelen en blussen van een vaartuig waar brand is. Daarom is in overleg met de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks relaties (BZK) en Defensie nagegaan hoe Defensie de veiligheid op de Westerschelde zou kunnen ondersteunen met middelen en menskracht. In juli 2007 is de catalogus intensivering civiel-militaire samenwerking (ICMS) verschenen. Daarin geeft Defensie aan welke vormen van bijstand en steunverlening zij

binnen bepaalde reactietijden beschikbaar stelt, welke regelingen daarvoor gelden en wat de kosten zijn. De wensen voor bijstand bij incidentbestrijding op de Westerschelde wijken voor wat betreft de te leveren capaciteiten en/of de gevraagde reactietijden af van hetgeen Defensie in de catalogus biedt en tussen de ministeries is overeengekomen. De vragen zijn in te delen in drie categorieën:

- 1) extra ondersteuning bij het opsporen, het redden en het evacueren van slachtoffers
- 2) extra steun bij het aan boord brengen van mensen en materieel
- 3) extra middelen en capaciteiten, bijv. inzet van een blushelikopter met waterzak voor brandbestrijding

Peeraer: "Met het Ministerie van BZK worden afspraken gemaakt met betrekking tot deze additionele middelen en capaciteiten, met name ten aanzien van extra helikoptersteun en duikcapaciteiten. Het Ministerie van BZK gaat deze behoeftestelling bespreken met het Ministerie van Defensie. Bekeken wordt of er voor deze additionele middelen en capaciteiten bindende afspraken gemaakt kunnen worden als verlengstuk van de reeds overeengekomen ICMS middelen en capaciteiten."

Wegens vertrek van Lkol Peeraer op 1 maart 2008 zal Luitenant ter Zee A. de Nijs als officier Veiligheidsregio namens Defensie onder andere in het kader van dit traject de werkzaamheden voortzetten.

## Internationale blik bij financiering en oefenen

### Incidenten houden zich niet aan landsgrenzen

"De Westerschelde is een grensoverschrijdende rivier: de rivier stroomt van de provincie Antwerpen de provincie Zeeland in, staat via het Kanaal Gent-Terneuzen in contact met de provincie Oost-Vlaanderen en mondt uiteindelijk in de Noordzee bij West-Vlaanderen. Samenwerking met België in zowel de preventieve als de repressieve fase, is dan ook logisch en noodzakelijk. Incidenten en de effecten daarvan houden zich immers niet aan landsgrenzen." Aan het woord is Jeroen Zonnevrije, leider van de deelprojecten Fondsenwerving en Samenwerking met België. "Twee projecten die eigenlijk onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden."



• Jeroen Zonnevrije (Provincie Zeeland)

#### Iedereen denkt mee

"Inmiddels liggen we aardig op stoom. Er zijn positieve gesprekken gevoerd met Zeeland Seaports, met Rijkswaterstaat, de Permanente Commissie voor toezicht op de Scheldevaart en ook private partijen zoals bergingsmaatschappijen willen meewerken aan een veiligere Westerschelde. In Vlaanderen worden gesprekken gevoerd met de gouverneurs, havenbedrijven van Antwerpen en Gent en de Belgische kustwacht. Iedereen begrijpt dat de veiligheid op de Westerschelde moet verbeteren en iedereen is ook bereid om mee te denken en mee te werken.

De stap naar concrete toezeggingen moet nu op bestuurlijk niveau worden gezet. 'Ik had gehoopt dat het proces sneller zou verlopen, maar het is een complex vraagstuk waar veel organisaties belangen in hebben, wat goed moet worden uitgelegd en goed moet worden doordacht."

#### IMPRES voor opleiding en kennisuitwisseling

Voor de fondsenwerving wordt niet alleen direct over de grens gekeken, ook Europa is in beeld. "We willen in samenwerking met Europese regio's met vergelijkbare problematiek een project opzetten. Het gaat specifiek om incidenten in havens en aanvaarroutes in de directe omgeving van de kustlijn."

Hiervoor heeft de provincie Zeeland het project IMPRES (Improved Response to maritime disasters and incidents in fairways and port area) opgezet. In het project staat het ontwikkelen van werkwijzen, programma's en instrumenten, voor het opleiden, trainen en oefenen centraal. In het project wordt ook gekeken of de internationale wetgeving, bijvoorbeeld over ladinggegevens, kan worden gestandaardiseerd. Tot slot speelt kennisbundeling een belangrijke rol, met een pool van gespecialiseerde adviseurs, een databank en een overzicht van beschikbaar materieel kunnen incidenten heel snel adequaat worden bestreden. "Dit voorjaar gaan we met onze projectpartners aan de slag, een nieuwe wending in een bijzonder project."

#### Werkgroep Opleiden en Oefenen

IMPRES is het Europese project voor opleiden en oefenen. Een aparte werkgroep heeft onder leiding van Aart van Oosten een opleidingstraject voor regionale hulpdiensten opgezet: "We richten ons bij het opleiden en oefenen puur op de kennis en vaardigheden die nodig zijn voor de incidentbestrijding te water en die afwijken van de incidentbestrijding op het land. Die kennis wordt al bekend verondersteld."

Opleiden en oefenen is cruciaal in de voorbereiding op incidentbestrijding, zeker voor de Westerschelde. Incidentbestrijding op het water is namelijk geen dagelijkse routine.

#### Volgende stap: concrete toezeggingen

Er komen bij de hulpverleningsdiensten 'waterspecialisten' voor op het water. Voorwaarde is dat deze waterspecialisten over de reguliere opleidings- en oefenqualificaties voor incidentbestrijding op het land beschikken en al kennis hebben van de rampbestrijding op het land en de rampenplannen in Zeeland. In het kader van dit traject moeten we dan alleen specifiek opleiden en oefenen voor de kennis en vaardigheden die nodig zijn voor incidentbestrijding te water. Het opleiden en oefenen is toegespitst op de uitgangspunten die zijn vastgelegd in het RBP Westerschelde.

Gezien de complexiteit van de incidentbestrijding en de diversiteit aan samenwerkingspartners (publiek, privaat, Belgische partners) ligt de nadruk op multidisciplinair oefenen, zodat iedereen elkaar en elkaars discipline leert kennen en met elkaar leert samenwerken.

Bij het oefenen en opleiden gaat het om hulpverleners die op verschillende niveaus functioneren: leden van het Commandoteam Plaats Incident (CoPI), kern-



• Aart van Oosten (VRZ)



leden van het Regionaal Operationeel Team (ROT) en Regionaal Beleidsteam (RBT) en eenheden in het veld.

Het is belangrijk dat leerervaringen uit cursussen, oefeningen en bijeenkomsten worden vastgelegd en dat nieuwe waterspecialisten worden opgeleid en geoefend. Om deze borging te garanderen is het advies van de werkgroep een opleidingscoördinator incidentbestrij-

**Bereikt Resultaat, december 2007**  
Er is een meerjarig multidisciplinair opleidings-, trainings en oefenbeleid 2008-2010 opgesteld, inclusief een kostenraming als onderdeel van het op te stellen rampbestrijdingsplan.

ding Westerschelde aan te stellen. Mogelijkheden worden verkend om via fondsenwerving met Europese partners

samen te werken aan het opleiden en oefenen en daarmee een deel van deze kosten te financieren. ■

## Search and Rescue (SAR) afstemming tussen hulp op het water en verzorging op het land

Onder het proces Search en Rescue (SAR) wordt de eerste opvang van drenkelingen en slachtoffers op het water verstaan, evenals de verzorging van deze personen op een opvangschip of een veilige locatie in de omgeving van het ongeval.

Er is een SAR-dienst – een onderdeel van de Kustwacht – die belast is met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en off-shore mijnbouwinstallaties.



• Sal Cracau (Waterpolitie)

Bij incidenten op de Westerschelde liep de werkgroep tegen vragen aan hoe de SAR-taken en verantwoordelijkheden van de diverse hulpdiensten te land en te water het beste op elkaar afgestemd kunnen worden.

### SAR inbedden in Rampbestrijdingsplan

De werkgroep heeft een voorstel gedaan hoe de SAR-taak het beste kan worden ingebed in het Rampbestrijdingsplan Westerschelde. Daarbij is ad-

vies uitgebracht aan het landelijke project Waterrand om een eenduidige werkwijze voor te stellen voor het proces SAR op zee en op de binnenwateren voor heel Nederland. In het Rampbestrijdingsplan Westerschelde is de SAR-taak nu voorlopig als volgt verwerkt:

- De brandweer heeft de operationele aansturing van het redden gemandateerd naar Rijkswaterstaat. In de praktijk gebeurt dit door een liaison van Rijkswaterstaat in het Regionaal Operationeel Team (ROT) die de contacten heeft met het Schelde CoördinatieCentrum (SCC). Het Schelde Coördinatie Centrum verzorgt de alarmering en aansturing van de SAR-reddingseenheden, dit zijn eenheden van de Koninklijke Reddingsmaatschappij (KNRM).
- De KNRM schoolt de redders als EHBO-plussers: bovenop de reguliere EHBO-opleiding zitten specifieke elementen voor hulpverlening op het water (zuurstof toedienen, patiënttransport en onderzoek).
- De Koninklijke Marine heeft officieel geen rol in dit proces op de Wester-

schelde. Zij hebben echter wel mensen en middelen. Mocht de KMAR tijdens een incident in de omgeving zijn, dan zullen zij zeker te hulp schieten.

### België en Schelde CoördinatieCentrum

De samenwerking met België in het Schelde CoördinatieCentrum verloopt voorspoedig en is intensief. Inmiddels werkt Rijkswaterstaat Noordzee aan een nota waarin ook afspraken worden gemaakt met België over de inzet van schaarse middelen zoals helikopters.

Werkgroep leider Sal Cracau (Waterpolitie, unit Zeeuwse Stroom): “De afstemming tussen de procesverantwoordelijke en het Schelde Coördinatie Centrum die als procesuitvoerder de opdrachten geeft aan de KNRM, is wel een blijvend punt van aandacht. Ook de samenwerking tussen Rijkswaterstaat, het ROT en het SCC moet nog verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

Denk daarbij aan het ontwikkelen van interne procedures en het benoemen van operationele functionarissen zoals de Officier van Dienst Rijkswaterstaat.” Het landelijke project Waterrand legt op dit moment de laatste hand aan een beleidskader (Handboek incidentbestrijding op het water) waarin de bovenstaande punten ook nader worden beschreven. Zodra dit beleidskader bestuurlijk is goedgekeurd, zal de procedure van Waterrand opgenomen worden in het rampbestrijdingsplan. Op deze wijze wordt landelijke uniformiteit gewaarborgd. ■



## Keuze: GRIP 1 of GRIP 4

### GRIP-procedure tijdens een incident op de Westerschelde

Bij een incident op de Westerschelde zullen veel activiteiten tegelijkertijd moeten plaatsvinden. De Gecoördineerde Regionale IncidentenbestrijdingsProcedure, afgekort GRIP, beschrijft de rampbestrijdingsorganisatiestructuur en maakt de taken en bevoegdheden inzichtelijk.



De GRIP beschrijft daarmee het functioneren van de operationele en bestuurlijke betrokkenen van de dagelijkse organisatie naar een rampen- of crisisorganisatie. Deze procedure wordt ook wel de opschalingsprocedure genoemd. De GRIP kent vier verschillende opschalingsstadia. Het doel van opschalingsstadia is om zo goed als mogelijk een inschatting te maken van de juiste hoeveelheid incidentbestrijdingsmiddelen en menskracht om het incident optimaal te kunnen bestrijden.

#### Of GRIP 1 of GRIP 4 om adequaat incidenten te bestrijden

Bij de totstandkoming van het rampbestrijdingsplan Westerschelde is door deskundigen van de operationele diensten gekozen om slechts twee van de vier GRIP-niveaus voor een incident op de Westerschelde van toepassing te verklaren: GRIP 1 of GRIP 4.

GRIP 1 wordt afgekondigd om de inzet van de betrokken hulpdiensten op een gecoördineerde wijze te regelen. Het betreft incidenten op de Westerschelde die kleinschalig zijn zonder bedreiging voor de Zeeuwse bevolking.

GRIP 4 gaat uit van een incident met een gemeentegrensoverschrijdende reikwijdte met (mogelijke) effecten voor de bevol-

king. Het direct opschalen naar GRIP 4 heeft als doel zo snel mogelijk voldoende mensen en middelen beschikbaar te hebben om het incident doeltreffend te kunnen bestrijden.

#### Niet achter de feiten aanlopen

Een keuze voor een te laag opschalingsniveau kan ernstige consequenties hebben voor de effectieve bestrijding van het inci-

dent. Door direct GRIP 4 af te kondigen wordt voorkomen dat te langzaam en te laat wordt opgeschaald, waardoor de hulpverlening (te) langzaam op gang komt en tijdens de incidentbestrijding voortdurend 'achter de feiten' aan loopt. Voor de operationele diensten gelden veel langere opkomsttijden dan bij een incident op het land. Het is daarom belangrijk om tijdig voldoende functionarissen voor een inzet operationeel te hebben. Door het afkondigen van een GRIP 4 worden bestuurders ingeschakeld die nodig zijn om afstemming met Belgische provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen te bewerkstelligen. De gevolgen van een incident in de vaarweg kunnen tenslotte ook de havens van Gent en Antwerpen treffen. Vanuit het economisch belang voor beide landen is een veilige en vlotte doorgang gewenst.

#### Werkstructuur die past bij het type incident!

Samenvattend kan gesteld worden dat de keuze voor of GRIP 1 of GRIP 4 puur wenselijk is vanuit operationeel oogpunt, het leveren van maatwerk bij een incident op het water en de samenwerking met België. GRIP 4 geeft de werksituatie aan voor de diensten, maar staat niet altijd gelijk aan een grootschalig incident waar bijvoorbeeld honderden ambulances voor nodig zijn. ■

In overleg met de burgemeester van het brongebied van het incident wordt het opschalingsstadium bepaald.

Schematische weergave afkondiging GRIP 1 of GRIP 4.

#### GRIP 1

- kleinschalig incident zonder bedreiging van welzijn voor de bevolking
- alleen sprake van brongebied
- operationele besluitvorming en aansturing noodzakelijk

#### GRIP 4

- incident met bedreiging van welzijn voor de bevolking
- incident dat door zijn omvang of de effecten gemeentegrensoverschrijdend is
- beleidsmatige en operationele besluitvorming en aansturing noodzakelijk (voltallige regionaal beleidsteam en regionaal operationeel team)
- behoefte vanuit operationele diensten om voldoende menskracht en middelen te operationaliseren

*Werkgroep: Repressieve middelen en menskracht (techniek)*

## Werkgroepvoerders: Cees Overdulve en Henk Ringelberg '200 waterspecialisten nodig'

Overdulve: "Onze werkgroep heeft in kaart gebracht welke middelen nodig zijn om een incident op de Westerschelde te bestrijden. Daarbij gaat het om de middelen van publieke partijen, het aantal in te zetten medewerkers en leidinggevenden en afspraken met private partijen over hun inzet van materiaal en menskracht."

De werkgroep repressieve middelen en menskracht heeft verschillende scenario's uitgewerkt. De keuze voor een bepaald type vaartuig (zie werkgroep commandovaartuigen) bepaalt de wijze waarop mensen en materialen moeten worden ingezet. Onze taak was soms technisch van aard: berekenen hoeveel blusvaartuigen er nodig zijn, en wat de bluscapaciteit, het aantal waterkanonnen en schuimvoorraad per vaartuig moet zijn.

Maar het ging ook om andere benodigde materialen, zoals:

- oliebestrijdingsmiddelen (in te zetten via Rijkswaterstaat)
- pompelpompen
- een hulpverleningscontainer en een container voor het gaspakkenteam
- lokaliseermiddelen om vermiste personen op te sporen of over boord geslagen containers terug te vinden, enz

Het gaat niet alleen om de vraag welke materialen nodig zijn, maar ook: hoe

krijg je ze ter plaatse? Het betreft zware materialen, niet elk vaartuig kan die vervoeren.

### Samenwerking met private partijen

We hoeven natuurlijk als overheid niet alles zelf te doen, we hebben ook de mogelijkheden verkend wat er aan middelen is bij bergingsmaatschappijen. Daaruit bleek dat er een beperkt assortiment beschikbaar is dat echter op verre afstand ligt om snel bij een incident van dienst te kunnen zijn. Tevens is er soms een spanningsveld tussen de overheid, die vooral gericht is op het bestrijden en het beperken van gevaar voor mens en dier, terwijl de belangen van private partijen ook liggen bij het behouden van een vaartuig (inclusief lading).

Dat is niet eenvoudig. Afspraken hierover komen terecht in het Rampbestrijdingsplan Westerschelde.

### Menskracht

Alle mensen die een functie bekleden in het CoPI, ROT en RBT moeten hun kennis verder uitbreiden op het gebied van de nautiek. De eenheden in het veld bestaan veelal uit vrijwillige brandweermensen; zij zullen naast hun reguliere taak het specialisme scheepsbrandbestrijding moeten beheersen. In totaal komen we dan uit op ruim 200 'waterspecialisten', die opgeleid en geoefend moeten worden. ■

## COLOFON

April 2008

### Uitgave

Provincie Zeeland en  
Veiligheidsregio Zeeland

### Tekst

Hanneke Blok  
Marlies Lampert

### Fotografie

Hanneke Blok  
Marlies Lampert  
Provincie Zeeland  
Jaap Waterbeek  
Rijkswaterstaat Zeeland  
VRZ  
KNRM  
Gemeente Terneuzen

### Prepress

Provincie Zeeland,  
Afdeling I&D

