

Themanummer:
IJsselmeerconferentie 2015

SAMIJ NIEUWS



Boothuis Zeewolde
Het boothuis van Zeewolde kwam 3 september 2015 aan in Zeewolde. Een kraan legde het boothuis op zijn tijdelijke plaats in Harderhaven. Dit leverde mooie plaatjes op.
→ **Lees meer over het boothuis op pagina 6.**

Een verdieping op veiligheid op het water

De wereld verandert, dat zien we aan veel dingen. Doordat deze wereld verandert hebben we ook te maken met andere en nieuwe veiligheidsvraagstukken. Eén van de veranderingen is transport. Over de weg, door de lucht en op het water. Niet alleen het aantal transportbewegingen verandert, maar ook de middelen waarmee het transport plaatsvindt. Grotere schepen met meer en andere lading.

DIn Flevoland en met name in Lelystad is de uitbreiding van het vliegveld een actueel vraagstuk. Meer en grotere vliegtuigen, meer passagiers. Bij deze uitbreiding wordt natuurlijk ook goed gekeken naar het veiligheidsvraagstuk. De gemeente, de veiligheidsregio, de luchthaven en andere organisaties zijn hier nauw bij betrokken. Er wordt hierbij niet alleen gekeken naar hulpverleningsdiensten voor als het

mis gaat, maar met name ook naar allerlei maatregelen die moeten voorkomen dat het mis gaat.

Maar doen we dit ook voor veiligheid op het water? Wie kijken er op het water naar de toekomstige veiligheidsvraagstukken? Wie neemt hier maatregelen om te voorkomen dat zaken misgaan of om ervoor te zorgen dat als het mis gaat de gevolgen worden beperkt. In de veiligheidsketen wordt dit ook wel met de woorden proactie en preventie aangeduid. Natuurlijk zijn organisaties bezig met dit vraagstuk, voor zowel recreatievaart als beroepsvaart. Toch kan de vraag gesteld worden of alle maatregelen op elkaar zijn afgestemd. Sluiten ze aan bij de maatregelen die hulpverleningsdiensten treffen? Want bij de incidentbestrijding op het water zijn velen verantwoordelijk en is er niemand verantwoordelijk voor het geheel.

Een andere belangrijke vraag gaat over de risico's die kunnen volgen uit een ander toekomstig gebruik van het water. We weten al



dat schepen groter worden en ladingen van schepen veranderen. Wat betekent dit voor de risico's? Wat betekent dit voor handhavingsvraagstukken?

Veiligheidsregio's en ook burgemeesters hebben een taak in het onderdeel van de keten van veiligheidsvraagstukken. Maar als maatschappij en natuurlijk ook als bestuurder hebben wij belang bij op elkaar aansluitende maatregelen in de hele keten. Een verdieping van de veiligheid op het water. Daarover wil ik graag met u in overleg op 12 november.

Margreet Horselenberg
Voorzitter SAMIJ

Inhoud



3

Lector Transportveiligheid Nils Rosmuller



3

Burgemeester Jan Baas uit zorg over handhaving op het water



5

'Het SAMIJ-gebied is uniek, je moet altijd samenwerken.'



Tweede IJsselmeerconferentie komt eraan!

De Samenwerkingsregeling ongevallenbestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ) en de Vereniging Zuidezeegemeenten organiseren gezamenlijk op 12 november 2015, met medewerking van het Expertise Centrum Transport Veiligheid, de tweede bestuurlijke IJsselmeerconferentie.

Hoe zit het met de veiligheid op ons water? Wat zijn toekomstscenario's en waar wordt u als bestuurder mee geconfronteerd tijdens incidenten? Het IJsselmeergebied is het grootste aaneengesloten binnenwater van Nederland. En dit watergebied wordt ook veel gebruikt: beroepsmatig en recreatief. Door dit gebruik vinden er meer incidenten plaats dan bijvoorbeeld op

de Noordzee of op de Waddenzee. Hoe kunnen wij ons hierop voorbereiden? Zaken die aan bod komen tijdens de bijeenkomst die op 12 november in Enkhuizen wordt gehouden. De locatie van de IJsselmeerconferentie is De Drommedaris (zie foto) in Enkhuizen.

→ **Meer info:**
www.incidentbestrijdingophetwater.nl

Regeren is vooruitzien

Ik schrijf deze tekst daags na de troonrede van dinsdag 15 september. In het AD wordt gesproken over de Grote Boze Buitenwereld (koning Willem Alexander), het 'goede nieuws' van premier Mark Rutte en de jurken en schoenen met een boodschap (ministers en Kamerleden).

Binnen de SAMIJ hebben we als het gaat om de samenwerking tussen de verschillende organisaties in de afgelopen jaren veel bereikt. We spreken meer dezelfde taal, stemmen onze werkwijzen meer op elkaar af en vinden elkaar makkelijk, ondersteund door 'elkaar kennen' en gemeenschappelijke planvorming.

Dat is ons 'goede nieuws'. Onze jurken en schoenen zijn de uniformen en beschermende kleding, voer- en vaartuigen, materialen en verbindingsmiddelen. Elk met een eigen boodschap.

Blijft over de Grote Boze Buitenwereld. En daar hebben we wel wat mee te stellen, want die verandert in een steeds sneller tempo. Ook op het water!

Daarom is het mooi dat we in gezamenlijkheid met de Vereniging van Zuiderzeegemeenten het elke twee jaar thematisch over waterveiligheid hebben. Dit jaar is het thema een verdieping op veiligheid op het water: mogelijke toename van risico's als gevolg van grotere schepen en ladingen, meer transport van gevaarlijke stoffen, meer recreatievaart en extremere weersomstandigheden.

Voldoende reden voor een verkenning, samen met het lectoraat transportveiligheid van het IFV, wat dit de komende jaren voor ons kan gaan betekenen. Tenslotte is regeren vooruitzien.

*Gerrit Spruit
Voorzitter operationele werkgroep SAMIJ;
Commandant Brandweer Flevoland*



Eerste SAMIJ bijscholingsdag druk bezocht

Om iedereen in het hele IJsselmeergebied goed getraind te houden op het gebied van incidentbestrijding op het water hield de SAMIJ op 18 juni de eerste bijscholingsdag. In Lelystad kwamen zo'n negentig deelnemers bij elkaar in het Smedinghuis.



Dan is het goed om gezamenlijk aan bijscholing te doen.' Het doel van de bijscholing is duidelijk: 'Incidentbestrijding op het water blijft voor veel hulpverleners iets waar je niet elke dag mee te maken hebt. Dus je moet je vaardigheden en kennis wel opfrissen en onderhouden. Dit doen we op de bijscholingdagen.'

Multi

Han van Dijk organiseerde de bijscholing met Sergio Lopez Martinez, specialist multidisciplinaire vakbekwaamheid bij Brandweer Flevoland. Sergio kijkt met tevredenheid terug op de dag. 'De dag was gericht op alle leden van de multicrisisteam. (Hoofd)Officieren van Dienst van brandweer, GHOR en politie, SAR-liaisons, Kustwachtcentralisten, CaCo's, vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat. In totaal



kwamen er negentig deelnemers op de bijscholing af.'

Afwisselend

Sergio en Han stelden een afwisselend programma samen voor de dag. Sergio vertelt: 'Deelnemers bespraken met behulp van verschillende didactische werkvormen thema's uit het Incidentbestrijdingsplan SAMIJ. We werkten met tabletop-oefeningen, presentaties, groeps gesprekken en storytelling.'

Agenda

Het is de bedoeling dat de bijscholing ieder jaar op de agenda komt. De regio's Flevoland, Friesland en Noord-Holland-Noord pakken dit om de beurt op. Dit zijn de regio's met veel water in hun verzorgingsgebied. In 2016 neemt Friesland de organisatie van de bijscholing voor zijn rekening.

Storytelling om ervaringen te delen

Wat blijft in ons geheugen hangen en wat niet? Wat is de waarde van verhalen in kennisoverdracht? Deze waarde is groot. Verhalen helpen ons als hulpverleners om bijzondere ervaringen over te dragen. 'Wat was jou belangrijkste leerpunt en wat zou je de mensen in de zaal willen meegeven?' Dit was de centrale vraag in de workshop van Jeroen van Opstal. Jeroen van Opstal is kennisregisseur van Brandweer Flevoland en deskundige op het gebied van storytelling. Na een mooie introductie van Jeroen over storytelling en kennisoverdracht werden twee personen met een bijzondere ervaring geïnterviewd. Voor dit onderdeel van de bijscholing werd speciaal een bank op een podium neergezet. Hierop namen Eric Rodenhuis (schipper bij de KNRM in Stellendam) en Michel Springer (brandweerdrukker bij Brandweer Flevoland) plaats. Eric was als hulpverlener betrokken bij de reddingsactie na de aanvaring tussen de Baltic Ace en de Corvus J. Bij dit incident kwamen elf personen om het leven. Michel wordt als brandweerdrukker vaak ingezet. Hij was ook duiker bij een incident op de Dronterweg, waarbij een auto met twee inzittenden te water raakte. De bijzondere ervaringen van Eric en Michel werden deze middag gedeeld met de aanwezigen. Storytelling; een goede manier om ervaringen te delen en een mooi onderdeel van de bijscholing.

Lector Transportveiligheid Nils Rosmuller:

'Ik betwijfel of betrokken organisaties op de hoogte zijn van elkaars beleidsprioriteiten'

Op weg naar de IJsselmeerconferentie op 12 november doet het lectoraat Transportveiligheid onderzoek naar ontwikkelingen op het gebied van transport op het water in het IJsselmeergebied. En hebben deze ontwikkelingen gevolgen voor de veiligheid op het water? Lector Nils Rosmuller licht het onderzoek toe.

Interviews

Het verkennende onderzoek ten behoeve van de IJsselmeerconferentie startte in september. In het onderzoek fungeert de SAMIJ als opdrachtgever, is het Instituut Fysieke Veiligheid de uitvoerende partij en zijn Rijkswaterstaat en Antea betrokken als vakinhoudelijke specialisten. Lector Nils Rosmuller leidt het onderzoek. Rosmuller vertelt: 'Het onderzoek vindt plaats op basis van interviews met personen binnen organisaties die zich bezighouden met risicobeheersing (dus het voorkomen van incidenten). Aanvullend hanteren we een korte vragenlijst om een beeld te krijgen van de informatiebehoefte en het informatieaanbod vanuit deze organisaties. Op basis van onze eigen activiteiten en kennis en op basis van de interviews identificeren we trends die relevant zijn voor de veiligheid in het IJsselmeergebied.'

Invloed

Zonder op het onderzoek vooruit te lopen ziet Rosmuller ontwikkelingen die van invloed zijn op de veiligheid op het water. 'In een onderzoek van mij in 2012 kwam prominent naar voren dat de alsmaar verder toenemende pleziervaart leidt tot een toename van de kruisende vaarbewegingen met de beroepsvaart. Dit leidt weer tot mogelijk onveilige situaties. Het is uiterst relevant om te bezien of een dergelijke trend zich ook aftekent voor het IJsselmeergebied. En als

dat zo is, of hier in termen van risicobeheersing door de verschillende organisaties hier toe maatregelen worden genomen.'

Schakel

De vervolgvraag is dan of alle betrokken organisaties hun rol kennen in de keten van activiteiten om de veiligheid op het water te optimaliseren. Rosmuller: 'Elke betrokken organisatie op zich heeft dat beeld van zijn eigen verantwoordelijkheid en rol wel helder. Echter, elk van deze organisaties is 'slechts' een schakel in het geheel van de veiligheid op het water. Maar ik betwijfel of betrokken organisaties op de hoogte zijn van elkaars beleidsprioriteiten, beschikbare gegevens en wat ze voor elkaar kunnen betekenen. Vandaar ook dit onderzoek, dat tot doel heeft te verkennen en te onderbouwen in hoeverre de partijen van elkaars reilen en zeilen op de hoogte zijn.'

Uitkomsten

Tijdens de IJsselmeerconferentie deelt Nils Rosmuller de uitkomsten van het onderzoek. Rosmuller ziet verschillende mogelijkheden voor veiligheidsregio's met de uitkomsten aan de slag te gaan. 'Ten eerste in hun eigen regionale risicoprofielen, beleidsprioritering en eventuele te treffen risicobeheersingsmaatregelen. Ten tweede kunnen regio's hun eigen risico-informatie verspreiden naar partners. En andersom: de voor hen relevante informatie ophalen bij die partners. Ten



Nils Rosmuller & lectoraat Transportveiligheid

'Het lectoraat Transportveiligheid richt zich op transport veiligheidsvraagstukken die voor de Veiligheidsregio's een bovengemiddelde inspanning vragen, zowel op het gebied van de risicobeheersing als de crisisbestrijding. Het lectoraat ontwikkelt kennis en verspreidt deze in de vorm van presentaties, rapporten, onderwijs en onze tweemaandelijks nieuwsflits. Het lectoraat werkt nauw samen met het landelijk Expertise Centrum Transport Veiligheid. Het lectoraat is in gezamenlijkheid door het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) en TNO ingesteld en mijn rol hierbinnen is die van lector. Transport van goederen en (groepen van) personen op het water is één van de transportmodaliteiten waar het lectoraat zich op richt. In 2012 heb ik hier landelijk al eens onderzoek naar gedaan en in april van dit jaar is in samenwerking met het landelijk Expertise Centrum Transport Veiligheid, RWS, de Inspectie Leefomgeving en Transport het Overleg veiligheid binnenwateren ingericht.'

derde kan met het resultaat bezien worden of, en op welke wijze, ketenregie gevoerd kan worden ten aanzien van de veiligheid in het IJsselmeergebied. Alle drie genoemde

mogelijkheden dragen bij aan een verdere verbetering van de beheersing van de risico's in het IJsselmeergebied.'

Burgemeester Jan Baas uit zorg over handhaving op het water

Burgemeester Jan Baas van Enkhuizen volgt de ontwikkelingen op het gebied van transport in het IJsselmeergebied met een kritische blik. Baas uit zijn zorgen over de handhaving op het water. 'De reorganisatie bij de nationale politie draagt niet bij aan de veiligheid op het water.'

Stroomversnelling

Burgemeester Jan Baas raakte midden jaren negentig op een bijzondere manier betrokken bij het thema veiligheid op het water. In 1996 was hij burgemeester van Wieringen en stortte binnen zijn gemeentegrenzen een Dakota in de Waddenzee. Hierbij kwamen alle 32 inzittenden om het leven. 'Het rapport

over de ramp leidde tot Kamervragen, tot planvorming en uiteindelijk tot het project Waterrand. Het thema incidentbestrijding op het water kwam in een stroomversnelling.'

Prioriteiten

Ook als burgemeester van Enkhuizen heeft Jan Baas een relatie met het thema. Als bestuurslid van de Vereniging van Zuiderzeegemeenten is hij met de SAMIJ



organisator van de IJsselmeerconferentie. 'Daar waar de vereniging ontstond als platform tegen de afsluiting van de Zuiderzee is nu veiligheid het belangrijkste gesprekstema. Als groep gemeenten zetten we zo nu en dan de klokken gelijk en stellen we prioriteiten.'

Aandacht

Burgemeester Baas onderstreept het belang van de conferentie en daarmee de aandacht voor het thema veiligheid op het water. 'De totstandkoming en implementatie van Waterrand vroeg tijd. De bewustwording rond incidentbestrijding op het water kwam op gang. Het beleid is geïmplementeerd in verschillende veiligheidsregio's. Aan de andere kant verandert er veel. Nieuwe bestuurders, andere burgemeesters en wethouders. Nieuwe regionaal commandanten van brandweren en directeurs van veiligheidsregio's. Dan bestaat de kans dat de aandacht

voor incidentbestrijding op het water wegzakt. Het is goed dat we momenten als de IJsselmeerconferentie kiezen om aandacht te vestigen op het thema.'

Zorg

Jan Baas uit zijn zorg over de handhaving op het water. 'De oprichting van en reorganisatie bij de nationale politie draagt niet bij aan een verbetering van de veiligheid op het water. Het KLPD -de politie te water- blijkt onderbezet te zijn. Daarbij ken ik het voorbeeld dat er spoorwegpolitie mensen op de boten zitten. Zij kennen de waterwetgeving niet. Als er iets op het water gebeurt mag je hopen dat er mensen aan het werk zijn die van de hoed en de rand weten. Daarbij duurt de reorganisatie bij de politie veel langer dan de politie dacht. Het duurt wel even voor alles weer op orde is. In het thema veiligheid op het water kunnen we ons dit eigenlijk niet veroorloven.'

Handboek incidentbestrijding op het water met een boodschap

Het geactualiseerde Handboek Incidentbestrijding op het Water is uit! Het Handboek wordt op 30 september 2015 aangeboden aan de directeur van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV), Leo Zaal.

Sinds 2009 is er veel veranderd in het veiligheidsdomein. Veiligheidsregio's en regionale brandweerorganisaties zijn opgericht en er is nu sprake van een Nationale Politie. In meerdere watergebieden is, op basis van het handboek, de voorbereiding op de incidentbestrijding op het water opgepakt en vormgegeven. Een handboek dat 'bij de tijd is' is hoort hierbij. Daarom heeft het Veiligheidsberaad in 2012, op verzoek van meerdere veiligheidsregio's en crisispartners, het Instituut Fysieke Veiligheid verzocht het handboek te actualiseren. Dit geactualiseerde handboek wordt op 30 september aangeboden aan de directeur van het IFV.

Han van Dijk, projectleider namens het IFV, vertelt: 'Dit handboek kijkt verder dan de eerste versie. De ervaringen die sinds 2009 zijn opgedaan hebben een plek gekregen. Er is aandacht besteed aan de vraag: Wat is er bereikt en wat zijn best practices? Hiermee is dit handboek een goed instrument om de voorbereiding daar waar nodig op een hoger niveau te brengen. Ook geeft dit handboek drie thema's voor verdere ontwikkeling in de toekomst. Water is ook nu nog een belangrijk veiligheidsrisico in Nederland. Een goede voorbereiding op incidenten blijft noodzakelijk.'

Thema 1: Risicogerichtheid en een aansluiting van risicobeheersing bij crisisbeheersing/incidentbestrijding

Voorkomen is beter dan genezen. Een bekend en zeker relevant adagium in de organisatie van veiligheid. De strategische agenda van het Veiligheidsberaad geeft hierbij aan dat de illusie van het volledig kunnen beheersen van risico's wordt losgelaten en er meer gesproken wordt over risicogerichtheid. Niet alle risico's kunnen worden voorkomen en de focus moet liggen op beïnvloedbare risico's. Het versterken van risicobeheersing is hiermee een belangrijke doelstelling voor de veiligheidsregio's de komende jaren. Het versterken van risicobeheersing is ook van belang voor incidentbestrijding op het

Handboek weer bij de tijd

Projectleider van de actualisatie van het handboek was Han van Dijk, waterfunctionaris van de SAMIJ. Hij licht de actualisatie toe.

'Bij de actualisatie van dit handboek is de tekst van het oorspronkelijke handboek gebruikt als uitgangspunt. Een groot gedeelte van de doorgevoerde wijzigingen valt onder de categorie 'update'. Dit zijn aanpassingen die noodzakelijk zijn om de inhoud van het kennisdocument 'bij de tijd' te brengen. Voorbeelden hiervan zijn de aanpassingen van actuele data, afkortingen, actuele grafieken, namen van organisaties, titels, gerelateerde wetten/vigerende wetgeving. Er zijn een beperkt aantal aanpassingen doorgevoerd die vallen onder de noemer 'actualisatie'. Het gaat hier om aanpassingen aan een nieuwe werkelijkheid, zoals aanpassingen van protocollen, werkwijzen, operationele afspraken. Deze aanpassingen zijn alleen doorgevoerd op algemeen erkende en breed gedragen nieuwe inzichten.'

'Het handboek wordt sinds 2009 gebruikt en geïmplementeerd in meerdere watergebieden in Nederland. Hier zijn ervaringen opgedaan en ook soms dilemma's ontstaan die waardevol zijn. Om (delen van) het vakgebied een stap verder te helpen is er daarom aan het handboek één deel toegevoegd. Dit deel gaat met name in op de vragen: Wat zijn belangrijke ontwikkelingen sinds 2009, in de zin van 'best practices' en welke thema's wil de projectorganisatie meegeven voor verdere toekomstige ontwikkelingen?'

water, want het bovengenoemde adagium geldt zeker voor dit thema. Veel verschillende organisaties en partijen hebben een rol in het voorkomen van gevaarlijke situaties op het water en het beperken van de gevolgen als deze situaties zich toch voordoen. Over het algemeen zijn dit niet de veiligheidsregio's en crisispartners die een rol hebben bij incidentbestrijding op het water. Toch is een verbeterde aansluiting tussen risicobeheersing en incidentbestrijding/crisisbeheersing wenselijk. Inspanningen kunnen hierbij beter op elkaar worden afgestemd. De volgende punten worden voorgesteld:

- Integraal beeld; belangrijk is dat er de komende jaren aandacht wordt besteed aan een integraal risicobeeld. Cijfers over incidenten. Het is van belang dat de cijfers adequaat gedeeld worden en in de beleidsvorming worden meegenomen. Dit kan door het instellen van een landelijke databank.
 - Evalueren en leren
- De feitelijke incidentbestrijding is de beste testcase voor de afspraken die in de voorbereiding zijn gemaakt tussen de verschillende partijen.. Het evalueren van de incidentbestrijding geeft de mogelijkheid te komen tot verbeteringen.

Thema 2: Uniformiteit in uitvoering en melding & alarmering

De afgelopen jaren zijn stappen gezet om te werken met een unitaire doctrine bij de bestrijding van incidenten op het water. Toch is een eenduidige wijze van optreden nog niet in alle gebieden gerealiseerd. Een verschillende wijze van optreden bij en voorbereiden op incidentbestrijding is met name lastig voor landelijk opererende organisaties zoals de Kustwacht en Rijkswaterstaat. Landelijke uniformiteit is ook wenselijk om te komen tot een eenduidige vorm van opleiden, trainen en oefenen. Beangrijk is daarom dat de doctrine onder de aandacht blijft

Aansluiting LMO

In Nederland wordt een landelijke meldkamerorganisatie opgericht en ingericht. In 2013 is hiervoor het transitieakkoord voor de meldkamer van de toekomst ondertekend. In de komende jaren wordt binnen deze organisatie het onderdeel melding en alarmering uniform vormgegeven.

Het opstarten van de hulpverleningsorganisatie bij de afhandeling van incidenten begint altijd met het proces melding en alarmering. Echter meldingen van incidenten op het water kunnen op veel verschillende plaatsen binnenkomen. Veel meldingen, bijvoorbeeld via VHF kanalen komen niet binnen in de huidige gemeenschappelijke meldkamers. Een eenduidige samenwerking tussen de Landelijke Meldkamerorganisatie en het Kustwacht Coördinatiecentrum (landelijke Maritieme meldkamer) is cruciaal.



Ook de opschaling bij grote incidenten op het water wordt belegd bij maritieme meldkamers en coördinatiecentra en de Landelijke Meldkamerorganisatie. Vanzelfsprekend is het ook hier van groot belang dat deze opschaling op elkaar aansluit.

Thema 3: Landelijke borging van kennis, één platform en een aanspreekpunt

Met het project Watterand in de periode 2006-2009, dit handboek en de voorbereiding in verschillende watergebieden is veel kennis opgebouwd. Ook binnen de belangrijke ketenpartners zoals Rijkswaterstaat en de Kustwacht is veel kennis aanwezig. De coördinerende veiligheidsregio heeft een rol in het borgen van kennis. In deze regio wordt kennis opgebouwd, gebundeld, gedeeld en voor meerdere partners beschikbaar gesteld. Veiligheidsregio's en crisispartners zijn echter wel in beweging en aan verandering onderhevig. Bij deze veranderingen is het belangrijk dat opgebouwde kennis niet verloren gaat. Het verdient aanbeveling dat de structurele kennisborging binnen het Instituut Fysieke Veiligheid, in samenspraak met de coördinerende regio's, wordt vormgegeven. Dit zou kunnen door:

- Het realiseren van een Landelijk platform
- Betere uitwisseling van kennis over Specialistisch optreden

Wouter Jong van Nederlands Genootschap van Burgemeesters: 'Het SAMIJ-gebied is uniek, je moet altijd samenwerken.'

Een belangrijk onderdeel van de IJsselmeerconferentie is de behandeling van een aantal cases met daarin een aantal operationele en bestuurlijke dilemma's. Wouter Jong, adviseur crisisbeheersing van het Nederlands Genootschap van Burgemeesters, neemt dit onderdeel voor zijn rekening

Wat is het Nederlands Genootschap van Burgemeesters precies? 'Het Nederlands Genootschap van Burgemeesters (NGB) is de beroepsvereniging van burgemeesters. We coördineren het opleidingsprogramma, organiseren bijeenkomsten voor intervisie en rond nieuwe ontwikkelingen en doen aan belangenbehartiging. We trekken vaak samen op met VNG als het gaat om nieuwe wetgeving vanuit het ministerie van Veiligheid en Justitie of het ministerie van BZK. Tot slot ondersteunen we burgemeesters bij concrete crises.'

Wat is uw rol bij het Genootschap van Burgemeesters? 'Ik ben adviseur crisisbeheersing en ondersteun burgemeesters bij crises, door in die situaties lessen en ervaringen van collega-burgemeesters door te geven. Vaak betreft het lessen en ervaringen op het gebied van crisiscommunicatie of de juridische aspecten. Bij dat laatste kun je denken aan noodverordeningen, noodbevelen en de samenhang met andere functionele partners zoals het ministerie van Economische Zaken bij dierziekten, Rijkswaterstaat, Waterschappen, en ga zo maar door.'

Het ambt van burgemeester is een bijzonder ambt dat in ontwikkeling is. De

burgemeester heeft een aantal belangrijke taken in de openbare orde en ten tijde van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Kunt u daar wat meer over vertellen? 'De burgemeester is wettelijk gezien degene die gaat over het handhaven van de openbare orde. Dit zijn bevoegdheden die vooral zijn terug te vinden in de Gemeentewet en de Wet veiligheidsregio's. Tijdens rampen zitten burgemeesters het gemeentelijke crisisteam (ook wel gemeentelijk beleidsteam) voor. Bij grotere crises schuift dat op naar het niveau van de veiligheidsregio, waar zij zich in het regionale beleidsteam met collega's buigen over dilemma's en schaarstevraagstukken.'

Heeft de burgemeester een bijzondere rol bij incidenten op het water?

'Jazeker. Het SAMIJ-gebied is gemeentelijk ingedeeld en er zijn veel grenzen in het water. Gemeentegrenzen en regiogrenzen. Dit maakt het gebied wel uniek. Als bestuurder moet je meer afstemmen. In de voorbereiding maar ook bij incidentafhandeling. Je hebt sneller met collega-burgemeester te maken of met een bestuurlijk verantwoordelijke van een crisispartner. De burgemeester, de hoofdinspecteur directeur, de dijkgraaf en de directeur Kustwacht moeten elkaar kunnen vinden. Je hebt elkaar aan weers-



zijden van het Markermeer en IJsselmeer nodig, maar de grens van de gemeente Lelystad loopt bijvoorbeeld tot aan de haven van Enkhuizen. Dit is een residu uit de tijd dat de overheid nog plannen had om de Markerwaard in te polderen. Dit maakt de crisisbeheersing wel fascinerend, omdat er bijna per definitie moet worden samengewerkt met meerdere veiligheidsregio's.'

Op welke manier kunnen burgemeesters hierbij ondersteund worden? 'Op meerdere manieren. Voor zowel hulpverleners, beleidsmakers en bestuurders geldt dat ze vooraf moeten weten hoe de verantwoordelijkheidsverdeling en taakverdeling in elkaar zit. Er moet een besef zijn dat water niet iets

is waar je alleen over gaat. Daar begint het mee. Vervolgens ga je aan de slag met voorbereiden en oefenen. Door de veiligheidsregio's, maar ook door het genootschap, worden bestuurders hierin ondersteund.'

Welke rol heeft u precies op de IJsselmeerconferentie op 12 november?

'Bij de conferentie bespreek ik in het middagedeelte cases en mogelijke bestuurlijke of operationele dilemma's met de deelnemers aan de IJsselmeerconferentie. De cases gaan in op de problematiek die je tegen kunt komen bij incidenten in het SAMIJ-gebied.'

Geslaagde Veiligheidsdag in Almere



Hulpdiensten lieten zaterdag 11 april in Almere Stad zien wat hun werk inhoudt tijdens de landelijke Veiligheidsdag. De demonstraties waren op de Esplanade en op het Weerwater.

De dag werd geopend door minister Ard van der Steur van Veiligheid en Justitie en (inmiddels ex-)burgemeester Annemarie Jorritsma, die bij deze gelegenheid samen met SAMIJ-voorzitter Margreet Horselenberg ook de nieuwe SAMIJ Nieuws in ontvangst namen. Politie-, brandweer-, ambulancepersoneel en de waterpartijen toonden hoe zij samenwerken. Bijvoorbeeld na een overval met vluchtpo-

ging, waarbij een ernstig verkeersongeval wordt veroorzaakt. Op het water werden vuurwapengevaarlijke criminelen door mariniers overmeesterd en overgedragen aan de politie.

Het doel van de Landelijke Veiligheidsdag is om mensen te laten zien wat hulpdiensten doen en de zelfredzaamheid te vergroten.



Botenhuis Zeewolde gearriveerd



Het botenhuis voor post Zeewolde is dinsdag 1 september geladen in Lauwersoog en twee dagen later op een binnenvaartschip aangekomen in Harderhaven. Voor het laden en lossen moest een 140 tons kraan gehuurd worden om het botenhuis van 6 ton in en uit het binnenvaartschip te hijsen.

Het gewicht ten opzichte van de 'vlucht' was dermate groot dat een dergelijke grote kraan nodig was. Het botenhuis ligt nu op een tijdelijke locatie in Harderhaven, totdat de vergunningaanvraag door de gemeente Zeewolde, Rijkswaterstaat en het Waterschap Zuiderzeeland afgerond is. Hierna volgt nog de wettelijke bezwaartermijn van zes weken. Als de vergunningaanvraag afgerond is, kan de loopbrug voor het botenhuis gemaakt worden. Daarnaast volgen de voorbereidingen voor de infrastructuur op de wal.

De bedoeling is dat het botenhuis aan het Wolderwijd ter hoogte van het kunstwerk 'de potloden' geplaatst wordt. Begin oktober tot en met begin maart mag er op en in de nabijheid van dijken niet gebouwd worden. Op zijn vroegst zal het botenhuis medio maart 2016 operationeel zijn. Tot die tijd ligt het brandweervaartuig 'de Spike' wel in het botenhuis. Vanaf deze locatie wordt ook geoefend, totdat de definitieve locatie gereed is.



Van de waterfunctionaris

Risicobeheersing en aansluiting in de veiligheidsketen: zijn eenvoudige oplossingen mogelijk?

Onlangs hebben we met een aantal personen in een brainstormsessie stilgestaan bij alle organisaties die een rol hebben in de voorkant van de keten. De keten van activiteiten die moet leiden tot veiligheid. In dit geval veiligheid op het water. Dit was de eerste stap in het onderzoek waarvan de resultaten op 12 november gepresenteerd worden. Zie hiervoor ook het interview met Nils Rosmuller op pagina 3.

Wat ik vooraf al een beetje had verwacht kwam ook in deze brainstormsessie naar voren. Er zijn veel verschillende organisaties die een rol hebben in de keten van activiteiten die plaatsvinden voordat er een incident plaatsvindt. In vakjargon: de zogenaamde linkerkant van de vlinderdas met de onderdelen proactie en preventie. Voor het gemak hebben we ze in de brainstormsessie ingedeeld in blokken. Beleidsmakers, beroepsgroepen, waterbeheerders, incidentbestrijders en handhavers. Per blok zijn weer (vele) verschillende organisaties en samenwerkingsverbanden te onderscheiden. Deze verschillende organisaties gaan we in het onderzoek vragen stellen over het risicobeeld en de concrete activiteiten die zij ondernemen. Wat water allemaal teweeg kan brengen in een relatief klein land! Wel een land met veel water en een land met veel ervaring op het gebied van water. Mijn gedachten dwaalden even af naar 'Eenheid in verscheidenheid', een rapport over verantwoordelijkheden en samenwerking tussen regio en Rijk. Dit rapport ging alleen over één onderdeel van de keten

van activiteiten. De schakel die we in de branche ook wel Repressie noemen. Dit rapport leidde tot aanvullende afspraken voor de coördinatie ten tijde van incidentbestrijding. Een goede voorbereiding is het halve werk. In de wetenschap is dit een zogenaamd 'Communis opinio': een algemeen (professioneel) aanvaard gegeven. Vanuit deze gedachte en de ketengerichte benadering zouden alle activiteiten in de risicobeheersingsfase moeten leiden tot: meer veiligheid, bewustwording en maatregelen die gevolgen van incidenten beperken. Samen werken aan één doel dus. Daarna komt de volgende 'stap' in de keten van activiteiten en gaan onder andere de verschillende hulpverleningsdiensten en veiligheidsregio's (vanuit een regionaal risicoprofiel) over de (voorbereiding op) de incidentbestrijding. Maar hebben we met zijn allen de risico's goed in beeld en gaan we met zijn allen uit van dezelfde basisgegevens? Wat betekenen ontwikkelingen op het gebied van scheepsvaart en transport voor voor bestaande en nieuwe risico's? Eens kijken of daar in het onderzoek antwoorden op komen. Simplicity is the ultimate sophistication. Simpele dingen zijn meestal makkelijker te begrijpen en uit te leggen dan moeilijke dingen. Bestaan er eenvoudige oplossingen voor complexe vraagstukken? Het antwoord weet ik niet, maar stiekem hoop ik er wel op. Een goede aansluiting van activiteiten in een keten van activiteiten en met zijn allen gebruik maken van de belangrijkste basisgegevens lijkt mij belangrijk.

Han van Dijk



Dekkingsplan SAMIJ herzien

Het dekingsplan Incidentbestrijding IJsselmeergebied biedt inzicht in directe en indirecte beschikbaarheid van hulpverleningscapaciteit op het IJsselmeer, Markermeer en de Randmeren bij incidentscenario's zoals beschreven in het incidentbestrijdingsplan SAMIJ. Daarnaast is met het dekingsplan inzichtelijk welke hulpverleningsdienst in voorkomende gevallen gealarmeerd moet worden. De norm voor directe beschikbaarheid is gedefinieerd in het handboek incidentbestrijding op het water.

Het dekingsplan voor de incidentbestrijding op de wateren die vallen binnen de SAMIJ-regeling dateert van 2010. Intussen zijn een aantal knelpunten uit dit dekingsplan opgepakt en verbeterd. Reden om het dekingsplan te herzien. In de vergadering van het bestuurlijk begeleidingsorgaan van de SAMIJ, die gehouden is in juni, is het concept dekingsplan vastgesteld. Het dekingsplan wordt nu ter vaststelling aan de deelnemende partijen aangeboden.

Het dekingsplan is op aanvraag beschikbaar via de leden van de operationele werkgroep of via het secretariaat van de SAMIJ-regeling.

Colofon

SAMIJ Nieuws is het informatiebulletin van de SAMIJ en wordt verspreid onder alle organisaties die samenwerken of een relatie hebben met de SAMIJ. SAMIJ Nieuws komt twee keer per jaar uit.

SAMIJ

Postadres:
Veiligheidsregio Flevoland
Postbus 501
8200 AM Lelystad
Mail: samij@brandweerflevoland.nl
Internet: www.incidentbestrijdingophetwater.nl

Oplage

750 exemplaren

Organisatie & Eindredactie

Wim van Eck
Mail: w.vaneck@brandweerflevoland.nl
Han van Dijk
Mail: h.vandijk@brandweerflevoland.nl

Vormgeving

Slooves Grafische Vormgeving
www.slooves.nl

Drukwerk

GBU Grafici
www.gbugrafici.nl

Aan dit nummer werkten mee

Roland Beekman, Bart Ezinga, Sergio Lopez Martinez, Gerrit Spruit.



@waterfunctionar



www.youtube.com/samijregeling

