



# Multi-evaluatie Hovercraft incident

projectnummer 0416382.00  
definitief  
1 september 2017

# Multi-evaluatie Hovercraft incident

projectnummer 0416382.00 – DQ91

definitief revisie 2.2  
1 september 2017

## Adviesgroep SAVE

### Opdrachtgever

Veiligheidsregio Flevoland - Samij-regeling  
Postbus 501  
8200 AM Lelystad

## Colofon

### Projectgroep bestaande uit

drs. M. (Martijn) van Nieuwenhuijze  
ing. S. (Stefan) Ursem

datum vrijgave  
1 sept. 2017

beschrijving revisie 2.2  
Definitief

goedkeuring  
MvN



vrijgave  
HJS



# Inhoudsopgave

Blz.

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Afkortingen	1
1.2	Samenstelling evaluatie	2
1.3	Leeswijzer	2
<b>2</b>	<b>Kenmerken van het incident</b>	<b>3</b>
2.1	Hovercraft incident op het ijs	3
2.2	Locatie en omstandigheden incident	3
2.3	Feitenrelaas	4
<b>3</b>	<b>Analyse van het incident</b>	<b>7</b>
3.1	Melding en alarmering	7
3.2	Op- en afschaling	8
3.3	Leiding en coördinatie	9
3.4	Informatiemanagement	11
3.5	Effectiviteit en efficiëntie van de hulpverlening	12
3.6	Samenvattend	12

# 1 Inleiding

Zaterdag 21 januari 2017 heeft een incident op het Drontermeer geleid tot de inzet van diverse hulpverleningsdiensten. Het incident betrof een ongeval met een hovercraft, waarbij ijs een belangrijke factor speelde. Naar aanleiding van dit incident is op verzoek van de SAMIJ de inzet tijdens het incident geëvalueerd.

Doelstelling van de evaluatie is om bij het incident leerpunten vast te stellen en mee te nemen in de actualisatie van het Incidentbestrijdingsplan en vast te stellen of:

- de melding en alarmering zijn verlopen conform geldende afspraken;
- de leiding en coördinatie door (juiste) betrokken partijen is opgepakt;
- de op- en afschaling zijn verlopen conform geldende afspraken;
- of het informatiemanagement tussen hulpverleners op het water en landeenheden goed is verlopen;
- er mogelijkheden zijn de hulpverlening op het water te verbeteren in termen van effectiviteit en efficiëntie.

Ten behoeve van de evaluatie is de volgende werkwijze gehanteerd:

- de SAMIJ heeft de beschikbare verslagen over het verloop van het incident van de verschillende bij de hulpverlening betrokken partijen gebundeld en aangeleverd;
- met behulp van deze verslagen is een feitenrelaas (reconstructie) opgesteld;
- het feitenrelaas is besproken in een multi-evaluatiebijeenkomst met betrokken hulpverleners, waarin onduidelijkheden zijn verhelderd en openstaande punten zijn aangevuld;
- tijdens de multi-evaluatiebijeenkomst is met de betrokkenen nagegaan of melding en alarmering, leiding en coördinatie, op- en afschaling en het informatiemanagement goed zijn verlopen;
- tenslotte zijn aanbevelingen geformuleerd en voorgelegd aan de betrokken hulpverleningsdiensten. Reacties hierop zijn verwerkt en hebben geleid tot deze definitieve rapportage.

## 1.1 Afkortingen

In deze rapportage wordt (veelvuldig) gebruikgemaakt van de volgende afkortingen:

CoPI	Commando Plaats Incident
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
HV	Hulpverleningsvoertuig
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KWC	Kustwachtcentrum
OVD	Officier van dienst
OVD-B	Officier van dienst Brandweer
OVD-W	Officier van dienst Water
RWS	Rijkswaterstaat

SAR	Search and Rescue
Tp	Ter plaatse
TS	Tankautospuit
VHF	Frequentieband voor marifoonkanalen (VHF= very high frequency)
VNOG	Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland
WO	Water Ongevallenploeg

## 1.2 Samenstelling evaluatie

Wie	Organisatie	Rol
Tonny Haverkamp	Brandweer Noord-Oost Gelderland	OVD-B Veluwe Noord (VNOG)
Piet van Schie	KWC	Duty Officer
Martijn van Nieuwenhuijze	Antea Group	Evaluator
Jochem Woord	Rijkswaterstaat	OVD water
Kees-Jan Klaver	Brandweer Flevoland	OVD-B Flevoland
Arie Rietveld	KNRM Elburg	Waarnemend voorzitter PLC
Stefan Ursem	Antea Group	Ondersteunen evaluatie
Haaye van der Straten	SAMIJ	Opdrachtgever vanuit SAMIJ
Dick Veen	KNRM	Wachtsman KNRM
Martijn van Nieuwenhuijze	Antea Group	Evaluator
Stefan Ursem	Antea Group	Verslaglegging

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de kenmerken van het incident. Hierbij is een samenvatting van het incident opgenomen en een chronologisch overzicht van de gebeurtenissen (een feitenrelaas) gegeven. Hoofdstuk drie is een analyse van het incident, waarbij leerpunten, conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen op de punten:

- de melding en alarmering;
- de op- en afschaling;
- de leiding en coördinatie;
- informatiemanagement;
- effectiviteit en efficiëntie.



## 2 Kenmerken van het incident

### 2.1 Hovercraft incident op het ijs

Zaterdag 21 januari 2017 krijgt het kustwachtcentrum om 13:24u een melding van een ongeval op het Drontermeer. Verschillende hulpverleningsdiensten worden gealarmeerd, waaronder de brandweer, politie, ambulance en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Bij dit incident zijn twee veiligheidsregio's betrokken, te weten Veiligheidsregio Flevoland en Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland. Vanwege het ijs was de bestuurder van de Hovercraft door het vaartuig van de KNRM moeilijk te bereiken. Uiteindelijk is het slachtoffer met verwondingen aan benen en onderkoelingsverschijnselen door de KNRM rond 14:26u naar een ambulance gebracht, waarna het slachtoffer naar het ziekenhuis is vervoerd. Er heeft geen multidisciplinaire opschaling naar GRIP 1 plaatsgevonden.

### 2.2 Locatie en omstandigheden incident

In onderstaande afbeeldingen de locatie van het incident weergegeven. De paarse stippellijn geeft de gemeentegrens aan in de eerste afbeelding.





## 2.3 Feitenrelaas

In deze paragraaf treft u op basis van verslagen en rapportages op hoofdlijnen een chronologisch overzicht aan van de gebeurtenissen. De verslagen en rapportages zijn door diverse hulpverleningsdiensten opgesteld. Dit feitenrelaas is met vertegenwoordigers van de betrokken hulpverleningsdiensten besproken tijdens de multi-evaluatie die 15 juni 2017 plaatsvond.

Tijd	Verloop (in min)	Beschrijving
13:24u	0	Alarmering Kustwachtcentrum.
13:25u	1	Kustwachtcentrum alarmeert KNRM-vaartuig Elburg en de GMK Oost Gelderland.
13:31u	7	Alarmering door GMK Oost Gelderland van brandweer Elburg.
13:35u	11	Vaartuig KNRM (Johanna Maria) vanuit Elburg vaart uit.
13:39u	15	HV-2 en TS-6 en OVD-B VNOG uit kazerne Elburg rukken uit. TS-6 heeft een oppervlaktereddingsteam mee. Aanrijdend vraagt OVD-B VNOG wie de leiding heeft, hoort van meldkamer dat hij operationele leiding over brandweer heeft.
13:41u	17	GMK-Flevoland krijgt melding van een ooggetuige vanuit restaurant 'At Sea'. Na alarmering zijn ook het KWC en CMIJ geïnformeerd. Het incident is toen opgepakt met uitgangspunt dat GMK-Flevoland coördineert.
13:43u	19	Alarmering door GMK Flevoland. Inzet Lelystad: duikgroep, OVD ploeg noord in OVDB voertuig, schippers, WO, OVDB, brandweerboot, DAB. Oppervlaktereddingen in Flevoland worden uitgevoerd door de duikteams. Inzet Dronten: DRTHC2 in brandweervoertuig, TS (4/6), Ambulance.
13:45u	21	Politie Midden Nederland is gealarmeerd, er gaat één landeenheid ter plaatse.

Tijd	Verloop (in min)	Beschrijving
13:48u	24	GMK Flevoland belt over de melding met het Kustwachtcentrum. Volgens GMK Flevoland zijn zij verantwoordelijk en niet GMK Oost Gelderland. Desondanks zijn KNRM Elburg en brandweer opgeroepen en uitgerukt.
13:48u	24	Duikers, OVD-B Flevoland en TS vanuit Flevoland onderweg (melding GMK Flevoland naar GMK oost Gelderland).
13:48u	24	Uit Elburg is HV-2 en TS-6 met OVD-B VNOG ter plaatse aan de Gelderland zijde.
13:50u	26	Uit Dronten is TS (4/6) uitgerukt, uit Lelystad een WO.
13:52u	28	HV-2 eenheid uit Elburg meldt dat er person(en) bij de boot zijn aangetroffen.
13:53u	29	WO-Urk inzet/alarmering
13:56u	32	Via rmg05 van Flevoland wordt aangegeven dat een ambulance aanrijdend is vanuit Dronten. Volgens de melder tp was er initieel sprake van 2 personen, brandweer tp (Gelderland zijde) meldt nu dat er sprake is van 1 persoon met benen in het water, mogelijk onderkoelt.
13:59u	35	TS (4/6) uit Dronten en Ambulance tp aan zijde Flevoland.
14:02u	38	GMK Flevoland: Verzoek aan het KWC om het slachtoffer naar restaurant Oase brengen door KNRM alwaar een ambulance staat te wachten
14:03u	39	KNRM (Johanna Maria): Schiet niet op vanwege ijsgang. Zien in de verte wel iets, brandweer en een soort gecrashte parasailer. De persoon zal door de KNRM naar de polderkant worden gebracht alwaar een ambulance staat te wachten.
14:04u	40	OVD-B Gelderland: vraagt om tweede ambulance tp bij Noordeinde.
14:04u	40	Kustwachtcentrum geeft aan: Behoorlijk wat communicatieproblemen (omdat meldkamers de kanalen verkeerd hebben gekoppeld?) nu vindt veel communicatie van de brandweer op marifoon/VHF kanaal16 plaats.
14:06u	42	TS 6 Elburg: Gaan met 1 slachtoffer naar vaste land Noordeinde, gaarne ambulance naar brandweervoertuig. (dit wordt later teruggedraaid als wordt besloten dat het slachtoffer naar de polderkant, restaurant Oase gaat. Bij restaurant Oase is een aanlegsteiger, aan de Gelderse kant kan de KNRM-boot niet komen.
14:08u	44	WO uit Lelystad ter plaatse. OVD-b Flevoland: persoon opgepikt, verwonding aan benen en onderkoeld. KNRM (Johanna Maria): gaat om 1 persoon op een soort hovercraft. Lichte verwondingen aan knieën en ribben en onderkoeld. KNRM pakt hem op en brengt naar Ambulance.
14:13u	49	WO-Urk tp Flevoland zijde.
14:16u	52	Kustwachtcentrum: Man zit in het rilstadium van onderkoeling, heeft een bloedneus en veel pijn aan been. OVDB VNOG: slachtoffer gaat richting Flevoland, Ambulance VNOG zijde kan retour. Plan slachtoffer is gewijzigd. Operationele leiding gaat naar Flevoland.
14:20u	56	Patiënt aan boord KNRM. Komen nu richting ambulance.
14:26u	62	Patiënt door KNRM overgedragen aan ambulance.
14:42u	78	Persoon in ambulance en alle eenheden retour station.
		De eigenaar heeft een reprimande gekregen, het was onzorgvuldig maar er was geen schade aan anderen of het milieu. Op de locatie was 9 km/uur toegestaan maar het is zeer waarschijnlijk dat er harder gevaren is.



## Ingezette eenheden

Plaats	Soort/rol	Uitgerukt	Ter plaatse
Lelystad (Flevoland)	WO	13:50	14:08
Lelystad (Flevoland)	OVD-B	13:46	14:08
Lelystad (Flevoland)	brandweerboot	Wel gealarmeerd	Niet aangekomen (niet inzetbaar)
Dronten (Flevoland)	TS (4/6)	13:50	13:59
Dronten (Flevoland)	Ambulance	13:45	13:59
Urk (Flevoland)	WO	13:53	14:13
Elburg (Gelderland)	HV-2	13:39	13:48
Elburg (Gelderland)	TS-6	13:39	13:51
Elburg (Gelderland)	OVD-B	13:39	13:51
Elburg (Gelderland)	KNRM	13:35	14:02

## 3 Analyse van het incident

### 3.1 Melding en alarmering

#### **Leerpunt 1** *Rol van politie bij waterincidenten*

Volgens de meeste aanwezigen is de alarmering verlopen conform afspraken. Er was echter onduidelijkheid over de rol van de politie en de link dat de regionale meldkamer aan de politie vraagt of zij het vaartuig kunnen vrijgeven, werd gemist.

Op dit moment wordt in het proces gemist dat na een incident een partij de verantwoordelijkheid neemt voor onderzoek, inbeslagname of vrijgeven van het vaartuig.

Na de invoering van de Nationale politie zijn de werkzaamheden en verantwoordelijkheden van het politiewerk op het water veranderd. De noodhulp op het water is verantwoordelijkheid van de Regio Eenheden geworden, in plaats van vroeger waar het Korps Landelijke Politiediensten (= nu Landelijke Eenheid, dienst Infra (LE)) verantwoordelijk was. De Landelijke Eenheid verleend nu op verzoek van de Regio Eenheid ondersteuning middels speciale vaartuigen en of specialistische kennis.

Op de Randmeren wordt de politietaak (toezicht, handhaving, opsporing en noodhulp) op het water uitgevoerd door de Eenheid Oost Nederland en de Eenheid Midden Nederland. Dit omdat de scheiding van de Eenheden in het water ligt. De randmeren zijn voor de politie in drie zones ingedeeld.

#### Zone A:

Van Urk tot Roggebotsluis.

Deze zone wordt primair bediend door Eenheid Midden Nederland, eventueel gezamenlijk met Eenheid Oost Nederland met een politievaartuig van Eenheid Midden Nederland (Ligplaats Schokkerhaven) en een politievaartuig van Oost Nederland (Ligplaats Kampen)

#### Zone B:

Van Roggebotsluis tot Nijkerkersluis.

Deze zone wordt primair bediend door Eenheid Oost Nederland met een politievaartuig van Oost Nederland (Ligplaats Harderhaven)

#### Zone C:

Van Nijkerkersluis tot Pampus.

Deze zone wordt primair bediend door Eenheid Midden Nederland met een politievaartuig van Midden Nederland (Ligplaats Muiderzand /Almere)

Alarmering van politievaartuigen wordt of door Meldkamer politie Oost Nederland of door meldkamer politie Midden Nederland gedaan, afhankelijk van waar de melding binnenkomt. Opvolging van meldingen die bij meldkamer Oost Nederland binnenkomen terwijl er geen surveillanceboot vaart, worden geïnitieerd door de meldkamer. Politieschippers van Oost Nederland worden dan middels een P2000-pieper gewaarschuwd.

Hierna zal de schipper in contact treden met de meldkamer waarna een inzet direct (PRIO 1) of naderhand (PRIO 2 of 3) volgt. In de Eenheid Midden Nederland is voor zone A en C een gelijksoortig systeem opgezet, waarbij politieschippers door de politiemeldkamer Midden Nederland gewaarschuwd kunnen worden.

De politietaak in dit geval was het instellen van een onderzoek naar overtreding van de bepalingen van de scheepvaartwetgeving. Hierbij doet de politie ook onderzoek naar eventuele technische staat, technisch falen of menselijk falen. Indien specialistische kennis of specialistische vaartuigondersteuning van de Landelijke Eenheid noodzakelijk is, zal dat via het politieproces intern lopen.

#### **Conclusie 1**

Het incident bevond zich voor de politie in Zone B. Het incident had dus door een politie-eenheid uit Oost Nederland moeten worden behandeld. Alarmering van de politie is niet verlopen zoals zou moeten, er is alleen een landvoertuig naar het incident gegaan. Beide meldkamers hebben geen politievaartuig gealarmeerd.

#### **Aanbeveling 1**

Bij scheepvaartongevallen dient altijd de politie te worden gewaarschuwd vanuit de GMK. Voor het Randmerengebied is dit een van de Regionale Eenheden, voor de overige delen van het IJsselmeergebied is dit de Landelijke Eenheid, dienst Infra. Dit opnemen in de planvorming, kenbaar maken aan betrokkenen en meenemen in vakbekwaamheid.

### **3.2 Op- en afschaling**

Elke meldkamer heeft op zichzelf eenheden ingezet. De keuze voor GRIP 0 vonden de aanwezigen een goede keuze. Er werd echter aangegeven dat de berging van het vaartuig bij opschaling naar GRIP 1 waarschijnlijk beter was verlopen. Als het incident groter was geweest, dan was de locatie van het CoPI bij voorkeur de aanlandingsplaats geweest aan de Flevoland-zijde.

De OVD-B van Gelderland gaf aan dat hij de inzet van eenheden Gelderland had kunnen afkappen toen duidelijk was dat het incident zich meer aan de zijde Flevokant afspeelde. Er was een fase dat de OVD-B van Gelderland aanrijdend was en tweemaal vroeg wie de leiding had (Flevoland of Gelderland). Er werd eerst gecommuniceerd dat hij de leiding zou hebben, maar later werd dit teruggedraaid toen Flevoland ook werd gealarmeerd. Als dit eerder duidelijk was geweest, dan had de OVD-B van Gelderland eerder kunnen afkappen (zie ook leerpunt 3).

#### **Leerpunt 2 Contact tussen Ovd-B aan zijde Flevoland en Gelderland**

De OVD-B van Flevoland wist niet dat eerder al de OVD-B van Gelderland en eenheden waren gealarmeerd. Als hij dit wel had geweten, dan had hij waarschijnlijk niet anders gehandeld. De OVD-B van Flevoland gaf aan dat hij in andere situaties ook eerst zou willen doorrijden, tot het beeld van de situatie compleet is en er een plan ligt. Bij onbekendheid gaven aanwezigen aan dat ze liever te groot uitrukken dan te klein.

#### **Conclusie 2**

Doordat de OVD-B van Flevoland niet wist dat OVD-B van Gelderland ook werd gealarmeerd, werden er twee plannen gemaakt door beide OVD-B's.

### **Aanbeveling 2**

OVD-B Flevoland had contact kunnen zoeken met OVD-B van Gelderland om zo een beter beeld van de situatie te krijgen. OVD-B van Gelderland heeft het vaste nummer van OVD-B van Flevoland gekregen na de evaluatie. Bij VNOG is er geen vast OVD-nummer. Contact zal dan via de meldkamer moeten verlopen, of LMG14. Aanbeveling om ook voor de OVD-B van Gelderland een vast OVD-B telefoonnummer te hebben voor makkelijker contact.

## **3.3 Leiding en coördinatie**

De keuze voor de aanlandingsplaats werd tijdens de evaluatie besproken. De discussie ging erover waarom er voor een aanlandingsplaats bij de Oase werd gekozen (Flevoland-zijde) en niet een vooraf afgestemde aanlandingsplaats of een plaats aan de kant van Gelderland. Daar was namelijk ook, naast brandweer met brandcard, een ambulance aan Gelderse zijde opgesteld. Bovendien was de Gelderse zijde dichterbij. Er werd aangegeven dat het makkelijker was om een aanlandingsplek aan de Oase-kant te doen vanwege het vele riet aan Gelderse zijde. Dit is goed gecommuniceerd, de OVD-B's hebben de keuze gemaakt en gedeeld met alle eenheden.

Tevens werd geconcludeerd dat SAR met ijs of water voor de leiding en coördinatie geen verschil maakt.

### **Leerpunt 3: Welke gemeenschappelijke meldkamer had de leiding moeten hebben?**

Conform het IBP IJsselmeergebied had het KWC contact moeten leggen met een C-GMK. Bij onduidelijkheid over de incidentlocatie in dit deel van het IJsselmeergebied, had het KWC GMK-Flevoland moeten alarmeren. GMK-Flevoland was dan de coördinerende meldkamer geweest, of had een andere meldkamer moeten aanwijzen. Het KWC alarmeerde echter GMK-Oost Nederland. Daarnaast werd later GMK-Flevoland betrokken door melding van een omstander en zij trokken toen de leiding naar zich toe. Dit heeft geleid tot enkele communicatieproblemen en alarmering van hulpverleningseenheden, zowel aan Flevolandse- als Gelderse zijde.

### **Conclusie 3**

De onduidelijkheid over, en het wisselen van coördinerende meldkamer heeft geleid tot communicatieproblemen en de inzet van veel hulpverleningseenheden. GMK-Oost Nederland had niet door het KWC gealarmeerd moeten worden (is geen C-GMK). GMK-Oost Nederland had direct na ontvangst melding KWC de GMK Flevoland moeten inlichten zodat deze haar C-GMK rol op had kunnen pakken en moeten overleggen over in te zetten eenheden. GMK Flevoland had voor alarmering eenheden contact met KWC moeten leggen over inzet en alarmering van eenheden omdat SAR hier het primaire proces was.

## De kaders

Meldkamer Oost Nederland is geen C-GMK (uit IBP IJsselmeergebied):

Meldkamer vervult C-GMK rol	Meldkamer vervult C-GMK rol <u>niet</u>
Meldkamer Flevoland	Meldkamer Amsterdam-Amstelland
Meldkamer Noord-Holland Noord	Meldkamer Utrecht
Meldkamer Noord-Nederland (MkNN)	Meldkamer Gelderland Midden
Meldkamer Gooi en Vechtstreek	Meldkamer Zaanstreek-Waterland

\* Over de rol van Meldkamer Oost Nederland (MON) heeft nog geen bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden. Ambtelijk is aangegeven dat de MON de rol van C-GMK waarschijnlijk niet zal vervullen.

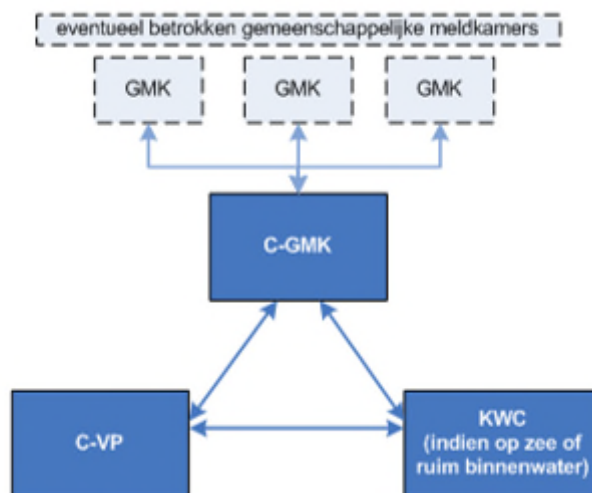
In het IJsselmeergebied zijn de volgende afspraken gemaakt met betrekking tot de C-GMK:

- De keuze voor de C-GMK is afhankelijk van de plaats van het incident.
- Als de incidentlocatie niet duidelijk is of een Veiligheidsregio aangegeven heeft de rol van C-GMK niet te vervullen, start de GMK van de Veiligheidsregio Flevoland als C-GMK of wijst er een aan.
- Als de incidentlocatie geheel duidelijk is, is de GMK waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-GMK.
- Het overdragen van taken van de C-GMK ten tijde van het incident is niet wenselijk, ook niet als de locatie van het incident bij nader inzien in een andere regio blijkt te zijn.

Dit keuzeproces geldt ook voor de aanwijzing van de C-VP (CMIJ).

KWC heeft alleen contact met een C-GMK (uit IBP IJsselmeergebied):

Visualisatie van de positie van een C-GMK is als volgt:



### **Aanbeveling 3**

De werkwijze voor het betrekken van een GMK vanuit KWC moet duidelijker worden bij betrokkenen. Enerzijds is de aanbeveling de actualisatie van het IBP aan te grijpen in de tekst hierover nog concreter, duidelijker te zijn. Anderzijds moeten betrokken partijen scherper zijn in het handelen zoals beschreven in het IBP. Voor dit geval:

1. KWC heeft alleen contact met een van de aangewezen C-GMK's.
2. Een GMK die niet als C-GMK is aangewezen (is niet vakbekwaam voor afhandeling van waterincidenten) alarmeert geen eenheden voor een incident op het water zonder dat vooraf contact is met een C-GMK.

## **3.4 Informatiemanagement**

### **Leerpunt 4** *Melding op marifoonkanaal 16, overige communicatie op andere kanalen*

Het KWC gaf aan dat de coördinatie met de KNRM goed is verlopen, maar met de twee OVD-B's minder goed. De OVD-B uit Flevoland gaf aan dat hij graag via RMG05 op C2000 had willen communiceren. Dit is niet gebeurd, het KWC kon deze koppeling niet leggen. VHF-kanaal 16 was door de communicatie drukbezet. Onder andere door communicatie van de OvD van Flevoland die ook beschikt over VHF (marifoon), KNRM en brandweereenheden. Er werd toen er eenmaal contact was niet van kanaal gewisseld, hier is door het KWC ook niet op gewezen

### **Conclusie 4**

VHF 16 is een landelijk kanaal, dat wordt uitgeluisterd door 1 persoon bij de KWC. Er zou moeten worden geschakeld naar VHF 67 bij een lokaal incident of gecommuniceerd worden via C2000.

### **Aanbeveling 4**

In planvorming en oefeningen meenemen dat VHF kanaal 16 voor meldingen is en dat overige communicatie op andere kanalen moet plaatsvinden. Communicatie over de incidentafhandeling dient bij voorkeur op VHF kanaal 67 plaats te vinden. KWC zou een sturende rol moeten hebben voor het overschakelen naar dit kanaal bij incidenten waar SAR leidend is.

### **Leerpunt 5** *Maak gebruik van communicatiekanaal LMG 14 bij bovenregionale incidenten*

Onbekendheid met het LMG-kanaal heeft voor communicatieproblemen gezorgd. LMG is niet in de lucht gekomen. LMG 14 had door de coördinerende meldkamer of door leidinggevendenden ter plaatse moeten worden opgezet. RMG05-kanalen op C2000 zijn per eenheid (Flevoland en Gelderland) verschillend.

### **Conclusie 5**

Er zou altijd gebruik moeten worden gemaakt van kanaal LMG 14 bij bovenregionale communicatie (tussen meldkamers en/of leidinggevendenden).

### **Aanbeveling 5**

Zorg dat bij bovenregionale incidenten LMG 14 altijd wordt opgezet. Dit moet door de coördinerende meldkamer worden gedaan.

#### **Leerpunt 6** *Afhandeling incident, vrije vaarweg*

Rijkswaterstaat werd niet op de hoogte gesteld van hoe de berging van het vaartuig is verlopen. Geen van de meldkamers kon vertellen wat er met het vaartuig was gebeurd. Na veel rondbellen kwam de OVD-W er uiteindelijk achter dat de hovercraft al was geborgen. CMIJ had moeten weten of de hovercraft al was geborgen.

#### **Conclusie 6**

Rijkswaterstaat had moeite om antwoord te krijgen over zijn vragen met betrekking tot het wel/niet geborgen zijn van de hovercraft. Link tussen de regionale meldkamer en de politie en RWS of het vaartuig kan worden vrijgegeven mist.

#### **Aanbeveling 6**

In de afhandeling van het incident zorgen dat eigenaar en Rijkswaterstaat/CMIJ en Politie aan elkaar gekoppeld zijn. De CMIJ heeft hierin een centrale rol. Dit opnemen in de planvorming, het IBP IJsselmeergebied.

### **3.5 Effectiviteit en efficiëntie van de hulpverlening**

#### **Leerpunt 7** *Omgang met incidenten waarbij ijs een rol speelt*

Er staat weinig over ijs in de planvorming. Leiding en coördinatie wordt niet anders bij een incident op/met ijs, maar de inzet kan wel veranderen. Dit hangt af van het feit of het ijs wel of niet begaanbaar is. KWC weet zelf niet hoeveel ijs er ligt, dat weten de mensen van de KNRM lokaal.

#### **Conclusie 7**

Ijs blijft een unieke setting die lastig is te plannen voor oefeningen. De informatie over ijs in de planvorming kan worden uitgebreid.

#### **Aanbeveling 7**

Er is een plan+ nodig als er geen boot ter plaatse kan komen bij het incident. Hiervoor werden enkele oplossingen geopperd:

- Een helikopter. Er is 1 SAR-helikopter gestationeerd in de Kooi, Den Helder en 1 SAR-helikopter op de Maasvlakte, Rotterdam.
- Quads. Bij een schaatswedstrijd had de KNRM in het verleden quads ingezet.
- Er zijn enkele KNRM-stations die zich specialiseren voor inzet op het ijs, namelijk Marken, Lauwersoog en Ameland.
- Hovercraft.
- Oppervlakteredders.
- Boot.

SAR (KWC) is leidend bij een incident op het ijs, maar als de KNRM/KWC er niet kan komen, dan kan de brandweer ook helpen met bijvoorbeeld een oppervlaktereddingsteam of een duikteam.

### 3.6 Samenvattend

Voor de actualisatie van het Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied komen de volgende leerpunten uit deze evaluatie:

- **Leerpunt 1** *Rol van politie bij waterincidenten*
- **Leerpunt 2** *Contact tussen OvD-B aan zijde Flevoland en Gelderland*
- **Leerpunt 4** *Melding op marifoonkanaal 16, overige communicatie op andere kanalen*
- **Leerpunt 5** *Maak gebruik van communicatiekanaal LMG 14 bij bovenregionale incidenten*
- **Leerpunt 6** *Afhandeling incident, vrije vaarweg*
- **Leerpunt 7** *Omgang met incidenten waarbij ijs een rol speelt*

De volgende leerpunten worden meegenomen in oefeningen en voorbereiding op incidenten:

- **Leerpunt 3** *Welke meldkamer had de leiding moeten hebben?*
- **Leerpunt 5** *Maak gebruik van communicatiekanaal LMG 14 bij bovenregionale incidenten*
- **Leerpunt 7** *Omgang met incidenten waarbij ijs een rol speelt*

Tijdens de multi-evaluatie werd aangegeven dat het goed is om een volgende keer eerder te evalueren, omdat de evaluatie nu op 15 juni plaatsvond (5 maanden na het incident).



---

## Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

---

## Contactgegevens

Zutphenseweg 31D  
7418 AH DEVENTER  
Postbus 321  
7400 AH DEVENTER  
T. 0570 66 39 93

[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)

### Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.