



Multi-evaluatie tanker Mars incident

projectnummer 0416382.00
definitief
1 september 2017

Multi-evaluatie tanker Mars incident

projectnummer 0416382.00 – DQ91

definitief revisie 1.1
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 1.1
definitief

goedkeuring
MvN



vrijgave
HJS



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Afkortingen	1
1.2	Samenstelling evaluatie	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Kenmerken van het incident	3
2.1	Brand aan boord van tanker 'Mars'	3
2.2	Locatie en omstandigheden incident	3
2.3	Feitenrelaas	4
3	Analyse van het incident	7
3.1	Melding en alarmering/hoe te handelen bij brand op tanker	7
3.2	Op- en afschaling	8
3.3	Leiding en coördinatie	8
3.4	Informatiemanagement	9
3.5	Hulpverlening op het water in termen van effectiviteit en efficiëntie	10
3.6	Samenvattend	11

1 Inleiding

Donderdag 19 januari 2017 heeft een incident in het IJsselmeergebied geleid tot inzet van diverse hulpverleningsdiensten. Het incident betrof een brand aan boord van het tankerschip 'Mars'. 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 zijn opgepakt;
- de op- en afschaling zijn verlopen conform geldende afspraken;
- 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

CaCo	Calamiteiten Coördinator
CAM	Calamiteiten Adviseur Milieu
CoPI	Commando Plaats Incident
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
HV	Hulpverleningsvoertuig
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KWC	Kustwachtcentrum
NHN	Noord-Holland Noord
OSC	On Scene Coördinator

OVD	Officier van dienst
OVD-B	Officier van dienst Brandweer
OVD-Bz	Officier van dienst Bevolkingszorg
OVD-W	Officier van dienst Water
RUD	Regionale Uitvoeringsdienst
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
Tp	Ter plaatse
TS	Tankautospuit
VHF	Frequentieband voor marifoonkanalen (VHF= very high frequency)

1.2 Samenstelling evaluatie

Wie	Organisatie	Rol
Haaye van der Straten	SAMIJ	Opdrachtgever vanuit SAMIJ
Jochem Woord	Rijkswaterstaat	OVD-water
Rinus Wouds	RUD	Piketmedewerker
Bilal el Boutakmanti	Meldkamer veiligheidsregio NHN	CaCO
Frans Anthonisse	Brandweer NHN	OVD-b
Sebastiaan Prins	GHOR	OVD geneeskundig
Dick Veen	KNRM	Oper. Inspecteur
Wouter de Boer	KNRM	Op afstand
Douwe Kutsch Lojenga	KNRM	
Ed Koopman	KNRM	Schipper
Piet van Schie	KWC	Duty Officer
Berry Bruineberg	VRHN	Niet bij incident, wel bij afronden betrokken
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 Brand aan boord van tanker 'Mars'

Donderdag 19 januari 2017 krijgt het Kustwachtcentrum om 16:42 uur een PRIO 1-melding van een brand aan boord van het tankerschip 'Mars'. Verschillende hulpverleningsdiensten worden gealarmeerd, waaronder brandweer, ambulance en verschillende boten van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). In de beginfase van het incident is er onduidelijkheid over het aantal opvarenden van de tanker en of er gewonden zijn. Wel is duidelijk dat de brand aan boord niet onder controle is. Boten van de KNRM hebben brandweerleden opgepikt en aan boord van de tanker gebracht. De opvarenden zijn van het schip gehaald. De CaCo en OVD-B besluiten om 17.17 uur om op te schalen naar GRIP-1. De tanker wordt middels een sleep van de KNRM naar de haven 'Oude Zeug' gebracht. De tanker wordt daar overgedragen aan de brandweer, waarna de brandweer om 18:55 uur het sein 'brand meester' geeft. Na het laatste CoPI-overleg om 19:03 uur wordt afgeschaald naar GRIP-0 en is het incident ten einde.

2.2 Locatie en omstandigheden incident

IJsselmeer enkele mijlen buiten Oude Zeug
Breedte & lengtegraad 52,51.8 N - 5,09.5 E

Weersomstandigheden Windkracht Bft: 1, Windrichting: ZW, Golfhoogte (m): 0, Temp water: 2 °C, Temp Lucht: -2 °C, Zicht (mijl): 10

Het schip werd binnengebracht in haven 'de Oude Zeug'. Zie onderstaande afbeelding:



Locatie (x,y coördinaten)
Adres

x = 135917 / y = 541287
Noorderdijkweg, Oude Zeug

2.3 Feitenrelaas

In deze paragraaf treft u op basis van verslagen en rapportages op hoofdlijnen een chronologisch overzicht 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 op 15 juni 2017 plaatsvond.

Tijd	Verloop (min)	Beschrijving
		P87 (politieboot) wordt door tanker gealarmeerd. Tanker meldt dat er brand aan boord is. P87 alarmeert kustwacht.
16:42u	0	Alarmering Kustwachtcentrum (KWC), PRIO 1 explosie/brand aan boord. Het Kustwachtcentrum probeert telefonisch contact met de tanker te krijgen, maar krijgt beperkt informatie.
16:44u	2	Alarmering KNRM Den Oever, KNRM Andijk, KNRM Medemblik.
16:50u	10	KNRM Den Oever is met schip Johanna Margareta uitgevaren. Hebben pomp aan boord, zijn op verzoek van de kustwacht richting Oude Zeug gevaren om daar 6 man van de brandweer op te halen.
16:50u	10	GMK-NHN wordt gealarmeerd door het Kustwachtcentrum.
16:50-16:52u	10	Om 16:50u is KNRM Medemblik uitgevaren, om 16:51u volgt KNRM Andijk, om 16:52 vaart KNRM Den Oever uit
17:00u	18	Alarmering KNRM Enkhuizen op verzoek van de veiligheidsregio NHN. In Enkhuizen zijn boten met speciale apparatuur (vaste pomp) en een brandweerpost.
17:00u	18	KNRM Medemblik (schip Bernardine) is ter plaatse.
17:01u	19	OVD-B Alkmaar heeft contact met OVD-B uit Den Helder over tankers. De OVD-B uit Den Helder heeft ervaring met tankers, die weet of je kan benaderen.
17:04u	22	KNRM Andijk ter plaatse (schip 't Span). KNRM Den Oever (schip Johanna Margareta) tp op Oude Zeug, pikt hier brandweer op.
17:14u	34	KNRM Den Oever (Johanna Margareta) tp bij binnenvaarttanker 'Mars', opgepikte brandweer gaan op het schip. Schipper was heel relaxed, ander bemanningslid wilde gelijk van het schip. Geen rook of vuur aan de buitenkant te zien.
		Aanrijdend heeft OVD-B contact met CaCo over multi opschaling. CaCo krijgt beperkte informatie van het Kustwachtcentrum.
17:17u	35	Opgeschaald naar GRIP 1 door OVD-B. Redenen: open water, multidisciplinaire inzet, onduidelijkheid over effecten en de brand die niet onder controle is. Het Kustwachtcentrum is opgeschaald en nautische processen, nautisch verkeersmanagement en SAR zijn gestart. Het eerste halfuur vindt coördinatie plaats op de aanpak van het incident door de CaCo.
17:18u	36	Alle brandweerleden zijn nu op de tanker, het gaat om 6 brandweerleden van de Johanna Margareta en twee van de Bernardine.
17:21u	39	KNRM Medemblik (Bernardine) gaat sleepverbinding maken en tanker richting Oude Zeug slepen.
17:24u	42	KNRM Andijk ('t Span) gaat warmtebeeldcamera ophalen in Oude Zeug. Later bleek dat deze camera het niet deed.

Tijd	Verloop (min)	Beschrijving
17:29u	47	KNRM Medemblik (Bernardine) wil vanwege de aanwezige brandweer op de tanker, de tanker zo snel mogelijk in Oude Zeug hebben. GMK NHN wil de tanker tot nader order nog niet in de haven hebben.
17:31u	49	Enkhuizen (vaartuig Corry Dijkstra-van Elst) is tp. IM GMK meldt in LCMS dat de reddingsboot de tanker naar Oude Zeug sleept. Duur 15-20 min. Inmiddels is een politiehelikopter die in de buurt was met een warmtebeeldcamera langs gevlogen om te zien of er iets aan de hand was.
17:43u	61	CaCo krijgt vraag van het Kustwachtcentrum of het schip kan worden afgemeerd in de haven Oude Zeug.
17:44u	62	KNRM Enkhuizen (vaartuig Watersport) is tp. Watersport heeft ook 5 brandweerleden mee. Watersport maakt sleepverbinding om de tanker te stoppen bij het binnenbrengen van de Oude Zeug haven.
17:45u	63	CaCo zet vraag over afmeren Oude Zeug (zie 17.43u) door naar OvD-Bevolkingszorg (Bz) met verzoek toestemming te geven. De OvD-Bz heeft onvoldoende beeldvorming kunnen opbouwen, o.a. door beperkte info van de GMK. Hij geeft op basis van zijn kennis over het IBP-Samij toestemming om het schip de haven 'Oude Zeug' binnen te brengen. De IM-GMK heeft dit vastgelegd in LCMS.
17:48u	66	IM GMK meldt in LCMS dat tanker haven binnenkomt en dat de OvD-Bz toestemming heeft gegeven. Na aankomst ter plaatse neemt de OvD-Bz over het bovenstaande contact op met de LCoPI, van wie hij hoort dat hij dit besluit (ook) al heeft genomen. Dit besluit is niet gedeeld met aanrijdende OvD-en.
17:52u	70	P87 (politievaartuig) is tp.
17:55u	73	Eerste motorkapoverleg. Niet compleet, naast OVD-B is landelijke eenheid politie aangehaakt met ambulance chauffeur.
18:05u		Tweede motorkapoverleg leden CoPI.
18:10- 18:20u	88 98	1° CoPI overleg. Aanwezig: (hoofd)officieren van dienst van brandweer, politie, bevolkingszorg en GHOR. OVD-water (RWS) ontbreekt. De beeldvorming in de CoPI-overleggen spitst zich toe op de positie van het schip en de gasolie aan boord. Het schip is leeg en nog niet ontgast. Het schip ligt aan de kade en de brand in een verwarming in de machinekamer van de tanker wordt geblust. Twee personen zijn door de politie van boord gehaald en overgedragen aan ambulancepersoneel.
18:17u	95	De Tanker Mars is afgemeerd aan de kade en overgedragen aan de brandweer.
18:30u	108	KNRM-vaartuigen gaan retour.
18:45- 19:03u	123 141	2° CoPI. Tijdens het laatste CoPI-overleg wordt op verzoek van de OVD-B de overdracht aan de gemeente en RWS besproken. OVD-W (Rijkswaterstaat) was pas bij dit CoPI ook aanwezig. Rijkswaterstaat vroeg of RUD moest komen. Meldkamer heeft CAM (Calamiteiten Adviseur Milieu) ipv RUD in systeem. Hierdoor is RUD niet ter plaatse geweest.
19:03u	141	Afschaling/einde incident.

Ingezette eenheden				
Organisatie	Eenheid	Alarmering	Uitgerukt	Ter plaatse
KNRM	Medemblik	16:44	16:50	17:00
KNRM	Andijk	16:44	16:51	17:04
KNRM	Den Oever	16:44	16:52	17:04 Oude Zeug, 17:14 incident
KNRM	Enkhuizen 1	17:00	17:13	17:31
KNRM	Enkhuizen 2	17:00	-	17:44
Politie	P87	-	-	17:52
CoPI	H-OvD Brw, OvD Brw, OvD Pol, OvD GHOR, OvD Bz, OvD W	17:17	Divers	18:10 1 ^{ste} overleg (zonder OvD W) 18:45 2 ^{de} overleg

3 Analyse van het incident

3.1 Melding en alarmering/hoe te handelen bij brand op tanker

Leerpunt 1 *Inzet KNRM bij een brand op het water*

In eerste instantie zijn er boten gealarmeerd voor het redden van de opvarenden (proces SAR). Dit is de primaire taak van de KNRM. Bij de eerste alarmering was voor de Kustwacht brandbestrijding niet het primaire proces. Als duidelijk is dat er bij een incident brand is, dan kunnen boten worden ingezet die hiervoor het best geschikt zijn. Naast SAR hebben de vaartuigen van de KNRM mogelijkheden voor brandbestrijding. Het ene vaartuig is hiervoor anders uitgerust dan het andere, verschil zit in het feit of er een vaste of mobiele bluspomp aanwezig is.

Conclusie 1

Er zijn boten (zoals de Watersport uit Enkhuizen, type Valentijn) die zijn uitgerust met een vaste pomp, deze boten kunnen bij een daadwerkelijke brand met meer L/min blussen. Andere reddingsboten hebben een mobiele pomp, deze pompen zijn te verplaatsen maar hebben een beperktere opbrengst. Kortom zorg dat je weet wat je nodig hebt, hoe is het best een brand te blussen en zet dit in.

Aanbeveling 1

Bij melding van brand/gevaarlijke stoffen zouden de reddingsboten moeten worden gewaarschuwd die hiervoor het best geëquipeerd zijn. Rond het IJsselmeergebied zijn er een aantal stations met vaartuigen met een vaste pomp, namelijk Urk, Enkhuizen en Marken. Het KWC zou in zijn systeem een mogelijkheid moeten hebben waarmee zichtbaar is welke stations in het IJsselmeergebied welke brandbestrijdingsvoorzieningen op de vaartuigen hebben.

Als er reddingsboten voor transport brandweer worden gebruikt, dan zijn deze in principe niet meer beschikbaar voor de SAR-taak. Daarom zou een GMK/KWC bij een brandmelding altijd twee eenheden moeten alarmeren, namelijk 1x SAR en 1 x transport brandweer. Op dit moment wordt dit zo opgenomen in de opstapregeling van NHH, die binnenkort bekrachtigd gaat worden.

Leerpunt 2 *Benaderen van een vaartuig waarbij er een risico van gevaarlijke stoffen of brand is.*

De KNRM benaderde de tanker al toen nog niet duidelijk was of het veilig was om dat te doen. Dit had kunnen leiden tot slachtoffers. Er is behoefte aan een 'sein veilig' om het schip te benaderen in relatie met de eigen veiligheid van de KNRM-leden.

Conclusie 2

De KNRM zou moeten wachten met handelen bij incidenten waarbij gevaarlijke stoffen en/of brand zijn betrokken, totdat het 'sein veilig' is gegeven door een deskundige. Rijkswaterstaat weet precies wat er wordt vervoerd op vaartuigen. Daarnaast kan bij de schipper, eventueel met tussenkomst van het KWC informatie over de lading worden achterhaald. Vanuit de brandweer kan de adviseur gevaarlijke stoffen (AGS) de gevaarsetting inschatten.

Aanbeveling 2

Zorg dat er bij incidenten met gevaarlijke stoffen/brand een 'sein veilig' wordt gegeven, zodat de KNRM weet dat zij veilig het vaartuig kan benaderen. Het 'sein veilig' geven is wel lastig, opgehoopte gassen e.d. kunnen alleen vastgesteld worden na meting; m.a.w. risico's zijn niet uit te sluiten.

Leerpunt 3 Actuele bereikbaarheid van functionarissen en diensten bij meldkamer

De RUD is niet door de meldkamer gealarmeerd maar door de OVD-bevolkingszorg. Dit kwam doordat de meldkamer NHN het nummer van de CAM (Calamiteiten Adviseur Milieu) in het systeem had staan in plaats van de RUD.

Conclusie 3

Het meldkamersysteem van de GMK NHN was voor alarmering bij dit incident niet juist gevuld.

Aanbeveling 3

Bereikbaarheid van functionarissen en diensten moet in de systemen van de meldkamers actueel en kloppend zijn.

3.2 Op- en afschaling

Opschaling tot GRIP 1 was goed vanwege de genoemde redenen uit het feitenrelaas. Het eerste CoPI overleg vond plaats 53 minuten na alarmering van de functionarissen. GRIP 2 is niet overwogen omdat er geen effecten naar de omgeving waren. Aanwezig zijn het er unaniem over eens dat ook dit een juiste beslissing was.

3.3 Leiding en coördinatie

De ILT gaf na het incident aan dat zij graag betrokken was geweest bij de beslissingen over het incident. Hierover werd in de evaluatie duidelijk dat ILT onder Rijkswaterstaat valt en bij calamiteiten via hen betrokken wordt en in de eerste crisisafhandeling geen directe rol heeft.

Leerpunt 4 Aanwijzen OSC

Er is gedurende de afhandeling van het incident geen On Scene Coördinator (OSC) door de kustwacht aangewezen. Dit bemoeilijkte communicatie en beeldvorming van het incident tussen eenheden op het land en het water. Er was bijvoorbeeld geen/weinig contact vanaf het water met het CoPI. De ernst van het incident werd door eenheden op het water anders ingeschat dan door de brandweer op het land. Zo waren leden van de KNRM verbaasd over het grote aantal brandweertlieden dat hen stond op te wachten in de haven 'Oude Zeug'.

Conclusie 4

Zolang er meerdere vaartuigen bij een incidentafhandeling zijn betrokken en er behoefte is aan coördinatie, ook na de SAR-actie, is een OSC wenselijk.

Aanbeveling 4

Zorg ervoor dat zolang er bij een incident eenheden op het water zijn betrokken, een OSC aangewezen is. In de plannen is dit als zodanig beschreven maar dit kan bij oefeningen met name

bij KWC nadrukkelijker onder de aandacht worden gebracht, met name als SAR geen prominente rol meer speelt.

Leerpunt 5 *Aanwijzen SAR-liaison*

Er is geen SAR liaison aanwezig geweest bij het CoPI overleg. Dit maakte communicatie vanuit het CoPI met de eenheden op het water lastig.

Conclusie 5

Zolang er sprake is van een GRIP 1-opstapeling en vaartuigen zijn betrokken bij het incident, is een SAR-liaison wenselijk in het CoPI-overleg. Er werd geopperd om de naam van de SAR-liaison aan te passen, omdat deze ook bij niet SAR-acties een rol kan hebben in het CoPI.

Aanbeveling 5

Zorg ervoor dat zolang er bij een incident eenheden op het water zijn betrokken, een SAR-liaison zitting neemt in het CoPI-overleg. Denk na over een naamsverandering van de SAR-liaison, en neem dit op in het nieuwe IBP.

Leerpunt 6 *Opkomst leden CoPI*

Rijkswaterstaat, de OVD-W was niet aanwezig tijdens het eerste CoPI-overleg. Tijdens dit overleg is er discussie geweest over wie nu bevoegd was om de tanker de haven binnen te laten komen. Deze beslissing werd genomen in samenspraak tussen de OVD-Bz en de OVD-B. Uiteindelijke toestemming kwam van de havenmeester en OVD-Bz.

Conclusie 6

De opkomsttijd van de OVD-W van Rijkswaterstaat komt niet overeen met de opkomsttijd van andere functionarissen in het CoPI. Bij de OVD-W kan het tot 1,5 uur duren, terwijl andere functionarissen doorgaans binnen 30 minuten ter plaatse moeten zijn.

Aanbeveling 6

Kijk wat mogelijk is om de opkomsttijd van de OVD-W gelijk te schakelen met andere functionarissen in het CoPI. Onderzoek wat de mogelijkheden van de SAR-liaison in dit verband zijn, omdat deze persoon nu wel gelijktijdig met andere functionarissen aanwezig kan zijn. Daarnaast moeten functionarissen in het CoPI zich er meer van bewust zijn wat waterpartijen bij een waterincident in het CoPI kunnen inbrengen. Zoek op andere wijze contact met de OVD-W van Rijkswaterstaat zolang deze niet ter plekke is, beoefen dit laatste onderdeel van de aanbeveling. Kijk tot slot of alarmering van de OVD-W direct vanuit de meldkamer Veiligheidsregio plaats kan vinden zonder tussenkomst van RWS.

3.4 Informatiemanagement

Bij de GHOR was er onduidelijkheid over wel/geen slachtoffers. Eerst was het beeld dat er geen slachtoffers waren, later was er sprake van één slachtoffer. Dit bleek een typisch geval van communicatieruis te zijn. De aanwezigen waren het erover eens dat dit bij dergelijke incidenten altijd kan gebeuren, en dat er zo snel mogelijk duidelijkheid moet worden geschept. OVD-W had nog vragen over RMG 01/05 en LMG14 bij GRIP 0 en GRIP 1 in combinatie met het schakelen naar de juiste veiligheidsregio via de meldkamer.

Leerpunt 7 *Uitdragen incidentkanaal*

Bij de meldkamer van NHN was er lang onduidelijkheid over de ernst van de brand, terwijl hierover bij het KWC en de KNRM wel duidelijkheid was. Het KWC bleek ook lang te hebben moeten wachten op informatie, zij kregen met veel moeite contact met de tanker doordat de tanker niet op het goede VHF-communicatiekanaal zat. Het KWC heeft de wel bij hen bekende informatie vervolgens niet direct doorgezet.

Conclusie 7

Om onbekende redenen heeft het incidentschip, de tanker, de melding niet op een VHF-anaal gedaan dat door het KWC wordt uitgeluisterd. Hierdoor was het voor het KWC en de GMK lastig om snel een beeld te krijgen van het incident.

Aanbeveling 7

Bij beroepsvaart en pleziervaart onder de aandacht blijven brengen wat het meldkanaal (VHF 16) is, waarop een incident gemeld moet worden. Het KWC luistert dit kanaal 24/7 uit.

3.5 Hulpverlening op het water in termen van effectiviteit en efficiëntie

Leerpunt 8 *Wat moet er gebeuren met een incidentschip?*

Een punt van discussie was wanneer de KNRM een incidentschip naar de haven sleept en wanneer een berger. Hier zouden duidelijke afspraken over moeten worden gemaakt.

Hierbij speelt ook de overweging dat het incidentschip buiten de haven voor anker kan worden gelaten indien er geen haven in de buurt is, of omdat het niet altijd wenselijk is om het schip waar brand is en/of een gevaarlijke lading naar binnen te slepen.

Conclusie 8

Er missen afspraken en uitgangspunten over het slepen van schepen met gevaarlijke stoffen/een gevaarlijke lading naar een haven.

Aanbeveling 8

Onderzoeken welke havens of plaatsen het meest veilig zijn om een incidentschip naartoe te slepen en uitgangspunten omschrijven wanneer de KNRM deze taak uitvoert en wanneer een berger. Om een incident op een schip goed te kunnen afhandelen, moeten hulpdiensten er immers goed bij kunnen komen.

RUD: opruimen bij milieucalamiteiten op het water is bekend bij Rijkswaterstaat. Zij hebben voor de berging van het vaartuig en opruimen van bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen cont(r)acten/waakvlamovereenkomsten met diverse partijen.

3.6 Samenvattend

Voor de actualisatie van het Incidentbestrijdingsplan (IBP) IJsselmeer worden de volgende leerpunten meegenomen:

- **Leerpunt 1** *Inzet KNRM bij een brand op het water en het meenemen van een warmtebeeldcamara*
- **Leerpunt 2** *Benaderen van een vaartuig waarbij een risico van gevaarlijke stoffen of brand is*
- **Leerpunt 3** *Actuele bereikbaarheid van functionarissen en diensten bij meldkamer*
- **Leerpunt 6** *Opkomst leden CoPI*
- **Leerpunt 7** *Uitdragen incidentkanaal*
- **Leerpunt 8** *Wat moet er gebeuren met een incidentschip*

De volgende leerpunten worden meegenomen in oefeningen en voorbereiding:

- **Leerpunt 4** *Aanwijzen OSC*
- **Leerpunt 5** *Aanwijzen SAR-liaison*

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

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.