

Visie

SCHEEPS INCIDENTBESTRIJDING



Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Samenvatting	2
Inleiding	2
Aanleiding	2
Doel 2	
Voortraject	2
Onderzoekopzet	2
Leeswijzer	3
1 Uitgangspunten	4
1.1 Wettelijk kader Scheepsincidentbestrijding	4
1.2 Definitie en omschrijving scheepsincidentbestrijding	5
1.3 Omvang taak scheepsincidentbestrijding	7
2 Scheepsincidentbestrijding in de praktijk	9
2.1 Piramide Scheepsincidentbestrijding	9
3 Conclusie en aanbevelingen	13
3.1 Conclusie	13
3.2 Aanbevelingen	14
4 Implementatie en beheer	15
Bijlage 1: Deelnemers	16
Bijlage 2: Bronvermelding	17
Colofon	18

Voorwoord

Collega's uit het gehele land hebben een bijdrage geleverd aan deze Landelijke visie op Scheepsincidentbestrijding (SIB). Mijn dank gaat ook uit naar onze partners van binnen en buiten de veiligheidsketen die hebben meegewerkt aan de totstandkoming van dit document. Het bestrijden van incidenten op schepen in een nautische omgeving vereist specialistische kennis, kunde en middelen. Het netwerk is hierbij onmisbaar. Deze visie doet dan ook recht aan de complexiteit en grote verscheidenheid van de taken die scheepsincidentbestrijding met zich meebrengt.

Deze visie SIB is bewust ingestoken in de vorm van visie SIB versie 1.0. Met kleine inspanningen en met ondersteuning van elkaar kan met SIB een zo maximaal mogelijk resultaat bereikt worden. Het regelmatig evalueren van deze visie en bepalen of de richting nog steeds past bij de behoefte en nautische ontwikkelingen hoort bij de implementatie. Deze visie heeft de intentie een richting te geven tot 2030.

Zo is er een definitie van scheepsincidentbestrijding geformuleerd en een SIB-piramide opgesteld op basis van het risicoprofiel van iedere regio. Deze maakt het mogelijk om, waar nodig, te differentiëren of afspraken te maken met buurregio's zonder af te wijken van het landelijk afgesproken beleid. Deze visie biedt een praktisch en richtinggevend, maar niet vrijblijvend kader. Veiligheidsregio's worden geacht binnen dit kader de taak scheepsincidentbestrijding in te richten om zo de uniformiteit in deze bestrijding te waarborgen. Het beschreven kader is een ondergrens.

Het staat veiligheidsregio's vrij om, afhankelijk van de lokale risico's, bovenop deze ondergrens aanvullende maatregelen te nemen om deze risico's het hoofd te bieden.

De implementatie van dit kader kost tijd, kennis en middelen. Eventuele organisatorische en materiële wijzigingen zijn afhankelijk van factoren zoals regelgeving, aanbestedingen, budget en capaciteit. Verwacht wordt dat veiligheidsregio's en Brandweer Nederland twee jaar tijd nodig hebben om de deze visie te implementeren. Uiterlijk 1 oktober 2026 zal elke veiligheidsregio zijn aangevangen met de implementatie van de visie. Ik wens de regio's veel succes bij de implementatie.

Annemieke Bloemendaal, voorzitter landelijke Vakgroep SIB

Samenvatting

De visie Scheepsincidentbestrijding (SIB) geeft antwoord op de vraag:

'Op welke wijze kan de brandweer in Nederland de komende periode tot 2030 invulling geven aan de ontwikkelingen en toekomst op het gebied van scheepsincidentbestrijding binnen de afspraken van het bovenregionaal operationeel samenwerken?'

Het specialisme SIB kent een lange geschiedenis. Het veld, vertegenwoordigd in de vakgroep SIB, heeft het initiatief genomen om, in afstemming met de Vakraad Incidentbestrijding (IB), deze visie te laten opstellen. Deze visie geeft de (nautische) ontwikkelingen weer en de impact op scheepsincidentbestrijding. De verantwoordelijkheid voor de brandweer is hierbij onderbouwd aan de hand van wet- en regelgeving. Op basis van het beschikbaar bestrijdingspotentieel en de (toekomstige) behoefte is een SIB-piramide opgesteld. Deze SIB-piramide is opgebouwd uit verschillende lagen waarin het grootschalig optreden is gecombineerd met kleinschalig standaard optreden. Ook geeft de piramide de samenwerking weer met partners en deskundigen.

Als antwoord op de gestelde vraag:

'In de periode 2024 tot 2030 wordt actief de (nautische) ontwikkeling op het gebied van SIB gevolgd en wordt de bestrijding opbouwend ingevuld conform de regionale risicoprofielen en het landelijke risicoprofiel. De SIB-piramide is hierin de basis waarbij interregionale samenwerking met een landelijke expertise en beheer dit mogelijk maakt.'

Deze visie geeft de volgende aanbevelingen:

1. Risicoprofiel

De registratie van scheepsincidenten laat een stijgende lijn zien in aantallen en risico's. Aanbevolen wordt dat iedere regio controleert of deze stijgende lijn van toepassing is binnen de eigen regio. Indien dit van toepassing is kan dit verwerkt worden in het eigen risicoprofiel. Mochten risico's verder gaan dan het regionale risicoprofiel afdekt, dan adviseren wij dit af te dekken in een toekomstig landelijk risicoprofiel.

2. SIB-piramide

Implementeer de SIB-piramide in alle regio's. Hierdoor ontstaat uniformiteit in de bestrijding van scheepsincidenten. Interregionale bijstand wordt voor SIB gezien als een reguliere werkwijze om elkaar te helpen bij specifieke en complexe incidenten. De regionaal gekozen lagen voor SIB worden afgestemd met de landelijke behoefte uit het landelijk risicoprofiel.

3. Expertise

Regel een landelijk adviseur Scheepsincidentbestrijding die 24/7 beschikbaar is, vergelijkbaar met de landelijke adviseur van Natuurbrandbeheersing en Team Digitale Verkenning. Geadviseerd wordt deze adviseur te borgen binnen de afspraken rondom grootschalig brandweer optreden en specialistisch optreden (GBO-SO).

4. Beheer

- Continueer de les- en leerstof rondom SIB en beleg het beheer bij het NIPV.
- Laat de vakgroep SIB onder leiding van de Vakraad IB structuur en continuïteit bieden aan de uitwerking van de visie SIB.
- De veiligheidsregio's leveren informatie aan over scheepsincidenten in de eigen regio ten behoeve van registratie en kennisregie.
- Het lectoraat Energie- en transportveiligheid wordt betrokken bij de ontwikkelen rondom SIB.

5. Samenwerkende (nautische) partners

Deze visie SIB is gericht op de brandweer (monodisciplinair). Incidenten met schepen zijn altijd multidisciplinair. Geadviseerd wordt de multidisciplinaire samenwerking uit te werken in een landelijk crisisplan scheepvaartongevallen (naar voorbeeld van het nationaal crisisplan luchtvaartongevallen).

6. Ontwikkelingen

Ontwikkelingen met een impact op scheepsincidentbestrijding gaan snel en zijn dynamisch. Aanbieden van een bijgestelde visie SIB 2.0 in 2029 is daarvoor noodzakelijk.

Inleiding

AANLEIDING

De ontwikkelingen in de nautische sector gaan snel. De belangen in het transport over water in Nederland, met toegang tot (zeer) grote havens via zee, rivieren en kanalen, zijn groot. De Vakraad Incidentbestrijding (IB) heeft in 2022 besloten in te spelen op de ontwikkelingen in de nautische sector door een opdracht te vertrekken voor het ontwikkelen van een visie op Scheepsincidentbestrijding. Het specialisme scheepsincidentbestrijding is (nog) niet aangenomen als landelijk specialisme. De beschrijving van deze visie op SIB vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de vakgroep Scheepsincidentbestrijding (SIB).

DOEL

Dit document beschrijft de visie van Brandweer Nederland op het gebied van Scheepsincidentbestrijding voor de periode van 2024-2030. Deze visie richt zich op het risicobesef van incidenten op het water, waarbij de bestrijdingsmogelijkheden worden gestructureerd voor een effectieve en efficiënte gezamenlijke inzet.

VOORTRAJECT

Het project Scheepsincidentbestrijding kent een lange voorgeschiedenis. In 2019 is het project van start gegaan met een 24-uurs sessie waarbij veel veiligheidsregio's en veel nautische partners aanwezig waren. Een mooie start waarna de projectgroep aan de slag is gegaan met een voorstel aan de Raad van Brandweercommandanten (RBC). In september 2019 werd het voorstel omtrent dit thema vastgesteld in de RBC-vergadering met de volgende incidentele doelstellingen:

1. Vakbekwaamheid: het ontwikkelen van actuele en eigentijdse les- en leerstof en basisopleiding waarbij nautische incidenten als specialistische kennis binnen de basisopleiding worden onderwezen.
2. Digitale incidentregistratie: het realiseren van een eenduidige en correcte registratie van nautische incidenten.
3. Governance: het in kaart brengen, samenbrengen en coördineren van initiatieven rondom nautische incidenten. Deze insteek om zo de huidige samenwerkingsstructuren te verbreden.

In 2020 vindt vanuit integrale benadering een herziening plaats van de bestaande les- en leerstof op het gebied van scheepsincidenten. Dit wordt gedaan door de Brandweeracademie (NIPV) met ondersteuning vanuit het veld. Ook is er met betrokken ketenpartners de intentie uitgesproken om te komen tot harmonisatie

van de meldingsclassificatie scheepsincidenten. Dit zijn Brandweer, Rijkswaterstaat (RWS), De Kustwacht en de Landelijke Meldkamer Organisatie (LMO).

In 2021 en 2022 is de les- en leerstof aangepast en vormgegeven in een elektronische leeromgeving (ELO). De harmonisatie en implementatie van meldingsclassificaties voor scheepsincidenten heeft plaatsgevonden binnen de omgeving van LMS. De Kustwacht en Rijkswaterstaat volgen later in verband met de vernieuwing van hun meldkamersystemen. De betrokken regio's in de vakgroep SIB hebben besloten financieel garant te staan voor het ontwikkelen van een visie SIB. In 2022 heeft de Vakgroep SIB een presentatie gegeven aan de veiligheidsregio's en is er door de vakraad incidentbestrijding (IB) de opdracht verstrekt om de visie verder te gaan ontwikkelen.

ONDERZOEKOPZET

Uitgangspunt van de visie is de beantwoording van onderstaande hoofdvraag:

"Op welke wijze kan de brandweer in Nederland de komende periode tot 2030 invulling geven aan de ontwikkelingen en toekomst op het gebied van scheepsincidentbestrijding binnen de afspraken van het bovenregionaal operationeel samenwerken?"

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn vijf deelvragen opgesteld:

Nr.	Deelvragen
1	Wat zijn de nautische ontwikkelingen in de komende jaren tot 2030?
2	Welke impact hebben deze nautische ontwikkelingen op SIB?
3	Wat zijn de huidige mogelijkheden van de brandweer aangaande SIB?
4	In welke verdeling/structuur wil Brandweer Nederland zich inrichten voor het taakveld SIB?
5	Op welke wijze kan de brandweer in Nederland een invulling geven aan SIB in de periode tot 2030?

Tabel 1 Deelvragen onderzoek visie SIB

De deelvragen zijn in de vorm van een enquête uitgezet in alle veiligheidsregio's. Naast de enquête is literatuuronderzoek gedaan en zijn er interviews afgenomen bij diverse veiligheidsregio's, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, Binnenvaart-organisatie, Samenwerking IJsselmeer (SAMIJ) / Coördinatie-regeling Waddenzee (CRW), Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC) en het NIPV. De uitkomsten zijn verwerkt in een breed beleidsdocument SIB. Uit dit beleidsdocument is een conceptvisie opgesteld. Deze conceptvisie is vervolgens langs diverse gremia geweest ter review.

Op basis van hun input en feedback is dit visiedocument ontstaan.

LEESWIJZER

De visie SIB is opgebouwd aan de hand van vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 worden de uitgangspunten verwoord waarin aandacht besteed wordt aan het wettelijk kader, de definitie scheepsincidentbestrijding en de afbakening van het onderwerp. Daarnaast zal in dit hoofdstuk aandacht zijn voor de (nautische) ontwikkelingen op het thema scheepsincidentbestrijding.

In hoofdstuk 2 wordt scheepsincidentbestrijding nader geduid aan de hand van een piramide met totaal zeven lagen. Deze lagen worden uitgelegd en vervolgens toegepast op een vijftal kleinere scenario's en een groter gecombineerd scenario.

Hoofdstuk 3 richt zich op de conclusies en aanbevelingen van deze visie, waarna hoofdstuk 4 een richting geeft voor de implementatie en beheer van het thema scheepsincidentbestrijding.

Deze visie sluit af met dank aan de betrokken deelnemers die deze visie mogelijk hebben gemaakt.

1 Uitgangspunten

Om te komen tot deze visie is gebruik gemaakt van kaders en zijn uitgangspunten benoemd gebaseerd op diverse wetten, regels, leidraden, convenanten (zoals de herziene Rijnvaart akte (Akte van Mannheim, 2024)

en afspraken met partners. De belangrijkste wetten en documenten die van belang zijn voor de visie SIB worden in dit hoofdstuk benoemd.

1.1 WETTELIJK KADER SCHEEPSINCIDENTBESTRIJDING

Wetten en documenten	Toelichting
De Wet veiligheidsregio's (Wvr) (Overheid, Wettenbank, 2024) De Wet veiligheidsregio's (Wvr) geeft een omschrijving van 'brandweerzorg' en beschrijft de taken van de brandweer. Volgens de Wvr behoort tot 'brandweerzorg': – het voorkomen, beperken en bestrijden van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt; – het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand.	De brandweer is verantwoordelijk voor de bestrijding van scheepsincidenten binnen het gemeentelijk ingedeeld gebied.
Wet Bestrijding Maritieme Ongevallen (Wet BMO) (Overheid, Wettenbank, 2024) Voor de toepassing van deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder het verlenen van hulp aan een schip mede verstaan; het verlenen van hulp aan zaken die zich aan boord daarvan bevinden of aan van dat schip afkomstige drijvende of gezonken zaken. Zaken zijn verder uitgewerkt door Rijkswaterstaat in het incident bestrijdingsplan Noordzee.	Rijkswaterstaat (RWS) is op de meeste wateren beheerder van het vaarwater. RWS heeft hierin een breed nautisch netwerk met veel afspraken met onderaannemers in het nautische werkveld.
Bestuurlijke Netwerkkarten Crisisbeheersing (NIPV, 2018) – Netwerkkartaat 4, Noordzee en zeescheepvaart – Netwerkkartaat 18, Binnenvaart	De bestuurlijke netwerkkarten geven inzicht in de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheid verdelingen. Deze kaarten zijn ondersteunend aan de bestrijding/crisisbeheersing.
Handboek Incidentbestrijding te water (NIPV, 2021) Beschrijving van de voorbereiding op incidenten op het water onder begeleiding van het landelijke ketenpartneroverleg 'Veiligheid op het water'. Het handboek wordt gebruikt als te volgen doctrine voor convenanten en afspraken tussen partijen die betrokken zijn bij incidentbestrijding op het water.	Voor de verdere uitwerking van wetten gekoppeld aan incidentbestrijding te water kan verwezen worden naar het Handboek Incidentbestrijding te water. Het landelijke ketenpartneroverleg Veiligheid op het water (waarin zo'n 40 waterpartijen participeren) gebruikt dit handboek ook als basis voor de samenwerking gericht op zorgnormen te water en gezamenlijke inzetvoorstellen.
SOLAS (International Maritime Organisation, 2024) De veiligheid aan boord van schepen is gericht op het zelfredzaam kunnen zijn van de bemanning. De Safety of Life at Sea (SOLAS) conventie is het belangrijkste mondiale verdrag over de veiligheid van de zeevaart. Dit verdrag is erop gericht dat schepen en bemanning uitgerust zijn om zelf de brand te bestrijden en in het uiterste geval zelfstandig het schip te kunnen verlaten.	De kapitein is de gezagvoerder aan boord van het schip en verantwoordelijk op grond van internationale wet- en regelgeving voor de algehele veiligheid aan boord van het schip. Ook is het aan de kapitein om te bepalen of, en zo ja welke aanvullende brandbestrijdingscapaciteit nodig en gewenst is en of deze veilig ingezet kan worden aan boord van het schip. Het is uiteindelijk aan de kapitein om deze hulp in te roepen, c.q. te aanvaarden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023).

Regeling organisatie Kustwacht Nederland (Overheid.nl, 2024) De Kustwacht is verantwoordelijk voor zoek- en reddingsacties op het Nederlandse deel van de Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer, Randmeren, de Zuid-Hollandse stromen bestaande uit Hollandsch Diep, Haringvliet en de Zeeuwse stromen bestaande uit; Veerse Meer, Grevelingenmeer, Volkerak, Oosterschelde en Westerschelde.	De Kustwacht is belast met de incidentbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum is hierdoor belast met de coördinatie van de operationele uitvoering, onder leiding van de directeur Kustwacht. Eén van de taken betreft de coördinatie van het opsporen en redden (SAR) van in nood verkerende bemanningen van schepen binnen het Nederlands deel van de Noordzee en de ruime binnenwateren. De directeur Kustwacht heeft de taak om reddingseenheden te alarmeren en in te zetten voor de opsporing en redding. Daarnaast heeft de directeur Kustwacht tot taak om op verzoek van de kapitein van het schip brandweerondersteuning te leveren. De directeur Kustwacht is ook belast met coördinatie van de inzet van het materieel en middelen, waaronder de SAR-helikopters (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023).
--	---

Tabel 2: Wetten en documenten van toepassing op scheepsincidentbestrijding

1.2 DEFINITIE EN OMSCHRIJVING SCHEEPSINCIDENTBESTRIJDING

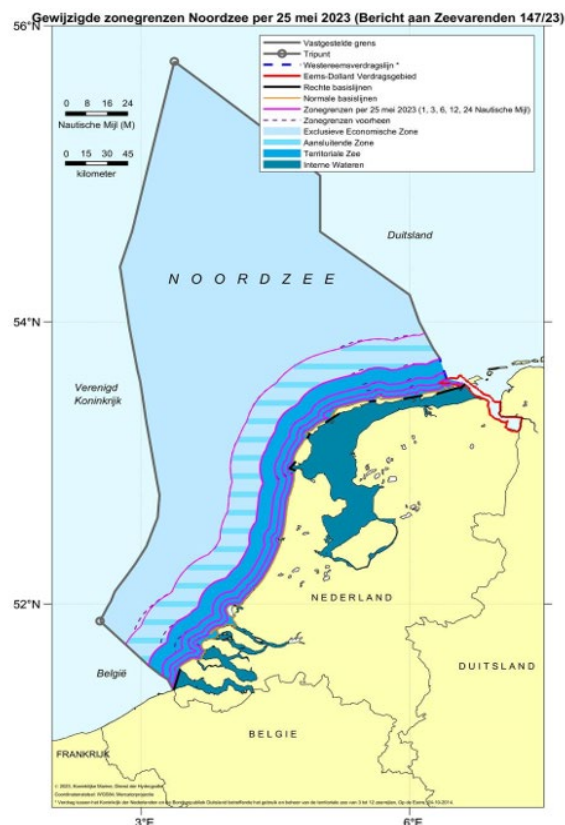
Scheepsincidentbestrijding omvat alle kerntaken die we kennen binnen de brandweer (Brandbestrijding, Hulpverlening, Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen (IBGS) en Waterongevallen) waarbij het object *schip* centraal staat.

Hierbij hanteren we voor het begrip *schip*: elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water (Overheid.nl, 2024).

De taak scheepsincidentbestrijding richt zich op alle scheepsincidenten binnen de gemeentegrenzen in Nederland. Scheepsincidenten kunnen hierbij plaatsvinden op alle denkbare type schepen zoals zeevaart, binnenvaart, recreatievaart of werkschepen. Tevens kan hierbij de locatie bestaan uit aan de wal; aan een boei; op stroom maar ook in onderhoud (in dok). Alle kerntaken van de brandweer kunnen hierin worden aangesproken. Invulling van deze taken kan plaatsvinden door eenheden van de brandweer maar ook in opdrachtgeverschap of met overeenkomsten door publieke en private partners.

Deze visie SIB richt zich **niet** op:

- Scheepsincidenten die plaatsvinden buiten de gemeentegrens. De afstand van deze grens uit de kust verschilt per locatie. Als indicatie ligt deze grens rond de 5 kilometer.
- Inzet van MIRG (Maritime Incident Response Groups) teams in opdracht van ministerie infrastructuur en Waterstaat of op internationaal verzoek. Inzet binnen gemeentelijk ingedeeld gebied vindt plaats in de vorm van scheepbrandbestrijdingsteams (SBB).



Figuur 1: Zonegrenzen Noordzee (www.defensie.nl, 2024).

1.2.1 Search and Rescue(SAR) of redden

Proces SAR of redden binnen een gemeentelijk ingedeeld gebied is een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag (College van Burgemeester & Wethouders). In sommige gebieden is deze taak belegd bij de directeur Kustwacht middels een convenant tussen de veiligheidsregio en de Kustwacht. Buiten gemeentelijk ingedeeld gebied, de Noordzee, is de Kustwacht altijd verantwoordelijk voor de SAR-taak. Het proces redden is veelal gekoppeld aan de brandweer. Beide processen kunnen elkaar overlappen waarbij dan wordt samengewerkt. Indien tijdens een SAR-operatie een cruiseschip in belang van het redden moet worden ontruimd, valt dit niet onder het proces ordehandhaving van de politie, maar onder het SAR-proces (NIPV, 2021).

1.2.2 Samenhangende Risico Watersystemen

In de uitwerking van de visie SIB dient bij de beoordeling van scheepsincidenten in het regionaal risicoprofiel samenwerking gezocht te worden met buurregio's. Hierbij wordt extra aandacht gevraagd voor de regio's in dezelfde samenhangende risico watersystemen in verband met effecten van incidenten stroom afwaarts.



Figuur 2: Kaart Samenhangende Risico Watersystemen (NIPV, 2021)

1.2.3 Waterongevallen (WO) of SIB

De Werkinstructie waterongevallen brandweer en de Handreiking grijp- en oppervlakteredding brandweer raken de visie SIB. Redding in de visie SIB richt zich op het redden van de opvarenden (aan boord of eventueel gesprongen/ over boord gevallen in het water). Een scherpe knip tussen de verschillende definities SAR, SIB of WO is dus niet te maken. Beleidsmatig dient

afstemming gezocht te worden naast de operationele samenwerking.

1.2.4 Stabiliseren of bergen

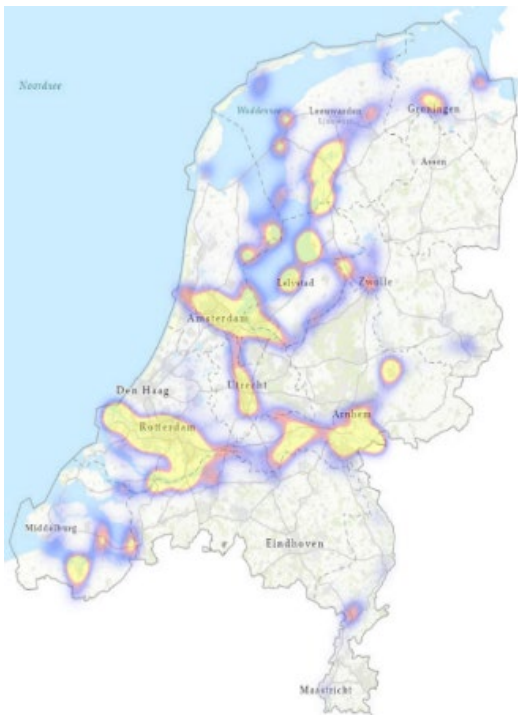
Stabiliseren van het incident is een taak van de brandweer wanneer de openbare orde en veiligheid bij een scheepsincident in gevaar is. Na deze stabilisatie wordt de kapitein en/of eigenaar de opdrachtgever van deze stabiele situatie. Daarnaast is in samenspraak met de verantwoordelijke gezagvoerende diensten de opdrachtgever verantwoordelijk voor de verdere afhandeling. opdrachtgever verantwoordelijk voor de verdere afhandeling.

1.3 OMVANG TAAK SCHEEPSINCIDENTBESTRIJDING

Data scheepsincidenten

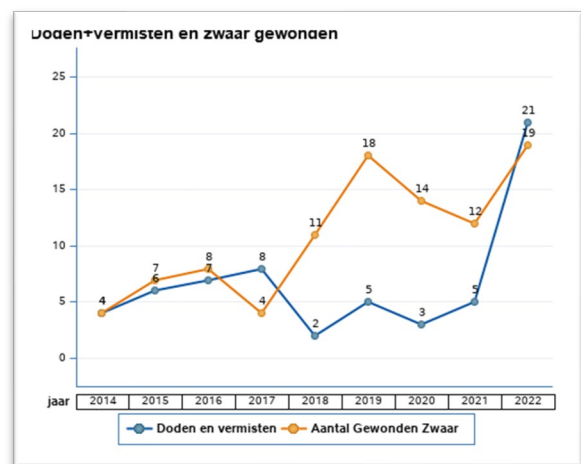
De scheepsongevallendatabank (SOS-databank) van Rijkswaterstaat geeft informatie over scheepsincidenten in de periode 2014 tot 2022. In figuur 3; *scheepsongevallen locaties 2014-2022* worden niet alle incidenten weergegeven. De 'significante ongevallen', conform de criteria van Rijkswaterstaat, zijn in de statistieken weergegeven. In het overzicht is een groeiende trend te zien in het aantal incidenten. Deze significante ongevallen zijn gebaseerd op onderstaande criteria:

- Slachtoffers: dood, vermist of zwaar gewond.
- Ladingschade: bij 10 ton lading of meer of het verlies van minimaal één container.
- Scheepsschade: indien een bij een scheepsongeval betrokken vaartuig als gevolg van scheepsschade naar aanleiding van het scheepsongeval niet meer kan varen, of, zonder maatregelen niet meer verder kan of mag varen.
- Vaarwegschade: indien direct binnen 7 dagen na datum scheepsongeval actie vereist is om herstellende (nood)maatregelen aan infrastructuur of object uit te voeren/ de schade te herstellen.
- Milieuschade: indien duidelijke zichtbare gevolgen zijn, zoals calamiteiten bestrijding en/of vissterfte.
- Stremming: volledige stremming van de vaarweg van 1 uur of meer.



Figuur 3: Scheepsongevallen locaties 2014-2022.
Locaties met veel incidenten zijn in geel afgebeeld.

De data van Platform Zero Incidents (Platform Zero Incidents, 2024) vult dit beeld nog verder aan met een twintig tal incidenten met passagiersvaart in Nederland (16% van alle incidenten met pleziervaart in Noord-Europa) en tachtig incidenten waarbij brand is geweest in Nederland (betreft 56% van alle incidenten met brand in Noord-Europa) in de periode van 2016 tot september 2023. Scheepsincidenten met groot materieel komen vaker voor. Terwijl incidenten met tankers betrekkelijk weinig voorkomen.



Figuur 4: Doden en vermisten conform criteria SOS-bank



Figuur 5: Scheepsongevallen met beroepsvaart conform criteria SOS-bank

1.3.1 Ontwikkelingen scheepsincidentbestrijding

Deze visie SIB richt zich op een periode van 2024-2030. In deze periode komen diverse (nautische) ontwikkelingen op de brandweer af. De grootste ontwikkelingen zijn:

- 1) **Schaalvergroting binnen de zee- en binnenvaart:** dit betekent grotere schepen met meer lading en passagiers. Het betreden van een schip wordt complexer door bijvoorbeeld hogere vrijboorden. Daarnaast komt mede door vergrijzing, ook meer recreatie (pleziervaart) op alle waterwegen.
- 2) **De energietransitie zorgt voor:**
 - a. Andere ladingstromen binnen de scheepvaart. Vervoer van energiebronnen/ elektrische auto's maar ook voor de circulaire economie (schroot en 2^e hands batterijen).
 - b. Aanpassingen in voortstuwing van schepen. Machinekamers met grote batterijpakketten en brandstoffen zoals LNG/ waterstof/ methanol/ ammoniak naast de conventionele brandstoffen zoals stook- en gasolie. Vaak zijn er grotere hoeveelheden brandstoffen aan boord (lagere verbrandingswarmte) en kunnen er problemen ontstaan in de transitie (motoren die uitvallen). Grootste risico's vinden plaats bij het bunkeren/ uitwisselen van containers voor de voortstuwing.
- 3) **Vervoer van gevaarlijke stoffen te water** in het algemeen neemt toe.
- 4) **Module shift:** verduurzaming van transport door verplaatsing van weg naar spoor en/of water geeft als effect dat schepen verder varen met de lading en de overslag van schip naar trein- of wegvervoer pas verder binnenlands plaatsvindt.
- 5) **Tekort aan bemanning:** door krapte op de arbeidsmarkt bestaan uitdagingen op het gebied van kennis en vakbekwaamheid van de bemanning bij een incident, maar ook kennis van het schip en de lading. Veel van de bemanningsleden komen door de krapte op de arbeidsmarkt uit het

buitenland. Daardoor zijn het aantal Nederlands, Duits of Engels sprekende bemanningsleden aan boord beperkt.

- 6) **De ontwikkeling van het autonoom varen gaat snel.** Voorbeelden bestaan met bediening van schepen op afstand (vanuit de wal). Op dit moment is veelal een kapitein aan boord. Op termijn wordt ook onbemande vaart verwacht.
- 7) **Bereikbaarheid van schepen bij een incident wordt slechter:** de infrastructuur aan de rivierkanten (steigers e.d.) verslechteren. Veelal is geen bedienend personeel meer aanwezig bij sluizen of voor hekken bij een kunstwerk. Sluizen en bruggen worden op afstand bediend.
- 8) **Door effecten van het klimaat veranderen de rivieren:** klimaat zorgt dat we vaker last hebben van verhoogd of juist te laag water. Deze effecten hebben ook een impact op de stroming in de rivieren. Door hoogwater zullen ook vaker uiterwaarden vollopen waardoor de bereikbaarheid van een schip bij een incident (nog) moeilijker wordt. Bij droogte worden de vaarwegen voor de scheepvaart smaller waardoor een groter risico op aanvaringen ontstaat. Ook ontstaat door droogte verzilting, waardoor zout zeewater dieper het binnenland binnenkomt. Sluizen kennen hierdoor beperkingen om verzilting tegen te gaan. Daarnaast heeft het klimaat mogelijk ook impact op de bouw van blusvaartuigen en de toegepaste bestrijdingstechnieken bij SIB.
- 9) **Digitale risico's binnen de scheepvaart worden groter:** onder andere door het koppelen van systemen maar ook cybercrime.

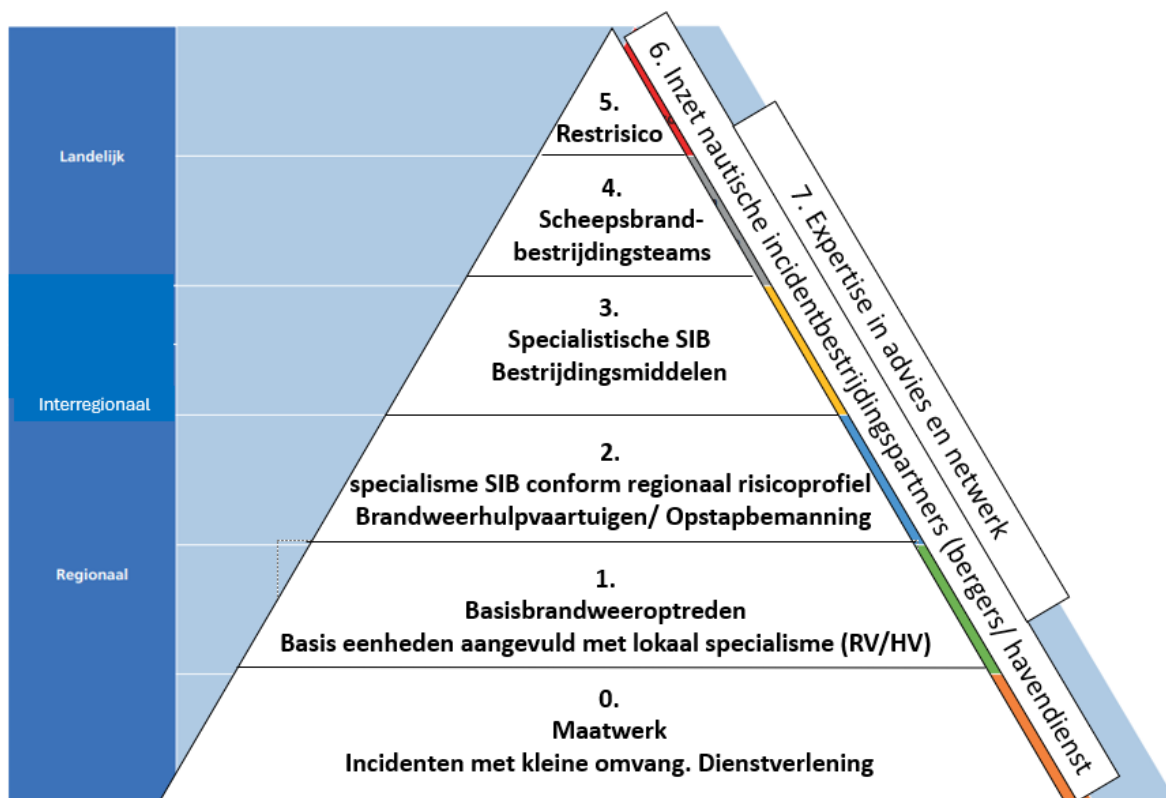
Al deze genoemde ontwikkelingen hebben een impact op scheepsincidentbestrijding en daarmee ook op Brandweer Nederland. De ontwikkelingen gaan snel en zijn dynamisch van aard. Dit maakt het noodzakelijk deze ontwikkelingen op de voet te volgen, de regio's zich hierop moeten prepareren en de visie daarop aan te passen. Van een werkende visie SIB 1.0 (2020-2030) naar een visie SIB 2.0. (2030 <).

2 Scheepsincidentbestrijding in de praktijk

In hoofdstuk 1 is de omgeving geschetst waarin scheepsincidentbestrijding plaatsvindt inclusief de belangrijkste ontwikkelingen. Hoofdstuk 2 richt zich op concrete toepassingen van scheepsincidentbestrijding in de praktijk, aan de hand van een 7-tal fasen,

verwoord in de SIB-piramide. Deze werkwijze is in lijn met het specialistisch optreden binnen Grootchalig Brandweer optreden en Specialistisch optreden (GBO-SO) (NIPV, 2018). Deze fasen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht en gekoppeld aan scenario's.

2.1 PIRAMIDE SCHEEPSINCIDENTBESTRIJDING



Figuur 6: SIB-piramide

2.1.1 Laag 0 - Maatwerk- Zelfstandig optreden

Voor kleine incidenten waarbij:

- sprake is van geen of beperkt gevaar;
- geen sprake is van slachtoffers, maar waarbij de brandweer wel nodig is;
- of bij een dienstverlening zoals transport over water,

kan de meldkamer besluiten om op basis van regio-specifieke uitrukvoorstellen een kleinere eenheid dan de basiseenheid te sturen zoals een brandweerhulpvaartuig.

2.1.2 Laag 1 - Basisbrandweeroptreden

Inzet conform regionaal inzetvoorstel, waarbij een beperkte bestrijding aan boord noodzakelijk is en waarbij de bestrijding veilig kan worden uitgevoerd met de eenheden die de taak van basisbrandweezorg vervullen.

2.1.3 Laag 2 - Regionaal specialistisch optreden

Inzetvoorstel laag 1, aangevuld met mogelijkheden zoals bijvoorbeeld koeling van de waterzijde van incidentvaartuig door een Brandweervaartuig.

2.1.4 Laag 3 - Specialistische SIB bestrijdingsmiddelen

Inzetvoorstel laag 2 aangevuld met (inter)regionale bijstand voor bijvoorbeeld grootschalige koeling (blusboten) van het vaartuig aan meerdere zijden.

2.1.5 Laag 4 - Landelijk specialistisch brandweer optreden

Inzet aan boord met als doel een stabilisatie en/of bestrijding van het incident gericht op een veilige evacuatie van bemanning en passagiers. Daarnaast richt de inzet zich op het behouden van de lading en voorkomen van impact op milieu of zinken schip (scheepsstabiliteit).

2.1.6 Laag 5 - Restrisco/ afwijkende risico's

De SIB-piramide geeft weer dat de brandweer bij een scheepsincident in zo veel mogelijk gevallen in passende brandweertzorg voorziet. Er blijft echter altijd een resterend risico over. Dit betreft scenario's die te omvangrijk zijn om zich op voor te bereiden, of scenario's waar de brandweer niet in staat is om zich op voor te bereiden en/of die het optreden van de brandweer overstijgen.

2.1.7 Laag 6 - Inzet nautische incidentbestrijdingspartners (bergers / havendienst)

Ondersteuning in de bestrijding van het scheepsincident door nautische partners. Deze ondersteuning kan vormgegeven worden in bestrijdingseenheden, maar ook in kennis en advies. Deze laag kan benut worden in alle fasen van een incident.

2.1.8 Laag 7 - Expertise in advies en netwerk

Advies beschikbaar op het gebied van nautische kennis, nautisch netwerk en kennis over scheepsincidentbestrijding. Dit advies kan op afstand of ter plaatse worden ingezet. Deze laag kan benut worden in alle fasen van een incident.

SCENARIO'S

Aan de hand van scenario's worden de inzetmogelijkheden van de lagen uit de SIB-piramide nader geduid.

Om scheepsincidentbestrijding in de praktijk te brengen worden de volgende 5 scenario's toegepast:

1) Brand in het lading gedeelte (o.a. containers met diverse lading) met effecten waaronder bijvoorbeeld rook.

2) Brand in machinekamer/ brand in energievoorziening gericht op accu's met effecten van rook.

3) Brand in accommodatie of woongedeelte van het schip.

4) Incident met lading anders dan brand. Hierbij kan gedacht worden aan gevaarlijke stoffen of

Aan de hand van scenario's worden de inzetmogelijkheden van de lagen uit de SIB-piramide nader geduid.

Om scheepsincidentbestrijding in de praktijk te brengen worden de volgende 5 scenario's toegepast:

- 1) Brand in het lading gedeelte (o.a. containers met diverse lading) met effecten waaronder bijvoorbeeld rook.
- 2) Brand in machinekamer/ brand in energievoorziening gericht op accu's met effecten van rook.
- 3) Brand in accommodatie of woongedeelte van het schip.
- 4) Incident met lading anders dan brand. Hierbij kan gedacht worden aan gevaarlijke stoffen of (medische) hulpverlening met mogelijke effecten zoals; man over boord (MOB), vermiste lading en verontreiniging van het oppervlaktewater.
- 5) Incidenten aan boord van passagiersschepen met als effect een grootschalige ontruiming of evacuatie.

De scenario's worden in tabel 3 'Uitleg bestrijdingsvormen SIB-piramide' gekoppeld aan de verschillende lagen voor de bestrijding van een scheepsincident. De beschreven scenario's zijn op hoofdlijnen en geven een indicatie voor de eventuele inzet van bijbehorende laag. De opschaling van middelbrand naar grote brand en verder richt zich bij SIB op een aanvulling in specialisme en staat los van de noodzakelijke opschaling in basiseenheden.

	Bestrijdingsvormen	Scenario's	Vakbekwaamheid	ELO
0	Maatwerk	-	Lokale afspraak	-
1	Basis eenheden aangevuld met lokale specialisme (RV/HV)	1: middelbrand 2&3&4	Reguliere opleiding	Bevelvoerder scheepsvaart incidenten
2	Regionaal SIB-optreden	1: grote brand 2&3&4	Reguliere opleiding + Leidraad BHB) +	SIB
3	Interregionale bijstand Specialistische SIB bestrijdingsmiddelen	1: zeer grote brand 2&3&4	SBB specifieke opleiding	SIB specialisten
4	Scheepbrandbestrijdingsteams	1: Bestrijding aan boord 5: op ruimere binnenwateren	SBB specifieke opleiding	-
5	Restrisico	Incidenten met afwijkend karakter	-	-
6	Inzet nautische partners in directe bestrijding (Havendiensten/ bergers/ RWS)	Alle scenario's	-	-
7	Landelijke adviseurs SIB	Alle scenario's	Aanvullende opleidingen	

Tabel 3: Uitleg bestrijdingsvormen SIB-piramide

Iedere veiligheidsregio in Nederland kan in aanraking komen met een scheepsincident. De lagen 0, 1 en 2 zijn regionale lagen, waarbij de inzet is gebaseerd op het regionaal risicoprofiel. Laag 1 van de SIB-piramide vult de minimale inzet van een scheepsincident in met eenheden uit de basisbrandweezorg. Kennis voor deze bestrijding is beschikbaar in de reguliere les- en leerstof voor bevelvoerder. Deze kennis wordt gezien als minimale basis voor SIB. Vakbekwaamheid voor de bestrijdingsvorm vanaf laag 2 wordt voorgesteld gebruik te maken van de aanwezige kennis in de ELO SIB aangevuld met praktijktraining op het gebied van scheepsincidentbestrijding.

Laag 4 spreekt over scheepbrandbestrijdingsteams (SBB's). Hierbij wordt er door de regio's VRR, VRZ en NHN samengewerkt. Daarnaast worden afspraken over verdeling van inzetgebieden gemaakt. Regionaal -zoals in de VRAA- kunnen ook SBB's actief zijn.

De lagen uit de piramide SIB kunnen ingezet worden aan de hand van een chronologische volgorde, maar dat hoeft niet. Expertise kan ook bij kleine incidenten met beperkte inzet al benaderd worden. Waarbij ook inzet van nautische bestrijdingspartners gestart kan zijn voordat de brandweer ter plaatse is. Daarnaast kennen incidentbestrijdingsmiddelen op het water langere aanrij- of aanvaartijden. De aanwezige brandweereenheden zullen dan waar mogelijk vooral zich bezighouden met verkennen, veiligstellen en stabiliseren van het incident. Aanrijdende eenheden zullen voorzien worden van informatie uit de verkenning, om zich zo voor te bereiden op de inzet en eventuele aanvullende opschaling.

De beschrijving van het incident 'Aanvaring vrachtschip met passagierschip' op de volgende pagina geeft een nadere duiding van de lagen, de samenwerking en de onderlinge afhankelijkheid.

Aanvaring vrachtschip met passagiersschip

Bij de meldkamer in Bergen op Zoom komt een melding binnen van een aanvaring van een zeeschip met containers tegen een riviercruiser op het knooppunt Hollandsdiep richting de Dordtse Kil. De basiseenheden (eerste laag) worden direct gealarmeerd en voeren een verkenning uit. Hieruit blijkt dat brand is aan boord van het containerschip, de riviercruiser water maakt en zich aan de grond gezet heeft aan de Brabantse zijde. De basiseenheden schalen op en alarmeren specialistische eenheden en ondersteuning van nautische partners. Hierop rukken een bestrijdingsvaartuig uit van een berger en een brandweerhulpvaartuig (laag 2).

Uit de nadere verkenning blijkt aanvullende ondersteuning nodig, aangezien beide schepen in problemen zijn. Hiervoor wordt de blusboot en een brandweerhulpvaartuig van de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid geactiveerd (laag 3). Daarnaast wordt een droneteam geactiveerd om een beeld van bovenaf te organiseren.

De bestrijding richt zich uiteindelijk op twee bronnen en twee verschillende effecten. Het containerschip heeft brand aan boord en een bemanningslid is over boord gesprongen. Het proces Search and Rescue wordt opgestart onder leiding van een On Scene Coördinator (OSC) ingevuld door de KNRM samen met vaartuigen van de brandweer en enkele recreanten die meedoen in de zoekslag (laag 6). Daarnaast vindt een bestrijding plaats van de brand in het ladinggedeelte. Hier is het scheepsbrandbestrijdingsteam van Rotterdam voor geactiveerd (laag 4). Tijdens de brandbestrijding maakt het schip veel slagzij en is aanvullende kennis nodig over repressieve ventilatie, het lezen van de scheepstekeningen en aanvullende juridische ondersteuning voor de uiteindelijke berging. De landelijk adviseur SIB adviseert de operationele leiding (laag 7).

Daarnaast dient een ontruiming plaats te vinden van de riviercruiser. In totaal zijn hier 238 personen aan boord, waaronder passagiers en bemanning. Het schip ligt aan de grond en is verder stabiel. Het schip is echter niet te bereiken over de wal en de opvarende dienen over het water geëvacueerd te worden. Ondersteuning in de vorm van een rondvaartboot en helpende hand van de opstapbemanning maakt deze handeling mogelijk (laag 2, 6 en 7).

Het effect van deze aanvaring, naast de opvang en communicatie, richt zich op rookverspreiding waardoor een vakantiepark op Willemsdorp verzocht wordt ramen en deuren te sluiten met behulp van een NL-Alert. Een verkenningseenheid wordt ter plaatse gestuurd. Daarnaast is er een lekkage van een bunkertank van het containerschip, waarbij de plas zich verplaatst met de stroom mee, richting de Haringvlietsluis. Advisering over de beperkingen van deze milieuverontreiniging vindt mede plaats door de landelijk adviseur SIB samen met RWS als waterbeheerder.

Uiteindelijk wordt de brand bestreden en stopt de lekkage door het schip slagzij te laten maken over de andere zijde. De olieverontreiniging kan worden ingedamd en enkele besmeurde meeuwen worden overgedragen aan de dierenambulance. De opvarenden kunnen met bemiddeling van een landkapitein van de rederij weer aan boord van een zusterschip en de reis vervolgen.

Het incident wordt uiteindelijk geëvalueerd door het NIPV in een interregionale leerarena onder leiding van de lector Transport en Energietransitie. Daarnaast vindt er onderzoek plaats door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV), ILenT en RWS.

Scenario gebaseerd op: [Collision 2 sea ships on river crossing in Holland \(Aanvaring 2 zeeschepen Dordtsche kil\) - YouTube](#) en [Brand in machinekamer cruiseschip: ruim 200 opvarenden korte tijd geëvacueerd in Gorinchem | Gorinchem | AD.nl](#)

3 Conclusie en aanbevelingen

3.1 CONCLUSIE

In de periode 2022-2024 heeft een onderzoek plaatsgevonden om data bij partners en alle veiligheidsregio's te verzamelen voor het opstellen van een visie SIB. Door middel van literatuuronderzoek, een enquête en interviews is een antwoord gezocht op de hoofdvraag. De resultaten van deze onderzoeken tonen aan dat scheepsincidentbestrijding een thema is dat volop in ontwikkeling is. De snelle technologische en organisatorische veranderingen vereisen aandacht en voorbereiding van ons als brandweer.

Op de hoofdvraag:

'Op welke wijze kan de brandweer in Nederland de komende periode tot 2030 invulling geven aan de ontwikkelingen en toekomst op het gebied van scheepsincidentbestrijding binnen de afspraken van het bovenregionaal operationeel samenwerken?'

Is de landelijke vakgroep SIB van mening dat het antwoord op de hoofdvraag is:

In de periode 2024 tot 2030 wordt actief de (nautische) ontwikkeling op het gebied van SIB gevolgd en wordt de incidentbestrijding opbouwend ingevuld conform de regionale risicoprofielen en het landelijke risicoprofiel. De SIB-piramide is hierin de basis waarbij interregionale samenwerking met een landelijke expertise en beheer dit mogelijk maakt.

De vakgroep SIB richt zich op vakbekwaamheid, digitale incidentregistratie en de governance rondom SIB. Dit heeft geleid tot actuele les- en leerstof gericht op SIB voor diverse doelgroepen in onze elektronische leeromgeving (ELO). In de landelijke alarmering wordt tevens rekening gehouden met een coördinerende meldkamer voor SIB, namelijk de meldkamer van Rotterdam. Ook heeft de governance structuur gekregen in het opzetten van deze visie onder opdracht van de vakraad IB van Brandweer Nederland.

3.2 AANBEVELINGEN

1. Risicoprofiel

De registratie van scheepsincidenten laat een stijgende lijn zien in aantallen en risico's. Aanbevolen wordt dat iedere regio controleert of dat deze stijgende lijn van toepassing is binnen de eigen regio. Indien van toepassing dit te verwerken in het eigen risicoprofiel. Mochten risico's verder gaan dan het regionale risicoprofiel afdekt, dan adviseren wij dit af te dekken in een toekomstig **landelijk risicoprofiel**.

2. SIB-piramide

Implementeer de SIB-piramide in alle regio's. Hierdoor ontstaat er uniformiteit in de bestrijding van scheepsincidenten. De piramide SIB maakt gebruik van 7 lagen waarvan 6 van de 7 lagen ingevuld worden met regionaal beschikbaar potentieel, aangevuld met externe ondersteuning. Hierin wordt de **interregionale bijstand** voor SIB gezien als een reguliere werkwijze om elkaar te helpen bij specifieke en complexe incidenten. De regionaal gekozen lagen voor SIB worden afgestemd met de landelijke behoefte uit het landelijk risicoprofiel.

3. Expertise

De beschikbaarheid van **expertise en netwerk** (laag 7) is niet binnen alle regio's structureel geborgd. De praktijk laat zien dat advies en kennis onmisbaar zijn bij de bestrijding van (complexe) scheepsincidenten. Deze kennis bestaat dan uit nautische kennis, kennis van het nautisch netwerk en kennis van de incidentbestrijding bij schepen.

Het advies is dan ook om een landelijk adviseur Scheepsincidentbestrijding te organiseren die 24/7 beschikbaar is, vergelijkbaar met de landelijke adviseur van Natuurbrandbeheersing en Team Digitale Verkenning. Geadviseerd wordt deze adviseur te borgen binnen de afspraken rondom grootschalig brandweer optreden en specialistisch optreden (GBO-SO).

4. Beheer

Les- en leerstof is nu actueel en verwerkt in de ELO brandweer, maar dient up-to-date gehouden te worden. Geadviseerd wordt het beheer te beleggen bij het NIPV.

De nautische ontwikkelingen vragen om beheer en verdere verdieping om scheepsincidentbestrijding nu en in de toekomst veilig en effectief uit te kunnen voeren. De aandacht hiervoor wordt gestimuleerd door de **vakgroep SIB** onder leiding van de vakraad IB. Alle regio's leveren hiervoor informatie aan van scheepsincidenten in hun regio zoals evaluaties of registraties van scheepsincidenten aan de SOS-databank van Rijkswaterstaat en de structuren rondom kennisregie brandweer. Aanbevolen wordt **het lectoraat Energie- en transportveiligheid** een rol te geven in dit proces en het doen van onderzoek.

5. Samenwerkende (nautische) partners

Deze visie SIB is gericht op de brandweer (monodisciplinair). Incidenten met schepen zijn altijd multidisciplinair. Partners kunnen bij SIB de brandweer ondersteunen in kennis en bestrijding. Daarnaast kunnen partners beschikken over wettelijke bevoegdheden. Geadviseerd wordt de multidisciplinaire samenwerking uit te werken in een **landelijk crisisplan scheepvaartongevallen** (naar voorbeeld van het nationaal crisisplan luchtvaartongevallen). In de uitwerking van de visie SIB wordt gewerkt conform de afspraken die gemaakt zijn in het handboek incidentbestrijding te water (NIPV, 2021).

6. Ontwikkelingen

De ontwikkelingen SIB gaan snel en zijn dynamisch van aard. Dit maakt het noodzakelijk deze ontwikkelingen op de voet te volgen, de regio's zich hierop moeten prepareren en de visie daarop aan te passen.

Van een werkende van visie SIB 1.0 (2024- 2030) naar een visie SIB 2.0. (2030 <).

4 Implementatie en beheer

Na het omarmen van deze visie in de vakraad IB en RCDV volgen er twee fasen: de implementatie- en beheerfase. In hoofdlijnen zal hier aangegeven worden wat hieronder wordt verstaan. De nadere uitwerking van deze fasen dienen in goede afstemming plaats te vinden tussen de regio's, de betrokken netwerken en eventuele directe partners. De vakgroep SIB en de bijbehorende werkgroep kunnen hierin een begeleidende, ondersteunende en uitvoerende rol in aannemen. De kennis en ervaring is hierin gebundeld en geborgd.

De vakgroep SIB heeft de volgende verantwoordelijkheden:

- Een verbinder zijn op het gebied van scheepsincidentbestrijding;
- Monitoren en ondersteunen bij de implementatie van de visie SIB en de SIB-piramide;
- Landelijke ontwikkelingen signaleren en alloceren;
- Verzamelen, bundelen en uitbreiden van kennis op het gebied van scheepsincidentbestrijding door het stimuleren van (wetenschappelijk) onderzoek;
- Informatie, ervaringen en evaluaties uitwisselen tussen de diverse regio's;
- Een gezamenlijke strategie bedenken ten aanzien van de ontwikkelingen die gaande zijn op het gebied van scheepsincidentbestrijding;
- Adviesrol te vervullen voor nautische vraagstukken die binnen Brandweer Nederland leven.

Iedere regio is en blijft zelf verantwoordelijk voor het eigen risicoprofiel en de voorbereiding daarop. De visie stimuleert samenwerking tussen de regio's met ondersteuning en met behulp van interregionale

bijstand. Nader onderzocht moet worden in hoeverre de risicoprofielen van de regio's (het wat) en de daaruit volgende brandweezorg (het hoe) ook afgestemd zijn op elkaar.

De partners waarmee multidisciplinair wordt samengewerkt tijdens een scheepsincidentbestrijding hebben zich verenigd in het ketenpartneroverleg 'Veiligheid op het water'. Aandacht voor de visie SIB en het maken van nadere afspraken voor afstemming kan in dit overleg plaatsvinden.

Activiteiten in de implementatiefase:

- Communicatie over het bestaan van de visie en de richting van SIB;
- Inventariseren van de risicoprofielen en voorbereidingen op SIB;
- Bieden van ondersteuning in het voorbereiden op SIB in de regio's. Dit kan gericht zijn op operationele voorbereiding maar ook op vakbekwaamheid;
- Delen van ervaringen en best-practices als het gaat over kennis van bestrijding van scheepsincidenten en overeenkomsten met partners.

De visie SIB is bewust ingestoken in de vorm van visie SIB versie 1.0. Met kleine inspanningen en met ondersteuning naar elkaar kan met SIB een zo maximaal resultaat bereikt worden. Regelmatig evalueren van deze visie en bepalen of de richting nog steeds past bij de behoefte en nautische ontwikkelingen hoort bij de implementatie. Deze visie heeft de intentie een richting te mogen zijn tot 2030.

Bijlage 1:Deelnemers

In de tabel hieronder zijn de deelnemers te vinden die een bijdrage hebben geleverd in het opstellen van deze visie. De opdracht en financiering voor het opstellen van de visie SIB is afkomstig van de vakgroep SIB met als voorzitter Annemieke Bloemendaal. Onder begeleiding van Lean Remmerde en ondersteuning van

Wim van der Wal is deze visie opgesteld met een kerngroep bestaande uit Haaye van Straten, Machiel van Kampen, Marcel Huijbrechts en de eerder genoemde. Dank aan alle deelnemers die hun tijd en passie op het gebied van SIB gedeeld hebben om deze visie mogelijk te maken.

	Organisatie	Naam
1	Ketenpartneroverleg Veiligheid op het water	John van de Zwan
2	Havenbedrijf Rotterdam N.V./ Divisie Havenmeester	Bas van Dijk Martin de Jong
3	Binnenvaart organisatie BLN-Schuttevaer	Maurits van der Linde Leendert Korvink Ton Wingelaar
4	Rijkswaterstaat	Erik Baak Dimitri van der Heiden Max de Swart
5	SAMIJ regeling	Haaye van der Straten
6	Coördinatieregeling Waddenzee	Pieter Ros
7	VR Gelderland Zuid	Annemieke Bloemendaal Lean Remmerde
8	VR Zeeland	Eric Lems
9	Korps Marinebrandweer	Twan Langenhuizen
10	VR Rotterdam-Rijnmond	Wim van der Wal Machiel van Kampen
11	Maritieme Netwerkdag 30 november 2023	Diverse sprekers
12	NIPV, Bovenregionale Operationele Samenwerking	Piet Verhage Piet Aantjes
13	Vakgroep Scheepsincidentbestrijding (Aanvullend op geïnterviewde personen)	Richard Werkman (VRG) Dennis van Harten (VRF) Arjan Verheul (VRK) Nikki Debets (VRK) Lukas Vermeulen (VRGZ) Stefan Wenink (VRZHZ) Marco Troost (GB) Martin Kolders (VRZHZ) Roland Beekman (VRGV+VRF) Danny Post (VRNHN) Luc Wassenberg (VRZ) Colin van Winkelen (VRZ) Maarten Haalboom (VRAA) Carla Galavazi (VRNHN)
14	Artemas	Ruud Plomp
15	Onderzoeker/auteur visie SIB	Marcel Huijbrechts (VRZHZ)

Bijlage 2: Bronvermelding

- Akte van Mannheim. (2024, 05 27). *Overheid.nl*.
Opgehaald van wettenbank:
<https://wetten.overheid.nl/BWBV0003363/2011-11-01/0/informatie>
- International Maritime Organisation. (2024, februari 20). *IMO*. Opgehaald van SOLAS:
<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2023, september 23). Informatieverzoek reddingsoperatie van de Fremantle. *I E NW/BSK-2023/239513*. Den Haag, Zuid-Holland, Nederland: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- NIPV. (2018). *Bestuurlijke netwerkkarten Crisisbeheersing*. Arnhem: NIPV.
- NIPV. (2018). *Doorontwikkeling Grootschalig Brandweeroptredeb*. Arnhem: NIPV.
- NIPV. (2021, juli 1). *NIPV*. Opgehaald van Handboek incidentbestrijding te water: <https://nipv.nl/wp-content/uploads/2023/10/20210701-IFV-Handboek-incidentbestrijding-op-het-water.pdf>
- Overheid, W. (2024, 01 12). *Overheid.nl*. Opgehaald van
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0042251/2019-07-01>
- Overheid, Wettenbank. (2024, 01 12). *Overheid.nl*.
Opgehaald van
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0027466/2024-01-01>
- Overheid, Wettenbank. (2024, 01 12). *Wet bestrijding maritieme ongevallen*. Opgehaald van Overheid.nl:
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0037162/2016-01-01/>
- Overheid.nl. (2024, februari 20). *Overheid.nl*.
Opgehaald van Wettenbank. Regeling organisatie Kustwacht:
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0042251/2019-07-01>
- Overheid.nl. (2024, april 8). *Wettenbank*. Opgehaald van Binnenvaartpolitieregulelement:
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2017-01-01>
- Platform Zero Incidents. (2024, april 8). *platform zero incidents*. Opgehaald van library :
<https://platformzeroincidents.com/>
- www.defensie.nl. (2024, april 8). *Defensie*. Opgehaald van hydrografie maritieme zones en zeegrezen:
<https://www.defensie.nl/onderwerpen/hydrografie/maritieme-zones-en-zeegrenzen>

Colofon

Dit is een uitgave van Brandweer Nederland

Kemperbergerweg 783
6861 RW Arnhem
Postbus 7010
6801 HA Arnhem

Datum	September 2025
Auteur	Landelijke Vakgroep SIB
Redactie	Team Landelijke Communicatie Brandweer Nederland