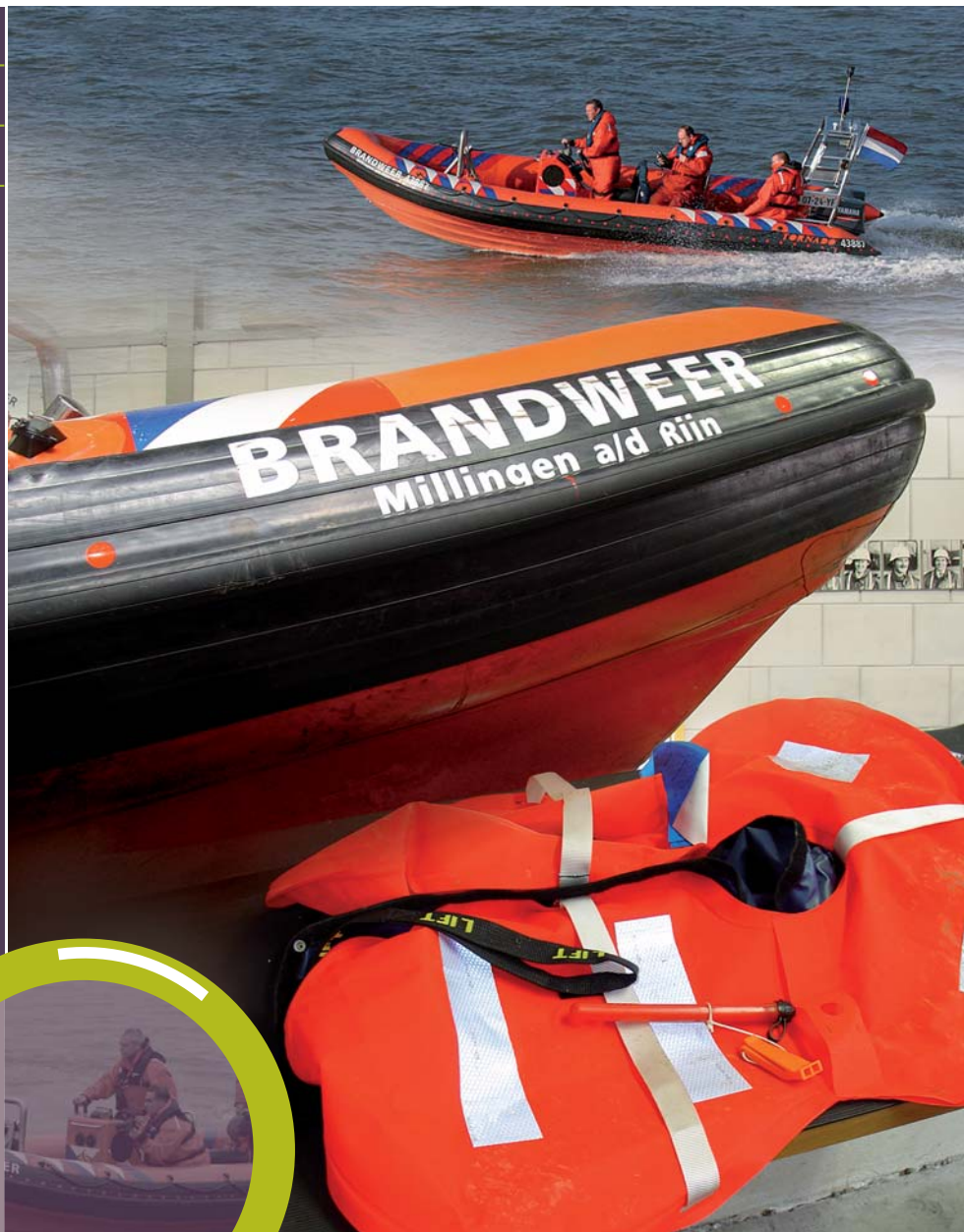


Incident Ooij

ONGEVAL MET DE SNELLE INTERVENTIE BOOT VAN HET KORPS
MILLINGEN AAN DE RIJN OP KRIB WAAL 868 LO, DONDERDAG
14 FEBRUARI 2008



Inspectie
OPENBARE ORDE
EN VEILIGHEID

Incident Ooij

**ONGEVAL MET DE SNELLE INTERVENTIE BOOT
VAN HET KORPS MILLINGEN AAN DE RIJN OP KRIB
WAAL 868 LO, DONDERDAG 14 FEBRUARI 2008**

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

Den Haag

april 2008

INSPECTIE OPENBARE ORDE EN VEILIGHEID

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (Inspectie OOV)

Bezoekadres: Juliana van Stolberglaan 148, 2595 CL Den Haag

Postadres: Postbus 20011, 2500 EA Den Haag

Telefoon: (070) 426 62 61

Telefax: (070) 426 69 90

Website: www.ioov.nl

COLOFON

Uitgave: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid

Lay out: Grafisch Buro van Erkelens

Foto's cover: Brandweer MUG (Millingen aan de Rijn/Ubbergen/Groesbeek)

ISBN 987-90-5414-157-0

april 2008

Inhoudsopgave

AANLEIDING	7
1 INLEIDING	9
1.1 Verantwoording onderzoek	9
1.2 Onderzoeksvraag en scope van het onderzoek	9
1.3 Aanpak en opbouw van het rapport	10
2 BEVINDINGEN	11
2.1 Locatie	11
2.2 Toedracht	12
2.3 Geconstateerd regionaal beleid	14
2.4 Bevindingen van het materiaal	15
Reddingsvest	15
Overlevingspak	15
Combinatie reddingsvest en helm	15
Communicatie op de SIB	16
Snelle interventieboot	16
2.5 Vakbekwaamheid (opleiding en oefening)	17
3 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	19
3.1 Materiaal	19
Conclusie 1: reddingsvest.	19
Conclusie 2: overlevingspakken.	19
Conclusie 3: combinatie van reddingsvest en helm..	19
Conclusie 4: communicatie op de SIB.	20
Conclusie 5: het inzetgebied van de SIB.	20
3.2 Vakbekwaamheid (opleiding en oefening)	21
Conclusie 6: geoefendheid:	21
3.3 Veiligheidsbewustzijn	22
Conclusie 7: doelen risico	22

BIJLAGEN

I Ingezette eenheden	25
II Uit het mutatierapport Waterpolitie, Unit Rivieren, groep Tiel	26
III Toedracht	28
1. Toedracht uit de verklaring van de officier van dienst	28
2. Toedracht uit de verklaringen van de schipper van de SIB	29
3. Toedracht uit de verklaringen van de bemanning van de SIB	31
IV Regionaal beleid incidentbestrijding op waterwegen	34
Opleiding en Oefening	35
Onderhoud	35
V Lijst met afkortingen	36

Onze missie

De Inspectie OOV levert een bijdrage aan de veiligheid van de samenleving. Zij oefent daartoe toezicht uit op besturen en organisaties die verantwoordelijk zijn voor de openbare orde en veiligheid en stelt hen daarmee in staat de veiligheid te verbeteren.

De Inspectie OOV houdt, onder de verantwoordelijkheid van de ministers van BZK en van Justitie, toezicht op de kwaliteit van de taakuitvoering van zowel de verantwoordelijke bestuursorganen als de operationele diensten die op de verschillende onderdelen van het OOV-terrein actief zijn (politie, brandweer, GHOR).

De Inspectie OOV laat zich leiden door enerzijds de inschatting van maatschappelijke veiligheidsrisico's en anderzijds door de vraag waar zij met haar toezicht maximaal kan bijdragen aan het realiseren van beoogde beleidseffecten. In haar werkplannen, jaarverslagen en rapportages worden de gemaakte keuzes en gevolgde werkwijzen verantwoord.

Het oordeel van de Inspectie OOV komt onafhankelijk tot stand.

De Inspectie OOV draagt haar bevindingen actief uit. Zij geeft daarmee de ministers en de onder toezicht staande organisaties inzicht in hun bijdragen aan de kwaliteit van het veiligheidsniveau en de praktische uitwerking van het gevoerde beleid. De Inspectie OOV beoogt daarmee bij betrokkenen een oriëntatie op permanente aandacht voor verbetering tot stand te brengen.

De Inspectie OOV zoekt actief samenwerking met andere partijen van beleid, uitvoering en toezicht, zowel op het OOV-domein als op aanverwante terreinen.



De Inspectie OOV weet wat er leeft en toetst of het werkt.

Aanleiding



GEBEURTENIS

Op donderdag 14 februari 2008 tegen 03.00 uur heeft zich tijdens een inzet op de Waal een ongeval voorgedaan met een snelle interventieboot van het brandweerkorps van de gemeenten Millingen aan de Rijn/Ubbergen/Groesbeek (MUG). Deze boot is tegen een rivierkrib aangevaren, waarbij een drietal mensen overboord is geslagen. Twee van deze mensen hebben zichzelf in veiligheid gebracht en één medewerker is door de bemanning op de boot in veiligheid gebracht.

De medewerkers zijn vervolgens voor onderzoek door de ambulancedienst overgebracht naar het ziekenhuis, waar bleek dat één medewerker een aantal ribben had gebroken.

VRAAGSTELLING

Naar aanleiding van dit voorval diende de burgemeester van de gemeente Groesbeek, de heer G.E.W. Prick, mede namens de burgemeester van Millingen aan de Rijn, mevrouw A. Vermeulen, bij de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid een verzoek in. Zij verzoeken de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid onderzoek te verrichten naar de omstandigheden waaronder en de wijze waarop het incident zich heeft voltrokken, teneinde daar lering uit te trekken.

Inleiding

1

1.1 VERANTWOORDING ONDERZOEK

De Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (OOV) levert een bijdrage aan de veiligheid van de samenleving. Zij oefent daartoe toezicht uit op besturen en organisaties die verantwoordelijk zijn voor de openbare orde en veiligheid en stelt hen daarmee in staat de veiligheid te verbeteren. De Inspectie OOV heeft op verzoek van de burgemeesters van Groesbeek en Millingen aan de Rijn haar medewerking toegezegd aan een evaluatie van het incident met een snelle interventieboot (SIB) op de Waal, nabij Ooij.

1.2 ONDERZOEKSVRAAG EN SCOPE VAN HET ONDERZOEK

In overleg met de betrokken gemeenten heeft de Inspectie OOV gekozen voor een beknopt onderzoek op hoofdlijnen. De kernvraag van het onderzoek is als volgt gedefinieerd:

‘Wat waren de omstandigheden waaronder en de wijze waarop het incident met de SIB zich heeft kunnen voltrekken en welke lessen zijn daaruit te trekken?’

De Inspectie OOV richt zich op basis van het verzoek van beide gemeenten, in het bijzonder op de volgende onderwerpen:

- materiaal;
- vakbekwaamheid (opleidingen en geoefendheid);
- veiligheidsbewustzijn.

Als scope van het onderzoek is niet gekozen voor een diepgaand feitenonderzoek. Deze benadering is mede ingegeven door:

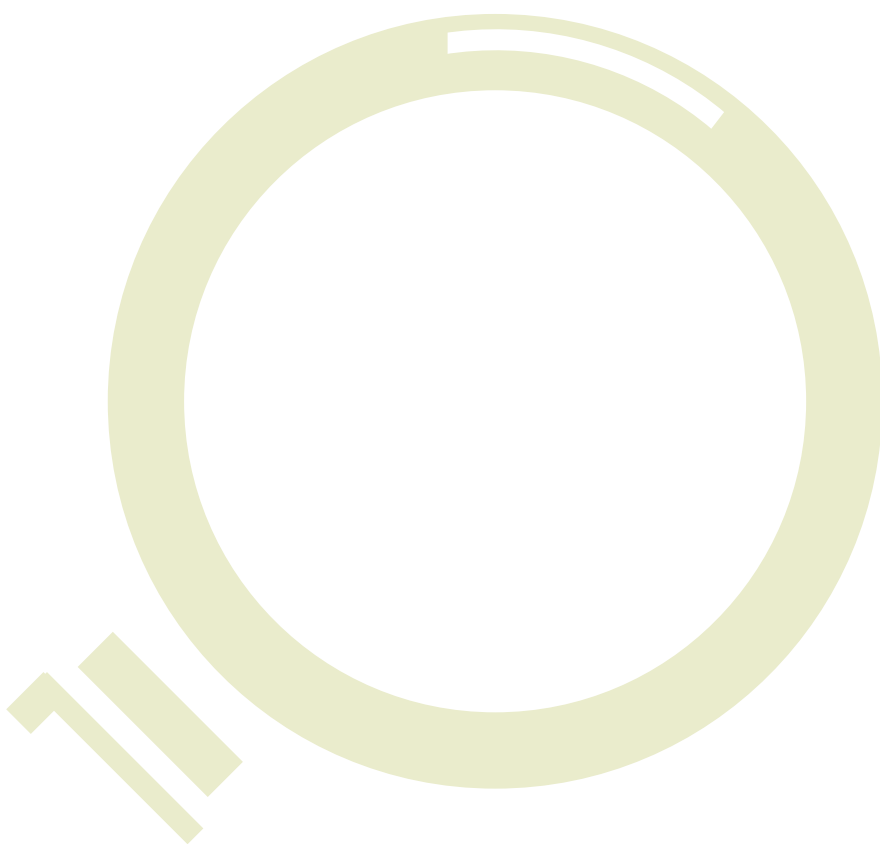
- Het strafrechtelijk onderzoek dat in opdracht van het Openbaar Ministerie wordt gedaan naar de toedracht. De Inspectie OOV wil dit onderzoek niet beïnvloeden.
- Een diepgaander onderzoek is tijdrovend. Aard en omvang van het incident zijn van dien aard dat de Inspectie OOV volstaat met een ‘quick-scan’, met een focus op de drie onderdelen en de daaruit voortvloeiende lessen.

De aspecten veiligheidsbewustzijn en vakbekwaamheid van het brandweerpersoneel, acht de Inspectie OOV van groot belang. Deze onderwerpen zijn eerder onderzocht door de Inspectie OOV¹ en hebben tot aanbevelingen aan het brandweerveld geleid.

Het onderzoek is dus niet gericht op het achterhalen van exacte feiten en omstandigheden (geen waarheidsvinding), maar primair op het formuleren van leerpunten naar aanleiding van dit incident. Het feitenrelaas in deze rapportage is grotendeels gebaseerd op de processen-verbaal van de politie.

1 Vakbekwaamheid Brandweer (juni 2004) en Veiligheidsbewustzijn bij brandweerpersoneel (december 2004).

De Inspectie OOV heeft door middel van een interview met de commandant van de brandweer MUG en met behulp van uitvoerige documentatie en de processen-verbaal van het Korps landelijke politiediensten (KLPD), dienst Waterpolitie, de vraag van de burgemeesters beantwoord. Aan het begin van dit rapport is al een korte schets gegeven ten aanzien van de gebeurtenis. Na de inleiding worden in hoofdstuk 2 de bevindingen van, met name de situatie, de toedracht, het geldende regionaal beleid, materiaal en vakbekwaamheid weergegeven. In hoofdstuk 3 worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. Een ruimere omschrijving van de toedracht is als bijlage toegevoegd (samenvatting uit opgemaakte processen-verbaal).



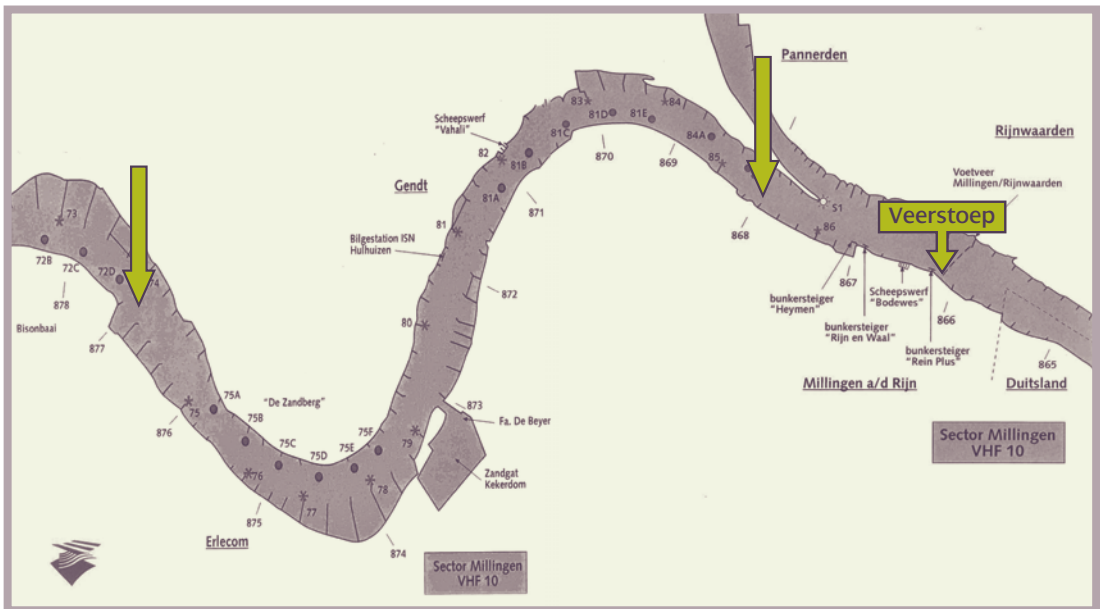
Bevindingen

2

2.1

LOCATIE

Voor de volledigheid dient er van twee locaties te worden uitgegaan. De eerste locatie betreft die waar het uiteindelijk om begon, de kop op kop aanvaring van de twee schepen op de rivier de Waal nabij buurtschap Ooij, ter hoogte van kilometerraai (kmr) 877 RO. De plaats waar het incident met de SIB heeft plaatsgevonden, is 1,6 kilometer oostwaarts van de veerstoep van Millingen aan de Rijn op de laatste krib ter hoogte van kmr 868 LO.



Situatie met: Linkerpijl: de aanvaring van de binnenschepen
Rechterpijl: ongeval SIB

De snelle interventieboot, SIB

Betreft een zeewaardig hulpverleningsvaartuig, 2 x 60 pk motoren, max. snelheid 70 km/u; polyester romp met rondom opblaasbare tubes in 2x5 luchtkamers; marifoon, navigatiescherm met snelheidsmeter, coördinaataangifte, radarreflector, echolood, GPS en een portofoon C2000. Gangbare scheepsverlichting plus dubbele schijnwerpers op accu. Geen radar.

Op donderdag om 01:40 uur komt bij de meldkamer van het KLPD te Driebergen de melding binnen van een scheepvaartongeval op de Waal. Een lege afvarende tanker komt in aanvaring met een opvarende coaster, geladen met stenen, ter hoogte van buurtschap Ooij. De Dienst Rijkswaterstaat heeft een vaartuig op één uur vaarafstand en gaat ter plaatse. De verkeerspost van Rijkswaterstaat krijgt contact met de tanker die inmiddels voor anker is gegaan. Er kan echter geen contact worden gelegd met de coaster. Er blijft onduidelijkheid over de situatie aan boord van dat schip. Op basis van die onduidelijkheid en gelet op de aanvaartijd van de boot van Rijkswaterstaat of eventueel van de waterpolitie, vraagt de verkeerspost om de inzet van de te Nijmegen gestationeerde blusboot Gelderland.

Intussen is de tankautospuit van Ubbergen onder prio 1², uitgerukt en gaat ter plaatse naar de omgeving van het incident, evenals een officier van dienst (OvD) van de brandweer. Aan de dijk in de omgeving van Ooij is het moeilijk de locatie van het incident op de Waal waar te nemen. Het zicht wordt belemmerd door mist. De OvD is op de hoogte van het feit dat de blusboot Gelderland van de regionale brandweer Gelderland-Zuid opstomend is, maar hem is niet duidelijk wanneer deze boot de plaats incident zal bereiken. Aangezien informatie van de coaster alsnog uitblijft en de Gelderland nog niet ter plaatse is, wordt de snelle interventieboot (SIB) van de brandweer Millingen gevraagd zich gereed te maken. De OvD deelde later mee tot inzet van de SIB te hebben besloten om onder andere een goed beeld te krijgen van het incident en de gevaarzetting.

Na verloop van tijd meldt de bevelvoerder van de SIB zich per portofoon bij de alarmcentrale (AC) van de regionale brandweer Gelderland-Zuid. De OvD zoekt contact met hem en vraagt hem zich te melden wanneer ze inzetgereed zijn.

De dienstdoende piketfunctionaris van Rijkswaterstaat geeft aan de OvD, in verband met de weersomstandigheden, een negatief advies om met de SIB uit te varen.

Uit de kladblokregels van de **brandweer alarmcentrale**:

02:14:08 van 902 (OvD): graag SIB van Millingen t.p.

02:15:36 van verkeerspost: graag contact OvD met piket functionaris Dhr P.B., tel nr. xxxxxxxx

02:27:00 van 902: SIB Millingen prio 2 ter plaatse

De OvD heeft dan contact met de blusboot die inmiddels ter plaatse is en op dat moment een verkenning doet bij het eerste schip. Informatie van het tweede schip is er op dat moment nog niet. Bij 'gereedmelding' van de SIB vraagt de OvD aan de bevelvoerder of in verband met het zicht het verantwoord is om te varen. Daarop komt een positief

2 Prio 1 = spoedeisende hulp (levensbedreigend), prio 2 = hulp met gepaste spoed, prio 3 = hulp zonder spoedeisend karakter.

antwoord van de bevelvoerder. De OvD vertrouwt daarbij op de kennis en kunde van de ervaring als 'schipper' die de bevelvoerder heeft. De SIB gaat varen op verzoek van de OvD onder prio 2.

Wederom heeft de OvD contact met de Gelderland. Uit de verkenning bij het eerste schip is niet gebleken dat er op enige manier gevaar dreigt, er blijkt voor de brandweer niets te doen. Men is inmiddels richting het tweede schip gevaren. Op dat moment tracht de OvD met de bevelvoerder van de SIB in contact te komen. Zowel per porto als telefoon lukt dit niet, evenmin via de AC.

De SIB is na een kort overleg tussen de bevelvoerder en de OvD over de vraag of het zicht vanuit Millingen aan de Rijn voldoende was, vanaf de stoepveer van Millingen vertrokken met in totaal zes brandweerlieden. Ze zet stroomafwaarts koers, aan bakboord³ blijvend, langs verlichte afgemeerde bunkerschepen. Op grond van 'goed zeemannschap' besluit de schipper van de vaarregels af te wijken. Twee keer de rivier oversteken acht hij gevaarlijker dan aan bakboord te blijven varen. Hij weet dat de aanvaring ook aan bakboord zijde is en neemt aan dat het niet zo ver varen is.

Over de snelheid van de SIB bestaat geen eenduidigheid. De schipper schat de snelheid waarmee hij gevaren heeft op 10 km/uur en de bemanning tussen 20 - 30 km/uur. Uit de radarbeelden van de waterpolitie komt naar voren dat de SIB met een snelheid van bijna 55 km/uur heeft gevaren. De schipper deelde later mee, dat hij de snelheid bij het wegvaren van de verlichte omgeving en het invaren van een 'zwart gat' enigszins heeft aangepast. De bemanning van de SIB deelde mee dat zij dit echter niet of nauwelijks heeft waargenomen.

Er wordt buiten de normale herkenningsverlichting van de boot geen gebruik gemaakt van de schijnwerpers. Door het geluid van de buitenboordmotoren is, volgens de bemanningsleden, communicatie op de SIB nauwelijks mogelijk, evenmin is dan de marifoon nog te gebruiken. De OvD krijgt geen contact meer met de SIB om de bemanning van de aankomst van de Gelderland op de hoogte te stellen. Bij het passeren van een tweede tegemoet komend schip overlegt de schipper met de bevelvoerder over die boot en het zicht. De SIB vaart vervolgens op een krib. Drie bemanningsleden slaan overboord en de buitenboordmotoren slaan af.

Nadat de hoofdofficier van dienst (HOvD) de melding krijgt van het overboord slaan van drie collega's start hij de noodprocedure eigen personeel. Twee brandweerlieden kunnen zichzelf met moeite in veiligheid brengen. Eén van hen komt in ademnood door de combinatie van helm en reddingsvest en de ander kan door hevige pijn amper zwemmen. De derde, waarvan het reddingsvest niet is afgegaan, kan ternauwernood worden gered, nadat men één van de motoren, die beide zijn stilgevallen, toch weer draaiende krijgt. Bij de slachtoffers is sprake van onderkoeling en ze worden naar het ziekenhuis overgebracht. Eén van de slachtoffers blijkt twee ribben gebroken te hebben.

In bijlage III wordt de toedracht uitvoeriger weergegeven door de inhoud van de processen-verbaal respectievelijk van de schipper, bevelvoerder en bemanningsleden.

2.3 GECONSTATEERD REGIONAAL BELEID

In het commandantenoverleg van 1 maart 2007 van de regio Gelderland-Zuid, waarvan de gemeenten Groesbeek en Millingen aan de Rijn deel uitmaken, is het 'voorstel incidentbestrijding op de waterwegen' aangenomen. Dit voorstel heeft betrekking op de inzetmogelijkheden van interventieboten in de regio. In dit voorstel zijn twee beslis-punten opgenomen, die nader uitgewerkt dienen te worden, namelijk:

- een onafhankelijke deskundige laten beoordelen welke (snelle interventie)boten geschikt zijn om in te zetten op de grote waterwegen en onder welke omstandigheden;
- op grond van de resultaten van dit onderzoek de alarmering en inzet van de (snelle interventie)boten regionaal afstemmen en voorbereiden.

Het KLPD heeft op verzoek van de regio advies uitgebracht over de geschiktheid van de in te zetten vaartuigen van de brandweer op de rivieren van de regio Gelderland-Zuid. Het KLPD acht de SIB bijzonder geschikt voor inzetten zoals het zoeken naar voorwerpen en/of lichamen en medische assistentie. Verder geeft het KLPD het volgende gebruiks-advies: 'De feitelijke inzet (of beperking) van het desbetreffende vaartuig zal in sterke mate bepaald worden door de kundigheid en ervaring van de schipper en de bemanning, gecombineerd met de reden/het doel van de verlangde inzet.'

In de notitie 'De vaart erin!' van de regionale brandweer Gelderland-Zuid d.d. 24 januari 2008 worden boven genoemde beslispunten nader uitgewerkt en aanbevelingen gedaan. Ten aanzien van de SIB wordt opgemerkt, dat vanwege het ontbreken van een radar de SIB niet bij mist ingezet kan worden. Volgens de voorgestelde procedure geschiedt de alarmering van de SIB na instemming van de OvD. Deze bepaalt of de omstandigheden en werkzaamheden zodanig zijn dat een veilige inzet mogelijk is. Dit laat onverlet dat de schipper van de SIB altijd kan besluiten dat hij de inzet van de SIB niet verantwoord acht.

Om een veilige inzet mogelijk te maken worden in 'De vaart erin!' ook voorstellen gedaan omtrent de benodigde opleidingen en oefeninspanning van de medewerkers. Onder 2.5 'Vakbekwaamheid' worden die voorstellen expliciet vermeld.

Ten aanzien van het onderhoud van de vaartuigen, kleding en dergelijke wordt in de notitie voorgesteld een onderhoudsprotocol op te stellen. Dit onderwerp valt volgens de regionale brandweer buiten deze notitie en zal rechtstreeks aan de betreffende korpsen worden aangeboden. Uit onderzoek van de Inspectie OOV is niet gebleken dat er inmiddels iets is aangeboden.

Een subvraag van de onderzoeksvraag onder 1.2 betreft het functioneren van het materiaal. Het materiaal dat in dit onderzoek van belang is en aan de orde komt betreft:

- het reddingsvest dat niet heeft gewerkt;
- het functioneren van het overlevingspak de zogenaamde 'flotation overall';
- de combinatie van reddingsvest met de brandweerhelm;
- de communicatiemogelijkheid in de SIB;
- de snelle interventieboot.

De reddingsvesten en de overlevingspakken worden bij de brandweer van Millingen niet als persoonlijke uitrustingsstukken verstrekt. Bij een uitruk voor een waterincident maakt elk bemanningslid een keuze uit de beschikbare vesten en pakken. Afgezien van de keuze van maatgrootte bij de overlevingspakken, betreft het dus toeval welk materiaal bij wie terecht komt.

Reddingsvest

Eén reddingsvest functioneerde niet naar behoren. Op woensdag 20 februari 2008 is aan de Inspectie OOV dat reddingsvest van het merk 'Secumar', type Golf 275F, ter inspectie aangeboden en onderzocht.

Het reddingsvest was in goede staat van onderhoud. Elke twee jaar dient het gekeurd te worden; de laatste keuring was maart 2006. Echter uit het onderzoek bleek dat het niet voor gebruik gereed gemaakt was.

Het (nood)trekkoord hing niet buiten het reddingsvest. Het was kennelijk bij het sluiten van het omhulsel aan de binnenzijde ingesloten.

De groene indicatie op de opblaasautomaat, ten teken dat de handmatige inwerkingstelling van de automaat gebruiksklaar is, was niet zichtbaar.

De afsluiting van de in de opblaasautomaat geschroefde koolzuurpatroon was doorgeslagen. Kennelijk was de patroon eerder gebruikt. De aanwezige patroon was leeg. Het zouttablet die automatisch in werking wordt gesteld bij aanraking met water, was niet aanwezig.

Overlevingspak

Over de dagelijkse kleding, heeft men de overlevingspakken aangetrokken. De overlevingspakken zijn in 2006 aangeschaft en in goede staat. De gebruiksvorschriften geven aan dat het dragen van bepaalde kleding over of onder het pak, of onder andere omstandigheden (verzwaarde lasten) zoals het dragen van laarzen, de drijvende functie kan beïnvloeden. Uit de verklaringen van de drie 'drenkelingen' blijkt dat ze het gevoel hadden dat de overlevingspakken volliepen en dat er met het vollopen van de laarzen nog nauwelijks is te zwemmen.

Combinatie reddingsvest en helm

De bevelvoerder draagt als enig bemanningslid een helm vanwege het communicatiemiddel ('oortje') in de helm. De gecombineerde toepassing van de helm, de Gallet F1S, met het reddingsvest, heeft bij het te water geraken van de bevelvoerder bijna verstikkende gevolgen gehad. Op zich is het achteraf goed te verklaren hoe dit in zijn werk is gegaan.

De helm bestaat, zoals gebruikelijk bij hoofdbescherming, uit een binnen- en buitenhelm. De binnenhelm is een op de persoonlijke maat gemonteerde opvangconstructie (schaal), waaraan de halsband zit waarmee hij vast geklikt wordt om de kin. De buitenhelm is verder demontabel bevestigd aan de binnenschaal. Aan de buitenhelm zit aan de achter- en zijkanten, de wollen neklap bevestigd tot op de schouder.

Bij het opblazen van een reddingsvest wordt het drijflichaam door de opzwellende tegen en onder de helmrand gedrukt. De helm wil zich naar boven en naar achteren verplaatsen waardoor er grote spanning op de keelband van de helm komt. Hij drukt steeds steviger de neklap in de nek waardoor het geheel vaster komt te zitten en verstikkend om de gehele nek zijn grip vindt. Het daarna vollopen van de helmruimte met koud water werkt extra benauwend en bedreigend voor de drager.



De SIB heeft een marifoon aan boord. Het geluid van de buitenboordmotoren maakt normale conversatie onmogelijk. De bevelvoerder draagt daarom standaard (als enige) een helm met verbindingsmiddel, middels operationele kanalen C2000.

Communicatie op de SIB

Alleen de bevelvoerder heeft met een oorverbinding in de helm operationeel contact met bijvoorbeeld de OvD. Tijdens het varen is dit contact moeilijk in verband met het achtergrond lawaai van de buitenboordmotoren. De marifoon blijkt om die reden ook nog nauwelijks te gebruiken. De schipper heeft verklaard de marifoon nog gehoord te hebben, waaruit hij de werking ervan afleidde.

Snelle interventieboot

Het KLPD, heeft eind 2006 op verzoek van de regio Gelderland-Zuid, advies uitgebracht over de geschiktheid van de in te zetten vaartuigen van de brandweer aan de rivieren van de regio. Zie hiervoor de bijlage IV.

Deze 'Adviesrapportage regionale inzet gemeentelijke brandweervoertuigen' van het KLPD, geeft een advies voor negen brandweer hulpverleningsboten van bij de regio behorende gemeenten. De boot van Millingen aan de Rijn is in deze beoordeling als snelle interventie-boot zonder bluscapaciteit en met maximaal vijftien inzittenden, aangeboden met een toepassingsgebied op de Waal ten behoeve van onder andere:

- verkennen op buitenwater;
- zoeken van voorwerpen/lichamen onder water;
- medische assistentie/inzet automatische externe defibrillator (AED).

De toets van het KLPD was gebaseerd op slechtweer condities (neerslag, windkracht 6 Bft, westenwind gecombineerd met veel rivierafvoer (3 - 6 km/uur)). Aangezien de SIB niet is voorzien van een radar, is de inzet bij mist onmogelijk. Het KLPD acht in zijn rapportage de SIB bijzonder geschikt voor inzetten onder andere op de Waal. Dit is een advies wat materieeltechnische aspecten betreft op gebruik bij slechtweer condities.

2.5 **VAKBEKWAAMHEID (OPLEIDING EN OEFENING)**

Met vakbekwaamheid zijn hier de opleiding en geoefendheid bedoeld van de ingezette medewerkers van de SIB.

Uit de opleidingsgegevens en de verklaringen van de bemanning blijkt dat de meeste brandweerlieden het vaarbewijs I en het marifooncertificaat hebben. Slechts een enkeling heeft meer uitgebreide nautische ervaring.

Uit de overlegde presentielijsten van de oefeningen blijkt de Inspectie OOV dat het korps van Millingen de inzet van de SIB oefent. Indien mogelijk maakt de brandweer gebruik van oefenkaarten. De Leidraad Oefenen kent oefenkaarten voor de standaardoefeningen, met doelgroep en oefendoel, echter niet voor deze specifieke oefeningen. Ook de korps-specifieke oefeningen waar geen oefenkaart voor beschikbaar is, zoals de inzet van de SIB, komen bij het korps aan bod. Echter de verslaglegging van de oefeningen bestaat slechts uit een presentielijst met een vermelding van de aard van de oefening, zoals een scheepsbrandbestrijding, een samenwerkingsoefening of persoon te water.

Om een veilige inzet mogelijk te maken worden in de onder paragraaf 2.3 genoemde regionale uitwerking 'De vaart erin!' ook voorstellen gedaan voor de benodigde opleidingen en oefeninspanning van de medewerkers. De oefenfrequentie is afhankelijk van de taak van de bemanning. Een bemanningslid kan volstaan met twee oefeningen per jaar, waarvan tenminste één slechtweer-oefening. Voor schippers dient de richtlijn van de reddingsbrigade gevolgd te worden, namelijk 25 uur (twaalf oefensessies), waarbij tenminste vier slechtweer-oefeningen.

Conclusies en aanbevelingen

3

De Inspectie OOV komt tot de volgende conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de aspecten materiaal, opleidingen en geoefendheid, alsmede het veiligheidsbewustzijn.

3.1

MATERIAAL

Conclusie 1: het reddingsvest was niet bedrijfsklaar.

De veiligheid van één van de medewerkers is in gevaar gekomen door het niet in werking treden van zijn reddingsvest. Kennelijk is het na het gebruik eerder, niet weer voor gebruik gereed gemaakt. De onderhoudshandelingen worden door het brandweerkorps niet geregistreerd. Niet bij iedereen is duidelijk wie voor het dagelijks onderhoud verantwoordelijk is. Er ontbreekt een duidelijke instructie en werkwijze om menselijk falen in deze te voorkomen.

Aanbeveling

De Inspectie OOV beveelt het brandweerkorps aan de uitrukgereedheid van de uitrusting te borgen door het (dagelijks) onderhoud van het materiaal, waaronder het reddingsvest, in een procedure te beschrijven en de testresultaten vast te leggen in een logboek.

Conclusie 2: de kleding en uitrusting beperken het drijfvermogen van de overlevingspakken.

De drijvende functie van de overlevingspakken wordt negatief beïnvloed door de kleding en uitrusting, die over of onder het pak worden gedragen. Onbekend is of een combinatie van de gebruikelijke kleding inclusief de brandweerlaars, voldoende in de praktijk getest is.

Conclusie 3: de combinatie van reddingsvest en helm is niet afgestemd.

Bij de combinatie van het reddingsvest (Secumar Golf 275F) en de helm (Gallet F1S) ontstaat door het opzwellen van het reddingsvest onder de helmrand een 'wurgende' klem om de nek en spanning op de halsriem van de helm. Deze combinatie is onvoldoende getest gebleken. Bij toepassing van een ander reddingsvest en/of (communicatie)-helm voor de bevelvoerder had dit zeer waarschijnlijk voorkomen kunnen worden.



Conclusie 4: tijdens de inzet was geen of slechts zeer gebrekkige communicatie mogelijk.

Alleen de bevelvoerder op de SIB heeft met een oorverbinding in de helm operationeel contact met de OvD. Tijdens het varen is dit contact moeilijk in verband met het achtergrondlawaai van de buitenboordmotoren. Ook de marifoon blijkt om die reden nog nauwelijks te gebruiken. Het is overigens de OvD niet gelukt om met portofoon, telefoon of via de alarmcentrale, contact te krijgen met de SIB.



Aanbeveling.

De Inspectie OOV beveelt het brandweerkorps en de regio aan op korte termijn onderzoek te doen en passende maatregelen te nemen om de hiervoor onder 2 tot en met 4 omschreven problemen op te lossen, dan wel te reduceren.



Conclusie 5: het inzetgebied van de SIB kent onvoldoende procedures

Het inzetgebied van de SIB is te vinden in eenvoudige verkennende opdrachten met kleine levensreddende handelingen, hoogstens bij slecht weer met goed zicht, met maximaal vijftien inzittenden. Het blijkt dat de SIB die nacht is ingezet bij een gerede kans van (waarschuwing en kans op) mist en de nachtelijke duisternis, die het toepassingsgebied te boven gaat. Tot het moment van uitvaren is de functie van schipper 'vacant'. De hoeveelheid bemanning aan boord wordt door toeval bepaald en niet gerelateerd aan de inzet. Maximaal drie opvarenden hebben een zitplaats, daarnaast (achter) kunnen twee lieden zich nog enigszins vasthouden. Hoewel er maar zeven overlevingspakken zijn, is er door de beschikbare ruimte voor vijftien personen, geen procedure voor een maximale bemanning.



Aanbeveling

De Inspectie OOV beveelt het brandweerkorps en de regio aan op korte termijn onderzoek te doen en passende maatregelen te nemen om een veilige inzet van de SIB te waarborgen.

3.2 VAKBEKWAAMHEID (OPLEIDING EN OEFENING)



Conclusie 6, ten aanzien van de geoefendheid⁴:

- er is onvoldoende registratie geconstateerd;
- de in 'De vaart erin!' voorgestelde eisen met betrekking tot de bemanning van de SIB worden niet gehaald.

Het korps heeft de vereiste opleidingen inmiddels afgesloten. Er is een ruime belangstelling voor de oefeningen met de SIB geconstateerd. Het korps registreert echter summier de deelname van de medewerkers aan de oefeningen. Een goede registratie per persoon en met een omschreven oefendoel, resultaten en evaluaties, ook van slechtweer-oefeningen, vindt niet plaats. De opstapbemanning voldoet marginaal aan de in 2.3 en 2.5 genoemde oefeneisen, onder andere ten gevolge van het ontbreken van de vereiste slechtweer-oefening.

Uit de onvolledige registratie van oefeningen blijkt dat de betrokken schipper van de SIB wel aan de regionaal voorgestelde oefeneis in 'De vaart erin!' (conform de richtlijnen van de reddingsbrigade voorgeschreven aantal van 25 oefenuren) komt, waarbij alle vormen van SIB gerelateerde oefeningen zijn meegerekend zonder duidelijk oefendoel/beeld. De oefenuren worden geregistreerd, maar niet de overige gestelde oefeneisen voor deze functie. Niet aangetoond is dat in het totale aantal oefenuren de vier vereiste slechtweer-oefeningen zijn opgenomen.

Voor de betrokken bevelvoerder, die ook als schipper ingezet kan worden (roulatie-systeem) geldt dat hij in zijn geheel niet (veertien oefenuren) voldoet aan de oefeneis die geldt voor de functie als schipper. Aangezien door het wisselsysteem meerdere leden als schipper kunnen worden ingezet, is dit een structurele tekortkoming.

De Inspectie benadrukt dat er lovenswaardig veel energie is gestoken in het 'doen en laten' met de SIB. De kundigheid die een schipper echter zou moeten hebben is nog onvoldoende. Zowel de schipper als de bevelvoerder voldoen niet aan de voorgestelde oefeneisen in 'De vaart erin!' (conform de richtlijnen van de reddingsbrigade). Andere bemanningsleden zijn niet onderzocht. Het beeld zal daar hoogwaarschijnlijk niet anders zijn.

4 Richtlijn Reddingsbrigade, opgenomen in De vaart erin! als uitwerking op het regionaal beleid 'voorstel incidentbestrijding op de waterwegen', bijlage IV.



Aanbeveling.

De Inspectie OOV beveelt aan de opleidings- en oefeninspanningen van de bemanning en de schipper duidelijk vast te leggen. Ze beveelt aan naast de registratie van deelname aan de oefeningen, ook vast te leggen of de deelnemers aan de vastgestelde oefeneisen voldoen, die bij hun functie behoren. Op basis van deze registratie kan het korps inzicht krijgen in de geoefendheid en de competenties van de (individuele) medewerkers.

3.3

VEILIGHEIDSBEWUSTZIJN



Conclusie 7: de medewerkers hebben de risico's van de inzet van de snelle interventieboot onvoldoende afgewogen tegen het belang van de inzet.

De Inspectie OOV acht het veiligheidsbewustzijn voor het veilig repressief optreden van groot belang. In 2004 heeft ze het rapport 'Veiligheidsbewustzijn bij brandweerpersoneel' uitgebracht. De Inspectie OOV concludeerde dat het veiligheidsbewustzijn onder de maat is, in die zin dat brandweerlieden overwegend actiegericht zijn en niet controlegericht. Een belangrijke aanbeveling van de Inspectie OOV was om bij een eventuele inzet nut en risico gedegen tegen elkaar af te wegen alvorens te besluiten.

De kern van het veiligheidsbewustzijn zit hem dus in het dynamische proces van een continue afweging van de (arbeids)risico's tegen de opbrengst van die (arbeids)actie. Het wel of niet inzetten van de SIB en met welke prioriteit, geeft een indicatie van het veiligheidsbewustzijn dat zich in algemene zin bij dit incident heeft geopenbaard.

Belangrijke beslispunten in die continue afweging van nut en risico zijn onder andere:

- ruim een half uur na de eerste melding is er geen nader bericht van ernstige(r) aard;
- de blusboot is opstomend om informatie te achterhalen;
- voor de weersomstandigheden was door RWS al een waarschuwing gegeven;
- de OvD verplaatst in grote mate de verantwoordelijkheid naar de bevelvoerder;
- de OvD geeft de bevelvoerder een prio 2-inzet mee;
- er is geen radar en het is nacht en het zicht is al beperkt;
- de schipper past alleen volgens zijn eigen waarneming de vaarsnelheid aan;
- communicatie is bij het varen beperkt.

De Inspectie OOV merkt op dat bij de beslissing tot de inzet van de SIB het doel en het risico van deze inzet onvoldoende tegenover elkaar zijn afgewogen. Er waren onduidelijkheden, maar geen signalen, die een mogelijk ernstig ongeval deden vrezen. Dat de blusboot al geruime tijd aanvarende was, heeft bij het afwegen van de te nemen van

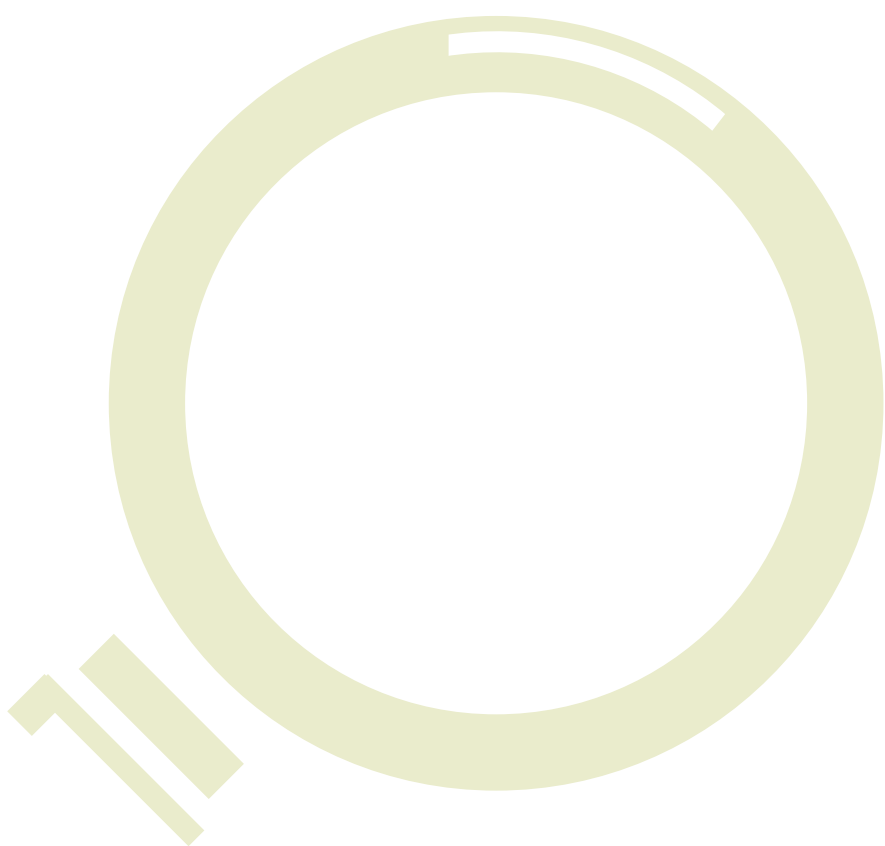
risico's en het besluit tot inzet van de SIB, kennelijk geen of onvoldoende 'veiligheidsbewustzijn-signaal' gegeven. Ook het door de OvD terug brengen van prio 1 naar prio 2 in zijn opdracht naar de SIB, heeft in praktische zin geen of nauwelijks effect gehad.

Deze conclusie sluit aan bij een van de bevindingen uit het onderzoek 'Veiligheidsbewustzijn bij brandweerpersoneel' van de Inspectie OOV. Ze concludeert in die rapportage dat het veiligheidsbewustzijn onder de maat is, in die zin dat brandweerlieden overwegend actiegericht zijn en niet controlegericht.

Aanbeveling

De Inspectie OOV beveelt aan het veiligheidsbewustzijn bij de medewerkers van het korps te vergroten door inzetten grondig te evalueren en over de lessen uit de evaluaties helder en duidelijk binnen het korps te communiceren. Indien nodig dienen procedures aangepast en geïmplementeerd te worden.





Bijlage: Ingezette eenheden



Om 01:38 uur kreeg de alarmcentrale van de regionale brandweer Gelderland-Zuid van de verkeerspost Nijmegen van RWS een scheepvaartongeval door in de gemeente Ubbergen, Waal Links 878000. De meldkamer beoordeelde het incident als prio 1.

Melding	Functionaris	Uitrukpunt	Nr:	Ter plaatse
01:40	TS	Ubbergen	840	02:07 (dijk bij Ooij)
	OvD	MUG	902	02:05 (dijk bij Ooij)
	HOvD	Sector Oost	599	02:04 (dijk bij Ooij)
	BRV (schipper)	Nijmegen centr.*	560	02:05 (haven)/ 02:06 (afvaart)
01:49	TS (bem.blusb)	Nijmegen centr.*	643	02:05 (haven)/ 02:06 (afvaart)
	Blusboot		560	02:30 (Waal 877)
02:14	SIB	Millingen	887	02:30 (stoepveer)/ 02:38 (uitgevaren)
02:53	TS	Millingen	848	02:59 (geen status)
03:00	RAC (Start noodprocedure eigen personeel)			
03:06	Cdt.	MUG (cdt. gealarmeerd)		

* De schipper (560) en de bemanning (643) vormen tezamen de blusboot (560).

Bijlage: Uit het mutatie rapport Waterpolitie, Unit Rivieren, groep Tiel



01:40 uur krijgt de politie, via de meldkamer Driebergen, de melding binnen van een scheepvaartongeval. De afvarende tanker Iris, leeg van gasolie, aan de stuurboordwal, komt in aanvaring met de aan bakboordwal opvarende coaster Hestia, geladen met 3000 ton stenen, ter hoogte van kmr 877 RO.

Rijkswaterstaat (RWS) heeft vaartuig RWS43 in dienst op 1 uur vaarafstand en gaat ter plaatse. RWS-VP (Rijkswaterstaat, verkeerspost) Nijmegen had inmiddels contact met de Iris, die voor anker ligt ter hoogte van kmr 878 LO. Er kon geen contact worden gelegd met de Hestia. Er is onduidelijkheid over de situatie aan boord van dat schip. Op basis van onduidelijkheid (mogelijk slachtoffers aan boord) en gelet op de aanvaartijd van RWS en/of DWP (de Dienst Waterpolitie) heeft de verkeerspost om de inzet van de in Nijmegen gestationeerde blusboot Gelderland gevraagd.

Meldkamer VP Nijmegen⁵

start incident 01:47.



01:49 uur, watr158: 'een lege tanker (gasolie 1202) heeft een kop op kop gekregen met een coaster geladen met 3000 ton stenen, schepen reageren niet op de marifoon van de vp Nijmegen, vp wil zo spoedig mogelijk een boot van ons in de vaart....'

02:00 uur. Contact met de piketfunctionaris van de RWS: ruggespraak gehouden over het voorval en besloten geen coördinatie team plaats incident (CTPI) in te richten. Naar de piketfunctionaris aangegeven dat piketbemanning van de DWP wordt ingezet met de P23⁶; aanvaartijd naar schatting 60 tot 90 minuten vanuit Tiel.

02:10 uur. Nogmaals de functionaris van de RWS: hij meldt dat hij contact heeft gehad met de brdw. cdt. van Millingen (de OvD), over de inzet van de SIB. RWS heeft geadviseerd, gelet op het slechte zicht in verband met mist, niet met de SIB het water op te gaan.

Meldkamer VP Nijmegen

02:12 uur, watr158.



'CvD: heeft piket opgeroepen, men gaat de P23 Nijmegen bemannen en verwacht wordt dat deze rond 03:00 zal gaan varen, RWS is met een boot onderweg, boot regio BRW zou gaan varen, op de tanker vooralsnog geen gewonde. Van de Hestia (coaster) niets bekend'.

03:02 uur, info157. Regionale meldkamer GLZ: 'hoe lang duurt het nog voordat de boot KLPD er is? Er zijn inmiddels twee gewonden (brandweermannen die over boord zijn geslagen, mogelijk onderkoeling)'.

5 VP betreft de Verkeerspost van Rijkswaterstaat te Nijmegen

6 P23 betreft het politievvaartuig (23) van de Dienst Waterpolitie

03:20 uur. De P23 bemand en in de vaart, constateren dat de blusboot Gelderland niet meer voor de steiger ligt en klaarblijkelijk in de vaart is. Van de meldkamer Driebergen komt bericht: twee brandweerlieden zijn te water geraakt en met onderkoelingsverschijnselen overgebracht naar het ziekenhuis. Niet duidelijk is of het opvarenden van de Gelderland betreft.

03:40 uur: Melding dat er een ongeval heeft plaatsgevonden met een brandweervaartuig van Millingen. Het vaartuig zou over een krib zijn gevaren en manschappen zijn te water geraakt. Verzoek is ter plaatse te komen. De P23 is juist bij de Hestia aangekomen. Na volgende contacten met de CvDP: brandweervaartuig is te water gelaten op de veerstoep te Millingen en bemand met zes brandweerlieden. Vaartuig is langs linkeroever in de afvaart gegaan en week uit naar links voor scheepvaart en voer vervolgens over een krib.

Uit de radarbeelden van de dienst Waterpolitie, unit Rivieren Oost, groep Tiel.

Op de radarbeelden van het korps waterpolitie (behoort bij proces-verbaal nr. 2008004003-1) wordt de SIB van Millingen omstreeks 02:39 uur waargenomen met een snelheid tot circa 55 km/uur in de afvaart aan de linkeroever, waarna ze om 02:40:50 op een krib vaart.



Bijlage: Toedracht

Om de gang van zaken te reconstrueren is gebruik gemaakt van de processen-verbaal, opgetekend bij de verhoren van de bemanning van de SIB en de OvD door verbalisanten van het KLPD (Korps landelijke politiediensten), dienst Waterpolitie, Unit Rivieren Oost, groep Tiel.

1

TOEDRACHT UIT DE VERKLARING VAN DE OFFICIER VAN DIENST

Tijdens het aanrijden naar de plaats van het incident heeft de OvD contact met de HOvD en de bevelvoerder van de tankautospuut. Het overleg gaat over de juiste locatie en de wijze van aanrijden. Daarna krijgt de OvD het bericht van de alarmcentrale dat de waterpolitie gewaarschuwd is en vanuit Tiel gaat varen. De bevelvoerder van de TS Ubbingen informeert bij de OvD of de SIB ter plaatse zou moeten komen. De SIB wordt gewoonlijk gebruikt voor een verkenning te water en is verder niet uitgerust voor een inzet te water dan alleen een 'verlenging van het oog en oor'.

In de omgeving van de Bisonbaai voegt de OvD zich bij de aanwezige tankautospuut en heeft (min of meer) een CTPI overleg met de HOvD en de daar aanwezige politie. De juiste locatie kan optisch niet worden vastgesteld. In overleg met de HOvD wordt de inzet van de SIB besproken. Vanwege het slechte zicht wordt daar vooralsnog niet voor gekozen. Aan de hand van kaartmateriaal en het overleg, wordt besloten zich te verplaatsen naar een locatie waarvan men denkt dat dit de juiste is in de omgeving van Ooij.

Bovenstrooms van de Bizonbaai op de dijk aan de rivier is wederom overleg. Vandaar uit is een stroomopwaarts varende boot waarneembaar. Geconcludeerd wordt dat de scheepvaart dus niet gestremd is en het zicht wat beter wordt, ondanks dat de oever aan de overzijde niet goed waarneembaar is.

De OvD heeft vanuit het CTPI telefonisch overleg met de dienstdoende piketofficier van Rijkswaterstaat. Hij geeft de OvD informatie zoals:

Een lege dieseltanker, Iris en een opvarende coaster Hestia, geladen met stenen. Er is niets bekend van lekkages of verdere schade. De piketfunctionaris vraagt de OvD zich te bedenken omtrent de inzet van de SIB in verband met het zicht op het water.

Intussen heeft de bevelvoerder van de TS van Ubbingen contact met de bemanning van de blusboot; over de inhoud van dit gesprek heeft de OvD geen kennis.

Na verloop van tijd worden de lampen van voorbij varende boten waargenomen.

Staand op de dijk blijkt zich het zicht te verbeteren. Na overleg met de HOvD besluit de OvD alsnog om de SIB in te zetten om de navolgende redenen:

- de blusboot was nog niet ter plaatse;
- het was niet duidelijk hoe lang een en ander nog zou gaan duren;
- hij meende met twee incidentlocaties te maken te hebben;
- hij had nog steeds geen goed beeld van het incident en de gevaarszetting.

De AC wordt daarop verzocht de SIB te alarmeren.

Na verloop van tijd meldt de bevelvoerder van de SIB zich per portofoon in bij de AC. De OvD zoekt contact met hem en vraagt hem zich te melden wanneer ze inzetgereed zijn. De OvD heeft dan contact met de blusboot die inmiddels ter plaatse is en op dat moment een verkenning doet bij de eerste boot. Informatie van het tweede schip is er op dat moment nog niet. Er wordt verder niet geïnformeerd naar het zicht of de omstandigheden op het water.

Bij 'gereed melding' van de SIB vraagt de OvD aan de bevelvoerder of in verband met het zicht het verantwoord is om te varen. Daarop komt een positief antwoord van de bevelvoerder. De OvD vertrouwt daarbij op de kennis en kunde en de ervaring als 'schipper' die de bevelvoerder heeft. De SIB gaat varen.

Wederom heeft de OvD contact met de blusboot. Uit de verkenning bij het eerste schip is niet gebleken dat er op enige manier gevaar dreigt, er blijkt voor de brandweer niets te doen. Men is inmiddels richting het tweede schip gevaren.

Op dat moment tracht de OvD met de bevelvoerder van de SIB in contact te komen.

Zowel per porto als telefoon lukt dit niet, evenmin via de AC.

Een bemanningslid van de TS heeft uiteindelijk telefonisch contact met een bemanningslid van de SIB. Er wordt gemeld dat er een ongeval is geweest met de SIB, twee man overboord (uiteindelijk drie) noodprocedure eigen personeel starten, ambulance is gevraagd.

De HOvD start de noodprocedure op. De OvD stuurt de TS richting Millingen en verneemt van de blusboot dat ook bij de tweede boot er voor de brandweer niets te doen is. Hij vraagt de politie het incident hier verder af te handelen en spoedt zich naar de locatie van de SIB, richting Millingen.

2 **TOEDRACHT UIT DE VERKLARINGEN VAN DE SCHIPPER VAN DE SIB**

Bij een uitruk van de SIB komen de vrijwilligers van Millingen samen in de kazerne. Voor een waterhulpverlening hangen er aldaar overlevingspakken in drie maten voor maximaal zeven personen. Over deze pakken worden reddingsvesten aangetrokken, die zichzelf opblazen als ze met het water in aanraking komen. Het betreft niet een persoonlijk uitgegeven uitrusting.

De SIB wordt voor gebruik achter de daarvoor bestemde Mercedesbus gekoppeld. Zo wordt ze vanaf de brandweerpost door het dorp naar de waterkant gereden en bij de veerstoep te water gelaten.

Aan boord zijn er twee leiders: de bevelvoerder en de stuurman (schipper). De bevelvoerder gaat over de inzet en heeft contact via C2000, met in dit geval de OvD. De schipper heeft de nautische verantwoordelijkheid. Er is van te voren niet afgesproken wie de functie van schipper op zich zou nemen.

Met zes personen ging men te water aan de veerstoep, nadat de navigatieverlichting door de schipper was gecheckt. Hij concludeert dat de overkant van de rivier, de scheepsverlichting en de betonning, op dat moment goed zichtbaar zijn. De bevelvoerder heeft telefonisch contact met de OvD betreffende het zicht. De bevelvoerder vraagt de schipper of het zicht voldoende is om te varen, waarop de schipper antwoordt dat wat hem betreft, het kan. De Waal daar is goed verlicht door de verlichting van de bunkerschepen en de scheepswerf.

Men vaart weg in westelijke richting aan de linkerkant langs de bunkerschepen. De schipper weet dat het ongeval aan de linkerkant is en neemt aan dat het niet zo heel ver weg is. Twee keer de rivier oversteken om via de rechterkant benedenstrooms te varen vindt de schipper gevaarlijk en hij besluit dat het veiliger is om langs de linkeroever te gaan varen. De schipper beroept zich bij deze afwijking van de regels op 'goed zeemanschap'.

Naar het idee van de schipper wordt er, zonder dat hij op de snelheidsmeter heeft gekeken, 10 km/uur gevaren. De marifoon stond op kanaal tien en hij kon scheepsberichten horen.

Na het passeren van de bunkerstations wordt het donker terwijl men een schip voorbij vaart, met ongeveer 8 à 10 meter uit de kribbenlijn. De schipper zegt even rustig aan te varen om aan het donker te wennen en zich te oriënteren. Het zicht is hier beduidend minder.

De schipper ziet dan de verlichte driehoek van een opvarende duwboot. Er is ruimte genoeg om aan de linkeroever te passeren. Hij gaat in overleg met de achter hem zittende bevelvoerder over het zicht, de duwboot en de eventueel te voeren blauwe signaalverlichting.

Op dat moment gaat er een schok door de boot alsof men ergens overheen vaart. Drie man slaan overboord en de motoren vallen uit. Uiteindelijk krijgt de schipper een van de motoren aan de slag en kunnen zij een drenkeling binnen de boot trekken. De andere twee zijn inmiddels op de krib gekropen. De schipper vaart de boot op het strand en men stapt allen uit.

Volgens de beleving van de schipper voer hij een koers die aanvaring uitsloot. Mogelijk acht hij zich iets afgeleid door het overleg met de bevelvoerder, ondanks dat hij zijn gedachten bij het varen hield.

De meeste leden van het korps Millingen zijn in 2002 op geweest voor het Klein Vaarbewijs I. Daarna is het marifoon bedieningscertificaat gehaald. Vanaf 2002 is de SIB in gebruik.

Er wordt zes à zeven keer per jaar geoefend; niet iedereen is daarbij steeds aanwezig. Vanaf 2004 wordt er een logboek bijgehouden van oefeningen. De functie van schipper rouleert tussen de mensen met een vaarbewijs. Bij oefeningen wordt er qua functie dan ook gewisseld. Slechts enkelen hebben naast hun opleiding een meer nautisch ervaringsveld.

Vorig jaar zijn er overlevingspakken aangeschaft. Het zijn oranje, enigszins gewatteerde pakken met capuchon. Het dient als bescherming op het water (spatwaterdicht), maar raakt men te water, dan lopen ze vol.

Er is theoretische instructie gegeven in het werken in het pak, een Flotation Overall van het merk FMX6. In recreatiegebied de Bijland is het te water geraken praktisch beoefend.

In de boot hangen twee zwemvesten, in het voertuig is een kist met meer zwemvesten. De vesten zitten in een cyclus van onderhoud en dat wordt door de MUG (onderhoudsgroep) geregeld. In de vesten zit een zouttablet. Met aanraking van water smelt deze en wordt de borging van de CO₂cylinder verbroken. Hierdoor blaast het vest zichzelf op. Dit proces kan bij nood worden doorbroken door aan het touwtje eveneens de borging te verbreken. De vesten zijn uitgetest tijdens een oefening. Iedereen heeft bij het water opgaan, zijn vest om.

"Het dagelijks onderhoud van de vesten de SECUMAR, Golf 275, zoals tabletten verwisselen, doen we zelf, de keuring is uitbesteed".



De bevelvoerder heeft in portofonisch contact met de OvD aangegeven dat het zicht voldoende was om uit te varen. Daarna wordt onder prio 2 weggevaren, men denkt tussen de 20 en 30 km/uur. Men wist wel de aard van het incident maar niet precies wat men zou gaan doen. De omstandigheden worden als koud, winderig en mistig aangegeven. Eenmaal aan boord van de varende boot is door het geluid van de buitenboordmotoren nog nauwelijks communicatie mogelijk. Evenmin is dan de marifoon nog te gebruiken. De schipper (nr. 1) zit op de console, direct achter hem de bevelvoerder (nr. 2) en daarachter manschap (nr. 3).

Iedereen heeft ervaren dat na het passeren van de verlichte bunkerschepen men een zwart gat in voer. Omdat het zicht slechter wordt heeft een bemanningslid (halverwege links zittend nr. 4) op verzoek van de bevelvoerder het losse zoeklicht gepakt om de

oever beter te kunnen zien. De twee bovenop gemonteerde schijnwerpers worden niet benut.

Behalve de bevelvoerder kijkt bijna niemand bewust mee. Om de koude te trotseren hebben de meesten het gezicht van de steven afgewend, zo veel mogelijk ingedoken van de wind af. De vaarsnelheid wordt als onveranderd waargenomen. Buiten de console waarop de drie zitten is er nog enigszins houvast aan de twee stangen van de achteropbouw. De boot beschikt verder niet over een mogelijkheid om zich vast te houden of te borgen voor een x-aantal inzittenden.

Alleen de bevelvoerder op de console, direct achter de schipper, ziet tijdens een overleg met de schipper de contouren van de krib opdoemen op een afstand van 10 à 20 meter. Ondanks een sterk naar stuurboord ingezette correctie, schampt de boot de kop van de krib, wordt ze gelanceerd en schuift ze over de stenen aan de andere kant het water weer in. De bevelvoerder en twee andere bemanningsleden slaan daarbij overboord het koude Waalwater in.

De bevelvoerder ligt met een manschap (links achter in de boot gezeten nr. 5) een vijf a tien meter van de krib, op zo'n vijf meter afstand van elkaar. De een (5) heeft pijn aan de schouder en kan daardoor heel moeilijk zwemmen. De ander, de bevelvoerder krijgt geen lucht. De kinband van zijn helm verstikt hem door het opzwellende zwemvest. De helm zuigt zich vast om zijn hoofd en met geweld weet hij uiteindelijk zijn buitenhelm los te rukken. Ze beklimmen met moeite de gladde stenen van de krib en brengen zich zo in veiligheid. Van daaruit zien ze de boot drijven met de inmiddels ontstoken zoeklichten. Ze besluiten verder de krib af te lopen. De bevelvoerder is zijn portofoon kwijt, alleen telefonisch contact is nog mogelijk.

De mensen in de boot bemerken tot hun grote schrik dat ze stil en stroomafwaarts achter de krib liggen. De motoren zijn afgeslagen. Men ziet en hoort een drenkeling (nr. 3) in het water schreeuwen. Iemand ontsteekt de zoeklichten, anderen trachten met peddels positie te nemen. De schipper probeert de motoren draaiende te krijgen, uiteindelijk lukt dit en men kan naar de drenkeling toe varen en hem aan boord hijsen. Pas toen werden de twee anderen waargenomen die zich klimmend tegen de krib in veiligheid brachten. De schipper besluit naar het strand te koersen en zet daar de boot op het zand.

De achter de bevelvoerder zittende nr. 3 dobbert zo'n 20 meter verder, geschrokken en gedesoriënteerd, stroomafwaarts van de krib, in het water. Hij kijkt rond, neemt twee, in oranje overalls gestoken, collega's klauterend tegen de krib waar en besluit daar naar toe te zwemmen. Hij bemerkt dat het zwemmen niet lukt, hij komt niet dichterbij, stopt met zwemmen en oriënteert zich wederom. Hij ziet het strand en besluit daar naar toe te zwemmen met in zijn achterhoofd 'o, wat is dat ver'. Zijn laarzen lopen vol, de kou slaat op zijn borst en hij realiseert zich dat ook dat niet haalbaar is. Dan ziet hij de SIB drijven. Hij merkt dan dat zijn lichaam niet gecorrigeerd wordt zoals hij dat bij een oefening met het zwemvest ervaren heeft. Zijn zwemvest is niet afgegaan en hij denkt 'als ik het maar volhoud'. Inmiddels zijn de twee schijnwerpers ontstoken en hij zwaait

en schreeuwt ze 'hier, hier' toe. Hij hoort dat ze zeggen dat de motor niet aanslaat en probeert dan maar naar ze toe te zwemmen. Intussen blijft hij met doodschrik roepen, weet niet of ze hem in de gaten hebben en ziet dat de boot verder afdrijft dan dat hij dichterbij komt. Op een gegeven moment hoort hij een motor pruttelen en komen ze dichterbij. Er wordt hem een touw toegeworpen, hij grijpt het en roept dat ze hem binnen moeten trekken, zelf heeft hij de kracht er niet meer voor. De drie hijsen hem aan boord.

Allen verzamelen zich op het strandje bij de boot, de bevelvoerder telt de koppen en zoekt telefonisch contact met de kazerne van Millingen. Hij verzoekt om hulpverlening eigen personeel en om een ambulance. [Tijd AC 02:53]

Aan de dijk van de Waiboerweg staat de TS van Millingen, de drenkelingen worden zo veel mogelijk tegen verder afkoelen bedekt; ze zakken door de koude min of meer weg. Een gearriveerde ambulance neemt de drie slachtoffers mee voor controle naar het ziekenhuis. Daar wordt bij de drie onderzoelingsverschijnselen geconstateerd, waarvan men gelukkig snel bekommt. De 'pijn aan de schouder' blijkt twee gebroken ribben en kneuzingen te zijn. Verder is men er met grote schrik en behoorlijke spierpijn nog goed vanaf gekomen.

Bijlage: Regionaal beleid incidentbestrijding op waterwegen



In het commandantenoverleg van de regio Gelderland-Zuid van 1 maart 2007 zijn in het ‘voorstel incidentbestrijding op de waterwegen’ een tweetal beslis-
punten aangenomen die betrekking hebben op de inzet(mogelijkheden) van interventie-
boten in de regio. Dit voorstel is uitgewerkt in de rapportage ‘De vaart erin!’.

De twee bovengenoemde beslispunten zijn in ‘De vaart erin!’, respectievelijk aangehaald:
Punt 4: Een onafhankelijke deskundige (bijvoorbeeld het KLPD) laten beoordelen welke
(snelle interventie)boten geschikt zijn om in te zetten op de grote waterwegen en onder
welke omstandigheden.

Punt 5: Op grond van de resultaten van dit onderzoek (beslispunt vier) de alarmering
en inzet van de (snelle interventie)boten regionaal afstemmen en voorbereiden.

Ad punt 4.

Het Korps landelijke politiediensten (KLPD), heeft op verzoek van de regio Gelderland-
Zuid in overeenstemming met beslispunt vier, advies uitgebracht over de geschiktheid
van de in te zetten vaartuigen van de brandweer op de rivieren van de regio.

Deze ‘Adviesrapportage regionale inzet gemeentelijke brandweervoertuigen’ van het
KLPD, geeft een advies voor negen brandweer hulpverleningsboten. De boot van
Millingen aan de Rijn is in deze beoordeling als snelle interventieboot zonder bluscapa-
citeit en met maximum vijftien ingezetenen, aangeboden met een toepassingsgebied op
de Waal ten behoeve van onder andere:

- zoeken van voorwerpen/lichamen onder water;
- medische assistentie, inzet AED.

Het KLPD acht in haar rapportage de SIB bijzonder geschikt voor inzetten onder andere
op de Waal. Dit is een advies wat materieeltechnische aspecten betreft op gebruik bij
slecht weer condities. Verder geeft deze rapportage het volgende gebruiksadvies aan:
‘De feitelijke inzet (of beperking) van het desbetreffende vaartuig zal in sterke mate
bepaald worden door de kundigheid en ervaring van de schipper en de bemanning,
gecombineerd met de reden/doel van de verlangde inzet. Dus bijvoorbeeld bij krachtige
westenwind en een flinke rivierstroom dienen hogere eisen gesteld te worden aan de
“zeewaardigheid” van het schip en de ervaring van de bemanning.’

Ad punt 5.

Onder dit beslispunt wordt de inzetbaarheid van de SIB van Millingen herhaald met de
opmerking dat ze vanwege het ontbreken van een radar bij mist onmogelijk kan worden
ingezet.

De alarmering geschiedt na instemming van de dienstdoende OvD. Deze bepaalt of de omstandigheden/werkzaamheden zodanig zijn dat een veilige inzet mogelijk is. Bij verzoeken om de inzet van een SIB zal daarom altijd de OvD geraadpleegd worden door de RAC. Dit laat onverlet dat de schipper altijd kan aangeven dat een inzet niet verantwoord is.

Bovendien is de SIB als zodanig in het opschaling/alarmeringssysteem van de regionale brandweer Gelderland-Zuid opgenomen.

Om een veilige inzet mogelijk te maken zal ter voorbereiding ook de opleiding- en oefeninspanning en het onderhoud worden aangegeven.

Opleiding en Oefening

Naast een aanbeveling aangaande de vereiste opleidingen (zijn inmiddels gerealiseerd), wordt gesteld dat de oefenfrequentie afhankelijk is van de taak van de bemanning (bijvoorbeeld opstapper of schipper) aan boord. De opstapper/bemanningslid kan, mits opgeleid, volstaan met twee oefeningen per jaar, waarvan tenminste één slechtweer-oefening moet zijn. Voor schippers kan de richtlijn van de reddingsbrigade gevolgd worden, te weten 25 uur, waarbij ten minste vier slechtweer-oefeningen zitten.

Onderhoud

Door het netwerk preparatie van de regio Gelderland-Midden kan advies ten aanzien van onderhoud van de vaartuigen, radarvoorziening, verbindingsmiddelen, kleding, actieve radardetectie en verlichting, een onderhoudsprotocol opgesteld worden. Dit valt buiten deze notitie ('De vaart erin!') en zou rechtstreeks aan betreffende korpsen worden aangeboden.

Het brandweerkorps kon de Inspectie OOV geen uitgewerkte protocollen over bovengenoemd onderhoud overhandigen.





Bijlage: Lijst met afkortingen

AC; ac	alarmcentrale
AED	automatische externe defibrillator
BRV	bevelvoerder redvoertuig
CTPI	coördinatie team plaats incident
HOvD	hoofdofficier van dienst van de brandweer
Inspectie OOV	Inspectie Openbare Orde en Veiligheid
KLPD	Korps landelijke politiediensten
MUG	Millingen aan de Rijn/Ubbergen/Groesbeek
OvD	officier van dienst van de brandweer
Prio	prioriteit
RWS	Rijkswaterstaat
SIB	snelle interventie boot
TS	tankautospuut
VP	verkeerspost Rijkswaterstaat



Inspectie

OPENBARE ORDE
EN VEILIGHEID

