

Watterand 11: Hulpverleners slaan handen ineen voor Sail-In

TEKST: KO VAN LEEUWEN / FOTO'S: IRMA DE ULIEGER, JOB VAN DEN BORN EN KO VAN LEEUWEN

Geslaagde reanimatie op overvol Noordzeekanaal

Het project Watterand is opgezet om te komen tot meer duidelijkheid en samenwerking tussen de 'natte' en 'droge' hulpverlening rondom incidenten op of in de nabijheid van het water. In het verleden waren de 'droge' hulpverleningsdiensten veel minder bezig met hetgeen zich op het water afspeelde. Ook het Noordzeekanaal tussen IJmuiden en Amsterdam valt onder Watterand. Sterker nog, het is een proefgebied geweest voor de opzet van Watterand.

Wie denkt aan Sail legt niet meteen de link met Watterand. Toch is deze link er wel. In Vakblad Incident van februari dit jaar legde de Velsense postcommandant Leo van der Leden al uit dat allerlei verschillende plannen aan de hand van Watterand zijn samengevoegd tot het interregionale Incident Bestrijdingsplan Noordzeekanaal (IBP-NZK). Toen nog niet, maar ondertussen wel vastgesteld door het Burgermeesterplatform Havenveiligheid (5 burgemeesters van het Noordzeekanaal). In dit artikel wordt ingegaan op de rol van de hulpverlening tijdens Sail-In op 19 augustus 2010 voor wat betreft de veiligheidsregio's Kennemerland en Zaanstreek-Waterland.

Maarten Spoel (31), beleidsmedewerker van het het Veiligheidsbureau van de Veiligheidsregio Kennemerland is als voorzitter van de beheergroep Noordzeekanaal van het IBP-NZK nauw betrokken bij de voorbereidingen van Sail-2010. Vanuit deze functie is hij gevraagd als voorzitter van de werkgroep Veiligheid en Gezondheid Sail-In: "De werkgroep heeft gewerkt aan de hand van het Regionaal Evenementen Beleid Kennemerland dat we gebruiken

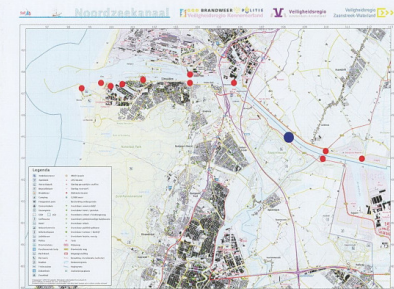
voor alle evenementen binnen Kennemerland en dat aansluit op de crisisbeheersing en rampenbestrijding, zo ook op het IBP-NZK. Aangezien het IBP-NZK over meerdere regio's gaat, hebben we een interregionale uniformiteit in de aanpak van incidenten op het Noordzeekanaal. Door Watterand is er meer bewustzijn gekomen bij én over de waterpartijen waardoor het makkelijk was om (landelijke) uniforme afspraken te maken. Dit wordt nog versterkt doordat Centraal Nautisch Beheer/Havenbedrijf Amsterdam en Rijkswaterstaat ook deel uit maken van de beheergroep Noordzeekanaal." Het sterke punt van Watterand komt volgens Spoel ook hier weer naar voren: "Geen grenzen, maar afspraken over de grenzen heen, zodat door multidisciplinaire en interregionale samenwerking incidenten kunnen worden opgelost. Hierdoor heeft iedereen de voorbereidingen goed en professioneel kunnen werken."

Waterpolitie

Binnen de werkgroep is aan de hand van het IBP-NZK land en water tijdens Sail samengebracht tot één samenwerkend geheel, waarbij de coördinatie voor alles wat op het



POLITIEVAARTUIGEN P42 EN PIJS NAAST DE CLIPPER STAD AMSTERDAM IN DE HOORDERSLUIS.



KAART VAN HET NESTELIJKE DEEL VAN HET BEWAKINGSGEBIED. ROOD ZIJN DE AANLANDINGSPLAATSEN. BLAUW IS DE POSITIE VAN DE REANIMATIE.



VEEL KLEINE SCHEPEN WACHTEN DE TALLSHIPS OP BIJ DE HOORDERSLUIS.

water speelde in handen was gelegd van de KLPD Dienst Waterpolitie. Dit gebeurde vanaf het politievaartuig P42. Voor de aansturing van 20 boten van de reddingsbrigades was op dit vaartuig ook een liaison van de Reddingsbrigade aanwezig. Voor alle maatregelen op het land voor Kennemerland en Zaanstreek-Waterland was het evenementenafstemmingsoverleg Sail-In ingesteld. Alle partijen waren hierin vertegenwoordigd, waaronder ook een liaison van de KLPD te Water. Voor Amsterdam-Amstelland was er een liaison aanwezig voor de aansluiting op Sail Amsterdam. De politie had een Staf Grootchalig en Bijzonder optreden actief voor Kennemerland en Zaanstreek-Waterland. Van Zaanstreek-Waterland was op de meldkamer in Haarlem een liaison aanwezig. Op het moment dat de schepen de IJ-haven invoeren ging de regio erover naar de meldkamer van Amsterdam-Amstelland.

Voor een goed overzicht voor het hele Noordzeekanaal, is het Project Netcentrisch Sail opgezet. Hierdoor konden niet alleen de schepen met AIS (Automatic Identification System), maar ook alle andere eenheden gezien worden middels een transponder. Voor het project waren 63 transponders uitgereikt onder de land- en water-eenheden. Beiden waren samengevoegd in een geoplustsysteem. Op deze manier konden de centralisten altijd zien waar de eenheden zich bevonden.

Naast de nodige boten van de KLPD, Koninklijke Marechaussee, reddingsbrigades, Rijkswaterstaat en de havendienst, is op de wal de inzet gedaan door dynamische eenheden van bikers en motorrijders van CPA en politie, plus een twaalfal EHBO-posten en 30 mensen van het Rode Kruis. In de plannen is een aantal locaties opgenomen, waar land en water elkaar ontmoeten, in de vorm van aanlandingsplaatsen die per boot en per wagen goed te bereiken zijn. Een aantal van deze plaatsen is ook geschikt om boten van brandweer en reddingsbrigades te water te laten. Deze aanlandingsplaatsen zijn heel bewust gekozen: "Ze moeten langs de verharde weg liggen, zodat voertuigen er bij kunnen, je moet er snel kunnen komen en weer snel weg kunnen en er moet een goede manier van aanlanden zijn, via steigers of een bewegbare aanbrug van een pontfuik." Op deze manier moet een patiënt makkelijk aan wal worden gebracht, waarna de ambulance snel op weg kan naar een ziekenhuis. Overigens is Spoel tevreden over de mobiliteit: "De politie heeft samen met de verkeersregelaars goed werk verricht in het openhouden van de wegen langs en naar het kanaal. Zonder het veiligstellen van de mobiliteit zouden we als hulpverleners grote problemen hebben gekregen." Echt grote knelpunten hebben zich volgens Spoel niet voorgedaan. Wel zullen alle geconstateerde kleine punten worden gebruikt om het IBP-NZK verder te actualiseren. Hierbij gaat het voornamelijk over afstemming tussen de verschillende partijen.

Reddingsbrigade

De beveiliging op het water was in handen van de IJmuidse Reddingsbrigade en de Dienst Waterpolitie van de KLPD. Ze hadden naast een aantal politievaartuigen de beschikking over 30 snelle en langzame brigadeboten die elk een bepaald gebied bewaakten. De 80 brigadelieden van deze boten en enkele landeenheden kwamen uit IJmuiden, Zandvoort, Wijk aan Zee, Haarlem, Heemstede en Zaanstad. Daarnaast is gebruik gemaakt van bondsondersteuning op

het gebied van communicatie met C2000-portofoons, de verbindingswagen met twee centralisten en twee voertuigen waarvan één voor logistieke taken. Alhoewel er formeel de rol van de KNRM aanwezig waren hadden deze geen formele rol. Informeel waren ze wel beschikbaar en hebben ook goede diensten bewezen.

Voor Kees Buis van de IJmuidse Reddingsbrigade was de rol van Officier van Dienst Reddingsbrigade (OvD-R) weggelegd. In die hoedanigheid had hij plaats genomen in de verbindingswagen van Reddingsbrigade Nederland ter hoogte van verkeerscentrale De Wijde Blik in Velsen-Zuid. Een ervaren liaison van de Reddingsbrigade was aan boord van de P42 voor de directe aansturing van de brigadefloot. Buis: "Alhoewel we in het IBP-NZK bijna niet genoemd worden en in eerste instantie waren vergeten, zijn we uiteindelijk wel bij de voorbereidingen betrokken. Hierbij is veel overleg geweest met de meldkamer van Kennemerland en de KLPD. Daarnaast hebben we vooraf besloten om zo veel mogelijk boten uit te rusten met AED's." De aanlandingsplaatsen bleken nog niet in de in 2010 vastgestelde plannen te zitten maar: "Vanuit onze ervaring met Sail 2005 zijn de oude aanlandingsplaatsen van 2005 alsnog ingevoegd." Op de vroege ochtend van de Sail-In heeft de meldkamer de eerste aansturing gedaan, wat later werd overgenomen door politievaartuig P42. Buis kon in de verbindingswagen ook meekijken naar de locaties van de eenheden: "Wat wel opviel was dat we niet altijd live beeld hadden. De transponders werken via GSM en soms was het netwerk overbelast. Dat was achteraf ook te zien bij het naspelen van de situatie. Dan zie je dat er soms gaten vielen." Toch is Buis er van overtuigd dat de transponders een toekomst hebben, zeker bij dit soort evenementen. Daarnaast was Sail-In een eerste grootschalige inzet van de eigen C2000-apparatuur van Reddingsbrigade Nederland: "Onze C2000-apparatuur heeft prima gewerkt. Wel heeft er her en der van accu worden gewisseld, maar dat heeft ook te maken met de langdurige inzet." De analoge apparatuur was in reserve gehouden en deed goede diensten in kleine huishoudelijke zaken zoals het contact tussen wagens en posten.

De werkgroep Veiligheid en Gezondheid Sail-In startte al in januari met de voorbereidingen voor Sail-In. Alle partijen hebben zelf hun eigen kosten gedragen. In totaal zijn rond de 180 hulpverleners van verschillende diensten ingezet. Al met al is men zeer tevreden over het verloop van de Sail-In. Natuurlijk zijn er een aantal verbeterpunten, maar de vooraf gemaakte plannen en de goede samenwerking tussen de verschillende diensten hebben zeker hun vruchten afgeworpen.



MAARTEN SPOEL GEEFT AAN WAAR DE REANIMATIE ZICH AFSPLEDE.



KEES BUIS.



Eén van de aanlandingsplaatsen kwam goed van pas toen op een partyschip een persoon werd gereanimeerd en later aan land gebracht. Maarten van der Zwet Slotenmaker was met twee collega's op het water toen het schip Ocean Diva Classic zich meldde voor medische assistentie nadat een passagier was gevallen. Kort daarna werd gemeld dat men aan boord met een reanimatie was gestart. Het schip had zelf geen AED aan boord en kon geen exacte positie melden. Van der Zwet Slotenmaker heeft hierop via de marifoon de verkeersleiding van de Havendienst Amsterdam opgeroepen om de positie te vragen. Hierna zijn ze tegen het verkeer in gaan zoeken. Van der Zwet Slotenmaker had toevallig een politiefuutje bij zich waarmee hij vroeger ging staan om fluitend en met armbewegingen ruimte af te dwingen. Omdat er twee schepen met Ocean Diva in de naam aanwezig waren kwam men eerst bij het verkeerde schip uit. Gelukkig kon een politievaartuig al snel het juiste schip aanwijzen. Daar werd hij doorverzeven naar het achterdek. Met een AED op zijn rug is hij aan boord gekomen en heeft de AED aangesloten. Bij het toedienen van de eerste schok lag onderkomen de KLPD langszij ter assistentie. Kort daarna arriveerde de KNRM-boot van Dordrecht die een verpleegkundige en een kuipbrancaard aan boord had. Na een tweede schok en het opheffen van een kaakkleem had het slachtoffer weer een hartritme. Net nadat hij was overgebracht op politievaartuig P31 arriveerde de boot van de Haarlemse Reddingsbrigade met ambulancepersoneel. Hierop is men naar de dichtstbijzijnde aanlandingsplaats (Buitenhuizen) gevaren. OvD-R Kees Buis was daar ondertussen ook gearriveerd maar meer als wat communicatie en controle was niet nodig want alles liep gesmeerd. Na een stabilisatie in de ambulance is het slachtoffer naar een ziekenhuis gebracht. Later is via de veiligheidsregio bekend geworden dat het goed gaat met het slachtoffer.