

Lectoraat Veiligheid

Hogeschool **Hz** Zeeland

Bijlage bij het **Eindrapport**
Project
Land-Zeeregelingen

maart 2006 deel

2

Water, Ramp en (Neder)land



Hogeschool Zeeland
Lectoraat Veiligheid
Edisonweg 4
Postbus 364
4380 AJ VLISSINGEN
Telefoon: 0118-489000 (algemeen)
Telefoon: 0118-489331 (Secretariaat Lectoraten)
Fax: 0118-489200
Website: www.hz.nl

Inhoudsopgave

<i>Algemeen</i>	7
<i>Opdracht en werkwijze</i>	8
Samenstelling Deel 2	8
Probleemstelling ‘Afstemming rampenbestrijding op land en zee’	9
Werkwijze.....	13
<i>Wetgeving</i>	14
<i>Hoofdstuk 1: Formele en materiële wetgeving</i>	15
Wetgeving gemeentelijk ingedeeld water (en land).....	16
Wetgeving Noordzee.....	20
Overlappende toepassingsgebieden WRZO en de Wet BON.....	22
Overige wetgeving	23
<i>Hoofdstuk 2: Informele regelgeving</i>	24
Bestuurlijke organisatie.....	28
<i>Preparatie in gebieden</i>	38
<i>Hoofdstuk 3: De Noordzee</i>	39
<i>Hoofdstuk 4: Search And Rescue (SAR)</i>	46
<i>Hoofdstuk 5: Waddenzee</i>	48
<i>Hoofdstuk 6: Het IJsselmeer</i>	55
Operationele coördinatie	57
<i>Hoofdstuk 7: Vergelijking Convenanten</i>	59
<i>Hoofdstuk 8: Westerschelde</i>	65
Inleiding.....	65
Toepassingsgebied	65
Doelstelling.....	66
Wettelijk en organisatorisch kader.....	66
Bestuurlijke coördinatie	68
Operationele coördinatie	69
<i>Hoofdstuk 9: Vergelijking van de regelingen</i>	76
<i>De praktijk</i>	83
<i>Hoofdstuk 10: Gespreksronde</i>	84
Samenvattende commentaren	84
Aandacht voor de borging van de beheersplannen	86
<i>Hoofdstuk 11: Vergelijking incidenten uit het recente verleden</i>	87
<i>Hoofdstuk 12: Toezicht</i>	95
Wet- en regelgeving	98
Rampbestrijdingsplannen	99
Rapportages	99
Overige	100
<i>Bijlagen</i>	101
<i>Bijlage 1 De projectorganisatie</i>	102
<i>Bijlage 2 De actoren</i>	103
<i>Bijlage 3 Knelpunten en commentaren</i>	122
<i>Bijlage 4: Meldingsschema's per regeling</i>	123
Westerschelde, beslisboom alarmering.....	123
Westerschelde verbindingsschema rampbestrijding.....	124
Waddenzee, Meldingsschema per ramptype	125
IJsselmeer, Meldings/Verificatie en alarmeringsschema	126

IJsselmeer, Algemeen communicatie schema	127
Noordzee, Alarmeringsplan bij overheidsoptreden op zee	128
Noordzee, Relatie Zee-Land.....	129
<i>Bijlage 5: Opschalingsmodellen.....</i>	<i>130</i>
Schelde Alarm conversie schema	130
GRIP-procedure	131
Categorie-indeling Kustwachtcentrum (KWC)	133
<i>Bijlage 6 Lijst met gebruikte afkortingen.....</i>	<i>134</i>



Algemeen

Opdracht en werkwijze

‘Geef een analyse van de huidige situatie door middel van een ‘foto’ van het geheel van regelingen en geef daarin de knelpunten aan en draag oplossingsrichtingen aan voor de geconstateerde knelpunten’.

Zo luidde de gewijzigde opdracht vanuit het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Ministerie van BZK) in mei 2004. Geen geringe opgave, niet zozeer vanwege de hoeveelheid werk die daar aan vast zit, maar meer vanwege de complexiteit van het geheel. Daarom is gekozen voor een presentatie van de onderzoeksresultaten in twee afzonderlijke delen. Deel 1 is de managementsamenvatting en geeft de conclusies en aanbevelingen aan. Deel 2 is bedoeld als overzichtsdeel met daarin relevante wetgeving, regelgeving, partijen, onderzoeken etc.

Samenstelling Deel 2

In deel 2 vindt u allereerst een beschrijving van de probleemstelling en de methodiek waarvan gebruik gemaakt is bij het onderzoek. Vervolgens vindt u door middel van een gelaagde opbouw die werkt vanuit hiërarchisch wet- en regelgevingsmodel een overzicht van alle aspecten die verbonden zijn aan dit onderzoeksdomein. Dit model gaat uit van de gedachte dat er binnen de veelheid van afspraken binnen het domein ‘Incident op Zee met een uitstraling richting land’ een staffeling is aan te brengen op een in eerste instantie regelgevend niveau.

Allereerst de wet. Onder de wet verstaan wij binnen dit geheel: een gezamenlijk besluit van de regering en de Staten-Generaal (Tweede en Eerste Kamer) volgens een procedure die is vastgelegd in artikel 81 en verder van de Grondwet. De uitwerking van de voor dit onderzoek relevante wetten staat dan ook in hoofdstuk 1. In hoofdstuk 2 komen de beleidsregels aan de orde. Formeel hebben de handleidingen en handreikingen van het Ministerie geen verplichtend karakter, maar in de praktijk bieden zij een belangrijk handelings- en verantwoordingskader van bindend juridische aard. Hierop is het vertrouwensbeginsel van toepassing en de burger kan zich hier derhalve in voorkomend geval ook op beroepen. Tegen die achtergrond vindt u dan ook een overzicht opgenomen van het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding en de Beleidsnota Crisisbeheersing.

Het tweede niveau van deze onderzoeksrapportage handelt vervolgens over de gebiedsingedeelde beleidsregels in de vorm van plannen. Hieronder wordt verstaan: Een overeenkomst tussen diversen door de overheid gemandateerde partijen met als doel samenwerking of het bundelen van krachten op het gebied van de uitvoering van de ramp- en incidentbestrijding. De uitwerking van deze beleidsregels voor achtereenvolgens de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer en de Westerschelde vindt u in de hoofdstukken over de preparatie in de gebieden. Tenslotte wordt afgesloten met een aantal hoofdstukken met betrekking tot de praktijksituatie.

Probleemstelling ‘Afstemming rampenbestrijding op land en zee’

Aanleiding

De onderzoeksrapportage ‘Dakota-incident Waddenzee’ (september 1997) was voor de Minister van BZK mede aanleiding om te bezien of de diverse zeeregelingen¹ in hun samenhang verbetering behoeften. Het toen opgestarte project Zeeregelingen heeft niet tot het gewenste resultaat geleid. De projectgroep is er onvoldoende in geslaagd de samenhang tussen de diverse regelingen te verbeteren. Het is niet tot een eindproduct gekomen.

Naast de bovengenoemde onderzoeksrapportage door de toenmalige Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding, is nog een aantal onderzoeken te noemen waaruit blijkt dat de afstemming tussen de rampenbestrijding op het land en die op het water, niet goed is geregeld.

Het betreft hier de onderzoeken:

- ‘Zeeregelingen vergeleken: plan, planning en scenario’s’ (Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement (COT), 1998);
- ‘Afstemming, communicatie en samenwerking bij incidenten en calamiteiten in het kustgebied’ (Ensaco, 2003);
- ‘Analyse van de risico’s en de bestrijdingsorganisatie voor de Waddenzee’; (Ingenieurs/adviesbureau SAVE, 2003).

De aandacht voor de afstemming tussen de rampenbestrijding op het land en die op het water is van continue aard. Het incident met de Dakota moet worden gezien als de ‘trigger’ die het onderwerp afstemming rampenbestrijding op land en water hoger op de politiek-bestuurlijke agenda heeft gezet. Vanuit het beleidsveld (Provincies, kustgemeenten, brandweer, etc.) wordt vervolgens naar de Rijksoverheid gekeken als het gaat om de afstemming tussen de diverse regelingen. Het Ministerie van BZK kreeg regelmatig vanuit het veld te horen dat er iets aan de afstemming tussen de diverse regelingen moet worden gedaan.

De Minister van BZK is verantwoordelijk voor de coördinatie van dit dossier en geeft in de BZK-begroting 2004 aan dat op het terrein van de planvorming overeenstemming zal worden bereikt over de aanpak van de afstemming tussen land- en zeeregelingen. Daartoe zal een plan van aanpak worden opgesteld, alsmede een projectorganisatie worden ingericht.

Om aan deze doelstelling te werken heeft de toenmalige Directie Rampenbeheersing en Brandweer van het Ministerie van BZK een serie gesprekken gevoerd met betrokkenen op dit dossier.

Het betreft hier gesprekken met functionarissen die vanuit verschillende verantwoordelijkheden een rol vervullen in de rampenbestrijding: Commissaris der Koningin, burgemeester, directeur Kustwacht, onderzoekers, Provincie- en

¹ Onder Zeeregelingen worden de volgende regelingen verstaan: Rampenplan voor de Noordzee, Operationeel Plan Search and Rescue (SAR-Regeling), Samenwerkingsregeling Ongevalsebestrijding Waddenzee (SOW-regeling Waddenzee), Samenwerkingsregeling Ongevalsebestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ-regeling), Samenwerkingsregeling Ongevalsebestrijding Westerschelde

gemeenteambtenaren, ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ministerie van V&W). De gesprekken zijn met de diverse betrokken regio's gevoerd, te weten: het IJsselmeergebied, de Noordzee, de Waddenzee en de Westerschelde.

Doel

Het Ministerie van BZK heeft zich tot doel gesteld de regelingen ten aanzien van de rampenbestrijding op land en water² zowel bestuurlijk als operationeel op elkaar af te stemmen. Momenteel zijn verschillende regelingen voor de rampenbestrijding op de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer en de Westerschelde van toepassing. Deze 'zeeregelingen' beschrijven ieder verschillende operationele processen en bestuurlijke verantwoordelijkheden, en wijken op een aantal punten af van de rampenbestrijdingsregelingen die op het land gelden.

Deze afwijkpunten zijn o.a.:

- de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden;
- afspraken en/of procedures met betrekking tot de afhandeling van incidenten/calamiteiten;
- de hulpverleningsprocessen;
- de structuur van opschaling;
- de invulling van de beheerstaken.

Het afstemmen van de diverse regelingen dient voor alle bij de rampenbestrijding betrokken actoren gebaseerd te zijn op bestuurlijke consensus over de vraag hoe de ramp op meest effectieve wijze kan worden bestreden. Dat wil zeggen dat taken, processen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij iedere actor helder en bekend zijn. Het betreft:

- de bestuurlijke coördinatie;
- de operationele coördinatie;
- melding en alarmering (informatievoorziening, informatiestromen);
- opschaling;
- communicatiemiddelen;
- (geneeskundige) hulpverleningsprocessen.

Procesresultaten op hoofdlijnen

Het resultaat is te onderscheiden in een aantal deelresultaten. Het betreft deelresultaten op het gebied van wettelijke afstemming, bestuurlijke afstemming, operationele afstemming, kennisontwikkeling en kennisdeling.

Om het project binnen een haalbaar perspectief te plaatsen is opdracht gegeven voor de invulling van de eerste aangepaste vraagstelling van het project:

Geef een analyse van de huidige situatie door middel van een 'foto' van het geheel van regelingen en geef daarin de knelpunten aan en draag oplossingsrichtingen aan voor de geconstateerde knelpunten'.

Wettelijke afstemming

De rampenbestrijding te land wordt geregeld in de Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO). De rampenbestrijding op het water wordt geregeld in de Wet Bestrijding

² Met water wordt bedoeld: Noordzee, Waddenzee, IJsselmeergebied en Westerschelde

Ongevallen Noordzee (Wet BON) voor wat betreft de Noordzee, en de Wet Modernisering Waterstaatswetgeving voor wat betreft de waterstaatswerken (oppervlaktewateren en waterkeringen). Het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de Westerschelde zijn gemeentelijk ingedeeld gebied en vallen daardoor onder de WRZO en de Wet Modernisering Waterstaatswetgeving.

Eén van de doelstellingen van het onderhavig onderzoek is om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het knelpunt van elkaar overlappende wetten op te lossen. Bij het doen van voorstellen ten behoeve van de verbetering van de wettelijke afstemming is het niet de bedoeling de wetten aan te passen. Dit vergt een te intensief wetgevingsproces. Pas wanneer blijkt dat alternatieve oplossingen niet kunnen volstaan zou een aanpassing in de wetgeving kunnen worden overwogen. De oplossing zal meer in de communicatieve en bewustwordingssfeer worden gezocht en in de daartoe geëigende plannen zoals bijvoorbeeld in de gemeentelijke rampenplannen kwalitatief en kwantitatief tot uitdrukking moeten komen.

Bestuurlijke afstemming

Eén kilometer kuststrook van de Noordzee is gemeentelijk ingedeeld gebied. Ook de Waddenzee, het IJsselmeer en de Westerschelde kennen een indeling naar gemeenten. Het IJsselmeergebied heeft bijvoorbeeld met 41 gemeenten en 6 Provincies te maken. Het probleem bij deze gemeentelijk ingedeelde wateren is dat, in geval van een ramp of incident van bovengemeentelijke (of bovenregionale) aard, een probleem kan ontstaan in de bevoegdheidsverdeling en de communicatie. Een ramp op een grensgebied van regio's (of Provincies) kan tot gevolg hebben dat de verschillende bij de bestrijding van de ramp betrokken actoren onvolledig samenwerken. Dit kan het gevolg zijn van verschillende benaderingswijzen voor de aanpak van de rampenbestrijding. Zo hanteren de hulpverleners te land primair een territoriale benadering (gemeente, regio, Provincie, land) en de hulpverleningsdiensten te water een meer functionele benaderingswijze (taken, taakgebieden).

Het is de bedoeling dat een oplossingsrichting wordt aangedragen voor het bestuurlijke afstemmingsprobleem, rekening houdend met het aantal actoren, de verschillende competenties, ambities en cultuurverschillen.

Operationele afstemming

Op operationeel niveau zijn in alle aandachtsgebieden problemen met de melding en alarmering, de communicatie tussen de hulpverleningsdiensten, de opschaling, de gezagsstructuren en de (geneeskundige) hulpverleningsprocessen.

Zo zijn:

- de alarmeringsprocedures lang niet voor alle partijen helder;
- hebben de hulpverleningsdiensten op het water andere communicatiemiddelen en systemen dan de hulpverleningsdiensten op het land;
- is de opschalingsgedachte zoals deze voor op het land geldt nog geen gemeengoed voor de waterorganisaties;
- zijn de gezagsstructuren tussen land en waterorganisaties niet altijd helder;
- is er geen eenduidige operationele leiding;
- zijn niet overal aanlandingsplaatsen aangewezen of operationeel zijn afspraken met de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (GHOR) over ambulancebijstand onvoldoende.

Het is de bedoeling van het onderhavig onderzoek om inzicht in de diverse processen te verkrijgen zoals die momenteel in de regelingen zijn vastgelegd. Als vergelijkingsbasis dient daarbij de structuur van rampenbestrijdingsprocessen zoals beschreven in de handleiding voorbereiding rampenbestrijding.

Kennisontwikkeling en kennisdeling

Om er voor zorg te dragen dat de vergaarde informatie zo gestructureerd mogelijk beschikbaar is zal deze door zorg van de opdrachtnemer worden vastgelegd en beschikbaar worden gesteld.

Begeleidingsgroep en projectgroep³

Opdrachtgever voor dit project is het Ministerie van BZK, de directeur Rampenbeheersing en Brandweer (nu directeur Crisisbeheersing). Binnen de Directie ligt het beheer van het project bij het cluster Voorbereiding Rampenbestrijding, sector Planvorming. Opdrachtnemer is de Hogeschool Zeeland. Projectleider is de Lector Veiligheid van de Hogeschool Zeeland, de heer Dick Q.P. Fundter.

De projectleider zal worden bijgestaan door een begeleidingscommissie en een klankbordgroep.

De begeleidingscommissie zal worden voorgezeten door de Commissaris van de Koningin in de Provincie Flevoland en verder worden ingevuld door bestuurders uit de diverse aandachtsgebieden. De begeleidingsgroepleden zijn gemandateerd en als het ware, net als het Ministerie van BZK, probleemhouder.

De klankbordgroep zal worden voorgezeten door de burgemeester van Terneuzen en worden ingevuld door experts van de verschillende disciplines (brandweer, politie, GHOR), de Ministeries van V&W en BZK, Provincies en gemeenten.

³ Zie bijlage 1

Werkwijze

Om te komen tot een gedegen onderzoeksrapportage zijn een drietal slagen gemaakt. Allereerst is er een ronde geweest van inventariserende gesprekken. Die gesprekken hebben plaats gevonden in de tweede helft van 2004.

Voorafgaand aan ieder gesprek ontving de gesprekspartner de projectopdracht ter voorbereiding. Verder werd aangegeven dat er sprake zou zijn van een open gespreksstructuur. Bewust is niet gekozen voor een vragenlijst. Deze keuze werd ingegeven door de gedachte dat binnen de gesprekken partijen de mogelijkheid moesten hebben om te sturen op de voor hen belangrijke issues. Als basisstructuur is steeds gebruik gemaakt van de in de opdracht benoemde afwijkpunten. Gaandeweg ontstonden er op deze manier een aantal aanvullende aandachtspunten die steeds terugkeerden. Door het gebruik van deze gespreksmethode is het, ons inziens, gelukt om een relatief objectieve weergave te krijgen van de knelpunten en spanningsvelden. Deze knelpunten en commentaren treft u aan in de bijlage⁴.

Een tweede slag die gemaakt is, is een analyse van recente incidenten. Deze analyse was eveneens terug te vinden in de eerste tussenrapportage. Na overleg is deze analyse gevalideerd door partijen. Nadat de zowel de begeleidingscommissie en de klankbordgroep zich gebogen hadden en richting hadden gegeven aan de herformulering van de opdracht is een eerste versie van de onderzoeksrapportage gepresenteerd.

Om te komen tot een volwaardige rapportage is hiertoe verstrekkend literatuuronderzoek gedaan en zijn met enkele partijen verdiepingsgesprekken geweest.

⁴ Zie bijlage 3

Wetgeving



Hoofdstuk 1: Formele en materiële wetgeving⁵

Wetten vormen een bron van recht. Er bestaan wetten in formele zin en wetten in materiële zin. Bij een wet in formele zin is sprake van een gezamenlijk besluit van de regering en de Staten-Generaal (Tweede en Eerste Kamer) volgens een procedure die is vastgelegd in artikel 82 van de Grondwet. De regering en de Staten-Generaal vormen daarom de formele wetgever.

Bij wetten in materiële zin is er sprake van besluiten van daartoe bevoegde organen die algemeen verbindende voorschriften bevatten. Deze hoeven niet noodzakelijk afkomstig te zijn van regering en Staten-Generaal gezamenlijk. Zo kunnen bijvoorbeeld algemeen verbindende voorschriften worden uitgevaardigd door de regering (Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB)) of door een Minister (Ministeriële Regeling).

Maar deze wetten zijn niet de enige vorm waarin rechtsregels voorkomen. Er zijn allерhande documenten ontwikkeld met zogenaamde beleidsregels. Deze beleidsregels beslaan een gevarieerd scala van handleidingen, handreikingen en andere documentatie, dat tot doel heeft om de gedecentraliseerde voorbereiding en uitvoering van de rampenbestrijding centraal te beïnvloeden. De term beleidsregels geeft aan dat de betreffende documenten juridisch gezien geen verplichtend karakter hebben. Echter, er is geen sprake van vrijblijvendheid: het gaat immers om richtlijnen die van bovenaf worden aangereikt en die gebaseerd zijn op de overtuiging dat de rampenbestrijding verbetert als zij worden opgevolgd. Ook in de verantwoording achteraf wordt vaak gewezen op de verantwoordelijkheid van instanties in hun omgang met deze richtlijnen. Hiermee is de strekking van de beleidsregels geschetst⁶

Binnen dit onderzoek is er voor gekozen om deze beleidsregels slechts ten dele te beschouwen en ons te beperken tot het Handboek voorbereiding rampenbestrijding en de Nota Crisisbeheersing. Twee documenten die van grote invloed zijn op, de eenheid van denken in het kader van crisisbeheersing en rampenbestrijding. Een toetsing van de borging van informele regelgeving binnen de formele wetgeving valt buiten de scope van dit onderzoek.

Dit hoofdstuk is dan ook als volgt opgebouwd:

- Wetgeving voor gemeentelijk ingedeeld water (land);
- Wetgeving Noordzee;
- Internationale verdragen.

De informele regelgeving volgt in hoofdstuk 2.

⁵ Voor de volledige tekst van alle in dit hoofdstuk genoemde wetten verwijzen wij u naar www.noordzeeloket.nl en www.overheid.nl

⁶ Bron: Rampen, Regels, Richtlijnen. Dr. M. Boogers, Centrum voor recht, bestuur en informatisering Universiteit van Tilburg

Wetgeving gemeentelijk ingedeeld water (en land)

Binnen de WRZO, de wet die van toepassing is in de gemeentelijk ingedeelde gebieden wordt geen onderscheid gemaakt tussen het land en water. Voor de rampen- en incidentenbestrijding op het gemeentelijk ingedeeld water geldt derhalve dezelfde systematiek als voor die op land.

De WRZO regelt de bevoegdheden van bestuursorganen. Naast bestuursorganen spelen ook diverse operationele diensten een rol in de rampenbestrijding, met name brandweer, geneeskundige organisaties en de politie. Deze zijn onderworpen aan eigen wetgeving⁷. Daarnaast is er sprake van een grote diversiteit aan andere (informele) regelgeving, vaak van lokale aard.

Kortom, de WRZO vormt het wettelijk kader voor de bestrijding van rampen en zware ongevallen binnen de gemeentegrenzen. Hieronder volgen de belangrijkste artikelen uit de WRZO met betrekking tot het onderzoek:

Artikel 1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a.** Onze Minister: Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties;
- b.** ramp of zwaar ongeval: een gebeurtenis
 - 1*** waardoor een ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad, en
 - 2*** waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.
- c.** brandweerregio: een regio als bedoeld in artikel 3 van de Brandweerwet 1985;
- d.** GHOR-regio: een intergemeentelijk samenwerkingsverband inzake de geneeskundige hulpverlening als bedoeld in artikel 3 van de Wet geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen;
- e.** het regionale college: het regionale college als bedoeld in artikel 22 van de Politiewet 1993.

Sinds 1 juli 2004 is artikel 1 van de WRZO grondig gewijzigd onder invloed van de inwerkingtreding van de Wet Kwaliteitsverbetering Rampenbestrijding (WKR). De definitie van de terminologie ramp en zwaar ongeval is ongewijzigd gebleven. Nieuw is de verwijzing naar de regio's en het regionale college⁸.

Een adequate bestrijding van rampen staat of valt met een gecoördineerde aanpak van de rampenbestrijding. Eenduidige bestuurlijke aansturing, zowel bij de daadwerkelijke bestrijding van rampen en zware ongevallen als bij de voorbereiding daarop, is daarvoor nadrukkelijk een voorwaarde.

De totstandkoming van de congruente gebiedsindelingen van de brandweerregio's, de regio's voor de geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen (verder: GHOR-regio's) en de politieregio's is een belangrijke bestuurlijk-organisatorische voorwaarde

⁷ bv. de brandweerwet, de politiewet, wet op het ambulancevervoer etc.

⁸ Met regionaal college wordt bedoeld: de burgemeesters uit de regio en de hoofdofficier van justitie.

om deze samenwerking te realiseren en past in het bredere proces tot versterking van de rampenbestrijding⁹.

Artikel 2

Het College van Burgemeester en Wethouders is belast met de voorbereiding van de bestrijding van rampen en zware ongevallen in de gemeente, voor zover niet bij of krachtens de wet anders is bepaald. Het bevordert in het bijzonder het houden van oefeningen en de totstandkoming van afspraken, die nodig zijn voor een doelmatige bestrijding van rampen en zware ongevallen.

De verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding ligt primair bij de gemeentebesturen. Gemeenten worden bij uitstek in staat geacht om een samenhangend veiligheidsbeleid vast te stellen, de aanwezige risico's te beoordelen en daarvoor passende maatregelen te treffen. Gemeenten kennen immers de plaatselijke situatie als geen ander. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beheer over de brandweer en voor het voorkomen, beperken en bestrijden van brand en al wat daarmee samenhangt. Met de voorbereiding van de rampenbestrijding binnen de gemeenten is het college van burgemeesters en wethouders belast. In dit kader stelt de gemeenteraad een rampenplan vast en stelt de burgemeester voor elke naar plaats, aard en gevolgen voorzienbare ramp of zwaar ongeval een rampbestrijdingsplan vast. Gemeenten hebben tevens belangrijke bevoegdheden op het terrein van pro-actie en preventie (verlening van bouw-, milieu- en gebruiksvergunningen en de controle daarop)¹⁰.

Artikel 3

1. Het College van Burgemeester en Wethouders stelt tenminste één maal per vier jaren een rampenplan vast, waarin risico's worden geïnventariseerd, de organisatie, de verantwoordelijkheden, de taken en de bevoegdheden in het kader van de rampenbestrijding worden beschreven en het beleid ten aanzien van het vaststellen van rampbestrijdingsplannen wordt vastgelegd.

2. Het rampenplan wordt tussentijds geactualiseerd, indien gewijzigde omstandigheden daartoe aanleiding geven.

De Provincie heeft toezichthoudende bevoegdheden ten aanzien van rampenplannen en rampbestrijdingsplannen. De Provincie heeft met betrekking tot de voorbereiding dus een toetsende rol en is een belangrijke schakel tussen gemeenten en het Rijk. Het Rijk is verantwoordelijk voor het systeem van rampenbestrijding als zodanig.

Dat wil zeggen dat het Rijk de noodzakelijke randvoorwaarden schept opdat alle verantwoordelijke besturen en diensten in samenhang hun taken kunnen uitoefenen. Zo zorgt het Rijk voor de betreffende wet- en regelgeving.

Tevens toetst het Rijk de kwaliteit van de rampbestrijdingsketen, financiert een gedeelte van de kosten en treft het aanvullende voorzieningen voor grootschalig optreden, zoals verbindingen, het waarschuwingssysteem (sirenenet) en het benodigde materieel.

⁹ Memorie van Toelichting 28 644 nr. 3: Wijziging van de Brandweerwet 1985, de Wet rampen en zware ongevallen en de Wet geneeskundige hulpverlening bij rampen in verband met de bevordering van de kwaliteit van de rampenbestrijding door middel van een planmatige aanpak en de aanscherping van het provinciale toezicht en tot wijziging van de Wet ambulancevervoer (Wet kwaliteitsbevordering rampenbestrijding)

¹⁰ Memorie van Toelichting 28 644 nr. 3

6. Het rampenplan is afgestemd op calamiteitenplannen als bedoeld in artikel 69 van de Waterstaatswet 1900 die betrekking hebben op geheel of ten dele binnen de gemeentegrenzen gelegen waterstaatswerken, alsmede op plannen, vastgesteld voor het gebied van aangrenzende gemeenten en van aangrenzende andere staten.

Hier ligt de koppeling naar de Waterstaatswet van 1900 waarin artikel 69 de opzet en de borging van de calamiteitenplannen wordt geregeld. Het rampenplan moet hiermee in overeenstemming zijn. Maar de nieuwe tekst van de WRZO gaat verder. In artikel 5 wordt de aanzet gegeven tot het opstellen van een regionaal multidisciplinair beheersplan. Het doel van het met dit wetsvoorstel in te voeren regionaal multidisciplinair beheersplan rampenbestrijding is tweeledig. Enerzijds dient het een planmatige multidisciplinaire voorbereiding op de rampenbestrijding te bevorderen(..). Anderzijds dient het alle schakels van de veiligheidsketen te omvatten, zodat de samenhang tussen deze schakels wordt verbeterd¹¹.

Het beheersplan is er dus op gericht de organisatie van de rampenbestrijding over haar gehele breedte in regionaal verband multidisciplinair af te stemmen en afspraken te maken over het kwaliteitsniveau van de bijdragen van de verschillende partners. De reden dat deze verantwoording bij de brandweer is gelegd ligt in artikel 3, tweede lid, onderdeel e, (artikel 4, eerste lid, onder 1°, onderdeel e, nieuw) van de Brandweerwet 1985 waarin wordt gesteld dat het voorbereiden van de coördinatie bij de bestrijding van rampen en zware ongevallen een taak is van de brandweer.

Het beheersplan is bindend en kaderstellend voor de bijdragen van de regionale brandweer, het bestuur van de politieregio en het bestuur van het samenwerkingsverband GHOR. Het bestuur van de regionale brandweer kan het beheersplan daarom alleen vaststellen, indien de besturen van GHOR en de politieregio daarmee instemmen (artikel 5, lid 5)

In artikel 7, 8, 9 en 10 van de WRZO wordt de Provinciale toetsing van de naleving geregeld. Met de bevoegdheid tot toetsing van de beheersplannen krijgen de Provincies een instrument in handen waarmee zij de kwaliteit van de organisatie van de rampenbestrijding zullen kunnen toetsen. Daaruit dient immers te blijken welke risico's de organisatie zal moeten kunnen beheersen en welke voorzieningen daarvoor aanwezig zijn of moeten worden ontwikkeld¹².

Vervolgens is hoofdstuk 3 van belang in het kader van dit onderzoek.

Artikel 11

1. De burgemeester heeft het opperbevel in geval van een ramp of een zwaar ongeval of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan. Degenen die aan de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval deelnemen, staan onder zijn bevel. Hij doet zich bijstaan door een door hem samengestelde gemeentelijke rampenstaf.

2. Degene die de leiding over de brandweer heeft, is tevens belast met de operationele leiding van de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, tenzij de burgemeester een andere voorziening treft.

¹¹ Memorie van Toelichting 28 644 nr. 3

¹² Memorie van Toelichting 28 644 nr. 3

En vervolgens Artikel 11a over de passende wijze van informatieverschaffing aan de bevolking, de hoofdofficier van justitie, Onze Commissaris in de Provincie, Onze Minister en de betrokken personen over de oorsprong, de omvang en de gevolgen van een ramp die of een zwaar ongeval dat de bevolking en het milieu bedreigt of treft, alsmede over de bij deze ramp of dit zware ongeval te volgen gedragslijn. Tenslotte is nog Artikel 11b van belang waarin de informatievoorziening richting de burgemeester geregeld wordt.

Verder wordt in artikel 12 tot en met 14a de aanwijzingsbevoegdheid¹³ van zowel de Commissaris van de Koningin als de Minister geregeld.

Artikel 12

Onze Commissaris in de Provincie kan in geval van een ramp of een zwaar ongeval van meer dan plaatselijke betekenis in een of meer gemeenten of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan de burgemeesters in de Provincie, zoveel mogelijk na overleg met hen, de nodige aanwijzingen geven over het door hen inzake de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval te voeren beleid. Hij kan alsdan in de operationele leiding van de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval voorzien. Hij doet zich bijstaan door een door hem samengestelde Provinciale rampenstaf.

Artikel 13

Onze Minister kan in geval van een ramp of een zwaar ongeval of van ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, indien het algemeen belang zulks dringend eist, Onze Commissaris in de Provincie, zoveel mogelijk na overleg met hem, de nodige aanwijzingen geven over het door hem inzake de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval te voeren beleid.

Artikel 14

De burgemeesters, Onze Commissarissen in de Provinciën en Onze Minister verstrekken elkaar de nodige inlichtingen ten behoeve van de toepassing van de artikelen 11-13.

¹³ Een aanwijzing is bindend voor degene die hem ontvangt. Zo kan een Commissaris van de Koningin besluiten aan een burgemeester een aanwijzing te geven. Voor dit besluit tot aanwijzing is niet de burgemeester maar de betreffende Commissaris van de Koningin verantwoordelijk. De burgemeester is wel verantwoordelijk voor de uitvoering van het aanwijzingsbesluit.

Artikel 14a

Indien bij of krachtens de wet aan een van Onze Ministers de bevoegdheid is gegeven bij een ramp of een zwaar ongeval regels te stellen of maatregelen te treffen, maakt hij van deze bevoegdheid geen gebruik dan na overleg met Onze Minister, tenzij de vereiste spoed zich daartegen verzet.

Daarnaast is ook boek 8, titel 6, afdeling 2 van het burgerlijk wetboek voor met name de hulpverlening van belang. Dit omdat hierin de beheerder de mogelijkheid wordt geboden om op te treden bij ongevallen op zee ter bescherming van rechtsbelangen.

Wetgeving Noordzee

De Wet BON implementeert het Interventieverdrag en het bijbehorend Protocol. Deze Wet schept het kader voor het bestrijden van ongevallen op de Noordzee voor de Nederlandse kust. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder de Noordzee verstaan de Nederlandse territoriale zee, alsmede het gedeelte van de volle zee dat daarop aansluit en zich uitstrekt in het noorden tot de breedtegraad van 56° noorderbreedte, en in het zuiden tot de breedtegraad van 51°10' noorderbreedte. Voor de toepassingen van het bepaalde in deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt onder de Nederlandse territoriale zee mede verstaan het gedeelte van de Westerschelde, dat is gelegen tussen de territoriale zee en de lengtegraad van 3°35' oosterlengte.

Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON)

Onderstaand vindt u de voornaamste artikelen uit de Wet BON terug.

Hoofdstuk 1 van de wet behandelt de algemene bepalingen binnen de kaders van het onderzoek zijn van belang artikel 1 lid 1d vanwege de definitie van de term ongeval en artikel 3 waarin toegelicht wordt wat begrepen wordt onder schadelijke gevolgen van een ongeval.

Artikel 1

1d ongeval: een aanvaring, een stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, dan wel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiële schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

Artikel 3

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen worden onder schadelijke gevolgen van een ongeval begrepen:

a een ernstig en dreigend gevaar vanuit de Noordzee voor de Nederlandse kust of voor daarmee samenhangende belangen van Nederland door verontreiniging of dreigende verontreiniging, welk gevaar ontstaat als gevolg van een ongeval of van daarmee verband houdende handelingen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij zeer ernstige schade tot gevolg zullen hebben;

b. een ernstige belemmering van de scheepvaart in de Nederlandse territoriale zee, die ontstaat of dreigt te ontstaan als gevolg van een ongeval of van daarmee verband houdende handelingen, waarbij het schip niet is gestrand, gezonken of aan de grond geraakt;

c. een ernstige schade vanuit de Noordzee aan:

1* zeeweringen aan de Nederlandse kust, of

2* andere waterstaatswerken die in de Nederlandse territoriale zee zijn gelegen of installaties die zijn opgericht op de bodem van de Nederlandse territoriale zee, die ontstaat of dreigt te ontstaan als gevolg van een ongeval of daarmee verband houdende handelingen, waarbij het schip niet is vastgeraakt op of in een zeewering of een ander waterstaatswerk, als bedoeld onder 1* en 2*.

2. In het eerste lid, onderdeel a, worden onder ‘daarmee samenhangende belangen van Nederland’ verstaan de belangen van Nederland als kuststaat, die door schadelijke gevolgen van een ongeval als bedoeld in die bepaling, rechtstreeks worden getroffen of bedreigd, zoals:

a. maritieme bedrijvigheid op of voor de kust, in een haven of zeearm, met inbegrip van de visserij die een hoofdmiddel van bestaan vormt voor de betrokken personen;

b. toeristische attracties in het betrokken gebied;

c. de gezondheid van de kustbevolking en het welzijn van het betrokken gebied, met inbegrip van het behoud van de levende rijkdommen van de zee en van de in het wild levende dieren.

Hoofdstuk 2 richt zich op de melding van ongevallen en van, in verband daarmee vanwege het schip, genomen maatregelen. Belangrijk is dat de kapitein van een schip een meldingsplicht heeft en eveneens verplicht is om alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens te verstrekken (artikel 4).

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de bestrijding van de schadelijke gevolgen. Van belang is dat de Minister aanwijzingen kan geven of maatregelen kan treffen indien schadelijke gevolgen van het ongeval niet worden voorkomen, niet in voldoende mate worden beperkt, of niet ongedaan worden gemaakt (artikel 5 en 6). Artikel 8 en 9 regelen de bestuurlijke kant van de zaak.

Artikel 8

Onze Minister oefent zijn bevoegdheid om op grond van artikel 5 aanwijzingen te geven en om op grond van artikel 6 maatregelen te nemen niet uit dan in overeenstemming met Onze Ministers wie het mede aangaat, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.

Artikel 9

1. Indien zich schadelijke gevolgen van een ongeval voordoen die van invloed zijn voor het gebied van een gemeente, verstrekt Onze Minister de nodige inlichtingen aan de burgemeester en de Commissaris van de Koning.

2. Indien de tenuitvoerlegging van de ingevolge artikel 5 gegeven aanwijzingen of de uitvoering van de ingevolge artikel 6 genomen maatregelen van invloed zal zijn voor het gebied van de gemeente, dient over de gevolgen van de aanwijzingen of maatregelen vooraf overleg te worden gevoerd met de burgemeester, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt. In dat geval wordt dit overleg zo spoedig mogelijk gevoerd. Onze Minister verstrekt de Commissaris van de Koning de nodige inlichtingen.

Hoofdstuk 4 behandelt de afhandeling van kosten.

Hoofdstuk 5 behandelt de opgenomen verplichting inzake te nemen maatregelen omdat hier heel duidelijk wordt gewezen op de eigen verantwoordelijkheid die geldt op zee. De kapitein is eerst verantwoordelijke na een ongeval om de nodige maatregelen om schadelijke gevolgen van het ongeval als bedoeld in artikel 3, eerste lid, te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Hoofdstuk 6 van deze sluit tenslotte oorlogsschepen en militaire luchtvaartuigen uit van het toepassingsbereik van de wet en geeft nog enkele overige bepalingen.

Overlappende toepassingsgebieden WRZO en de Wet BON

Sinds de Wet van 2 november 1990, houdende regeling Provincie- en gemeentegrenzen langs de Noordzeekust is een zeestreek van één kilometer vanaf de kustlijn gemeentelijk ingedeeld en valt daardoor onder de jurisdictie van de WRZO. Deze vormt het wettelijk kader voor de rampenbestrijding aan de landzijde. In deze wet worden de verantwoordelijkheden en taken van de te onderscheiden bestuurslagen (Rijk, Provincie en gemeente) in het kader van de rampenbestrijding benoemd, in aanvulling op de reguliere verantwoordelijkheden en taken, zoals neergelegd in sectorale wetgeving.

Wat betreft het gemeentelijk ingedeelde zeegebied (en het in het kader van de Wet BON) geldt een bijzondere situatie. De toepassingsgebieden van de Wet BON en de WRZO overlappen elkaar hier. Zoals uiteengezet in de memorie van toelichting¹⁴ bij de Wet BON, is er uit doelmatigheidsoverwegingen voor gekozen om de rampen- en incidentenbestrijding op zee primair te laten plaatsvinden onder de werking van de Wet BON. Tenzij er sprake is van een situatie die onmiddellijk ingrijpen vereist zal vooraf overleg met de betrokken (coördinerend) burgemeester plaatsvinden over voorgenomen aanwijzingen en maatregelen ten behoeve van de rampen- en incidentenbestrijding op zee die van invloed (kunnen) zijn op het gebied van aanliggende gemeente(n). Het voorgaande betekent dat de afhandeling van incidenten en calamiteiten die plaatsvinden bewesten de laaglaagwaterlijn en de zogenaamde basislijnen op de kust en bewesten de lijn 'Vlissingen-Breskens' en die vallen binnen de criteria van de Wet BON, buiten de bepalingen van de WRZO.

Het fundamentele verschil tussen Noordzee- en Landgerelateerde rampenplannen is gelegen in het feit dat de Noordzee, in tegenstelling tot de binnenwateren en het land, niet bestuurlijk is ingedeeld. De beleidsverantwoordelijkheid voor de rampen- en incidentenbestrijding op zee ligt primair bij de Minister van V&W, terwijl in gemeentelijk ingedeeld gebied deze verantwoordelijkheid bij het Ministerie van BZK (Commissaris van de Koningin, burgemeester) ligt. Het Ministerie van V&W en het Ministerie van Defensie zijn verantwoordelijk voor het hebben van een SAR-dienst, gecoördineerd door de directeur Kustwacht, die op de binnenwateren haar werk uitvoert onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de betreffende burgemeester.

14

Memorie van Toelichting 20 653, nummer 3, T.K.-Vergaderjaar 1987-1988

Overige wetgeving

Naast de Wet BON zijn er voor de volledigheid nog een aantal andere wetten¹⁵ en enkele internationale verdragen te noemen, die van belang zijn voor de Noordzee, te weten:

1. De Wrakkenwet stelt in openbare wateren, waartoe ook de territoriale zee wordt gerekend, de beheerder van het water of waterstaatswerken in staat vaartuigen of overblijfselen daarvan en alle andere voorwerpen, die zijn gestrand, gezonden of aan de grond geraakt, op te (doen) ruimen zonder voor eventuele schade aan het vaartuig, het opgeruimde voorwerp dan wel zaken aan boord of in het voorwerp aansprakelijk te kunnen worden gesteld..

2. De Mijnwetgeving voorziet in de mogelijkheid tot optreden op mijnbouwinstallaties op de Noordzee. Indien naar het oordeel van de Minister van Economische Zaken als gevolg van een overtreding aantasting van de door deze wet beschermde belangen ontstaat of dreigt te ontstaan kan hij op kosten van de overtredders de nodige maatregelen treffen. Voorts kunnen bepaalde maatregelen worden voorgeschreven en werkzaamheden worden gestaakt zolang de voorgeschreven maatregelen niet zijn getroffen.

Artikel 132

Onze Minister is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen.

Artikel 133

1. Overtreding van artikel 43, tweede lid, wordt gestraft met geldboete van de tweede categorie.

2. Het in dit artikel strafbaar gestelde feit is een overtreding.

3. De Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen (Stb. 1983.683). Op grond van deze wet is de overheid bevoegd schepen in een Nederlandse haven aan te houden of de toegang tot een Nederlandse haven te ontzeggen indien deze schepen niet voldoen aan de in deze wet gestelde eisen ten aanzien van bouw, constructie en uitrusting.

4. Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) (Stb. 20000.167) en uitbreiding werkingssfeer van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken. Bij dit besluit is de Nederlandse EEZ ingesteld en is bepaald dat de buitengrens van die zone samenvalt met de grenzen van het aan Nederland toekomende gedeelte van het continentale plat. De binnengrens van de EEZ valt samen met de buitengrens van de territoriale zee. De EEZ geeft Nederland ruimere handhavingsmogelijkheden, met name ten aanzien van lozingsovertredingen door buitenlandse schepen, zodra de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) daarop is aangepast.

5. De Wet Installaties Noordzee. De wet voorziet in de mogelijkheid om bij AMvB aanwijzingen te geven omtrent de uitvoering ter bescherming van rechtsbelangen.

6. Internationale verdragen zoals het interventieverdrag en het verdrag van Bonn zijn tenslotte van belang vanwege de afstemming met de ons omringende kuststaten.

7. Wet Modernisering Waterstaat.

¹⁵ Binnen deze bundel zijn alleen de wetten genoemd die een relatie hebben met het bestrijding van een incident op zee met een uitstraling naar land. Voor een volledig overzicht verwijzen wij u naar het rampenplan Noordzee 2003.

Hoofdstuk 2. Informele regelgeving

Het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding¹⁶

Het Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding heeft een tweeledig doel. In de eerste plaats beoogt het Handboek een actueel, samenhangend en gebruiksvriendelijk overzicht te verschaffen van de kennis over beleid en praktijk van de (voorbereiding op de) rampenbestrijding (encyclopedische of naslagfunctie). In de tweede plaats wil het Handboek fungeren als wegwijzer voor de grote hoeveelheid documentatie die de afgelopen jaren is verschenen (verwijs- of indexfunctie) is vooral bedoeld voor:

- bestuurders die verantwoordelijk zijn voor het waarborgen van de openbare veiligheid;
- beleids- en staffunctionarissen op het gebied van rampenbestrijding bij gemeenten, regio's, Provincies en Rijksoverheid; en
- iedereen binnen de gemeentelijke diensten en parate hulpverleningsdiensten die vanwege zijn functie betrokken is bij de (voorbereiding op de) rampenbestrijding;
- overige betrokkenen.

Hieronder een samenvattende weergave van de voor dit onderzoek van belang zijnde paragrafen.

Wettelijke grondslagen

De WRZO vormt het wettelijke kader voor:

- de bevoegdheden en taken van de diverse bestuursorganen bij de bestrijding van een ramp of zwaar ongeval;
- de voorbereiding op de rampenbestrijding;
- de inhoud van de wettelijke planfiguren (rampenplan, rampbestrijdingsplan en Provinciaal coördinatieplan) in het kader van de rampenbestrijding;
- rampenbestrijding in buitengewone omstandigheden, en
- Rijksbijdragen aan gemeenten in de kosten van de bestrijding van een ramp of zwaar ongeval.

Daarnaast zijn er andere regelingen voor de diverse operationele diensten, waaronder de Brandweerwet 1985, de Wet Geneeskundige Hulpverlening bij Rampen (WGHR) en de Politiewet 1993.

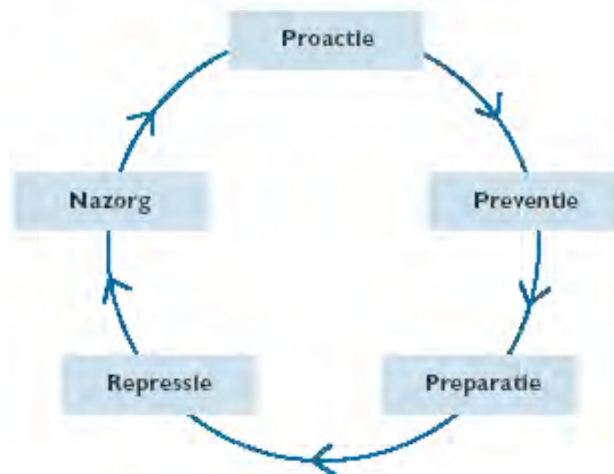
Het wetsvoorstel kwaliteitsbevordering rampenbestrijding bevat aanpassingen van de WRZO 1985, de Brandweerwet 1985 en de WGHR 1991.

¹⁶ Om de verwijfsfunctie te behouden is er binnen deze rapportage gekozen om de oorspronkelijke nummering/alinea-aanduiding van het Handboek te behouden.

Begrippen in de rampenbestrijding

Centraal uitgangspunt in het veiligheidsbeleid is de zogeheten veiligheidsketen. Deze keten is een schematische voorstelling van alle activiteiten die zijn gericht op het bevorderen van veiligheid en kan op alle deelterreinen van het veiligheidsbeleid worden toegepast.

Figuur A1.2 De veiligheidsketen



Proactie: het wegnemen van structurele oorzaken van veiligheid ter voorkoming van het ontstaan ervan.

Preventie: het gericht zo klein mogelijk houden van de risico's en de (soort) gevolgen van eventuele ongevallen te beperken.

Preparatie: de voorbereiding op de bestrijding van ongevallen en rampen.

Repressie: het daadwerkelijk bestrijden van onveiligheid en het zorgen voor de daarbij behorende hulpverlening.

Nazorg: het terugkeren naar de normale situatie

In dit Handboek wordt onder rampenbestrijding verstaan de voorbereiding op de bestrijding van rampen en zware ongevallen, de daadwerkelijke bestrijding en de zorg na rampen. Het gaat dus om de schakels preparatie, repressie en nazorg.

Rampenbeheersing bestrijkt daarentegen de gehele veiligheidsketen.

Volgens artikel 1 van de WRZO moet onder een ramp of zwaar ongeval worden verstaan een gebeurtenis:

- waardoor ernstige verstoring van de openbare veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate worden bedreigd of zijn geschaad;
- waarbij een gecoördineerde inzet van diensten en organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken.

Figuur A1.3 Ramptypen

1 Rampen met betrekking tot verkeer en vervoer
- Luchtvaartongeval - Ongeval op het water - Verkeersongeval op het land
2 Rampen met gevaarlijke stoffen
- Ongeval met brandbare explosieve stof - Ongeval met giftige stof - Kernongeval
3 Rampen met betrekking tot de volksgezondheid
- Bedreiging volksgezondheid - Ziektegolf
4 Rampen met betrekking tot de infrastructuur
- Ongevallen in tunnels - Branden in grote gebouwen - Instortingen van gebouwen - Uitval nutsvoorzieningen
5 Rampen met betrekking tot de bevolking
- Paniek in menigten - Grootschalige ordeverstoringen
6 Natuurrampen
- Overstromingen - Natuurbranden - Extreme weersomstandigheden
7 Ramp op afstand

Een (grootschalig) incident heeft een beperkter bereik dan een ramp of zwaar ongeval. Er is geen sprake van een ernstige verstoring van de openbare veiligheid, maar de bestrijding van het incident kan wel vragen om gecoördineerd optreden.

Enerzijds dient in de rampenbestrijding aansluiting gevonden te worden bij de dagelijkse routine rond incidentbestrijding. Vanuit die dagelijkse routine kan opschaling van de incidentbestrijdingsorganisatie plaatsvinden. Andersom is kennis van rampenbestrijding evenzeer van belang voor incidentbestrijding.

Een crisis wordt in het Nationaal Handboek crisisbesluitvorming omschreven als een ernstige verstoring van de basisstructuren dan wel aantasting van fundamentele waarden en normen van het maatschappelijk systeem. Incidenten, zware ongevallen en rampen kunnen worden opgevat als bijzondere vormen van een crisis.

Crisisbeheersing is het geheel van maatregelen en voorzieningen dat de overheid treft in samenwerking met andere organisaties met het oog op noodsituaties ter waarborging van de veiligheid in brede zin. Rampenbestrijding geldt als een bijzondere vorm van crisisbeheersing.

Schematisch overzicht van de rampenbestrijding

Figuur A1.4 Schematisch overzicht van de rampenbeheersing

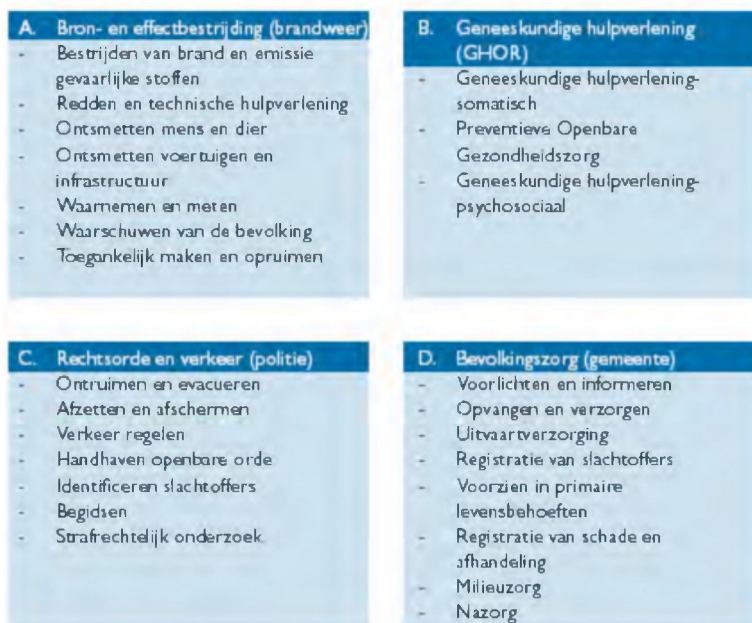


Het niveau van de voorbereiding op de rampenbestrijding dient te zijn afgestemd op de aanwezige risico's. De voorbereiding op de rampenbestrijding is daarmee afhankelijk van het gevoerde risicobeleid. Risicobeleid omvat het voorkomen en beperken van risico's die kunnen leiden tot rampen en zware ongevallen. Het gaat daarbij om dus om de schakels pro-actie en preventie van de veiligheidsketen.

Risicobeleid behoort tot de reguliere taken van de gemeenten, Provincies en Waterschappen. De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor de algemene beleidsontwikkeling op dit terrein. Verschillende Ministeries geven hieraan inhoud; de coördinatie voor de interne veiligheid (rondom arbeidsomstandigheden is in handen van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, die voor de externe veiligheid berust bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

De voorbereiding op de rampenbestrijding is bepalend voor de daadwerkelijke bestrijding van de rampen en zware ongevallen.

Figuur A1.5 Rampbestrijdingsprocessen



Bestuurlijke organisatie

Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van gemeenten

De primaire verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding ligt bij de gemeenten. Gemeenten worden bij uitstek in staat geacht om een samenhangend veiligheidsbeleid vast te stellen, de aanwezige risico's te beoordelen en daarvoor passende maatregelen te treffen.

Wet Rampen en Zware ongevallen (WRZO)

Op grond van artikel 2 van de WRZO is het College van Burgemeester en Wethouders belast met de voorbereiding op de bestrijding van zware ongevallen en rampen. Het college bevordert het houden van oefeningen en ook het maken van afspraken over rampenbestrijding in regionaal verband. Verder stelt het college tenminste elke vier jaar een rampenplan vast. Het rampenplan dient tussentijds te worden geactualiseerd, wanneer gewijzigde omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Op grond van artikel 4 van de WRZO dient de burgemeester eenmaal per vier jaar rampbestrijdingsplannen vast te stellen, voor de naar plaats, aard en gevolgen voorzienbare rampen of zware ongevallen en conform het beleid zoals vastgelegd in het rampenplan.

Op grond van artikel 11 heeft de burgermeester het opperbevel, tijdens een ramp. De burgermeester heeft voor de uitoefening van zijn bevoegdheden in rampsituaties géén officiële rampverklaring nodig.

Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van regio's

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten die behoren tot één regio dienen een gemeenschappelijke regeling te treffen voor een doelmatige georganiseerde brandweezorg en rampenbestrijding.

De regionale brandweer is de spil in de multidisciplinaire voorbereiding op de rampenbestrijding. Het bestuur van de regionale brandweer dient op grond van de WRZO met de besturen van geneeskundige hulpverleningsregio en politieregio afspraken te maken over hun inzet en capaciteit. Deze afspraken moeten vierjaarlijks worden vastgelegd in een regionaal beheersplan rampenbestrijding. Dat dient per discipline te worden uitgewerkt in afzonderlijke organisatieplannen.

Over de voortgang in het realiseren van de gemaakte afspraken in het beheersplan dient het bestuur van de brandweerregio jaarlijks te rapporteren aan de Commissaris van de Koningin.

Het is wenselijk dat samenwerkende gemeenten een regeling treffen voor de afstemming tussen burgemeesters, indien een ramp zich uitstrekt over meerdere gemeenten. Met deze regeling wordt de coördinerend bestuurder, ook coördinerend burgemeester geheten, in het leven geroepen.

Waar het niet samenvallen van de grenzen van de brandweerregio's, geneeskundige hulpverleningsregio's en politieregio's lange tijd een obstakel is geweest voor een gecoördineerde aanpak van de rampenbestrijding, is een congruente gebiedsindeling thans wettelijk voorgeschreven.

Verdergaande regionalisering in de vorm van veiligheidsregio's met een gezamenlijk bestuur ligt in het verschiet.

Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Waterschappen

De rol die het Waterschap in het kader van rampenbestrijding vervult, hangt nauw samen met de wettelijke taken waarmee het Waterschap belast is. Dit zijn:

- de zorg voor de bescherming van het land tegen overstromingen (waterkeringszorg);
- de zorg voor de waterhuishouding (grond- en oppervlaktewaterbeheer, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin);
- de zorg voor land- en vaarwegen.

De Waterstaatswet 1900 verplicht het Waterschapsbestuur (en andere beheerders van waterstaatswerken) tot het treffen van voorbereidingen op waterstaatkundige calamiteiten.

Verder dient het dagelijkse bestuur van het Waterschap een eigen rampenplan vast te stellen en bekend te maken: het calamiteitenplan. Het is van belang dat het calamiteitenplan goed is afgestemd op de calamiteitenplannen van andere waterbeheerders dan het Waterschap, op gemeentelijke rampenplannen, Provinciale coördinatieplannen en relevante rampbestrijdingsplannen. In de wetgeving daartoe zijn afstemmingsverplichtingen opgenomen.

Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Provincie

De WRZO bepaalt dat de Provincie een eigen rampenplan dient te hebben: het Provinciaal coördinatieplan. Het College van Gedeputeerde Staten heeft een toetsende bevoegdheid ten aanzien van gemeentelijke rampenplannen, calamiteitenplannen van (andere) beheerders van waterstaatswerken zoals Waterschappen (en ook het Rijk) en regionale beheersplannen.

De Commissaris van de Koningin heeft een dergelijke toetsingsbevoegdheid ten aanden van rampbestrijdingsplannen en hij beoordeelt de bestuurlijke reportages van de regionale brandweren over de uitvoering van het beheersplan.

Over hun bevindingen omtrent de kwaliteit van de voorbereiding op de rampenbestrijding rapporteren de Commissarissen jaarlijks aan de Minister van BZK. Gedeputeerde Staten rapporteren elke vier jaar aan de Minister van V&W over de stand van zaken met betrekking tot oefeningen en calamiteitenplannen van de Waterschappen.

Wanneer zich een ramp of zwaar ongeval voordoet en deze is van meer dan plaatselijke betekenis, dan heeft de Commissaris van de Koningin de bevoegdheid om beleidsaanwijzingen te geven aan de burgemeester in de Provincie. Verder heeft de Commissaris tijdens rampen een taak op het gebied van de informatievoorziening tussen overheden en instanties. Indien gemeenten bijstand behoeven, dan richten zij daartoe een verzoek aan de Commissaris. Deze coördineert in geval van een ramp de bijstandsverlening.

Taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Rijksoverheid

Het Rijk is verantwoordelijk voor het systeem van rampenbestrijding als zodanig. Het schept de noodzakelijke randvoorwaarden zodat alle verantwoordelijke besturen en diensten hun taken goed kunnen uitvoeren: het Rijk zorgt voor de betreffende wet- en regelgeving, toetst de kwaliteit van de rampenbestrijdingsketen, financiert een gedeelte van de kosten en treft aanvullende voorzieningen voor grootschalig optreden, zoals verbindingen, het sirenenet en het benodigde materieel.

De Minister van BZK rapporteert tenminste vierjaarlijks aan de Tweede Kamer over de stand van zaken met betrekking tot de rampenbestrijding en de voorbereiding daarop. Hij maakt daarbij gebruik van de bevindingen van de Commissarissen van Koningin, van de bevindingen van de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) en van de resultaten van incidentonderzoek.

De Inspectie openbare orde en veiligheid toetst, in samenwerking met andere betrokken Rijksinspecties, de kwaliteit van de regionale voorbereiding op de rampenbestrijding door middel van periodieke doorlichtingen en thematische onderzoeken. Incidentonderzoek is primair ondergebracht bij de onafhankelijke Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Het Rijk is beheerder van het zogeheten waterhuishoudkundig hoofdsysteem (grote rivieren en kanalen en de Noordzee) en van de dammen tussen de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, en van de Afsluitdijk.

De Rijksoverheid is ook verantwoordelijk voor de bestrijding van rampen en zware ongevallen op zee. De Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) legt die verantwoordelijkheid bij de Minister van V&W. De organisatie en werkwijze bij de rampenbestrijding op zee zijn vastgelegd in het Rampenplan voor de Noordzee. Volgens dit rampenplan liggen de operationele leiding en de coördinatie van de afhandeling van een incident op zee in handen van de directeur Kustwacht.

Voor gemeentelijk ingedeeld zeegebied (tot één kilometer uit de Noordzeekust) overlappen de Wet BON en de WRZO elkaar. De bestrijding van rampen en zware ongevallen in dit gebied door of namens de Minister van V&W gebeurt in overeenstemming met andere Ministers, tenzij onmiddellijk moet worden ingegrepen. Onder andere de Minister van BZK is daartoe vertegenwoordigd in het interdepartementale beleidsteam Noordzee-rampen. Over voorgenomen rampbestrijdingsmaatregelen op zee dient vooraf overleg te worden gevoerd met de betrokken burgemeester; indien deze maatregelen van invloed zijn op het gebied van de gemeente. Aan de Commissaris van de Koningin moeten de nodige inlichtingen worden verstrekt. Kuststaten hebben zich verplicht een Search and Rescue (SAR) dienst in stand te houden. Dit gebeurt in Nederland onder leiding van de directeur Kustwacht.

Wanneer zich in het algemeen een ramp of zwaar ongeval voordoet en er zijn zwaarwegende belangen in het geding (nationale rampen of buitengewone omstandigheden), dan coördineert de Minister van BZK het overheidsoptreden.

Operationele organisatie

De uitvoering van rampenbestrijdingsplannen is in eerste instantie opgedragen aan de diensten die ook dagelijks met de hulpverlening belast zijn, zoals brandweer, politie en organisaties op het terrein van de spoedeisende medische hulpverlening. Daarnaast spelen ook gemeentelijke diensten een prominente rol in de uitvoering en leveren andere organisaties een bijdrage aan de rampenbestrijding, zoals de Nationale Reserve en reddingsbrigades.

Rol van gemeentelijke diensten

De taken van de ambtelijke organisatie van gemeenten in het kader van de rampenbestrijding liggen voornamelijk op het terrein van de bevolkingszorg. Daartoe behoren de voorlichting tijdens rampen, de registratie van slachtoffers, de opvang en verzorging van (niet-gewonde) slachtoffers en directe betrokkenen en de uitvaartverzorging. Gemeenten heten ook wel de oranje kolom binnen de rampenbestrijding. In tegenstelling tot de operationele diensten is voor gemeenten, naast de WRZO, geen aanvullend wettelijk kader beschikbaar dat het functioneren van gemeenten tijdens rampomstandigheden.

Rol van overige organisaties

Naast de hierboven genoemde diensten, kunnen tal van andere organisaties een rol spelen bij de daadwerkelijke bestrijding van rampen en zware ongevallen, zoals:

- nutsbedrijven, bedrijfsbrandweer, chemische industrie
- Nederlandse Rode Kruis
- Nationale Reserve (Natres)
- Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD)
- Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)

Rampenbestrijding in buitengewone omstandigheden

Bij Koninklijk Besluit kunnen de artikelen 22-24 in werking worden gesteld om gebruikt te kunnen maken van specifieke (buitengewone) bevoegdheden. Op grond van artikel 22 kan de Commissaris van de Koningin aan de burgemeesters aanwijzingen geven over de bestrijding van de ramp of het zware ongeval in haar geheel. De Minister van BZK kan, op grond van artikel 23, indien 'het algemeen belang dit dringend vereist', voorzien in de uitoefening van de bevoegdheden van de Commissaris en de burgemeester.

Verder zijn er ook een groot aantal wetten en besluiten waarin specifieke bepalingen zijn opgenomen over de bevoegdheden van bestuursorganen in bijzondere omstandigheden. Voorbeelden zijn de al genoemde Waterstaatswet 1900 en de Kernenergiewet.

Het begrip buitengewone omstandigheden omvat niet de uitvoering van artikel 103 van de Grondwet. De uitvoering van dat artikel is geregeld in de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. In die wet is bepaald dat, als buitengewone omstandigheden dat noodzakelijk maken, de beperkte of algehele noodtoestand kan worden afgekondigd.

Wettelijk kader voor de bijstandsverlening

Voor de bijstand van parate diensten zijn in de wetgeving bijstandsbepalingen opgenomen. Aan de ene kant wordt een belangrijke rol toegekend aan de burgemeester, die steeds in eerste instantie bijstand aanvraagt bij de Commissaris van de Koningin. Aan de andere kant beoordelen de Commissaris en de Minister de aanvragen en beslissen ze daarover.

De bijstand door Provinciale en Rijksdiensten en door militairen is geregeld in de WRZO. De bijstand door operationele diensten is geregeld in de desbetreffende organisatiewetten (Brandweerwet 1985, Politiewet 1993, WGHR).

De brandweerbijstand tussen gemeenten die samenwerken in een regionale brandweer is geregeld in de gemeenschappelijke regeling van die brandweer. De regeling voor de bijstandsverlening door andere brandweerregio's is vastgelegd in de artikelen 7, 8 en 9 van de Brandweerwet. Daarin staat dat als de binnen-regionale bijstandsverlening tekort schiet, eerst via de Commissaris van de Koningin een beroep wordt gedaan op het bijstandspotentieel van andere regionale brandweren binnen de Provincie. Is dit niet genoeg, dan richt de Commissaris van de Koningin een verzoek aan de Minister, die zich tot de andere Commissarissen zal wenden. Om een vlotte en uniforme toepassing van de bijstandsbepalingen mogelijk te maken, is een Procedure Brandweerbijstand vastgesteld.

De bijstandsverlening door de politie verloopt volgens bepalingen in de artikelen 54, 55 en 57 van de Politiewet. Wanneer de capaciteit van het regionale korps niet toereikend is, dient de burgemeester een aanvraag in bij de korpsbeheerder. Vervolgens kan de korpsbeheerder een verzoek indienen bij de Commissaris van de Koningin om bijstand van politieregio's uit andere Provincies. Is dit nog niet voldoende, dan zal de in kennis gestelde Minister maatregelen treffen.

De artikelen 17 en 18 van de Wet GHOR voorzien in een regeling voor geneeskundige bijstand vanuit andere GHOR-regio's, mocht de capaciteit van de eigen regio niet toereikend zijn. De burgemeester richt daartoe een verzoek aan de Commissaris van de Koningin. Verder geldt dezelfde systematiek zoals beschreven in de Brandweerwet. De bijstandsregeling voor de Reddingbrigades Nederland is beschreven in een circulaire, die qua systematiek eveneens afgeleid is van de brandweer.

De WRZO voorziet in artikel 15 tot en met 18 in regelingen voor bijstand van Provinciale diensten en Rijksdiensten. Daarbij is het steeds de burgemeester die een verzoek om bijstand richt tot de Commissaris. Die kan zich eventueel dan nog richten tot de Minister voor bijstand uit andere Provincies.

Wanneer het potentieel van Provinciale en/of Rijksdiensten niet toereikend, of ongeschikt is, kan de Commissaris een verzoek om militaire bijstand richten tot de Minister van BZK.

Deze wendt zich tot de Minister van Defensie, die de nodige maatregelen treft. Militaire bijstand is vastgelegd in een bestuursafpraak tussen de Ministers van Defensie en BZK, de zogenaamde civiel militaire bestuursafspraken 2004. Tot slot kan bijstandsverlening uit het buitenland verlangd worden. Met België en Duitsland zijn daartoe overeenkomsten gesloten, en zijn er in Europees verband afspraken gemaakt tot wederzijdse bijstandsverlening tussen de lidstaten van de EU.

Organisatie van de rampenbestrijding

De bestrijding van rampen is in Nederland niet aan één organisatie opgedragen, maar aan een groot aantal functionarissen en diensten, die in de dagelijkse situatie taken verrichten die ook in rampsituaties moeten worden verricht, of die in rampsituaties bijzondere taken opgedragen krijgen. Zodra een ramp zich voordoet, gaan deze functionarissen en diensten volgens het principe van opschaling werken binnen een vooraf vastgelegde en beoefende organisatiestructuur.

Wanneer sprake is van een (dreigende) ramp, is snelle besluitvorming nodig en intensieve samenwerking tussen de functionarissen en diensten die betrokken zijn bij de rampbestrijding. Het multidisciplinaire karakter van de rampenbestrijding vergt

volstreekte helderheid over de leiding en coördinatie. Tijdens rampen wordt daarom gewerkt volgens een vaste en tevoren beoefende organisatiestructuur.

Opschaling volgens coördinatie-niveaus

In principe geldt als uitgangspunt dat niet te voorzichtig moet worden opgeschaald. Wanneer na een betrouwbare melding van een ernstig incident niet meteen voldoende groot wordt opgeschaald, ontstaat het risico van najlen en vertraging van een adequate rampbestrijding.

In verschillende regio's is het opschalingsproces uitgewerkt in coördinatiealarmfasen, ook wel Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure (GRIP) genoemd. De feitelijke opschaling is een bestuurlijke verantwoordelijkheid en wordt vooral bepaald door de aard en omvang van het incident.

Uitgangspunt is opschaling langs vier niveaus, met respectievelijk het zwaartepunt bij de routinematige coördinatie ter plaatse (GRIP-1), de bestuurlijke coördinatie op gemeentelijk niveau (GRIP-2), de bestuurlijke coördinatie op regionaal niveau (GRIP-3) en de opschaling naar Provinciaal en landelijk niveau (GRIP-4). In beginsel wordt vanuit de routinematige situatie gelijk opgeschaald naar het derde niveau, waarna in geval van te ver doorgevoerde opschaling wordt afgeschaald naar het tweede niveau.

Wanneer de bestrijding van het incident de afronding nadert, kan met de afschaling van de ingezette hulpdiensten en bestuurlijke overleggen worden begonnen. Bij de afschaling dient nadrukkelijk de opbouw van de nazorgfase in beschouwing te worden genomen.

Provinciale coördinatie

De Commissaris van de Koningin heeft een coördinerende functie bij incidenten van meer dan plaatselijke betekenis. Coördinatie vindt plaats op grond van de WRZO en de Ambtsinstructie Commissaris van de Koning en is terug te voeren tot drie hoofdtaken:

- bestuurlijke coördinatie, dat wordt bereikt door overleg met burgemeesters, hoofden van gedeconcentreerde Rijksdiensten, militaire commandanten en andere belanghebbenden; via aanwijzingen aan burgemeesters over de bestrijding van de ramp of het zware ongeval; en door het zo nodig voorzien in een éénhoofdige operationele leiding;
- regeling van de bijstandsverlening;
- verzorging van de informatievoorziening tussen overheden en instanties.

De Commissaris laat zich voor de uitoefening van zijn bevoegdheden bijstaan door een door hem samengestelde Provinciale rampenstaf. Deze staf is gehuisvest in het Provinciaal Coördinatiecentrum (PCC).

In het Provinciaal coördinatieplan is vastgelegd hoe de Commissaris van de Koningin inhoud en uitvoering geeft aan de Provinciale taken.

Coördinatie op Rijksniveau

In het geval van een ramp van zodanige omvang, dat er sprake is van buitengewone omstandigheden, coördineert de Minister van BZK het overheidsoptreden bij de rampbestrijding. De Minister laat zich daarbij bijstaan door het Nationaal Coördinatiecentrum (NCC).

Het NCC fungeert als departementaal coördinatiecentrum voor het Ministerie. Het NCC is permanent (24 uur per dag) bereikbaar en heeft de volgende taken:

- coördinatie van de informatievoorziening ten aanzien van openbare orde en veiligheid;
- coördinatie met betrekking tot het verlenen van bijstand;
- coördinatie van het overheidsoptreden onder (dreigende) crisissomstandigheden door onder andere het faciliteren van de interdepartementale crisisbesluitvormingsstructuren;
- mede ontwikkelen van en uitvoering geven aan het crisisbeheersingsbeleid.

De crisisbesluitvormingsstructuur is beschreven in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming. Onder een crisis wordt daarin verstaan: een ernstige verstoring van de basisstructuren dan wel aantasting van fundamentele waarden en normen van het maatschappelijk systeem. In de besluitvormingsstructuur wordt onderscheid gemaakt tussen crisisbesluitvorming op ambtelijk niveau en crisisbesluitvorming op politiek-bestuurlijk niveau.

De ambtelijke besluitvormingsstructuur bestaat in hoofdlijn uit de inrichting van departementale coördinatiecentra en een Interdepartementaal Beleidsteam (IBT). Wanneer sprake is van een crisis op het beleidsterrein van één departement, besluit de betrokken Minister tot de activering van een Departementaal Coördinatiecentrum (DCC). De besluitvorming bij een crisis waarbij meerdere departementen zijn betrokken, wordt gecoördineerd en afgestemd door een IBT. Dit gebeurt vanuit het NCC.

Op politiek-bestuurlijk niveau wordt bij een uitzonderlijk grootschalige crisis een Ministerieel Beleidsteam (MBT) ingericht. Deze bestaat uit de betrokken bewindslieden en de Minister-President (MP).

Door een DCC, het IBT of het MBT kan worden besloten om het Nationaal Voorlichtingsteam te activeren. Deze heeft onder meer de taak de voorlichtingsactiviteiten van de Rijksoverheid te coördineren en af te stemmen op die van de andere overheden.

Bij grensoverschrijdende crises zal het NCC fungeren als operationeel aanspreekpunt.

Beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007

Het reguliere karakter van crisisbeheersing en de specifieke coördinatieproblematiek maken regelmatig collectieve, bindende besluitvorming op hoog ambtelijk en politiek niveau noodzakelijk.

Crisisbesluitvorming in de responsfase (nationaal)

In eerste instantie wordt een (dreigende) sectorale crisis opgepakt door de Vakminister wiens beleidsterrein het betreft. Hij is verantwoordelijk en belast met een adequate aanpak. Er is echter altijd afstemming noodzakelijk met de (Vak)Minister van BZK. Departementale responsactiviteiten binnen de eigen sector worden uitgevoerd en gecoördineerd door en vanuit het desbetreffende departementaal coördinatiecentrum (DCC). Indien betrokkenheid van andere beleidssectoren nodig is, geschiedt dat altijd door het vakdepartement waaronder de desbetreffende sector valt. Verder is het NCC in beginsel voor Nederland het operationeel aanspreekpunt voor andere landen en internationale organisaties.

Indien een (dreigende) crisis één sector overstijgt en ingeval van (mogelijke) opschaling van de crisiscommunicatie naar het nationale niveau wordt er op hoog ambtelijk niveau (DG/SG-niveau) een Interdepartementaal Beleidsteam (IBT) geactiveerd. Activering van het IBT geschiedt door de directeur Crisisbeheersing als NCCB of op verzoek van een DG/SG van een VakMinisterie aan de NCCB. Het IBT kent een flexibele samenstelling. Het bestaat uit vertegenwoordigers op DG/SG-niveau van de meest betrokken Ministeries. Het IBT wordt voorgezeten door de verantwoordelijke directeur-generaal van BZK. Taken, die op alle terreinen betrekking hebben, van het IBT zijn:

- coördinatie
- afstemming
- integrale, bindende besluitvorming.

Op politiek-bestuurlijk niveau zal er een MBT worden geformeerd. Activering van het MBT geschiedt door de Minister van BZK als coördinerend Minister, óf door de voorzitter van de onderraad óf op verzoek van een Vakminister aan de coördinerend Minister (BZK).

Het MBT kent een flexibele samenstelling. Het bestaat uitsluitend uit de meest betrokken Ministers. De coördinerend Minister bepaalt in overleg met de MP de samenstelling van het MBT.

Het MBT wordt voorgezeten door de (coördinerend) Minister van BZK, dan wel bij zeer grootschalige crises door de MP. De coördinerend Minister kan in overleg met de MP en de eerstverantwoordelijke Vakminister besluiten af te wijken van het vaste voorzitterschap.

Het Ministerie van BZK treedt ondersteunend en facilitair op ten behoeve van de interdepartementale crisisbesluitvorming. In deze fase coördineert en monitort het NCC de activiteiten van onder meer de departementale coördinatiecentra met het oog op de uitvoering van de door het beleidsteam (IBT/MBT) genomen besluiten, zodat eenduidige aansturing en informatie uitwisseling gewaarborgd is.

Het NCC vervult de functie van interdepartementaal facilitair communicatiecentrum en informatieknooppunt. Het NCC vertaalt:

- politieke verantwoordelijkheden en besluiten in operationele aanwijzingen
- de operationele informatie naar beleidsinformatie ten behoeve van de crisisbesluitvorming op politiek-bestuurlijk en hoog ambtelijk niveau.

Er komt een informatieplicht aan het NCC. De Minister van BZK zal, via het NCC, op zijn beurt de andere departementen adequaat informeren.

Borging en evaluatie

Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming wordt aangepast en zal wettelijk worden verankerd. Niettemin is en blijft het Handboek een 'levend document': na iedere crisis dienen "lessons learned" structureel te worden geborgd. De Ministerie van BZK ziet erop toe dat iedere (inter)departementale crisis wordt geëvalueerd volgens een vast door het Ministerie van BZK te ontwikkelen minimale opzet en doorlooptijd. De evaluaties worden besproken in de Raad voor de Veiligheid en Rechtsorde.

Decentraal niveau

In dit hoofdstuk wordt de structuur voor crisisbeheersing op decentraal niveau besproken. De betrokken partners op decentraal niveau zijn gemeenten, Provincies, Waterschapsbesturen, autoriteiten die de bevoegdheden van het Rijk uitoefenen (Rijksheren), hulpverleningsdiensten en eigenaars en beheerders van vitale infrastructuur.

Veiligheidsregio als vertrekpunt

De veiligheidsregio op regionaal niveau, zoals beschreven in het 'Kabinetsstandpunt Veiligheidsregio's' uit 2004 is het vertrekpunt voor crisisbeheersing. Het beleidsplan richt zich alleen op de wijze waarop binnen deze structuur kan worden gekomen tot effectieve beleidsontwikkeling, implementatie en uitvoering.

Op termijn zal specifieke voor crisisbeheersing geldende wet- en regelgeving moeten worden ontwikkeld met medeneming van rampenbeheersing. Vooruitlopend hierop richt het kabinet de beoogde structuur grotendeels in.

De in het kabinetsstandpunt gepresenteerde voorstellen ten aanzien van beleidsontwikkeling en uitvoering van rampenbeheersing zullen worden verbreed naar crisisbeheersing. Hiervoor wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de thans geldende wetgeving en bestuurlijke verhoudingen. Waar nodig aarzelt het kabinet echter niet om bevoegdheden aan te scherpen.

Crisisbesluitvorming in de responsfase (decentraal)

De burgemeester van de getroffen gemeente blijft gezagsverantwoordelijk voor de aanpak van crisis. Hij voert de bestuurlijke coördinatie, is opperbevelhebber en stuurt de operationeel leider aan.

Het Regionaal Beleidsteam (RBT)

Bij (dreigende) gemeenteoverstijgende crisissituaties kan, indien de aard en/of aanpak van de crisis daarom vragen, bestuurlijk worden opgeschaald naar een Regionaal Beleidsteam (RBT). Het besluit tot activering van een RBT geschiedt door de voorzitter

van het Regionaal Crisisbestuur (RCB), of op verzoek van een van de leden van het RBT.

Het RBT wordt geformeerd uit leden van het RCB en, indien nodig, door de voorzitter van het RBT uitgenodigde Rijksheren in de rol van adviseur.

Het eerder genoemde doorzettingsmacht van de voorzitter van het RCB zal ook voor de voorzitter van het RBT gaan gelden. De burgemeesters behouden hun bevoegdheden, maar de voorzitter van het RBT kan een bindende beslissing nemen. Het is van belang deze doorzettingsmacht zo spoedig mogelijk wettelijk te verankeren.

Op basis van het thans in ontwikkeling zijnde alerteringssysteem zullen nadere richtinggevende criteria worden geformuleerd voor de afweging ‘lokaal-regionaal-nationaal’ en welke partijen bij ieder van de verschillende alerteringsfasen betrokken zijn. omdat het van belang is dat het bestuurlijke opschalingsniveau te allen tijde goed aansluit bij het operationele opschalingsniveau, zullen andere koppelingen worden gelegd met de reeds bestaande ‘GRIP-niveaus’. Ook de koppelingen tussen nationale en regionale decentrale alerteringsfasen worden gelegd.

Het Regionaal Operationeel Team (ROT)

De uitvoering van de besluiten van het RBT en de vertaling daarvan naar het operationele veld wordt verzorgd door het Regionaal Operationeel Team (ROT). Het ROT heeft tijdens crises een operationeel leider, die de leiding voert over alle commandanten van de verschillende betrokken sectoren. Hij neemt beslissingen over de concrete inzet van personeel en materieel binnen de regio. Het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum (LOCC) coördineert materieel en personeel op landelijk niveau en tussen regio's.

De rol van de Provincie

Uitgangspunt bij de rol van de Provincie is dat bij crises zonodig van het regionale niveau rechtstreeks wordt opgeschaald naar het nationale niveau. De Minister van BZK kan, indien hij dit nodig acht, een beroep doen op de Commissaris van de Koningin.



Preparatie in gebieden

Hoofdstuk 3: De Noordzee

Inleiding

Met betrekking tot het Noordzeekustgebied kan in de eerste plaats onderscheid gemaakt worden tussen ‘rampen en zware ongevallen te land’ met mogelijke gevolgen voor de zee en ‘rampen en incidenten ter zee’ met mogelijke gevolgen voor het land. De effecten van bovengenoemde incidenten/calamiteiten kunnen zich uitstrekken tot het kustgebied en tevens kunnen incidenten/calamiteiten zich voordoen in het kustgebied.

Daarnaast kan er sprake zijn verontreinigingen op de kust die onder voorwaarden onder de Coördinatieregeling Bestrijding Kustverontreinigingen (CBK) vallen. Voor wat betreft kustverontreinigingen betekent dit dat voor iedere homogene olieverontreiniging van meer dan 5 m³ of een milieugevaarlijke stof die de bodem ernstig vervuult de kosten van de opruiming door Directie Noordzee gedragen worden. Bij minder dan 5 m³ draaien de gemeentes zelf voor de kosten op. Ten aanzien van kustverontreinigingen geldt een heel ander verantwoordelijkheidstraject dan bij de normale Rijkswaterstaat calamiteitenafhandeling. De Directie Noordzee van de Rijkswaterstaat draagt de beleidsmatige en financiële verantwoordelijkheid en tracht de opruimkosten bij de vervuiler te verhalen. De operationele verantwoordelijkheid ligt bij de regionale Directies van Rijkswaterstaat. Om deze verantwoordelijkheden te stroomlijnen wordt de CBK Rijkswaterstaat van kracht.

Wanneer het gaat om de bestrijding van verontreinigingen op zee, dan is Rijkswaterstaat Directie Noordzee, onder leiding van de directeur Kustwacht en beleidsmatig aangestuurd door het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen (IBTN), operationeel verantwoordelijk.

In het Bonn Agreement staan afspraken tussen de Noordzee-landen om elkaar in geval van grote incidenten op zee bij te staan.

Binnen de kaders van het onderzoek is het van groot belang om goed inzicht te krijgen in de manier waarop met name de rampen en incidenten ter zee met mogelijke gevolgen voor land in de diverse regelgeving wordt afgedekt. Daarom zal in dit hoofdstuk aandacht worden besteed aan de afbakening van het Noordzee-kustgebied en aan het Rampenplan Noordzee 2003. In hoofdstuk 4 wordt gekeken naar de SAR-regeling.

Toepassingsgebied

Continentaal Plat

Elk van de ‘Noordzeekuststaten’, te weten Denemarken, Duitsland, Noorwegen, België, het Verenigd Koninkrijk, en Nederland, heeft een deel van het Continentaal Plat (Noordzeebodem) toegewezen gekregen om te beheren. De grootte van het toegewezen deel is gebaseerd op de lengte van de kustlijn van het desbetreffende land. De exacte begrenzingen tussen de beheersdelen zijn vastgelegd in overeenkomsten tussen de staten waarvan de delen van het Continentaal Plat aan dat van een ander grenzen. In het ‘Verdrag van Genève’ (1958, Trb. 1959, 126) en het ‘Internationale Zeerecht verdrag’ van de Verenigde Naties (tevens bekend als UNCLOS of het Verdrag van Montego Bay) zijn internationale rechtsregels met betrekking tot het Continentaal Plat vastgesteld. Op basis hiervan heeft Nederland de exclusieve rechten met betrekking tot de exploratie en exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van het Nederlandse deel van het Continentaal Plat.

Nederlandse territoriale zee

De buitengrens (zeewaarts) van de Nederlandse territoriale wateren/zee wordt gevormd door de zogenaamde 12-zeemijlenlijn.

Artikel 1 van de ‘Wet grenzen Nederlandse territoriale zee’ (1985, Stb. 129) stelt over de grenzen van de territoriale zee het volgende:

- a. De territoriale zee van Nederland strekt zich uit tot de lijn, waarvan elk punt gelegen is op een afstand van twaalf internationale zeemijlen, zijnde 22 kilometer en 224 meter, gemeten zeewaarts vanaf het meest dichtbij gelegen punt van de *laagwaterlijn* langs de kust, met dien verstande dat, waar geheel of gedeeltelijk binnen deze afstand van deze laagwaterlijn een natuurlijk gevormde, bij eb droogvallende bodemverheffing is gelegen, die bij hoogtij onder water komt, gemeten wordt vanaf het meest dichtbij gelegen punt van de laagwaterlijn van die bodemverheffing.
- b. De laagwaterlijn is de dieptelijn van nul meter, zoals aangegeven op de grootschalige Nederlandse zeekaarten, uitgegeven vanwege de Minister van Defensie.

Naast de bovengenoemde laagwaterlijn wordt ook de term laaglaagwaterlijn/LLWS¹⁷ (de laagste lijn waar *vrijwel* altijd water staat) gebruikt. De LLWS komt (vrijwel) overeen met de in de ‘Wet grenzen Nederlandse territoriale zee’ gedefinieerde laagwaterlijn.

In sommige gevallen grenzen de territoriale wateren echter niet aan het land, maar aan binnenwateren die in open verbinding staan met de Noordzee. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de ‘open zeegaten’ tussen de Waddeneilanden, bij de monding van de Westerschelde en bij haveningenagen.

De binnengrens van de territoriale wateren wordt hier gevormd door de zogenaamde basislijnen op de kust. Deze basislijnen blijven als het ware de (laag)waterlijn volgen. Dus een strakke lijn over de koppen van de waddeneilanden en de Zeeuwse eilanden, en bij de haveningenagen een verbindingslijn tussen de lichten op de koppen van de havenhoofden. Artikel 2 van de ‘Wet grenzen Nederlandse territoriale zee’ geeft de coördinaten van de punten waartussen deze basislijnen lopen (te weten: de basislijnen worden getrokken door de bogen van de grootcirkels die over de kortste afstand de gedefinieerde punten met elkaar verbinden).

Binnen de Nederlandse territoriale zee kan nog een onderscheid worden gemaakt tussen een aantal zones van zuiver nationaal juridische aard. Dit betreft allereerst de 1 kilometerzone die wordt gehanteerd voor bestuurlijke doeleinden. De bevoegdheden van de aan de kust gelegen Provincies en gemeenten strekken zich uit tot één kilometer uit de kust¹⁸. Daarbuiten is de Rijksoverheid de beheerder (van het Nederlandse deel)

¹⁷ LLWS = Laag Laag Water tijdens Springtij. Dit is het herleidingsvlak van waterdiepten op de Nederlandse zeekaarten. Het water kan echter nog lager komen te staan dan dit vlak, omdat het een gemiddelde is van deze laag water situatie.

¹⁸ Wet van 2 november 1990, houdende regeling Provincie- en gemeentegrenzen langs de Noordzeekust van de gemeente Den Helder tot en met de gemeente Sluis en wijziging van de Financiële-Verhoudingswet 1984 (Stb. 1990, 553). Bij de Maasvlakte is de grens vastgesteld op 3 kilometer. Zie verder ook de Wet van 8 december 1980, tot provinciale indeling van de Waddenzee (Stb. 1980, 670) en de Wet van 12 december 1985, tot gemeentelijke indeling van de Waddenzee (Stb. 1985, 648).

van de Noordzee. Daarnaast is er nog sprake van een zone van 3 zeemijl die tot voor kort werd gehanteerd in de Nederlandse mijnwetgeving. Dit is de voormalige buitengrens van de territoriale zee die bij de uitbreiding van de territoriale zee naar 12 zeemijl in 1985 werd gehandhaafd voor de mijnwetgeving. De betekenis van de grens van 3 zeemijl is grotendeels komen te vervallen na de herziening van de Mijnwetgeving die recentelijk heeft plaatsgevonden.

Ten slotte kan nog worden gewezen op de 20 meter dieptelijn die wordt gehanteerd voor de begrenzing van het kustfundament. Deze lijn is met name van belang voor de wetgeving met betrekking tot ontgrondingen (winning van zand, grind, klei en schelpen). Landwaarts van deze lijn zijn ontgrondingen niet toegestaan om te voorkomen dat er eventuele schade wordt veroorzaakt aan het kustfundament.

Exclusieve Economische Zone.

Op 28 april 2000 heeft Nederland een Exclusieve Economische Zone ingesteld. Met de instelling van de EEZ ('Rijkswet instelling EEZ') heeft Nederland ook bevoegdheden gekregen over het water en de lucht boven het Nederlands Continentaal Plat (NCP). Nederland heeft hiermee namelijk de mogelijkheid verkregen om bepaalde wetgeving op het NCP van toepassing te verklaren (dit vereist echter wel dat de toepassing van de wetten ook daadwerkelijk wordt uitgebreid). Het 'Besluit houdende vaststelling van de grenzen van de exclusieve economische zone van Nederland en tot inwerkingtreding van de Rijkswet instelling exclusieve economische zone' bepaalt dat de grenzen van de Nederlandse EEZ samenvallen met: a) De buitengrens van de territoriale zee, zoals bedoeld in artikel 1, lid 1 van de 'Wet grenzen Nederlandse territoriale zee' (12-zeemijlenlijn); de binnengrens van de Nederlandse EEZ, b) De (buiten)grenzen van het aan Nederland toekomende gedeelte van het Continentaal Plat: de buitengrens van de Nederlandse EEZ.

Aanloopgebieden

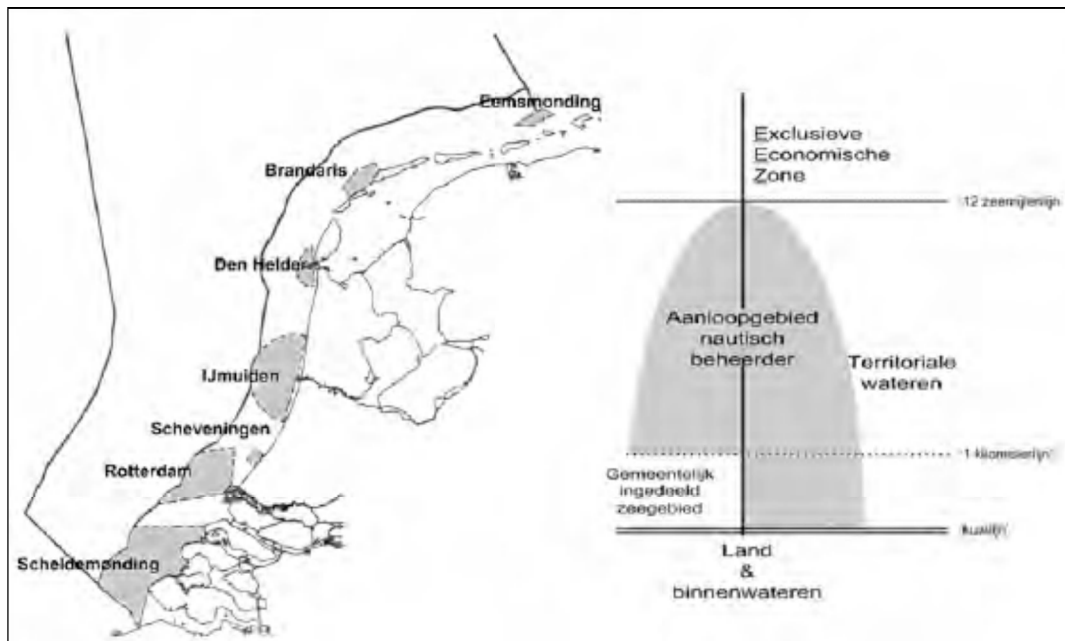
Binnen de territoriale wateren worden aanloopgebieden onderscheiden. Dit zijn zeegebieden rond havens en open zeegaten die onder beheer staan van een 'lokale' nautisch beheerder. Deze aanloopgebieden strekken maximaal tot de buitengrens van de territoriale wateren (12-zeemijlenlijn). Landwaarts wordt de grens, in het algemeen, gevormd door de 1-kilometerlijn.

De exacte begrenzingen van de aanloopgebieden zijn vastgesteld in het 'Besluit van 27 februari 1996, houdende vaststelling van aanvullende bepalingen voor de scheepvaart in de territoriale zee' ('Scheepvaartreglement territoriale zee': STZ, Stb. 1996 nr. 170).

Tabel: Aanloopgebieden met verantwoordelijke beheerders.

AANLOOPGEBIED	BEHEERDER
Eemsmonding	De Hoofd-Ingenieur Directeur (HID) van Directie Noord-Nederland van RWS
Brandaris	De HID van Directie Noord-Nederland van RWS
Den Helder	De Commandant Maritieme Middelen van de Koninklijke Marine te den Helder
IJmuiden	De HID van Directie Noord-Holland van RWS (per mandaat: de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer (of wel de directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam)
Scheveningen	De technisch directeur van de gemeentelijke dienst stadsbeheer van de gemeente Den Haag
Rotterdam	De havenmeester van de gemeente Rotterdam
Scheldemonden	De HID van Directie Zeeland van RWS

Figuur: Aanloopgebieden



Doelstelling

Voor zowel het rampenplan Noordzee 2003 als de SAR-regeling geldt dat zij een uitvoeringsregeling zijn in het kader van de Wet BON.

Wettelijk en organisatorisch kader

Rampenplan Noordzee 2003

Als uitwerking van de Wet BON is er voor de Noordzee een rampenplan waarin een gecoördineerde aanpak van de rampen en incidentenbestrijding op de Noordzee en de bijhorende procedures zijn vastgelegd. Alsook een Coördinatieplan Kustverontreiniging dat de samenwerking weer geeft tussen de betrokken diensten onderling en de betrokken overheden zodat bij een kustverontreiniging adequaat kan worden opgetreden. Binnen de kaders van dit onderzoek wordt alleen het eerste uitvoerig belicht. Dit omdat het coördinatieplan kustverontreiniging van toepassing is op de gehele Noordzeekust, de oevers van de Westerschelde en de zeewaartse oevers van de Waddeneilanden, en omdat deze regeling alleen in werking treedt indien er sprake is van een homogene verontreiniging door olie van 5 m³ of meer, of bij een stof die een ernstige bedreiging voor de functionele eigenschappen van de bodem of mens en dier betreft.

Het rampenplan Noordzee 2003 dat rekening houdt met verantwoordelijkheden van de betrokken Ministers geeft een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling van rampen en incidenten. Het heeft als doel: Een gecoördineerde aanpak van de rampen- en incidentbestrijding op de Noordzee en geeft procedures voor de samenwerking tussen het Kustwachtcentrum (KWC) en de mogelijk betrokken instanties en diensten, waaronder de autoriteiten aan de landzijde¹⁹.

¹⁹ Rampenplan voor de Noordzee 2003, A.2

Het rampenplan is opgedeeld in 3 afzonderlijke delen te weten:

Inleiding en begrippen

Organisatie, werkwijze en procedures

Wettelijk instrumentarium, scenario's, capaciteitsplannen en schema's

In deel A geeft het rampenplan een overzicht van de betrokken actoren en een toelichting op de terminologie. De actoren die aan de orde komen zijn:

- het Ministerieel beleidsteam;
- het Interdepartementale Beleidsteam
- de Kustwacht en het KWC
- het Departementaal Coördinatiecentrum van het Ministerie van V&W
- het NCC van het Ministerie van BZK
- het Departementaal Crisiscentrum van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- een regionale alarmcentrale of centrale post ambulancevervoer

Eveneens wordt de term ramp gedefinieerd. Onder de term ramp²⁰ wordt verstaan: een gebeurtenis op de Noordzee die daadwerkelijk of in potentie als dreiging een of meer van de volgende situaties oplevert:

- een ernstige verstoring van de algemene veiligheid, waarbij leven en of gezondheid van personen, dan wel materiele belangen gevaar lopen;
- Verontreiniging of dreiging daartoe met ernstig gevaar voor het mariene milieu en/of de Nederlandse kust of daarmee samenhangende belangen als scheepvaart, visserij, offshore, recreatie en dergelijke;
- een ernstige belemmering voor de scheepvaart;
- aanmerkelijke schade aan zeewering, waterstaatskundige werken of andere installaties.

Een voorval wordt in eerste instantie door het KWC in een categorie ingedeeld (indien nodig samen met de voorzitter van het interdepartementaal beleidsteam Noordzeerampen). Dit indelen gebeurt volgens een opschalingschema. Van belang is om te bedenken dat er afhankelijk van de categorie-indeling en de instelling van het IBTN in de aanloopgebieden een overdracht van bevoegdheden plaatsvindt van de nautisch beheerder (die daarvan schriftelijk op de hoogte wordt gesteld) naar het IBTN op het beleidsmatige vlak en naar het KWC op het operationele gebied.

Tot slot worden de doelgroepen van het rampenplan Noordzee 2003 benoemd, namelijk de Scheepvaart, de Luchtvaart en de Mijnbouw (offshore). Verder wordt er bepaald dat er zowel intern (INTEX-oefening KWC) als nationaal (NOREX) geoefend moet worden.

In deel B vinden we vervolgens uitgangspunten, randvoorwaarden, zaken omtrent organisatie en voorlichting die van toepassing zijn op de bestrijding van rampen en incidenten. Echter paragraaf 4 is voor dit onderzoek het meest interessant omdat het ingaat op de relatie zee – land. Er wordt verwezen naar de Wet BON (zie hierboven) en naar acties op het gebied van hulpverlening en redding SAR (zie hieronder), maar met name 4.2 geeft inzicht in de materie omtrent Gevolgen voor het Land.

²⁰ Rampenplan voor de Noordzee 2003, 3.2. In de Wet BON wordt overigens de term ongeval gebruikt. Dit omdat dat aansluit bij de terminologie van het intentieverdrag (Brussel 1969 Trb. 1970, 196), maar in operationele zin wordt gesproken van een ramp en/of incident.

Er kunnen zich op zee situaties voordoen met grote gevolgen voor het land waardoor bijvoorbeeld de veiligheid van personen of het milieu wordt bedreigd. Ook kan bij evacuatie van een vaartuig of platform grootschalige opvang van slachtoffers te land noodzakelijk zijn. In dergelijke gevallen wordt gehandeld volgens de procedures van de Wet BON, het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming, de WRZO, de WGHHR en de Provinciale en/of gemeentelijke rampenplannen. De acties te land vinden plaats onder leiding van de daarvoor verantwoordelijke autoriteiten²¹.

In deel C paragraaf 3.3 Nationale wetgeving wordt tenslotte de samenhang van wetten verder uitgewerkt. Aandacht verdient de toepassing van de Wet BON: Toepassing van de Wet BON volgt het principe van een drietrapsraket. Een uitgangspunt van de wet is dat de kapitein of de eigenaar van een schip, al dan niet na overleg met een bergingsbedrijf, aangeeft dat hij een bergingsovereenkomst wil sluiten. Deze overeenkomst is in beginsel een particuliere aangelegenheid waarin de overheid geen betrokkenheid heeft (trap één). De tweede en derde trap worden slechts ontstoken indien de overheid meent op te moeten treden, in eerst instantie door het geven van een aanwijzing (trap twee) en in laatste instantie door het opleggen van of zelf nemen van een maatregel (Trap drie). De beslissing of de overheid overgaat tot het geven van een aanwijzing, dan wel het nemen van een maatregel is afhankelijk van de ernst van de situatie, zoals die door de overheid wordt ingeschat.

²¹ Rampenplan Noordzee 2003, 4.2 (B.12)

Hoofdstuk 4: Search And Rescue (SAR)

Inleiding

Als gevolg van Internationale verdragen (luchtvaart: Chicago 1944 scheepvaart: Hamburg 1979) is de staat der Nederlanden verplicht een reddingsdienst op te richten en in stand te houden. Op basis van deze verdragen werd destijds de SARCOR (SAR-coördinatieregeling) opgesteld waarbij de Koninklijke Marine (Marine Luchtvaartdienst, MLD) belast werd met de exploitatie van een RCC (Rescue Coordination Centre) en het leveren van vliegende reddingmiddelen. De KNZHRM en KZHMRS (de toenmalige beide reddingmaatschappijen) waren verantwoordelijk voor het ter beschikking stellen van varend materieel. Beide reddingmaatschappijen zijn later gefuseerd tot wat nu heet de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Met de oprichting van de Kustwacht in 1987 werd de RCC taak van de MLD overgenomen door het KWC en sinds die tijd vervult het KWC, naast in totaal twaalf andere Kustwachttaken, de taak van *Joint* (zowel maritiem als aeronautisch) *Rescue Coordination Centre* (JRCC).

De SAR-regeling heeft als doel (artikel 1) het opsporen en redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties. Het verantwoordingsgebied (artikel 2) ten aanzien van de *maritieme* SAR van de Kustwacht omvat het Nederlands deel van de territoriale wateren van de Noordzee en de Nederlandse EEZ, evenals de ruime binnenwateren (IJsselmeer inclusief de randmeren, de Waddenzee en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen). Ten aanzien van de aeronautische SAR omvat het verantwoordelijkheidsgebied het Amsterdam FIR (Flight Information Region) en het totale Nederlandse luchtruim. Daarnaast kan het zijn dat het JRCC Den Helder (KWC) optreedt als SAR-Mission Commander (SMC), waar ook ter wereld, zolang de operationele leiding niet kan worden overgedragen aan een lokaal/regionaal RCC.

Bestuurlijke coördinatie

Conform de 'Regeling inzake de organisatie van de opsporing en redding' van 1994, zijn het Ministerie van V&W en het Ministerie van Defensie verantwoordelijk voor het hebben van een SAR-dienst, gecoördineerd door de directeur Kustwacht, die op de binnenwateren haar werk uitvoert onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de betreffende burgemeester.

In geval van de bestrijding van een ramp of vrees voor het ontstaan van een ramp informeert het JRCC Den Helder de plaatselijk bevoegde autoriteiten onverwijld via het RAC. De Regionale Alarmcentrale (RAC) is vervolgens verantwoordelijk voor een snelle informatie richting de plaatselijke autoriteiten. Hiermee is de cirkel rond en wordt voldaan aan de wens tot een integrale zorgplicht van hulpdiensten. Omgekeerd rust op de plaatselijk bevoegde autoriteit de verplichting het JRCC Den Helder onverwijld te informeren over elk SAR-incident, in deze gebieden, dat te zijner kennis is gekomen. Nadere regelingen zijn vastgelegd in de zogenaamde SOW (Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding op de Waddenzee) en de SAMIJ (IJsselmeer)-regeling. De relatie tussen het Operationeel Plan SAR (Opplan-SAR) en deze regelingen ligt hierin dat zij in veel gevallen in elkaars verlengde liggen, omdat veelal in de eerste fase van een ongeval te water een SAR-actie plaatsvindt.

Operationele kader

De alarmering (artikel 3) van benodigde varende/vliegende eenheden vindt (rechtstreeks) plaats vanuit het KWC. Onmiddellijk na alarmering wordt de vaar/vliegopdracht met daarin in de benodigde gegevens zoals geografische posities, verbindingen, zoekplan en bijzonderheden per fax verstuurd zodat *voor* vertrek al duidelijk is wat de opdracht behelst. Na vertrek meldt de eenheid zich in op één van de aangewezen Kustwachtfrequenties zodat vanaf die tijd tot terugkeer in de haven/vliegveld ‘direct comms’ tot stand is gebracht.

De werkwijzen, taken en verantwoordelijkheden van de deelnemers aan een SAR-actie zijn nauwkeurig omschreven in internationale publicaties²². Het KWC vervult altijd de taak van SMC. Deze taak is niet overdraagbaar.

Teneinde een goed gebruik te maken van lokale kennis en ervaring is het wenselijk een On Scene Coordinator (OSC) aan te wijzen. Dit is ter beoordeling van het SMC. De omstandigheden zijn medebepalend voor de aanwijzing waarbij gekozen wordt voor een platform met voldoende faciliteiten en bij voorkeur met opgeleid en getraind personeel. Het kan echter ook een willekeurig platform zijn, een en ander afhankelijk van de omstandigheden en de op dat moment beschikbare middelen. Een (zee-)verkeerspost kan ook een goede OSC zijn. Een dergelijk OSC moet dan uiteraard minimaal beschikken over voldoende menskracht, (maritieme) verbindingsmogelijkheden (met alle eenheden te water en tevens met de SMC) en kunnen beschikken over een goed beeld van de situatie. De OSC geeft vervolgens leiding aan de eenheden ter plekke om het door de SMC opgedragen zoekplan zo optimaal mogelijk, dat wil zeggen gecoördineerd, uit te voeren. De theoretische kans op detectie bij een zoekactie vermindert namelijk snel als een zoekactie niet gecoördineerd uitgevoerd wordt.

Tevens kan het van belang zijn een OSC aan te wijzen als er sprake is van veel opvarenden en meerdere reddingboten ter plekke waarbij de OSC de bewegingen van de boten en het oppikken van opvarenden lokaal coördineert. Teneinde een zekere minimale kwaliteit te handhaven moet men opgeleid zijn tot OSC: hiervoor bestaat een samenwerking met de Zeevaartschool IJmuiden die zorgt voor opleiding, training en certificering.

Kortom om voor het OSC-schap in aanmerking te komen moet men beschikken over een voldoende grote boot met de nodige voorzieningen en menskracht en tevens gecertificeerd zijn. Indien er geen gekwalificeerde OSC voor handen is, dan delegeert het JRCC deze deeltaak niet en voert zelf de taken van OSC uit.

²² Bedoeld wordt o.a. het IAMSAR-Handboek, het International Aeronautical & Maritime Search & Rescue-Handboek.

Hoofdstuk 5: Waddenzee²³

Inleiding

De Waddenzee is een uniek en (inter-)nationaal belangrijk natuurgebied dat een duurzame bescherming vereist. Dit wordt internationaal erkend en er zijn vele regelingen en afspraken gemaakt om deze bescherming te waarborgen. Bovendien is de Waddenzee een groot open watergebied met eb en vloed met scheepvaartverkeer, gaswinning, recreatie en visserij, waardoor de hulpverlening specifieke eisen aan mensen en middelen stelt. Dit vereist een goede samenwerking. De voorbereiding op zware ongevallen en rampen verdient daarom extra aandacht.

De voorbereiding van en respons op (dreigende) rampen en ongevallen dan wel waterstaatskundige calamiteiten met effecten op de water- en/of bodemkwaliteit moet eenduidig zijn en op elkaar afgestemd. Dat geldt ook voor de Waddenzee. Met dit Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee (CRW) wordt de eerste stap gezet naar kwaliteitsverbetering door een gecoördineerde aanpak van de rampenbestrijding op de Waddenzee. Het Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied heeft in februari 2003 opdracht gegeven om een coördinatieplan voor de Waddenzee te maken waarin ondubbelzinnig wordt beschreven op welke wijze de coördinatie van de bestrijding van rampen en zware ongevallen in de gehele Nederlandse Waddenzee moet plaatsvinden, zowel op bestuurlijk als op organisatorisch/operationeel niveau. Het CRW geeft de handvatten voor deze afstemming, biedt oplossingen voor een aantal van de geconstateerde knelpunten en is richtinggevend bij mogelijke discussies.

Het CRW maakt duidelijk wie op welk moment en voor welk deel verantwoordelijk is, wie de leiding heeft bij de bestrijding en welke bestuurlijke aspecten van belang zijn om te regelen. Door het ondertekenen van het convenant worden de beschreven afspraken en structuren formeel vastgelegd. De tot nu toe geldende SOW-regeling is vervallen bij de inwerkingtreding van het CRW. Het CRW is voor een periode van vier jaar vastgesteld.

Voor het gebied Waddenzee, ligt sinds 4 oktober 2004 een vastgesteld coördinatieplan Waddenzee. Het geheel bestaat uit een convenant met een daaraan gekoppeld rampenplan. Het rampenplan Waddenzee heeft als doel: het voorkomen, beperken en/of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van rampen, zware ongevallen en calamiteiten. De ondergrens van het plan wordt gevormd door die ongevallen waarbij coördinatie niet nodig is. Die grens is niet altijd even duidelijk, maar de nadruk moet volledig liggen bij een goedwerkende melding en alarmering.

Bij twijfel zal de informatie moeten worden doorgegeven zodat iedere partij in staat is zijn eigen verantwoordelijkheid uit te oefenen. Bij de bovengrens kan worden opgemerkt dat het convenant uitdrukkelijk beoogt te voorzien in een lacune in de hulpverlening en de (inter)regionale coördinatie van de rampbestrijding. Voor de uitvoering van het convenant is gekozen voor een duidelijke en algemeen gehanteerde procedure van melding en alarmering. Daarnaast is er een beheerscommissie met daaraan gekoppeld een budget ingesteld.

²³ Bron: Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee, versie Januari 2005.

Toepassingsgebied

Het CRW heeft als werkingsgebied het gehele Nederlandse deel van de Waddenzee. De aangrenzende havens vallen dus niet onder het werkingsgebied van het CRW, met uitzondering van die (on)gevallen waarbij er gevolgen zijn voor de Waddenzee.

Wanneer (dreigende) ongevallen en rampen alleen het land betreffen, volstaan de bestaande plannen en afspraken. Voor bronnen op het water zijn de afspraken van dit CRW bepalend, ook indien een gebeurtenis zowel land- als wateraspecten kent.

Doelstelling

De voorbereiding van de rampenbestrijding en respons op (dreigende) rampen en ongevallen dan wel waterstaatskundige calamiteiten met effecten op de water- en/of bodemkwaliteit moet eenduidig zijn en op elkaar afgestemd. Dat geldt ook voor de Waddenzee. Met dit CRW wordt de eerste stap gezet naar kwaliteitsverbetering door een gecoördineerde aanpak van de rampenbestrijding op de Waddenzee.

Wettelijk en organisatorisch kader

Het uitgangspunt bij dit CRW is de vigerende wet- en regelgeving, in het bijzonder de WRZO en de Waterstaatswet. Hierin is geregeld dat gemeenten, in samenwerking met de brandweer, een Rampenplan moeten vaststellen, gebaseerd op een risico-inventarisatie met betrekking tot mogelijk optredende rampen binnen hun grenzen en de daarvoor vereiste voorbereiding. In geval van rampen die de gemeentegrens overstijgen, dient er coördinatie van de rampbestrijding plaats te vinden. Aangezien de Waddenzee gemeentelijk is opgedeeld, is een coördinatieplan gewenst. Dit coördinatieplan bevat de bestuurlijke afspraken over de aanpak van de rampenbestrijding. De afstemming en coördinatie van de feitelijke uitvoering van de afspraken door de verschillende organisaties zijn de belangrijkste aandachtspunten bij de opzet van dit eerste deel van het CRW. In vervolgdelen zal een nadere uitwerking komen van concrete operationele afspraken. Die uitwerking valt onder de verantwoordelijkheid van de betrokken hulpverleningsdiensten en gemeenten. De Regionale brandweren hebben daarbij een initiërende rol.

Het CRW maakt onderdeel uit van een systeem van plannen binnen de rampenbestrijding. Het CRW heeft als doel om eventuele onduidelijkheden in de coördinatie en bestuurlijke verantwoordelijkheid en eventuele vertragingen in het op gang komen van de rampenbestrijding weg te nemen.

Het CRW sluit zoveel mogelijk aan bij bestaande bestuurlijke en operationele plannen.

In bijlage Ramptypen is voor de verschillende ramptypen aangegeven welke plannen relevant zijn. Hieronder is een globaal overzicht van de verschillende plannen gegeven:

- *Provinciaal Coördinatieplan*,
met een overzicht van de organisatie op Provinciaal niveau;
- *gemeentelijke rampenplannen*,
met een overzicht van de organisatie op gemeentelijk niveau,
uitgewerkt in deelplannen, deelprocessen en draaiboeken;
- *calamiteitenplannen*,
voor waterstaatswerken en -verontreinigingen, uitgewerkt in
calamiteitenplannen, calamiteitenbestrijdingsplannen en draaiboeken;
- *Opplan SAR*,
uitwerking van de procedures en afspraken voor SAR
(van het KWC) op basis van de vigerende SAR-beschikking;
- *Opplan Inci-Org*,
uitwerking van de procedures en afspraken voor de zorg voor water,
bodem en infrastructuur van Rijkswaterstaat Directie Noordzee bij
calamiteiten;
- *rampbestrijdingsplannen*,
specifiek voor object of locatie.

De Waddenzee staat in directe verbinding met de Noordzee waarvoor eigen plannen bestaan waarmee moet worden afgestemd. De belangrijkste daarvan is het Rampenplan Noordzee. Dit plan geeft op hoofdlijnen een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling van rampen en incidenten op de Noordzee. De informatie-uitwisseling tussen het KWC, de Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) en de Alarmcentrales/Meldkamers is van groot belang.

Bestuurlijke coördinatie.

In de WRZO is het opperbevel bij het bestrijden van rampen en zware ongevallen toegewezen aan de burgemeester. In dit CRW wordt invulling gegeven aan de afstemming van de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden van de betrokken burgemeester met die van de waterstaatkundige beheerder van de Waddenzee (op grond van de Waterstaatswet), in geval van calamiteiten. De gekozen coördinatiestructuur stelt alle Waddenburgemeesters, maar ook de overige bestuurders die volgens de WRZO of andere wetgeving een verantwoordelijkheid hebben bij de rampbestrijding, in staat optimaal gebruik te maken van alle bestrijdingseenheden die voorhanden zijn.

In het CRW zijn mogelijke ramptypen in opschalingsfasen en bestrijdingsprocessen voor elk van de betrokken diensten uitgewerkt. Conform de huidige wet- en regelgeving wordt, afhankelijk van de aard en omvang van een gebeurtenis, de rampenbestrijdingsorganisatie door opschaling stapsgewijs uitgebreid naar een organisatie in volle omvang. Dit betekent een gebruikelijke (operationele) opschaling binnen de kolom van het Ministerie van BZK, de BZK-kolom (via Commandoplaats Incident (CoPI), ROT, Gemeentelijke Rampenstaf). Binnen de functionele kolommen van de andere relevante Ministeries (zoals V&W) gebeurt de opschaling op vergelijkbare wijze, afgestemd op die van het Ministerie van BZK. De fasering en indeling van de verschillende scenario's in het gehele gebied wordt gedaan conform de nieuwe GRIP-indeling. De teamvorming, informatieoverdracht en planvorming zijn aan deze indeling gerelateerd. De bestuurlijke opschaling is gekoppeld aan de operationele opschaling. Bij een operationele GRIP 2-situatie wordt een ROT actief en zal de

coördinerend bestuurder worden geïnformeerd. Bij GRIP 4 geschiedt de bestuurlijke afstemming door de coördinerend bestuurder.

De in het plan beschreven coördinatiestructuur is gericht op een praktische samenwerking en een efficiënte hulpverlening op de Waddenzee binnen de bestaande wettelijke kaders. Omdat een ongeval op de Waddenzee zich vaak uitstrekt over meerdere gemeenten, is volgens de WRZO coördinatie alsmede het informeren van de Commissaris van de Koningin (Commissaris van de Koningin) noodzakelijk. Daarbij komt dat de hulpdiensten op het water, zeker onder de druk waarop zij in de eerste uren moeten opereren, zich met andere zaken moeten bezighouden dan het uitzoeken welke gemeenten precies zijn getroffen. Door in dit plan het uitgangspunt te hanteren dat de bestuurlijke coördinatie in handen wordt gegeven van de Commissaris van de Koningin kunnen de hulpdiensten meteen met de daadwerkelijke bestrijding van de ramp of het zware ongeval beginnen, terwijl de Commissaris van de Koningin tegelijkertijd nagaat welke gemeenten zijn getroffen en met de burgemeesters van die gemeenten kan overleggen welke afgestemde aanpak moet worden gekozen. Tevens kan hij op grond van zijn ambtsinstructie, als Rijksorgaan, coördineren met de overige Rijkspartners. Afhankelijk van de gebleken aard en omvang wordt het bestaande regionaal beleidsteam in de Provincie uitgebreid met liaisons, met deskundigheid en bevoegdheden, van organisaties die betrokken zijn bij de rampbestrijding op de Waddenzee. Samen vormen zij dan het Beleidsteam Waddenzee.

Om bij de aanvang van de incidentbestrijding maximale duidelijkheid te hebben over de eerstverantwoordelijkheid is er voor gekozen om altijd dezelfde Commissaris van de Koningin als eerste aanspreekpunt te kiezen. Er is hierbij gekozen voor de Commissaris van de Koningin van Friesland, vanwege de centrale ligging en de grootte van het Friese Wad, en de betrokkenheid die Friesland heeft bij iedere ramp of zwaar ongeval met Provinciegrensoverschrijdende gevolgen. Door deze keuze vooraf vast te stellen kan Friesland zich specifiek richten op het opbouwen van parate kennis en geoefendheid, dus een specialisatie voor de coördinatie van ernstige Waddenincidenten. Bij de primaire afhandeling zal de Commissaris van de Koningin van Friesland gebruik maken van de Meldkamer Friesland (MKF) en het Friese ROT/RCC. Ten behoeve van de Commissaris van de Koningin van Friesland en het ROT registreert de MKF ook de meldingen. Indien blijkt na het vaststellen van de plaats van de ramp en het gebied tot waar de gevolgen zich uitstrekken, dat de ramp zich geheel tot het grondgebied van Noord-Holland of Groningen beperkt, zal de Commissaris van de Koningin van Friesland de coördinatie en afstemming overdragen aan de Commissaris van de Koningin van die Provincie.

Bij Provinciegrensoverschrijdende rampen en zware ongevallen of bij onduidelijkheden over de gebiedsgrenzen blijft de Commissaris van de Koningin van Friesland coördinerend bestuurder. Bij calamiteiten waarvan de gevolgen één gemeente treffen en waarbij die gevolgen gering in omvang zijn of zijn geworden, kan de Commissaris van de Koningin de bestuurlijke coördinatie afschalen naar de betreffende burgemeester. Indien er alleen (nog) sprake is van een water- en bodemverontreiniging en/of een nautisch incident kan de coördinatie in handen worden gegeven van de HID van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Bij calamiteiten waarbij alleen SAR-aspecten aan de orde zijn kan de coördinatie in handen van de directeur KWC worden gegeven, terwijl de coördinatie van een grootschalige opvang van bijvoorbeeld zieke zeehonden in handen van de directeur LNV Noord kan worden gelegd. De Commissaris van de

Koningin van Friesland blijft verantwoordelijk voor deze keuze en de juiste overdracht. Wanneer de Minister de coördinatie heeft, dus bij een incident dat plaatsvindt op het grensvlak met Duitsland en in geval van een nationale crisis, maar ook in geval van (directe) departementale betrokkenheid anderszins, fungeert de Commissaris van de Koningin als aanspreekpunt tussen gemeente- en Rijksniveau.

Op deze wijze is er onmiddellijk een bestuurlijke lijn naar het NCC, het IBTN en de verschillende DCC's van de Ministeries. Het voordeel van deze procedure is dat er snel een (interregionaal) beleidsteam operationeel kan zijn dat de situatie voor het gehele Waddengebied dient te overzien. Het verduidelijkt, regelt en verlicht een aantal taken en verantwoordelijkheden bij de reguliere beleidsteams. Er kan dus direct worden opgeschaald zonder kostbare tijd te verliezen met het beantwoorden van de verantwoordelijkheidsvraag. In het Beleidsteam Waddenzee (BTW) en in het ROT zijn verschillende liaisons, die de contacten met hun eigen diensten kunnen onderhouden. Voor met name de aansturing van de gemeentelijke processen zal de liaison in de meeste gevallen niet afkomstig zijn van de getroffen gemeente(n). Met een BTW op afstand en veelal kleine gemeentelijke diensten is het langdurig onttrekken van mensen die zijn ingewerkt voor het uitvoeren van de eigen processen niet wenselijk. Er zal dus gewerkt moeten gaan worden met gemeentelijke liaisons uit een pool, die daarvoor speciaal zijn opgeleid en geoefend met extra aandacht voor de eilandproblematiek.

Operationele coördinatie

Ter verbetering van de communicatie van bestrijders ter plaatse met bestuur en buitenwereld wordt, op basis van dezelfde argumentatie, in het CRW ook eenhoofdige operationele leiding als uitgangspunt gehanteerd. De Commissaris van de Koningin moet erop toezien dat deze eenhoofdige leiding wordt gerealiseerd. Afhankelijk van het scenario zal de operationele leiding in handen zijn van een functionaris van de regionale hulpdiensten (Regionale Brandweer, GHOR of Regiopolitie), van het KWC, van Rijkswaterstaat, van KLPD of van het Ministerie van LNV. Wanneer meerdere regio's betrokken zijn bij de bestrijding van een grootschalig incident, doordat het incident in een grensgebied heeft plaatsgevonden, is er één operationeel leider. Indien de calamiteit effecten heeft op de gehele Waddenzee, bijvoorbeeld bij een grootschalige olieramp, zal er met meerdere operationele leiders (één per aangewezen gebied) worden gewerkt, waarbij de operationele afstemming en coördinatie in het ROT plaatsvinden. De operationele diensten maken afspraken over de afstemming in het veld. Daarbij gaat het vooral over de coördinatie tussen de verschillende CoPI's en de verbindingen die gebruikt zullen worden. Het KWC kan een faciliterende rol spelen bij het aansturen van en communiceren met varende eenheden op de Waddenzee anders dan SAR-operaties. De verantwoordelijkheid ligt in die gevallen echter niet bij het KWC, maar bij de operationele leiding voor dat specifieke ramptype.

<i>Bevolkingszorg</i>									
	Voorlichten en informeren							GEM.	GEM.
	Opvangen en verzorging							GEM.	GEM.
	Uitvaartverzorging							GEM.	GEM.
	Registratie van slachtoffers							GEM.	GEM.
	Voorzien in primaire levensbehoefte							GEM.	GEM.
	Registratie van schade en afhandeling							GEM.	GEM.
	Milieuzorg							GEM.	GEM.
	Nazorg							GEM.	GEM.
Extra processen:									
<i>SAR</i>	Search and Rescue								KWC !!!
<i>Waterstaatkundige zorg</i>	Waterstaatkundige zorg						Afwijking t.o.v. het BZK model	RWS	!!!
	Nautische zorg							RWS	!!!
<i>Natuur/Ecologie</i>	Zorg voor natuur/ecologie							LVN	!!!
	Voedselvoorziening/Beheer							LVN	!!!

B = Brandweer
P = Politie
G= GHOR
Gem = Gemeente
KWC= Kustwachtcentrum
RWS=Rijkswaterstaat
LVN= Ministerie Landbouw

Hoofdstuk 6: Het IJsselmeer²⁴

Inleiding

In het IJsselmeergebied is gekozen voor een samenwerkingsverband. De samenwerking tussen de bij deze regeling betrokken partijen wordt begeleid door een Bestuurlijk Begeleidingsorgaan Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied. De samenwerkingsregeling bestaat uit drie delen:

I Een hoofdregeling (**basisovereenkomst**) waarin de hoofdzaken en principiële kwesties zijn vastgelegd met betrekking tot de ongevallenbestrijding. De basisovereenkomst bevat geen concrete, technische gegevens en uitvoeringsmaatregelen. Deze overeenkomst is aangegaan tussen betrokken gemeenten en de Directie IJsselmeergebied van de Rijkswaterstaat (namens de Minister van V&W). Zij betreft slechts ongevallenbestrijding, op basis van wederzijdse hulpverlening. De opzet voor rampenbestrijding behoeft niet overeengekomen te worden, hierin wordt voorzien door de WRZO. De overeenkomst voorziet in een aanvulling op de formele hulpverleningsstructuur.

II Een bij I behorende en op basis daarvan vastgestelde **uitvoeringsregeling (plus bijlagen)**, waarin zijn opgenomen concrete werkafspraken en uitvoeringsmaatregelen, nodig om praktische uitvoering van de hoofdregeling mogelijk te maken. De vaststelling van de uitvoeringsregeling, welke direct behoort bij de basisovereenkomst, geschiedt in beginsel door dezelfde partijen, dat wil zeggen de betrokken gemeenten en de Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat. Uit oogpunt van efficiency is thans in de basisovereenkomst een artikel (10, lid 6) opgenomen, dat het Bestuurlijk Begeleidingsorgaan de mogelijkheid biedt via een korte procedure bepaalde (operationele) wijzigingen aan te brengen in de uitvoeringsregeling.

III Eventuele **waakvlamovereenkomsten** tussen enerzijds de betrokken gemeenten en de Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat en anderzijds daarvoor in aanmerking komende particuliere hulpverleners. Dergelijke voorrangcontracten zijn bedoeld om bij ongevallen (indien nodig) een aanzienlijke uitbreiding van het hulpverleningspotentieel te kunnen bereiken.

Toepassingsgebied

De samenwerkingsregeling heeft betrekking op het IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Ketelmeer, Zwartemeer, de Gouwzee en de Randmeren, hierna te noemen 'IJsselmeergebied', conform de bij deze overeenkomst gevoegde kaart (artikel 2)

Doelstelling

De uitvoeringsregeling is een leidraad voor het gecoördineerd optreden van betrokken partijen bij het beperken en/of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen. Bovendien maakt deze regeling een spoedige identificatie van de plaats en de aard van het incident alsmede de eventuele betrokkenheid van gevaarlijke stoffen mogelijk. Een goede

²⁴ Bron: Samij regeling versie juni 2001.

alarmering van de betrokken diensten, autoriteiten en functionarissen draagt bij aan een snelle bestrijding van ongevallen.

Wettelijk en organisatorisch kader

Het hele IJsselmeergebied is gemeentelijk ingedeeld. Dit houdt in dat het betreffende College van Burgemeester en Wethouders (Brandweerwet 1985, artikel 1 lid 4) en de burgemeester (Gemeentewet, artikel 173) verantwoordelijk is voor de ongevallenbestrijding. Als drenkelingen opgespoord en gered moeten worden, is het KWC eindverantwoordelijk (in het kader van de SAR). Vooral gelet op het vliegend materieel en de communicatiemiddelen waarover zij voor en tijdens SAR-acties kan beschikken, is de coördinerende functie van het KWC onontbeerlijk. Wel zal het KWC steeds de betreffende regionale (brandweer) alarmcentrale op de hoogte houden over de voortgang van het incident en, indien er meer aspecten dan alleen het opsporen en redden van mensen voortvloeien uit een incident, de betreffende instantie informeren (CMIJ/Waterpolitie Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)).

Bestuurlijke coördinatie

Door de burgemeester uitdrukkelijk het opperbevel te geven, is het duidelijk dat:

- de burgemeester de bestuurlijke leiding heeft bij dergelijke gebeurtenissen binnen de gemeente;
- de betrokken gemeentelijke operationele diensten en de in bijstand geroepen eenheden onder eenhoofdig bestuurlijke opperbevel staan. (voor zover deze niet reeds op grond van andere wettelijke bepalingen onder dit gezag staan zoals bijvoorbeeld de politie op grond van de Politiewet 1993).

Het opperbevel strekt zich niet uit over autoriteiten met eigen taken en bevoegdheden ten aanzien van de bestrijding van het ongeval voor zover het door hen te voeren beleid betreft. Zo zal het Ministerie van V&W bij veel ongevallen in/op en aan het water eigen taken en bevoegdheden hebben op grond van:

- regeling inzake de SAR-dienst 1994;
- operationeel plan SAR (Opplan SAR);
- de Wrakkenwet;
- de Wet op de Waterkering;
- de Scheepvaartverkeerswet;
- de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren;
- de Wet op de Bodembescherming;
- en de Wet Waterhuishouding.

De Commissaris van de Koningin heeft, gelet op het gestelde in de Brandweerwet 1985, de Politiewet 1993 en zijn ambtsinstructie, bevoegdheden met betrekking tot de bijstandsverlening. De Commissaris van de Koningin kan zich doen bijstaan door een Provinciale staf. De staf wordt samengesteld uit deskundigen al naar gelang de aard van het incident. In de praktijk blijft de bemoeienis van de Commissaris van de Koningin beperkt tot coördineren. Het is mogelijk om de organisatiestructuur, die voor de rampenbestrijding is opgezet, te gebruiken voor informatievoorziening en overleg om de coördinatie tot stand te brengen. Is de toestand dermate ernstig, dat van een (dreigende) rampsituatie gesproken kan worden, dan geeft de WRZO de nodige bevoegdheden om de coördinatie tot stand te brengen. Ingevolge de Scheepvaartverkeerswet is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het toelatingsbeleid, de verkeersregeling en meer algemeen het nautisch beheer van de scheepvaartwegen in het IJsselmeergebied, berust bij de Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat. In relatie tot de ongevallenbestrijding in het IJsselmeergebied betekent dit:

- het beperken van de schadelijke gevolgen voor de bij een ongeval;
- betrokken schepen en hun opvarenden;
- het beperken van de schadelijke gevolgen van ongevallen voor de overige scheepvaart;
- het bevorderen van de veilige voortgang van het scheepvaart verkeer;
- het bijdragen aan het beperken van de gevolgen van ongevallen en schadelijke emissies voor bevolking, milieu en infrastructuur.

Op basis van Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Waterstaatswet 1900 en het organiek Besluit RWS is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de kwaliteit van het watersysteem in het IJsselmeergebied, de waterkwantiteit, de veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart (voor zover het de toestand van de vaarweg betreft) en het functioneren van de waterstaatswerken. Onder watersystemen wordt in dit verband verstaan het water, de bodem en de oevers.

Operationele coördinatie

In overleg tussen betrokken partijen worden opstapplaatsen en materieel gekozen. Deze keuze wordt meegedeeld aan de CMIJ en de betrokken hulpverleningsdiensten. De betrokken (Rijks)diensten zorgen dat hun vaartuigen naar de gekozen opstapplaatsen worden gedirigeerd om daar (brandweer)personeel en (-)materieel aan boord te nemen en naar de plaats van het ongeval/voorval te transporteren. Bij inzet van meerdere disciplines is de coördinatie in handen van de commandant van de desbetreffende regionale brandweer. Met betrekking tot zaken in/op en aan het water vindt nauw overleg plaats met de coördinator van RWS. Als het ongeval/voorval het gebied van meerdere regio's omvat, of als de exacte locatie niet duidelijk is, is de coördinatie in handen van de commandant van de Regionale Brandweer Flevoland. Bij gevaar voor uitbreiding van het ongeval/voorval naar aangrenzende gebieden (b.v. bij olie- en chemicaliënverontreinigingen en gaswolken) wordt door de eerst verantwoordelijke instantie(s)/dienst(en) een voorwaarschuwing gegeven aan die instanties en diensten die daarbij betrokken zijn of moeten worden.

De operationele diensten kunnen alleen actief op het water opereren met behulp van de KLPD/Waterpolitie, KNRM, KNBRD en Rijkswaterstaat. Van belang zijn de zogenaamde aanlandingsplaatsen, locaties, waar (redding)boten personen aan land kunnen zetten en

waar ambulances kunnen komen om mensen, indien nodig naar het ziekenhuis te vervoeren.

Vaartuigen van de hulpverleningsdiensten zijn oproepbaar via de Centrale Meldpost IJsselmeergebied op de Houtribsluizen, die een overzicht heeft van de vaartuigen, die beschikbaar zijn en operationeel inzetbaar. Op de overzichtskaart Stationering hulpverleningsvaartuigen in het IJsselmeergebied is zichtbaar gemaakt waar de verschillende vaartuigen liggen. Naast hulpverleningsvaartuigen beschikken organisaties en diensten ook over middelen voor specifieke doeleinden. Zo heeft Rijkswaterstaat middelen voor oliebestrijding en de GHOR/GGD middelen voor geneeskundige hulpverlening. Voor de eerste 'noodopvang' is in 2000 de calamiteitencontainer ontwikkeld, waar hulpverleningsmiddelen in zijn opgeborgen, die bruikbaar zijn voor oliebestrijding op het water, brandbestrijding (indien noodzakelijk) en kleding voor mensen, die uit het water worden gered en onderkoeld zijn.

Hoofdstuk 7: Vergelijkende Convenanten

Gebied	Waddenzee			IJsselmeer
Opzet	Er is een convenant tussen partijen dat is uitwerkt in een coördinatieplan Rampenbestrijding waddenzee			Er is een samenwerkingsregeling tussen partijen die is uitgewerkt in een uitvoeringsregeling
Vorm	Convenant			Samenwerkingsregeling
Art. 1	Doel	Art. 1		Doel van de overeenkomst
	Om de schadelijke gevolgen van (dreigende) rampen, (zware) ongevallen dan wel waterstaatkundige calamiteiten in het toepassingsgebied te voorkomen, beperken en/of te bestrijden verbinden partijen zich om samen te werken overeenkomstig het CRW.			1. Deze overeenkomst wordt aangegaan tot het voorkomen, beperken en ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen in het in artikel 2 omschreven gebied, voor zover daarin niet op andere wijze is voorzien. 2. Onder ongevallen als bedoeld in deze overeenkomst worden niet inbegrepen calamiteuze gebeurtenissen die door het bevoegd gezag worden aangemerkt als ramp/zwaar ongeval in de zin van de WRZO. 3. Deze overeenkomst laat onverlet de SAR-activiteiten van het KWC, als maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum.
Art. 2	Toepassingsbereik	Art. 2		Toepassingsgebied
	Dit convenant heeft betrekking op in de bijlage Ramptypen van het Rampenplan genoemde (dreigende) rampen, zware ongevallen en overige gebeurtenissen die plaatsvinden in en/of waarvan de gevolgen zich uitstrekken over het Nederlandse gedeelte van het Waddenzegeebied, zoals is aangegeven op de overzichtskaart bij het Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee			Deze overeenkomst heeft betrekking op het IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Ketelmeer, Zwartemeer, de Gouwezee en de Randmeren, hierna te noemen 'IJsselmeergebied', conform de bij deze overeenkomst gevoegde kaart.

Art. 3	Melding en alarmering	Art. 3	Melding en alarmering
	Partijen verplichten zich de melding en alarmering met betrekking tot een ramp of (zwaar) ongeval onder deze regeling uit te voeren zoals beschreven in paragraaf 'Melding en alarmering' in het Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee.		De partijen bij deze overeenkomst verplichten zich de melding en alarmering met betrekking tot een ongeval te doen geschieden volgens het meldings- en alarmeringsschema Ijsselmeer-gebied, vermeld in de uitvoeringsregeling als bedoeld in artikel 9.
Art. 4	Bestuurlijke coördinatie		
	Partijen verplichten zich bij rampen, zware ongevallen dan wel waterstaatkundige calamiteiten onder deze regeling te werken volgens de in het Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee uitgewerkte coördinatiestructuur.		Niet specifiek benoemd
Art. 5	Operationele coördinatie en opschaling	Art. 6	Beleidsstaf
	De operationele coördinatie en opschaling bij de bestrijding van rampen, zware ongevallen dan wel waterstaatkundige calamiteiten onder deze geschiedt onder hetgeen in vastgelegd in het Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee.		Indien een partij in verband met een ongeval dat valt onder deze overeenkomst een 'beleidsstaf' wenst in te stellen zullen met de andere betrokken partij of partijen afspraken worden gemaakt over leiding en coördinatie, met inachtneming van een ieders verantwoordelijkheden en bevoegdheden
Art. 6	Voorlichting	Art. 8	Voorlichting en Begeleiding
	De voorlichting met betrekking tot een ramp of (zwaar) ongeval onder dit convenant wordt uitgevoerd zoals beschreven in de paragraaf 'Voorlichting en externe communicatie' in het CRW.		De voorlichting met betrekking tot een ongeval dat onder deze overeenkomst valt wordt hetzij vanwege het Ministerie van V&W, hetzij vanwege de betrokken gemeente of Provincie verzorgd. Een en ander zal, al naar gelang de aard van het ongeval, zo spoedig mogelijk in onderling overleg worden geregeld en afgestemd.

Art. 7	Personele en materiële bijstand	Art. 4	Bijstand en samenwerking
	Partijen geven zo veel als mogelijk gevolg aan een verzoek om personele en/of materiële bijstand, met in achtneming van de daarvoor geldende bijstandsregelingen.		1. Indien in verband met een ongeval een partij om bijstand verzoekt, zal de om bijstand verzochte partij aan dit verzoek zoveel mogelijk gevolg geven met inachtneming van de eigen taken en bevoegdheden. 2. Het verlenen van bijstand, alsook het nemen van curatieve maatregelen met betrekking tot een ongeval, geschiedt door betrokken partijen, ieder naar de eigen taken en bevoegdheden, waarbij in onderling overleg te werk wordt gegaan.
		Art. 5	<i>Bijstand</i>
			Wanneer bijstand, verleend ingevolge artikel 4, niet langer nodig is, deelt de hulpvragende partij aan de hulpverlenende partij zo spoedig mogelijk het tijdstip mede, waarop de bijstand kan worden beëindigd. Ingeval van mondelinge kennisgeving wordt de mededeling schriftelijk bevestigd.
Art. 8	Opleiden en oefenen		
	Partijen bevorderen dat hun personeel ter voorbereiding op een grootschalige multidisciplinaire inzet wordt opgeleid en geoefend zoals beschreven in hoofdstuk 5 van het CRW.		Over oefenen en opleiden wordt in de SAMIJ overeenkomst niets gezegd.
Art. 9	Beheer	Art. 9	<i>Beheer</i>
	1. Het beheer van het CRW wordt opgedragen aan een commissie overeenkomstig de samenstelling, taken en budget zoals genoemd in hoofdstuk 5 van het CRW. 2. De kosten van het beheer worden door partijen gedragen volgens de verdeelsleutel: Rijk: 1/3 deel; Provincies: 1/3 deel; Gemeenten: 1/3 deel.		Het in deze overeenkomst bepaalde zal in onderling overleg tussen partijen nader worden uitgewerkt in een uitvoeringsregeling bij deze overeenkomst.

	3. Besluiten over de uitvoering, de toepassing en wijziging van dit convenant worden, nadat de in de aanhef genoemde ambtsdragers en functionarissen daarover zijn gehoord, door partijen genomen.			
Art. 10	Overleg	Art. 10	Overleg	
	1. Indien blijkt een daartoe strekkend schriftelijk verzoek van een van de partijen overleg over de uitvoering, de toepassing of een wijziging van of een geschil over dit convenant gewenst is, wordt hiertoe door de voorzitter van het Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied een vergadering van partijen belegd, zo mogelijk binnen 30 dagen nadat vorenbedoeld schriftelijk verzoek bij hem is binnengekomen.		1. Indien blijkt een daartoe strekkend schriftelijk verzoek van een van de partijen overleg over de uitvoering, de toepassing of een wijziging van deze overeenkomst gewenst is, wordt hiertoe door de burgemeester van Lelystad dan wel een door deze daartoe aangewezen vervanger een vergadering van partijen belegd binnen 30 dagen nadat vorenbedoeld verzoek bij hem is ingekomen. Deze vergadering van partijen vormt het Bestuurlijk Begeleidingsorgaan van de regeling.	
	2. De voorzitter van het Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied zit de vergaderingen voor.		2. De burgemeester van Lelystad zit de vergadering voor. De bestuursorganen van iedere gemeente worden in het Bestuurlijk Begeleidingsorgaan vertegenwoordigd door een vertegenwoordiger van de VNG in de Provincies Friesland, Flevoland en Noord Holland en een vertegenwoordiger van de Vereniging van Zuiderzeegemeenten. De Minister van V&W wordt ter vergadering vertegenwoordigd door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, Directie IJsselmeergebied, dan wel door een door deze daartoe aangewezen vertegenwoordiger.	

			3. Nader overleg omtrent de uitvoering, de toepassing of een wijziging van deze overeenkomst kan in de vergadering worden opgedragen aan een ad hoc commissie, waarin in elk geval zitting hebben de burgemeester van Lelystad en de hoofdingenieur-directeur van de Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat of de door hen aangewezen vertegenwoordigers.
			4. Voor zover in de vergadering besluiten met betrekking tot de uitvoering of de toepassing van de overeenkomst worden genomen, geschiedt dit bij meerderheid van stemmen, met dien verstande dat aan de hoofdingenieur-directeur van de Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat dan wel aan zijn vertegenwoordiger als bedoeld in het tweede lid van dit artikel het vetorecht toekomt.
			5. Besluiten tot wijziging van deze overeenkomst worden, gehoord de in de aanhef dezer overeenkomst genoemde ambtsdragers en functionarissen, bij eenstemmigheid der aan deze overeenkomst deelnemende partijen genomen.
			6. Besluiten tot wijziging van (operationele aspecten in) de in artikel 9 genoemde uitvoeringsregeling kunnen, gehoord de in de aanhef van deze overeenkomst genoemde ambtsdragers en functionarissen, worden genomen door het in artikel 10, lid 1 genoemde Bestuurlijk Begeleidingsorgaan met meerderheid van stemmen met inachtneming van de bepalingen in artikel 10, lid 1 tot en met 5.

Art. 11	Slotbepalingen		Art. 11	Slotbepaling
	1. Dit convenant met de bijbehorende uitwerkingen in het CRW treedt op 1 januari 2005 in werking			1. Deze overeenkomst wordt voor onbepaalde tijd aangegaan.
	2. Dit convenant geldt voor onbepaalde tijd.			2. Zij kan door elke partij worden opgezegd met inachtneming van een termijn van 6 maanden. Opzeggings geschiedt bij aangetekende brief aan de burgemeester van Lelystad, die de overige partijen schriftelijk van de opzegging in kennis stelt.
	3. Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.			
	4. Dit convenant kan door elk van de partijen schriftelijk worden opgezegd met inachtneming van een termijn van zes maanden.			
	5. Wanneer een partij het convenant opzegt, beraden de overige partijen zich over de gevolgen daarvan voor het convenant.			
	6. Met de inwerkingtreding van dit convenant vervalt de Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding Waddenzee (SOW).			
	7. Dit convenant kan worden aangehaald als 'Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee' [CRW]			3. Deze overeenkomst kan worden aangehaald als 'Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied' [SAMIJ-regeling].
Kosten			Artikel 7	Kosten
	Over de verrekening van kosten wordt in het Waddenconvenant niets gezegd.			Door de hulpverlenende partij zullen kosten in rekening worden gebracht indien en voor zover voor de hulpvragende partij verhaal op derden mogelijk is. Is dit niet het geval, hetgeen door deze laatste partij dient te worden aangetoond, dan worden uitsluitend kosten van bij of in verband met het verlenen van bijstand verloren gegaan, beschadigd en/of verbruikt materieel en materiaal in rekening gebracht.

Hoofdstuk 8: Westerschelde²⁵

Inleiding

Voor de Westerschelde en Beneden-Zeeschelde zijn thans twee afzonderlijke rampbestrijdingsplannen van toepassing. Voor zowel het Belgische als het Nederlandse deel is een plan opgesteld dat ter voorbereiding op een potentiële ramp en tijdens een ramp gebruikt wordt. Voor het Belgische deel geldt het Rampenbeheersplan voor de Beneden-Zeeschelde en voor het Nederlandse deel het Rampbestrijdingsplan Westerschelde. Beide plannen zijn op 19 januari 1996 gezamenlijk gepresenteerd. Ter bevordering van een eenduidige interpretatie wordt in het vervolg van gesproken over rampbestrijdingsplannen, waarmee zowel het Belgische als het Nederlandse plan bedoeld wordt.

Sinds de vaststelling van de oorspronkelijke rampbestrijdingsplannen in 1996 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. In de eerste plaats zijn het aantal, de soort en de omvang van de scheepvaartbewegingen toegenomen. Tevens is het aantal informatietechnische voorzieningen uitgebreid en kunnen de ontwikkelingen met het scheepvaartverkeer van de wal beter worden gevolgd. Daarnaast is de situatie op de betreffende wateren enigszins gewijzigd, doordat onder andere het aantal cruiseschepen en het aantal containerschepen is toegenomen. Ten tweede wordt de laatste jaren in de risicobenadering meer de nadruk op de effecten en de bestrijding daarvan gelegd. De laatste jaren is sprake van een meer systematische benadering van de rampenbestrijding waarmee mogelijke effecten en de daar tegenover te stellen beschikbare bestrijdingsmiddelen, en daarmee de resultaten van overheidsoptreden, beter in kaart zijn te brengen. Deze ontwikkelingen maakten het volgens het Bestuurlijk Overleg van beide Provincies wenselijk om naar aanleiding van deze ontwikkelingen de plannen te actualiseren en integreren.

Toepassingsgebied

Het plan is van toepassing op de Westerschelde in het gebied ten oosten van de lijn Vlissingen-Breskens in de Westerscheldemonding. Ten westen van deze lijn is de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet-BON) (Staatsblad, nr. 211, 1992) van toepassing. Op grond van de Wet BON vindt de bestrijding van ongevallen op het Nederlands gedeelte van de Noordzee plaats vanwege het Rijk en liggen de bevoegdheden voor de bestrijding van de schadelijke gevolgen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het Nederlandse gedeelte van de Westerschelde loopt tot de rijksgrens bij Doel.

Voor België is het rampbestrijdingsplan van toepassing voor de Beneden-Zeeschelde. Dit gebied is als volgt afgebakend:

- stroomopwaarts, het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijke uiteinde van de kaden van Antwerpen en, stroomafwaarts, de Belgisch-Nederlandse grens;
- ter hoogte van de sluizen.

²⁵ Bron: 1^{ste} Concept RBP Westerschelde, Prov. Zeeland. Moet nog worden besproken met betrokken gemeenten en operationele diensten. Daarom nog geen verdere verspreiding dan klankbordgroep.

In de Provincie Zeeland is de Westerschelde gemeentelijk ingedeeld en ligt de rivier op het grondgebied van de gemeenten Veere, Vlissingen, Borsele, Kapelle, Reimerswaal, Sluis, Terneuzen en Hulst. De Beneden-Zeeschelde vormt de grens tussen de Provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. In Provincie Antwerpen liggen de stad Antwerpen en de dorpen Stabroek en Berendrecht op de rechteroever van de Beneden-Zeeschelde. In Oost-Vlaanderen liggen de gemeenten Lillo en Doel op de linkeroever van de Beneden-Zeeschelde.

Doelstelling

Het rampbestrijdingsplan heeft de volgende doelstellingen:

- het vastleggen van de voorbereide besluiten en maatregelen bij scheepvaart-ongevallen als gevolg van aanvaringen, het vastlopen of zinken van schepen;
- de nadere uitwerking van de bestuurlijke en operationele coördinatie tussen de betrokken gemeenten, Waterschappen, (regionale) hulpverleningsdiensten, Provincies en rijksoverheid bij scheepvaartongevallen op de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde;
- het voorbereiden en in stand houden van organisatie van de rampenbestrijding, gericht op het optreden bij scheepvaartongevallen op de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde.

Het rampbestrijdingsplan beschrijft de scenario's van de scheepvaartongevallen die op de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde kunnen plaats vinden. Op basis van deze gegevens is de organisatie van de hulpverlening beschreven in termen van de 'hulpvraag' en het gewenste 'hulpaanbod' om de gevolgen van het ongeval adequaat te beperken en te bestrijden. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de melding, de alarmering, de opschalingstructuur in beide landen, alsmede de wederzijdse coördinatie, informatievoorziening, communicatie en hulphulpverlening.

Alle voorbereide maatregelen zijn er op gericht om:

- De beschikbare hulpmiddelen ter plaatse effectief en efficiënt in te zetten op basis van een snelle en adequate melding en alarmering;
- De bestuurlijke en operationele coördinatie tot stand te brengen tussen de instanties en organisaties die gezamenlijk aan de hulpverlening deelnemen.

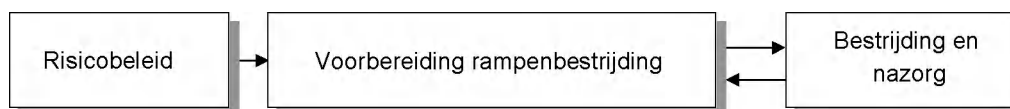
Wettelijk en organisatorisch kader

In de Leidraad Maatramp²⁶ en de Leidraad Operationele Prestaties²⁷ zijn diverse ramptypen onderscheiden. Het gaat bij de ramptypen niet om voorspellingen of scenario's omtrent het soort ramp dat zal plaatsvinden. De typologie dient louter om de consequenties voor de voorbereiding op de rampenbestrijding zichtbaar te maken. In dit rampbestrijdingsplan wordt gewerkt met het ramptype 'Overstromingen'.

²⁶ Ingenieurs/adviesbureau SAVE en Adviesbureau Van Dijke (AVD), *Leidraad Maatramp*, in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2000.

²⁷ AVD/SAVE/NivU/Nibra, in opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Leidraad Operationele Prestaties*, 2001.

Rampenbestrijding is een activiteit van vele organisaties gezamenlijk. Ons land kent niet één afzonderlijke rampbestrijdingsorganisatie die uitsluitend met de rampbestrijdingstaak is belast. Daarvoor is deze taak ook te omvangrijk. Onderstaande figuur geeft een schematisch overzicht van de rampenbestrijding.



Schematisch overzicht van de rampenbeheersing

In dit schema wordt de voorbereiding op de rampenbestrijding centraal gesteld. De voorbereiding op de rampenbestrijding is een cyclisch proces dat start met het bepalen van het risicoprofiel van een bepaald gebied en dat eindigt met een evaluatie van het gevoerde beleid. Alle bestuurslagen hebben verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden ten aanzien van de voorbereiding op de rampenbestrijding. Op basis van de WRZO (artikelen 6 en 7) dient het College van Burgemeester en Wethouders het gemeentelijk rampenplan vast te stellen en stelt de burgemeester de rampbestrijdingsplannen vast.

In de daadwerkelijke bestrijding van de rampen en zware ongevallen hebben de diverse bestuurslagen eigen verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden. Tijdens een ramp heeft de burgemeester (op grond van artikel 11 van de WRZO) de bevoegdheid alle bevelen of regels te geven die hij/zij nodig acht. De Waterstaatswet 1900 kent het algemeen bestuur van het Waterschap (en andere beheerders van waterstaatwerken) ook een aantal bevoegdheden toe. In de bijlagen wordt uitgebreider stilgestaan bij de bijzondere bevoegdheden van de beheerders van de waterstaatwerken. De taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de bestuurslagen worden nader beschreven in deel B (Bestuurlijk kader).

De basis van de rampenbestrijding bestaat uit de reguliere, dagelijkse organisatie van de gemeente en de operationele diensten (brandweer, geneeskundige organisaties en politie), die in geval van een ramp opschalen tot een gecoördineerde rampbestrijdingsorganisatie. Dit opschalingsproces verloopt conform de GRIP Zeeland.

Tijdens de rampenbestrijding kunnen vele rampbestrijdingsprocessen een rol spelen. Deze processen zijn verzamelingen van activiteiten gericht op eenzelfde resultaat. De uitvoering van rampbestrijdingstaken is in eerste instantie opgedragen aan de diensten die ook met de dagelijkse hulpverlening zijn belast.

In de Provinciale en gemeentelijke rampenplannen zijn de algemene principes uitgewerkt voor de mogelijke ongevallen en rampen die het grondgebied van een Provincie of gemeenten kunnen treffen. In principe voorzien deze plannen ook in de algemene maatregelen voor het beperken en bestrijden van scheepvaartongevallen op de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde. Het rampbestrijdingsplan sluit aan op deze algemene plannen en geeft een meer specifieke invulling van de maatregelen die bij scheepvaartongevallen aan de orde zijn. Het gaat daarbij niet alleen om het voorkomen van slachtoffers en het waarborgen van de veiligheid van het schip en de lading. Ook de zorg

voor het voorkomen van milieuschade en het bewaken van de water- en luchtkwaliteit, nemen bij ongevalsbestrijding op het water een belangrijke plaats in.

Niet alle meldingen van ongevallen op de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde leiden tot een gecoördineerde, multidisciplinaire inzet van meerdere hulpverleningsdiensten. Het verwerken van meldingen van onregelmatigheden of ongevallen zal in eerste instantie plaatsvinden door de nautische autoriteit die het toezicht op het scheepvaartverkeer uitoefent. Voor het grondgebied in Nederland is dit het Schelde Coördinatie Centrum (SCC). Voor het Belgische gedeelte wordt deze coördinatie verzorgd door de Verkeerscentrale Zandvliet (CZV). Deze verkeerscentrales zullen in de regel een eerste (globale) verkenning of verificatie uitvoeren. Dit kan zowel fysiek / empirisch of mondeling zijn door bijvoorbeeld contact op te nemen met de gezagvoerder van één of meer van de betrokken schepen. De procedure voor het opstarten van de melding-alarmerings- en opschalingsprocedures voor ongevallen op de Westerschelde of de Beneden-Zeeschelde gaat er van uit dat alle gegevens over mogelijke ongevallen volgens de gemaakte afspraken aan de vooraf bepaalde instanties worden doorgegeven. In verband hiermee worden verschillende fasen geïntroduceerd, voordat van alarmering in het kader van de ongevallen- en rampenbestrijding sprake is. De opschalingprocedures voor de rampenbestrijding zijn volledig uitgewerkt in de gemeentelijke en Provinciale plannen.

Bestuurlijke coördinatie

In geval van een ramp of een zwaar ongeval heeft de burgemeester het opperbevel over alle betrokken diensten in zijn gemeente. Wanneer de burgemeester besluit gebruik te maken van zijn bevoegdheden als opperbevelhebber, geldt niet langer het principe van collegiaal bestuur. In de dagelijkse situatie zijn burgemeester en wethouders tezamen en ieder afzonderlijk verantwoordelijk voor het gevoerde beleid. Tijdens een ramp is de burgemeester individueel verantwoordelijk voor alle, op de rampenbestrijding betrekking hebbende, besluiten. De burgemeester legt na het gebruik van zijn noodbevoegdheid verantwoording af aan de gemeenteraad.

Tijdens de ramp laat de burgemeester zich enerzijds bijstaan door het Gemeentelijk Beleidsteam (GBT), dat hem voorziet van beleidsadviezen en anderzijds door het ROT dat is belast met de gecoördineerde uitvoering van de rampenbestrijding.

Bij rampen waarbij meerdere gemeenten betrokken zijn behoudt de burgemeester het opperbevel in zijn eigen gemeente. Wel dient er dan bestuurlijke coördinatie plaats te vinden. Om bij rampen van meer dan plaatselijke betekenis toch in een eenduidig bestuurlijk aanspreekpunt voor de regionale operationele rampenbestrijdingsorganisatie te voorzien, wordt door de betrokken burgemeesters, in onderling overleg, afgesproken wie van hen zal optreden als 'coördinerend burgemeester'.

Een burgemeester kan als coördinerend burgemeester de opperbevelhebber feitelijk ondersteunen door een aantal taken uit te voeren, zoals het regelen van bijstand, voorlichting en het informeren van de Commissaris van de Koningin. Hij kan ook fungeren als contact- en gesprekpunt voor de Commissaris en diens zienswijze inbrengen. De coördinerend burgemeester is tevens voorzitter van het Regionaal Beleidsteam (RBT) en het Overleg Van Burgemeesters (OVb). Hij vertaalt in die rol namens de betrokken

burgemeesters beleidsbeslissingen in opdrachten voor rampenbestrijdingsorganisatie. Hij heeft echter geen beslissingsbevoegdheid.

De Commissaris van de Koningin voorziet er in dat de belangen van de verschillende gemeenten, indien nodig, tegen elkaar worden afgewogen. Het kan nodig zijn dat de Commissaris moet coördineren tussen gemeenten onderling of tussen gemeenten en andere (rijks)diensten in de Provincies. De Commissaris beschikt hiertoe over aanwijzingsbevoegdheid. De Commissaris laat zich bijstaan door het PCC.

In geval van (ernstige vrees voor het ontstaan van) een ramp of zwaar ongeval kan de Minister van BZK op grond van de wet, 'indien het algemeen belang zulks dringend vereist', de Commissarissen van de Koningin aanwijzingen geven over het door hen inzake de rampenbestrijding te voeren beleid. Een aanwijzing van de Minister kan uiteraard tot gevolg hebben dat de Commissaris op zijn beurt aanwijzingen doorgeeft aan de betrokken burgemeesters. Op deze wijze is sprake van bestuurlijke coördinatie op landelijk niveau. De Minister staat voor de uitoefening van zijn taken tijdens de bestrijding van rampen het NCC ter beschikking.

Operationele coördinatie

Tijdens grootschalige incidentenbestrijding dient operationele leiding gegeven te worden binnen de kolommen van de verschillende primaire processen. Tegelijkertijd dient de coördinerende operationele leiding te worden geborgd over de uitvoering van de rampenbestrijding. Deze coördinerende operationele leiding berust bij de Operationeel Leider (OL). Operationele leiding houdt in de bevoegdheid om in opdracht van de opperbevelhebber bindende aanwijzingen te geven aan commandanten en hoofden van diensten die samenwerken bij de rampbestrijding, zonder daarbij te treden in hun verantwoordelijkheden en uitvoeringsbevoegdheden. De OL geeft leiding aan het Regionaal Operationeel Team (ROT). Hij is belast met het voorbereiden van gevraagde en ongevraagde adviezen en voorstellen aan het beleidsteam. Hij heeft contact met de opperbevelhebber om deze te adviseren over te nemen maatregelen. Binnen het ROT vertaalt hij beleidsbeslissingen in samenhangende opdrachten tot uitvoering.

De taken van de operationeel leider zijn:

- Het voorbereiden van gevraagde en ongevraagde adviezen en voorstellen aan het beleidsteam;
- Adviseren en informeren van de opperbevelhebber over te nemen maatregelen;
- Het vertalen van beleidsbeslissingen in samenhangende opdrachten tot uitvoering;
- Het zorgdragen voor een gecoördineerde uitvoering van de rampbestrijding door de deelnemende organisaties en disciplines;
- Het scheppen van randvoorwaarden om alle rampbestrijdingsactiviteiten integraal te kunnen beheersen;
- Het vaststellen van de behoefte aan middelen en eenheden en het zodanig verdelen hiervan dat de rampbestrijdingsactiviteiten daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden (logistieke coördinatie);
- Het vaststellen van de behoefte aan bijstandspotentieel en het namens het bevoegd gezag aanvragen daarvan, voor zover dat niet al binnen de organisatiestructuur van de disciplines kan plaatsvinden;

- Het oproepen van de tot de regio behorende rampbestrijdingseenheden, voor zover dit niet al binnen de organisatiestructuur van de disciplines kan plaatsvinden;
- Het realiseren van een systeem voor het verzamelen en verstrekken van relevante gegevens (informatiemanagement) over de situatie en de bestrijding. Dit is primair gericht op het beleidsteam en de uitvoeringscoördinatie binnen het operationeel team.

Indien het incident zich volledig afspeelt op het water zijn er drie fasen te onderscheiden:

- In de eerste fase is er sprake van een incident dat alleen het schip treft. In deze fase behoudt de gezagvoerder het recht om het incident, conform het intern noodplan, te bestrijden met zijn eigen middelen. De gezagvoerder dient dit wel te melden aan de centrale verkeersleiding. Dit wordt de Autonome hulpverleningsfase genoemd;
- In de tweede fase is er nog steeds sprake van een incident dat alleen het schip treft, maar nu heeft de gezagvoerder de hulp nodig van derden om het incident te bestrijden. Nadat de bevoegde instantie hiervan op de hoogte is gebracht, ontvangen de noodzakelijke instanties een vooralarm. Dit wordt dan ook de Vooralarmfase genoemd;
- In de derde fase is er sprake van een incident dat de belangen van het schip te boven gaat. In deze fase nemen de noodzakelijke instanties de verantwoordelijkheid voor de bestrijding van het incident over van de gezagvoerder. Deze fase wordt Alarm te water genoemd.

Bij het vooralarm ontvangen de volgende hulpverleningsdisciplines via de bevoegde instantie een vooralarm:

België	Nederland
De afdeling Maritieme Toegang	Politie
De afdeling Zeeschelde	Rijkswaterstaat (intern) (RWS)
Loodswezen	Gemeenschappelijke Meldkamer Zeeland (GMZ)
Unie van Redding en Sleepvaartdiensten (URS)	
Scheepvaartbegeleiding	
De havenkapitein	
Het hulpcentrum 100 en 101	

Tabel 1: Hulpverleningsdisciplines die een vooralarm ontvangen

Bij Alarm te water worden de volgende diensten door de centrale verkeersleiding gealarmeerd:

België	Nederland
De afdeling Maritieme Toegang	Politie
De afdeling Zeeschelde	Rijkswaterstaat (intern) (RWS)
Loodswezen	Gemeenschappelijke Meldkamer Zeeland (GMZ)
Unie van Redding en Sleepvaartdiensten (URS)	Kustwacht
Scheepvaartbegeleiding	
De havenkapitein	
Het hulpcentrum 100 en 101	

Tabel 2 diensten die gealarmeerd worden bij Alarm te water

De coördinatie van de bestrijding bij incidenten die zich volledig afspelen op het water vindt plaats vanuit de centrale verkeersleiding (CZV en/of het SCC). Hier komen in eerste instantie de vertegenwoordigers van de gealarmeerde instanties voor overleg bijeen en stellen zij de alarmstatus van het incident vast.

Als het incident tevens gevolgen heeft voor het land, dan treden de water- en landregeling in werking en worden naast de waterprocessen ook de landprocessen opgestart. De hiervoor noodzakelijke instanties worden gealarmeerd. Afhankelijk van de effecten wordt er een alarmeringsniveau afgekondigd.

Afhankelijk van de effecten van een incident op de Beneden-Zeeschelde of Westerschelde kan door de bevoegde instantie besloten worden om verder op te schalen. Zowel in België als in Nederland kent men een Opschalingsindeling. De benaming van deze opschalingsindeling is in beide landen anders, maar de indeling komt nagenoeg overeen. Voor de uniformiteit is ervoor gekozen om voor de Beneden-Zeeschelde en Westerschelde te spreken van Schelde Alarm.

Aan de verschillende fasen van het Schelde Alarm is voor beide landen een eigen opschalingsindeling gekoppeld. Dit is weergegeven in de onderstaande tabel:

Alarmfase	België	GRIP Zeeland
Autonome hulpverleningsfase		
Vooralarmfase		
Alarm te water		
Schelde Alarm 1 (beperkt incident)	Fase 1	GRIP 1
Schelde Alarm 2 (belangrijk incident, beperkt tot gemeentegrens)	Fase 2	GRIP 2
Schelde Alarm 3 (incident met intergemeentelijke gevolgen)	Fase 3	GRIP 3
Schelde Alarm 4 (Provinciegrens/landsgrensoverschrijdend incident)	Fase 4	GRIP 4

Tabel 3 conversietabel Schelde Alarm naar opschalingsindeling

<i>Geneeskundige hulpverlening</i>	Geneeskundige hulpverlening Somatisch	Bij een ongeval op het water kunnen deze processen conform het rampenplan uitgevoerd worden. Dit kan echter pas nadat de slachtoffers aan wal gebracht zijn. Hiervoor zijn de processen Eerste opvang en Overdracht aan de landorganisaties in het leven geroepen	J					
	Preventieve openbare gezondheidszorg		J					
	Geneeskundige hulpverlening Psycho-sociaal		J	G				
<i>Rechtsorde en verkeer</i>	Ontruimen en evacueren	Ontruimen (volgens SGB0 structuur)	J	P	P			
	Afzetten en afschermen	<i>Niet benoemd</i>	N		P			
	Verkeer regelen	Verkeersbegeleiding. RWS is coördinerend, uitvoering van het proces ligt in het SCC	J		RWS			!!!!!!
		Verkeersstremming. RWS is coördinerend, uitvoering van het proces ligt bij de politie	J		RWS			!!!!!!
	Handhaven openbare orde	<i>Niet benoemd</i>	N			P		
	Identificeren slachtoffers	Geen opmerkingen	J	P	P			
	Begidsen	<i>Niet benoemd</i>	N			P		!!!
	Strafrechtelijk onderzoek	Geen opmerkingen	J	P	P			
	Voorlichten en informeren	Landprocessen				GEM.		
	Opvangen en verzorging					GEM.		
<i>Bevolkingszorg</i>	Uitvaartverzorging					GEM.		
	Registratie van slachtoffers					GEM.		
	Voorzien in primaire					GEM.		

	levensbehoefte					
	Registratie van schade en afhandeling					GEM.
	Milieuzorg			J	?	GEM.
	Nazorg					GEM.
Extra processen: Salvage						
	Veiligstellen schip				RWS	n.v.t.
	Veiligstellen lading				RWS	n.v.t.
	Slepen en positioneren schip				RWS	n.v.t.
	Waterkwaliteitsbeheer				RWS/ Water-schappen	n.v.t.
	Technische infrastructuur				RWS	n.v.t.

B = Brandweer
 P = Politie
 G= GHOR
 Gem = Gemeente
 KWC= Kustwachtcentrum
 RWS=Rijkswaterstaat

Hoofdstuk 9: Vergelijking van de regelingen

De SAR-regeling is in deze vergelijking buiten beschouwing gelaten omdat deze regeling feitelijk een operationeel script is.

	Westerschelde	Waddenzee	IJsselmeer	Rampenplan Noordzee 2003
Bijzonderheden	Nog niet vastgesteld. Moet nog worden overlegd met betrokken partijen. Belgische aspecten zijn buiten beschouwing gelaten	geen	geen	Het rampenplan is een operationele uitwerking van de Wet BON
Benaming	Rampbestrijdingsplan Westerschelde	Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee	Uitvoeringsregeling IJsselmeergebied	Rampenplan Noordzee 2003
Wettelijk kader	WRZO, WKR, leidraad maatrap en operationele prestaties	Het uitgangspunt bij dit CRW is de vigerende wet- en regelgeving, in het bijzonder de WRZO en de Waterstaatswet	Bestaande wet- en regelgeving.	Wet BON, het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming, de WRZO, de WGHR en de Provinciale en/of gemeentelijke rampenplannen. Daarnaast gelden de internationale verdragen (Hamburg/Chicago), de Wrakkenwet, de mijnwetgeving, Wet installaties Noordzee, het Interventieverdrag en het Bonn Agreement
Toepassingsgebied	Het plan is van toepassing op de Westerschelde in het gebied ten oosten van de lijn Vlissingen-Breskens (3 graden 35 minuten 00 seconden OL) in de	Het CRW heeft als werkingsgebied het gehele Nederlandse deel van de Waddenzee, zoals is aangegeven op de bijgaande kaart (bijlage Kaarten). De aangrenzende havens vallen dus	Deze regeling is bedoeld voor ongevallen die plaatsvinden in het Beheersgebied Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied	Het rampenplan Noordzee heeft betrekking op de Noordzee en de delen van de Westerschelde zoals beschreven in de Wet BON artikel 2, de Noordzee, het

	Westerscheldemonding. Ten westen van deze lijn is de Wet BON (Staatsblad, nr. 211, 1992) van toepassing. Op grond van de Wet BON vindt de bestrijding van ongevallen op het Nederlands gedeelte van de Noordzee plaats vanwege het Rijk en liggen de bevoegdheden voor de bestrijding van de schadelijke gevolgen bij de Minister van V&W. Het Nederlandse gedeelte van de Westerschelde loopt tot de rijksgrens bij Doel. In de Provincie Zeeland is de Westerschelde gemeentelijk ingedeeld en ligt de rivier op het grond-gebied van de gemeenten Veere, Vlissingen, Borsele, Kapelle, Reimerswaal, Sluis, Terneuzen en Hulst.	niet onder het werkings-gebied van het CRW, met uitzondering van die (on)-gevallen waarbij er gevolgen zijn voor de Waddenzee. Wanneer (dreigende) onge-vallen en rampen alleen het land betreffen, volstaan de be- staande plannen en afspraken. Voor bronnen op het water zijn de afspraken van dit CRW bepalend, ook indien een gebeurtenis zowel land- als wateraspecten kent.	Nederlands deel van het continentale plat, de Neder- landse kustwateren, de Waddenzee, het IJsselmeer en de Randmeren, en de Zuid Hollandse en Zeeuwse stromen.	
	Westerschelde	Waddenzee	IJsselmeer	Rampenplan Noordzee 2003
Beheer en borging				
Evaluatie	Met tussenpozen, maar tenminste 1x per 3 jaar	Wordt benoemd als taak van de beheerscommissie CRW	Niet benoemd	N.a.v. gewijzigde regel- geving, training en evaluatie naar behoefte
Beheer	Actualisatie tenminste 1x	Beheersorganisatie incl.	Niet benoemd	Het Rampenplan voor de

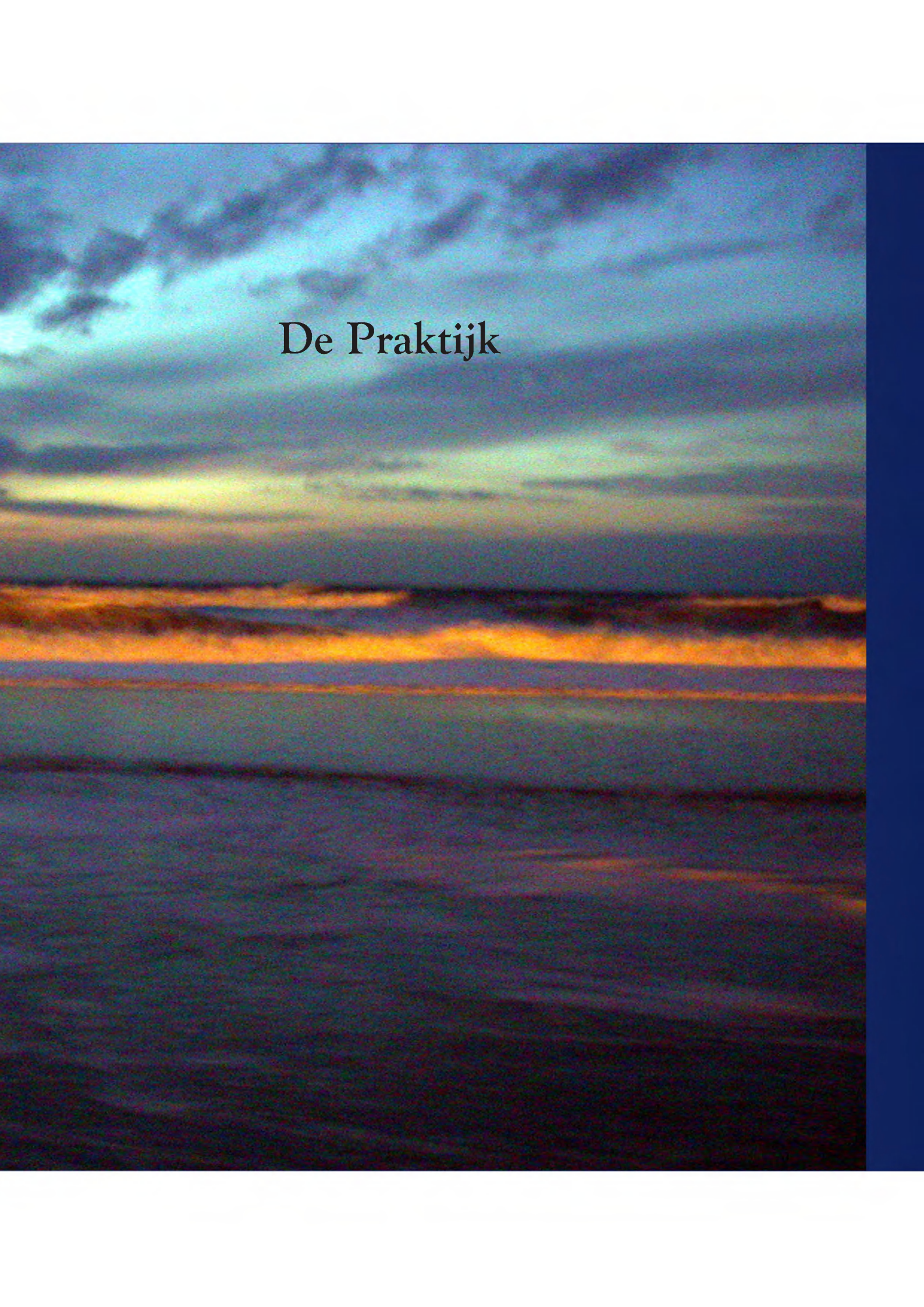
	per jaar	financiering		Noordzee wordt periodiek aangepast
Ofenenen	Ten minste één keer per drie jaar wordt het plan, of onderdelen daarvan, beoefend. De Regionale Brandweer Zeeland neemt daartoe het initiatief. Ten miste éénmaal per drie jaar wordt een oefening verzorgd waarbij het rampbestrijdingsplan op juistheid, volledigheid en bruikbaarheid wordt getoetst	Niet benoemd	Niet benoemd	Er wordt in breder verband, met deelname van het OT interne oefeningen (INTEX) en de jaarlijkse nationale oefening (NOREX) georganiseerd.
Bestuurlijke coördinatie	In geval van een ramp of een zwaar ongeval heeft de burgemeester het opperbevel over alle betrokken diensten in zijn gemeente. Wanneer de burgemeester besluit gebruik te maken van zijn bevoegdheden als opperbevelhebber, geldt niet langer het principe van collegiaal bestuur. De Commissaris van de Koningin voorziet er in dat de belangen van de verschillende gemeenten, indien nodig, tegen elkaar worden afgewogen. Het	De bestuurlijke coördinatie in handen wordt gegeven van de Commissaris van de Koningin kunnen de hulpdiensten meteen met de daadwerkelijke bestrijding van de ramp of het zware ongeval beginnen, terwijl de Commissaris van de Koningin tegelijkertijd nagaat welke gemeenten zijn getroffen en met de burgemeesters van die gemeenten kan overleggen welke afgestemde aanpak moet worden gekozen. Tevens kan hij op grond van zijn ambtsinstructie, als rijksorgaan, coördineren met de overige rijkspartners. Afhankelijk van	Burgemeester heeft het opperbevel. Het opperbevel strekt zich niet uit over autoriteiten met eigen taken en bevoegdheden t.a.v. de bestrijding van het ongeval voor zover het door hen te voeren beleid betreft. De Commissaris der Koningin heeft, gelet op het gestelde in de Brandweerwet 1985, de Politiewet 1993 en zijn ambtsinstructie, bevoegdheden met betrekking tot de bijstandsverlening	Op de Noordzee is de afhandeling van rampen en incidenten in de zogenaamde aanloopgebieden, zoals deze zijn omschreven in het Scheepvaartreglement territoriale zee (S.T.Z., Stb. 1996 nr. 170), in beginsel een verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegdheden. De beleidsverantwoordelijkheid voor de RIB ligt primair bij de Minister van V&W. De beleidsmatige betrokkenheid vanuit dat

	kan nodig zijn dat de Commissaris moet coördineren tussen gemeenten onderling of tussen gemeenten en andere (rijks)diensten in de Provincies.	de gebleken aard en omvang wordt het bestaande regionaal beleidsteam in de Provincie uitgebreid met liaisons, met deskundigheid en bevoegdheden van organisaties die betrokken zijn bij de rampbestrijding op de Waddenzee. Samen vormen zij dan het Beleidsteam Waddenzee.	Ministerie wordt gearandeerd vanuit het IBTN. Het IBTN is namens de betrokken Ministers verantwoordelijk voor de afwikkeling van de rampenbestrijding op beleidsniveau. In voorkomende gevallen doet het IBTN voorstellen over nazorg in de richting van de Minister van BZK.
--	--	--	--

	Westerschelde	Waddenzee	IJsselmeer	Rampenplan 2003	Noordzee
Melding, alarmering en opschaling					
Melding	Via Beslisboom	Via schema	Via schema	Via schema	
Alarmering op water	Autonome hulpverleningsfase, Vooralarmfase, Alarm te water				
Opschaling	Volgens GRIP	Via GRIP	Niet benoemd	Volgens ongevalsclassificatie. De classificatie van rampen naar omvang en wijze van aanpak is bepalend voor de wijze van aanpak en worden in een oplopende schaal in vier categorieën ingedeeld.	
Operationele coördinatie					
Systematiek	Scenario-ontwikkeling gekoppeld aan processen	Ramptypen gekoppeld aan processen	Meldingsvarianten	Ongevalsclassificatie	

De organisatie van de hulpverlenings- en bestrijdingsprocessen		
Organisatie	De organisatie en invulling van de hulpverleningsprocessen bij ongevallen op het water wijken op een aantal essentiële punten af van de hulpverlening zoals die op het land kan worden geleverd. De verschillen hebben met name betrekking op: a. de bepaling van de locatie op de rivier; b. de nautische kennis van schepen en de informatie over meteorologische en hydrologische ontwikkelingen; c. q. de beschikbaarheid van specifieke middelen om hulp op de ongevalslocatie op het water te kunnen leveren	Ter verbetering van de communicatie van de bestrijders ter plaatse met bestuur en buitenwereld wordt - op basis van dezelfde argumentatie - in het CRW ook eenhoofdige operationele leiding als uitgangspunt gehanteerd. De Commissaris van de Koningin moet erop toezien dat deze eenhoofdige leiding wordt gerealiseerd. Afhankelijk van het scenario zal de operationele leiding in handen zijn van een functionaris van de regionale hulpdiensten (Regionale Brandweer, GHOR of Regiopolitie), van het KWC, van Rijkswaterstaat, van KLPD of van LNV. Wanneer meerdere regio's betrokken zijn bij de bestrijding van een grootschalig incident, doordat het incident in een grensgebied heeft plaatsgevonden, is er één coördinerend operationeel leider.
	De regionale brandweer bereidt in haar eigen regio het operationele optreden voor van de incidentenbestrijding en zorgt voor de interne coördinatie. De gemeentelijke brandweer (BRW) bestrijdt brand en zorgt voor het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren anders dan bij brand op gemeentelijk grondgebied (zowel land als water).	Toepassing van de Wet BON volgt het principe van een drietrapsraket. Een uitgangspunt van de wet is dat de kapitein of de eigenaar van een schip, al dan niet na overleg met een bergingsbedrijf, aangeeft dat hij een bergingsovereenkomst wil sluiten. Deze overeenkomst is in beginsel een particuliere aangelegenheid waarin de overheid geen betrokkenheid heeft (trap één). De tweede en derde trap worden slechts ontstoken indien de overheid meent op te moeten treden, in eerst instantie door het geven van een aanwijzing (trap twee) en in laatste instantie door het opleggen van of zelf nemen van een maatregel (trap drie). De beslissing of de overheid overgaat tot het geven van een aanwijzing dan wel het nemen van een maatregel is afhankelijk van de ernst van de situatie, zoals die door de overheid wordt ingeschat.

	Westerschelde	Waddenzee	IJsselmeer	Rampenplan Noordzee 2003
Processen	Voor de ongevalbestrijding op het water zijn de volgende zes hoofdgroepen samengesteld, die zijn onderverdeeld in 26 'waterprocessen':	In het plan worden een aantal processen genoemd gekoppeld aan de ramptypen te weten: SAR/redden Effectbestrijding/opruimen verontreiniging; Meten/Verkennen Bescherming bevolking Handhaven openbare orde Bescherming natuur, milieu en dieren	Er is in het IJsselmeergebied dus coördinatie nodig op twee plaatsen: landcoördinatie: deze coördinatie berust bij de betreffende regionale brandweer en watercoördinatie: deze coördinatie berust ten aanzien van de SARacties bij de Kustwacht; ten aanzien van andere acties bij Rijkswaterstaat en/of de KLPD. Het opperbevel ligt bij de burgemeester op wiens grondgebied het incident heeft plaatsgevonden. Hij/zij is de eerst verantwoordelijke voor de bestrijdingsacties als geheel.	Het 'Rampenplan voor de Noordzee' geeft op hoofdlijnen de procedures voor de wijze van samenwerken. Bij de betrokken diensten bestaan er daarnaast operationele plannen, bestrijdingsplannen, en capaciteitsplannen die betrekking hebben op specifieke onderdelen.



De Praktijk

Hoofdstuk 10: Gespreksronde

Onderstaande commentaren komen voort uit de gesprekken. De rangschikking zegt niets over de prioriteit of de waarde die het projectteam aan deze aanbevelingen hecht. Wel is het van belang om goed in beeld te houden wat de gespreksronde aan empirische informatie heeft opgeleverd. Vandaar dat in deze onderzoeksrapportage nogmaals de initiële aanbevelingen en eerste samenvattende commentaren worden weergegeven. Als bron (en validatie) voor de uiteindelijke conclusies en aanbevelingen.

Samenvattende commentaren

De verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden (de bestuurlijke coördinatie)

De bestuurlijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden voortvloeiende uit de Wet BON, WRZO en Wet Modernisering Waterstaatswetgeving zijn evident. Echter daar waar gemeentelijk ingedeelde wateren, land en overige open wateren op elkaar aan sluiten, blijkt frictie te ontstaan. De vraag is of dit een zuiver juridisch probleem is of een uitvoeringsprobleem. Met name bij deze uitvoeringsproblemen is de roep om meer bestuurlijke doorzettingsmacht opportuun.

De vele actoren in het geheel maakt een scherp afgebakende taakverdeling moeilijk realiseerbaar, maar blijft noodzakelijk. Vereenvoudiging, in welke vorm dan ook, zowel bestuurlijk als operationeel, zou aan dit probleem tegemoetkomen. Visies ten aanzien van de sturingsprocessen bij crisisbeheersing zouden een belangrijke input kunnen vormen. Ook hier geldt dat het de voorkeur verdient te komen tot een eenduidige benadering die integrale toepassing zou kennen. De uitvoeringsregelingen ten aanzien van de diverse wateren zijn zeer divers van benadering, ook hier zou gezien kunnen worden of een meer eenduidige benadering mogelijk is.

Afspraken en/of procedures met betrekking tot de afhandeling van incidenten/ calamiteiten, (de operationele coördinatie)

De afhandeling van rampen en incidenten op de Noordzee vindt gecoördineerd plaats onder de operationele leiding van de directeur Kustwacht waarbij het IBTN namens de betrokken Ministers verantwoordelijk is voor de afwikkeling op bestuurlijk/beleidsniveau. De afhandeling aan de landzijde wordt gecoördineerd door het NCC van het Ministerie van BZK. Het IBTN en het IBT aan de landzijde stemmen de beleidsmatige/bestuurlijke aanpak af waarbij het DCC van V&W voor de (bestuurlijke-) informatievoorziening zorgdraagt. Op operationeel niveau verzorgt het KWC de informatievoorziening richting de RAC. Enige uitzondering hierop is het verstrekken van inlichtingen of het voeren van overleg indien wordt opgetreden op basis van de Wet BON waarbij de informatie uitwisseling rechtstreeks plaatsvindt tussen IBTN en de betrokken Commissaris van de Koningin en/of burgemeester.

De structuur van opschaling

De (mate van) opschaling is vastgelegd in de regelingen, het probleem van de diversiteit in modellen is door interventie van het Ministerie van BZK opgelost. De wijze en mate waarop de watergerichte organisatie opschaaft is niet altijd in voldoende mate bekend bij de landgerichte organisatie. Daarin is synergiewinst te behalen. De onderlinge onbekendheid speelt daarin een belangrijke rol.

De hulpverleningsprocessen

De ‘proces-eigenaren’ van de diverse hulpverleningsprocessen zijn zich intern gericht bewust van hun verantwoordelijkheden. Er zou meer geïnvesteerd kunnen worden in het interdisciplinaire afstemmen van de processen. Met name daar waar het gaat om de grote wateren en daarmee de veelheid van bestuurlijke en operationele actoren is door het verder ‘protocoliseren’ van de aanpak meer synergie te bereiken. Het verzorgingsgebied van het hulpverleningsproces SAR is beperkt gebleken, een nauwkeurige afstemming tussen de functies van het SAR-proces en de functies van KNBRD en KNRM lijkt noodzakelijk. Een totale en geïntegreerde dekking van het gehele watergebied onder eenduidige aansturing zou uitgangspunt moeten zijn.

Melding en alarmering (informatievoorziening, informatiestromen)

Het ontbreken van afdoende informatie zal contraproductief zijn in het bestuurlijke en operationele besluitvormingsproces. Het ontbreken van een eenduidig informatiesysteem waarbinnen alle betrokken actoren (bestuurlijk en operationeel) de voor hen relevante informatie kunnen ophalen en weergeven is niet bevorderlijk voor een snelle en kwalitatief hoogstaande besluitvorming en uitvoering. De diverse operationele actoren in het proces van melding en alarmering kennen elkaar. De informatiestromen naar de bestuurlijk verantwoordelijken zijn echter niet in alle gevallen afdoende geborgd.

De invulling van de beheerstaken

Het beleidscyclisch borgen van plannen en procedures in de vorm van oefeningen, analyses en ‘updates’ naar aanleiding van “lessons learned” vraagt aandacht. De toegevoegde waarde van deze beheerstaken wordt als evident beschouwd maar zou meer structurele aandacht behoeven. Het gevaar van planfixatie zonder gevoel voor realisatie blijft latent aanwezig. Aandacht voor het beheer en actief uitdragen van kennis en het genereren van “lessons learned” is alleen latent aanwezig en vraagt meer aandacht en structurele borging.

Aandacht voor de borging van de beheersplannen

Toelichting: Geconstateerd wordt dat plannen worden opgemaakt en vastgesteld, maar ongebruikt blijven. Het document wordt niet levend gehouden en er is al helemaal geen sprake van het up-to-date houden van de stukken. Op die manier verliest het plan ongewild zijn waarde voor zowel de praktisch operationele insteek als voor de bestuurlijke kant.

1. Scheiding tussen Zee – Water – Land

Toelichting: Vastgesteld wordt dat er zorg is over het te gemakkelijk over een kam scheren van de diverse soorten wateren. Een van de aanbevelingen frequent genoemd is, om Noordzee en de Wet BON (zee) separaat te houden en de aandacht vooral te richten op de uitvoeringsregelingen van dit specifieke gebied. De relatie tussen Noordzee en Waddenzee mag niet uit het oog worden verloren. Het IJsselmeer en de Westerschelde hebben elk een eigen dynamiek. Verder wordt duidelijk aangegeven dat het project wellicht in de toekomst verder kan worden getrokken naar de grote rivieren en binnenwateren. Kortom: terughoudendheid betrachten bij de vorming van een te eenzijdig model, de dynamiek is daarvoor te divers.

2. Respecteren van de lokale afspraken

Toelichting: Een van de zaken die mis ging bij de vorige onderzoeken is (zo wordt ondersteld door een aantal partijen) dat te fors werd ingezet op eenduidige wetgeving. Nu wordt vanuit het veld aandacht gevraagd voor de lokale afspraken en verzocht die ook zo veel als mogelijk te respecteren.

3. Eenduidige opschalingsmethodiek

Toelichting: De discussie omtrent deze problematiek lijkt op zijn einde te lopen, maar om niet vooruit te lopen op mogelijke oplossingen toch opgenomen in deze tussenrapportage is de ergernis over het ontstaan van verschillende varianten van de GRIP-procedure.

4. Werken met protocollen en/of strakke afsprakenstructuur.

Toelichting: Wellicht vooruitlopend op de resultaten van dit onderzoek wordt vaak vermeld dat het wenselijk is te werken met strakke afspraken en een protocol met een zwaar bindend karakter.

5. Verbeteren van de bestuurlijke doorzettingsmacht.

Toelichting: Het gevoel leeft dat er te weinig bestuurlijke doorzettingsmacht is. De verantwoordelijkheid wordt bij een partij neergelegd, maar de bevoegdheden om zaken af te dwingen zijn er niet.

6. Gebrek aan systeem van consistente bestuurlijke informatievoorziening.

Toelichting: Er is een gebrek aan een systeem van bestuurlijke informatievoorziening als onderdeel van het bestuurlijke besluitvormingsproces. Diverse bestuurders geven aan het gevoel te hebben niet op het juiste moment over ‘objectieve’ informatie te kunnen beschikken.

7. Verschillen in schaalgrootte

Toelichting: De schaalgrootte van de organisatie is vaak bepalend voor de mogelijkheden op het gebied van het te bereiken zorgniveau en de mate van professionaliteit.

Hoofdstuk 11: Vergelijking incidenten uit het recente verleden

Empirische gegevens kunnen een belangrijke bron van informatie vormen. Gezocht is naar de voor deze problematiek maatgevende rampen. In de diverse gesprekken kwamen steeds dezelfde rampen/incidenten naar voren ter ondersteuning van praktijkvoorbeelden. De genoemde rampen waren uiteraard de Dakota (1995), maar daarnaast werden ook de Sloman Traveller (2001), de Andinet (2003) en de Pelican I (2003) veelvuldig genoemd.

Het DCC van het Ministerie van V&W en het KWC is gevraagd deze opsomming te toetsen. Van beide zijden werd aangegeven dat deze lijst als representatief en actueel kon worden gezien.

Aan de hand van de diverse rapportages die verschenen zijn over deze vier incidenten is een vergelijking gemaakt op de punten die relevant zijn voor het aspect land-zee te weten: melding, alarmering en opschaling, informatievoorziening (zowel intern als extern) en aanbevelingen.

In de matrix vindt u een overzicht van de voornoemde onderwerpen.

	Pelican 1	Andinet	Sloman Traveller	Dakota
Korte beschrijving incident	Door mechanische problemen raakt het containerschip Pelican I stuurloos. Ondanks waarschuwingen kan een schip niet worden ontweken en om 2.13 ontstaat er in de Bocht van Bath een aanvaring met het container-schip Maersk Barhein. Bij de aanvaring raakt de Pelican I zwaar beschadigd aan de achterzijde en dreigt te gaan zinken. Het schip vervoert (tank)containers met gevaarlijke stoffen. Waaronder methy/bromide en chloorwaterstof. Vervolgens maakt het schip slagzij en de lekt zware dieselolie.	Op 21 december 2003 heeft het schip Andinet drie containers met vaten die een gevaarlijke stof bevatten verloren in de Noordzee. Op dat moment was nog niet duidelijk of er vaten lekten en of er een hoeveelheid van de stof Arsenic Pentoxide in het milieu terecht was gekomen. Op 30 december wordt bekend dat er naast de containers nog 63 vaten vermist werden.	Op vrijdag 28 december 2001 is het containerschip m.s. Sloman Traveller boven Terschelling in zware storm in de problemen geraakt. Aan boord is in de loop van de middag brand ontstaan en zijn explosies opgetreden in de lading met diverse chemische stoffen. De kapitein heeft besloten om het schip te verlaten nadat het voor anker is gegaan. De bemanning is voltallig (een licht gewonde) door SAR-helikopters naar Vlieland gebracht. Op zaterdagmorgen 29 december is op Terschelling besloten de bevolking te waarschuwen om ramen en deuren te sluiten en binnen te blijven vanwege gevaarlijke stoffen in de atmosfeer. In de loop van de middag is deze waarschuwing ingetrokken.	Op 25 september 1996 is de Dakota op een normale wijze vertrokken van Texel International Airport Holland. Kort na vertrek heeft de bemanning aan TIAH problemen met de motor gerapporteerd. Omstreeks 16.36 heeft de bemanning contact opgenomen met de verkeersleiding van Marinevliegveld De Kooy en op rustige wijze medegedeeld: 'We want to make an emergency landing on the Kooy'. Het vliegtuig bevond zich ten tijden van de melding op een positie ongeveer 22 km ten noordoosten van 'De Kooy' op een hoogte van circa 180 meter boven de Waddenzee. Op aanwijzing van de verkeersleiding is het vliegtuig in de richting van het vliegveld gedraaid. Dit wordt bevestigd door de radar-beelden.

Informatievoorziening (intern en extern)	Is niet geheel volgende de voorbereide plannen uitgevoerd. In de beginfase hebbende overheidsdiensten door onvolledige melding en alarmering lange tijd niet over de meest actuele informatie beschikt dien nodig is om te beoordelen water aan de handen was en welke maatregelen door een ieder getroffen moest worden. Vanaf het eerste begin van de ontwikkeling hadden diensten meer aandacht moeten besteden aan het opbouwen van de eigen informatievoorziening. De informatievoorziening naar bevolking en media heeft de eerste twaalf uur na de aanvaring niet adequaat plaatsgevonden.	Het DCC heeft het initiatief genomen tot het organiseren van een ambtelijk overleg ten behoeve van de incidentbestrijding. Dit is mede gebeurt naar aanleiding van mogelijke gevolgen voor het milieu, de visserij en de volksgezondheid waardoor het incident ook gevolgen zou kunnen hebben voor het land. Het DCC heeft weliswaar een inhoudelijke taak ingeval van incidentbestrijding op het land en heeft overeenkomstig die rol ook gehandeld ingeval van Andinet. Ingeval van incidentbestrijding op zee heeft het DCC echter een faciliterende rol en zou de voorzitter van het IBTN leidend moeten zijn. Deze heeft na overleg met de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat en de Directeur-Generaal Goederenvervoer besloten om het IBTN niet bijeen te roepen aangezien dit de door het DCC en RWS in gang gezette bestrijdingsstructuur zou doorkruisen.	Er was gebrek aan inzicht in andermans taken en er was sprake van solistisch optreden. Gebrekkige onderlinge informatie-uitwisseling. Gebrekkige informatie naar de bevolking en de media.	Het bestuur krijgt geen realistisch beeld van de voorbereiding van de hulpverlening door de hulpverleningsdiensten. Men kan de plannen en procedures niet goed beoordelen en heeft hierdoor op de bruikbaarheid en beschikbaarheid een te optimistische kijk. Voor het realiteitsgehalte van de oefeningen geldt hetzelfde. Overigens is de opschalingsfase van de bestrijding en hulpverlening op de RAC/CPA nog in het geheel niet beoefend. Er wordt te weinig onderkend dat crisisbesluitvorming primair complexiteitshantering onder tijdsdruk is, waarbij een snelle verwerving en verwerking van informatie essentieel is. Het leren van oefeningen en incidenten en het zonodig bijsturen van de voorbereiding komen bij de geneeskundige hulpverlening onvoldoende tot stand
---	--	--	---	--

		De operationele afhandeling en het functioneren van het ambtelijk overleg heeft naar tevredenheid plaatsgevonden.			
Aanbevelingen					
Melding, alarmering en opschaling	In de voorbereide plannen moeten meer concrete afspraken worden gemaakt over de instantie die geautoriseerd is om de status van het incident vast te stellen en het niveau van de opschalingsprocedure en de te ondernemen acties te bepalen.	De IBTN structuur dient leidend te zijn in geval van incidenten waarbij het zwaartepunt Noordzee-aangelegenheden betreft. Voor incidenten die zowel gevolgen kunnen hebben voor de Noordzee als voor het land dient de rolverdeling tussen het DCC en het IBTN in de procedures aangescherpt te worden.	Controleer de afspraken o.a. met het KWC ten aanzien van melden.	Breng op korte termijn de regio's met een gebrekkige opschaling bij acute, grootschalige incidenten met slachtoffers in kaart. Herzie op landelijk niveau in nauw overleg met de regio's de regelingen en de verdere voorbereiding van de integrale bestrijding en hulpverlening bij acute, grootschalige incidenten met slachtoffers op zee.	
Meten, waarschuwen en bevolkingszorg	Beschikken over 'eigen' meetresultaten. De inzetprocedures van de operationele diensten moeten hier in de toekomst in voorzien om te waarborgen dat de bestuurlijke en operationele besluitvorming gebaseerd is op een gedegen en deskundige beoordeling van de situatie ter plaatse.	Onvoldoende aandacht gehad voor de media-aandacht, zie informatievoorziening extern.	Onderzoek hoe je mogelijke maatregelen communiceert. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn voor bescherming van de bevolking bij acute bedreiging van de volksgezondheid. Hoe organiseren je geneeskundige verzorging voor een groter aantal personen met allemaal hetzelfde letsel?	n.v.t.	

Informatievoorziening Algemeen	Actieve houding aan nemen in het verzamelen en verspreiden van informatie	De informatievoorziening dient ook voor incidenten die laag ingeschaald zijn verder gestructureerd te worden. Van ieder incident dient naar onze mening een centraal dossier aangelegd te worden.	Neem direct de regie in handen en breng partijen bijeen. Informatieve opschaling.	Ga vrijblijvendheid bij de voorbereiding van de rampenbestrijding en hulpverlening tegen door aan het verstrekken van de Rijksbijdrage voorwaarden te verbinden inzake gebruik van realistische scenario's, kwaliteit van de operationele plannen, opleiding, oefening en paraatheid. Voorzie in toetsing.
Informatievoorziening intern	De betrokken diensten en organisaties moeten elkaar beter informeren over de aard, omvang en ontwikkelingen bij het incident en de maatregelen die getroffen moeten worden. GRIP-procedure	Incidenten die zowel gevolgen kunnen hebben voor de Noordzee als voor het land dienen niet op basis van twee bestrijdingsstructuren te worden afgehandeld maar hiervoor dient zo mogelijk een geïntegreerde bestrijdingsstructuur te worden ontwikkeld.	Laat de burgemeester, de locodinator rampenbestrijding onderling afspraken maken om te zorgen dat de coördinator altijd wordt geïnformeerd. Een nadere uitwerking van een effectieve bestuurlijke besluitvormingsstructuur eventueel ondersteunt door convenant.	Houd in het project Geïntegreerd meldkamer-systeem rekening met de verwerking onder tijdsdruk van de informatie op alarm-centrales en coördinatiecentra tot een situatierapport.
Informatievoorziening extern	Persmededelingen dienen te geschieden vanuit een voorlichter die spreekt namens alle overheidsinstanties en hulpverleners. Verder wordt geadviseerd om de vaste rubrieken in de situatierapporten te vullen met de vereiste informatie	Media-aandacht, politieke gevoeligheid, de mogelijke betrokkenheid van meerdere departementen en een relatie met landaangelegenheden dienen criteria te zijn voor een opschaling en dienen derhalve in de procedures te worden opgenomen.	Onvoldoende hoorbaarheid van de oproepinstallatie etc. vragen om onderzoek tot verbetering.	Onbekend

Kennis van procedures	Aanbevolen wordt om de kennis van de nautische partners beter te benutten en te oefenen met de voorbereide plannen en procedures.	De vigerende procedures dienen periodiek onder de aandacht te worden gebracht van de verschillende betrokken partijen.	Zorg ervoor dat sleutelfiguren voldoende zijn opgeleid en organiseer oefeningen. Ontwikkel een algemeen draaiboek dat wordt toegevoegd aan het gemeentelijk rampenplan. Voldoende secretariële ondersteuning	Voorzie in een systeem voor het realistisch oefenen van de opschalingsfase bij een acuut incident met inbegrip van alarmcentrale(s) en coördinatiecentra.
Nazorg/Evaluatie	Evaluatie als leermoment.	Ieder incident dient afgesloten te worden met een standaard evaluatie. De uitkomsten van deze evaluatie kunnen belangrijke input zijn voor het aanpassen van de procedures.	Ter lering.	Neem in dit systeem toetspunten op die in de rapportages van deze oefeningen aan het bestuur aan de orde komen.
Bronvermelding:	Draag zorg voor een evaluatiehandreiking voor grootschalige incidenten. Deze kan dan ook voor de verplichte evaluatie van rampen en zware ongevallen op grond van de gelijknamige wet worden gebruikt.			

Bronvermelding:

Dakota : Eindrapport www.ndbc.nl

Andinet: Hazendonk van, W.H.C., *Rapportnr. 8010 inzake audit procedurele afhandeling incident Andinet*, Ministerie van

Verkeer en Waterstaat, 26 oktober 2004.

Sloman Traveller: Eindrapport inzake brand/explosives containership Sloman Traveler, d.d. 29 december 2001,

Gemeente Terschelling

Pelican I: Evaluatierapport Scheepvaartincidenten Westerschelde, Adviesbureau van Dijke 2004.

Hoofdstuk 12: Toezicht

Verschillende recente rampen hebben duidelijk gemaakt dat systematisch en structureel inzicht in de voorbereiding op rampen in Nederland noodzakelijk is. Het kabinet Kok heeft de verdere ontwikkeling en wettelijke verankering van de Algemene Doorlichting Rampenbeheersing ook expliciet verwoord als actiepunt in het kabinetsstandpunt Vuurwerkcramp. Het toezicht omvat de voorbereiding op de rampenbestrijding, inclusief het voorkomen en beperken van risico's.

De IOOV voert periodiek toezicht uit samen met andere betrokken Rijksinspecties (Inspectie VROM, Inspectie voor de Gezondheidszorg (IGZ) en zonodig Inspectie V&W (IVW) en Arbeidsinspectie) aan de hand van vooraf vastgestelde normen. Doel hiervan is om per veiligheidsregio een inzichtelijk beeld te krijgen en onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Het toezicht van het Rijk op de rampenbestrijding is aanvullend en afgestemd op dat van de Provincies.

De IOOV en de Provincies hebben een protocol gemaakt met afspraken over afstemming en samenwerking bij het toezicht op de (voorbereiding van de) rampenbestrijding. Dit om mogelijke overlap in het toezicht te voorkomen.

Het protocol betreft de vastlegging van werkafspraken tussen de Provincies en de IOOV bij het toezicht op (de voorbereiding van) de rampenbestrijding. Het protocol maakt onderscheid tussen het toezicht van de Provincies en dat van de IOOV. De Provincies en de IOOV hebben deze werkafspraken gemaakt met een tweeledig doel. De afspraken hebben enerzijds tot doel om mogelijke overlap te voorkomen en de bureaucratische last voor gemeenten en regio's te beperken. Anderzijds dat beide vormen van toezicht complementair zijn.

De Algemene Doorlichting Rampenbestrijding maakt onderdeel uit van het kabinetsbeleid om de kwaliteit en het toezicht van de rampenbestrijding te verbeteren. De noodzaak daartoe vloeit rechtstreeks voort uit de Kabinetsstandpunten Vuurwerkcramp Enschede en de Cafébrand Volendam. Daaruit is gebleken dat onvoldoende informatie beschikbaar is over de beheersing van risico's en de inspanningen die daarbij door de verschillende diensten worden geleverd. De verschillende besturen op gemeentelijk, Provinciaal en op Rijksniveau zijn daardoor onvoldoende in staat om hun verantwoordelijkheid daadwerkelijk gestalte te geven. Een onderzoek van de Algemene Rekenkamer in 2001 bevestigt dit beeld.

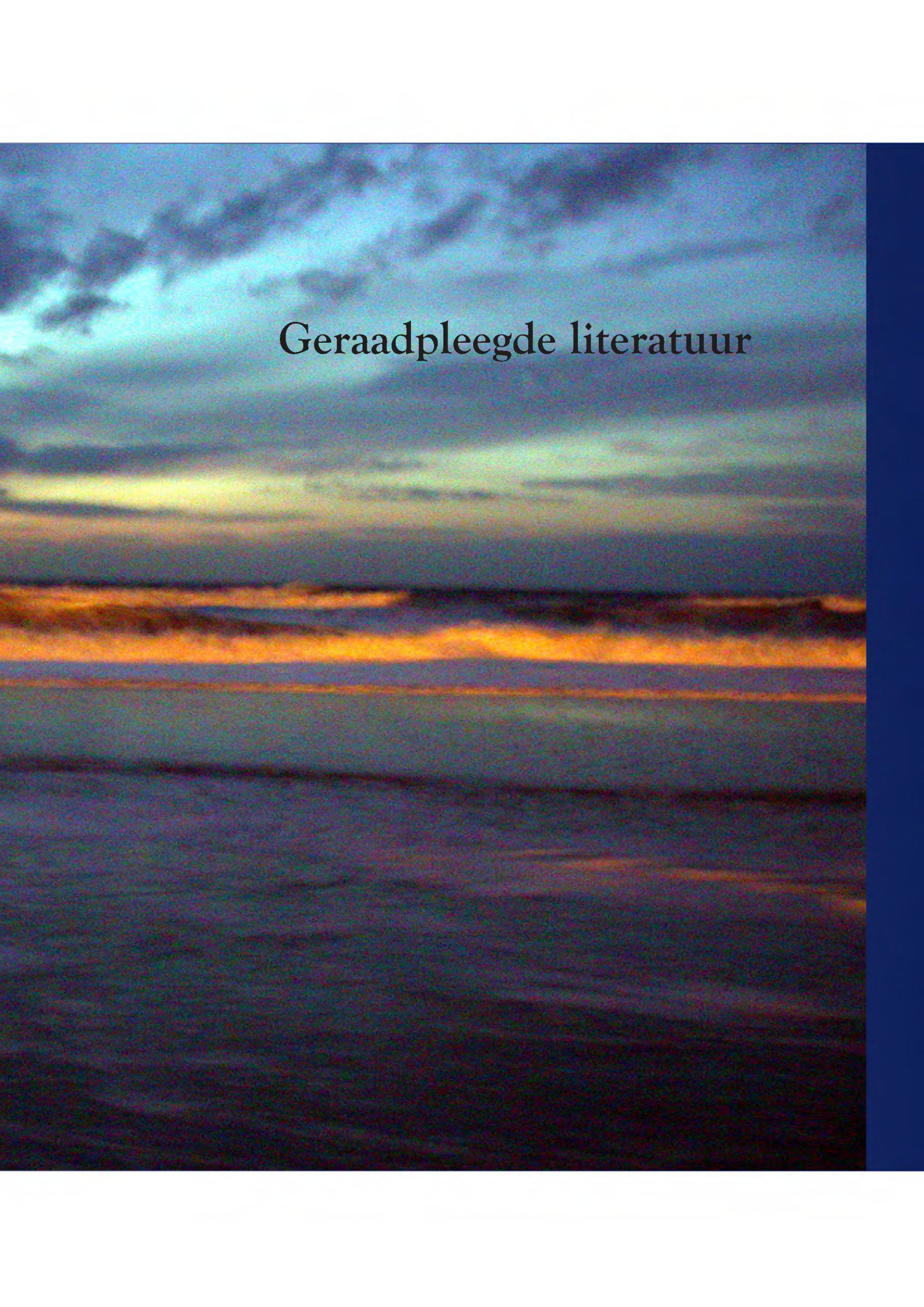
Het houden van periodieke doorlichtingen van de kwaliteit van de rampenbestrijdingsorganisatie wordt ook verankerd in het Wetsvoorstel Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding. Per veiligheidsregio worden politie, brandweer, GHOR-organisatie, meldkamer en daarnaast een representatieve selectie van gemeenten doorgelicht op het voorkomen, beperken en bestrijden van rampen. De doorlichting van een veiligheidsregio resulteert in een rapportage aan de betrokken regiobesturen (politie, GHOR-organisatie en brandweer), de gemeentebesturen, de Provincie en de Minister van BZK.

De uitkomst van de doorlichting:

- geeft burgers, bestuurders en volksvertegenwoordigers op een objectieve manier inzicht in de voorbereiding op rampenbestrijding;
- is van belang voor de kwaliteit van de rampenbestrijding;
- dringt vrijblijvendheid terug;
- zal de bestuurlijk verantwoordelijken steun bieden bij het bepalen en verdedigen van de juiste prioriteiten van de rampenbestrijding.

Ontwikkeling van het instrument Algemene Doorlichting Rampenbestrijding

Het maatschappelijk belang dat met de doorlichting wordt gediend is groot. Daarom moet het onderzoeksinstrument zelf natuurlijk onomstreden zijn. Het instrument Algemene Doorlichting Rampenbestrijding is ontwikkeld in nauw overleg met de meest betrokken toezichthouders en vertegenwoordigers van de rampenbestrijdingorganisaties. Als onderdeel van de instrumentontwikkeling is vóór de daadwerkelijke start in 2003 ervaring met het nieuwe instrument opgedaan in twee proefregio's (Drenthe en Flevoland) en in een pilotregio (Zuid-Holland Zuid). Uitgangspunt bij de doorlichting is het zoveel mogelijk voorkomen van overlap en dubbel werk. De belasting van gemeenten en regio's wordt tot het noodzakelijke beperkt. In 2003 is gestart met de doorlichting van de veiligheidsregio's naar de voorbereiding op rampen. De regio's worden periodiek (er wordt gedacht aan eens per vier jaar) doorgelicht door de samenwerkende Rijksinspecties. Zodra de eerste vier regio's (Gooi & Vechtstreek, Friesland, Limburg Zuid en Twente) zijn doorgelicht, volgt een tussentijdse evaluatie.

The background of the slide is a photograph of a sunset or sunrise over a body of water. The sky is filled with dark, dramatic clouds, and a bright, horizontal band of orange and yellow light stretches across the middle of the frame, reflecting on the water's surface. The water in the foreground is dark and calm. On the right side of the image, there is a solid dark blue vertical bar.

Geraadpleegde literatuur

Wet- en regelgeving

- Convenant brand-, ongevals-, milieu-, incidenten- en rampenbestrijding grote Gelderse waterwegen
- Convenant Noordzeekanaal
- Juridische Grenzen en Zones op de Noordzee
- Overeenkomst betreffende samenwerking bij ongevallen op de Westerschelde en het kanaal van Terneuzen naar Gent
- SAMIJ-regeling; Samenwerkingsregeling voor de ongevallen bestrijding in het IJsselmeergebied
- Uitvoeringsregeling Westerschelde en aanliggende wateren
- Waterstaatswet 1900
- Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken
- Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee
- Wet Kwaliteitsbevordering Rampenbestrijding
- Wet Rampen en Zware Ongevallen
- Zeerechtverdrag

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *Beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007*, juni 2004

GHOR Fryslân, *Procedure GHOR Fryslân*, oktober 2003

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Samenwerkingsregeling; Draaiboek geneeskundige hulpverlening op het water in het IJsselmeergebied*, 14 februari 2002

Provincie Zeeland, *Uitvoeringsregeling Westerschelde en aanliggende wateren*, 25 september 1995

Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, *Overzicht wet- en regelgeving brandweezorg en rampenbestrijding*, 28 april 2005

Rampbestrijdingsplannen

AVD/ Provincie Zeeland, *Rampbestrijdingsplan Westerschelde*, februari 2005

Boxem van, W., *Calamiteitenbestrijding IJsselmeergebied; Jaaroverzicht 2000-2001*, oktober 2002

Coördinatieplan Waddenzee, 14 november 2003

Dienst Waterpolitie, *Jaarplan 2004*, januari 2004

Directie Brandweer en Rampenbestrijding, *Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding*, BZK, Den Haag, juni 2003

GHOR SAMIJ, *Draaiboek Geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen IJsselmeergebied*, 1 december 2003

Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen, *Rampenplan voor de Noordzee 2003*, IBTN, 2003

Model-Rampbestrijdingsplan; Waterwegen Gelderland en Overijssel, april 2003

Multidisciplinaire Projectgroep Rampenplan Waddenzee, *Rampenplan Waddenzee; Hoofdpijnen vastgesteld door het Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied*, 21 juni 2004

Operationeel Basisplan Noordzeekanaalgebied, december 2003

Tielrooij, F. e.a., *Coördinatieplan voor de rampenbestrijding op de Waddenzee*, januari 2005

Waterschap Zuiderzeeland, *Calamiteitenplan Waterschap Zuiderzeeland*, 18 mei 2004

Rapportages

Algemene Rekenkamer, *Functioneren Kustwacht Nederland*, Den Haag, 2005

Bestuurlijke Begeleidingsorgaan SAMIJ-regeling, *Jaaroverzicht 2003 SAMIJ operationele werkgroep*, Lelystad, augustus 2004

Bezuijen, M.J. e.a., *Zeeregelingen vergeleken; Plan, planning en scenario's*, Crisis Onderzoek Team/ Universiteit van Leiden, Den Haag, juni 1998

Bockholts Bureau voor Beleidsontwikkeling, *Eindrapport inzake brand/explosies containerschip 'Sloman Traveller'*, Terschelling, 21 maart 2003

Boogaard, R. e.a., *Olie op de golven*, mei 2004

Boogers, M. e.a., *Rampen, regels, richtlijnen; de status van informele regelgeving op het gebied van rampenbestrijding*, Centrum voor Recht, Bestuur en Informatisering, 2003

Boxem van, W. & T. Ferweda, *Tussen Wal & Schip; evaluatieverslag van de oefening*, Lelystad, 16 december 2003

Bruggeman, E., *Afstemming, Communicatie en Samenwerking bij incidenten en rampen in het kustgebied*, Rijkswaterstaat, 15 december 2002

Hazendonk van, W.H.C., *Rapportnr. 8010 inzake audit procedurele afhandeling incident Andinet*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 26 oktober 2004

Ingenieurs/adviesbureau SAVE, *Analyse van de risico's en de bestrijdingsorganisatie voor de Waddenzee*, februari 2003

Inspectie Openbare Orde en Veiligheid, *Algemene Doorlichting rampenbestrijding*, Den Haag, oktober 2004

Koops, W. & W. Slob, *Grootschalige slachtofferhulpverlening bij ongevallen op het water*, Den Helder, 22 maart 1999

Nationaal Brandweer Documentatie Centrum, *Dakota-incident Waddenzee; onderzoeksrapport*, NBDC, 25 september 1996

Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied, *Naar een adequaat bestuurlijk kader voor de Waddenzee; Bestuursmodel voor een Openbaar Lichaam*, 19 mei 2004

Regionale Brandweer Zeeland, *Evaluatie Scheepvaartincidenten Westerschelde*, juni 2004

Overige

Documentatiemap Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, 2004

Dubbel, G.A., *Rampenbestrijding op de Noordzee*, KIMO-conferentie, IJmuiden, 19 april 2001

International Maritime Organization, *IMO, what it is*, pub.460/01

KIMO, *Conclusies congres Zwart Getij; Actualiteitencongres over een scheepsramp met verontreiniging van olie en chemicaliën bij de Waddeneilanden*, april 2003

KIMO-Rijkswaterstaat, *Een geoliede samenwerking bij kustverontreiniging*, 20 november 2003

Uitvoerend Projectbureau C2000, *Maatwerk in communicatie*, Den Haag



Bijlagen

Bijlage 1 De projectorganisatie

Begeleidingscommissie

Samenstelling:

Dhr. M.J.E.M. Jager,	Commissaris van de Koningin Flevoland (Voorzitter)
Dhr. Ch. Leeuwe,	Burgemeester Lelystad
Dhr. J.A.H. Lonink,	Burgemeester Terneuzen
Mw. J.A.J. Stam,	Burgemeester De Marne
Dhr. S. Kramer,	Burgemeester Kapelle
Dhr. G.D.Laanen,	Rijkswaterstaat
Mw. B.G. Marsman,	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Dhr. S.B. Ybema,	Ministerie van Defensie
Dhr. D.Q.P. Fundter,	(Projectleider) Lector Veiligheid Hogeschool Zeeland
Mw. B. van de Sande,	Projectsecretaris, medewerkster Hogeschool Zeeland
	Lectoraat Veiligheid

Klankbordgroep

Samenstelling:

Dhr. J.A.H. Lonink,	Burgemeester Terneuzen (Voorzitter)
Dhr. H. Konings,	Kustwachtcentrum
Dhr. R. A. Boogaard,	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
Dhr. G. Drost,	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Dhr. A. van Leest ,	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Dhr. L. Veerman,	Kommunen Internationale Miljøorganisasjon (KIMO)
Dhr. W.A. Gosselaar,	Unie van Waterschappen
Dhr. R. Merten,	Raad van Hoofdcommissarissen
Dhr. A. Verschoor,	Landelijk bureau Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
Dhr. J.V.T.M. Stierhout,	Directeur Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
Dhr. D.Q.P. Fundter,	(Projectleider) Lector Veiligheid Hogeschool Zeeland
Mw. B. van de Sande,	Projectsecretaris, medewerkster Hogeschool Zeeland
	Lectoraat Veiligheid

Bijlage 2 De actoren

Politie

Wat/wie is de politie

De Nederlandse politie bestaat uit 25 regionale korpsen en het KLPD. De 25 korpsen leveren een bijdrage aan veiligheid, leefbaarheid en de bestrijding van criminaliteit in hun eigen stukje Nederland. Het KLPD organiseert de landelijke politietaken en heeft twaalf uitvoerende diensten, zoals de Dienst Verkeerspolitie of de Dienst Nationale Recherche. Waarvan met name de Waterpolitie een actor is binnen het onderzoek.

Beheer en gezag

De Minister van BZK is verantwoordelijk voor de Nederlandse politie als geheel. Omdat de Nederlandse politie bestaat uit 25 korpsen, is één burgemeester uit een regio (vaak de burgemeester van de grootste gemeente) de korpsbeheerder. Hij of zij is verantwoordelijk voor het beheer van één van de 25 politiekorpsen en overlegt daarover met de hoofdofficier van justitie. De dagelijkse leiding over een korps heeft de regionale korpschef, meestal een hoofdcommissaris. Beslissingen over de hoofdlijnen van het beleid neemt het regionaal college. Hierin zitten alle burgemeesters uit de regio en de hoofdofficier van justitie. Daarnaast bestaat er per regio een driehoeksoverleg. Hierin overleggen korpsbeheerder, hoofdofficier van justitie en korpschef van de regio over ontwikkelingen, beleid en resultaten.

De Waterpolitie

De Dienst Waterpolitie voert alle gangbare politietaken uit op de nationale hoofdvaarwegen. Zo leidt de Waterpolitie de beroeps- en recreatievaar in goede banen. Maar ook handhaving van milieuwetgeving, criminaliteitsbestrijding en nautische ondersteuning zijn belangrijke taken. Dit betekent dat de Waterpolitie toezicht houdt op de naleving van de vaarreglementen en veiligheidsvoorschriften. Ook regelt en begeleidt de dienst het scheepvaartverkeer en controleert ze op het vervoer van (gevaarlijke) stoffen. Als een ongeval heeft plaatsgevonden, verleent de Waterpolitie hulp. Daarbij werkt de dienst samen met andere hulpverleningsdiensten, zoals ambulance, brandweer en bergingsbedrijven. Daarnaast onderzoekt de Waterpolitie aanvaringen en andere ongevallen. Verder behoort de opsporing van milieudelicten, het verlenen van assistentie aan de lokale politie en hulpverlening in nood tot de taken van de Waterpolitie. Bij surveillance op de binnenwateren zet de Waterpolitie voornamelijk vaartuigen in, maar er wordt soms ook gebruik gemaakt van luchtwaarneming. Soms als ondersteuning, soms uit pure noodzaak. Zo zijn schepen, die oliesporen hebben achtergelaten, goed te zien vanuit de lucht. Ook op de Noordzee wordt op deze manier gesurveilleerd.

De Waterpolitie is voornamelijk actief op de doorgaande vaarwegen en ruime wateren. Zo leidt ze de beroepsvaart en recreatievaart in goede banen. Ook aan de kust en buiten de kustlijn is de Waterpolitie actief met assistentie en noodhulp op de Noordzee. Op de wateren waar geen beroepsvaart plaatsvindt is de regionale politie verantwoordelijk voor het politietoezicht op, in en om het water. In deze gebieden ondersteunt de Waterpolitie, op verzoek, de regionale politie met mensen, middelen en kennis. De regiopolitie Rotterdam-Rijnmond heeft als enige regio een eigen Zeehavenpolitie.

De Zeehavenpolitie is verantwoordelijk voor onder andere de politietaken in het Rotterdams havengebied. Zij surveilleert op zowel het water als op alle haventerreinen en kades in het

stedelijk gebied en in de gebieden Botlek, Europoort en Maasvlakte. Het werkgebied van de Zeehavenpolitie loopt van Ridderkerk tot 5 mijl op zee (Rotterdams gebied). Zij assisteert de Kustwacht in voorkomende gevallen tot 30 mijl op zee. De Zeehavenpolitie surveilleert in het zomerseizoen op het Brielse Meer en het Haringvliet. De Dienst Waterpolitie bestaat uit 22 groepen die zijn ondergebracht in zes geografische units: Waddenzee in Harlingen, IJsselmeer/Friese Wateren in Leystad, IJmond in Amsterdam, Rivieren-West in Dordrecht, Rivieren-Oost in Nijmegen en Zeeuwse Stromen in Hansweert. Verder heeft de dienst nog twee functionele units: Transport en Milieu Controle in Dordrecht en de Unit Noordzee in Den Helder.

Brandweer

Wat/wie is de brandweer

De brandweerorganisatie is 'de instelling die zich bezig houdt met 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; het beperken en bestrijden van rampen'. De brandbestrijding is in Nederland van oudsher een taak van de gemeentebesturen. Vrijwel alle gemeenten in Nederland beschikken dan ook over een eigen brandweerkorps, waarvan de grootte afhankelijk is van de omvang van de gemeente.

Taken brandweer

De zorg voor de Brandweer en de taken van de korpsen zijn vastgelegd in de Brandweerwet van 1985. De Brandweer is betrokken bij alle fasen van de brandbeveiliging en rampenbestrijding. Met behulp van proactie tracht men in de vroegste fase van de planning gevaren te voorkomen of vermijden. Met preventie tracht men branden of hun uitbreiding te voorkomen. Belangrijke hulpmiddelen daarbij zijn de in Nederland strenge bouwvoorschriften en brandbeveiligingsverordeningen. In de preparatieve fase zorgt men voor het onderhoud van brandkranen, de bereikbaarheid van wijken en objecten en het maken van aanvalsplannen, waardoor men na het uitbreken van een calamiteit voorbereid is op de bestrijding daarvan. In deze fase wordt ook getraind en geoefend in de bestrijding van branden, ongevallen en rampen en gezorgd voor het juiste materieel en materiaal. De daadwerkelijke bestrijding van branden, ongevallen en rampen noemt men de repressieve taak. Als dan uiteindelijk de calamiteit bestreden is en de situatie onder controle gebracht, volgt de nazorgfase.

Regio's

De gemeenten werken samen in regionale brandweren. Op deze manier kunnen ze bepaalde taken efficiënter uitvoeren en bij grote incidenten en rampen snel over voldoende mensen en middelen beschikken. Eén van de opvallendste taken van die regio's is het instandhouden van een verbidingsnet, inclusief een brandweeralarmcentrale.

Ook de preparatie (voorbereiding) van brandbestrijding en hulpverlening komt voor een deel voor rekening van de regionale brandweer. Het centraal inkopen en onderhouden van materieel, de opleiding van de brandweermensen, het maken van aanvalsplannen en inzetprocedures en het in stand houden van specialisme op het gebied van gevaarlijke stoffen gebeuren over het algemeen in regionaal verband.

Een andere belangrijke taak van de regionale brandweren is de coördinatie en voorbereiding op de rampenbestrijding. Door het Ministerie van BZK is materieel voor de rampenbestrijding ter beschikking gesteld aan de regio's.

Op landelijk niveau zijn een aantal belangrijke verenigingen actief. Twee kunnen in het kader van het project land-zeeregelingen genoemd worden:

Nederland Instituut voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (Nibra)

Het Nibra is het kennis- en opleidingscentrum voor brandweer, geneeskundige hulpverlening, crisisbeheersing en rampenbestrijding. Het Nibra levert informatie, verzorgt opleidingen en oefeningen en verricht onderzoek. Hierbij richt het instituut zich op professionals die een taak hebben bij brandweer, geneeskundige hulpverlening, crisisbeheersing en rampenbestrijding: hulpverleners, beleidsmakers, bestuurders en hun adviseurs.

Taken Nibra

Informatiedienstverlening staat centraal. Het informatiecentrum verzamelt, beheert en levert informatie voor brandweer, politie, GHOR, overige hulpverleningsdiensten en beleidsmakers. Daarnaast worden opleidingen ontwikkelt en verzorgt, evenals workshops en trainingen op het gebied van brandweer, GHOR, crisisbeheersing en rampenbestrijding. Onderzoek wordt verricht op het terrein van vakontwikkeling en 'lessons to learn'; voor een grote diversiteit aan opdrachtgevers, in zowel de publieke als private sector. Tot slot ontwikkelt, verzorgt en ondersteunt het Nibra mono- en multidisciplinaire oefeningen voor leidinggevendend, bestuurlijk verantwoordelijken en organisaties die betrokken zijn bij incidentbestrijding, crisisbeheersing en rampenbestrijding.

NVBR

De NVBR is de branchevereniging van en voor de brandweer en rampenbestrijding in Nederland. Zij vervult hierin een bindende rol en ondersteunt de brandweer en alle bij de rampenbestrijding betrokken organisaties bij hun zorg voor de fysieke veiligheid van onze samenleving.

De NVBR heeft tot doel het behartigen van de belangen van de brandweer in Nederland in de meest ruime zin:

- De NVBR steekt haar voelhorens uit in heel brandweerland, signaleert knelpunten en draagt oplossingen aan;
- De NVBR bevordert de kwaliteit van de Nederlandse brandweer door gezamenlijke beleidsvorming;
- De NVBR zorgt ervoor dat brandweer Nederland op de politieke agenda komt en blijft;
- De NVBR biedt een platform aan voor discussie en uitwisseling van kennis en ervaring;
- De NVBR draagt bij aan de versterking van de brandweerorganisatie en al haar medewerkers, onder meer op het gebied van veiligheid, technische ontwikkelingen, managementvraagstukken en kwaliteit;
- De NVBR werkt graag samen met andere verenigingen en organisaties die actief zijn binnen de Nederlandse brandweer.

De NVBR onderhoudt nauwe contacten met overheden, vakorganisaties en andere operationele diensten.

De GHOR

Wat/wie is de GHOR

GHOR staat voor geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen. De GHOR coördineert de inzet van geneeskundige diensten tijdens rampen en grote ongevallen. De GHOR is eindverantwoordelijk voor drie processen:

- geneeskundige hulpverlening somatisch
- psychosociale hulpverlening bij ongevallen en rampen
- preventieve openbare gezondheidszorg

Daarnaast levert de GHOR een bijdrage aan rampbestrijdingsprocessen van andere hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld geneeskundige advisering.

a. geneeskundige hulpverlening

Dit houdt in: de opvang van en zorg voor gewonden. Het is gebaseerd op het principe van opschaling vanuit de dagelijkse zorg. Dit betekent dat de organisaties die bij de dagelijkse ongevallen belast zijn met de hulpverlening, ook belast zijn met de bestrijding van grootschalige rampen en ongevallen.

Er is een verschil tussen dagelijks spoedeisende hulp en inzet bij grootschalige opgeschaalde situaties.

b. psychosociale hulpverlening bij ongevallen en rampen

Dit houdt in: de collectieve opvang van slachtoffers direct na de ramp en het verlenen van psychosociale hulp. Het doel is het bevorderen van het psychisch welzijn van de getroffen en het erkennen van leed en het geven van informatie over de stressreacties zijn hierbij belangrijk. Deze hulp is ingedeeld naar fasen. De acute fase, slachtoffers die niet gewond of lichtgewond zijn worden naar een opvangcentrum gebracht, de eerste nazorgfase, de organisatie richt zich op specifieke groepen en de tweede nazorgfase, waarin het individu aandacht krijgt. Zodra psychosociale hulpverlening in gang wordt gezet, worden verschillende teams opgestart. Onder andere een kernteam, wat de RGF adviseert over de hulpverlening en een opvangteam, om de slachtoffers op te vangen

c. preventieve openbare gezondheidszorg

Deze zorg is gericht op de bescherming van de gezondheid van de (potentiële) slachtoffers, niet gericht op (individuele) behandeling van letsels en niet gericht op direct contact met patiënten. Om deze vorm van zorg te kunnen geven is er sprake van actieve samenwerking tussen onder andere de traumacentra, GGD's, ziekenhuizen en huisartsen. Ook regionale multidisciplinaire partners, zoals de brandweer, de politie en gemeenten zijn hierbij betrokken.

Regio's

De GHOR is verdeeld in regio's. De regionaal geneeskundig functionaris speelt hierin een belangrijke rol. Hij geeft leiding aan het proces van voorbereiding op zware rampen en ongevallen, hij geeft leiding aan de hulpverlening als er sprake is van een ramp of zwaar ongeval en hij geeft leiding aan het proces van nazorg.

De veiligheidsregio

Wat/wie is de veiligheidsregio

Vanaf 2006 wordt het beheer van de diverse veiligheidsdiensten meer op regionaal niveau georganiseerd. De besturen van de brandweer en de GHOR worden samengevoegd tot één hulpverleningsbestuur.

Dit bestuur moet samenwerkingsafspraken maken met het regionale bestuur van de politie om de gecoördineerde voorbereiding op gezamenlijk optreden tijdens een crisis te verbeteren. Het regionale bestuur krijgt doorzettingsmacht en hoeft zijn besluiten niet langer voor te leggen aan de deelnemende gemeenten.

Dit betekent dat de beide besturen een vorm moeten vinden waarin zij in gezamenlijkheid tot besluitvorming komen over rampenbeheersing. Het hulpverleningsbestuur wordt momenteel gevormd door leden van de colleges van burgemeester en wethouders of door raadsleden. Gestimuleerd wordt alleen burgemeesters zitting te laten hebben in het bestuur, waardoor samenwerking en afstemming met het regionaal college van politie gemakkelijker wordt vanwege de personele invulling. De voorzitter van het regionale hulpverleningsbestuur zal gelijk aan de huidige korpsbeheerder van de regionale politie het bestuurlijke aanspreekpunt worden voor de regio. Van belang is dat het hulpverleningsbestuur op basis van meerderheid van stemmen kan komen tot besluitvorming om te voorkomen dat de besluitvormingsprocedures te stroperig worden.

Besluitvorming op regionaal niveau heeft alleen toegevoegde waarde als er een doorzettingsmacht bestaat ten opzichte van de individuele gemeenten. Het hierboven geschetste beeld is een basisstructuur. De wijze waarop gemeenten die structuur uitwerken is een zaak van maatwerk ter plekke. Hierover kunnen gemeentebesturen dus zelf besluiten. Om dit proces te stimuleren doet het kabinet hieronder een suggestie voor de uitwerking. Om als veiligheidsregio te voldoen aan de gestelde eisen over de verplichte samenwerking tussen het hulpverleningsbestuur en de politie zijn er verschillende mogelijkheden. Het kabinet vindt het belangrijk dat op regionaal niveau een heldere keuze wordt gemaakt en wil samen met het openbaar bestuur oplossingen verkennen. De regio's kunnen bijvoorbeeld een bestuurscommissie veiligheid instellen waarin vertegenwoordigers van politie en het hulpverleningsbestuur gezamenlijk komen tot besluitvorming over de rampenbeheersing. De genoemde commissie kan dan ondersteund worden door een zogenaamd ambtelijk veiligheidscollege. In dit college zouden onder (bestuurlijk) voorzitterschap bijvoorbeeld de korpschef, de regionale brandweercommandant en de regionaal geneeskundig functionaris zitting kunnen nemen. Aangaande de vertegenwoordiging van de gemeentelijke diensten moet bezien worden of deze via de lijn van de brandweer of anderszins vorm gegeven kan worden, bijvoorbeeld door middel van een coördinerend gemeentesecretaris.

De KNRM

Wat/wie is de KNRM

Een zelfstandige, ongesubsidieerde organisatie, die hoofdzakelijk met vrijwillige krachten en ondersteund door vrijwillige bijdragen, hulp biedt aan in nood verkerende zeevarenden.

Doel

Het kosteloos verlenen van hulp en bijstand aan hen die voor de Nederlandse kust, daaronder het IJsselmeer, de Waddenzee en al zulke overige gebieden door het Algemeen bestuur te bepalen, in gevaar verkeren of in gevaar dreigen te geraken, zomede al hetgeen met het vorengaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.

Bij het uitvoeren van deze taak heeft de Redding Maatschappij er vanaf de oprichting in 1824 voor gekozen om dit als zelfstandig opererende, ongesubsidieerde instelling te doen.

De KNRM kan zich financieel onafhankelijk kan opstellen door giften. Daardoor is het mogelijk om de enige juiste prioriteitsstelling te hanteren: te allen tijde voorrang geven aan de uitvoering van de operationele taken en de daarmee gepaard gaande veiligheid voor de medewerkers.

Organisatiestructuur

De stations van de KNRM dienen binnen de kaders van de Voorschriften en Richtlijnen zoveel als mogelijk zelfstandig te opereren. Binnen het station dient toezicht en uitvoering gescheiden te zijn in een duidelijke gezagsstructuur. De plaatselijke commissie draagt daarbij de verantwoordelijkheid voor de operationele gereedheid van het aan haar toevertrouwde reddingstation en is derhalve belast met het op peil houden van het aantal beschikbare bemanningsleden, het op peil houden van de trainingsgraad van de bemanning en de staat van het materieel. In de praktijk zal dit in overleg gaan met de schipper van het desbetreffende station. Onder ‘schipper’ wordt verstaan ‘een ieder die door de KNRM belast is met het gezag over een reddingboot’. De reddingstations hebben een financiële en materiële afhankelijkheid van de ondersteunende organisatie, gevestigd in IJmuiden. Deze organisatie dient zowel kwantitatief als kwalitatief in staat te zijn om de stations te bedienen, zodat die zich kunnen richten op hun kerntaak.

De ondersteuning vanuit KNRM-IJmuiden is tweeledig:

Ondersteunend

Reddingstations kunnen vanuit de beroepsorganisatie worden geadviseerd op velerlei gebied: SAR-operaties, opleidingen en trainingen, financiën, materieel, pr- en voorlichting, beleid, personeelszaken, etc. De Operationele Dienst (OD) is de spil in ondersteuning door de beroepsorganisatie en bezoekt de stations frequent, praat en overlegt met de bemanningen en de plaatselijke commissies en inventariseert behoeften, vragen en opmerkingen. Maar tegelijkertijd dient ook helder te zijn dat Operationele Inspecteurs gezaghebbend zijn om de stations aan te spreken op onvolkomenheden. Opmerkingen en instructies van de OD-inspecteurs dienen door de stations te worden uitgevoerd. De afdeling Opleidingen verzorgt alle interne opleidingen voor de KNRM-bemanningen. Een groot aantal opleidingen besteedt de KNRM uit aan professionele opleidingsinstituten.

Controlerend

Inspecteurs van de Technische Dienst (TD) en de Operationele Dienst (OD) controleren de stations op respectievelijk de staat van het materieel als de opleidingsgraad en geoefendheid van de bemanning. Zoals al eerder gesteld, is het oordeel dat de OD namens de hoofdorganisatie geeft, maatgevend en gezaghebbend. Aanwijzingen en instructies hebben derhalve geen vrijblijvend karakter, maar dienen door de stations te worden uitgevoerd.

De KNBRD

Wat/wie is de KNBRD

De Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD), is de overkoepelende organisatie van 182 reddingsbrigades in Nederland met in totaal 30.000 leden. Deze zijn onder meer actief aan de Noordzeekust, op de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer en binnenmeren. Brigadeleden zijn jongens en meisjes, mannen en vrouwen, die van zwemmen houden en het daarnaast leuk vinden om vrijwillig mensen te helpen.

Doel

Doel is het voorkomen en bestrijden van de verdrinkingsdood in de ruimste zin van het woord.

Taken

Eén van de taken is het beschikbaar zijn voor hulpverlening bij wateroverlast, overstromingen en dijkdoorbraak. Ongeveer de helft van de 180 reddingsbrigades kan hiervoor worden ingeschakeld. Bij de wateroverlast van 1993 en 1995 zijn geoefende bemanningen van de Nederlandse reddingsbrigades actief geweest, onder andere door evacuatie van bewoners.

Op basis van een overeenkomst met de directie Brandweer en Rampenbestrijding van het Ministerie van BZK en het Nationaal Rampenfonds is een vloot geformeerd van 90 compleet uitgeruste reddingsvletten. Deze vaartuigen zijn speciaal ontworpen voor het varen in ondergelopen gebieden en evacuatie doeleinden. Deze vloot is grotendeels gestationeerd bij reddingsbrigades in risicogebieden in ons land.

De inzet van de vlettenvloot vindt plaats op verzoek van de Minister. Ten tijde van rampen wordt onder regie van de brandweer samengewerkt met andere hulpverlenende diensten, zoals het KLPD, de Koninklijke Landmacht, het Rode Kruis en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Waterschappen

Wie/Wat zijn Waterschappen

Waterschappen zijn decentrale overheden, die uitsluitend taken verrichten op het gebied van de waterstaatszorg. De grenzen van Waterschappen zijn waterstaatkundig bepaald. De beheersgebieden worden bijvoorbeeld afgeperkt door dijken of ze worden bepaald door het stroomgebied van een rivier. Daarom doorsnijden de Waterschapsgrenzen vaak gemeente- en/of Provinciegrenzen. Sommige Waterschappen hebben andere benamingen, zoals Hoogheemraadschap of Zuiveringschap. Deze verschillen hebben vaak een historische achtergrond, of zijn bepaald door de taken van de Waterschappen. Per 1 januari 2005 zijn er 27 Waterschappen.

Waterschappen gaan uit van het democratisch beginsel ‘belang – betaling – zeggenschap’. Wie belang heeft bij het werk dat de Waterschappen doen, betaalt belasting en heeft recht op vertegenwoordiging in het Waterschapsbestuur. Op basis van dit beginsel hebben de volgende belanghebbenden recht op vertegenwoordiging:

- ongebouwde onroerende zaken, zoals grondbezitters;
- gebouwde onroerende zaken: eigenaren van gebouwen en huizen;
- pachters: degenen die door pachtovereenkomst het gebruik hebben van ongebouwde onroerende zaken;
- ingezetenen: de bewoners van het gebied van een Waterschap;
- bedrijfsgebouwd: degenen die bedrijfsruimten in gebruik hebben.

Taken

Waterschappen zijn decentrale overheden, die uitsluitend taken verrichten op het gebied van de waterstaatszorg. De belangrijkste taken van Waterschappen zijn:

- zorg voor de waterkering;
- zorg voor de waterkwaliteit;
- zorg voor de waterkwantiteit.

Daarnaast zijn enkele Waterschappen verantwoordelijk voor het beheer van land- en vaarwegen. De waterstaatszorg (de overheidszorg die te maken heeft met waterkering, waterhuishouding en land- en waterwegen) wordt op alle overheidsniveaus uitgeoefend. Zo draagt het Rijk de zorg voor beheer van Rijkswegen en Rijkswateren, de Provincie voor grondwaterbeheer en Provinciale wegen en de gemeente zorgt voor gemeentelijke wegen.

Waterschappen dragen de waterstaatkundige zorg van een bepaalde regio. De hoofdtaken van de Waterschappen zijn de waterkeringszorg, zorg voor waterkwaliteit en zorg voor waterkwantiteit. Een aantal Waterschappen is belast met de zorg voor landwegen of vaarwegen.

Net als Provincies en gemeenten zijn ook Waterschappen volwaardige overheidslichamen. Daarom kunnen Waterschappen regels stellen waaraan burgers zich moeten houden en belastingen heffen. Een belangrijk verschil met de andere overheden is dat de taak van de Waterschappen bepaald is en altijd en uitsluitend van waterstaatkundige aard.

Bestuur

Het bestuur van een Waterschap bestaat uit een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter. De samenstelling van het algemeen bestuur weerspiegelt het functionele karakter van het Waterschap. Diegenen die belang hebben bij de taakuitoefening van het Waterschap worden in dit bestuur vertegenwoordigd. Die vertegenwoordiging betekent dat de belanghebbenden de leden zelf kiezen.

Het dagelijks bestuur van een Waterschap bestaat uit de voorzitter en vier tot acht andere leden, '(Hoog)heemraden', 'gecommitteerden' of 'gezworenen' genoemd. Het dagelijks bestuur moet zoveel mogelijk een afspiegeling zijn van het algemeen bestuur en dus van de vertegenwoordigde categorieën van belanghebbenden. De leden van het dagelijks bestuur zijn in de regel afkomstig uit het algemeen bestuur.

De voorzitter, ook wel 'dijkgraaf' of 'watergraaf', maakt geen deel uit van het algemeen bestuur en heeft daarin ook geen stemrecht. Hij of zij heeft wel zitting en stemrecht in het dagelijks bestuur. De voorzitter wordt door de Kroon benoemd voor een termijn van zes jaar. Dit gebeurt op aanbeveling van het algemeen bestuur, via Gedeputeerde Staten, aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De voorzitter mag geen nevenfuncties hebben die onverenigbaar zijn met het voorzitterschap. Zo mag hij of zij geen burgemeester of wethouder zijn in het gebied van het Waterschap.

Formele wetgeving

Overzicht wetten		
	Wet	Beschrijft taken van...
1	Waterstaatswet 1900	Waterkeringbeheerder + waterbeheer
2	Wet op de waterkering	Waterkeringbeheerder

Waterschapswet

De positie van de Waterschappen binnen het Nederlandse overheidsbestel is uitgewerkt in de Waterschapswet. In deze wet is onder meer vastgelegd welke taken Waterschappen uitvoeren, hoe de besturen worden samengesteld, welke bevoegdheden die besturen hebben en hoe het werk van de Waterschappen gefinancierd moet worden

Overzicht wetsartikelen

Onderstaand overzicht geeft de relevante wetsartikelen weer:

Onderwerp	Bron	Artikel
Waterstaatswet vormt het wettelijke kader voor het optreden van het Waterschap tijdens calamiteiten	Waterstaatswet 1900	67 – 78
Het jaarlijks houden van oefeningen	Waterstaatswet 1900	68
Vaststellen en actualiseren van een calamiteitenplan die voldoet aan de vereiste zoals opgesomd in het artikel	Waterstaatswet 1900	69
Bevoegdheden beheerders, Gedeputeerde Staten en gemeenten bij het optreden tijdens calamiteiten, inclusief verantwoordelijkheid t.a.v. schadevergoeding	Waterstaatswet 1900	72 – 78
Waarborgen veiligheid van de waterkeringen; vijfjaarlijkse toetsing ter controle of voldaan wordt aan de veiligheidsnorm.	Wet op de waterkering	9

Informele regelgeving

De taakinvulling binnen uw organisatie die in landelijk erkende handleidingen, leidraden, handreikingen, richtlijnen en referentiekaders is opgenomen.

Overzicht bronnen

Onderstaand overzicht geeft de relevante bronnen weer:

	Informele regelgeving	Beschrijft taken van ...
1	Toetsingskader Provincie	Kader om het calamiteitenplan te toetsen aan de eisen uit de Waterstaatswet.

Rijkswaterstaat

Wat/wie is Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van V&W. RWS werkt aan de bescherming tegen overstromingen en aan schoon en voldoende water voor alle gebruikers. Bovendien bevordert RWS de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Zowel op het Rijkswegennet als op het netwerk van Rijkswateren. RWS schept belangrijke voorwaarden voor de veiligheid, bereikbaarheid en economie van ons land onder meer door het onderhouden, aanleggen en beheren van het hoofdwegennetwerk. Rijkswaterstaat ontwikkelt zich tot een dienstverlenende organisatie voor wie via het hoofdwegennet van A naar B wil reizen. Veiligheid, doorstroming, comfort en betrouwbare informatievoorziening zijn daarbij sleutelwoorden.

Organisatie

Rijkswaterstaat telt ruim 10.000 medewerkers verspreid over grofweg 160 standplaatsen in ons land. De organisatie is opgebouwd uit tien regionale diensten, zes specialistische diensten, een hoofdkantoor en de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) projectorganisatie.

Regionale diensten

De kern van de Rijkswaterstaat (RWS) wordt traditioneel gevormd door regionale diensten. Elke regionale dienst is verantwoordelijk voor onderhoud, beheer en aanleg van de hoofdinfrastructuur in het eigen beheersgebied en voor de praktische uitvoering van het beleid. De landelijke spreiding van RWS biedt elke regio een herkenbaar aanspreekpunt van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat telt tien regionale diensten.

Specialistisch diensten

De zeven specialistische diensten van Rijkswaterstaat (RWS) ontwikkelen de kennis die nodig is voor de beleidsvoorbereiding en uitvoering van de RWS-taken. De kennis wordt ter beschikking gesteld van alle diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en, binnen randvoorwaarden, ook aan overige Ministeries, het bedrijfsleven en het onderwijs.

Hoofdkantoor

De leiding van de Rijkswaterstaat is in handen van het Bestuur RWS. Het bestuur, onder leiding van de Directeur-Generaal (DG) is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van de RWS-organisatie. Het bestuur wordt ondersteund door de Staf DG.

Actieprogramma

Het veranderprogramma Ministerie verkeer en waterstaat. Rijkswaterstaat gaat ingrijpend veranderen. De dienst wordt een publieksgericht overheidsbedrijf. De kerntaken blijven echter onveranderd. Meest belangrijke veranderingen richten zich op de werkwijze en de cultuur. Rijkswaterstaat gaat verder werken als agentschap. Ook over de rol van de HID in de regio wordt volop gediscussieerd.

Ministerie van Defensie

Wie/Wat is Defensie?

Het Ministerie van Defensie wordt gevormd door het kerndepartement en de defensiedelen. Defensie heeft drie hoofdtaken. In het kader van dit project is met name de derde hoofdtak relevant. Deze hoofdtak ziet op de ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal. De bijstandstaken van Defensie bij de handhaving van de openbare orde, voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en voor het verrichten van taken ten dienste van de Justitie staan in de Politiewet 1993. Het verlenen van militaire bijstand bij rampen of zware ongevallen of bij vrees voor het ontstaan daarvan is vastgelegd in de WRZO. De militaire bijstand kan bestaan uit (specialistische) personele en/of materiële capaciteit. Hoewel alle militairen op incidentele basis breed inzetbaar zijn als de nationale veiligheid dat vereist, is Defensie niet meer de schijnbaar onuitputtelijke bron van personele steun van vroeger. De toegevoegde waarde ligt in toenemende mate in de ondersteuning met hoogwaardige en unieke capaciteiten.

Defensie voert naast het verlenen van militaire bijstand, veelal in nauw overleg met en onder gezag van civiele autoriteiten, een reeks van andere civiele taken uit. Zo levert de Koninklijke Marine een substantiële bijdrage aan de Kustwacht Nederland. De Kustwacht houdt zich bezig met de drugsbestrijding, opsporings- en reddingsdienst, toezicht tegen milieuverontreiniging, verkeersdelicten op zee en visserij-inspectie.

De afgelopen jaren hebben zich diverse rampen en crisissituaties voorgedaan, waarbij de capaciteiten van de civiele hulpverleningsdiensten (dreigden) te worden overschreden. De ervaringen met deze situaties alsmede de afnemende beschikbare capaciteit bij Defensie hebben het besef doen ontstaan dat de afspraken tussen Defensie en de civiele hulpverleningsdiensten herijkt dienen te worden. Ook het nieuw soort dreigingen zoals de terroristische aanslagen van 11 september 2001 en 11 maart 2004 geven hiertoe aanleiding. Tegen deze achtergrond is in het najaar van 2002 de interdepartementale projectgroep Civiel-Militaire Bestuursafspraken (CMBA) ingesteld. Het resultaat hiervan is dat er een convenant is opgesteld tussen de Ministers van Defensie, BZK en Justitie met betrekking tot de (minimaal) gegarandeerde beschikbare capaciteit van Defensie op het gebied van personele en materieel/logistieke ondersteuning. Het convenant voorziet onder meer in de beschikbaarstelling van 3000 militairen (met verschillende opkomsttijden) en per Provincie de aanwijzing van een defensiecomplex ten behoeve van de tijdelijke opvang van grote aantallen personen.

Voor Defensie gelden onder andere de CMBA als een tussenstap in een groeiproces. Oogmerk is om in nauwe samenwerking met de betrokken Ministeries onder coördinatie van BZK te komen tot een meer integrale benadering van nationale veiligheid.

Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Het NCC coördineert de bijstandsverlening als: bijvoorbeeld wateroverlast in de Provincies, vechtende voetbalsupporters en de veiligheid van belangrijke buitenlandse bezoekers vergen dat Provincie en gemeente, politie en brandweer in goed overleg de juiste veiligheidsmaatregelen toepassen.

De Minister van BZK is verantwoordelijk voor de afstemming van de orde- en veiligheidsmaatregelen op centraal niveau. Het NCC speelt bij de uitvoering van deze verantwoordelijkheid een centrale rol. Het beheersen van crisissituaties vereist een gedegen voorbereiding. Opleiding en oefening zijn daarbij van wezenlijk belang. Wanneer zich een omvangrijke crisis voordoet, kan de kernbezetting van het NCC worden uitgebreid. Hierin is voor de interdepartementale coördinatie van de communicatie ook het Nationaal Voorlichtingscentrum opgenomen.

Het NCC verzorgt de informatievoorziening tussen de verschillende bestuurslagen en, als er buitenlandse aspecten meespelen, voor de contacten met de ons omringende landen. Het NCC verleent tevens faciliteiten voor een goed functioneren van de beleidsteams en ambtenaren tijdens de opgeschaalde situatie. Afspraken over interdepartementale coördinatie en besluitvormingsstructuren zijn vastgelegd in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming.

Taken NCC

De dagelijkse werkzaamheden van het NCC richten zich onder meer op:

- de coördinatie van de bewakings- en beveiligingsmaatregelen van hoge buitenlandse bezoekers;
- de informatievoorziening tussen en met de andere overheden gericht op (dreigende) grootschalige of ernstige verstoringen van de openbare orde of veiligheid;
- het regelen op verzoek van de Commissaris van de Koningin van de bijstandsverlening door politie- en brandweerpersoneel en speciale technische voorzieningen als de VRT-voertuigen en bewakingscontainers;
- de voorbereiding op het optreden van de Minister tijdens crisissituaties.

Voor een crisissituatie op het eigen beleidsterrein fungeert het NCC als departementaal coördinatiecentrum voor het Ministerie van BZK. Het NCC is 24 uur per dag bereikbaar. Hieronder worden een aantal taken nader uitgewerkt.

Voorbereiding op crisissituaties

Van incidenten tot rampsituaties op Rijksniveau is het de Minister van BZK die verantwoordelijk is voor de openbare orde en veiligheid. Dit betekent dat de Rijksoverheid zich voorbereidt op het voorkomen van mogelijke crisissituaties en - indien nodig - ook weet op te treden en de juiste besluiten weet te nemen.

Organisatiestructuren, besluitvormingsprocedures, opleiding en oefening maken daarvan een belangrijk onderdeel uit. Een goede afstemming met andere actoren binnen de bestuurlijke organisatie zoals departementen, Provincies en gemeenten is daarbij nodig. De Minister van BZK treedt in zo'n geval op als coördinerend bewindspersoon. Juist vanwege de betrokkenheid van zoveel verschillende actoren met uiteenlopende bevoegdheden en verantwoordelijkheden is het gewenst voor alle typen crisissituaties helder in beeld te hebben wie wat moet doen. Dit is vastgelegd in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming dat de Ministerraad heeft goedgekeurd. Zij geeft hiermee de noodzaak van eenduidigheid in crisisbesluitvorming op hoofdlijnen aan en de rol die het NCC daarbij heeft.

NCC en crisissituaties

Is sprake van dreigende wateroverlast of wordt het verkeer ontregeld door acties van boeren of schippers, dan zal het probleem in eerste instantie worden aangepakt, daar waar het zich voordoet. Beperkt de crisis zich tot de gemeentegrenzen, dan is de burgemeester eerstverantwoordelijk. Is het probleem echter niet meer beheersbaar en overstijgt het het lokale niveau, dan komt het terecht bij de Commissaris van de Koningin en zonodig uiteindelijk op het Rijksniveau. Op dat niveau is in eerste instantie de Minister verantwoordelijk op wiens beleidsterrein de crisis zich afspeelt. Bestrijkt de crisis meerdere beleidsterreinen en is bemoeienis van meerdere departementen nodig, dan treedt de Minister van BZK op als coördinerend bewindspersoon. Een aangepaste organisatiestructuur en werkwijze treden dan in werking.

Facilitaire taak

Calamiteiten van grote omvang komen gelukkig niet vaak voor en het afwikkelen hiervan behoort dan ook niet tot de dagelijkse werkzaamheden. In zo'n crisissituatie is de dagelijkse bezetting van het NCC niet toereikend en treedt een opgeschaalde crisisorganisatie in werking, de zogenaamde Uitgebreide Kernbezetting (UKB). Het NCC is naast eerste aanspreekpunt voor de informatie-ontvangst en -verwerking ook de organisatie die zorgt voor de facilitaire voorzieningen, waardoor in opgeschaalde organisatie actoren van andere betrokken departementen bij het Ministerie van BZK hun werk kunnen doen. Het NCC heeft zich in de afgelopen jaren zodanig toegerust dat spoedig na 'het uur U' een actieve crisisorganisatie op touw te zetten is. Het NCC moet in alle omstandigheden haar taak kunnen blijven uitoefenen. In die gevallen dat het werk in de dagelijkse huisvesting niet meer mogelijk en verantwoord is, heeft het NCC een uitwijklocatie. De uitwijklocatie is tevens regeringsnoodzetel.

Voorlichting tijdens crisissituaties

Goed gedoseerde, tijdige en eenduidige berichtgeving is veelal een cruciale factor bij het beheersen van een crisis. Zo kunnen communicatie en voorlichting naar pers en publiek in geval van bijvoorbeeld een gijzeling of kaping en dreigende wateroverlast strategische instrumenten zijn in de handen van de overheid. Het Nationaal Handboek voorziet in een organisatie-eenheid die zich hiermee bezighoudt, namelijk het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie (ERC). Het ERC ondersteunt de Minister(s) bij hun voorlichtingstaak tijdens crises en adviseert over de vorm en inhoud van de boodschap en de wijze waarop deze naar buiten wordt gebracht. De verwanteninformatie maakt daarvan deel uit.

Contacten met omringende landen

De grensoverschrijdende problemen op het gebied van openbare orde en veiligheid vereisen een goede informatievoorziening en coördinatie van bestuurlijke maatregelen met de buurlanden. Wordt in Nederland een internationale voetbalwedstrijd gehouden, waarbij in groten getale supporters vanuit Duitsland en Groot-Brittannië worden verwacht, dan stemmen de overheden van deze landen de maatregelen voor het supportersvervoer met elkaar af. Zo is een ordelijk verloop van en naar de stadions in en buiten Nederland gewaarborgd. Een crisis in het buitenland kan een dermate grote omvang nemen, dat men een beroep doet op andere landen en een verzoek indient voor personele bijstand, hulpgoederen, medicijnen, etc. Het NCC is in dat geval 'point of contact'. Zij ontvangt de buitenlandse aanvraag voor hulpverlening en pleegt afstemmingsoverleg met andere departementen, politie en brandweer om in de hulp te voorzien.

Opleiding en oefening

Oefenen voor een daadwerkelijk goed optreden in crisissituaties is van wezenlijk belang. Op die manier leert men waar de zwakke en sterke punten zitten in de crisisorganisatiestructuur, de besluitvormingsstructuren en de werkwijze. Het NCC coördineert het interdepartementale oefenbeleid gericht op het functioneren van de ambtelijke en Ministeriële beleidsteams op Rijksniveau en het functioneren van de daarbij behorende ondersteuning van de ambtelijke en operationele organisatie.

Voor een goedlopende interdepartementale oefenorganisatie is het van belang dat elk departement ook intern zorgt voor een daarop aangepast oefenbeleid. Het is immers noodzakelijk dat men dezelfde taal spreekt en qua oefenniveau gelijk oploopt. Met de bestuurlijke oefening van het Ministerieel beleidsteam in 1996 heeft het NCC een aanzet gegeven voor een intensivering van het departementale en interdepartementale oefenbeleid voor de komende jaren.

LOCC

Het LOCC is een volwaardig centrum voor kennis en expertise op het gebied van grootscheepse operaties. In het verleden was er alleen het NCC. Het LOCC krijgt verzoeken, zowel van Binnenlandse Zaken als van andere departementen. Het kan gaan om grote evenementen, maar ook om operaties als het voorval van oppakken van terroristen in Den Haag en om het coördineren van bijstand bij bijvoorbeeld de dierziektes.

Het LOCC functioneert onder de WRZO en alle andere wetten.

Het LOCC heeft een primair operationele coördinerende rol. Bijstandsverzoeken van Ministeries worden georganiseerd en vervolgens overgedragen. Het LOCC legt dan met respect voor de verantwoordelijkheden een plan voor, want bestuurlijke toestemming is nodig. Het kan wel gebeuren dat alvast actie ondernomen wordt.

Het LOCC heeft een totaal overzicht aan beschikbare middelen als andere organisaties daarom vragen.

Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie (ERC)

In het rapport 'Risico en Crisis gecommuniceerd' is geconstateerd dat de overheid (op Rijks-, Provinciaal en gemeentelijk niveau) efficiënter kan communiceren bij een ramp of crisis. In dit rapport wordt daarom gepleit voor het oprichten van een landelijk expertisecentrum risico- en crisiscommunicatie dat producten en diensten ontwikkelt waarvan alle overheden gebruik kunnen maken. Deze aanbeveling is overgenomen in het Beleidsplan Crisisbeheersing van de directie Crisisbeheersing van het Directoraat-Generaal Veiligheid van het Ministerie van BZK. Het ERC is een onderdeel van deze directie.

Het ERC is ingericht nadat partners in veiligheid in het hele land intensief zijn geraadpleegd over hun wensen voor en ideeën over dit centrum.

Bij het ERC werken tien fulltime medewerkers, van wie er acht communicatieadviseur zijn en twee een ondersteunende functie hebben.

Het ERC richt zich op drie aandachtsgebieden die ieder door een cluster medewerkers worden bediend. Deze aandachtsgebieden zijn: expertise, beleid en advies en operaties. Dit laatste bevat ook de taken van het Nationaal Voorlichtingscentrum (NVC).

De missie van het ERC is enerzijds het ontwikkelen van communicatiebeleid en kennis en anderzijds het adviseren en ondersteunen van de overheidsinstellingen op het gebied van risico- en crisiscommunicatie.

Uitgangspunten van het ERC-beleid

Gelijkwaardige positie tussen overheid en burger staat centraal, ook in tijden van crisis. Er is een nieuwe informatieverhouding ontstaan, waarbij zowel de burger als de overheid als zender en ontvanger kunnen optreden.

Risicocommunicatie is perceptiemanagement. Het gaat niet om wat gevaarlijk is, maar wat mensen gevaarlijk vinden. Daarom moet de overheid meer luisteren en minder alleen zenden. Alleen door een goed beeld te hebben van de belevingswereld van de Nederlanders, kan de overheid goed inspelen op de informatiebehoeften onder de bevolking. Onderzoek en dialoog staan centraal bij goede risicocommunicatie en crisiscommunicatie.

Goede risicocommunicatie zorgt voor voldoende informatie, faciliteert zelfredzaamheid en voorkomt dat burgers in paniek raken. Tijdens een crisis moet de overheid vertrouwen scheppen.

Goede crisiscommunicatie zorgt voor het verspreiden van juiste, consistente, tijdige en begrijpbare informatie.

Goede crisiscommunicatie en goede risicocommunicatie is meer dan het standaard toepassen van een aantal vuistregels. Deze zullen vertaald moeten worden naar specifieke situaties in de praktijk.

Risicocommunicatie en crisiscommunicatie moet gebaseerd zijn op wetenschappelijke inzichten en ontwikkelingen. Het is van belang dat we hetzelfde begrippenkader hanteren om echt van elkaar te kunnen leren. Het is van belang om bestaande strategieën te kennen en te weten wanneer ze effectief zijn.

Takenpakket

Het ERC heeft de volgende taken:

- het verzamelen van kennis en expertise op het terrein van crisis- en risicocommunicatie en het beschikbaar maken van deze kennis en expertise voor overheidsinstanties;
- het ontwikkelen van beleid op het gebied van risico- en crisiscommunicatie op basis van (internationale) wetenschappelijke inzichten en ontwikkelingen;
- het adviseren over de communicatiestrategie bij grootschalige gebeurtenissen die in potentie kunnen uitgroeien tot een crisis, het adviseren over de communicatiestrategie ten tijde van een werkelijke crisis, het eventueel leiding geven aan de uitvoering hiervan, en/of het ondersteunen op het gebied van woordvoering, publieks- en verwanteninformatie en nieuwe media;
- het verzorgen van opleidingen voor voorlichters, communicatieadviseurs en bestuurders op het gebied van risico- en crisiscommunicatie en het organiseren van en participeren in trainingen op dit terrein;
- Het inrichten en beheren van een landelijke crisiswebsite.

Het Kustwachtcentrum

Algemeen²⁸

In het streven naar een meer doelmatige inzet van middelen voor de uitvoering van operationele Noordzeetaken besloot de Ministerraad op 28 juni 1985 tot de vorming van een Kustwacht als samenwerkingsorganisatie van bestaande diensten. In 1987 sloten de betrokken Ministeries de eerste overeenkomst die de taakuitvoering door de bedoelde diensten moest harmoniseren. Naar aanleiding van een evaluatie is die overeenkomst in 1995 aangepast. De nieuwe overeenkomst, de Overeenkomst voor de Kustwacht 1995, vormt de grondslag voor de huidige Kustwacht. De Kustwacht heeft binnen de Rijksoverheid een bijzondere positie. Het is een uitvoeringsorganisatie zonder duidelijke rechtsvorm. De Kustwacht is niet opgehangen aan één Ministerie maar heeft meerdere opdrachtgevers waarmee hij complexe sturings- en beheersingsrelaties onderhoudt. Het is een samenwerkingsverband tussen zes Ministeries (zeven bewindspersonen) en tien Rijksdiensten:

- het Directoraat-Generaal Goederenvervoer en het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van V&W;
- de douane van het Ministerie van Financiën;
- de Algemene Inspectie Dienst (AID) van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV);

²⁸ Bron: Rapport Functioneren Kustwacht, TK 2004-2005, 30 060 nrs.1-2.

- het Openbaar Ministerie (OM) en het Directoraat-Generaal Internationale Aangelegenheden en Vreemdelingenbeleid (DG IAV) van het Ministerie van Justitie²⁹;
- de Minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie (V&I);
- het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en het Nationaal Coördinatie Centrum van het Ministerie van BZK;
- de Koninklijke Marine (KM) en de Koninklijke Marechaussee (Kmar) van het Ministerie van Defensie.

De Ministers van Justitie, voor V&I, van Financiën, V&W en LNV zijn verantwoordelijk voor het beleid dat de Kustwacht moet uitvoeren. Met uitzondering van het Ministerie van Justitie dat geen materiële inbreng heeft, hebben deze Ministeries tevens een beheersverantwoordelijkheid voor de mensen en middelen die ze inbrengen in de Kustwacht. De Ministeries van Defensie en BZK hebben uitsluitend een beheersverantwoordelijkheid.

Die betreft voor het Ministerie van Defensie het KWC, (nagenoeg) de gehele personele bezetting hiervan en de vliegende en varende middelen die Defensie inbrengt in de Kustwacht. Voor het Ministerie van BZK betreft het de mensen en middelen die het inbrengt.

De Commandant Zeemacht Nederland (CZMNED, KM) heeft de operationele leiding bij de uitvoering van Kustwachttaken. De dagelijkse operationele leiding is neergelegd bij de directeur Kustwacht. Deze functie wordt conform het oprichtingsstatuut altijd vervuld door een marineofficier. In de Overeenkomst voor de Kustwacht 1995 is vastgelegd dat de Kustwacht is belast met de uitvoering van 13 taken, onderverdeeld naar handhavingstaken en dienstverlenende taken (waaronder de hulpverlening en redding SAR).

Het werkgebied van de Kustwacht omvat:

- de Nederlandse territoriale zee en het luchtgebied daarboven;
- het Nederlandse deel van het continentale plat;
- de zee en het luchtgebied boven het Nederlandse deel van het continentale plat.

Voor de maritieme hulpverlening en redding (SAR) omvat het werkgebied van de Kustwacht tevens het IJsselmeer (inclusief de randmeren), de Waddenzee en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen. Voor het aëronautische SAR omvat het werkgebied van de Kustwacht het vluchtinlichtingengebied (Flight Information Region) Amsterdam, alsmede het luchtruim boven het Nederlandse grondgebied. Indien nodig kan, in overeenstemming met betrokken diensten en bestaande internationale afspraken, het werkgebied zich uitstrekken buiten de hiervoor genoemde gebieden. De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor deze gebieden ligt deels bij de Minister van V&W en deels bij de lokale overheden (havenautoriteiten, gemeenten en Provincies). Die verantwoordelijkheid is niet voor alle taken dezelfde. Zo is de Minister van V&W bestuurlijk verantwoordelijk voor SAR en rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee³⁰ en het

²⁹ Dit is een recent ingesteld dg; het desbetreffende beleid werd voorheen door de Immigratie- en Naturalisatiedienst ingebracht. Per 1 januari 2004 is de gezagsrol over de Kmar voor het taakveld Vreemdelingen overgegaan van de hoofddirecteur IND (Immigratie en Naturalisatiedienst) naar de DG IAV.

³⁰ Onder de Noordzee verstaan we hier de Noordzee vanaf 1 km uit de kust.

Nederlandse gedeelte van het continentale plat. De burgemeesters zijn bestuurlijk verantwoordelijk voor alle gemeentelijke ingedeelde wateren³¹.

De operationele verantwoordelijkheid voor SAR-operaties in die gebieden ligt bij de directeur Kustwacht. Voor de rampen- en incidentenbestrijding is de verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht beperkt tot de gebieden die vallen onder de verantwoordelijkheid van de Minister van V&W. Voor dit onderzoek is enkel gekeken naar de SAR-taak van het KWC.

Beleidsuitgangspunten

Er is zowel nationaal als internationaal beleid van toepassing, onder meer met betrekking tot de verkeersveiligheid op zee, het milieu, het redden van mensen en het voorkomen en bestrijden van rampen op de Noordzee, de kustwateren, de Waddenzee, de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stroom en het IJsselmeer. De beleidsmatige aansturing van de Kustwacht geschiedt voor dienstverleningstaken (waaronder de SAR-diensten vallen) door het Ministerie van V&W, Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) dat hiertoe het beleidsplan Dienstverlening opstelt.

Overeenkomstig art. 17 van de Overeenkomst Kustwacht 1995 moet het Ministerie van V&W in het beleidsplan Dienstverlening voor de dienstverleningstaken hoofd- en subdoelstellingen vermelden alsmede de achterliggende beleidsplannen, het beleid en de visie³².

Met betrekking tot de SAR hanteert het beleidsmatig verantwoordelijke Ministerie (V&W) de volgende drie uitgangspunten³³:

- in eerste instantie dienen er aan boord van het (lucht)vaartuig voldoende reddingsmiddelen voorhanden te zijn om alle opvarenden te kunnen opnemen;
- in tweede instantie dient er een beroep te worden gedaan op de capaciteit van omringende scheepvaart, dit wordt geëffectueerd middels het instellen van de ‘ noodverkeer ‘ procedure door het JRCC;
- in derde instantie kan een beroep worden gedaan op reddingseenheden ter beschikking gesteld aan de directeur Kustwacht.

³¹ De Noordzee tot één kilometer uit de kust plus de Waddenzee, het IJsselmeer en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen vanaf de lijn Vlissingen-Breskens.

³² Voor het beleidsplan Dienstverlening stelt de Algemene Rekenkamer vast dat in geen van de onderzochte plannen uit de periode 1998 tot en met 2004 beschrijvingen staan van het achterliggende beleid. Het is daardoor niet duidelijk wat het Ministerie van V&W uiteindelijk wil bereiken. De plannen bevatten wel consequent de operationele doelstellingen. Deze zijn voldoende specifiek maar onvoldoende meetbaar en tijdgebonden. Rapport Functioneren Kustwacht blz. 21

³³ Bron: Dhr. R. van der Woude, Directeur Kustwachtcentrum.

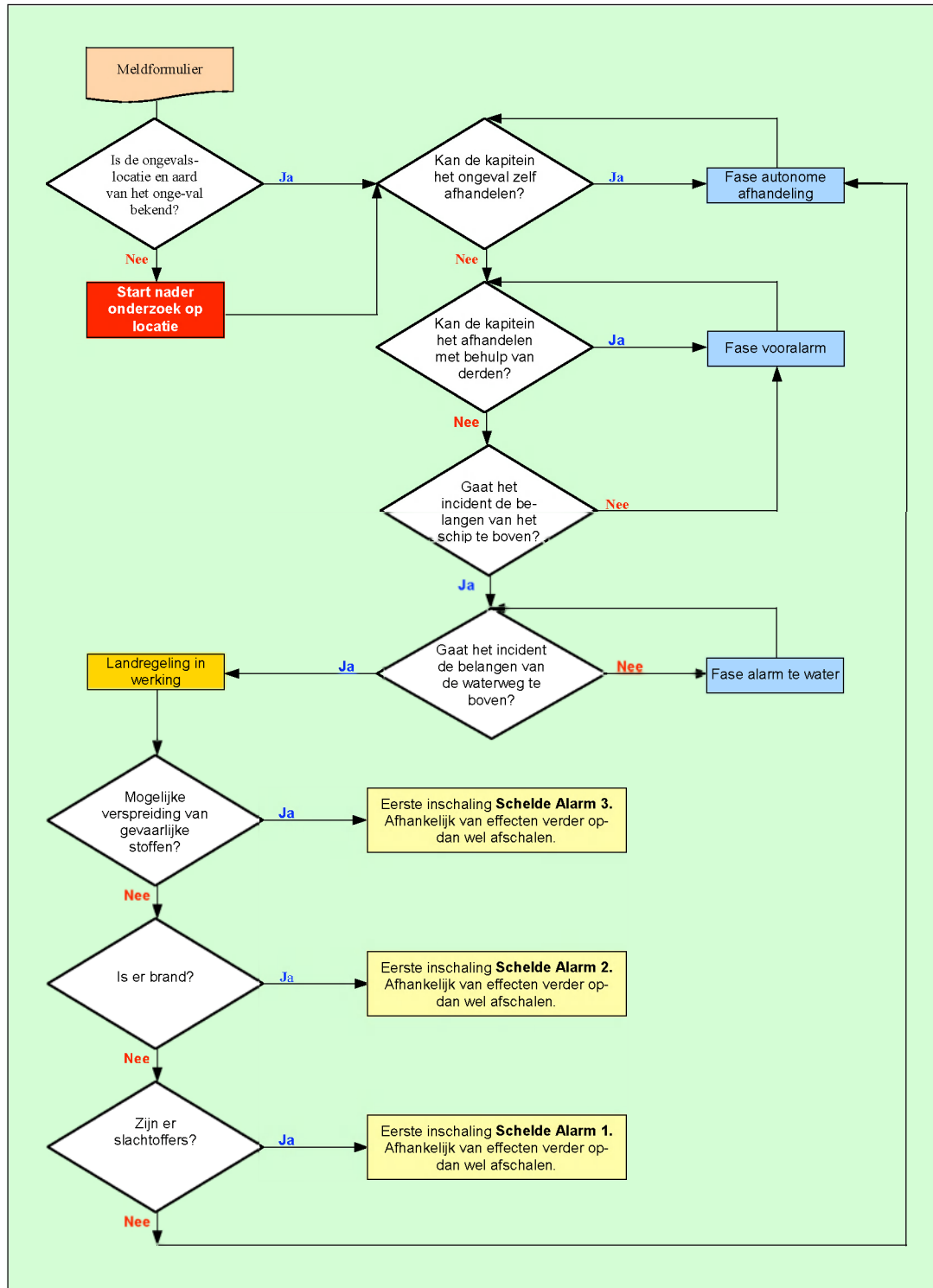
Bijlage 3 Knelpunten en commentaren

Samenvatting knelpunten en commentaren.

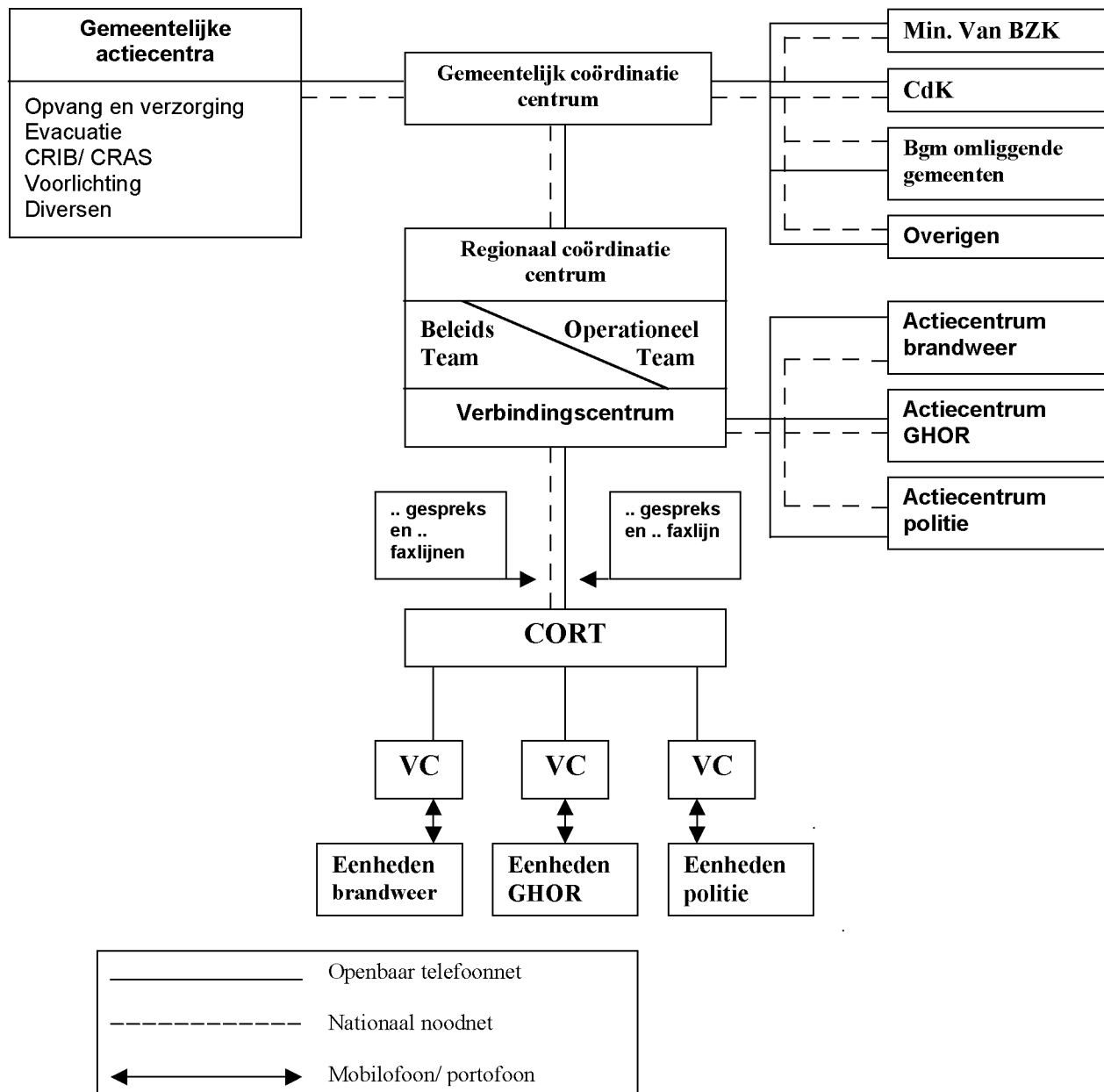
1. Verantwoordelijkheden en taken.
 - a. Wie is verantwoordelijk en hoe zijn de taken toebedeeld vanuit het juridisch kader?
 - b. Wie neemt de verantwoordelijkheid en ligt daar dan ook in voldoende mate de bestuurlijke doorzettingsmacht?
 - c. Is verantwoordelijkheid onderhandelbaar?
 - d. Wat is de rol van de bovenlokale overheden en de specifiek bestuurlijke samenwerkingsverbanden?
2. Informatiestromen
 - a. Hoe verlopen de informatiestromen?
 - b. Wat is de kwaliteit van de informatie?
 - c. Beschikt iedereen tijdig over dezelfde en juiste informatie?
3. Borging van afspraken en processen
 - a. Hoe luiden de opschaling- en GRIP-procedures?
 - b. Wat is de status van de afspraken en vindt er controle op de naleving plaats?
 - c. Wat zijn de effecten van de Leidraad operationele prestaties en de maatramp en hoe zijn deze resultaten bestuurlijk vastgelegd?
 - d. Is er sprake van planfixatie of is er een goed functionerende beleidscyclische aanpak?
4. Competenties
 - a. Wie is 'de baas'?
 - b. Wat is het karakter van de relaties?
5. Beheersfunctie
 - a. Vindt er kwaliteitsmeting plaats?
 - b. Hoe wordt gezorgd voor borging van de resultaten?
 - c. Aandacht voor specifieke competenties bij selectie van bestuurders?
 - d. Welke middelen staat ter beschikking?
 - e. Hoe past e.e.a. in de beleidscyclus?
6. Communicatie
 - a. Is er sprake van een mate van eenduidigheid in de externe communicatie?
 - b. Hoe verloopt de onderlinge afstemming tussen overheden?

Bijlage 4: Meldingsschema's per regeling

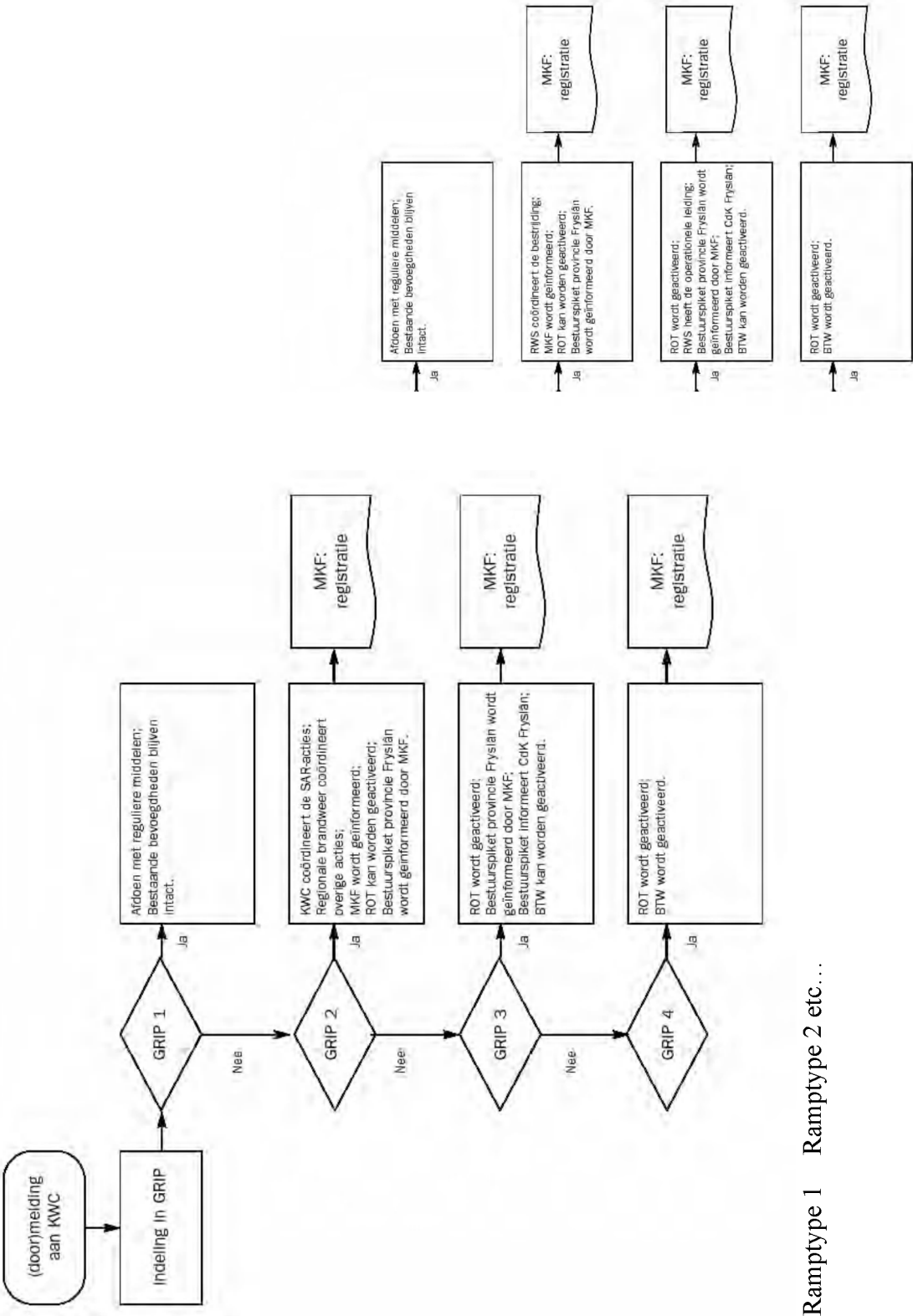
Westerschelde, beslisboom alarmering



Westerschelde verbindingsschema rampbestrijding

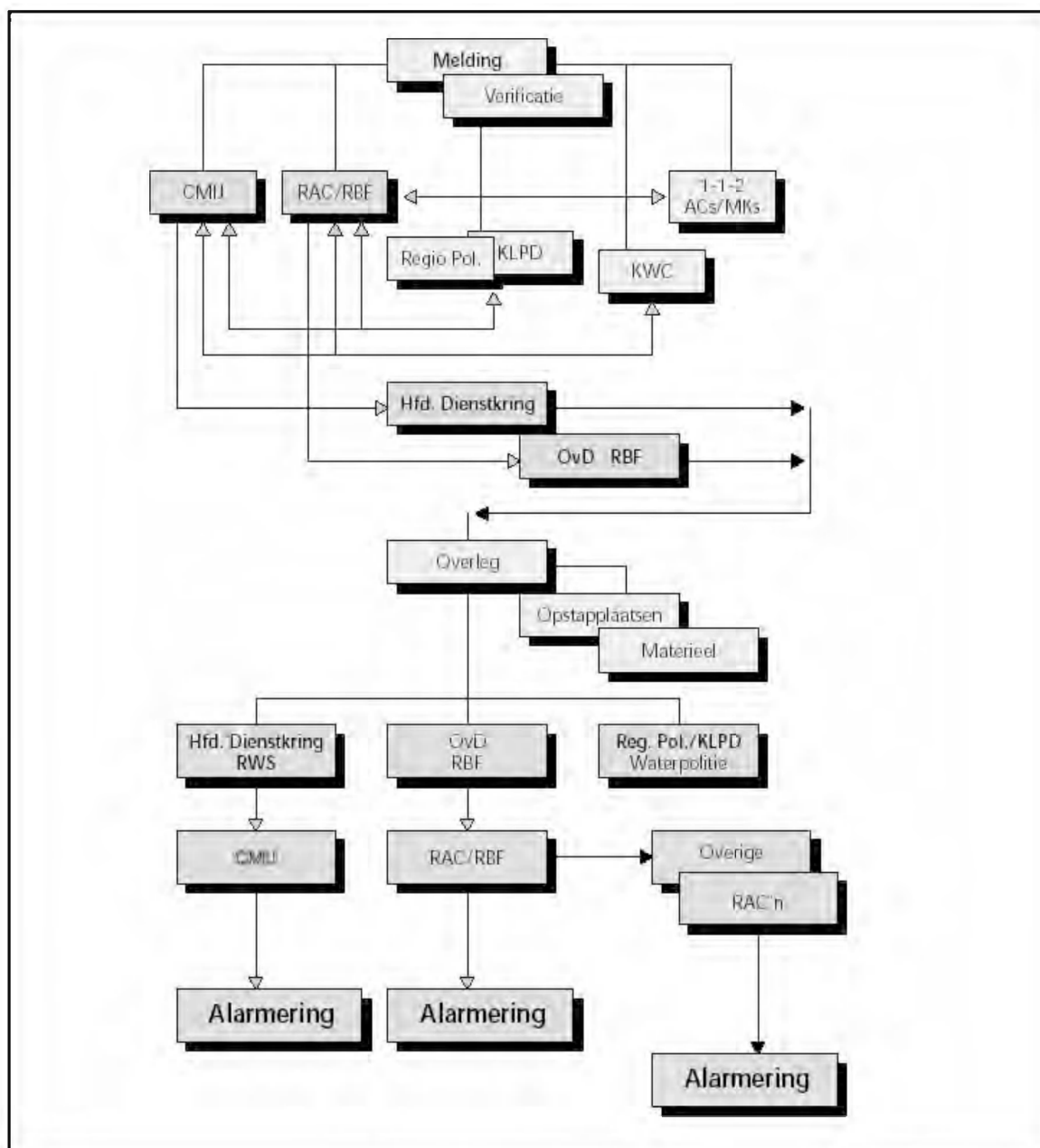


Waddenzee, Meldingsschema per ramptype



Ramptype 1 Ramptype 2 etc...

IJsselmeer, Meldings/Verificatie en alarmeringsschema



Legenda:

RWS = Rijkswaterstaat
 CoRT = Commando Ramp Terrein
 KWC = KustWachtCentrum
 CMU = Centrale Meldpost IJsselmeergebied
 Rcdt = Regionaal Commandant
 ACs = Alarm Centrales
 Ovd = Officier van Dienst

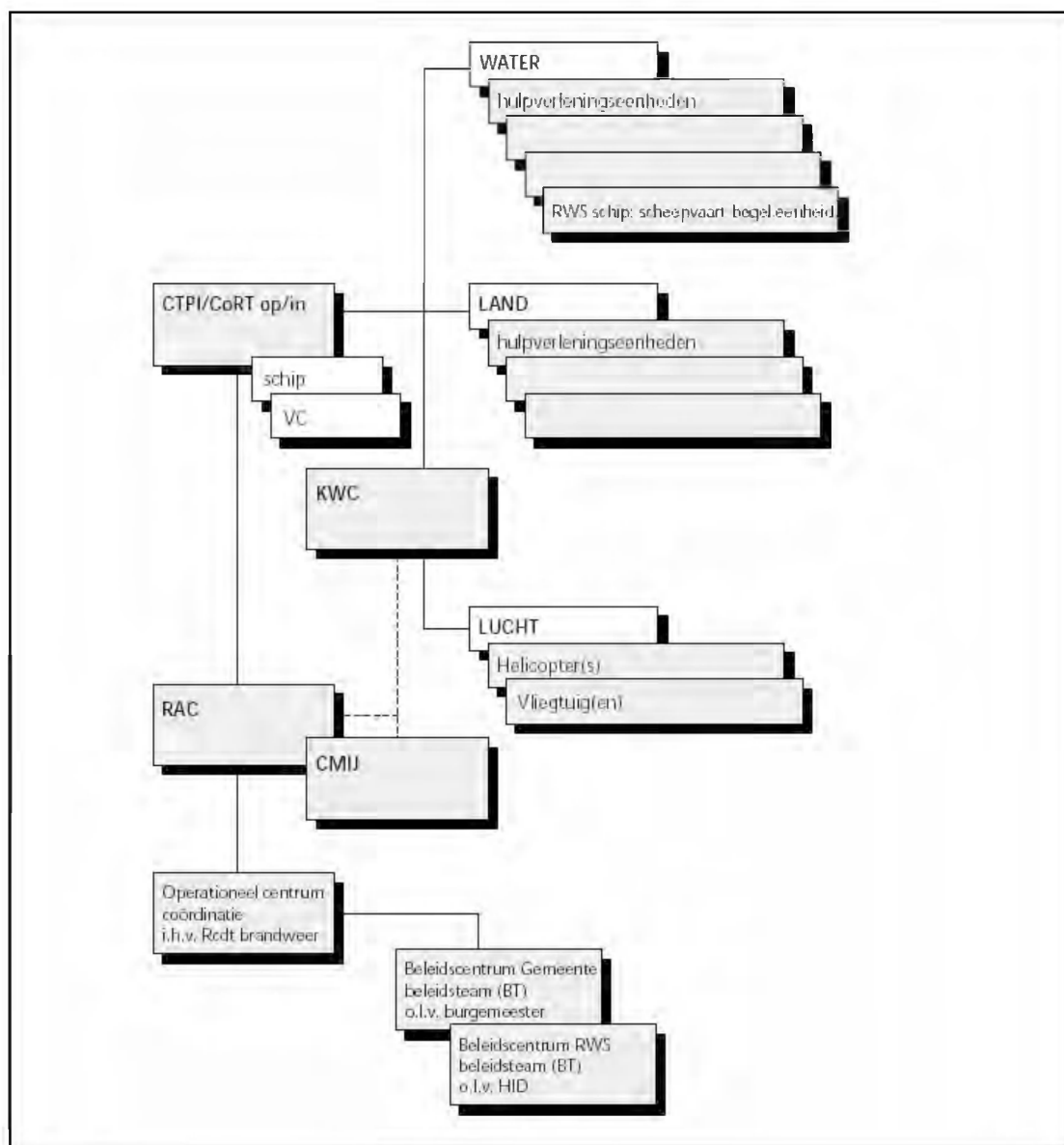
CTPI = Coordinator Team Plaats Incident
 VC = Verbindings- Commandowagen
 RAC = Regionale AlarmCentrale
 HID = Hoofdingenieurdirecteur
 BT = Beleids Team
 Mks = Meldkamers

Noot 1: Het beleidsteam staat bij de gemeente onder leiding van de burgemeester.

De operationele leiding is in handen van de regionaal commandant brandweer.

Noot 2: Het beleidsteam staat bij RWS directie IJsselmeergebied onder leiding van de HID.

IJsselmeer, Algemeen communicatie schema



Legenda:

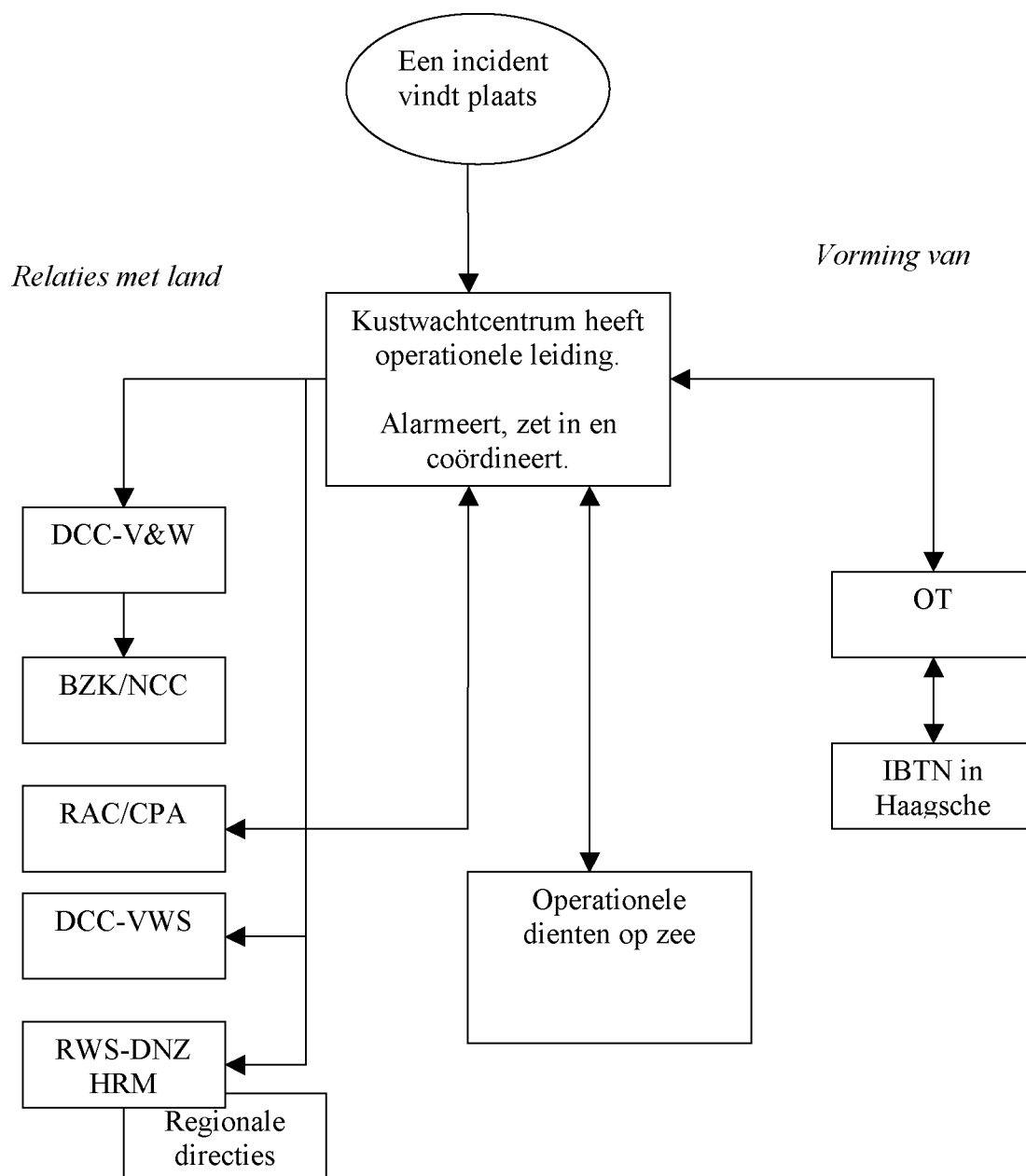
RWS = Rijkswaterstaat
 CoRT = Commando Ramp Terrein
 KWC = KustWachtCentrum
 CMUJ = Centrale Meldpost IJsselmeergebied
 Rcdt = Regionaal Commandant
 ACs = Alarm Centrales
 Ovd = Officier van Dienst

CTPI = Coordinator Team Plaats Incident
 VC = Verbindings- Commandowagen
 RAC = Regionale Alarm Centrale
 HID = Hoofdingenieurdirecteur
 BT = Beleids Team
 Mks = Meldkamers

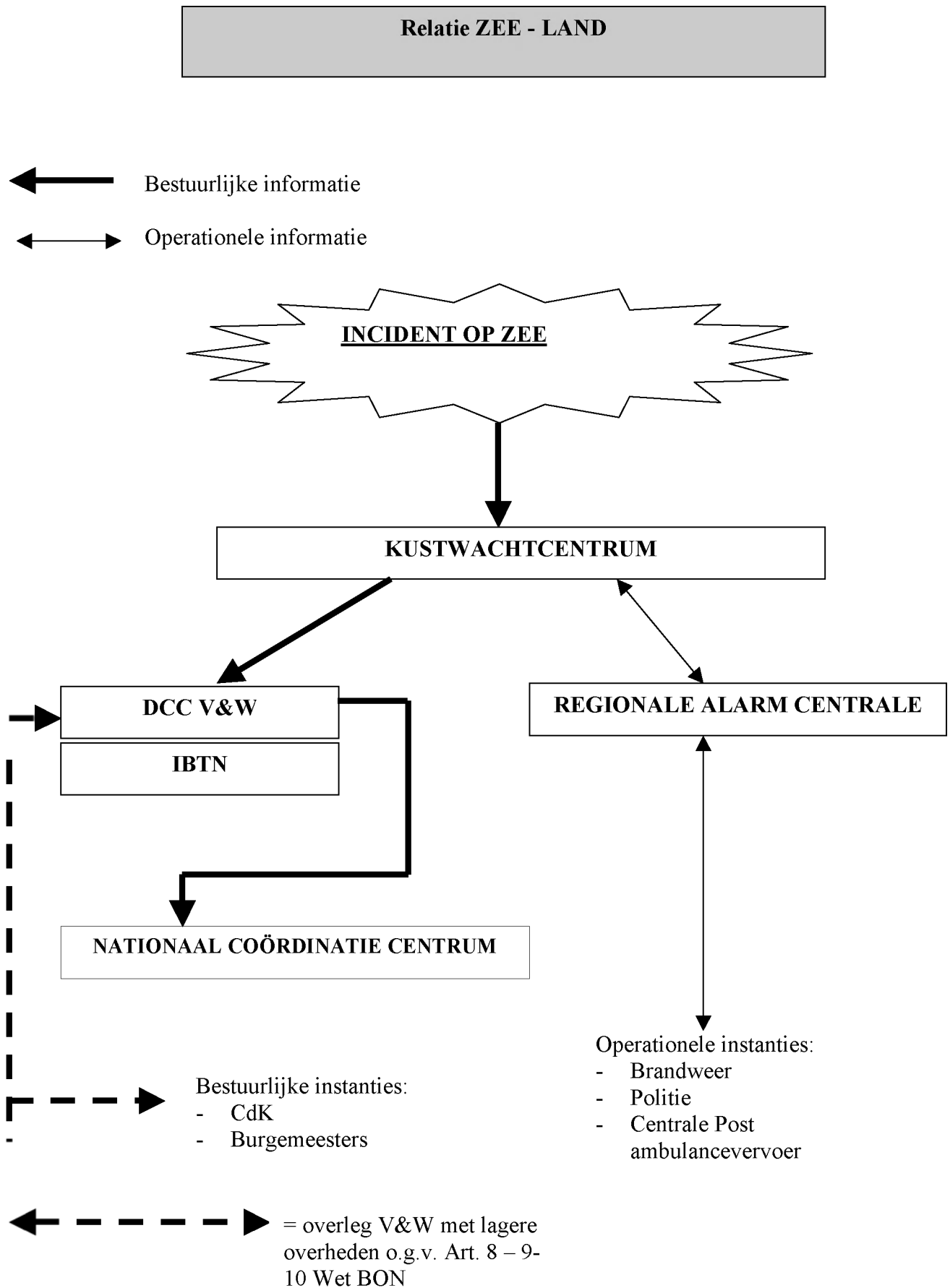
Noot 1: Het beleidsteam staat bij de gemeente onder leiding van de burgemeester.
 De operationele leiding is in handen van de regionaal commandant brandweer.
 Noot 2: Het beleidsteam staat bij RWS directie IJsselmeergebied onder leiding van de HID.

————— definitieve contacten
 - - - - - situatie afhankelijke contacten

Noordzee, Alarmeringsplan bij overheidsoptreden op zee



Noordzee, Relatie Zee-Land

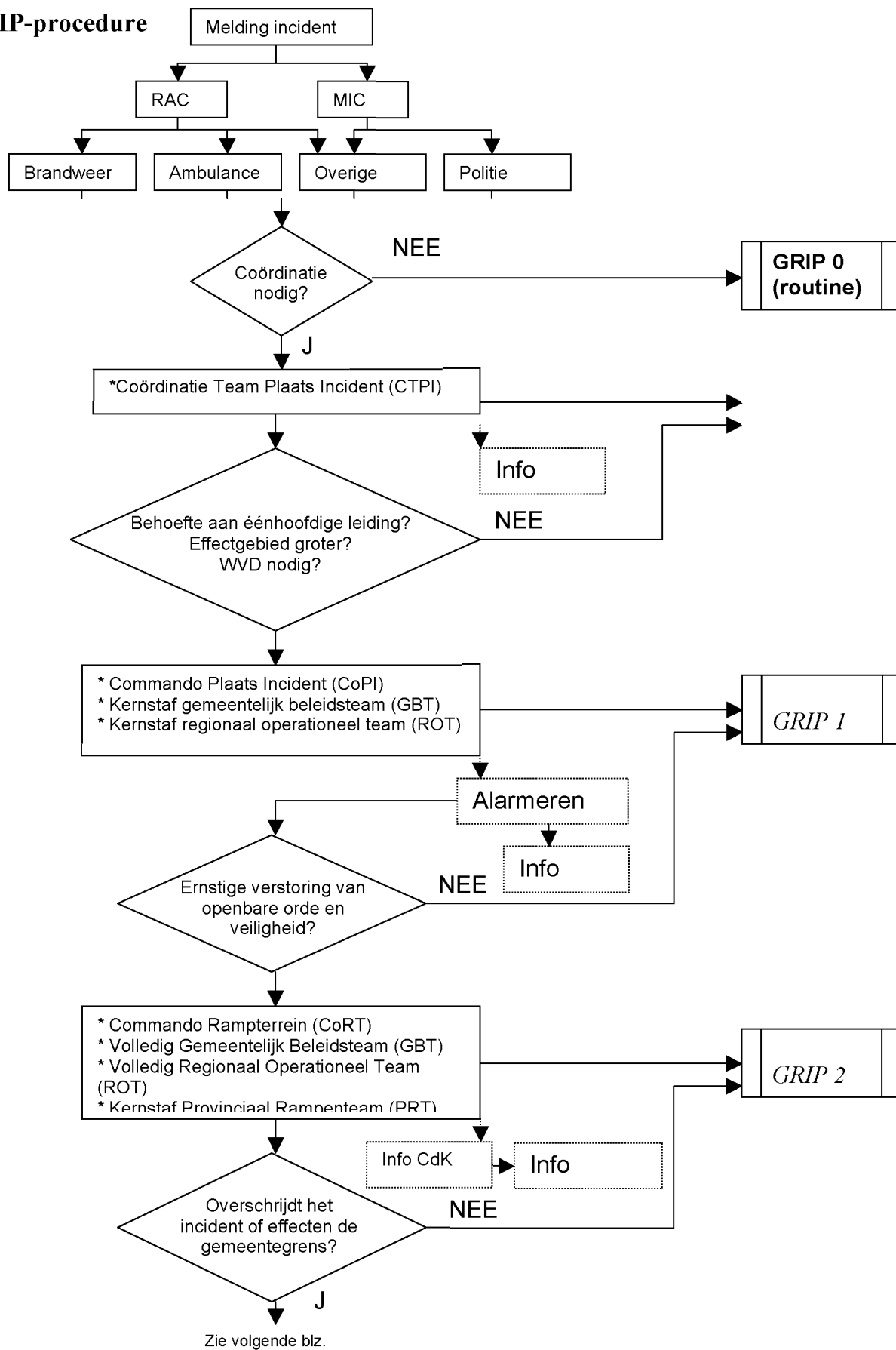


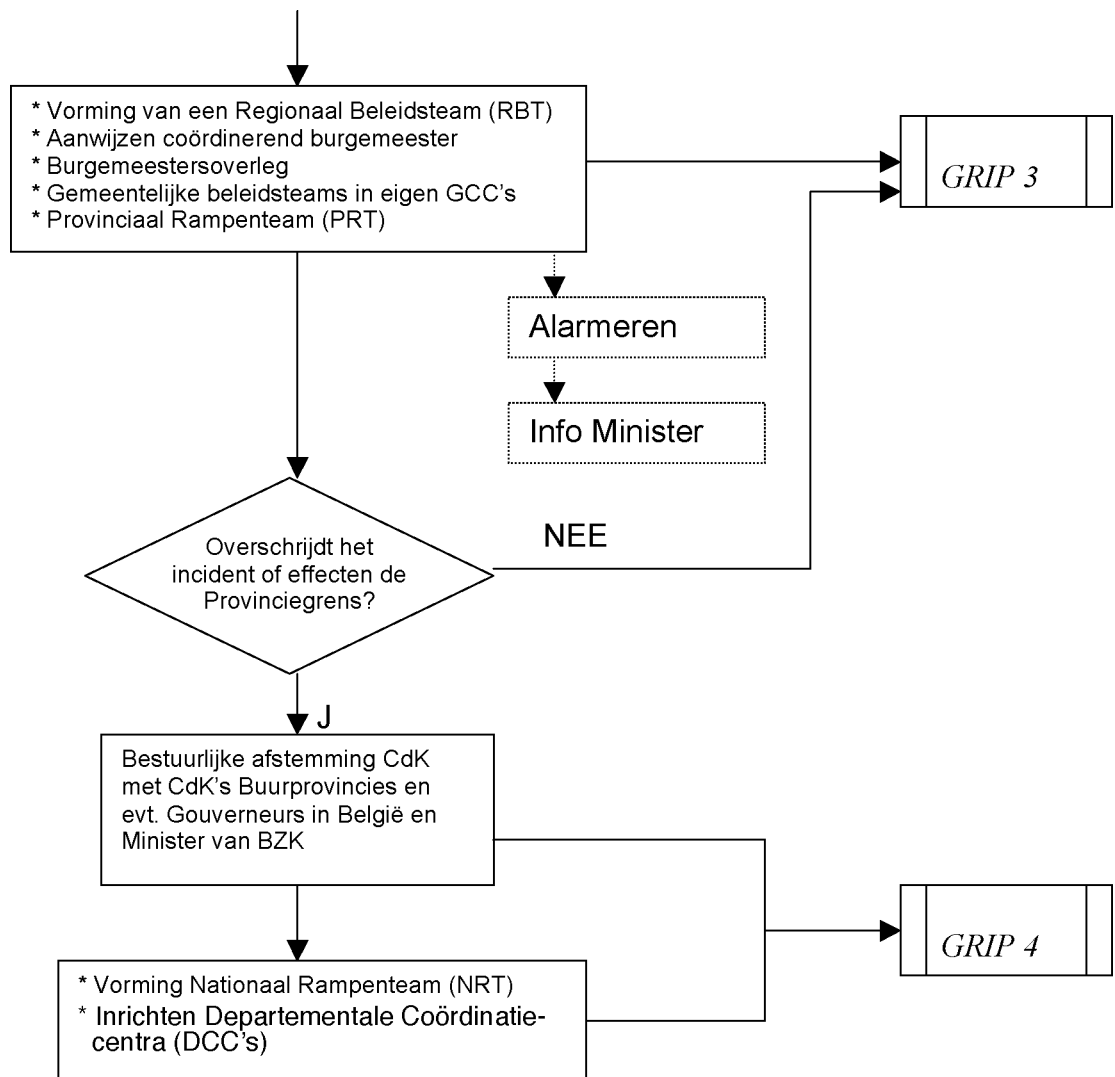
Bijlage 5: Opschalingsmodellen

Schelde Alarm conversie schema

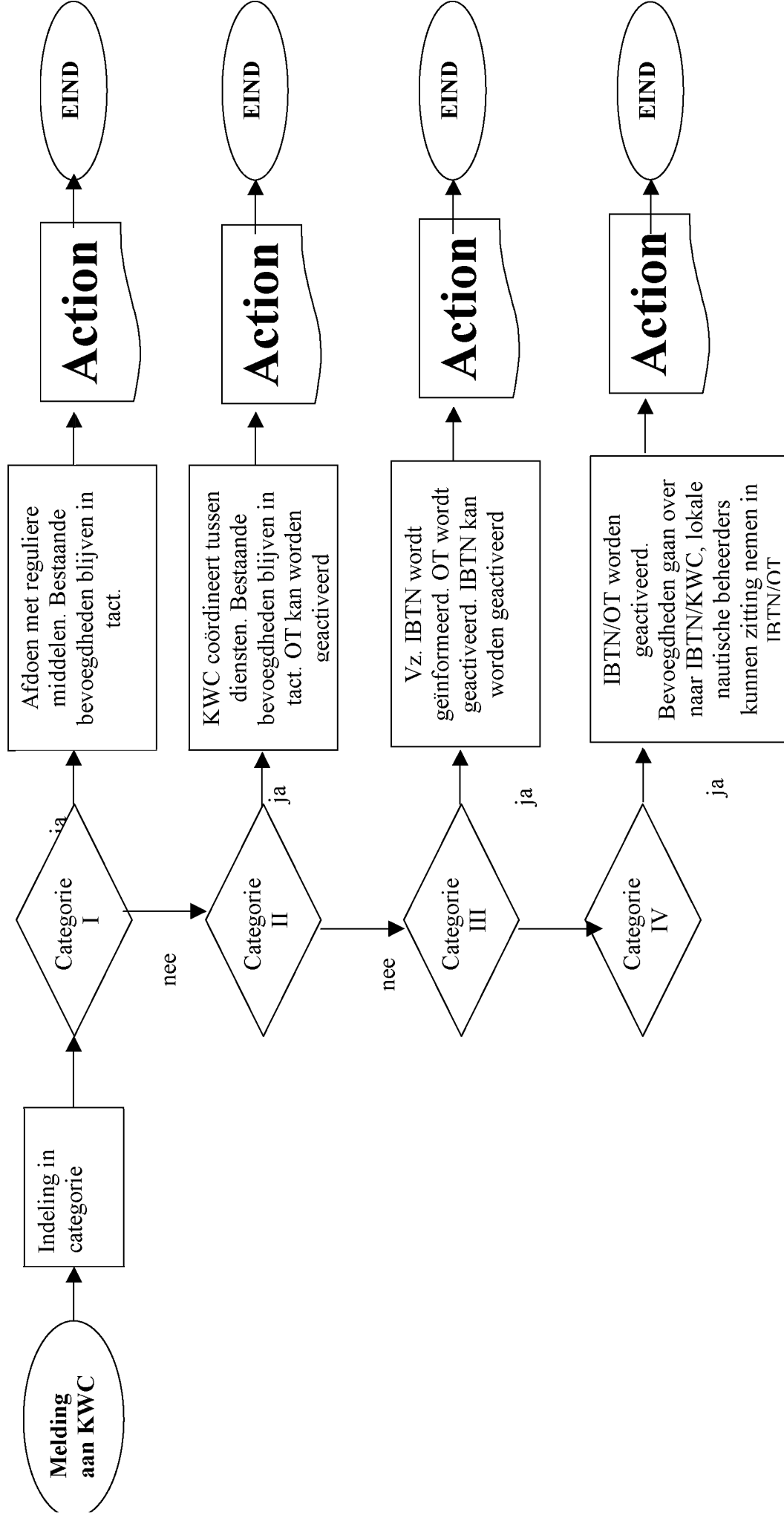
Alarmfase	GRIP Zeeland
Autonome hulpverleningsfase	
Vooralarmfase	
Alarm te water	
Schelde Alarm 1 (beperkt incident)	GRIP 1
Schelde Alarm 2 (belangrijk incident, beperkt tot gemeentegrens)	GRIP 2
Schelde Alarm 3 (incident met intergemeentelijke gevolgen)	GRIP 3
Schelde Alarm 4 (Provinciegrens/landsgrens overschrijdend incident)	GRIP 4

GRIP-procedure





Categorie-indeling Kustwachtcentrum (KWC)



Bijlage 6 Lijst met gebruikte afkortingen

AC	AlarmCentrale
AID	Algemene Inspectie Dienst
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
BON	Bestrijding Ongevallen Noordzee
BT	Beleidsteam
BTW	Beleidsteam Waddenzee
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBK	Coördinatie-regeling Bestrijding Kustverontreinigingen
CdK	Commissaris van de Koningin
CMBA	Civiel-Militaire Bestuursafspraken
CMIJ	Centrale Meldpost IJsselmeergebied
CMW	Centrale Meldpost Waddenzee
CoPI	Commandoplaats Incident
CoRT	Commando Rampterrein
COT	Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement
CPA	Centrale Post Ambulancevervoer
CRAS	Centraal Registratie- en Aanmeldpunt Schade
CRIB	Centraal Registratie en Informatie Bureau
CRW	Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee
CTPI	Coördinator Team Plaats Incident
CZMNED	Commandant Zeemacht Nederland
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum
DG	Directeur-Generaal
DGG	Directoraat-Generaal Goederenvervoer
EEZ	Exclusieve Economische Zone
ERC	Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GCC	Gemeentelijk Coördinatiecentrum
GGD	Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst
GHOR	Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen
GMZ	Gemeenschappelijke Meldkamer Zeeland
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure
Hfd.	Hoofd
HID	Hoofd-Ingenieur Directeur
IAMSAR	International Aeronautical & Maritime Search & Rescue
IBT	Interdepartementaal Beleidsteam
IBTN	Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen
IGZ	Inspectie voor de Gezondheidszorg
IOOV	Inspectie Openbare Orde en Veiligheid
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KM	Koninklijke Marine
KMar	Koninklijke Marechaussee
KNBRD	Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KNZHRM	Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Reddingsmaatschappij
KWC	Kustwachtcentrum
KZHMS	Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen

LLWS	laaglaagwaterlijn
LNv	Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
MBT	Ministerieel Beleidsteam
MIC	Monitoring and Information Centre (Europese Unie)
MK	Meldkamer
MKF	Meldkamer Friesland
MLD	Marine Luchtvaartdienst
MP	Minister-President
Natres	Nationale Reserve
NCC	Nationaal Coördinatiecentrum
NCP	Nederlands Continentaal Plat
Nibra	Nederlands Instituut voor Brandweezorg en Rampenbestrijding
NVBR	Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding
OD	Operationele Dienst
Opplan	Operationeel Plan Search and Rescue
OSC	On Scene Coordinator
OvD	Officier van Dienst
PCC	Provinciaal Coördinatiecentrum
PRT	Provinciaal
RAC	Regionale Alarmcentrale
RAC	Regionale AlarmCentrale
RBT	Regionaal Beleidsteam
RCB	Regionaal Crisisbestuur
RCC	Rescue Coordination Centre
Rcdt	Regionaal commandant
Reg.Pol.	Regiopolitie
ROT	Regionaal Operationeel Team
RWS	Rijkswaterstaat
SAMIJ-regeling	Samenwerkingsregeling Ongevalsbestrijding IJsselmeergebied
SAR	Search and Rescue
SARCOR	Search and Rescue-Coördinatieoefening
SMC	Search and Rescue-Mission Commander
SOW-regeling	Samenwerkingsregeling Ongevalsbestrijding Waddenzee
STZ	Scheepvaartreglement Territoriale Zee
TD	Technische Dienst
UKB	Uitgebreide Kernbezetting
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
URS	Unie van Redding en Sleepvaartdiensten
V&W	Verkeer en Waterstaat
VC	Verbindingscommandowagen
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
WGHR	Wet Geneeskundige Hulpverlening bij Rampen
WGHR	Wet Geneeskundige Hulpverlening bij Rampen
WKR	Wet Kwaliteitsverbetering Rampenbestrijding
WRZO	Wet Rampen en Zware Ongevallen
Wvvs	Wet voorkoming verontreiniging door schepen

