

In dit deel van de WOCB-wijzer komen de volgende onderwerpen aan de orde:

1. Verantwoordelijkheden
2. Alarmering en registratie
3. Rampenplannen (WRZO en WBON)
4. Rampenbestrijdingsplannen
5. Samenwerkingsregelingen op het water
6. Slotopmerkingen



Het transport over het water van gevaarlijke chemische stoffen is een toenemende zorg voor de Nederlandse overheid. De lokale overheid, brandweer, politie en Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat) hebben hierin elk hun eigen specifieke rol. Een goede evaluatie van de aanpak van een calamiteit is een must. Waarom? Omdat calamiteiten en specifiek die waarbij chemicaliën vrijkomen, vanuit hun aard relatief incidenteel voorkomen, is het moeilijk om gebreken in de organisatie en hun onderlinge samenwerking te constateren en deze daarop aan te passen. Kritiek op de afhandeling van een ongeval zal er altijd blijven maar een goede evaluatie geeft de mogelijkheid om indien nodig de organisatie, de samenwerking, de communicatie en alles wat er bij de afhandeling van een ongeval met chemicaliën fout is gegaan te verbeteren cq. aan te passen.



Figuur 29.1 Sluizen spelen een belangrijke rol in de registratie van over het water vervoerde chemische stoffen.

Evaluatie zal bijdragen tot een zo groot mogelijk leer,- en verbeteringseffect met betrekking tot de afhandeling van ongevallen met chemicaliën op de Nederlandse binnenwateren.

De enige adequate manier om na een ongeval, waarbij chemicaliën vrijkomen of dreigen vrij te komen, een ramp te voorkomen is: een goede informatievoorziening, effectieve samenwerking en communicatie en onderlinge afstemming van de verschillende verantwoordelijkheden van de organisaties die bij de bestrijding van een ongeval betrokken zijn. Historische ongevallen op het water waarbij chemicaliën betrokken waren hebben duidelijk aangetoond dat met name deze aspecten nogal eens te wensen hebben overgelaten. Het is dus heel belangrijk dat men vooraf met elkaar goede afspraken maakt en geëffectueerd worden in de verschillende op elkaar afgestemde bestrijdingsplannen.

Het verwachtingspatroon dat de verschillende (ramp)bestrijdingsorganisaties van elkaar hebben met betrekking tot de verantwoordelijkheden en uit te voeren werkzaamheden bij de bestrijding van een ongeval verschillen sterk van elkaar.

Ondanks deze tekortkomingen, maar wel dankzij een grote inzet van de goed voor hun taak toegeruste personen van de verschillende organisaties op operationeel niveau, liepen/lopen de meeste ongevallen waarbij chemicaliën vrijkomen toch nog goed af.

In dit deel van de WOCB-wijzer zullen aspecten die met een optimale organisatie en planvorming te maken hebben worden besproken. Verantwoordelijkheden, calamiteitenplannen, rampenplannen, rampenbestrijdingsplannen, samenwerkingsregelingen en opleiding en oefening voor zover betrekking hebbend op ongevallen met chemicaliën zullen in dit deel worden besproken. Vorige deeltjes die met name gingen over oliebestrijding zoals deel 1 "Beleid en verantwoordelijkheid" deel 2 "Calamiteiten en bestrijdingsplannen" behandelen de meer algemene aspecten die ook voor chemicaliën van toepassing zijn.

1 Verantwoordelijkheden

Bij de afhandeling van ongevallen op het water waarbij chemicaliën vrijkomen of kunnen komen dient onderscheid te worden gemaakt in enerzijds de bestuurlijke en operationele leiding en anderzijds de operationele hulpverlening/bestrijding.



Figuur 29.2 Bereikbaarheid van de ongevallocatie is voor de hulpverleningsdiensten op het water vaak een probleem

Bij ongevallen op het water waarbij chemicaliën vrij komen of kunnen komen kunnen de volgende organisatie betrokken raken:

- Gemeente(n)
- Rijkswaterstaat (dienstkringen/directie)
- Brandweer (regionaal/gemeentelijk)
- Politie diensten
- Milieudiensten
- GG/GGD

De gemeenten

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beperken en bestrijden van calamiteiten c.q. grote ongevallen binnen het gebied waarin men de bestuurlijke bevoegdheid heeft. De Gemeentewet legt de relatie tot het begrip ongevallen ten aanzien van burgemeester als volgt: "de burgemeester heeft het opperbevel bij brand alsmede bij ongevallen anders dan bij brand voorzover de brandweer daarbij een taak heeft" Bedoeld opperbevel strekt zich niet uit over autoriteiten zoals Rijkswaterstaat, met eigen taken bevoegdheden ten aanzien van de bestrijding van calamiteiten voorzover het door hem te voeren beleid betreft.

In de gemeentelijke rampenplannen (zie ook WOCB deel 2) dient ook melding te worden gemaakt van het bestrijden van mogelijke calamiteiten op in hun gebied liggende oppervlaktewateren waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Of verwijzingen naar bestaande hulpverleningsregelingen met betrekking tot ongevallen op binnen hun gebied liggende oppervlaktewateren. Deze regelingen hebben vaak tot doel om in de overgangsfase van incident tot het uitroepen van een ramp een aansluitende organisatie te bewerkstelligen.

De burgemeester heeft het opperbevel in geval van een ramp of zwaar ongeval (artikel 11 WRZO. Naarmate de ramp groter wordt, kan deze taak worden overgenomen door de CdK of de minister van BZK. De burgemeester beschikt voor de uitvoering van zijn rampbestrijdingstaak niet over een aparte uitvoeringsorganisatie. De dagelijks operationele diensten zoals de brandweer, de geneeskundige hulpverleners en de politie worden in geval van een ramp gemobiliseerd (opgeschaald) tot een omvang die op dat moment nodig is voor de bestrijding.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het waterkwaliteitsbeheer, een veilig en vlot scheepvaartverkeer en het instandhouden van waterstaatswerken. In het kader van incidenten met als gevolg waarvan oppervlaktewateren direct of indirect met chemicaliën verontreinigd worden is het streven van Rijkswaterstaat (de waterbeheerder) de gevolgen zoveel mogelijk te beperken.

In de meeste gevallen zullen bij ongevallen op het water waarbij chemicaliën vrijkomen de taken van Rijkswaterstaat bestaan uit het waarborgen van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en uit het verwijderen van de nog op het water drijvende, of op de bodem/oever aanwezige chemische stoffen.

Volgens het Beheersplan voor Rijkswateren 1992 – 1996 moet de waterbeheerder in het kader van de calamiteitenbestrijding een brede kijk hebben op het goed functioneren van het waterhuishoudkundigstelsel in al zijn onderdelen: het water, inclusief de waterbodem, het winterbed, de oevers, de functies en het planten,-- en dierenleven.

Om duidelijkheid te scheppen wie verantwoordelijk is voor het opruimen van verontreinigingen die vanaf het water op de kust aanspoelen is voor de Noordzee kust de zogenaamde KV-regeling in het leven geroepen. (zie WOCB deel 2).

De taak van Rijkswaterstaat, ingeval van een ongeval met gevaarlijke stoffen, is primair de zorg voor de verkeersregeling op de vaarwegen en de berichtgeving aan de scheepvaart. Daarnaast het beperken van de gevolgen van het ongeval voor de omgeving. In geval van een drijvende verontreiniging op het water ligt de algehele coördinatie van de opruimwerkzaamheden op het water bij Rijkswaterstaat.

Brandweer

De brandweer is verantwoordelijk voor een doelmatige georganiseerde en gecoördineerde uitvoering van de brandweertaken en het bevorderen van een goede hulpverlening bij ongevallen en rampen. De brandweer heeft naast de eigen taken tevens de operationele leiding over de calamiteitenbestrijdingsorganisatie en coördineert de werkzaamheden van de verschillende disciplines. In het kader van een ongeval waarbij chemicaliën vrijkomen bestaat de taak van de brandweer volgens de brandweerwet o.a uit:

- Het beperken van brand en/of explosiegevaar,
- Het bestrijden en beperken van het gevaar voor mensen en dieren
- Het beperken en bestrijden (van de gevolgen van rampen)
- Technische hulpverlening bij acuut gevaar en wanneer mensen in een niet levensbedreigende, maar wel onaangename situatie verkeren





Figuur 29.3 Metingen zijn o.a. nodig om te bepalen of de situatie veilig is

Met name tijdens het vrijkomen van gevaarlijke stoffen is het van belang, door middel van metingen en door het gebruik te maken van modellen, om een indruk te krijgen van de concentraties waaraan de bevolking of de hulpverleners/bestrijders worden of kunnen worden blootgesteld.

De taakomschrijving van de brandweer ingeval van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het water kan worden omschreven als het meten van mogelijk gevaar opleverende gas concentraties (in samenwerking met de milieudiensten) het bestrijden van de gevaren van uitstromende vloeibare brandstoffen en giftige chemicaliën (in samenwerking met de lokale Rijkswaterstaat dienst en het RIZA. Het bestrijden van de gevaren van vrijkomende schadelijke en/of explosieve gassen en dampen.

Er zijn zowel brandweer als geneeskundige en politieregio's. De 37 regionale brandweren vervullen een coördinerende rol bij de voorbereiding op en bestrijding van rampen en zware ongevallen, waaronder de samenwerking met de geneeskundige hulpverlening en de politie.

De taken en organisatie van de brandweer zijn vastgelegd in de Brandweerwet 1985. De regionale brandweer is o.a. verantwoordelijk voor de algehele afhandeling van de "gaswolk/bedreiging voor de bevolking.

Politie

De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde. In geval van een ongeval met chemicaliën houdt de politie toezicht en houdt het publiek op afstand.

Er zijn in totaal 25 politieregio's. De politie is belast met de handhaving van de openbare orde en het uitvoeren van een hulpverleningstaak (artikel 12 Politiewet 1993). Belangrijke taken in het kader van rampbestrijding zijn het scheppen van condities opdat andere hulpverleners hun taken adequaat kunnen uitvoeren (afzetten van het rampterrein, het regelen van toegangs- en aanvoerwegen), het bergen en het identificeren van slachtoffers en het verrichten van strafrechtelijk onderzoek naar de oorzaak van de ramp.

In de Politiewet 1993 is de taakstelling van de politie geregeld; is de politie regionaal georganiseerd; en de KLPD ingesteld. De KLPD is een landelijke politiedienst die onder andere op het water de politietaken uitvoert.

Gemeenschappelijke Gezondheidsdiensten

De Gemeenschappelijke Gezondheidsdiensten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de hulpverlening bij ongevallen. Zij fungeert als medisch milieukundige vraagbaak en contact met de Inspectie Volksgezondheid. De geneeskundige hulpverlening is eveneens regionaal georganiseerd (artikelen 5 en 8 Wet GHR).

Er zijn in totaal 26 regio's voor de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen (de zogeheten GHOR-regio's).

De geneeskundige hulpverlening bij rampen en zware ongevallen wordt verricht door een groot aantal actoren. Een goede samenwerking tussen vooral ambulancediensten en ziekenhuizen is van groot belang. Om de zorg bij grootschalige problematiek te verbeteren, is de Geneeskundige Combinatie ontwikkeld. Deze bestaat uit: twee ambulanceteams, een Snel Inzetbare Groep ter Medische Assistentie (SIGMA-team) en een Mobiel Medisch Team (MMT).

De SIGMA-teams bestaan vooral uit vrijwilligers van het Nederlandse Rode Kruis die de professionele hulpverleners ondersteunen. Verder zijn er in Nederland tien traumacentra die zorgen voor de coördinatie binnen de onder hun gebied vallende ziekenhuizen.

Traumacentra zorgen er bijvoorbeeld voor dat ongevalsslachtoffers in het juiste ziekenhuis terechtkomen. Elk traumacentrum zou een MMT moeten hebben. Deze MMT's zijn 24 uur per dag inzetbaar en bieden zorg ter aanvulling op de ambulancezorg. De opvang, behandeling en eventuele verdere nazorg van slachtoffers vindt in de traumacentra en de reguliere ziekenhuizen plaats.

De inzet van ambulances wordt bepaald door de Centrale Post Ambulancevervoer (CPA). Dit is een samenwerkingsverband tussen gemeenten op basis van een gemeenschappelijke regeling (Wet Ambulancevoorziening). Voor een goed functionerende ambulancezorg zijn Regionale Ambulance Voorzieningen (RAV) opgezet. RAV's zijn samenwerkingsverbanden tussen de CPA en particuliere ambulancediensten en ambulancediensten van de gemeentelijke gezondheidsdienst. De coördinatie van de lange en complexe keten van geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen wordt sinds kort uitgevoerd door een Regionaal Geneeskundig Functionaris (RGF).



Figuur 29.4 Hulpverleners dienen bij de bestrijding van chemicaliën ongevallen beschermende kleding te dragen.



2 Alarmering en registratie

De Centrale Meldpost Rijkswaterstaat is meldpost voor meldingen van incidenten in, op en aan het water en van het scheepvaartverkeer. De Kustwacht voor de SAR-acties. De Regionale Alarmcentrale (RAC/CPA) is meldpost voor meldingen die via 112 naar RAC/CPA worden doorverbonden, meldingen die via andere reguliere hulpverleningsdiensten worden doorgeleid en meldingen, die via Rijkswaterstaat en Kustwacht zijn binnengekomen.



Figuur 29.5 Op het water is snel ingrijpen een van de grootste problemen

Doormelding

Alle meldingen van waterincidenten geven RAC/CPA Centrale meldpost Rijkswaterstaat en Kustwacht aan elkaar door zodat elke dienst de geëigende (vereiste) maatregelen kan nemen.

De RAC/CPA informeert in overleg met/in opdracht van de hoofdofficier van dienst (HOVD): de voorzitter van het algemeen bestuur van de regionale brandweer, e commandanten brandweer an de omliggende regio's;; coördinerend burgemeester/estuurder; . de Commissaris van de Koningin (CdK); deze informeert het nationaal coördinatie centrum (NCC) en de Commissarissen van de Koningin van de omliggende provincies; alle overige belanghebbende coördinatiecentra, personen, diensten en instanties. De voorlichting wordt verzorgd door de regionale politie in overleg met de belanghebbende organisaties en diensten.

Verificatie

De verificatie van een melding, voorafgaand aan het alarmeren is afhankelijk van de aard van de melding en geschiedt op verzoek van een officier/ leidinggevende van de Regionale brandweer, de Kustwacht of Rijkswaterstaat. De verificatie mag niet leiden tot vertraging in de hulpverlening.

Opschaling

De beslissing om brandweereenheden, geneeskundig personeel en/of andere eenheden naar de ongevallocatie te dirigeren wordt genomen door de hoofdofficier van dienst van de Regionale Brandweer na goed overleg met het hoofd van de dienstkring van Rijkswaterstaat en het hoofd van de geneeskundige

hulpverlening in het betreffende regio. Bij bestrijdingsacties op het water is snel verplaatsen van hulpverleningspersoneel en/of derden door schepen van Rijkswaterstaat en/of KLPD van cruciaal belang.

Een van de hulpmiddelen die meldposten tot hun beschikking hebben bij ongevallen met chemische stoffen is het IVS90 registratie systeem. In dit systeem worden gegevens van de chemische stoffen die vervoerd worden over de Nederlandse binnenwateren bijgehouden.

IVS90 registratie systeem

Het doel van het IVS90 is het op grond van de wet aan de houders opgedragen beheer van de Nederlandse (hoofd-) vaarwegen, systematisch vastleggen, opslaan en ter beschikking stellen van gegevens ten behoeve van:

- het bevorderen van een veilig en vlot scheepvaartverkeer;
- het snel en doelmatig handelen bij ongevallen op deze vaarwegen;
- het minimaliseren van het melden van scheepsgegevens bij sluisen en verkeersposten aan deze vaarwegen;
- het inwinnen van gegevens over het scheepvaartverkeer op deze vaarwegen t.b.v. statistiek en beleidsondersteunende analyses.

Het IVS90 bevat de volgende categorieën van gegevens betreffende de vaartuigen:

- Referentiegegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de naam, het laadvermogen, het officieel scheepsnummer (bij binnenschepen), het Lloyd'snummer (bij zeeschepen), het scheepstype, de bruto register tonnage, de roepletters, de naam van de eigenaar, de voortstuwingscode, de nationaliteit, de lengte, de breedte en de maximale diepgang;
- Reisgegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de actuele diepgang, de hoogte, de seinvoering, de controle op de seinvoering en het aantal opvarenden;
- Ladinggegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip of elke van een samenstel deel uitmakende 'romp' opgenomen de naam, het scheepstype, het containernummer, het aantal en de afmetingen van de containers, het gewicht van de lading, de soort lading, het met deze soort lading corresponderende VN=nummer, ADNR-classificatie, IMO-classificatie (ingeval van gevaarlijke stoffen), of NSTR-nummer (overige stoffen), eventueel aanwezige ladingvergunningen, de plaats van herkomst en de plaats van bestemming van de lading;
- Sluisgegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen het toerbeurtnummer, de verwachte tijd van aankomst, de meldtijd, de tijd van toekenning van de toerbeurt en de passagetijd van een bepaald sluiscomplex;
- Blokgegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de meldtijd van het binnenvaren en verlaten van een bepaald vaarwegdeel, de hierbij gevolgde vaarrichting en de globale positie binnen dit vaarwegdeel;



- Routegegevens. In deze categorie gegevens wordt tijdens de reis van elk schip opgenomen de route volgens de IVS-coderingen;



Figuur 29.6 Berging van een gezonken tanker is een kostbare zaak (Anna Broere Ongeval)

Stoffen zijn in ADNR klassen en onderklassen met overeenkomstige aard en gevaaraspecten ingedeeld (zie tabel 29.1) zoals: ontplofbare stoffen, voorwerpen geladen met ontplofbare stoffen, ontvlammingsmiddelen, vuurwerk, samengeperste, onderdruk opgeloste gassen, stoffen die in aanraking met water tot zelfontbranding kunnen komen, brandbare vloeistoffen, brandbare vaste stoffen, stoffen die de verbranding bevorderen, giftige stoffen, radioactieve stoffen, bijtende stoffen, walgingverwekkende stoffen Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt afhankelijk van de wijze van transport en de gebied waarin het transport plaatsvindt geregeld in diverse regelingen. In tabel 29.2 is dit globaal weergegeven

Per klasse zijn vervoersvoorschriften, laad en los procedures opgesteld. Voor de Nederlandse binnenwateren is het VBG van kracht hierin zijn zowel de verschillende stof klassen en onderklassen beschreven als de constructie van schepen die bepaalde stoffen vervoeren..

Het VBG (Vervoer Binnenvaart Gevaarlijke stoffen) en het ADNR onderkent 9 klassen stoffen die weer zijn onderverdeeld in onderklassen zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Klasse	Omschrijving
1	Ontplofbare stoffen
2	Samengeperste en tot vloeistof verdichte gassen
3	Brandbare vloeistoffen
4	Brandbare en zelfontbrandende vaste stoffen
5	Organische peroxiden
6	Giftige, besmettelijke en walgingverwekkende stoffen
7	Radioactieve stoffen
8	Bijtende stoffen
9	Andere niet onder te brengen gevaarlijke stoffen

Table 29.1 Vervoersklassen chemische stoffen



Wijze van transport	Mondiaal	Europa	Rijn vaart	Nederland
Luchtvaart	IATA			
Zeevaart	IMO			Schepenbesluit
Spoorwegen		RID		VSG
Rijnvaart		ADR	ADNR	ADNR
Binnenvaart		ADN		VBG ADNR
Wegvervoer				VWG

IATA - International Aviation Transport association
 IMO - International Maritime Organization
 ADNR - Europees reglement voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn
 VSG - Vervoer Spoor Gevaarlijke Stoffen
 VBG - Vervoer Binnenvaart Gevaarlijke stoffen
 VWG - Vervoer weg Gevaarlijke stoffen

Tabel 29.2 Regelingen vervoer gevaarlijke stoffen



Figuur 29.7 De Waker kan door de kustwacht worden ingezet voor incident bestrijding



Figuur 29.8 Voor brandbestrijding op het water zijn er in Nederland weinig middelen beschikbaar

3. Rampenplannen (WRZO en WBON)

De wettelijke basis voor de bestrijding van rampen en zware ongevallen is neergelegd in de brandweerwet 1985, de wet rampen en zware ongevallen (WRZO, st. 1985 88) en de wet geneeskundige hulpverlening bij rampen (WGHR, stb, 1991, 653) In deze wetten zijn bevoegdheden opgenomen van bestuurlijke organen (gemeenten, provincies en rijksoverheid) en operationele diensten (gemeentelijke diensten, brandweer, geneeskundige hulpverleners en politie) die een taak hebben bij de rampbestrijding.

In een rampenplan dient een actueel overzicht van de organisatie en het waarschuwings- en afspraken-schema voor het optreden bij rampen en zware ongevallen te zijn opgenomen.

Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO)

Gemeenten, in het bijzonder het College van Burgemeester & Wethouders (College van B&W), zijn belast met de voorbereiding van de bestrijding van rampen en zware ongevallen in de gemeente. Zij bevorderen in het bijzonder het houden van oefeningen en de totstandkoming van afspraken, die nodig zijn voor een doelmatige bestrijding van rampen en zware ongevallen.

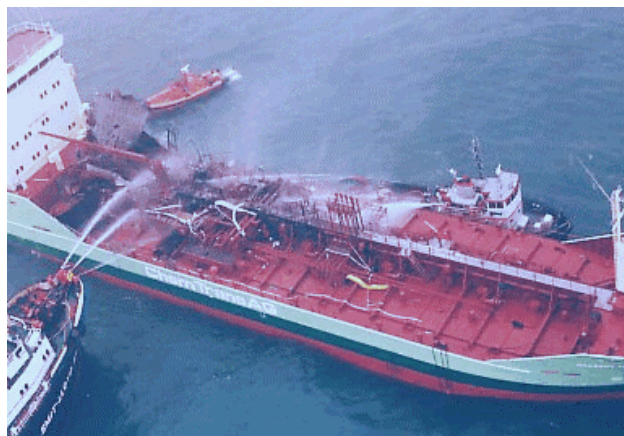
Het College van B&W dient al datgene te doen wat in het belang is van een goede voorbereiding op de rampenbestrijding in de gemeente. Zij dient de risico's van rampen en zware ongevallen te inventariseren en op te nemen in een rampenplan.

Elke gemeente moet een door de gemeenteraad vastgesteld rampenplan hebben. Verder moet het rampenplan een organisatieoverzicht en een actueel waarschuwings- en afspraken-schema bevatten voor een snel en adequaat optreden in ramp-situaties.

Gedeputeerde Staten (GS) en de **Commissaris der Koningin (CdK)** hebben vooral een toezichthoudende taak. Het College van B&W moet het rampenplan, na vaststelling door de gemeenteraad, ter toetsing sturen aan GS en aan de CdK ter kennisneming. GS kunnen het College van B&W uitnodigen het rampenplan te wijzigen als het niet aan de wettelijke eisen voldoet

De burgemeester moet ieder rampbestrijdingsplan naar de CdK sturen. De CdK kan een burgemeester verplichten een vastgesteld rampbestrijdingsplan te wijzigen. Ook kan de CdK burgemeesters van aan elkaar grenzende gemeenten de verplichting opleggen om, na onderling overleg, ieder voor zijn gemeente een rampbestrijdingsplan op te stellen. Verder kan de CdK het College van B&W opdragen tot, dan wel aanwijzingen geven over, het houden van oefeningen. Andere taken van de provincie met raakvlakken in de rampbestrijding liggen op het gebied van de bodembescherming, planologie en het toezicht op waterschappen.

De bevoegdheden van GS en CdK (toetsen van plannen en aanwijzingen geven voor oefenen) zijn gericht op individuele gemeenten en niet zozeer op in regionaal verband samenwerkende gemeenten..



Figuur 29.9 Brandblussen aan boord van een schip

De minister van BZK dient de noodzakelijke voorwaarden te creëren zodat alle verantwoordelijke besturen en diensten in samenhang hun taken kunnen uitoefenen.

De minister van BZK kan de Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding (IBR) vragen onderzoek in te stellen. Verder is de minister van BZK belast met de coördinatie van werkzaamheden van andere ministers die een taak hebben op het gebied van rampenbeheersing.

Vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de algemene beleidsontwikkeling op het gebied van pro-actie en preventie overlegt de minister van BZK met de minister van VROM die onder meer verantwoordelijk is voor het beleid voor de ruimtelijke ordening en bouwvoorschriften als zodanig en voor regelgeving op het gebied van milieu. Het veiligheidsaspect bij de planvorming voor grote infrastructurele projecten stemt hij af met de minister van V&W die primair verantwoordelijk is voor het beleid inzake de infrastructuur en het verkeer. Vanuit zijn taak zorg te dragen voor de organisatie van de geneeskundige hulpverlening bij rampen voert hij overleg met de minister van VWS die verantwoordelijk is voor de basisorganisatie in de geneeskundige hulpverlening en de kwaliteit van de hulpverlening.

Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (WBON)

De Wet BON, is gebaseerd op het Interventieverdrag (Brussel 1969 Trb. 1970. 196). Deze wet voorziet in de mogelijkheid tot optreden op volle zee ingeval van een (potentieel) ongeval met mogelijk ernstige schadelijke gevolgen als verontreiniging van de zee door olie en chemicaliën, waarbij een bergingsactie van het incident en/of schip noodzakelijk kan zijn.

Op volle zee

Op grond van de Wet BON kan Nederland op volle zee maatregelen nemen die noodzakelijk zijn ter voorkoming, vermindering of opheffing van ernstig en dreigend gevaar voor de kust of daarmee samenhangende belangen door (dreigende) verontreiniging van de zee door olie of andere stoffen na een ongeval of daarmee verband houdende handelingen.

Er is een meldings- en informatieplicht aan alle betrokkenen bij een ongeval in de omschreven zeegebieden. Nederlandse niet bij een ongeval op volle zee betrokken gezagvoerders van schepen en luchtvaartuigen worden verzocht om op basis van



vrijwilligheid mededeling te doen van elk ongeval dat zij waarnemen.

Voor het optreden op volle zee (interventie) ten aanzien van schepen betrokken bij ongevallen in de zin van de Wet BON en het Interventie-verdrag gelden strikt genomen geen geografische grenzen. Een criterium is of door het ongeval vitale Nederlandse belangen op het spel staan, dit ongeacht de plaats van het ongeval. Om toch tot een zekere operationeel werkbaar gebiedsafbakening te komen, is voor de toepassing van de Wet BON een bepaald deel van de zuidelijke Noordzee gekozen. Dit zeegebied, dat de Nederlandse exclusieve economische zone en grote delen van de aangrenzende wateren omvat, bevindt zich tussen de 56~ breedtegraad en het Engels Kanaal.

Aan de landzijde

Aan de landzijde wordt de werkingsgrens van de Wet BON en het vigerende 'Rampenplan voor de Noordzee' gevormd door de landwaartse grens van de territoriale zee, d.w.z. de zogenoemde basislijnen op de kust en in de zeegaten. De Wet BON kent hierop echter een uitzondering voor de monding van de Westerschelde: daar is als grens de meer landwaarts gelegen lijn Vlissingen-Breskens (de lengtegraad van 3°-35' oostenengte) gekozen, omdat hier vrijwel gelijke maritieme omstandigheden gelden als op zee.

Wat betreft het gemeentelijk ingedeelde zeegebied, met name de uitbreiding met één kilometer buiten de kust en het genoemde gebied in Zeeland, geldt een bijzondere situatie. De Wet BON en de bestaande Wet Rampen en Zware ongevallen overlappen elkaar hier. Er is uit doelmatigheidsoverwegingen gekozen voor de rampen- en incidentenbestrijding op zee primair te laten plaatsvinden onder de werking van de Wet BON. Overigens geldt voor de rampen- en incidentenbestrijding in dit gebied dat het optreden op zee door of namens de minister van Verkeer en Waterstaat geschiedt in overeenstemming met de ministers wie het mede aangaat, tenzij er sprake is van een situatie die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt. Over voorgenomen aanwijzingen en maatregelen ten behoeve van de rampen- en incidentenbestrijding op zee dient vooraf overleg te worden gevoerd met de betrokken burgemeester indien de tenuitvoerlegging van de aanwijzing of maatregel van invloed zal zijn op het gebied van die gemeente. Aan de commissaris van de Koningin moeten de nodige inlichtingen worden verstrekt. Een en ander geldt niet indien zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.

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 toegepast indien de overheid meent op te moeten treden, in eerste instantie door het geven van een aanwijzing (trap twee) en in laatste instantie door het opleggen 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. De overheid kan een bergingsovereenkomst tussen de kapitein of scheepseigenaar en de berger niet afdwingen. Indien de eerstgenoemde medewerking weigert is het onder bepaalde omstandigheden evenwel mogelijk dat de overheid het gezag over het schip, zo nodig met behulp van de sterke arm, overneemt. In het gehele werkingsgebied van de Wet BON treedt namens de minister van Verkeer en Waterstaat de directeur Transportveiligheid van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer op. Met het toezicht op door hem gegeven aanwijzingen en de uitvoering van door hem opgelegde maatregelen zijn de directeur Kustwacht en de ambtenaren die zijn belast met de operationele rampenbestrijding ingevolge het 'Rampenplan voor de Noordzee 2003' aangewezen.

De kustwachttaken rampen- en incidentenbestrijding wordt uitgevoerd op basis van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) en het 'Rampenplan voor de Noordzee 2003'. De Wet BON die aanvullende regels geeft tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee maakt ingrijpen, ook buiten de Nederlandse territoriale wateren, mogelijk indien deze schadelijke gevolgen in termen van ernstig, dreigend en belemmerend, een bepaald in de wet aangegeven niveau overstijgen. De wijze waarop op zee wordt opgetreden, is in het op de Wet BON gebaseerde Rampenplan nader uitgewerkt. Dit plan op hoofdlijnen, dat rekening houdt met verantwoordelijkheden van de betrokken ministers, geeft een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling van rampen en incidenten. Nadere uitwerking van de operationele uitvoering vindt plaats in de bestaande bestrijdingsplannen.

Bij de organisatie van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee wordt op basis van de regelgeving een groot aantal bevoegdheden toegekend aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Bij de afhandeling wordt een onderscheid gemaakt tussen het beleidsniveau en het operationele niveau. De beleidsmatige aspecten van de rampen- en incidentenbestrijding worden behandeld in het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen (IBTN), op operationeel niveau vindt dit plaats op het Kustwachtcentrum (zie Figuur 29.10) en in het aldaar geactiveerde operationeelteam (OT).



Figuur 29.10 Het kustwacht centrum te Den Helder



4 Rampenbestrijdingsplannen

Elke gemeente moet volgens de Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO), dus vanaf 1991, een door de gemeenteraad vastgesteld rampenplan hebben. Bovendien moet de burgemeester voor elke ramp of elk zwaar ongeval, waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn, een rampbestrijdingsplan opstellen. De burgemeester is verantwoordelijk voor het opstellen van rampbestrijdingsplannen.



Figuur 29.11 Berging van verloren containers

Het rampbestrijdingsplan moet een draaiboek met concrete bestrijdingsmaatregelen bevatten. Het is ter beoordeling van de burgemeester of er sprake is van een risico van een ramp of zwaar ongeval, waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn en of hij hiervoor een rampbestrijdingsplan opstelt. Alleen voor risico's bij inrichtingen waarop het Besluit Risico's Zware Ongevallen 1999 (BRZO) van toepassing is, zijn de aan een rampbestrijdingsplan te stellen eisen verder uitgewerkt. Voor andere situaties waarin een zwaar ongeval of ramp voorzienbaar is, kan de burgemeester zelf bepalen wat in het rampbestrijdingsplan wordt opgenomen. De burgemeester moet ieder rampbestrijdingsplan naar de CdK sturen.



Figuur 29.12 Problemen met de lading



Figuur 29.13 Inrichting Kustwacht Centrum

Bij de afhandeling van een ongeval waarbij chemicaliën in /op het water terechtkomen, zijn vele operationele hulpverleningsdiensten en bestrijdingsteams nodig om de gevolgen van het ongeval zoveel mogelijk te beperken.

Bij de taakverdeling kan onderscheid worden gemaakt in:

- Fase 1 Gevaarlijke situatie onder controle brengen (zie tabel 29.3)
- Fase 2 Onschadelijk maken/opruimen e.d van de gevaarlijke stof (zie tabel 29.4)
- Fase 3 Vrijgeven van de situatie (zie tabel 29.5)

In overleg tussen betrokken partijen worden opstapplaatsen en materieel gekozen. Deze keuze wordt meegedeeld aan de betrokken hulpverleningsdiensten. De betrokken (rijks) diensten zorgen dat hun vaartuigen naar de gekozen opstapplaatsen worden gedirigeerd om daar (brandweer)personeel en blus,- en bestrijdingsmaterieel aan boord te nemen en naar de plaats van het ongeval/voorval te transporteren. Tabel 29.3 geeft de verantwoordelijkheid en gedragsregels aan boord van hulpverleningsschepen weer

Gedragsregels aan boord van hulpverleningsvaartuigen	Betrokken(en)
De gezagvoerder /schipper van een hulpverleningsvaartuig oefent aan boord over de opvarende gezag uit. De gezagvoerder/schipper is verantwoordelijk voor het vervoer naar de juiste plaats van het incident.	Gezagvoerder Schipper
De opvarende zijn gehouden de bevelen na te komen, die door de gezagvoerder/schipper worden gegeven in het belang van de veiligheid en tot handhaving van de orde. (Onder opvarende worden verstaan, allen die zich aan boord bevinden, met uitzondering van de gezagvoerder/schipper)	Opvarende
De operationeel leider is verantwoordelijk voor de repressieve acties.	De operationeel leider

Tabel 29.3 Verantwoordelijkheid en gedragsregels aan boord van hulpverleningsschepen.



Te nemen actie	Betrokken dienst(en)
Bovenwinds blijven	alle diensten
Persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken	alle diensten
Slachtoffers verwijderen	brandweer/politie/ggd)
Gevareng gebied markeren	politie/RWS in overleg met brandweer
Deskundigen waarschuwen	brandweer/politie/RWS
Voorkomen dat omstanders, vaar- en voertuigen het gevareng gebied binnengaan	(politie/RWS
voorkomen dat brand uitbreekt, dan wel blussen (indien verantwoord)	brandweer
Voorkomen dat de stof zich verder verspreidt	brandweer/RWS
Proberen lekkage te stoppen	brandweer/RWS
Voorkomen dat schip zinkt	brandweer/RWS

Tabel 29.4 Fase 1 Gevaarlijke stoffen stabiliseren (onder controle brengen)

Te nemen actie	Betrokken dienst(en)
Gevaarlijke stof onschadelijk maken/ Verontreiniging bestrijden	Brandweer/RWS
Als de stof verontreiniging van het water of schade aan de omgeving (oevers) kan veroorzaken of heeft veroorzaakt de autoriteiten attenderen op milieuverontreiniging	Politie/RWS in onderling overleg

Tabel 29.5 Fase 2 Onschadeijk maken/opruimen van gevaarlijke stof(fen)

Te nemen actie	Betrokken dienst(en)
Vrijgeven van de gevarenzone	Brandweer/politie/RWS in onderling overleg
Intrekken van eventueel opgelegde beperkingen	Bugemeester/RWS
Controleren van kleding en materiaal/materieel op besmetting	alle diensten

Tabel 29.6 Fase 3 Vrijgeven van de situatie

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 Rijkswaterstaat 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.

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.

Coördinatie en uitvoering

De Regionale Brandweer (RB) bereidt in haar eigen regio het operationele optreden voor van de incidentenbestrijding en zorgt voor de interne coördinatie.

De Gemeentelijke Brandweer 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]. Er is bij een ongeval op het water dus coördinatie nodig op twee plaatsen:

1. landcoördinatie:
2. watercoördinatie:

Coördinatie op het water

De coördinatie van Search and Rescue SAR-acties berust bij de Kustwacht; ten aanzien van andere acties berust de coördinatie bij Rijkswaterstaat en/of de KLPD. Het opperbevel ligt bij de burgeeester op wiens gebied het incident heeft plaatsgevonden. Hij/zij is de eerst verantwoordelijke voor de bestrijdingsacties als geheel.

De coördinatie met betrekking tot de SAR-acties zijn vastgelegd in het OPLAN-SAR. Daarnaast zal de algemene coördinatie op het water moeten worden uitgevoerd. De organisatie, die hier voor het beste is uitgerust is het Korps Landelijke Politie diensten/waterpolitie (KLPD). Deze kunnen ook de rol van 'OSC (On scene Coördinator)/CTPI (Coördinatie Team Plaats Ongeval) vervullen tussen Kustwacht en de locatie van het ongeval. Daarnaast zal zij continu het Commando Rampterrein (CoRT) op het land en de Centrale Meldpost van Rijkswaterstaat informeren over de voortgang van de afhandeling op het water.

Coördinatie op het land

De coördinatie op het land berust bij de betreffende regionale brandweer De coördinatie van de inzet van meerdere disciplines is in handen van de commandant van de Regionale Brandweer van de betreffende regio. De RAC/CPA van de betreffende regio alarmeert - indien mogelijk en nodig - in overleg met de HoofdOfficier Van Dienst (HOVD) de noodzakelijke organisaties en diensten conform de hiervoor beschreven acties. Verder informeert de RAC/CPA van de betreffende regio de RAC/CPA .

De Operationeel Leider (OL) dient de raadgeving van de gezagvoerder /schipper bij zijn overwegingen, ten aanzien van de inzet, te betrekken.



5 Samenwerkingsregelingen op water

Teneinde een uniforme landelijke lijn te bewerkstelligen heeft Rijkswaterstaat voor verschillende regio overschrijdende wateren gekozen voor samenwerkingsovereenkomsten o.a.:

- Hulpverleningsovereenkomst Oosterschelde.
- Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding Waddenzee
- Samenwerkingsregeling voor de ongevallenbestrijding in het IJsselmeergebied

Genoemde overeenkomsten gaan uit van een drietrapsstructuur, bestaande uit:

- Basis overeenkomst
- Uitvoeringsregeling
- Waakvlamovereenkomsten

Basisovereenkomst

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 Verkeer en Waterstaat zij betreft slechts ongevallenbestrijding, op basis van wederzijdse hulpverlening. De opzet voor rampenbestrijding behoeft niet overeengekomen te worden, hierin wordt voorzien door de Wet rampen en zware ongevallen. De overeenkomst voorziet in een aanvulling op de formele hulpverleningsstructuur.



Figuur 29.14 Gaswolk veroorzaakt door het gecontroleerd opblazen van een chloor cilinder

Uitvoeringsregeling

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 alarmering van de betrokken diensten, autoriteiten en functionarissen draagt bij aan een snelle bestrijding van ongevallen. In deze regeling worden de taken, bevoegdheden en organisatiestructuur beschreven van

die instanties/diensten die vanuit hun wettelijke taken verantwoordelijk zijn voor respectievelijk betrokken zijn bij de bestrijding van ongevallen. In verband met de beoogde samenwerking tussen de betrokken overheden worden met name de dwarsverbanden in beeld gebracht. De uitvoeringsregeling bevat concrete en technische gegevens en uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn om de praktische uitvoering van de basisovereenkomst mogelijk te maken. In draaiboeken van de afzonderlijke instanties/diensten wordt de feitelijke bestrijding van de verschillende soorten ongevallen beschreven..

Waakvlamovereenkomsten

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.

De operationele diensten kunnen alleen actief op het water opereren met behulp van de KLPD/waterpolitie, Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (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 een Centrale Meldpost, die een overzicht heeft van de vaartuigen, die beschikbaar zijn en operationeel inzetbaar. 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 voor het IJsselmeergebied 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. Meerdere calamiteitencontainers zijn aangeschaft en ingericht;



Figuur 29.15 Vaak raken containers beschadigd en komt de inhoud (de chemicaliën) in het water terecht



6 Slotopmerkingen

Bij rampen en zware ongevallen wordt een beroep gedaan op een groot aantal operationele diensten, te weten de brandweer, geneeskundige hulpverlening en de politie. Elk van deze hulpverleningsketens wordt geleid door een eigen coördinator. Op het land is de brandweer belast met de coördinatie op operationeel niveau

De calamiteitenbestrijding bestaat evenals de rampenbestrijding uit vijf schakels:

- pro-actie (maatregelen om de risico's te voorkomen),
- preventie (maatregelen die de kans op een ramp minimaliseren),
- preparatie (risico-inventarisatie en risico-analyse, planvorming)
- oefening en opleiding hulpverleners,
- repressie (daadwerkelijke bestrijding en nazorg).

Voor een goed voorbereide bestrijdingsorganisatie is een inventarisatie van potentiële ongevallen met chemicaliën op het water in een regio van belang. Op basis van deze risico-inventarisatie kan door middel van een risico-analyse het vereiste zorgniveau worden bepaald en een calamiteitenplan, bestrijdingsplan(nen) en samenwerkingsregeling worden opgesteld.

Elke gemeente moet volgens de WRZO een door de gemeenteraad vastgesteld rampenplan hebben. Bovendien moet de burgemeester voor elke ramp of elk zwaar ongeval, waarvan de plaats, de aard en de gevolgen voorzienbaar zijn, een rampbestrijdingsplan opstellen. In een rampenplan dient een actueel overzicht van de organisatie en het waarschuwings- en afspraken-schema voor het optreden bij rampen en zware ongevallen te zijn opgenomen

Waterkwaliteitsbeheerders onderkennen de risico's van ongevallen met chemicaliën op het water wel, maar hebben voor weinig scenario's met ongevallen op het water waarbij chemicaliën vrijkomen een rampenbestrijdingsplan opgesteld.

Het opleiden van en het houden van bestuurlijke/beleidsmatige en operationele oefeningen door betrokkenen is van belang voor een goede voorbereiding op de calamiteitenbestrijding. De operationele oefeningen moeten in multidisciplinair verband plaatsvinden. De volgende oefenvormen kunnen worden onderscheiden:

Monodisciplinair: elke organisatie (Rijkswaterstaat, politie, brandweer, gemeente, GGD etc.) voor zich met zijn op schaalvergroting aangepaste structuur;

Multidisciplinair: diverse organisaties gezamenlijk, maar vooral de staven waar de noodzakelijke operationele coördinatie plaatsvindt: het Coördinatie Team Plaats Incident, het Commando Rampterrein en het Regionaal Coördinatiecentrum;

Bestuurlijk/beleidsmatig: binnen de organisatie, de aansturing door het beleidsteam van het Regionaal Coördinatiecentrum, op provinciaal en landelijk niveau (werking van de coördinatiecentra).

Het oefenen is nog steeds een bron van zorg. Daarom dient het gezamenlijk oefenen zoveel mogelijk te worden bevorderd. Het aantal oefeningen moet minimaal één maal per jaar zijn

Voorafgaand aan het oefenen dienen normen te zijn ontwikkeld, bijvoorbeeld op het gebied van (de kwaliteit van) samenwerken de effectiviteit van melding en doormelding. Dergelijke normen ontbreken nu vaak, waardoor het oefenen veelal ongericht plaatsvindt. Ook het oefenen van de bestrijdingsplannen is essentieel.

COLOFON

WOCB-wijzer deel 29: "Organisatie en planvorming" is samengesteld door Dr. Ing. W. Koops in opdracht van de Werkgroep Olie- en ChemicaliënBestrijding bij ongevallen op het water (WOCB).

Datum: november 2002
Begeleiding: Dhr. G. van den Burg (secr. WOCB)
Distributie: WOCB (inlichtingen G. van den Burg)
Secretariaat WOCB: Postbus 3119,
 2001 DC HAARLEM,
 Tel: (023) 5301301,
 Fax: (023) 5301302

Rechten Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de WOCB

