

## Samenwerken & Slagkracht: Versterking Incidentbestrijding Westerschelde

Van Projectgroep Samenwerken & Slagkracht  
Datum 19 juni 2009  
Onderwerp Notitie Versterking Incidentbestrijding Westerschelde

*Ter voorbereiding van de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Zeeland op 24 juni a.s. zenden wij u een korte rapportage toe.*

*Door de Stuurgroep<sup>1)</sup> van het project Samenwerken & Slagkracht is op 2 juni 2009 besloten om voor het verbeteren van de incidentenbestrijding op de Westerschelde uit te gaan van:*

- *Commandovoering vanaf een vaartuig van Rijkswaterstaat (RWS)*
- *Bluscapaciteit middels een contract beleggen bij een private partij*

*In de voorliggende notitie zijn de uitgangspunten en de kosten voor de bovengenoemde optie verder uitgewerkt.*

### 1 Doelstelling project Samenwerken & Slagkracht

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) hebben de Commissaris van de Koningin Zeeland begin 2006 opdracht gegeven het project 'Samenwerken en Slagkracht, incidentmanagement op de Westerschelde' uit te voeren. Tijdens het bestuurlijk overleg van 15 februari 2007 zijn afspraken gemaakt over de verdere uitwerking van de resultaten van het eerste project. Afgesproken is een vervolgproject te initiëren om twee doelstellingen te realiseren:

- *Doelstelling 1:* een geïmplementeerde eenduidige werkwijze voor de incidentbestrijding op de Westerschelde tussen de diverse partijen vastgelegd in een rampbestrijdingsplan Westerschelde op basis van het bestuurlijk vastgestelde Coördinatieplan Incidentbestrijding Westerschelde.
- *Doelstelling 2:* een businesscase (bestuurlijke notitie) waarin een aantal scenario's voor de versterking van de operationele slagkracht op de Westerschelde (inclusief financiële consequenties) ter bestuurlijke besluitvorming wordt gepresenteerd.

In de voorliggende notitie wordt beschreven op welke manieren de doelstellingen zijn gerealiseerd.

---

<sup>1</sup> Samenstelling Stuurgroep = Commissaris van de Koningin, Voorzitter Veiligheidsregio Zeeland, Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Zeeland, Directeur Politie & Veiligheidsregio's van het Ministerie BZK en de Algemeen Directeur Veiligheidsregio.

#### Waarom is dit project belangrijk?

De grillige Westerschelde vormt de toegang tot één van de grootste havengebieden ter wereld. De komende jaren zal naar verwachting de intensiteit van de scheepsbewegingen toenemen en zullen de transportvolumes groeien, evenals de diversiteit van (gevaarlijke) stoffen. De recente komst van 360 plus schepen bevestigen deze ontwikkeling. Voor de Zeeuwse overheden rond de Westerschelde zijn de ervaringen met (bijna) incidenten in de afgelopen jaren aanleiding om de bestrijding van dergelijke incidenten op de Westerschelde te professionaliseren. De inwoners van Zeeland moeten tenslotte kunnen vertrouwen op een adequate voorbereiding van hun gemeente(n), provincie en hulpverleningsdiensten tijdens een incident. In bijlage 1 treft u een overzicht van de incidenten op de Westerschelde in 2008.

## 2 Uitgangspunten Samenwerken en Slagkracht

Het realistische scenario<sup>2)</sup> vormt het uitgangspunt voor het rampbestrijdingsplan Westerschelde en het bepalen van de benodigde slagkracht.

#### *Realistisch scenario ongeval op de Westerschelde:*

- de aanvaring tussen twee zeeschepen met brand tot gevolg
- het vrijkomen van gevaarlijke stoffen met milieuschade en -effecten op het water
- de hinder op vaste wal van gevaarlijke stoffen.

Het scenario wordt realistisch genoemd, omdat dit scenario zich qua omvang tenminste éénmaal per jaar voordoet in de Westerse wereld. De publieke (hulpverlenings-)diensten dienen de garantie te geven dat zij het realistisch scenario kunnen bestrijden (eventueel met ondersteuning van private partijen). De Zeeuwse bestuurders zien dit scenario als minimum acceptatiegrens om zo goed als mogelijk voorbereid te zijn op de risico's, die verbonden zijn aan het scheepvaartverkeer op de Westerschelde.

Vanzelfsprekend zal ook operationeel en bestuurlijk worden opgetreden bij incidenten anders dan het realistische scenario. Het uitgangspunt is wel dat wanneer de overheidsinstanties voldoende uitgerust zijn voor de bestrijding van een realistisch scenario, zij over een basisniveau beschikken om adequaat te kunnen reageren op andere type incidenten op het water.

### 2.1 Overige uitgangspunten

- De incidentbestrijding dient zoveel als mogelijk aan te sluiten op de in regionaal verband gemaakte afspraken voor de bestrijding van incidentbestrijding op het land.
- Onderscheid in bron- en effectbestrijding. Bronbestrijding: het bestrijden van het incident op de Westerschelde. Effectbestrijding: het bestrijden van de effecten van het incident voor de omwonenden en de omliggende bedrijven.
- De burgemeester van de brongemeente is coördinerend burgemeester. De coördinerend burgemeester neemt de bestuurlijke besluiten met betrekking tot de bronbestrijding. De wettelijke bevoegdheden van de afzon-

<sup>2)</sup> Opgesteld in het rapport OORW, Eindrapport Rampenbestrijding Westerschelderegio, 4 mei 2005.

derlijke burgemeesters worden in acht genomen, evenals de bevoegdheden van de (hoofd)-OvJ, de HID en/of de CdK.

- De GRIP voor een incident op de Westerschelde kent vier verschillende fasen:
  - **Melding.** Dit heeft betrekking op het melden van incidenten op de Westerschelde. Vanuit de Hoofdverkeersleider worden incidenten gemeld bij de Gemeenschappelijke Meldkamer Zeeland (GMZ).
  - **GRIP-1.** GRIP-1 wordt afgekondigd om ter plekke een coördinatieteam-water (COT-W) te water beschikbaar te hebben.
  - **GRIP-2.** GRIP-2 wordt afgekondigd om naast de COT-W te water een ROT operationeel te krijgen evenals een actiecentrum waarin brandweer en Rijkswaterstaat samenwerken.
  - **GRIP-4.** In aanvulling op het COT-W te water en het ROT wordt in deze fase ook het RBT ingesteld.
    - \* iedere burgemeester blijft verantwoordelijk voor de bestrijding van de effecten van het incident voor de eigen gemeente/bevolking
    - \* de coördinerend burgemeester coördineert de effectbestrijding indien meer dan één gemeente betrokken is de burgemeester(s) van de getroffen gemeente(n) vormt (vormen ieder) een eigen beleidsteam (kernbezetting)
    - \* er wordt een RBT ingesteld onder leiding van de coördinerend burgemeester.
- Bij incidenten op de Westerschelde kan een 'coördinatieteam-water'<sup>3)</sup> worden geformeerd, waardoor (net als op het land) een multidisciplinair commando ter plaatse is. Het COT-W is vooral gericht op een adequate samenwerking en eenduidige communicatie tussen alle betrokkenen (hulpverleningsdiensten en particuliere partijen) op het water te waarborgen.
- Op basis van de registratie van de ongevallen is aangetoond dat aanvaringen met vaartuigen of andere objecten voornamelijk plaatsvinden in de Overloop van Hansweert, de Put van Terneuzen, de bocht van Walsoorden, het smalle vaarwater in het Nauw van Bath en het Belgische deel van de Schelde. Voor deze 'hotspots' moet speciale aandacht zijn.

Deze vastgestelde uitgangspunten uit het Coördinatieplan Incidentbestrijding Westerschelde zijn overgenomen in het Rampbestrijdingsplan Westerschelde. Voor meer informatie wordt naar het rampbestrijdingsplan verwezen.

<sup>3)</sup> Bij de brandweer staat de functie van piketfunctionaris HOvD onder druk om tegelijkertijd een CoPI te land als een CoPI te water te organiseren. Het instellen van dit piket HOvD is niet alleen noodzakelijk voor Samenwerken en Slagkracht, maar ook ten behoeve van andere risico's in de Veiligheidsregio Zeeland.

### 3 Uitwerking versterken slagkracht op de Westerschelde

Uit diverse onderzoeksrapportages<sup>4)</sup> blijkt dat de operationele slagkracht op het Nederlandse deel van de Westerschelde in de huidige situatie onvoldoende is om een incident te kunnen bestrijden en een veilige woon- en werkomgeving aan inwoners en bezoekers van Zeeland te garanderen. Incidentbestrijdingsvaartuigen zijn kostbaar en zullen relatief weinig worden ingezet als de vaartuigen alleen voor de incidentbestrijding worden aangeschaft. Om deze reden wordt gezocht naar economische en pragmatische oplossingen om over voldoende slagkracht te beschikken ten tijde van een incident en daarnaast een adequaat zorgniveau te kunnen garanderen aan de inwoners van Zeeland.

Het versterken van de slagkracht richt zich op:

- **Commandovoering:** het realiseren van de commandovoering tijdens een incident op het water
- **Koel- en bluscapaciteit:** voldoende koel- en bluscapaciteit om het incident te bestrijden.

Op 2 juni 2009 heeft de projectgroep een aantal mogelijke opties voor het versterken van de operationele slagkracht aan de Stuurgroep van het project Samenwerken & Slagkracht gepresenteerd.

De Stuurgroep heeft besloten om te kiezen voor het realiseren van de volgende optie:

- **Commandovoering:** Rijkswaterstaat heeft besloten verouderde vaartuigen op de Westerschelde te vervangen om meer patrouille-, inspectie- en handhavingstaken op het water uit te voeren. Twee aan te schaffen vaartuigen van Rijkswaterstaat Zeeland worden uitgerust voor taken op het gebied van commandovoering.
- **Koel- en bluscapaciteit:** voor de benodigde koel- en bluscapaciteit zijn minimaal twee vaartuigen<sup>5)</sup> noodzakelijk. Een belangrijk aandachtspunt is de gegarandeerde paraatheid en beschikbaarheid van de vaartuigen tijdens een incident op de Westerschelde. Gekozen wordt om de slagkracht voor de minimaal benodigde koel- en bluscapaciteit aan private partijen uit te besteden.

Ten aanzien van de commandovoering op RWS-vaartuigen dient te worden opgemerkt dat er drie opties zijn wat betreft de beschikbaarheid van de vaartuigen, te weten 55% - 80% - 100%. Hierbij geldt, hoe hoger de beschikbaarheid hoe meer personeel (fte) noodzakelijk is om deze beschikbaarheid te garanderen. De voorkeur van de Stuurgroep gaat uit naar een beschikbaarheid van 80%. De Stuurgroep heeft de projectgroep opdracht gegeven om naar een oplossing te zoeken voor de hoge structurele personeelskosten, te weten € 550.000,-, die aan deze 80% beschikbaarheid zijn verbonden. Deze kosten verbonden aan 80% beschikbaarheid zijn dan ook **niet** meegenomen in het financiële overzicht.

<sup>4)</sup> Project onderzoek Ongevallen en Rampenbestrijding Westerschelderegio, Eindrapportage Westerschelderegio, Versie 5.6, 4 mei 2005 en Onderzoek calamiteitenbestrijding Zeeuwse Wateren.

<sup>5)</sup> Vaartuigen dienen te voldoen aan internationale standaard FiFi One.

#### 4 Financiële consequenties versterken slagkracht Westerschelde

De uitwerking van de financiële consequenties is gebaseerd op de door de Stuurgroep voorgestelde optie om voor de commandovoering op de Westerschelde gebruik te maken van RWS-vaartuigen en voldoende bluscapaciteit te garanderen middels een (waakvlam)overeenkomst met een private partij (bergers).

Op basis van deze optie zijn de kosten die voortvloeien uit het project Samenwerken & Slagkracht als volgt te verdelen in de onderstaande posten (zie tabel 1). Op de volgende pagina's zal per post een toelichting worden gegeven.



Tabel 1: Overzicht kosten professionalisering incidentbestrijding op de Westerschelde (x € 1.000,-)  
**Kosten project Samenwerken & Slagkracht (x € 1.000,-)**

	<b>2009</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	<i>incidenteel</i>	<i>structureel</i>	<i>structureel</i>	<i>structureel</i>	<i>structureel</i>
Slagkracht (commandovoering & blus- en koelcapaciteit)	3.414	100	-	100	100	100	100
Incidentbestrijdingsmiddelen*	1.440				25	25	25
Opleiden, trainen en oefenen waterspecialisten*	390		390		295	295	295
Beveiligde lijnverbinding SCC*	13			10	10	10	10
Communicatie & ICT middelen**			250	50	50	50	50
KNRM-post	81						
Implementatie en uitvoering**	100			100	100	100	100
Onvoorzien	544	-	-	26	58	58	58
<b>Totalen incidenteel/structureel</b>	<b>5.982</b>	<b>100</b>	<b>640</b>	<b>286</b>	<b>638</b>	<b>638</b>	<b>638</b>

In tabel gepresenteerde kosten zijn exclusief BTW

\* Deze kosten komen **100%** ten goede aan alle Zeeuwse Delta-wateren

\*\* Deze kosten komen **50%** ten goede aan alle Zeeuwse Delta-wateren

#### 4.1 Slagkracht commandovoertuig en koel- en bluscapaciteit

De kosten voor de basisvoorzieningen voor de commandovoering op twee vaartuigen van Rijkswaterstaat zijn op basis van een offerte van scheepswerf De Haas begroot op € 2.929.366,--. Verder dienen er kosten te worden gemaakt om de vaartuigen van de private partijen inzetbaar te maken voor het koelen en blussen (hierbij kan geacht worden aan communicatiemiddelen, schuimvormend middel en veiligheidsmiddelen). Het gaat hierbij met name om het realiseren van de benodigde voorraad schuimvormend middel.

De opbouw van de kosten wordt in de onderstaande tabel weergegeven.

Overzicht begroting kosten aanpassingen RWS-vaartuigen (incidenteel)	
Test- en ontwikkelkosten RWS-vaartuigen	€ 682.000,--
Aanpassingen commandokamer RWS-vaartuigen	€ 1.098.966,---
Uitbreiding E-installatie RWS-vaartuigen	€ 378.400,--
Gecertificeerd DP-O systeem RWS-vaartuigen	€ 660.000,--
Uitbreiding Safety Equipment RWS-vaartuigen	€ 110.000,--
Aanschaf schuimvormend middel private partijen	€ 485.000,--
<i>Totale kosten</i>	€ 3.424.366,--

Vanaf het jaar 2011 zullen de structurele kosten voor het versterken van de slagkracht en de commandovoering € 100.000,-- per jaar bedragen. De structurele kosten voor deze post zijn opgebouwd uit de volgende componenten:

Overzicht begroting commandovoering & bluscapaciteit (structureel)	
Contract private partij inzake bluscapaciteit	€ 75.040,--
Daadwerkelijk inzet blusvaartuig (op basis van 2 maal 24 uur p/j)	€ 24.960,--
<i>Totale structurele kosten</i>	€ 100.000,--

Voor de daadwerkelijke inzet van de vaartuigen van private partijen worden extra kosten in rekening gebracht. Binnen de voorliggende begroting is er van uitgegaan dat de vaartuigen per jaar 48 uur daadwerkelijk worden ingezet, in de praktijk zal dit vanzelfsprekend per jaar verschillen.

Binnen deze begroting zijn geen exploitatiekosten voor de vaartuigen van RWS opgenomen. Door de directie van RWS Zeeland is aangegeven dat exploitatiekosten tot en met een beschikbaarheid van 80 % niet aan de orde zijn en door RWS Zeeland zelf worden gedragen. Bij een

eventuele wens van een hogere beschikbaarheid zal over de exploitatiekosten opnieuw in overleg dienen te worden getreden met RWS.

#### 4.2 Incidentbestrijdingsmiddelen

De incidentbestrijdingsmiddelen zijn onmisbaar en noodzakelijk ter ondersteuning van de bestaande brandweervoorzieningen om een maritiem incident adequaat te kunnen bestrijden. De totale investeringskosten voor repressieve middelen worden geraamd op € 1.440.000,-. In de onderstaande tabel wordt weergegeven hoe de kosten van de incidentbestrijdingsmiddelen zijn opgebouwd.

<b>Overzicht begroting kosten Incidentbestrijdingsmiddelen (incidenteel)</b>	
Schuimvormend middel en toebehoren	€ 180.000,-
Container gaspakken	€ 25.000,-
Warmtebeeldcamera	€ 15.000,-
Container brandbestrijdingsunit	€ 75.000,-
Mobiele pompunits	€ 987.000,-
Persoonlijke beschermingsmiddelen	€ 78.000,-
Hulpverleningsunit	€ 30.000,-
Opsporingsmiddelen	€ 10.000,-
Containerplatform	€ 40.000,-
<i>Totale kosten</i>	€ 1.440.000,-

Vanaf 2011 zijn de instandhoudingskosten voor de incidentbestrijdingsmiddelen geraamd op € 25.000,- per jaar. Bij deze middelen is sprake van verschillende afschrijftermijnen, vanaf 2015 dient rekening te worden gehouden met de eerste vervangingsinvestering.

#### 4.3 Opleiding, trainen en oefenen van waterspecialisten

Voor een effectieve operationele incidentbestrijding bij incidenten op de Deltawateren is het belangrijk dat de betrokken diensten en functionarissen goed voorbereid zijn op de door hen uit te voeren taken en verantwoordelijkheden. Het opleiden en oefenen is noodzakelijk, omdat dat de maritieme incidentbestrijding geen dagelijkse routine betreft en afwijkingen kent ten opzichte van de rampbestrijdingsprocessen op het land. De totale incidentele kosten voor het traject inzake opleiden en oefenen bedragen € 780.000,-. Deze incidentele kosten zijn als volgt opgebouwd:

<b>Overzicht begroting kosten opleiden en oefenen (incidenteel)</b>	
Grootschalige oefening	€ 200.000,--
Oefenen	€ 333.200,--
Oefenen	€ 248.100,--
<i>Totale kosten</i>	€ 781.360,--

De totale structurele kosten voor de instandhouding van opleidings- en oefenniveau van waterspecialisten bedragen vanaf 2011 € 295.000,-- per jaar (zie ook bijlage 3).

<b>Overzicht begroting kosten opleiden en oefenen (structureel)</b>	
Opleiden	€ 145.000,--
Oefenen	€ 100.000,--
Medewerker Opleiden en Oefenen (schaal 8)	€ 50.000,--
<i>Totale kosten</i>	€ 295.000,--

De Stuurgroep van het project Samenwerken & Slagkracht stelt voor om op korte termijn te starten met het opleidings- en oefentraject voor de waterspecialisten.

#### 4.4 *Beveiligde lijnverbinding SCC*

In de begroting van het project Samenwerken & Slagkracht is ook een post opgenomen voor een beveiligde lijnverbinding tussen het Schel-decoördinatiecentrum en de gemeenschappelijke meldkamer. En dergelijke verbinding voorziet in het direct, beveiligd en constant gecontroleerd kunnen verzenden van informatie tussen Schel-decoördinatiecentrum en gemeenschappelijke meldkamer. De incidentele kosten voor realisatie van deze beveiligde lijn bedragen in 2009 € 13.000,--. Vanaf het jaar 2010 zal er sprake zijn van een structurele kostenpost van € 10.000,-- voor de instandhouding van de lijnverbinding.

#### 4.5 *Communicatie en ICT-middelen*

Onder communicatie en ICT-middelen worden voorzieningen verstaan die nodig zijn voor het goed functioneren van het coördinatieteamwater (COT-W). Het gaat om geschikte laptops voor de bemanning, datacommunicatievoorzieningen, satellietverbindingsmiddelen en presentatiemiddelen. Deze totale incidentele kosten zijn geraamd op € 250.000,-- in 2010.

<b>Overzicht begroting kosten communicatie- &amp; ICT-middelen (incidenteel)</b>	
Laptops bemanningen vaartuig	€ 89.500,--
Datacommunicatievoorzieningen	€ 80.500,--
Satellietverbindingmiddelen	€ 45.000,--
Presentatiemiddelen	€ 35.000,--
<i>Totale kosten</i>	€ 250.000,--

Vanaf 2011 zullen deze structurele kosten jaarlijks € 50.000,-- bedragen. Deze kosten bestaan met name uit het onderhoud van apparatuur.

#### 4.6 Kosten KNRM-post

In 2008 is een nieuwe KNRM-post te Hansweert geopend. Met dit initiatief wordt in het oostelijke deel van de Westerschelde de Search and Rescue-taak beter geborgd. Om het nieuwe station operationeel te krijgen zijn diverse kosten te maken. De kosten kunnen verdeeld worden in drie categorieën:

- incidentele kosten voor realisatie station (KNRM-kosten)
- incidentele kosten voor het faciliteren van de locatie van het station  
(projectkosten Samenwerken & Slagkracht)
- structurele kosten voor exploitatie (KNRM-kosten).

De incidentele kosten bedragen (volgens de eerste raming) € 415.000,- (totale stichtingskosten) waarvan € 81.000,-- (als incidentele kosten creëren facilitaire voorzieningen). De structurele exploitatiekosten bedragen € 100.000,-- per jaar. Er is afgesproken dat het project Samenwerken & Slagkracht eenmalig een bijdrage verschaft aan de incidentele kosten voor de facilitaire voorzieningen, deze staan in onderstaande tabel begroot.

<b>Overzicht begroting kosten facilitaire voorzieningen (incidenteel)</b>	
Aanpassing RWS ruimte tot bemanningsverblijf	€ 30.000,--
Aanpassingen ligplaats	€ 5.000,--
Walstroomvoorziening	€ 7.500,--
Opslag reddingsmateriaal	€ 32.000,--
Brandstofvoorziening	€ 6.500,--
<i>Totale kosten</i>	€ 81.000,--

De totale kosten voor het project Samenwerken & Slagkracht komen op € 81.000,-- (incidenteel).

#### 4.7 *Implementatie en uitvoering*

Door de Stuurgroep wordt voorgesteld om voor een goede implementatie en borging van de nautische incidentenbestrijding in Zeeland een specialistische medewerker (1 functieplaats HBO-niveau, schaal 10) aan te stellen bij de Veiligheidsregio Zeeland. Deze medewerker kan onder andere belast worden met het actueel houden van de planvorming, waaronder het Rampbestrijdingsplan Westerschelde, het organiseren van de opleidingen en oefenen en het onderhouden van contacten met de nautische partijen, zoals de Rijkswaterstaat, Kustwacht en Zeeland Seaports. De kosten van een medewerker op niveau schaal 10 bedragen € 66.000,-- per jaar.

Daarnaast is communicatie en informatie over de nieuwe werkwijze en de totstandkoming van de resultaten is van groot belang voor het welslagen en daadwerkelijke borging van het project. Om deze redenen zullen diverse communicatieactiviteiten gepland moeten worden, zoals het houden van informatiebijeenkomsten voor incidentbestrijders en ambtelijke en bestuurlijke organisatie. Ook dergelijke taken kunnen belegd worden bij deze medewerker.

De totale kosten hiervan worden geraamd op € 100.000,-- vanaf 2009 en zullen jaarlijks terugkeren.

#### 4.8 *Post Onvoorzien*

Ten aanzien van de bovenstaande begroting is sprake van enkele onzekerheden wat betreft de exacte bedragen, daarom is een post onvoorzien opgenomen. Hiervoor wordt uitgegaan van 10% van de totale projectkosten, dit is binnen grote projecten gebruikelijk.

Dit resulteert in een bedrag van € 544.837,-- incidenteel in 2009, een bedrag van € 26.000,-- in 2010 en vanaf het jaar 2011 een bedrag van € 58.000,-- structureel.

## Bijlage 1: Overzicht aantal incidenten in 2008

Nr	Datum	Naam schip	Wat	Varend / afgemeerd	Categorie	Toepassingsgebied
33	07-12-2008	Atlantic Transport	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
32	17-11-2008	Beauthrophy	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
31	02-11-2008	Chiquita	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
30	25-10-2008	Kota Lagu	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
29	21-10-2008	Ma Londa 2	Brand	Afgemeerd	Binnenvaartschip	Kanaal Gent-Terneuzen
28	16-10-2008	MSC Bali	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
27	12-10-2008	Laura	Aanvaring	Varend	Zeeschip	Kanaal Gent-Terneuzen
26	01-10-2008	Thibo	Losgeslagen duw	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
25	22-09-2008	?	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
24	09-09-2008	Sumus Umbra	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
23	14-08-2008	Agiasma	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde / Noordzee
22	13-08-2008	Face Off	Stranding	Varend	Pleziervaartuig	Grevelingen
21	10-08-2008	Lianca	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
20	04-08-2008	MPS Marjo	Brand	Afgemeerd	Binnenvaartschip	Kanaal door Walcheren
19	04-08-2008	Marina	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
18	03-08-2008	Willem Lourens	Maakt water	Varend	Binnenvaartschip	Kanaal Gent-Terneuzen
17	31-07-2008	Rubino	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde/ Noordzee
16	27-07-2008	Al Manamah	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
15	22-07-2008	?	Projectiel	Afgemeerd	Binnenvaartschip	Westerschelde
14	18-07-2008	Grand Dubai	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
13	09-07-2008	Viking	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
12	04-07-2008	?	Stranding	Varend	Pleziervaartuig	Westerschelde
11	30-05-2008	Hansa Centurion	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
10	21-05-2008	?	Brand	Afgemeerd	Binnenvaartschip	Westerschelde
9	18-04-2008	Scaldis	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
8	16-04-2008	Present	Brand	Afgemeerd	Binnenvaartschip	Kanaal Gent-Terneuzen
7	13-04-2008	Elisabeth	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
6	31-03-2008	Yerseke 91	Brand	Afgemeerd	Binnenvaartschip	Oosterschelde
5	05-03-2008	MS St. Angelo	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
4	03-03-2008	Carla	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
3	13-02-2008	MSC Eyra	Stranding	Varend	Zeeschip	Westerschelde
2	06-02-2008	ST Maurus	Maakt water	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde
1	03-01-2008	Elisabeth	Stranding	Varend	Binnenvaartschip	Westerschelde

## **Bijlage 2: Taken en bevoegdheden burgemeester - HID - kapitein**

### *Verantwoordelijkheden burgemeester en hoofdingenieur-directeur*

De wetgever heeft uitdrukkelijk geregeld dat in geval van een ramp, een zwaar ongeval of ernstige vrees voor het ontstaan daarvan het opperbevel ligt bij de burgemeester. Het is de burgemeester die bepaalt wanneer hiervan sprake is en het is de burgemeester die coördineert en de (eind)beslissingen neemt ten aanzien van de openbare orde en veiligheid. Dit laat onverlet dat de HID - indien er sprake is van een ramp of zwaar ongeval in de zin van de WRZO - verantwoordelijk blijft voor de aan hem opgedragen c.q. gemandateerde taken. De burgemeester zal bij een ramp of zwaar ongeval met waterstaatkundige herkomst/aspecten de beheerder van het waterstaatswerk dat in gevaar is - dit kan de HID zijn - (moeten) betrekken. De HID kan in geval van gevaar, en zolang de daardoor ontstane situatie dat noodzakelijk maakt, die maatregelen treffen die hij nodig oordeelt (artikel 72 Waterstaatswet 1900), zo nodig in afwijking van wettelijke voorschriften (Wet Rampen en Zware Ongevallen).

De formele verantwoordelijkheden van de burgemeester en die van de HID van Rijkswaterstaat en de relaties tussen die verantwoordelijkheden leiden ertoe dat beide elkaar nodig hebben. Daarbij zullen de burgemeester en de HID samen (moeten) bepalen hoe aan hun verschillende belangen (openbare veiligheid versus veiligheid waterstaatswerken) recht kan worden gedaan.

### *Verantwoordelijkheden burgemeester en kapitein*

Indien zich op het water een zwaar ongeval of ramp voordoet is het in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de kapitein om de veiligheid van zijn schip, de opvarenden en de lading te waarborgen. Echter, in het geval van een incident is ten behoeve van het voorkomen, beperken en bestrijden van gevaar, in principe geen toestemming van de kapitein noodzakelijk voor het optreden van overheidsdiensten.

Een buitenlands schip is geen buitenlands grondgebied, maar een uitbreiding van de extraterritoriale rechtsmacht van de vlagstaat binnen het gemeentelijk ingedeeld gebied. Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied is gewoon de Nederlandse wet van toepassing, ook op buitenlandse schepen. Deze dienen zich aan de rechtsmacht van Nederland te onderwerpen. De uitbreiding van de (extraterritoriale) rechtsmacht is bij de incidentbestrijding niet van belang.

Het optreden van overheidsdiensten is geregeld in de Gemeentewet van 14 februari 1992 (artikelen 173, 175, 176).

Geconcludeerd kan worden dat in geval van een ramp of zwaar ongeval de burgemeester de bevoegdheid heeft om in te grijpen en dwingend kan optreden.

Ook al is op het moment dat dit optreden noodzakelijk is reeds een hulpverleningscontract / bergingscontract (bijv. LOF 2000) afgesloten tussen de kapitein van het schip en één of meerdere bergers, dan maakt dit in principe niet uit. Een hulpverlenings-/bergingscontract ontslaat de betrokkenen (het schip en de berger) niet van de lokale wettelijke verplichtingen. Wel verdient het de aanbeveling om dit in overleg met de kapitein en/of de door verzekeraars van het schip aangestelde expert te doen.