

Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2010-2015



December 2009

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Introductie

Het Nederlandse deel van de Noordzee omvat de territoriale zee en de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (NEEZ). Dit zeegebied behoort met meer dan 260.000 scheepsbewegingen per jaar tot de drukst bevaren gebieden ter wereld, biedt ruimte aan vele economische activiteiten en herbergt belangrijke ecologische waarden. Het luchtruim boven dit zeegebied valt deels samen met het Vluchtinformatiegebied Amsterdam. Jaarlijks vinden 50.000 helikoptervluchten plaats boven de zee voor vervoer van mensen en middelen tussen het vaste land en de mijnbouwplatforms en de loodsen van en naar schepen. Ook de overige luchtvaart vliegt intensief boven dit gebied.

Het is de taak van de overheid zorg te dragen voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen die voortvloeien uit internationale verdragen betreffende de redding van mensenlevens op zee en de beperking van schade voor het mariene milieu en de kust. Bovendien dient de overheid de economische waarde in die gebieden, de zeeerende functie van de kust en de waterstaatswerken te beschermen. Voor overheidsoptreden op deze vlakken worden de volgende termen gebruikt: Nood-, spoed- en veiligheidscommunicatie (NSV), Search and Rescue (SAR) en Rampen- en IncidentenBestrijding (RIB) en hulpverlening.

De ambitie van de overheid is een permanente verbetering van de veiligheid van zowel de scheepvaart als luchtvaart. Desondanks kunnen er toch ongevallen plaatsvinden. Als dat het geval is dan staat de Nederlandse overheid met de Kustwacht als centrale spin in het web elke dag weer klaar om te helpen. Er zijn echter grenzen aan tot hoe ver die hulp reikt. In deze nota stelt de overheid zorgnormen voor hulp aan opvarenden op en luchtvaardenden boven de Noordzee.

Onder maritieme noodhulp vallen naast het opsporen en redden van mensen in nood, ook de voorzieningen voor (sleep)hulp, de berging van schepen, lading en containers op de Noordzee, het bieden van een toevluchtsoord (*place of refuge*) aan schepen in nood en het verlenen van radio medische adviezen aan zeevaardenden. Het hoofdstuk opsporen en redden van mensen in nood zal worden toegevoegd zodra het overleg met Defensie over de zorgnorm voor de nieuwe defensiehelikopter is afgerond.

Een taak die tot op heden nog niet door de overheid is uitgevoerd, is het verlenen van assistentie bij brand aan boord van passagierschepen ter voorkoming van grootschalige evacuaties. Deze nota schetst de verantwoordelijkheid op dit terrein die de overheid oppakt.

De Kustwacht heeft de regie over alle acties op de Noordzee inclusief de benodigde middelen en bepaalt volgens een vastgestelde prioriteitstelling wanneer en waar de middelen worden ingezet. De vliegende middelen kan hij tevens inzetten voor zijn SAR-taak op de Waddenzee, het IJsselmeer inclusief de Randmeren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.

Leeswijzer

De nota "Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee" beschrijft *het optreden bij incidenten en calamiteiten* van de overheid op zee.

Als eerste volgt een inleidend hoofdstuk over de aanleiding van de nota, algemene beleidsuitgangspunten voor het optreden, de opzet van de Kustwacht en de verankering van dit optreden in nationale en internationale wet- en regelgeving. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de samenhang met andere documenten en van belang zijnde ontwikkelingen.

De kern van de nota wordt gevormd door de hoofdstukken 2 t/m 8 met de beschrijving van de taken die behoren tot het optreden bij incidenten en calamiteiten. Deze taken zijn de inzet bij brand aan boord van passagierschepen ter voorkoming van grootschalige evacuaties (hoofdstuk 2), het bestrijden van rampen en incidenten (hoofdstuk 3), het bieden van noodsliephulp (hoofdstuk 4), het regelen van het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer (hoofdstuk 5), het aanwijzen van Places of Refuge (hoofdstuk 6), het verlenen van radio medische adviezen aan zeevarenden (hoofdstuk 7) en het beschikbaar hebben van bergingscapaciteit (hoofdstuk 8).

Al deze hoofdstukken hebben overwegend dezelfde opbouw. Na een korte samenvatting wordt ingegaan op de formele basis van de taak gevolgd door het beleid en de daaruit voortkomende zorgnorm; waar mogelijk worden preventieve maatregelen benoemd. Ieder hoofdstuk sluit af met de conclusie of aan de gestelde zorgnormen wordt voldaan.

Afgesloten wordt met het financiële hoofdstuk (9) waarin wordt beschreven op welke wijze de kosten van de maatregelen in de Rijksbegroting zijn opgenomen

De termen incident, calamiteit, ongeval en ramp worden in deze nota als synoniem gebruikt.

Overeenkomstig het vaststellen van zorgnormen door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in het concept Algemene maatregel van Bestuur "Besluit veiligheidsregio's" wordt ook in deze nota afhankelijk van de taak de term zorgnorm gebruikt. De zorgnorm beschrijft de gewenste inzet door de overheid bij een hulpvraag met een specificatie van de opkomsttijd (is de tijd tussen ontvangst van de melding en aankomst op de plek van het incident), van de basiscapaciteit en een specificatie van de opschalingscapaciteit in tijd en omvang.

Als eenheid van afstand wordt in deze nota de zeemijl of nautical Mile (nM) gehanteerd, zijnde 1,852 km en als eenheid van snelheid de knoop (Knts): het aantal zeemijlen per uur.

De figuren en tabellen zijn per hoofdstuk genummerd. Tenzij anders vermeld, zijn alle figuren en tabellen samengesteld uit gegevens uit de Kustwacht Jaaroverzichten periode 2002 t/m 2007.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van de nota

Algemene Rekenkamer

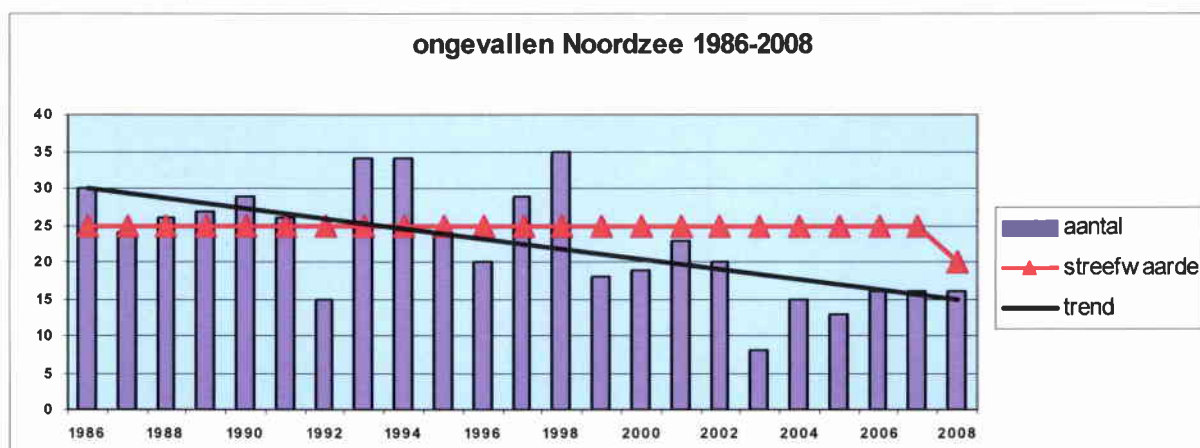
In het rapport over het functioneren van de Kustwacht Nederland beveelt de Algemene Rekenkamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 30 060, nr. 2) onder andere aan om meer koppeling aan te brengen tussen de Kustwachttaken en het beleid. De prestaties van de Kustwacht kunnen duidelijker vastgelegd worden in meetbare termen en met een tijdshorizon. In een reactie aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 30 060, nr. 5) op vragen van de commissie voor de Rijksuitgaven en de vaste commissies voor Defensie, voor Financiën, voor Justitie en voor Verkeer en Waterstaat gaf de minister van Verkeer en Waterstaat aan initiatieven te hebben genomen om te komen tot een onderbouwing van de capaciteit voor het opsporen en redden van mensen in nood, en de hulpverlening ter voorkoming van ongevallen op zee.

1.2 Nederlands overheidsoptreden bij calamiteiten en incidenten op de Noordzee

In de loop der jaren is voor de scheepvaart een instrumentarium ontwikkeld van beleidsmatige, juridische en technische middelen om de navigatie, de ordening van het scheepvaartverkeer en het toelaten van schepen op de vaarwegen in goede banen te leiden. Het Nederlandse beleid is onlangs opnieuw geformuleerd in de Beleidsbrief Zeevaart "Verantwoord varen en een vitale vloot" (Tweede kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31409, nr. 1). Het Nederlandse en internationale beleid is gericht op een permanente verbetering van de veiligheid en milieuprestaties van de (wereld)zeevaart.

Over de periode 1986 – 2008 is sinds 1999 een forse daling van het aantal significante¹ scheepsongevallen per jaar geregistreerd (zie *figuur 1.1*). De conclusie is daarmee gerechtvaardigd dat het Nederlandse deel van de Noordzee een relatief veilige transportader is. Punt van aandacht blijft, vanwege de relatief grote betrokkenheid van visserij bij ongevallen op de Noordzee, de veiligheid en toezicht op deze sector.

De referentiewaarde van het maximaal aantal significante scheepvaartongevallen per jaar van de beroepsvaart is bijgesteld van 25 naar 20 (referte de Beleidsbrief Zeevaart).



figuur 1.1: verloop aantal significante ongevallen in de NEEZ van 1986 t/m 2008

¹ significant ongeval is een ongewilde gebeurtenis dat een schip overkomt, met als gevolg (1) schade aan het schip, de vaarweg, het milieu, of aan personen niet behorende tot de bemanning, dan wel (2) schade aan personen op het schip, wanneer de oorzaak t.o.v. schip en bemanning buiten het schip liggen. Ongevallen tussen recreatievaartuigen onderling worden niet meegerekend.

De Nederlandse regelgeving voor de zeescheepvaart, offshore mijnbouw en luchtvaart bestrijkt vier deelgebieden: het object (schip, installatie dan wel vliegtuig), lading, bemanning en verkeer. In de regelgeving is in beginsel opgenomen dat wanneer zich een voorval voordoet waarbij de gezondheid of veiligheid in het geding komt, dit met de aan boord aanwezige middelen en kennis bestreden moet kunnen worden. Wanneer dit niet mocht lukken dan dienen de bemanning en passagiers over voldoende middelen, kennis en tijd te beschikken om het schip, het luchtvaartuig en/of mijnbouwinstallatie te kunnen verlaten en te overleven. De omringende scheepvaart is verplicht bij een oproep door de bemanning of de Kustwacht hulp te bieden. Deze uitgangspunten gelden internationaal en zijn in verdragen vastgelegd.

De overheid verleent derhalve aanvullende hulp. De aangeboden diensten zijn additioneel ten opzichte van de eigen verantwoordelijkheden van de scheepvaart, luchtvaart en mijnbouw. Dit betekent echter niet dat hulp wordt verleend "in het uiterste geval", want bij iedere melding wordt door de Kustwacht een risico inschatting gemaakt en desnoods preventief hulp aangeboden. Ondanks de bereidheid tot uiterste inspanningen, kan de overheid nimmer garanderen in alle gevallen succesvol te hulp te kunnen schieten.

Werkgebied

- Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van maritieme ongevallen omvat:
 - de Nederlandse territoriale zee en het luchtgebied daarboven, en
 - de Nederlandse EEZ en het luchtgebied daarboven;Indien nodig kan, in overeenstemming met betrokken diensten en bestaande internationale afspraken, het werkgebied zich uitstrekken buiten de hiervoor genoemde gebieden.
- Het geografisch werkgebied voor de afhandeling van luchtvaartongevallen is het vluchtinlichtingengebied (Flight Information Region) Amsterdam.

1.3 Uitvoering overheidstaken door Kustwacht Nederland

Aansturing

Met het Besluit Instelling Kustwacht, dat op 1 januari 2007 in werking is getreden, is gestart met de omvorming van het samenwerkingsverband Kustwacht tot een eigenstandige organisatie. Uitgangspunt bij dit besluit is dat de Kustwacht in de nieuwe vorm resultaatgericht en efficiënt kan optreden.

Ieder bij de Kustwacht betrokken ministerie bereidt het eigen beleid voor de Noordzee voor en stelt menskracht en middelen beschikbaar voor de uitvoering daarvan door de Kustwacht. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat coördineert de besluitvorming namens de betrokken ministeries. De Raad voor de Kustwacht, gevormd door directeuren-generaal van de betrokken ministeriële onderdelen, adviseert de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van haar coördinerende taak. Jaarlijks komen de beleidsprioriteiten voor het komende uitvoeringsjaar tot stand en worden voorgelegd aan de Ministerraad. De Ministerraad stelt jaarlijks de opdracht aan de Kustwacht vast. In opdracht van de Raad van de Kustwacht bewaakt het zogenaamde Kustwacht driemanschap de voorbereiding, uitvoering en verantwoording van de opgedragen kustwachttaken. Dit driemanschap wordt gevormd door de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat dienst Noordzee (RWS-NZ), de Officier van Justitie Noordzeezaken als voorzitter van de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN), en de Directeur Kustwacht (DKW).

Organisatie van de Kustwacht

Voor de planning, coördinatie, aansturing en uitvoering van de Kustwachttaken, beschikt de Kustwacht over mensen en middelen. Het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder is het hoofdkwartier van de Kustwacht. Het Communicatie en Coördinatie Centrum (CCC) van het KWC is permanent bemant. De bezetting bestaat te allen

tijde uit een Duty Officer, 3 multifunctionele Watch Officers en sinds enige tijd uit een Handhavingsmedewerker aan de zogenoemde Handhavingsdesk. Vanuit de afdeling Operaties is er altijd een Operationeel Team (OT) op piketbasis beschikbaar voor de aanpak van grotere incidenten en/of calamiteiten. De organisatie kan worden uitgebreid met het Regionaal Beheersteam Noordzee (RBN), Interdepartementaal BeleidsTeam (IBT) en Ministerieel Beleidsteam. De formatie van het KWC komt ten laste van het ministerie van Defensie en bestaat uit 48 formatieplaatsen. De betrokken departementen leveren ieder een liaisonmedewerker.

Inzet van mensen en middelen

Voor de uitvoering van de taken op zee maakt de Kustwacht, vastgelegd in operationele overeenkomsten, gebruik van personeel en varend en vliegend materieel (inclusief bemanningen) dat door de overheid en maatschappelijke organisaties, zoals met name de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij ter beschikking wordt gesteld. Bij spoedeisende activiteiten kan de directeur Kustwacht direct over deze middelen beschikken. Inzet van eenheden vanuit het buitenland geschiedt op basis van gesloten verdragen. Waar nodig wordt de inzet van marktpartijen per geval geregeld.

1.4 Internationale verdragen

De overheid draagt zorg voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen die voortvloeien uit internationale verdragen betreffende de redding van mensenlevens op zee en de beperking van schade voor het mariene milieu en de kust. Bovendien beschermt de overheid de economische waarde in die gebieden, de zeewerende functie van de kust en de waterstaatswerken. De bevoegdheden om te kunnen ingrijpen is gebaseerd op internationale verdragen.

De van toepassing zijnde internationale verdragen worden beschreven in de relevante hoofdstukken.

1.5 Nationale wet- en regelgeving en ministeriële besluiten

Het overheidsoptreden behorend tot de dienstverleningstaken van de Kustwacht is verankerd in Nederlandse wet- en regelgeving. In *Bijlage 1* is het wettelijk kader aangegeven. Daartoe behoren onder meer De Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (wet BON), De Scheepvaartverkeerswet, Het Scheepvaartreglement territoriale zee, De Wrakkenwet, De Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen, De Mijnbouwwetgeving en De Wet grenzen Nederlandse territoriale zee. Regelgeving betreft onder meer de Regeling inzake de SAR-dienst 1994. Opzet en taken van de Kustwacht zijn vastgelegd in het reeds genoemd Besluit instelling Kustwacht.

1.6 Samenhang met andere documenten

Samenhang tussen deze nota, het Activiteitenplan en Begroting en Dienstverleningsplan

Het Activiteitenplan en Begroting (APB) vormt jaarlijks de opdracht van de Ministerraad aan de Directeur Kustwacht en is gebaseerd op het Dienstverleningsplan en het Handhavingsplan.

De nota "maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee" is een beschrijving van het resultaatgebied *optreden bij incidenten en calamiteiten* (onderdeel van het Dienstverleningsplan) in relatie tot de beleidsuitgangspunten en het risicobeeld op en boven het Nederlands deel van de Noordzee.

Indien aanpassingen noodzakelijk zijn, worden deze in het Dienstverleningsplan geconcretiseerd en geëffectueerd middels de financiële meerjarenplanning van het APB. In het Dienstverleningsplan zijn de overheidsdoelstellingen zoals verwoord in de zorgnormen van deze nota, vertaald naar Prestatie Indicatoren (PIN's) op basis waarvan de voortgang van de uitvoering beoordeeld kan worden.

Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30195, nr 1)

Het Integraal Beheerplan Noordzee (IBN) beschrijft het beleid en het daaraan gekoppelde beheer vanuit een drietal integrale thema's: gezonde zee, veilige zee en rendabele zee. De voornaamste beheertaken die per thema beschreven worden zijn: uitvoering, handhaving, kennis en informatiebeheer, en signalering en evaluatie. De handavings- en dienstverlenings-taken die in kustwachtverband worden uitgevoerd vormen hier een onderdeel van.

Rapport Verkeersveiligheid op de Noordzee

Sinds 1985 voert het ministerie van Verkeer en Waterstaat iedere vier jaar een onderzoek uit naar de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op het Nederlandse deel van de Noordzee. De laatste onderzochte periode betreft 2000-2003. Een volgend onderzoek wordt voorbereid. Belangrijkste conclusies waren dat het totaal aantal aanvaringen en zinken van schepen is afgenomen, het aantal strandingen en "contact" is toegenomen en het aantal branden is gelijk gebleven. Dit uiteraard in vergelijking tot de voorgaande perioden.

Nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30195, nr 14)

De nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" beschrijft de incidenten met milieubedreigende stoffen op de Noordzee, Waddenzee en Zeeuwse Delta waarop Verkeer en Waterstaat zich voorbereidt, rekening houdend met ecologisch en economisch kwetsbare gebieden. De nota vormt de grondslag voor de zorgnorm voor de bestrijding van milieuverontreinigingen uit de onderhavige nota.

Rampenplan voor de Noordzee

Het Rampenplan voor de Noordzee beschrijft de gecoördineerde aanpak van de bestrijding van de schadelijke gevolgen van rampen- en incidentenbestrijding op het Nederlandse deel van de Noordzee. Het bevat procedures voor de samenwerking tussen het Kustwachtcentrum en de mogelijke betrokken instanties en diensten, waaronder de autoriteiten aan de landzijde. Periodiek vindt actualisatie van dit plan plaats. Waar nodig wordt in deze nota naar het Rampenplan verwezen.

1.7 Andere ontwikkelingen

Monitorrichtlijn

Het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie hebben op 27 juni 2002 Richtlijn 2002/59 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart het licht doen zien. Lidstaten dienen aangesloten te zijn op het EU-brede informatiesysteem (SafeSeaNet), beheerd door het Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) dat onder meer inzicht moet bieden in de bewegingen van schepen met gevaarlijke lading in Europese wateren. Nederland heeft deze Richtlijn geïmplementeerd door o.a. een wijziging van de Scheepvaartverkeerswet (29 december 2004, Stb. 2004, 698). In operationele zin leidt deze richtlijn sinds 1 januari 2007 tot verplichtingen voor de Kustwacht van het monitoren van de "Diepwaterroute" en de uitwisseling van gegevens tussen lidstaten en/of de Europese Commissie. Invoering van het netwerk aan walontvangers van het Automatisch Identificatie Systeem (AIS) aan boord van schepen, groter dan 300 BRT, is daarbij een belangrijk hulpmiddel.

Het derde EU Maritieme Veiligheidspakket

De Europese Commissie is in 2005 met zeven nieuwe voorstellen gekomen in het kader van het Maritieme Veiligheidspakket ter verdere verbetering van de veiligheid op zee. Doelstelling van een van die voorstellen, voortvloeiend uit het ongeluk met de olietanker "Prestige" voor de Spaanse kust in 2002, is het ontwikkelen van een helder

juridisch kader voor de zogenaamde toevluchtsoorden voor schepen in nood (*places of refuge*) en voor het verplicht stellen van AIS aan boord van vissersschepen.

Windturbineparken

Windmolens zijn een relatief nieuwe activiteit op zee. Bij de vergunningverlening vindt een zorgvuldige afweging plaats van de effecten van een windpark op natuur, milieu, veiligheid en andere gebruiksfunctie. Deze wordt in kaart gebracht door verplichte MER studies.

Project Waterrand

Naar aanleiding van onderzoek door de Hogeschool Zeeland en diverse ervaringen bij scheepsincidenten in de kuststrook, Waddenzee, Zeeuwse delta en overige grote binnenwateren hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 2006 het project Waterrand gestart. Doel van het project is de aanpak van incidenten op de gemeentelijk ingedeelde wateren te uniformeren. In 2008 is het Handboek incidentenbestrijding op het water verschenen. Voor deze nota is het project van belang bij incidenten in de kuststrook met uitstraling naar het land, maar ook bij aanlanding van geredde mensen.

Nationaal Waterplan (NWP)

Onlangs heeft de Ministerraad het Nationaal Waterplan vastgesteld en deze wordt binnenkort aan de Tweede Kamer aangeboden. Het plan beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Het NWP beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het NWP voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijk onderdeel is onder andere het nieuwe beleid voor de Noordzee. De paragraaf uit het NWP vervangt het beleid van de nota Ruimte voor de Noordzee. Met dit nieuwe beleid worden (zoek)gebieden voor windturbineparken aangewezen om daarmee ruimte te scheppen voor de realisatie van 6000 MW windenergie op zee in 2020. Ook is er een reserveringsgebied voor zandwinning aangewezen om de toenemende behoefte aan zand voor onder andere de bescherming van de kust tegen overstromingen te waarborgen.

2 Inzet bij brand aan boord van passagiersschepen

Introductie

Het blussen van branden aan boord van schepen is een taak voor de bemanning van het betreffende schip. Dit ligt vast in het SOLAS verdrag van de IMO waarbij Nederland partij is. Echter, de overheid kent een zorgplicht ten aanzien van de veiligheid van mensen. Na onderzoek van de mogelijkheden en gezien de toename van het aantal bewegingen van passagiersschepen op de Noordzee en van/naar Nederlandse havens, is in deze nota de ambitie van de overheid neergelegd om de kapitein van een passagiersschip zonodig te assisteren indien brand uitbreekt aan boord van zijn schip. Uitgangspunt van de inzet is het beperken of wegnemen van de risico's voor de passagiers. Daartoe worden in een recent gestart project specialistische brandweerteams opgeleid en uitgerust, afkomstig van een professioneel brandweerkorps. Het primaire doel van de inzet is het voorkomen van grootschalige evacuaties en wordt daarom als pre-SAR actie aangeduid.

2.1 Formele basis brandbestrijding

Er zijn geen (inter)nationale regelingen die de overheid verplicht in noodgevallen te voorzien in assistentie bij brand aan boord van passagiers- of andere schepen. De bemanning dient conform de SOLAS-verplichtingen elementaire kennis te hebben van het bestrijden van branden aan boord. Bovendien moet ieder schip materiaal aan boord hebben om branden te kunnen bestrijden. Zodra een brand echter groter wordt schieten vaak de kennis en vaardigheden van de bemanning te kort, en ontbreekt het aan voldoende materiaal. Hulp dient dan te worden ingeroepen van bergingsbedrijven.

2.2 Beleid brandbestrijding

2.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling van de overheid bij brand aan boord van passagiersschepen is het voorkomen van risicovolle evacuaties van passagiers door het beschikbaar stellen van een gespecialiseerd brandweerteam welke de bemanning kan adviseren en assisteren bij het bestrijden van de brand. Deze inzet dient de periode tot aan het arriveren van brandbestrijders van een bergingsbedrijf te overbruggen. De Kustwacht coördineert de inzet van brandweerteams.

Bergingsbedrijven in Nederland hebben aangegeven het economisch niet rendabel te vinden permanent een brandweerteam (gezamenlijk) beschikbaar te houden.

Om voor de overheid de kosten van de inzet van een gespecialiseerd brandweerteam op de Noordzee zo laag mogelijk te houden is samenwerking gezocht met bestaande brandweerkorpsen in Nederland. Omdat aan het in te zetten personeel hoge eisen worden gesteld, komen hiervoor met name beroepskorpsen in aanmerking. Derhalve doet de overheid een beroep op bestaande brandweerkorpsen die de inzet op passagiersschepen op de Noordzee in de loop van 2010 kunnen leveren. Afhankelijk van de situatie kan het team aangevuld worden met externe specialisten.

Aangezien gespecialiseerde brandweerinzet ook speelt voor de binnenwateren is deze taak binnen het project Waterrand met verantwoordelijke partijen op het land besproken. De ontwikkeling van specialistische teams in algemene zin bij incidenten op het water, wordt gebundeld onder de noemer Maritieme Incidenten Respons Groep (MIRG). De overheid werkt samen met bestaande brandweerkorpsen en de veiligheidsregio's aan de vorming van gespecialiseerde brandweerteams die zowel kunnen worden ingezet op zee (bestrijden van brand aan boord van passagiersschepen) als op de binnenwateren (tevens bestrijden van branden aan boord van zeeschepen met gevaarlijke stoffen).

Toelichting

Uitgangspunt van het beleid is dat als zich een voorval voordoet aan boord van schepen waarbij de veiligheid in het geding komt dit met de aan boord aanwezige middelen en kennis bestreden moet kunnen worden. Als dit niet of onvoldoende lukt dan dient de eigenaar en verzekeraar de hulp in te roepen van een gespecialiseerde berger. Wanneer dit niet mocht lukken dan dienen de bemanning en passagiers over voldoende middelen, kennis en tijd te beschikken om het schip te kunnen verlaten en te overleven. Als dat ook niet lukt, komt in zo'n geval de overheid te hulp.

Echter indien een ferry of cruiseschip moet worden ontruimd, geeft dat grote logistieke problemen. In het geval van een brand kan de ontruiming worden voorkomen of tenminste worden uitgesteld door de inzet van een gespecialiseerd brandweerteam. De inzet van overheidsmiddelen werd tot voor kort als te kostbaar gezien ten opzichte van de kleine kans op die gebeurtenis waarbij deze vorm van noodhulp moet worden ingezet. Echter de toenemende aandacht voor veiligheid en de herhaalde malen vastgestelde zorgplicht van de overheid voor mensen in nood hebben tot aanpassing van de overheidsvisie voor de Noordzee geleid. De noodzaak wordt onderschreven door de uitbreiding van het aantal bewegingen van passagiersschepen van en naar Nederlandse havens en over de Noordzee alsmede recente incidenten met brand aan boord van passagiersschepen in het buitenland.

2.2.2 Zorgnorm

Bij brand aan boord van passagiersschepen (ferry's en cruiseschepen) kan de inzet van een gespecialiseerd brandweerteam mensenlevens redden indien het tijdig aan boord kan arriveren om de bemanning te adviseren over en te assisteren bij de brandbestrijding.

Basicapaciteit

Het gespecialiseerde brandweerteam is binnen 1 uur na de melding op de plaats van vertrek aanwezig om via een helikopter met een hijsinstallatie of een snel varende schip (zoals van de KNRM) naar het passagiersschip vervoerd te kunnen worden.

Opschaling

Het brandweerteam assisteert de kapitein totdat extra capaciteit door bergers arriveert en de berger de hulpverlening overneemt. Op het moment dat het eerste brandweerteam naar zee gaat, is een tweede gespecialiseerd brandweerteam beschikbaar om in noodgeval het eerste team te kunnen ondersteunen.

Kwaliteit

Brand aan boord van passagiersschepen vereist specialistische opleiding en training van professionele brandweerteams met een specifiek voor dit doel samengestelde persoonlijke en team-uitrusting. Het brandweerteam (8 personen) bestaat uit officieren die de leiding hebben over het team en die specialistische adviezen aan de kapitein over nautische zaken kunnen geven, en een aanvalsteam voor de assistentie van de bemanning bij het bestrijden van de brand.

Beschikbaarheid

Het specialistische brandweerteam is permanent beschikbaar.

2.2.3 Restricties

Bij brand aan boord van passagiersschepen lopen de passagiers en bemanningsleden al snel gevaar. Het brandweerteam zal de bemanning hoofdzakelijk kunnen assisteren om het vuur tot staan te brengen of ingesloten passagiers trachten te bevrijden. De verantwoordelijkheid van de kapitein kan er toe leiden dat toch een (beperkte) evacuatie van passagiers en bemanningsleden nodig is, zelfs nog voordat het brandweerteam arriveert. De Kustwacht is hierop voorbereid. Door de inzet van het

brandweerteam kan de beschikbare evacuatie tijd worden verlengd wat de risico's die gepaard gaan met de evacuatie kan verkleinen.

2.2.4 Preventieve maatregelen

De IMO heeft veel aandacht voor brand aan boord van passagiersschepen. Analyses van branden hebben geleid tot diverse aanpassingen van de bouwvoorschriften en opleidingseisen. Ook zijn guidelines voor kapitein en bemanning uitgebracht. Gewerkt wordt aan het creëren van Places of Safety aan boord van passagiersschepen.

2.3 Risico onderzoek brandbestrijding

Het aantal bewegingen van passagiersschepen (cruise en ferry) op de Noordzee en van/naar Nederlandse havens nam de afgelopen jaren toe. Ook nam de omvang van het aantal bemanningsleden en passagiers op cruiseschepen de laatste jaren toe; de grootste cruiseschepen die Nederlandse havens aandoen hebben een capaciteit van 3.000 passagiers. De ferryschepen hebben in het laagseizoen ongeveer 400-600 personen aan boord en in het hoogseizoen oplopend tot 1.200 personen.

Er is geen statistisch onderzoek uitgevoerd op het uitbreken van brand aan boord van een passagiersschip op de Nederlandse wateren. Dit omdat zo'n incident op de Nederlandse wateren zich tot op heden niet heeft voorgedaan. Internationaal hebben zich sinds 1990, en met name sinds 2005, een aantal ernstige incidenten met brand aan boord van passagiersschepen voorgedaan. Te noemen zijn:

- de Scandinavian Star op de Oostzee in 1990, 159 doden
- de Achillo Lauro in 1994, 4 doden (bijna 1000 mensen aan boord)
- de Salam Boccacio voor de kust van Egypte in 2005 (bijna 1000 mensen omgekomen)
- de Star Princess in 2006 in het Caribisch gebied (150 hutten in vlammen op)
- de Calypso in 2006 voor de Engelse kust (geen doden, aan boord waren 450 Nederlandse passagiers).

Volgens opgave van de IMO zijn in deze periode nog minstens een 13-tal branden op cruiseschepen uitgebroken met doden en gewonden tot gevolg.

De Kustwacht heeft in de periode 2002-2007 geen verzoeken om assistentie bij brand aan boord van passagiersschepen ontvangen. Wel heeft de Kustwacht de afgelopen drie jaar assistentie verleend bij drie grotere branden op de Noordzee.

De KNRM is in de periode 2000 tot medio 2007 betrokken geweest bij 27 meldingen van brand aan boord van plezier- en vissersschepen.

Het MARIN heeft uit diverse gegevensbestanden in totaal 12 ernstige branden op schepen van de beroepsvaart (niet zijnde passagiersschepen) geregistreerd in de periode 2000 – 2003.

2.4 Eisen aan de uitvoering brandbestrijding

2.4.1 Eisen

Het bestrijden van een brand aan boord van een schip vereist kennis en ervaring. Voor brand aan boord van passagiersschepen tellen specifieke omstandigheden, zoals de opbouw van het schip en de aanwezigheid van een groot aantal passagiers. Het in te zetten specialistische brandweerteam dient op deze omstandigheden goed voorbereid te zijn vanuit een juiste kennis over mogelijkheden en beperkingen. De advisering aan de kapitein en de assistentie van de bemanning die belast is met de brandbestrijding, dient er op gericht te zijn de brand zoveel als mogelijk tot staan te brengen om massale evacuatie te voorkomen. Indien dit niet meer mogelijk is kan brandbestrijding bijdragen aan het verkrijgen van meer tijd voor de evacuatie. Voor de brandbestrijding maakt het aanvalsteam gebruik van de middelen aan boord van het schip.

2.4.2 Benchmark

Het Verenigd Koninkrijk (VK) en Duitsland hebben teams ontwikkeld om snel gespecialiseerde hulp aan boord van brandende schepen te kunnen brengen. Sinds april 2005 zijn in het VK 15 en in Duitsland 10 brandweerteams actief. In het VK worden de teams vervoerd met helikopters en in Duitsland met schepen.

De situatie in Frankrijk is dat op verzoek assistentie wordt verleend door gespecialiseerd personeel van de Franse marine.

Zweden heeft een aantal brandweerteams opgeleid die bij scheepsbranden assistentie kunnen verlenen.

België heeft geen initiatieven op dit gebied.

Denemarken oriënteert zich op deze taak.

2.5 Beschikbare middelen brandbestrijding

Omdat een snelle inzet uitgangspunt is, zal het brandweerteam alleen persoonlijke beschermingsmiddelen en een groepsuitrusting tot zijn beschikking krijgen, zodat vervoer per helikopter mogelijk is. Dat betekent dat voor de bestrijding gebruik moet worden gemaakt van de blusmiddelen aan boord van het passagiersschip.

In de buurt van de standplaats van het brandweerteam kan de KNRM voor snel transport zorgen. Voor het vervoer daarbuiten wordt gebruik gemaakt van een helikopter. Inzet van buitenlandse heli's voor het transport, met name vanuit België, is ook een mogelijkheid binnen de internationale SAR afspraken.

2.6 Conclusies brandbestrijding

De overheid bereidt zich voor op de inzet vanaf medio 2010 van specialistische brandweerteams bij brand aan boord van passagiersschepen op zee. Gekozen is voor een snelle maar beperkte inzet om de tijd te overbruggen totdat een berger met meer materieel ter plaatse kan zijn. Indien de situatie dat vereist wordt een bergingsexpert toegevoegd aan het team.

Deze vorm van brandbestrijding op zee wordt als pré-SAR aangemerkt.

Naast het vervoer van het team per snelle boot van de KNRM is vervoer van het team per helikopter mogelijk.

3 Het bestrijden van rampen en incidenten

Introductie

Het is de taak van de overheid zorg te dragen voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen die voortvloeien uit internationale verdragen betreffende de beperking van schade voor het mariene milieu en de kust. Overheidsoptreden op dit terrein wordt aangeduid als Rampen- en incidentenbestrijding (RIB). De Kustwacht voldoet met de uitvoering van deze taak aan de geformuleerde zorgnormen. Via operationele overeenkomsten beschikt de Kustwacht over de benodigde middelen.

3.1 Formele basis RIB

De Kustwacht voert de rampen- en incidentenbestrijding (RIB) op de Noordzee uit op basis van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON). Deze wet geeft regels tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee. Ingrijpen om erger te voorkomen is mogelijk indien een wettelijk aangegeven niveau wordt overstegen. De term ongeval sluit aan bij de terminologie van het Interventieverdrag (Brussel, 1969).

Voor het optreden in volle zee ('interventie') ten aanzien van schepen betrokken bij ongevallen in de zin van de Wet BON en het Interventieverdrag gelden strikt genomen geen geografische grenzen. Indien door het ongeval vitale Nederlandse belangen op het spel staan, kan, ongeacht de plaats van het ongeval, de overheid ingrijpen. 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 NEEZ en grote delen van de aangrenzende wateren omvat, bevindt zich tussen de 56^e breedtegraad en het Engels Kanaal.

De wijze waarop op zee wordt opgetreden is uitgewerkt in het Rampenplan voor de Noordzee.

De Wet BON is de pendant van de Wet Rampen en Zware Ongevallen² die geldt voor de gemeentelijk ingedeelde gebieden. Indien een incident op de Noordzee zich buiten gemeentelijk ingedeelde gebieden bevindt, ligt het primaat van de aanpak bij het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN). Binnen gemeentegrenzen ligt het primaat bij de Burgemeester van het getroffen gebied. Echter, uit doelmatigheidsoverwegingen is er in de Wet BON voor gekozen de bestrijding van de schadelijke gevolgen van rampen en incidenten in deze zgn. 1 kilometerzone te laten plaatsvinden onder de werking van de Wet BON. In de aanloopgebieden zoals omschreven in het Scheepvaartreglement territoriale zee is RIB primair een verantwoordelijkheid van de plaatselijke autoriteit. Indien daartoe aanleiding is wordt deze bevoegdheid per incident overgedragen aan de Kustwacht.

Toepassing van de Wet BON volgt het principe van de drietrapsraket. Uitgangspunt is dat de kapitein of eigenaar van een incidentschip zelf aangeeft dat hij een bergingsovereenkomst wil sluiten (1^e trap). Indien de overheid van mening is dat de werkwijze van de kapitein of eigenaar onvoldoende is gezien de (mogelijke) gevolgen van het incident voor de Nederlandse belangen, treedt de overheid op. In eerste instantie kan dat via een aanwijzing (2^e trap) en in tweede instantie door het opleggen of zelf nemen van een maatregel (3^e trap). Mocht de kapitein of eigenaar hieraan medewerking weigeren, dan is het onder bepaalde omstandigheden mogelijk dat de overheid het gezag over het schip overneemt, zo nodig met behulp van de sterke arm.

Voor het beperken van de schade aan het mariene milieu en de kust door incidenten op zee waarbij milieubedreigende stoffen vrijkomen is sinds 1973 het Marine Pollution

² Naar verwachting wordt de WRZO vervangen door de "Wet Veiligheidsregio's"

(MARPOL) verdrag van kracht. In 1990 is het Oil Preparedness and Response Corporation (OPRC) verdrag tot stand gekomen over de bestrijding van en samenwerking bij olieverontreinigingen. Dit verdrag is later uitgebreid met een protocol voor calamiteiten met Hazardous and Noxious Substances (HNS).

Binnen Europa is een aantal regionale verdragen van kracht, die specifiek gericht zijn op maritieme incidenten en de samenwerking bij de aanpak. De Europese Commissie (EC) is in al die regionale verbanden partner. Door de Europese Commissie is in 2002 het European Maritime Safety Agency (EMSA) ingesteld. EMSA ondersteunt de activiteiten van de lidstaten bij o.a. het opstellen van bestrijdingsplannen en op orde brengen van bestrijdingsmiddelen. In 2007 is de centrale organisatie Management Committee on Marine Pollution (MCMP) overgegaan van DG-Environment naar EMSA en heet sindsdien de Consultive Technical Group on Marine Pollution (CTGMP). In Brussel is er ten behoeve van de EC-lidstaten een Monitoring en Informatiecentrum (MIC) opgericht. Dit centrum is permanent bemand. Indien een land een omvangrijke calamiteit overkomt, waarbij internationale hulp nodig is, kan dit via het centrum geregeld worden. Dit centrum zet communicatie op tussen zogenaamde National Focal Points. In Nederland voert de Kustwacht deze functie uit voor de maritieme taken.

Nederland is partij bij het BONN AGREEMENT uit 1983 (verdrag van Bonn) waarin de samenwerking is geregeld van de kuststaten van de Noordzee bij de opsporing, melding en bestrijding van verontreinigingen van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen. Onder het verdrag hangt een aantal bi- of multilaterale operationele plannen waarbij buurlanden meer expliciete afspraken hebben gemaakt inzake onderlinge assistentie.

Nederland is partner in het operationeel plan met Denemarken en Duitsland (DENGERNETH-plan) inzake de samenwerking in het Waddenzeegebied. In de zuidelijke Noordzee werkt Nederland samen met Frankrijk, Engeland en België onder het verdrag van Bonn.

Namens Nederland is de Kustwacht bij de IMO (IMO resolutie 950) aangewezen als National Competent Authority voor Maritime Assistance Services (MAS). Dit houdt onder meer in dat de internationale scheepvaart in het Nederlandse verantwoordelijkheidsgebied voor alle vormen van assistentie rechtstreeks contact op kan nemen met de Kustwacht.

Voor het verkrijgen van informatie over de lading van schepen betrokken bij een ramp of incident is voor Nederland de Kustwacht aangewezen als Nationaal Bevoegde Autoriteit. De Kustwacht kan daardoor via het Europese meld- en informatiesysteem SafeSeaNet snel informatie opvragen bij de bevoegde plaatselijke autoriteiten over schepen en hun ladingen.

3.2 Beleid RIB

3.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling van de overheid is het voorkomen, beperken of ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee die uitstralen naar de Nederlandse kust, territoriale zee en Exclusieve Economische Zone. Het betreft incidenten waarvan de schadelijke gevolgen in termen van ernstig, dreigend en belemmerend, een bepaald, in de wet BON aangegeven, niveau overstijgen. De Kustwacht coördineert deze taak.

3.2.2 Zorgnorm

Voorkomende incidenten zijn onder meer milieuverontreinigingen, gezonken vaartuigen, drijvende vaartuigen, schadevaringen, berging voorwerpen, berging stoffelijke overschotten, verloren lading (zoals containers) en meldingen explosieven.

De meest kritische processen zijn in deze nota uitgewerkt. Dit zijn de milieuverontreinigingen (wordt hierna behandeld), driftende schepen (zie hoofdstuk 4) en gezonken vaartuigen (zie hoofdstuk 8).

Zorgnorm voor luchtondersteuning

Voor verificatie van meldingen die kunnen leiden tot een RIB-actie dient permanent vliegcapaciteit aanwezig te zijn. Voor deze verifiëring van verontreinigingen die niet tijdens de reguliere vliegreizen (tbv handhaving) zijn gesignaleerd, is het vliegtuig vanaf 2010 binnen 90 minuten inzetbaar.

Zorgnormen voor milieuverontreinigingen

In 2006 is de nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" verschenen. Hierin is voor verschillende zeegebieden de omvang van de milieuverontreiniging gedefinieerd die binnen de gestelde tijd van het wateroppervlak verwijderd dient te worden. De bestrijdingscapaciteit dient die omvang binnen de aangegeven periode aan te kunnen, uitgaande van een windkracht tot 7 Bft en/of golfhoogte tot max. 2,5 m. (zie tabel 3.1).

	<i>kustzone</i>			<i>zeegebied</i>
	Zeeland	Holland	Wadden	
max. volume olie	5.000m ³	7.500m ³	2.500m ³	15.000m ³
binnen	2 dagen	2 dagen	2 dagen	3 dagen
gemiddelde kans	1:225 jr	1:52 jr	1:650 jr	1:70 jr

tabel 3.1: olie-incidenten per gebied waarvoor voldoende bestrijdingsmaterieel aanwezig dient te zijn

3.2.3 Restriscio's

Restriscio's bij de aanpak van milieuverontreinigingen worden hier kort beschreven; een meer volledige opsomming staat in de voornoemde nota uit 2006.

Drijvende en zinkende milieuverontreinigingen zijn goed te bestrijden, maar oplossende en in het water zwevende vloeistoffen niet en deze vormen daarmee een restriscio waarvan de ernst afhankelijk is van de soort verontreiniging.

Bij een windkracht van 7 Bft of meer of een golfhoogte 2,5 m. of hoger, zijn de mechanische bestrijdingsmiddelen voor drijvende vloeistoffen niet meer inzetbaar. Zo loopt een schip, uitgerust met een veegarm gevaar voor huidschade. Gevolg kan zijn dat de verontreiniging door stroming en/of wind aanspoelt op de kust of een kwetsbaar gebied indrijft.

Ook indien het incident dicht onder de kust plaats vindt zal de drijvende stof door stroming en/of wind op de kusten kunnen aanspoelen. Bij incidenten waarbij meer drijvende verontreiniging in het geding is dan de in Nederland beschikbare eenheden ter dekking van de zorgnorm, kan in het kader van het verdrag van Bonn inzet van eenheden uit de ons omringende landen gevraagd worden.

3.2.4 Preventieve maatregelen

Milieuverontreinigingen

De risico's liggen vooral in de vaargeulen naar de Westerschelde, Rotterdam en Amsterdam en worden veroorzaakt door aanvaringen. De Kustwacht houdt derhalve streng toezicht op een juist vaargedrag in zowel de diepwaterroutes als de havenaanlooproutes.

Explosieven

Vissers hebben op basis van de *Bijdrageregeling opgeviste explosieven 1992* recht op een premie bij het melden van een gevonden explosief. In 2005 na het ongeluk met het visserschip de OD -1 zijn de afspraken met deze beroepsgroep opnieuw vastgesteld. Doel van de afspraken is gevonden explosieven onschadelijk te maken.

Verloren scheepsuitrusting

Rijkswaterstaat maakt, ter verhoging van de veiligheid voor ankerende schepen, periodiek ankergebieden schoon van verloren scheepsuitrusting, zoals scheepsankers.

Berging verloren lading

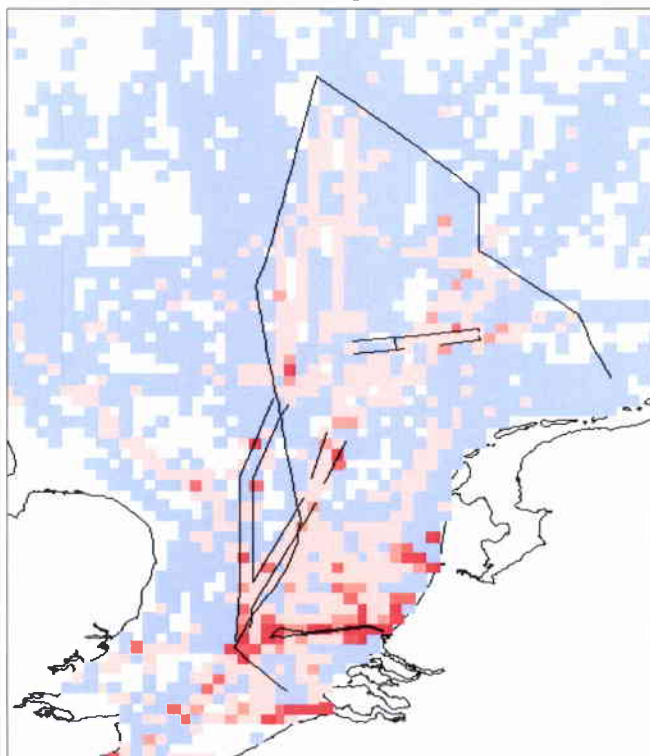
Het verliezen van containers door schepen tijdens storm neemt toe. Nederland zet dit internationaal op de agenda. Het controleren van de siorplannen bij vertrek en aankomst in havens door autoriteiten onderschrijft de aandacht die deze zaak bij VenW heeft. Ook vindt nationaal en internationaal onderzoek naar de werking van de in het SOLAS-verdrag vastgestelde normen voor het siorren (IMO, 1998) plaats, zoals in het project *lashing@sea*.

Oefeningen

Het personeel van het Kustwachtcentrum is door training en ervaring goed voorbereid op incidenten. Ook de diverse teams op strategisch, tactisch en operationeel niveau houden regelmatig oefeningen. Op afroep beschikbare eenheden zijn verplicht jaarlijks te oefenen. Gezien het beperkt aantal acties en het regelmatig wijzigen van de bezetting van de teams is training een essentieel onderdeel van de RIB-organisatie.

3.3 Risico onderzoek RIB

De risicoanalyse voor milieuverontreinigingen is besproken in de nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen". Korthedshalve wordt naar die nota verwezen.



Figuur 3.2: Statistisch bepaalde ongevals-kans met olietankers en daarbij vrijkomend volume aan olie (onderzoek MARIN).

Figuur 3.2 toont de berekende risico's in termen van kans en volume in de NEEZ.

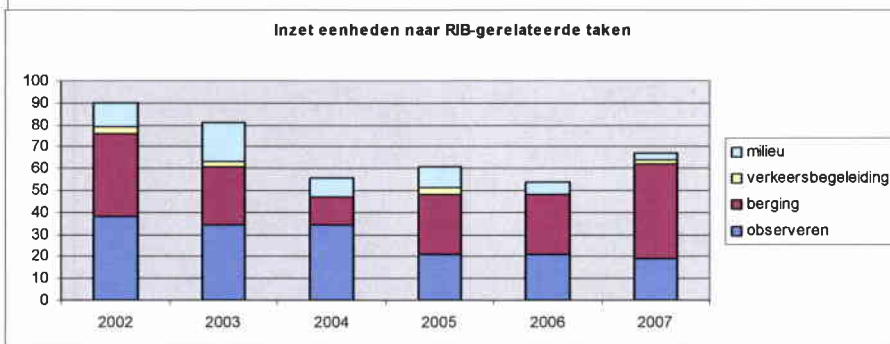
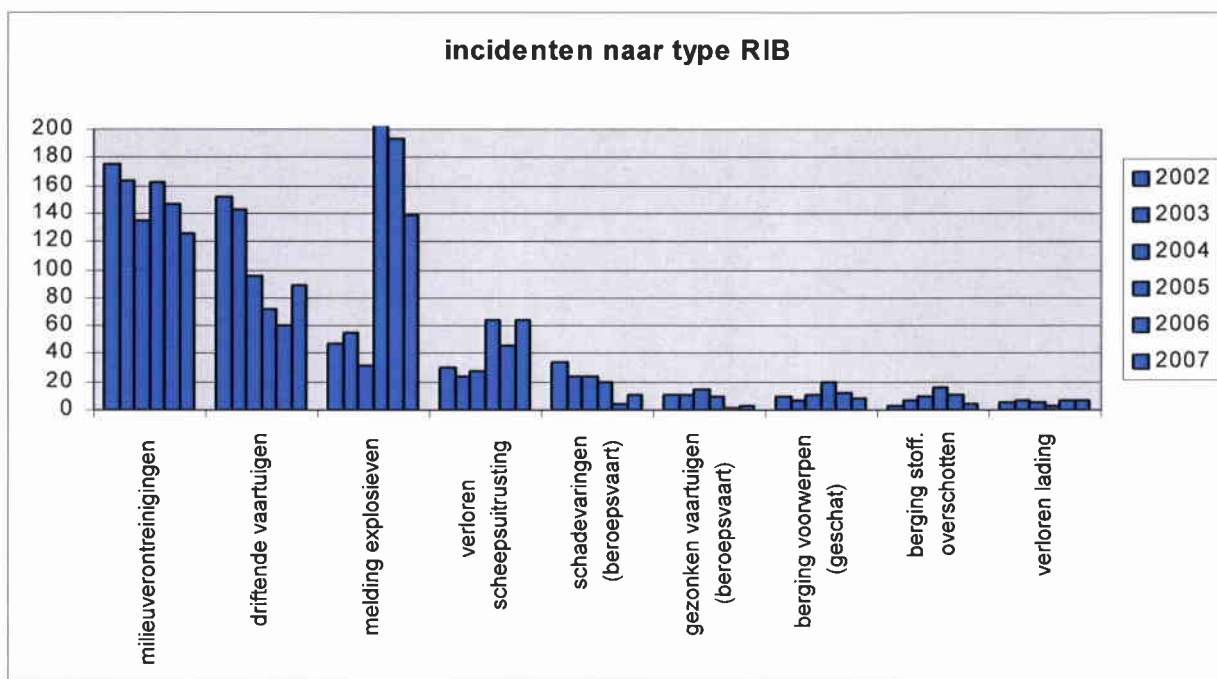
Voor het type incidenten driftende vaartuigen en berging van gezonken vaartuigen staat in de hoofdstukken 4 resp. 8 de benodigde capaciteit op basis van risico onderzoek. Voor de overige soorten RIB-incidenten is geen risico onderzoek uitgevoerd voor het bepalen van de benodigde capaciteit omdat dit soort incidenten met de eigen of op de markt beschikbare, reguliere middelen kan worden afgehandeld.

In de periode 2002-2007 is het niet één keer nodig geweest in te grijpen met dwingende maatregelen zoals bedoeld in de Wet BON. Dat betekent dat in alle gevallen dreigende situaties in samenspraak met de veroorzaker konden worden opgelost.

In totaal bedroeg het aantal meldingen in deze periode gemiddeld 500 per jaar, waarvan het aantal significante ongevallen de

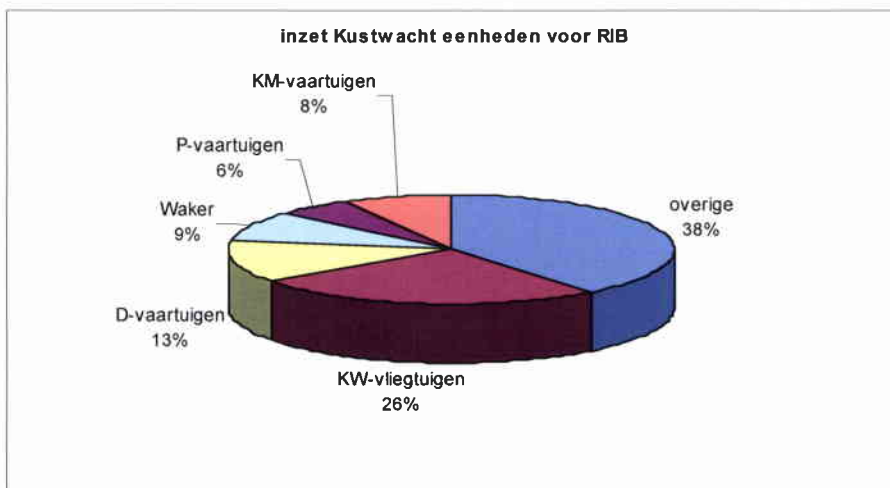
laatste jaren rond de 15-20 per jaar schommelt.

De ondernomen RIB-acties behoren grotendeels tot 9 soorten incidenten (figuur 3.3).



Er trad een (grote) afname op van het aantal milieuverontreinigingen, driftende vaartuigen, schadevaringen en verloren lading.

Figuur 3.4 inzet van de eenheden per RIB-taak



Gezonken vaartuigen blijft op een laag niveau stabiel, berging van voorwerpen en (delen van) lichamelijke overschotten neemt licht toe, terwijl het melden van gevonden explosieven door de visserij in 2005 sterk is toegenomen (tot 330).

Inzet van kustwachteenheden over deze periode staan vermeld in figuren 3.4 en 3.5.

Figuur 3.5: inzet soorten Kustwacht eenheden bij RIB

3.4 Eisen aan de uitvoering RIB

3.4.1 RIB-acties

De Kustwacht is permanent paraat om RIB-acties te kunnen starten en beschikt over het voor RIB noodzakelijk geacht materieel, deels direct inzetbaar, deels door middel van opschaling. Waar nodig is dat materieel in eigen beheer beschikbaar en/of via afroepovereenkomsten en inhuur van marktpartijen. Uitgangspunt is een doelmatige en doeltreffende inzet van de benodigde menskracht en middelen.

Uitvoering van acties geschiedt op basis van calamiteiten- en calamiteitenbestrijdingsplannen. Deelnemende partijen onderhouden de op elkaar afgestemde plannen regelmatig en de werking wordt geoefend.

3.4.2 Benchmark milieubestrijding met de omliggende landen

Alle landen rond de Noordzee beschikken over materieel voor bestrijding van drijvende milieubedreigende stoffen. Bij olie gaat het dan om het sproeien van detergenten vanuit vliegtuigen en het mechanisch verwijderen uit het water door schepen met een verwijderingssysteem, zoals veegarmen en skimmers, en opslagcapaciteit van de geruimde olie. In opdracht van de EC contracteert EMSA extra capaciteit waar de landen rond de Noordzee tegen betaling gebruik van kunnen maken.

3.5 Beschikbare middelen RIB

Vliegend materieel

Voor het uitvoeren van verificatievluchten na ontvangen meldingen en het geven van aanwijzingen bij de aanpak van milieu-incidenten heeft de Kustwacht sinds 2007 de beschikking over twee Kustwachtvliegtuigen.

Varend materieel

Voor het bestrijden van milieugevaarlijke stoffen op de Noordzee beschikt de Kustwacht over het bestrijdingsvaartuig ms "ARCA" dat een oproeptijd van 1 uur kent. Verder zijn beschikbaar diverse soorten hulpschepen en op afroep beschikbare sleephopperzuigers. In 2007 is de benodigde capaciteit op orde gebracht.

Voor onder andere het opsporen van verloren lading, zoals containers, beschikt Rijkswaterstaat over schepen met meet- en opsporingsapparatuur en voor onderwaterspecties over de multifunctionele onderwaterrobot. Door zelf over deze middelen te beschikken is snelle inzet bij incidenten gewaarborgd.

3.6 Conclusies RIB

De uitvoering van de Rampen- en incidentenbestrijding op zee door de Kustwacht voldoet aan de geformuleerde normen. Voor de uitvoering beschikt de Kustwacht over de juiste middelen om meldingen te verifiëren en uitgezette acties te begeleiden.

Het op basis van het capaciteitsplan voor bestrijding van milieubedreigende stoffen benodigde materieel is in 2007 op orde gekomen.

Voor opsporing en inspectie van onder meer verloren containers is apparatuur van Rijkswaterstaat op schepen van de Rijksrederij inzetbaar.

Het Rampenplan voor de Noordzee beschrijft de gecoördineerde aanpak van de bestrijding van de schadelijke gevolgen van rampen- en incidentenbestrijding. Besluitvorming vindt plaats in een organisatiestructuur waarin de verantwoordelijke beheerdiensten van de betrokken ministeries zitting nemen. Afhankelijk van de ernst van de situatie wordt de RIB-organisatie opgeschaald en zondig is er horizontaal overleg met vergelijkbare teams op het land.

Het oefenen van de besluitvorming in de diverse teams en de samenwerking van de ingezette eenheden ter plaatse blijft noodzakelijk, alleen al vanwege de steeds wisselende personele bezetting bij de betrokken overheidsdiensten.

4 Het bieden van noodsleephulp

Introductie

Noodsleephulp richt zich op het assisteren van driftende schepen indien zij gevaar opleveren voor hun omgeving of voor de opvarenden zelf. Om effectief te zijn is noodsleephulp permanent beschikbaar. Tijdens slecht weer neemt een bergingsvaartuig/sleepboot een strategische positie in om sneller ter plaatse te kunnen zijn. De door de overheid gecontracteerde ETV (emergency towing vessel) voldoet aan de geformuleerde normen waardoor met storm effectief hulp kan worden verleend.

4.1 Formele basis noodsleephulp

De ramp met de olietanker "Braer" bij de Shetland eilanden in 1993, waarbij 85.000m³ olie vrijkwam, was voor alle landen rond de Noordzee aanleiding (opnieuw) onderzoek te doen naar nut en noodzaak van noodsleepcapaciteit. In 1994 verscheen van de onderzoekscommissie onder leiding van Lord Donaldson het rapport "Safer ships, Cleaner seas". Het rapport bevatte een groot aantal aanbevolen maatregelen ter bescherming van het mariene milieu, waaronder het op strategische posities stationeren van bergingsvaartuigen.

Analyses voor de Nederlandse situatie toonden aan dat ook op het Nederlandse deel van de Noordzee ernstige incidenten zich kunnen voordoen waarbij door snelle interventie met een bergingsvaartuig veiligheids- en milieurampen voorkomen kunnen worden. Gebleken is dat de bergingsindustrie de aanwezigheid van voldoende sleepboot-capaciteit in preparatieve zin in Nederland niet kan garanderen. Daarop heeft medio 1995 het ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten een overeenkomst te sluiten met de bergingsindustrie voor het ter beschikking stellen van een bergingsvaartuig.

Binnen het verdrag van Bonn is gesteld dat noodsleephulp een nationale zaak is, maar ministeriële verklaringen tijdens trilaterale regeringsconferenties over bescherming van de Noordzee en Waddenzee wijzen op het belang van noodsleepcapaciteit en de noodzaak op samenwerking op dit gebied.

Met Duitsland is in 2000 een Memorandum van overeenstemming betreffende wederzijdse ondersteuning bij noodsleepcapaciteit op de Noordzee ondertekend, als uitwerking van de aanbeveling van het verdrag van Bonn uit 1995.

4.2 Beleid noodsleephulp

4.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling van de overheid is het verkleinen van de kans op incidenten met schepen in nood waarbij de veiligheid van bemanning en mogelijke passagiers ernstig in gevaar kan komen en waarbij mogelijk ernstige schade kan worden toegebracht aan objecten zoals platforms met personeel en windturbines, zeeeringen, waterstaatswerken, en ecologisch en economisch kwetsbare gebieden. De Kustwacht voert deze taak uit.

4.2.2 Zorgnorm

Noodsleephulp stopt of vertraagt de snelheid van het driftende schip om een aandrijving of stranding te voorkomen. De benodigde trekkracht om succesvol te opereren hangt samen met het scheepstype van het in nood verkerende schip en de heersende windsnelheid. De benodigde vaarsnelheid is afhankelijk van de afstand van de sleepboot tot het driftend schip in relatie tot het te beschermen object of gebied.

Op basis van het risico onderzoek en de ervaring met de aanwezige capaciteit in de afgelopen jaren zijn de volgende normen geformuleerd.

Basiscapaciteit

Noodsleephulp met een minimum statisch trekvermogen van 120 ton is gelegen nabij Den Helder en dient binnen 4 uur vast te kunnen maken aan een schip tot GT-klasse 100.000 dat bij windkracht tot 8 Bft op max. 50 nM afstand van de needsleephulp om assistentie vraagt.

Bij windkracht 5 Bft of meer neemt de needsleephulp een strategisch gekozen positie bij het scheepvaartverkeersstelsel bij Den Helder in ter afdekking van het zeegebied tussen IJmuiden en de Waddenkust.

Kwaliteit

De basiscapaciteit dient goed op zijn taken berekend te zijn en het personeel dient geoefend te zijn.

Beschikbaarheid

Op jaarbasis dient in 98% van de tijd (2% is 175 uur per jaar) de basiscapaciteit aanwezig te zijn.

4.2.3 Restricties

Inzet ten zuiden van IJmuiden vergt meer tijd vanaf Den Helder. Er wordt van uit gegaan dat regionaal aanwezige sleepboten uit het Europoort gebied of de Westerschelde tijdig in hun gebied assistentie kunnen verlenen. Inzet in het oostelijk deel van de Waddenkust vergt veel vaartijd. Ondersteuning door de aanwezige needsleephulp vanuit Duitse wateren kan worden overwogen.

Mijnbouwinstallaties en windturbineparken hebben een veiligheidszone van 500 m. Een driftend schip kan deze afstand in 10 minuten afleggen. Het is niet mogelijk al deze objecten via needsleephulp voor zo'n situatie te beschermen.

Indien een tweede schip tegelijkertijd hulp nodig heeft, kan vanuit overheidswege niet geassisteerd worden. Wel worden door de directeur Kustwacht de risico's afgewogen en geprioriteerd. Uiteraard wordt door de directeur Kustwacht zonodig een sleepdienst ingeroepen en/of de ons omringende landen om assistentie verzocht.

4.2.4 Preventieve maatregelen

Als belangrijke oorzaak voor het driften van schepen blijkt het overgaan van zee- naar havenbedrijf (en v.v.) van de machinekamer te zijn; hiervoor wordt extra aandacht gevraagd bij het naderen van havens door loods of verkeerscentrale.

Uit analyse naar drifters in de periode 2002-2006 blijkt dat slechts in 18% van de gevallen men het anker heeft gebruikt. In noodsituaties, wanneer men een object nadert, zou men vaker het anker kunnen gebruiken. Dit is echter mede afhankelijk van de ligging van onderwaterkabels en -leidingen.

Uit een analyse van de via het AIS beschikbare gegevens en de meldingen aan de Kustwacht blijkt, dat slechts een klein deel van de driftende schepen (één op zes) zich ook daadwerkelijk meldt. Om deze hulp effectief in te kunnen zetten is een zo vroeg mogelijke melding aan de Kustwacht noodzakelijk. Ook kan de Kustwacht door toepassing van de wet BON hulp opdragen.

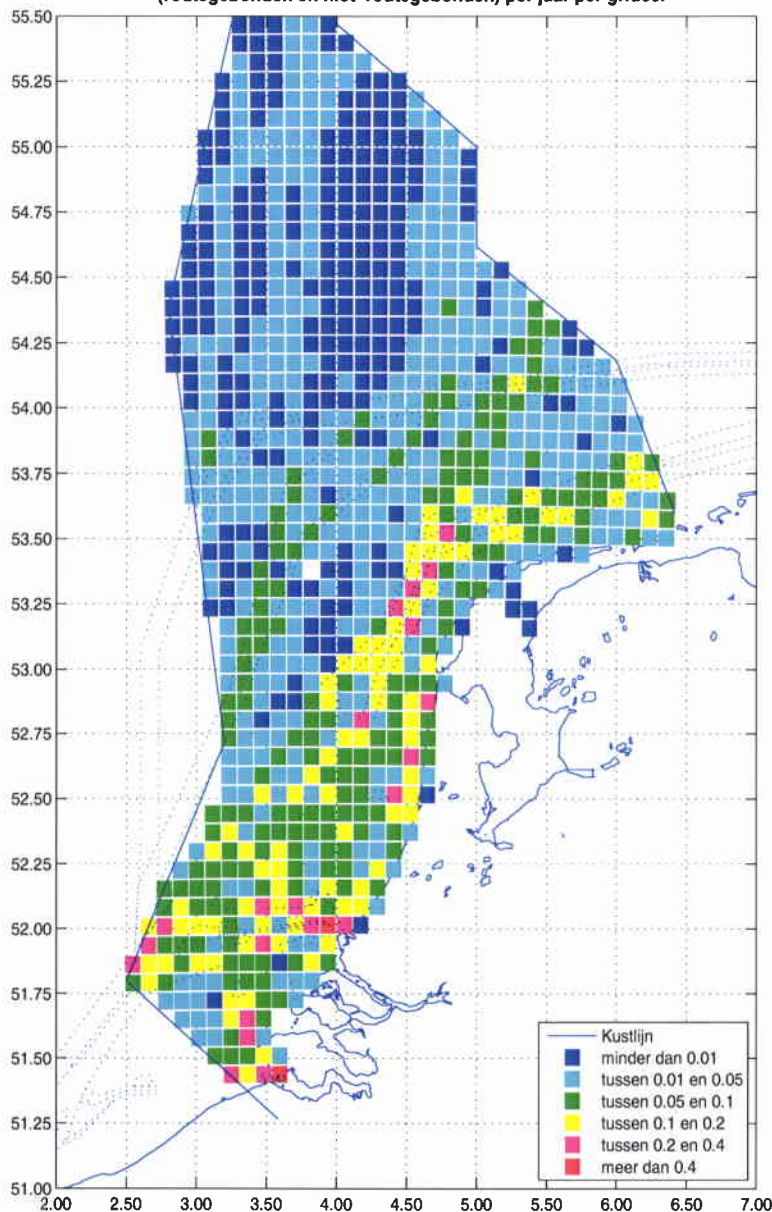
	kans op			afname kans in %		
	aanvaring platform	aanvaring windmolen	stranding	aanvaring platform	aanvaring windmolen	stranding
zonder	1 : 21 jaar	1 : 5,6 jaar	1 : 0,7 jaar			
scenario 1	1 : 48 jaar	1 : 11,2 jaar	1 : 0,9 jaar	56,9	50,3	30,4
scenario 2	1 : 50 jaar	1 : 12,6 jaar	1 : 1,0 jaar	58,9	55,9	38,8
scenario 3	1 : 32 jaar	1 : 8,8 jaar	1 : 0,9 jaar	35,0	36,8	26,5

Tabel 4.1: effect van de inzet van sleepboten in 3 scenario's bij 3 type incidenten

4.3 Risico onderzoek noodsleephulp

Voor het inschatten van de risico's van driftende schepen voor hun omgeving (bestaande platforms, windmolens en waterkeringen) is een risico onderzoek uitgevoerd. Over de periode 2002-2006 zijn in totaal 247 incidenten met driftende schepen gesignaleerd. De gemiddelde driftduur bedroeg 2,5 uur en de gemiddelde driftsnelheid bedroeg 1,5 Knts.

Gemiddeld aantal serieuze driftende schepen (routegebonden en niet-routegebonden) per jaar per gridcel



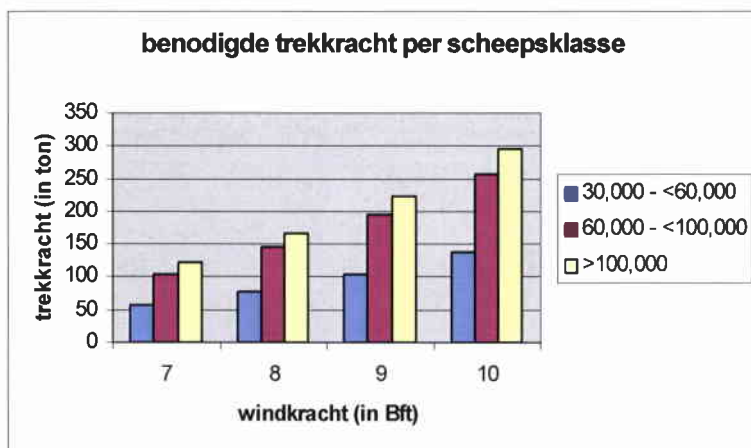
Figuur 4.2 Gemiddeld aantal serieuze drifters (schepen die niet doelbewust hun motoren hebben gestopt) per jaar

Met het SAMSON-model is onderzocht of het bieden van noodsleephulp ernstige incidenten kan voorkomen. Eerst is onderzocht waar serieuze drifters (schepen die niet doelbewust hun motoren hebben gestopt) van de beroepsvaart gemiddeld per jaar het meest kunnen optreden (figuur 4.2).

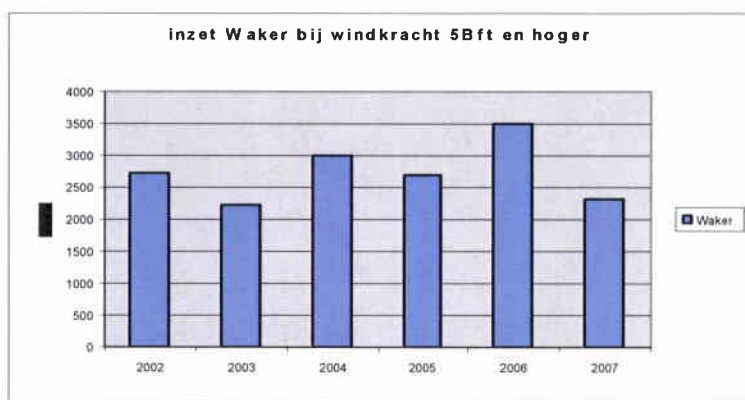
Vervolgens is gekeken naar de potentie van de inzet van noodsleephulp waarbij diverse positie-opties en aantallen sleepboten, inclusief wisselend statisch trekvermogen, zijn onderzocht. In tabel 4.1 zijn diverse varianten met elkaar vergeleken.

- "zonder" geeft de kans op aanvaring of stranding indien geen sleephulp beschikbaar is.
- bij "scenario 1" ligt een sleepboot van max. 120 ton bij Den Helder.
- "scenario 2" is een uitbreiding van scenario 1 met ook sleepboten bij Rotterdam, Eemshaven en IJmuiden, van resp. 100, 60 en 80 ton.
- "scenario 3" is sprake van een sleepboot bij Rotterdam van max. 120 ton.

Geconcludeerd wordt dat scenario 2 nauwelijks beter is dan scenario 1 en dat scenario 3 het slechtste alternatief is.



Figuur 4.3: benodigde trekkraft van een sleepboot



Figuur 4.4: inzet WAKER bij windkracht vanaf 5 Bft

Berekend is vervolgens de trekkraft die nodig is voor verschillende klassen van schepen bij verschillende windkracht (figuur 4.3). Bij een windkracht tot 8 Bft kunnen nog wel schepen groter dan 100.000 ton door een sleepboot van 120 ton zinvol werken, maar wanneer de wind toeneemt is dat te gevaarlijk. Tevens is berekend wanneer een sleepboot met een statisch trekvermogen van 120 ton te weinig trekkraft heeft voor een drifter. Dat bleek eens in de 1718 jaar te zijn.

In de periode 2002-2007 is de sleper gemiddeld 2700 uren per jaar buitengaats geweest bij windkracht vanaf 5 Bft (figuur 4.4).

In dezelfde periode is de sleper gemiddeld 8 keer per jaar voor SAR en RIB-incidenten, waaronder het assisteren bij driftende schepen, ingezet. Zo werd in 2005 met succes vastgemaakt aan het ms "KESTUTIS" die met motorstoring en haar kribbende

anker telefoonkabels op de bodem naderde. Maar ook in 2008 heeft "WAKER" (de toenmalige ETV van de overheid) met succes vastgemaakt aan het Panemese koelschip "ICE FLOWERS" die een productieplatform en een nabij gelegen accommodatieplatform bedreigde.

4.4 Eisen aan de uitvoering noodsleephulp

4.4.1 Internationale eisen

Er bestaan geen internationale eisen aan noodsleephulp. In het kader van het verdrag van Bonn vindt overleg plaats om te komen tot gezamenlijke eisen.

Op grond van internationale verdragen³ is de scheepvaart verplicht, ter terugdringing van de risico's van driftende schepen, zich als incident schip te melden.

4.4.2 Functionele eisen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vanaf 1995 een bergingsvaartuig met nagenoeg⁴ voldoende operationele mogelijkheden permanent beschikbaar. Bepaald is dat de meest strategische positie zich bevindt nabij de belangrijkste scheepvaartroutes boven de Waddenzee. Dit dient ter voorkoming van verontreiniging van de

³ verankerd in de Wet Bon en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (WVVS)

⁴ Eind 2009 is het gecontracteerde vaartuig "WAKER" verloren gegaan en vervangen door een ETV met 107 ton trekkraft waarmee voldaan wordt aan de oude contractuele eis van minimaal 100 ton. Verwacht wordt dat dit tijdelijke vaartuig in de loop van 2010 wordt vervangen door een ETV die ook aan de nieuwe norm van minimaal 120 ton trekkraft voldoet.

Waddenzee door strandingen, en ter bescherming van de offshore platforms en windmolenparken voor aanvaringen van schepen vanuit de scheepvaartroutes.

4.4.3 *Benchmark*

Duitsland heeft voor de Noordzee 1 sleepboot (120 ton trekkraft) en 2 multifunctionele schepen met sleepmogelijkheden (ieder 110 ton trekkraft) als noodsleephulp ter beschikking. Duitsland heeft besloten 1 van de schepen te vervangen door een schip met een trekkraft van 200 ton.

Groot Brittannië heeft sinds augustus 2001 in haar wateren op vier strategische locaties een sleepboot gestationeerd (alle met een trekkraft tussen 150 en 200 ton).

België heeft geen noodsleepcapaciteit beschikbaar, maar is in onderhandeling met marktpartijen die betrokken zijn bij de aanleg van windturbineparken in het Belgische deel van de Noordzee.

4.5 **Beschikbare middelen noodsleephulp**

De Kustwacht beschikt permanent over een emergency towing vessel, die in Den Helder is gestationeerd.

Voor bescherming van het zeereservaat van de Voordelta wordt gesteld dat de scheepvaartroute van en naar de Westerschelde en naar Rotterdam voldoende wordt afgedekt door de commerciële sleepbootdiensten ter plaatse.

Indien nodig kan internationale noodsleephulp worden ingeroepen.

4.6 **Conclusies noodsleephulp**

De overheid acht het bieden van hulp aan driftende schepen ter bescherming van een mijnbouwinstallatie of windturbine, maar ook indien het driftende schip in kwetsbare gebieden komt of waterkeringen verzwakt, van groot belang. Met een door de overheid gecontracteerde emergency towing vessel heeft de Kustwacht de beschikking over een sleepboot die nagenoeg voldoet aan de geformuleerde normen.

5 Het regelen van het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer

Introductie

De Kustwacht voert deze internationaal verplichte taak uit voor de gebieden die aan Nederland zijn toegewezen. Het afhandelen van noodoproepen is het meest kritische proces, waarvoor dan ook een zorgnorm is vastgesteld. Op het KWC vervult het Communicatie en CoördinatieCentrum CCC de rol van Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) voor zowel oproepen van de scheepvaart als van de luchtvaart. Er wordt voldaan aan de geformuleerde normen.

5.1 Formele basis Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer NSV

Nederland heeft op grond van internationale verdragen de verplichting tot het bewaken van de radiofrequenties, bestemd voor het Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer (NSV) van en naar de gebieden waarvoor zij verantwoordelijk is. Voor de scheepvaart is de International Maritime Organisation (IMO) de initiator van deze voorzieningen, waarbij de uitvoering in handen is van de sub-committee on Radiocommunications and search and rescue (COMSAR). COMSAR is verantwoordelijk voor het opstellen van de richtlijnen waaraan nationale overheden dienen te voldoen.

Voor de luchtvaart betreft het de uitwerking van het verdrag van Chicago (1944).

Het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer omvat het ontvangen en afhandelen op oproepen van schepen en luchtvaartuigen in nood, en spoedoproepen om medische adviezen (zie tevens hoofdstuk 7) en assistentie op zee.

5.2 Beleid NSV

5.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling van de overheid is te voldoen aan de internationale eisen aangaande de ontvangst en afhandeling van berichten die behoren tot het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer voor de aan Nederland toegewezen gebieden.

Tot deze gebieden behoren de NEEZ, FIR-Amsterdam en de ruime binnenwateren⁵. Ook Nederlandse schepen elders op de wereld en niet-Nederlandse schepen welke via satellietcommunicatie met het grondstation (Land Earth Station –LES-) in Burum in Friesland hun initiële noodbericht verzenden behoren tot de doelgroep van het NSV.

De Kustwacht voert deze taak uit.

5.2.2 Zorgnorm

Het ontvangen en afhandelen van het NSV kent vele aspecten. Het meest kritieke proces is de juiste afhandeling van noodoproepen. Het bevestigen van de ontvangst van de noodoproep naar de verzender is van essentieel belang. Voor de tijd waarbinnen deze bevestiging dient te worden verzonden gelden internationale normen. De zorgnorm voor de NSV-taak wordt afgemeten aan de tijd waarbinnen een noodoproep volgens internationale normen beantwoord dient te worden.

Basiscapaciteit

Na ontvangst van de noodoproep wordt uiterlijk binnen 5 minuten een bevestiging naar de afzender gestuurd.

⁵ Waddenzee, IJsselmeer en Zuid-Hollandse - en Zeeuwse stromen

Kwaliteit

Het coördineren van de actie (waar mogelijk na verificatie) of het overdragen van die actie aan een andere organisatie na een ontvangen noodoproep van scheep- en luchtvaart dient voortvarend en adequaat te verlopen zodat een snelle behandeling gegarandeerd wordt.

Beschikbaarheid

Het verzorgen van nood- en spoedberichten aan de scheepvaart en luchtvaart als gevolg van ontvangen alarmeringen en meldingen alsmede het verzorgen van de veiligheidsberichten aan de scheepvaart is permanent gegarandeerd.

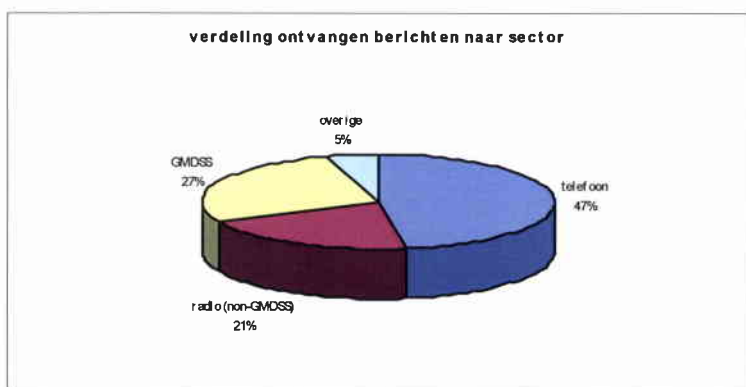
5.2.3 *Restrisico's*

Mocht een gekozen verbinding naar het Kustwachtcentrum zijn uitgevallen, dan beschikt de beroepsscheepvaart over alternatieve zend- en ontvangstmiddelen. Na de bevestiging dient de feitelijke hulpverlening op gang te komen. Per geval worden de mogelijkheden op het Kustwachtcentrum onderzocht. De tijd waarin de hulpverlening arriveert, is sterk afhankelijk van de aard van het probleem, de plaats van het incident en de faciliteiten die in de buurt van het incident beschikbaar zijn. Conform internationale afspraken is de Kustwacht verplicht de SAR-acties die volgen op een via de satelliet ontvangen (INMARSAT) en buiten de NEEZ en/of FIR-Amsterdam verzonden bericht, zelf af te handelen totdat de verantwoordelijkheid kan worden overgedragen aan een gunstiger gelegen Rescue Coordination Centre.

5.2.4 *Preventieve maatregelen*

Iedere melding die door het Kustwachtcentrum ontvangen wordt, dient in eerste instantie als "echt" te worden behandeld. Sommige onderdelen van het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) zijn bijzonder gevoelig voor onjuiste meldingen, vaak veroorzaakt door falende zendapparatuur of onaangekondigde testen. Dit soort meldingen leveren veel extra werk op en terugdringing van onjuiste meldingen wordt dan ook internationaal aangepakt.

Het aantal oproepen via mobiele telefonie neemt toe. Dit kan de vervolgcities bemoeilijken indien de hulpvrager door de Kustwacht niet meer bereikt kan worden (b.v. door buiten het zend- en ontvangstgebied te raken). Voorlichting op dit punt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met de Kustwacht is noodzakelijk.



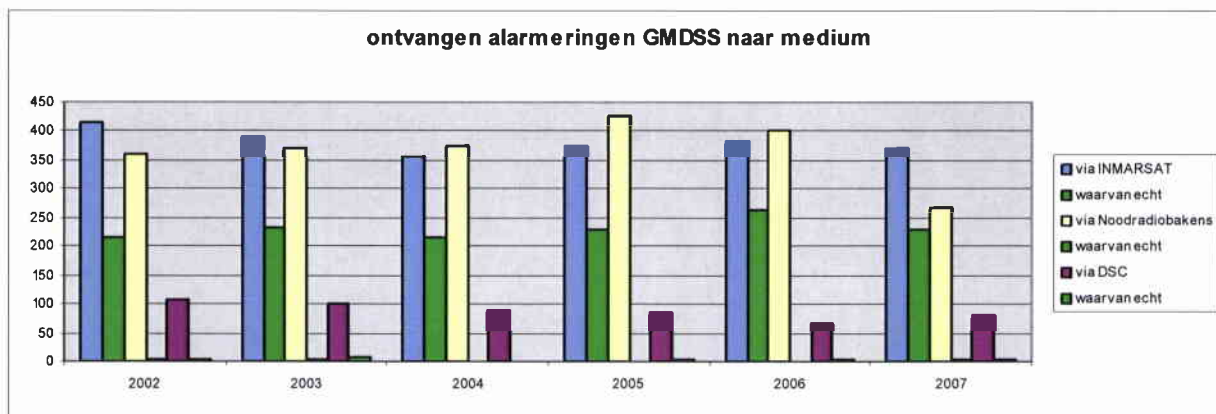
Figuur 5.1: Ontvangen berichten

Geconstateerd wordt dat het overige scheepvaartverkeer vaak niet meeluistert waardoor zij de alarmering niet hoort en de afhandeling onnodig wordt vertraagd. Door het doen van testoproepen en voorlichting scherpt de Kustwacht deze verplichting aan.

5.3 **Risico onderzoek NSV**

Naar de taak NSV is geen risico-onderzoek uitgevoerd.

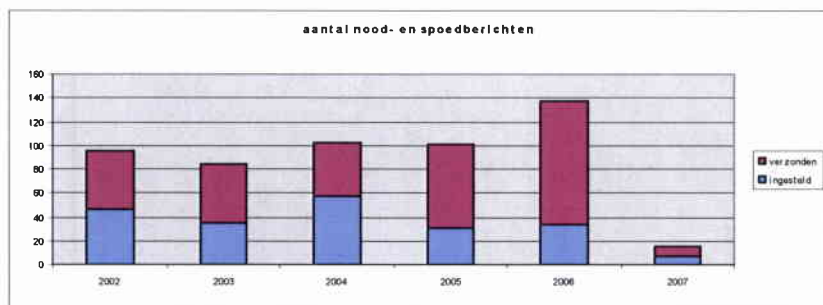
Over de periode 2002-2007 ontving de Kustwacht gemiddeld 3.000 berichten per jaar, waarvan 47% per telefoon en 27% via het GMDSS (figuur 5.1).



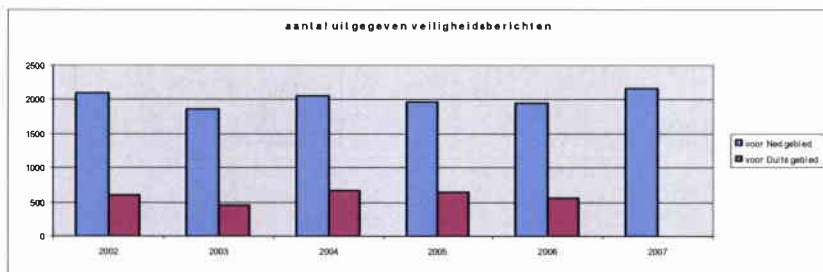
Figuur 5.2: Uitsplitsing GMDSS-berichten naar medium

Van de berichten behorend tot het GMDSS bestonden de ontvangen berichten via noodradiobakens (inclusief de aeronautische ELT meldingen) en via DSC bij controle voor meer dan 95% uit onterechte alarmeringen (figuur 5.2). Vanuit IMO wordt gewerkt aan terugdringing van dit aantal.

De Kustwacht stelde gemiddeld 35 nood- en spoedberichten per jaar op en herhaalde de verzending van zo'n bericht gemiddeld 1,5 keer. 2007 was een uitzonderlijk rustig jaar (figuur 5.3).



Figuur 5.3: Aantal opgestelde nood- en spoedberichten



Figuur 5.4: Aantal opgestelde veiligheidsberichten

5.4), inclusief voor het Duitse gebied. Vanaf 1 januari 2007 is de berichtgeving voor het Duits gebied vervallen; een teruggang met gemiddeld 20% berichten per jaar.

5.4 Eisen aan de uitvoering

De NSV-taak wordt uitgevoerd binnen het kader van een groot aantal nationale en internationale verplichtingen, afspraken en reglementen. Deze hebben onder meer betrekking op de apparatuur, de te volgen procedures, het gebruik van radio frequenties, vakkennis en getraindheid van het personeel etc..

Geconstateerd wordt dat de pleziervaart steeds meer gebruik maakt van de mobiele telefoon voor de communicatie met het KWC waarmee ook het aantal noodoproepen toeneemt.

De afhandeling van alarmeringen en meldingen die behoren tot de SAR- en RIB-taken en de radiomedische adviezen worden in aparte hoofdstukken behandeld.

Het veiligheidsverkeer betreft de berichtgeving over stormwaarschuwingen, navigatie, ijs en (Digitale) Global Position System ((D)GPS)-berichten voor het Nederlandse gebied. Over de periode 2002-2007 gaf de Kustwacht gemiddeld 2.500 berichten per jaar uit (figuur

5.5 Beschikbare middelen NSV

Communicatiemiddelen

De taak wordt verzorgd door het Communicatie en coördinatiecentrum (CCC) in de functie van Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) voor de lucht- en scheepvaart in de aan Nederland toegewezen Search and Rescue Region (NL-SRR). Het Kustwachtcentrum is voor Nederland aangewezen als SAR Point of Contact (SPOC) waarvandaan op verzoek van een andere SRR direct identificatie informatie moet worden verstrekt over Nederlandse schepen en vliegtuigen en de daarop geplaatste zend- en ontvangstapparatuur.

Voor de afwikkeling van oproepen en het opstellen van veiligheidsberichten worden ook andere organisaties, zoals het KNMI, door de Kustwacht ingeschakeld.

Noodradiobakens, behorend tot het GMDSS, vormen een "laatste redmiddel" indien andere noodsignaalsystemen hebben gefaald. De signalen worden door satellieten van het COSPAS-SARSAT systeem opgevangen en verwerkt in Toulouse. Indien een signaal uit het NL-SRR gebied afkomstig is, wordt het JRCC geïnformeerd, en indien het een in Nederland geregistreerd schip is dat zich buiten het Nederlandse SRR bevindt, wordt de Kustwacht om informatie gevraagd in de functie van SPOC.

De afgelopen jaren is op het Kustwachtcentrum een ontwikkeling merkbaar dat, met name door de pleziervaart, steeds frequenter gebruik wordt gemaakt van de mobiele telefoon voor communicatie met het KWC. Ook noodoproepen komen hierdoor steeds vaker per GSM bij het KWC binnen. GSM-verkeer is, in tegenstelling tot VHF-communicatie, niet zonder meer uit te peilen waardoor locatiebepaling in geval van een noodoproep bemoeilijkt wordt. De voorzieningen op het KWC zullen worden uitgebreid om positiebepaling van een GSM-oproep mogelijk te maken.

5.6 Conclusies NSV

Met het ontvangen en afhandelen van gemiddeld 3.000 berichten per jaar vormt het Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer een belangrijke peiler in het dagelijkse werk van de Kustwacht.

Met de huidige middelen kan de taak conform de geformuleerde normen worden uitgevoerd.

Preventieve acties, zoals het terugdringen van onbedoelde noodoproepen, worden internationaal erkend en aangepakt.

6 Het aanwijzen van Places of Refuge

Introductie

"Places of refuge" zijn beschutte plaatsen waar incidentschepen kunnen verblijven in afwachting van verdere ontwikkelingen. Alle Nederlandse zeehavens zijn aangemerkt als vluchthaven. Per geval wordt beoordeeld welke haven het meest geschikt is. Het verlenen van een beschutte plaats kan in uiterste situatie afgedwongen worden op grond van de Wet BON.

6.1 Formele basis Places of Refuge

Mede naar aanleiding van de rampen met de "ERIKA" in 1999 en de "PRESTIGE" in 2002 hebben zowel de IMO als de EU maatregelen getroffen om de gevolgen van zo'n ramp te beperken. Zo heeft de IMO de "guidelines on places of refuge" opgesteld (resolutie 949) en heeft de EU de zogenaamde monitorrichtlijn (richtlijn 2002/59/EG) gepubliceerd waarin de aanwijzing van Place of Refuge (PoR) door kuststaten is aangescherpt. Ook in het Maritime Safety Package stelt de EU een aanscherping voor van de richtlijnen voor PoR.

In de guidelines zijn richtlijnen opgenomen om een afweging van economische en ecologische belangen te maken om een schip wel of niet naar een veilige haven te dirigeren en in de EU-richtlijn is bepaald dat lidstaten plannen dienen te hebben voor de opvang van schepen in nood.

Gezien de rechte en merendeels ondiepe kustlijn, de Waddenzee als Particular Sensitive Sea Area (PSSA), de overheersende windrichtingen, zware deining en/of hoge golfslag gedurende zwaar weer condities, enz., biedt de Nederlandse kust praktisch geen natuurlijk gevormde, beschutte Place of Refuge. Alle Nederlandse havens zijn daarom aangemerkt als potentiële vluchthaven.

6.2 Beleid PoR

6.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling is het aan een schip in nood kunnen aanwijzen van een PoR ter voorkoming van ernstige schade aan de Nederlandse kust en ter bescherming van het (mariene) milieu. In principe zijn alle Nederlandse zeehavens aangemerkt als PoR.

De kapitein van een incidentschip zal in eerste instantie zelf aan havenautoriteiten verzoeken toegang tot de haven te krijgen. Indien dat niet lukt, kan de kapitein de Kustwacht om assistentie vragen. Indien de Kustwacht een PoR noodzakelijk acht, zal zij het verzoek ondersteunen. Indien dat onvoldoende is en de noodzaak tot het bieden van een beschutte plaats is aangetoond, kan (de voorzitter van) het RBN een PoR aanwijzen⁶. Het toepassen van de Wet BON is hierbij een mogelijkheid. In de besluitvorming moet het advies van de betrokken (haven-) autoriteit (lokaal bevoegd gezag) worden meegenomen. Bij de afweging een incidentschip naar een PoR te dirigeren worden, naast de belangen, ook de benodigde en beschikbare havenfaciliteiten, de omstandigheden en de risico's betrokken.

Het verdrag van Bonn geeft de mogelijkheid met de ons omringende landen te overleggen over het beschikbaar stellen van een PoR. De noodzakelijke capaciteit wordt per geval bekeken in samenhang met de actuele situaties in de Nederlandse havens.

⁶ beperkt tot de in art 3, lid 1, onderdeel a van de de Wet BON genoemde gevallen

6.2.2 *Zorgnorm*

Verschiede type incidenten op verschillende soorten schepen kunnen aanleiding zijn voor het zoeken naar een beschutte plaats om de noodsituatie te stabiliseren. Internationale richtlijnen geven aan wanneer het uit veiligheids-, ecologische en/of economische overwegingen raadzamer is een schip naar een PoR te dirigeren. Ook worden afwegingen voor de risico's voor de omgeving gemaakt wanneer het schip naar de PoR vaart of wordt gesleept en de directe omgeving in de vluchthaven zelf.

Basicapaciteit

Voor ieder schip in nood in de NEEZ waarbij volgens internationaal afgesproken richtlijnen het vinden van een beschutte plaats noodzakelijk is, wordt afhankelijk van de aard van het incident een PoR beschikbaar gesteld.

Kwaliteit

Een PoR dient een wezenlijke verbetering te bieden voor het afhandelen van de noodsituatie waarin het incidentschip zich bevindt.

Beschikbaarheid

Indien een PoR is aangewezen zal per geval met de lokale autoriteiten een tijdsduur en voorwaarden worden bepaald. Daarna kan het incidentschip worden ontvangen.

6.2.3 *Restrisico's*

Indien na alle afwegingen qua gevaar voor het schip en zijn omgeving blijkt dat een incidentschip niet in een Nederlandse PoR kan worden ontvangen, dient bemiddeld te worden met omliggende landen, indien daar de gelegenheid voor is. Indien het incidentschip niet binnen redelijke termijn in een PoR ontvangen kan worden, zal uitgeweken moeten worden naar een plaats op zee waar de risico's voor de bemanning en de omgeving acceptabel zijn. Alles wordt in het werk gesteld om de effecten van het incident tot een minimum te beperken.

6.2.4 *Preventieve maatregelen*

Elke zeehaven is geschikt om een bepaald incidentschip te ontvangen. Het opstellen van een inventarisatielijst met de voorzieningen per haven draagt bij aan de snelheid van een juiste toewijzing. Het regelmatig inspecteren van deze voorzieningen verhoogt de inzetbaarheid en het regelmatig oefenen van de toelatingsprocedures verhoogt de paraatheid.

6.3 **Risico onderzoek PoR**

Voor dit onderwerp is geen risico analyse uitgevoerd.

In Nederland hebben zich verschillende situaties voorgedaan waarbij een schip in nood zelf, of de bergers van het schip, de Kustwacht verzochten om een "Place of Refuge". Voorbeelden zijn de "SLOMAN TRAVELLER" (2001), de "VINCA GORTON" (1987) en de "STANISLAV DUBOIS" (1981).

Meer recent is de ramp met het onder Nederlandse vlag varende RoRo schip "SCHIEBORG" waar op 8 januari 2005 brand aan boord uitbrak. Oorzaak van de brand was het bijzonder slechte weer waarin het schip op 50 nm ten westen van Esbjerg, Denemarken, terecht was gekomen. Golven van zo'n 14 m hoog, aankomend vanuit diverse richtingen lieten het schip, geladen met o.a. papier en korbiet, ook nog slagzij maken. Nadat de bemanning het blussen van de brand moest opgeven heeft men het schip via een valreddingboot moeten verlaten. Het schip verwaaide naar de Deense kust, waar een sleepboot op tijd kon vastmaken. De extreme weersomstandigheden (storm uit het Westen) maakte het onmogelijk om het incidentschip te ontvangen in een Deense haven en is de Kustwacht om bemiddeling gevraagd. In overleg met de havenautoriteiten van de Eemshaven is besloten het schip

naar de Eemshaven te slepen. Besloten werd het haventerrein tijdens aankomst en verblijf geheel af te sluiten totdat het sein "brand meester" kon worden gegeven.

6.4 Eisen aan de uitvoering PoR

Om op verzoek van de kapitein van het schip dan wel op aanwijzing van de overheid een schip naar een PoR te dirigeren, dient het KWC alle relevante informatie over aard van het incident, omstandigheden op zee en te varen route, terdege te onderzoeken. Aan de hand van een beslisboom, opgenomen in het Rampenplan voor de Noordzee dient de juiste afweging uitgevoerd te worden. Indien het nodig is maatregelen uit de Wet BON toe te passen, wordt voldaan aan de in die wet gestelde voorwaarden.

6.5 Beschikbare middelen PoR

In principe zijn alle Nederlandse zeehavens geschikt om als PoR te dienen. Echter, omdat niet iedere haven dezelfde voorzieningen heeft, bepaalt de aard van het incident en het soort schip in hoge mate de geschiktheid van een haven. In de gevallen dat het verzoek gebruik te mogen maken van een PoR door de kapitein wordt gesteld is deze in principe ook aansprakelijk voor eventuele gevolgschade.

Met name de havens bij monde van de Nationale Havenraad hebben veelvuldig aandacht gevraagd voor de met het toewijzen van PoR samenhangende financiële compensatiemogelijkheden. In dit kader is het van belang dat voor Nederland op dit gebied een aantal relevante internationale regelingen geldt of in de nabije toekomst zal gaan gelden. Deze internationale verdragen voorzien in een prompte en adequate voorziening van schade, ook als gevolg van het nemen van preventieve maatregelen door de overheid in geval van scheepvaartincidenten met vervoerde oliën, andere gevaarlijke stoffen en scheepsbunkers. Daarnaast is de implementatie van een specifiek verdrag inzake wrakopruijing relevant.

6.6 Conclusies PoR

Diverse internationale incidenten met olietankers hebben aangetoond dat grote milieurampen zouden zijn beperkt, zo niet voorkomen, indien het incidentschip naar een beschutte plaats zou zijn gebracht. Internationale richtlijnen verplichten de Kustwacht en Nederlandse havenautoriteiten verzoeken van kapiteins van incidentschepen te honoreren bij het aanwijzen van een Place of Refuge.

Echter, niet iedere haven is voor elk type incident geschikt. Het vereist van betrokkenen veel kennis en inzicht om zo verantwoord mogelijk een incidentschip te faciliteren in een haven. Het opstellen en bijhouden van een inventarislijst per haven is daarbij een geschikt instrument. De Kustwacht stelt zo'n lijst op.

Het jaarlijks oefenen van de afhandeling van dit type incident met alle betrokken partijen draagt bij aan het beperken van de vele risicofactoren die bij een groot incident een rol spelen.

7 Het verlenen van radio medische adviezen

Introductie

Het voorzien van adviezen over gezondheidsvragen van opvarenden van schepen door artsen aan de wal is geregeld middels de Radio Medische Dienst (RMD). De RMD is belegd bij de KNRM en wordt uitgevoerd door 5 artsen waardoor de advisering permanent beschikbaar is. Het doorzenden van de verzoeken aan de RMD en het organiseren van evacuaties op verzoek van de RMD, is een taak van de Kustwacht. Binnen de NEEZ wordt vervoer van een arts naar de patiënt en/of evacuatie van de patiënt naar de wal door de Kustwacht geregeld. Er wordt voldaan aan de gestelde normen.

7.1 Formele basis RMA

In 1931 begon het Haagse Rode Kruis ziekenhuis, onderdeel van het Nederlandse Rode Kruis, met een Radio Medische Dienst. In 1958 kwam een VN resolutie tot stand waarin de overheid verplicht werd te zorgen voor radio medische hulp aan zeevarenden. In Europees verband geldt de richtlijn 92/99 welke van kracht werd op 31 maart 1992. Op grond hiervan is de Nederlandse staat verplicht 'met het oog op de medische hulpverlening aan boord van schepen, een voor zeevarenden kosteloze radio medische adviesverlening te garanderen gedurende 24 uur per dag'. De KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) doet sinds 1 januari 1999 de organisatie, coördinatie en zorg voor de praktische uitvoering van de RMD.

Sinds 1989 dienen alle verzoeken om medische adviezen aan de RMD via de Kustwacht te lopen.

7.2 Beleid RMA

7.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling is het garanderen dat er permanent medische adviezen kunnen worden gegeven aan Nederlandse zeevarenden over de gehele wereld, aan buitenlandse zeevarenden in de Nederlandse SSR en aan de beroeps- en pleziervaart op de binnenwateren van Nederland die hierom vragen. Ook kunnen medische adviezen worden gegeven bij het evacueren van zieken en gewonden van schepen en mijnbouwinstallaties naar de wal.

De Radio Medische Dienst levert deze adviezen en is ondergebracht bij de KNRM.

7.2.2 Zorgnorm

De zorgnorm heeft betrekking op de functie van intermediair van het Kustwachtcentrum tussen aanvrager en RMD. Voor de aanvragen welke de Kustwacht niet geautomatiseerd afhandelt, geldt dat het leggen van contact met de dienstdoende arts van de RMD binnen 10 minuten dient te gebeuren.

7.2.3 Restricties

Het geen contact kunnen leggen of niet beschikbaar zijn van een arts kan verstrekkende gevolgen hebben voor de gezondheid van de patiënt en dient dan ook vermeden te worden. Beperking van de mogelijkheden dan wel het moeten improviseren bij het advies kan worden opgelegd door specifieke omstandigheden. Dit kunnen de locatie van het schip, de mogelijkheden aan boord, taalbarrière, enz., zijn.

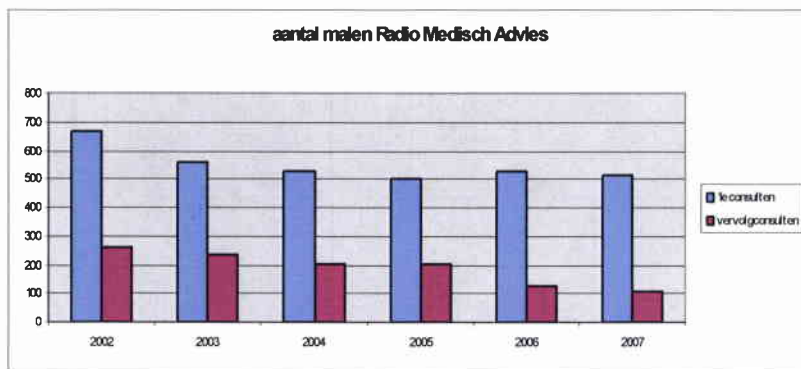
7.2.4 Preventieve maatregelen

Volgens het Kustwachtjaarsverslag 2007 komt het aantal evacuaties zonder tussenkomst van de RMD regelmatig voor. Voor kwaliteitsborging en ter voorkoming van onnodige acties door de Kustwacht wordt de RMD vooraf aan een evacuatie om

advies gevraagd. Deze verplichting wordt door de Kustwacht beter onder de aandacht gebracht van betrokken partijen, m.n. aan de landzijde.

7.3 Risico onderzoek RMA

Naar dit onderwerp is geen risicoonderzoek uitgevoerd.



Figuur 7.1: aantal verzoeken om radio medisch advies

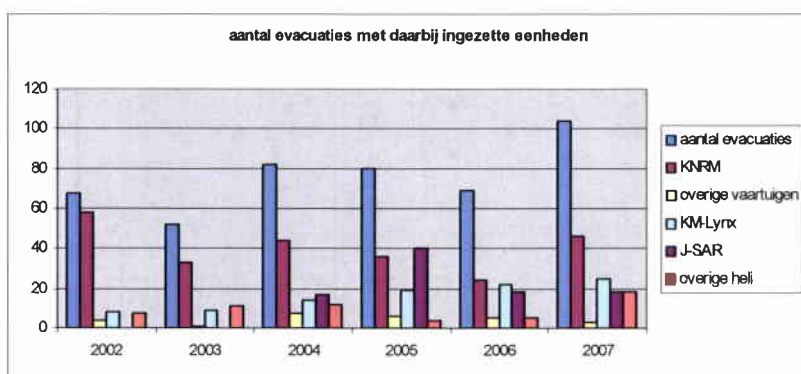
Het aantal malen dat in de periode 2002-2007 radio medisch advies is aangevraagd, ligt gemiddeld op 510 per jaar (figuur 7.1).

Het aantal malen dat besloten wordt tot evacuatie ligt rond de 60 keer per jaar. Bestond in 2002 85% van de inzet uit varende eenheden, in 2007 is dat teruggelopen naar 44%, ten faveure van de inzet van heli's (figuur 7.2).

Adviezen voor NEEZ blijven redelijk stabiel op ongeveer 100 per jaar en adviezen voor de binnenwateren nemen licht af tot ongeveer 15 per jaar. Het grootste deel van de adviezen komt uit de overige gebieden (figuur 7.3)

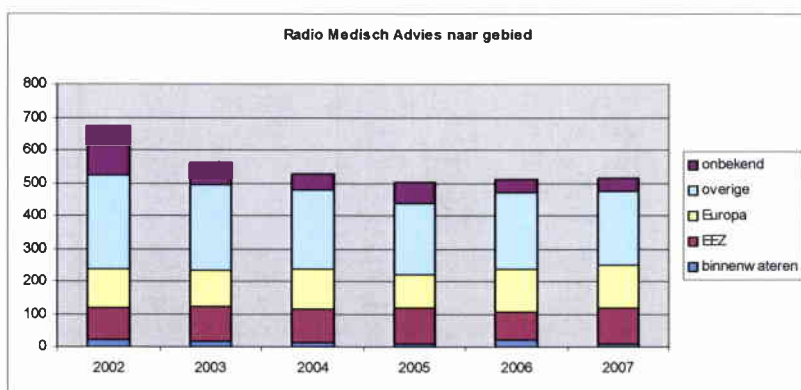
7.4 Eisen aan de uitvoering RMA

Voor het geven van een radio medisch advies kan permanent een arts geconsulteerd worden. Indien een arts moet worden overgebracht naar de patiënt dan wel besloten



Figuur 7.2: aantal evacuaties en inzet eenheden

wordt tot evacuatie van de patiënt organiseert het Kustwachtcentrum vanuit haar SAR-taak het transport. De kwaliteit van de medische advisering moet voldoen aan de maatstaven van de medische beroepsuitoefening zoals deze geldt in Nederland. Zo nodig consulteert de arts externe deskundigen, bijvoorbeeld specialisten in het Havenziekenhuis te Rotterdam.



Figuur 7.3: Radio medische adviezen naar gebied

7.5 Beschikbare middelen RMA

Communicatiemiddelen

In haar rol als JRCC behandelt het KWC alle berichten via de infrastructuur van het noodspood- en veiligheidsverkeer. De telex-verzoeken via INMARSAT gaan rechtstreeks naar de dienstdoende arts. Alle overige radiografische, satelliet- en telefooncommunicatie wordt afgehandeld door de operator. De dienstdoende artsen zijn via

een semafoon oproepbaar en geven rechtstreeks advies via telefoon en/of fax aan de hulpvrager.

Vliegende en varende middelen

De beschikbare vliegende middelen in de EEZ, i.c. de SAR-helikopter en de varende middelen van de KNRM zijn toereikend voor de hulpvraag naar medische evacuaties.

Organisatie

De omvang van de RMD is berekend voor haar taak. De kwaliteit van de adviezen is conform afspraak en voldoet aan de regels die de Wet Beroepen in de Individuele Gezondheidszorg voor zorgverlening door beroepsbeoefenaren in de gezondheidszorg daaraan stelt.

7.6 Conclusies RMA

Het inzetten van artsen voor advies aan opvarenden kent een lange geschiedenis en er is veel ervaring opgebouwd. Sinds 1999 vervult de KNRM deze taak. .

De beschikbare communicatiemiddelen tussen hulpvrager, Kustwacht en hulpverlener en de beschikbare vervoersmiddelen van arts naar een schip en patiënt naar de wal voldoen aan de geformuleerde normen.

8 Het beschikbaar hebben van bergingscapaciteit

Introductie

"Natte" berging is het bergen van een gezonken schip, lading of object met als doel schadelijke gevolgen te voorkomen, beperken of ongedaan maken. Voor het uitvoeren van een "natte" berging is hefvermogen een belangrijke schakel. Het is noodzakelijk dat in Nederland permanent een totaal hefvermogen van circa 2.000 ton beschikbaar is. Eigenaar van het wrak of overheid is opdrachtgever van een berging. De snelheid van bergen is, naast het beschikbaar hebben van voldoende hefvermogen, van diverse andere factoren afhankelijk, zoals de heersende weersomstandigheden. Aan de zorgnorm wordt voldaan.

8.1 Formele basis bergingscapaciteit

Volgens het "International Convention on Salvage, 1898" is berging iedere daad of werkzaamheid, verricht om hulp te verlenen aan een in bevaarbaar water, of in welk ander water dan ook, in gevaar verkerend schip of andere zaak. "Natte" berging is het bergen van een gezonken schip, lading of ander object. Er is sprake van "Wrakopruiming" indien de kosten van een "natte" berging de waarde van het object na berging overtreffen. "Droge" berging is het bergen van (nog) niet gezonken schepen, ladingen en objecten.

Indien een gezonken object een obstakel vormt voor de scheepvaart heeft de overheid de mogelijkheid het object onder de Wrakkenwet te plaatsen mocht het nodig zijn de berging te bespoedigen. Indien een wrak een milieugevaar oplevert, is de Wet BON van kracht, welke de gehele NEEZ beslaat.

De Wrakkenwet (in werking getreden in 1932) stelt de beheerder van de openbare wateren, waartoe ook de territoriale zee behoort, onder meer in staat gezonken vaartuigen of overblijfselen daarvan op te doen ruimen. Kostenverhaal is niet verder mogelijk dan op de restwaarde van de geborgen zaken.

Indien het gezonken object milieugevaar oplevert of een gevaar voor de scheepvaart vormt, maakt het Verdrag van Nairobi uit 2008 een gegarandeerde schadevergoeding mogelijk tot de toepasselijke aansprakelijkheidslimiet van de scheepseigenaar. Het Verdrag van Nairobi, dat nog niet door Nederland is geratificeerd, is van toepassing op de EEZ maar kan nationaal ook van toepassing worden verklaard voor de territoriale zee.

Nederland heeft in het kader van het traktaat uit 1839 met België de verplichting de Westerschelde als open vaarweg te garanderen. Volgens het Eems-Dollard verdrag wordt de vaargeul van de Noordzee naar Emden beheerd door Duitsland.

Er zijn geen internationale verdragen die de overheid verplichten specifieke bergingscapaciteit beschikbaar te hebben voor "natte" berging op de Noordzee.

8.2 Beleid bergingscapaciteit

8.2.1 Doelstelling

De beleidsdoelstelling van de overheid is het zo snel mogelijk ongedaan kunnen maken van een stremming van de scheepvaart na een incident in de vaarroute naar een Nederlandse haven.

8.2.2 Zorgnorm

Indien vanwege een scheepsongeval de vaarroute naar een Nederlandse haven gestremd raakt dient de eigenaar van dat gezonken object de stremming zo snel mogelijk op te heffen. Indien ook na een aanwijzing de eigenaar in gebreke blijft, kan op basis van bovengenoemde Wet BON, Wrakkenwet en, na ratificatie daarvan, het

Verdrag van Nairobi, de overheid zelf maatregelen nemen. Eén van de vereisten voor een snelle berging is het in Nederland of directe omgeving voorhanden hebben van voldoende hefvermogen bij bergingsbedrijven.

De overheid gaat er bij het opheffen van een stremming van uit dat in veruit de meeste gevallen een gezamenlijke hefcapaciteit van circa 2.000 ton voldoende is. Periodiek wordt onderzocht of deze hefcapaciteit in Nederland of directe omgeving in voldoende mate aanwezig is.

Een afroepovereenkomst (permanent vastleggen van beschikbaarheid van materieel) met een bergingsbedrijf (of de bergingsindustrie als totaal) wordt, omdat voldoende capaciteit in Nederland voorhanden is, vooralsnog niet nodig geacht.

8.2.3 Restricties

Per incident zal een inspectie duidelijk maken hoe het wrak uit de vaarroute kan worden verwijderd. De tijdsduur waarin de stremming kan worden opgeheven is, naast de aanwezigheid van voldoende hefvermogen, echter ook afhankelijk van andere operationele factoren, zoals weersgesteldheid en manoeuvreerruimte.

8.2.4 Preventieve maatregelen

Om snel maatregelen te kunnen nemen na het zinken van een object in de vaargeul is standaardisatie van het inspectie- en aanbestedingstraject noodzakelijk. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontwikkelt samen met de markt een standaardcontract dat zorgt voor versnelling van de opdrachtverlening.

hefvermogen	aantal
0-500	13
500-1.000	2
1.000-1.500	2
1.500-2.000	2
2.000-5.000	2
> 5.000	3

Tabel 8.1: drijvende bokken van Nederlandse en Belgische bergers in 2007 (onderzoek Touw)

ton (tabel 8.1).

Ook zijn de zeegaande sleepboten geïnventariseerd die voor het vervoer van de bokken dienen te zorgen. De klasse van 20-50 ton bevat 50 sleepboten, de klasse 50-100 ton 29 stuks en boven de 100 ton zijn er 3 sleepboten, waaronder een door de overheid gecontracteerde emergency towing vessel (tabel 8,2).

Sinds 2001 zijn diverse wrakken in de NEEZ of aansluitende wateren gelicht. Hiervan is bij benadering de kostprijs bekend (tabel 8.3).

8.4 Eisen aan de uitvoering bergingscapaciteit

Voor het uitvoeren van "natte" berging en wrakopruijing is het op peil houden van kennis en kunde bij de overheid nodig op het gebied van de opdrachtverlening en begeleiding van bergingsopdrachten. Dat gebeurt door het actueel houden van de mogelijkheden en beperkingen van de diverse bergingstechnieken, aangezien marktpartijen hun kennis wereldwijd op doen door het uitvoeren van opdrachten.

8.3 Risico onderzoek bergingscapaciteit

Deskundigen geven aan dat in de Nederlandse situatie qua vaardiepte en scheepvaartverkeer een hefvermogen van circa 2.000 ton voldoende is voor het vrijmaken van de vaargeul. Een marktverkenning is uitgevoerd naar de aanwezigheid van drijvende bokken in Nederland en België. Van de 24 drijvende bokken van Nederlandse en Belgische eigenaren zijn er 5 met een hefvermogen van 2.000 ton of meer. Deze zijn regelmatig in het buitenland of bij mijnbouwplatforms actief. De klasse 500-2.000 ton bevat 6 bokken die meestal in de Nederlandse regio werkzaam zijn, net als de 13 drijvende bokken uit de klasse 0-500

statisch trekvermogen (in ton)	aantal sleepboten
20- 50	50
50-100	29
> 100	3

Tabel 8.2: aantal zeesleepboten in Nederland en België 2007 naar statisch trekvermogen (in ton) (onderzoek Touw)

naam	jaar	aard	geschatte kosten (In milj €)	lokatie
IUGO	2001	wrakopruijing	7	NL-EEZ
IEVOLI SUN	2001	berging vloeibare chemische lading van 80 m diepte (schip niet geborgen)	12	Kanaal
TRICOLOR	2003	wrakopruijing en lading auto's	45	Kanaal
NADA V en GRANDE NIGERIA	2003	droge berging onder Wrakkenwet	1	Westerschelde
PELLICAN I	2004	berging	12	Westerschelde
MICHELLE	2005	wrakopruijing	6	NL-EEZ
FOWAIRET	2005	berging en lossing containers	12	Westerschelde
REPUBLICA DI GENVA	2007	berging schip en lading	20	Antwerpen
MSC NAPOLI	2007	berging wrak en containers	50	Kanaal

Tabel 8.3: Recente bergingen en wrakopruijngen

8.5 Beschikbare middelen bergingscapaciteit

Voor berging zijn aparte bokken voortgetrokken door sleepboten of schepen met kranen op de markt. Naast het gewicht van het te liften object zijn waterdiepte, zee- en weerscondities bepalende factoren voor de keuze welke middelen zijn in te zetten.

Beschikbaarheid van zeegaande bokken is sterk afhankelijk van de opdrachtenportefeuille van de marktpartijen. De meest urgente situatie betreft het vrijmaken van een vaargeul. Voor dit werk is in de Nederlandse scheepvaartroutes een hefvermogen van circa 2.000 ton benodigd. Voor dit scenario is in het algemeen voldoende liftcapaciteit bij bergingsbedrijven in Nederland of België aanwezig.

8.6 Conclusies bergingscapaciteit

Indien een wrak de vaarroute naar een Nederlandse haven stremt of de veiligheid van de scheepvaart in het geding is, is snel handelen op basis van een inspectierapport en opruijplan noodzakelijk ter vermindering van economische schade.

Omdat snelheid is geboden, ontwikkelt de overheid een standaardprocedure. Bij m.n. Rijkswaterstaat wordt de kennis en kunde geborgd op het terrein van wrakberging voor een snelle opdrachtverlening en begeleiding van de werkzaamheden.

Periodiek monitort de overheid of in Nederland het noodzakelijk geachte hefvermogen van 2.000 ton permanent aanwezig is.

Aangezien iedere berging uniek is, is het niet mogelijk kentallen op te bouwen voor de snelheid waarmee dit type incident verholpen kan worden.

9 Financiën

9.1 Kosten maritieme noodhulp

9.1.1 Opbouw kosten

De in deze nota opgenomen maatregelen betreffen in merendeel bestaande taken die in de reguliere begroting van de Kustwacht zijn opgenomen (zie par 9.2).

Een beperkt aantal taken is aangescherpt of geheel nieuw waarvoor aanvullend budget noodzakelijk is. Deze staan op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook de jaarlijkse kosten ter bestrijding van milieubedreigende stoffen in zee staan op de begroting van het ministerie Verkeer en Waterstaat (zie par 9.3).

Voor de uitvoering van de taken op zee kan de Kustwacht tevens gebruik maken van personeel en varend materieel (inclusief bemanningen) dat door maatschappelijke organisaties ter beschikking wordt gesteld. Onderlinge afspraken, vastgelegd in operationele overeenkomsten, vormen hiervoor de basis. De belangrijkste organisatie is de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij KNRM. De KNRM is een private organisatie die zich tot doel heeft gesteld om kostenloos hulp te verlenen aan mensen in nood. Naast het redden van mensen verzorgt de KNRM tevens de Radio Medische Dienst. Omdat de kosten van de KNRM niet voor rekening zijn van de overheid zijn deze niet opgenomen in deze nota, met uitzondering van de kosten voor alarmering en communicatie van de reddingboten van de KNRM. De overheid neemt deze kosten voor haar rekening. Deze zijn terug te vinden op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (zie par 9.3).

9.1.2 Ontwikkelingen vlootplan 2014 e.v.

Het merendeel van het varend materieel ten behoeve van de Kustwacht is in beheer bij de Rijksrederij, onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tot eind 2013 heeft de Kustwacht in haar begroting voldoende middelen om de door de Rijksrederij in rekening te brengen tarieven te kunnen voldoen. Na 2013 dient een aantal vaartuigen te worden vervangen. Dit kan leiden tot aanpassing van de tarieven waarbij het dan de vraag is of de genoemde middelen in de kustwachtbegroting toereikend blijven. Derhalve start de Rijksrederij in samenwerking met de Kustwacht met het opstellen van een nieuw vlootplan voor de ontwikkelingen na 2013. In dat vlootplan worden meerdere opties uitgewerkt.

9.1.3 Evaluatie

Deze nota bestrijkt de periode 2010-2015. Voor het eind van deze periode zullen de in deze nota genoemde normen worden geëvalueerd.

9.2 Kosten Kustwacht

De Kustwacht stelt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) op waarin een koppeling wordt gemaakt tussen beleid, prestaties en financiële middelen. De begroting maakt hier onderdeel van uit. Het APB is gebaseerd op het Dienstverleningsplan van Verkeer en Waterstaat, het Handhavingsplan Noordzee van de Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee (PKHN), alsmede de operationele overeenkomsten waarin de door de departementen ter beschikking gestelde capaciteit aan materieel en personeel is opgenomen.

De in de onderhavige nota opgenomen taken maken onderdeel uit van de dienstverleningstaken in het APB.

In de begroting van de Kustwacht wordt onderscheid gemaakt in *uitgavenbudgetten* die door de controler Kustwacht worden beheerd en onderdeel zijn van de

kas/verplichtingen administratie van Defensie en posten waarvan de *budgetten in beheer blijven bij de desbetreffende departementen*.

De uitgavenbudgetten zijn ter dekking van de materiële taakuitvoering van de Kustwacht. Daarnaast zijn er posten die een directe relatie hebben met de Kustwachtactiviteiten en hier causaal aan kunnen worden toegerekend. Het betreft voornamelijk salariskosten van opstappers en liaisonfunctionarissen die bij de Kustwacht tewerk worden gesteld, en kosten voor de dienstverleningstaken die door Rijkswaterstaat Dienst Noordzee worden uitgevoerd.

In het Activiteitenplan en Begroting APB 2010 zijn de volgende bedragen opgenomen.

Overzicht begroting KW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totaal uitgaven KW	26.717	26.951	25.766	25.796	24.516	24.546
Totaal kosten KW	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762	7.762
Totaal benodigd budget (herzien en ontwerp)	34.479	34.713	33.528	33.558	32.278	32.308

Nieuwe investeringen KW	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Walradar KW HS:						
Nieuwe radars Petten/Scheveningen		1170				
Optimalisatie 15 bestaande radars	1.100					
Totaal uitbreiding radarinfra	1.100	1170	--	--	--	--
Walinfra & ontwikkeling KWC & LRIT	168	318	318	318	318	318
Project AIS & VCN & IGO	439	423	438	438	438	438
Totaal infra communicatiemiddelen	607	741	756	756	756	756
Totaal investeringen	1.707	1.911	756	756	756	756

Voor een verdere detaillering wordt verwezen naar het APB 2010 dat is vastgesteld door de Ministerraad.

9.3 Kosten Ministerie Verkeer en Waterstaat

9.3.1 Nieuw beleid

Inzet bij brand op passagierschepen ter voorkoming van grootschalige evacuatie

In de begroting zijn de volgende gelden gereserveerd: een eenmalige investering van k€ 626 over 2008 en 2009, en vanaf 2010 jaarlijks k€ 224 voor het operationeel houden van de brandbestrijding. Voor de uitvoering doet de overheid een beroep op bestaande brandweerkorpsen.

Aanvullende reddingcapaciteit aan boord van overheidsvaartuigen

Dat overheidsvaartuigen op zee worden uitgerust met RHIB's wordt gezien als aanvullende SAR-capaciteit. De RHIB's worden primair ingezet voor handhavingstaken. De kosten hiervoor van naar schatting k€ 120 per stuk voor de 4 nog niet uitgeruste schepen, zijn opgenomen in het investeringsplan van de Rijksrederij.

9.3.2 Bestrijding milieubedreigende stoffen

Opruimen milieubedreigende stoffen

In juni 2006 is de nota "Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen" (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30195, nr 14) verstuurd naar de Tweede Kamer. Korthedshalve wordt voor wat betreft de kosten naar die nota verwezen. De daarin genoemde te nemen nieuwe maatregelen zijn in 2007 gerealiseerd.

Opschonen ankergebieden

Vanaf 2011 heeft, ten behoeve van het opschonen van ankergebieden, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op de begroting driejaarlijks een bedrag van 500 k€ opgenomen.

9.3.3 Alarmering en communicatie

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft een nieuw netwerk voor mobiele communicatie in gebruik genomen. Dit netwerk wordt gebruikt voor zowel de alarmering (P2000) als communicatie (C2000) van hulpverleningsdiensten bij de rampen- en incidentenbestrijding. Naast o.a. politie, brandweer, GHOR (geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen) en Defensie, is ook de KNRM uitgerust met dit nieuwe systeem. De alarmering van de KNRM gebeurt vanuit het Kustwachtcentrum in Den Helder dan wel vanuit de gemeenschappelijke meldkamer in de betrokken regio.

De KNRM is een gelieerde gebruiker van de aangewezen gebruiker Defensie. De kosten van Defensie, verbonden aan het faciliteren bij de aanschaf, het (mede)gebruik van het netwerk en het beheer en onderhoud worden door Defensie doorbelast. Gelet op de beleidsmatige verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de Search and Rescue organisatie heeft Rijkswaterstaat besloten de kosten voor de KNRM voor het C/P2000 systeem op zich te nemen, bestaande uit de volgende componenten:

1. het (mede)gebruik van het netwerk;
2. het beheer en onderhoud van de apparatuur;
3. de (vervangings-)investeringen.

De eerste twee posten worden verrekend middels een structurele budgetoverheveling vanaf 2009 van k€ 140 van Rijkswaterstaat aan Defensie. Voor de (vervangings-) investeringen is gemiddeld k€ 183 op de Verkeer en Waterstaat-begroting opgenomen. Jaarlijks worden deze vervangingsinvesteringen rechtstreeks tussen Verkeer en Waterstaat en de KNRM verrekend.

Gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System
APB	Activiteiten Plan en Begroting
ARK	Algemene RekenKamer
BON	Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee
CCC	Communicatie en Coördinatie Centrum
CT	CalamiteitenTeam RWS-Noordzee
DCC-V&W	Departementaal Coördinatie Centrum
EC	Europese Commissie
EMSA	European Maritime Safety Agency
ETV	Emergency Towing Vessel
FIR	Flight Information Region
GB	Gezamenlijke Brandweer uit Rotterdam
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GMK	Gemeenschappelijke MeldKamer
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organization
JRCC	Joint (maritime and aeronautic) Rescue Co-ordination Centre
KLPD	Korps Landelijke Politie Diensten
KNRM	Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij
KVNR	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
KWC	Kustwachtcentrum
LVC	Luchtverkeerscommissie
MARIN	MARitiem onderzoeks INstituut
MEDECALL	MEDical Evacuation Call
MEDEVAC	MEDical EVACuation
MIRG	Maritieme Incidenten Respons Groep
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
NEEZ	Nederlandse territoriale wateren en Exclusieve Economische Zone
NL-SRR	Netherlands Search and Rescue Region
NOGEPa	Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie
NSV	Nood-, Spoed- en Veiligheidsverkeer
NWP	Ontwerp Nationaal Waterplan
OT	Operationeel Team Noordzee
OVV	Onderzoeksraad Voor Veiligheid
PoR	Place of Refuge
RAC	Regionale Alarm Centrale
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzee
RHIB	Rigid Hull Inflatable Boat
RIB	Rampen en Incidenten Bestrijding
RMD	Radio Medische Dienst
SAMSON	Safety Assessment Model for Shipping and Offshore on the North Sea
SAR	Search And Rescue
SPOC	Single Point Of Contact
SOLAS	Safety Of Life At Sea
TFN	Task Force Noordzee
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VK	Verenigd Koninkrijk

Geraadpleegde literatuur

- Anonymus (Kustwacht Nederland) Kustwacht Jaaroverzicht 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 (Den Helder)
- Anonymus (Port & Maritime Consultants) Toetsing van de verdeling van de gereddencapaciteit in geval van rampen (IJmuiden, 2002, 2005)
- Anonymus (Rijkswaterstaat) Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (Rijswijk, 2004)
- Anonymus (Kustwacht Nederland) Operationeel Plan Search-and-Rescue (Den Helder, januari 2004)
- Anonymus (Algemene rekenkamer) Functioneren Kustwacht Nederland (Den Haag, 2005)
- Anonymus (Kustwacht Nederland) Rampenplan voor de Noordzee 2006 (Den Helder, 2005)
- Anonymus (Ministerie van VenW) Besluit Instelling Kustwacht (Den Haag, november 2006)
- Anonymus (Rijkswaterstaat) Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen, Capaciteitsnota 2006-2010 (Rijswijk, 2006)
- Anonymus (Kustwacht Nederland) Dienstverleningsplan Kustwacht 2008 (Den Helder, 2007)
- Anonymus (Kustwacht Nederland) Activiteiten Plan en Begroting 2008 (Kustwacht, 2007)
- Anonymus (Ministerie van VenW) Beleidsbrief Zeevaart Verantwoord varen en vitale vloot (maart 2008)
- C. van der Tak (MARIN) Effecten van ruimteclaims in de Noordzee op de scheepvaart (Wageningen, november 2001)
- C. van der Tak (MARIN) Het scheepvaartverkeer op de Noordzee 1999 – 2001 gezien vanuit de lucht (Wageningen, 2002)
- C. van der Tak, Y.Koldenhof (MARIN) Het gedrag van het scheepvaartverkeer in de verkeersscheidingsstelsels boven de Waddeneilanden, T1 meting (Wageningen, nov 2003)
- C. van der Tak, Y.Koldenhof (MARIN) Risico vervoer (milieu)gevaarlijke stoffen op zee (Wageningen, juli 2004)
- C. van der Tak (MARIN), C.C. Glansdorp (MARAN) Embarc, work package 7, vessel traffic management in European Waters (Wageningen, april 2005)
- C. van der Tak (MARIN) Risicoanalyse Search And Rescue Noordzee, inventarisatie drenkelingen (Wageningen, oktober 2006)
- C. van der Tak, Y.Koldenhof, PB.Beimers (MARIN) Risicoanalyse drifters en vaststellen sleepbootcapaciteit (Wageningen, februari 2007)
- C. van der Tak (MARIN) Risicoanalyse Search And Rescue Noordzee, effect reddingscapaciteit (Wageningen, juli 2007)
- D.H. Robertson e.a. (HSE) Review of probable survival times for immersion in the North Sea (UK, Oxon, January 1996)
- J.M. Hoppzak (Touw Salvage Consultants) Bergingscapaciteit in Nederlandse wateren (Rotterdam, 2007)
- Task Force Noordzee (IVW) SAR Helicopter Policy and Performance Standard, Technical note (Assen, 2006)
- Y.Koldenhof (MARIN) Verkeersveiligheid op de Noordzee 2000-2003 (Wageningen, november 2005)

BIJLAGE 1 Toelichting nationale wetgeving

De Wet bestrijding ongevallen Noordzee

De Wet BON, die is gebaseerd op het Interventieverdrag (Brussel 1969, Trb. 1970, 196), voorziet in de mogelijkheid tot optreden in de territoriale zee en 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 incidentschip noodzakelijk kan zijn. Tevens is de Wet BON van toepassing (vooralsnog alléén) in de territoriale zee bij een belemmering van de scheepvaart in zoverre de Wrakkenwet niet van toepassing is (i.c. wanneer het schip niet is gestrand, gezonken of aan de grond geraakt).

De Scheepvaartverkeerswet

Wettelijk kader met betrekking tot de ordening van het scheepvaartverkeer. In het belang van een samenhangend overheidsoptreden ten aanzien van het scheepvaartverkeer in de territoriale zee, het in- en uitgaande zeescheepvaartverkeer in de aanloopgebieden op zee en de daaraan aansluitende binnenwateren en havens en het doorgaande scheepvaartverkeer op de binnenwateren wordt verkeersreglementering in het leven geroepen.

Het Scheepvaartreglement territoriale zee

In dit reglement worden als nadere uitwerking van de Scheepvaartverkeerswet ter bevordering van het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, met name in verkeersgebieden (aanloopgebieden), bijzondere regelingen getroffen met betrekking tot het scheepvaartverkeer. In dit reglement is o.a. de reguliere meldplicht van zeeschepen aan de havenautoriteiten opgenomen en ook een meldplicht bij incidenten.

De Wet aansprakelijkheid olietankschepen

Ingevolge deze wet is de eigenaar van een schip aansprakelijk voor schade door verontreiniging door olie. Voor deze schade kunnen niet worden aangesproken degenen die met toestemming van eigenaar, reder of kapitein hulp verlenen aan schepen, goederen of opvarenden (b.v. loods) en zij die preventieve maatregelen nemen alsmede hun ondergeschikten of vertegenwoordigers.

De Wrakkenwet

Deze wet 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, gezonken 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.

De Wet voorkoming verontreiniging door Schepen

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.

De Mijnbouwwetgeving

De Mijnbouwwetgeving 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 overtreders de nodige maatregelen treffen. Voorts kunnen bepaalde maatregelen worden voorgeschreven en werkzaamheden worden gestaakt zolang de voorgeschreven maatregelen niet zijn getroffen.

Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone en uitbreiding werkkingsfeer 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.

De Wet grenzen Nederlandse territoriale zee

In deze wet is de afbakening van de territoriale zee vastgelegd, de buitengrens van de territoriale zee vormt tevens de binnengrens van de EEZ.

De Wet installaties Noordzee

Deze wet treft voorzieningen ter bescherming van rechtsbelangen ten aanzien van installaties opgericht buiten de territoriale wateren op de bodem van het Nederlands deel van het continentaal plat.

Boek 8 Burgerlijk Wetboek

Dit boek, Verkeersmiddelen en Vervoer genaamd, geeft onder andere bepalingen omtrent hulp en berging bij ongevallen op zee.

Besluit instellingen Kustwacht

Met het besluit (17 november 2006/Nr. SDG 2006/1961 Rijkswaterstaat) wordt door de betrokken Ministers van Defensie en Verkeer en Waterstaat de uitvoering van een deel van het beleid en de wet- en regelgeving bij de Kustwacht belegd met als doel een effectieve en efficiënte uitvoering van een aantal overheidstaken op de Noordzee. Onder andere de taken en bevoegdheden van de Kustwacht zijn hierin opgenomen.

De Regeling inzake de SAR-dienst 1994

Deze regeling van 26 augustus 1994 (Stcrt. 188) draagt de organisatie en instandhouding van een Opsporings- en Reddingsdienst in Nederland als onderdeel van de Kustwacht op aan de directeur Kustwacht. Een en ander is nader uitgewerkt in het 'OPPLAN SAR'.

Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming (NHC)

Dit handboek is een praktische leidraad voor eenduidige coördinatie- en besluitvormingsstructuren op rijksniveau voor de beheersing van een crisis. Het is, met inachtneming van de bestaande afspraken over een aantal specifieke incidenten, bestemd voor alle crisissituaties die een optreden van de rijksoverheid vereisen. Eén van deze afspraken betreft de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee. Zoals beschreven in bijlage A sub 5 van het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming geschiedt de interdepartementale coördinatie indien en zolang het incident en de gevolgen daarvan zich beperken tot de zee op basis van het 'Rampenplan voor de Noordzee'. In situaties met grote gevolgen voor het land kan na verloop van tijd het accent van de operationele uitvoering en de beleidsproblematiek van de bestrijdingsmaatregelen verschuiven naar de landzijde. In dat geval wordt de interdepartementale coördinatie te land verzorgd door het NCC.

Arbeidsomstandighedenwet

Deze wet bevat verplichtingen voor werkgevers en werknemers ten aanzien van de bescherming van de gezondheid en veiligheid van werknemers en zelfstandig ondernemers. Doel is om ongevallen en ziekten, veroorzaakt door het werk, te voorkomen. Werkgevers en werknemers zijn samen verantwoordelijk voor de veiligheid en gezondheid op het werk. De Arbeidsomstandighedenwet schept voorwaarden en bepaalt de grenzen waarbinnen bedrijven (zelf) maatregelen kunnen en moeten nemen om de arbeidsomstandigheden te verbeteren, dan wel op een aanvaardbaar niveau te handhaven.