

Maritiem Rampenbestrijdingsplan Caribisch Nederland



Versie: definitief
Datum: 11 juni 2013

Inhoud

1. Inleiding:	3
o Rampenbestrijdingsplan en operationele deelplannen	3
o Risico-analyse	3
o Voorvallen en doelgroepen	3
o Vaststelling en beheer	4
o Opleiden, trainen en oefenen (OTO)	5
2. Werkingsgebied Caribisch Nederland	6
o Bevoegdheden in relatie tot de TZ en EEZ	9
3. Organisatie, verantwoordelijkheid en taken rampenbestrijding TZ en EEZ Caribisch Nederland	12
4. Randvoorwaardelijke processen:	18
o Melding en alarmering	18
o Leiding en coördinatie	19
o Op- en afschalen	20
o Informatiemanagement	24
5. Woordvoering en voorlichting	25
6. Bijlage: afkortingen	26

1. Inleiding

Vanaf 10 oktober 2010 is de staatkundige structuur van de Nederlandse Antillen veranderd. Het maritiem beheer van de Territoriale Zee (TZ) en de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van de eilanden Bonaire, St. Eustatius en Saba is overgegaan naar de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) in Nederland. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opzetten en beheren van de organisatie voor de afhandeling van maritieme incidenten waaronder oliebestrijding en bergingen op zee.

Zowel de minister van Infrastructuur en Milieu als de gezaghebbers van de eilanden hebben op basis van de Wet Maritiem beheer BES de verplichting om een rampenbestrijdingsplan en bijbehorende operationele deelplannen op te stellen voor de wateren in Caribisch Nederland. Vanuit deze gedeelde verantwoordelijkheid en ter bevordering van een optimale samenwerking tussen de diverse betrokken partijen van zowel de landzijde als de zeezijde, is ervoor gekozen dat deze plannen waar mogelijk integraal en uniform van opzet zijn.

Rampenbestrijdingsplan

Het Rampenbestrijdingsplan is een generiek plan dat omschrijft hoe de maritieme incidentenorganisatie Caribisch Nederland is opgebouwd, welke partijen betrokken zijn bij maritieme incidentenbestrijding, de rol, taken en verantwoordelijkheden die zij hebben en op welke wijze de onderlinge samenwerking verloopt. Het Rampenbestrijdingsplan is bestemd voor alle partijen die betrokken zijn bij de bestrijding van maritieme incidenten in Caribisch Nederland. Het plan is niet bestemd voor de autonome landen Curaçao, Aruba en Sint Maarten. Deze landen hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de rampenbestrijding in de TZ en de EEZ.

Operationele deelplannen

Onder het Rampenbestrijdingsplan hangen de zogenaamde operationele deelplannen. Deze plannen beschrijven de organisatie, taken en handelingen op operationeel niveau van de rampenbestrijding op zee. Deze deelplannen worden in nauwe afstemming met het lokale gezag opgesteld.

Risicoanalyse

Voor een goede voorbereiding van rampenbestrijding is een risico-inventarisatie noodzakelijk. Deze inventarisatie van mogelijke (gevolgen van) rampen in watergebieden is het aanknopingspunt voor het ontwikkelen van scenario's. Op basis van deze risico-inventarisatie kan door middel van een risicoanalyse het vereiste zorgniveau bepaald worden.

Voor Caribisch Nederland wordt in dit kader verwezen naar het rapport 'Qualitative Nautical Risk Assessment For The Dutch Caribbean' (16 februari 2012) en het rapport 'Qualitative Maritime Risk Assessment Dutch Caribbean Islands' (23 april 2012).

Op basis van deze risicoanalyse is het overheidsoptreden in Caribisch Nederland op zee vastgesteld.

Voorvallen en doelgroepen

Het optreden conform het Maritiem Rampenbestrijdingsplan Caribisch Nederland (maritiem rampenplan) vindt voor een belangrijk deel zijn grondslag in de Wet Maritiem Beheer BES (artikel 40, eerste lid). Het geven van aanwijzingen en het nemen van maatregelen zoals beschreven in de Wet Maritiem Beheer BES is nader uitgewerkt in dit plan en de onderliggende operationele deelplannen. Het maritiem rampenplan is ook relevant voor overheidstaken in het kader van de Scheepvaartverkeerswet en diverse regelingen betreffende opsporing en redding van personen op zee. De voorvallen die aanleiding kunnen zijn tot handelen in het kader van dit Maritiem Rampenbestrijdingsplan Caribisch Nederland kunnen zich voordoen bij de volgende doelgroepen:

Scheepvaart

Elke vorm van scheepvaart, zowel bedrijfsmatig als recreatief, die plaatsvindt binnen de TZ, de Exclusieve Economische Zone (EEZ) en daarbuiten, voorzover betrokken bij een incident. Overigens gaat het ook om andere drijvende of gezonken zaken, zoals te water geraakte luchtvaartuigen.

Luchtvaart

De reguliere luchtvaart die plaats vindt binnen de grenzen van de Curaçao Flight Information Region (FIR) en de Saint Martin FIR, voorzover betrokken bij een incident waarbij opsporing en redding van personen aan de orde is.

Overslag op zee (offshore)

Incidenten aan boord van schepen en op en rond overslaginstallaties die zijn geplaatst in de territoriale zee. Hierbij gaat het vooral om:

- Morsingen van olie en andere producten bij overslag van en naar een schip;
- Mechanische problemen met betrekking tot overslaginstallaties; incidenten als gevolg van externe oorzaken, zoals een aanvaring van een uit de koers geraakt of driftend vaartuig met een overslaginstallatie.

Uitsluitingen

Voorvallen, waarbij het optreden in eerste instantie niet conform het maritiem rampenplan plaatsvindt, omdat er andersoortige wetgeving en daardoor een ander bevoegd gezag is, zijn:

- De bestrijding van een gijzeling, een terroristische actie, of van de schadelijke gevolgen daarvan. De procedure wordt beschreven in het Handboek Nationale Crisisorganisatie en Staalkaart van mogelijke overheidsmaatregelen bij een (dreigende) terroristische aanslag van het ministerie van Veiligheid en Justitie;
- Incidenten met kernenergie. Deze incidenten worden waar nodig met toepassing van art. 47 lid 1 van de Kernenergiewet afgehandeld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Beleidsmatig is nucleair belegd bij het ministerie van Economische Zaken;
- Incidenten met militaire vaartuigen. Hiervoor kunnen afwijkende regels gelden i.v.m. militaire belangen; de verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Defensie;
- Search and Rescue (SAR); dit is een taak van de Kustwacht Caribisch Gebied (KWCG).

Voor al deze incidenten geldt dat voor de bestrijding van de effecten op de waterkwaliteit en de nautische veiligheid de Wet Maritiem Beheer BES en het maritiem rampenplan wel van toepassing kunnen zijn.

Vaststelling en beheer Maritiem Rampenbestrijdingsplan en operationele deelplannen Caribisch Nederland

Het maritiem rampenplan wordt voor de EEZ vastgesteld door de minister van IenM. Voor de TZ, behorende bij een eilandgebied, wordt het maritiem rampenplan vastgesteld door de gezaghebber, na overleg met de minister van IenM.

Ter borging van de integraliteit en uniformiteit van de organisatie van de rampenbestrijding zowel in de TZ als de EEZ, is er één Maritiem Rampenbestrijdingsplan Caribisch Nederland.

Het beheer en actualisatie van het maritiem rampenplan zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en de eilanden. Binnen Zee en Delta is de crisismanager hiervoor verantwoordelijk. Op de eilanden is dat de eilandsecretaris, als rampencoördinator van het eiland. Aanpassingen en wijzigingen worden met de gezaghebbers afgestemd.

Het maritiem rampenplan wordt actueel gehouden door een periodieke (minimaal een jaarlijkse) controle van het plan en alle gegevens daarin. Waar nodig worden vervolgens

wijzigingen voorbereid. Wijzigingen van technische aard kunnen, indien daarover overeenstemming bestaat met betrokken partijen, worden vastgesteld door de Hoofdingenieur Directeur (HID) van Dienst Zee en Delta namens de minister van IenM.

Door de werking van de incidentbestrijding tijdens significante incidenten te evalueren, kunnen eventuele leerpunten tot verbetering van het plan leiden. Een evaluatie kan geïnitieerd worden door de gezaghebber, de Rijksvertegenwoordiger als ook de HID van Dienst Zee en Delta, namens de minister van IenM. Het maritiem rampenplan zal minimaal één keer per vier jaar worden geactualiseerd of eerder indien hier aanleiding voor is.

Operationele deelplannen

De vaststelling van de operationele deelplannen voor rampenbestrijding op de EEZ gebeurt namens de minister door de HID van Dienst Zee en Delta. Voor rampenbestrijding op de TZ gebeurt vaststelling van de operationele deelplannen door de gezaghebber, in afstemming met de HID van Dienst Zee en Delta. Deze plannen worden opgenomen in de rampenplannen van de eilanden

Het beheer en actualisatie van het maritiem rampenplan zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en de eilanden. Binnen Zee en Delta is de crisismanager hiervoor verantwoordelijk. Op de eilanden is dat de eilandsecretaris, als rampencoördinator van het eiland. Aanpassingen en wijzigingen worden met de gezaghebbers afgestemd.

Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO)

Onderdeel van de implementatie van dit maritiem rampenplan is het opleiden, het trainen en het oefenen van betrokken medewerkers en het houden van audits. In de eerste plaats betreft het de medewerkers binnen Dienst Zee en Delta die een rol in de incidentbestrijdingsorganisatie (kunnen) vervullen en op die rol voorbereid dienen te zijn. Voor deze medewerkers wordt OTO Caribisch Nederland opgenomen in het OTO-plan Dienst Zee en Delta waarin beschreven is hoe alle medewerkers betrokken bij de incidentbestrijdingsorganisatie op de Noordzee afhankelijk van het scenario voorbereid worden.

Voor betrokken medewerkers van de lokale overheid en andere betrokken organisaties op de eilanden wordt een apart OTO-plan opgesteld. Voor het beheer en de uitvoering van dit OTO-plan hebben de eilanden een eigen verantwoordelijkheid.

De crisismanager van Dienst Zee en Delta stelt het OTO-plan Caribisch Nederland op en stemt dit af met betrokken partijen. De gezaghebbers van de eilanden hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de uitvoering en borging van OTO voor rampenbestrijding in de TZ op basis van de Veiligheidswet BES.

Aansluitend aan een gehouden oefening zal (afhankelijk van de omvang) een evaluatie van alle geoefende staven plaatsvinden. Aan de hand van de tijdens de oefening gemaakte aantekeningen en het logboek zal een evaluatierapport worden opgesteld met zo nodig aanpassingsvoorstellen (mutaties) voor dit rampenbestrijdingsplan.

2. Werkingsgebied Caribisch Nederland

Het werkgebied van dit plan wordt bepaald door de verschillende jurisdictiezones die voortkomen uit (inter-) nationale regelgeving (verdragen, wetten, overeenkomsten). Het allesomvattende werkingsgebied van dit plan is weergegeven in onderstaande figuren.

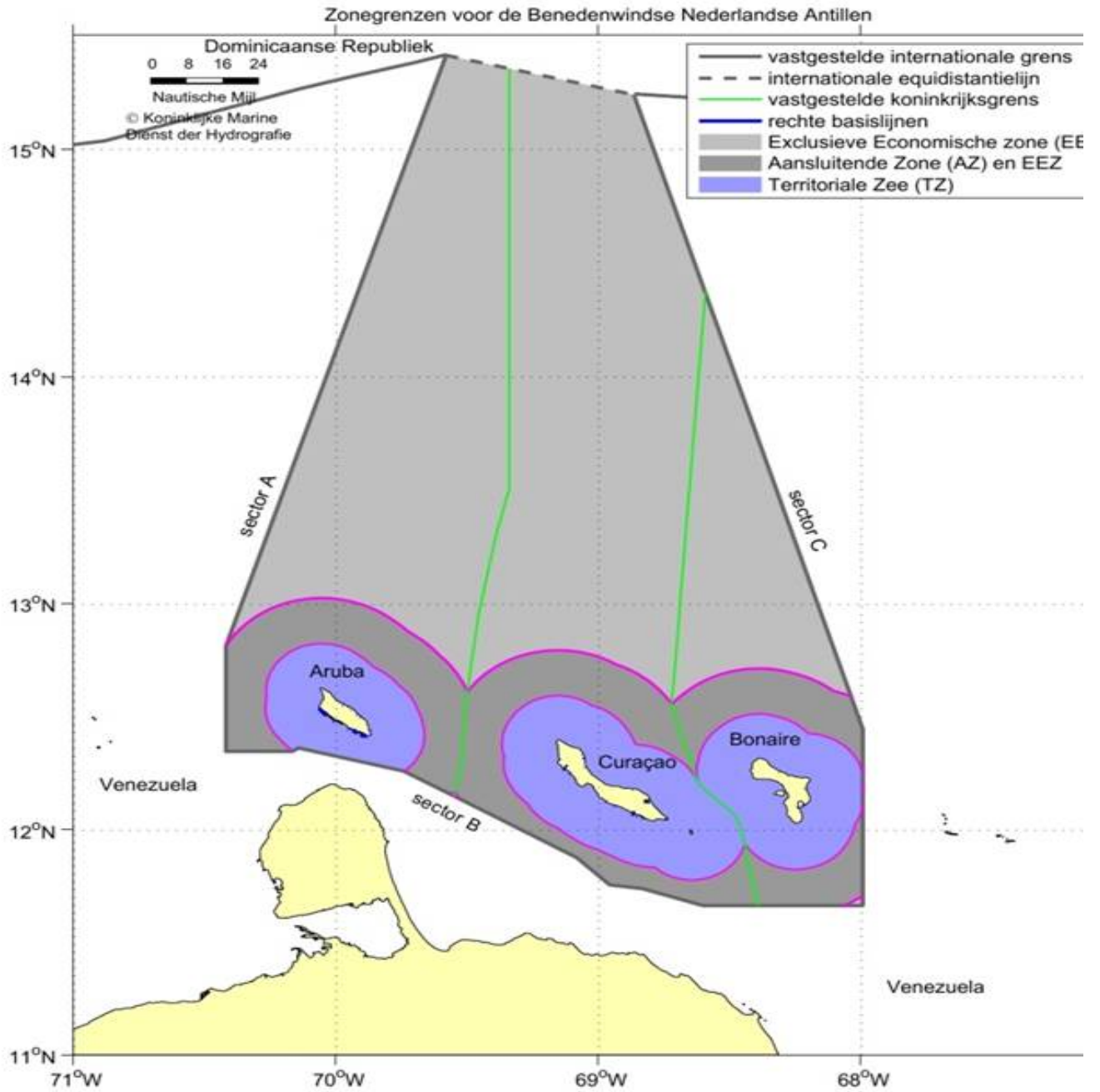
Binnen het aangegeven gebied is een aantal geografische deelgebieden te onderscheiden. Binnen deze deelgebieden verschillen, ten aanzien van rampenbestrijding, de taken en/of bevoegdheden van en tussen organisaties.

De buitengrenzen van het werkingsgebied worden zeewaarts gevormd door de Exclusieve Economische Zone (EEZ, 200 mijl) grens. Daarbinnen is er de Aansluitende Zone (AZ, 24 mijl) en vervolgens de Territoriale Zee (TZ, 12 mijl).

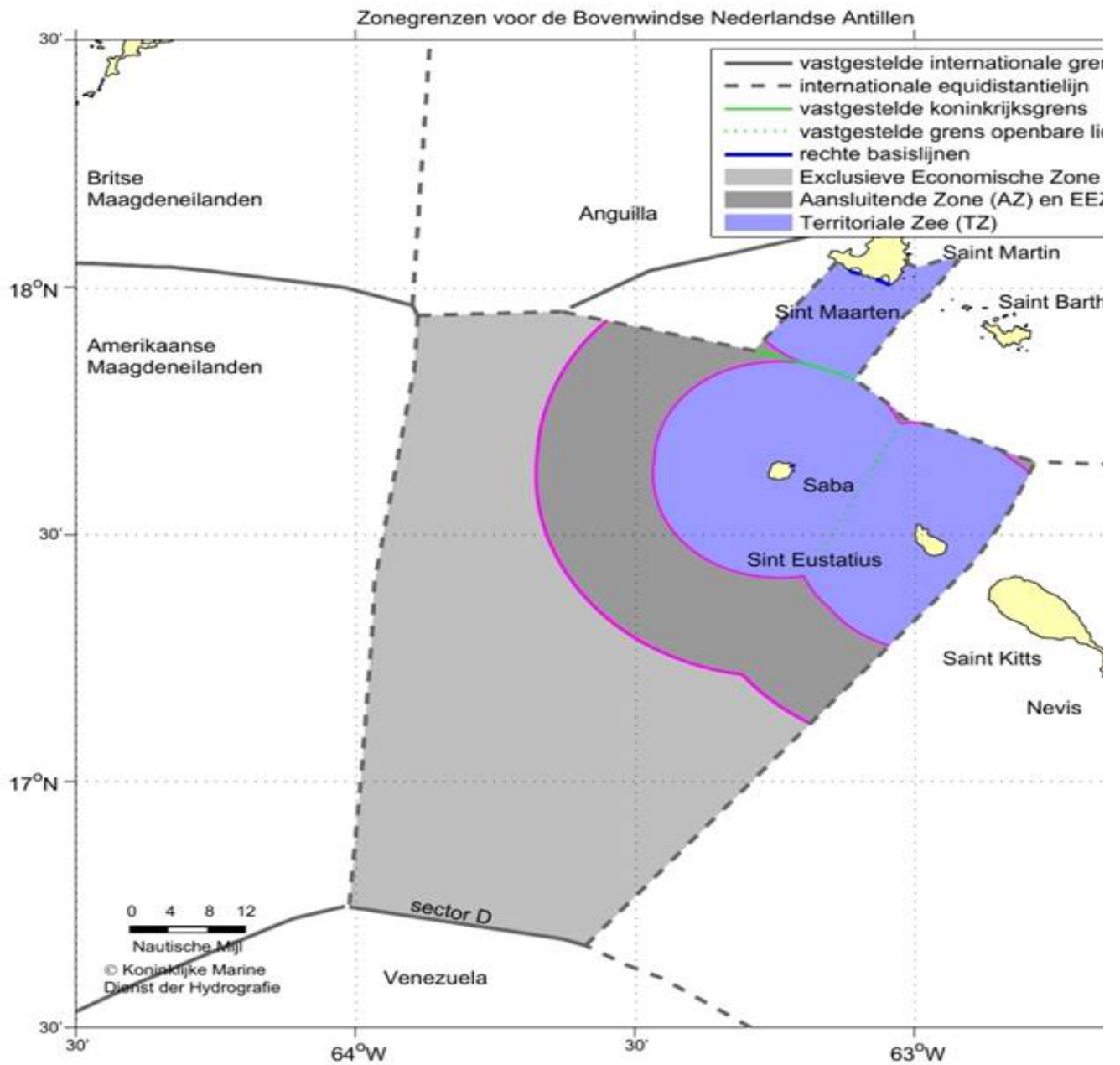
BES eilanden in Caribisch gebied



Exclusieve Economische Zone Benedenwinds (Bonaire)



Exclusieve Economische Zone Bovenwinds (Saba en St. Eustatius)



Binnen het aangegeven gebied is een aantal geografische deelgebieden te onderscheiden. Binnen deze deelgebieden verschillen, met oog op de rampenbestrijding, de taken en/of bevoegdheden van en tussen organisaties. Vanwege de verschillende invalshoeken die bij de juridische definitie van de deelgebieden zijn gebruikt, is met betrekking tot de rampenbestrijding gekozen voor een 'sluitend' systeem, waarbij geen onduidelijkheden over bevoegdheden bestaan.

De buitengrenzen van het werkingsgebied worden zeewaarts allereerst gevormd door de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) grens. Formeel valt dit gebied onder de verantwoordelijkheid van de minister van IenM. De Territoriale Zee (TZ) valt onder de verantwoordelijkheid van de gezaghebber van het eiland.

Samenvattend zijn binnen het werkingsgebied de volgende gebieden onderscheiden:

- Territoriale Zee (TZ);
- Aansluitende Zone (AZ);
- Exclusieve Economische Zone (EEZ);
- Curacao Flight Information Region (FIR);
- Saint Martin Flight Information Region (FIR).

Bevoegdheden in relatie tot de zones

De verdeling van bevoegdheden in het kader van de rampenbestrijding is gerelateerd aan de Wet Maritiem Beheer BES en de Veiligheidswet BES.

Bij de invoeringswet BES op 10-10-2010 heeft een aantal Antilliaanse landsverordeningen de status van Wet gekregen. De wetten die onder de verantwoording van de Minister van IenM (destijds VenW) vallen zijn de Wet maritiem beheer BES, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen BES, de Vaartuigenwet 1930 BES, de Loodsenwet BES, de Havenbeveiligingswet BES en de Wet opruiming van schepen en wrakken BES.

De constatering is, dat er bevoegdheden zijn die elkaar overlappen. Daarnaast kunnen zich incidenten voordoen waar (de gevolgen van) incidenten overgaan van zee naar land of omgekeerd. Naar aanleiding hiervan is er voor gekozen om het Rampenbestrijdingsplan CN en het Rampen- en crisisplan, en dan met name de operationele deelplannen, te integreren tot één lokaal rampenplan voor de eilanden (land en zee).

Legenda tabel

In de eerste kolom van de tabel zijn de scenario's en de taken opgenomen. In kolom twee en drie is per gebied aangegeven wie verantwoordelijk is voor de operationele uitvoering van het primair proces. In kolom vier is weergegeven welke partij bestuurlijk eindverantwoordelijk is. In de laatste kolom staat de wettelijke basis vermeld.

Bovenwinds

Scenario	EEZ	TZ	Eindverantwoordelijk	Onderliggen de regeling
Coördinatie en meldpunt voor SAR (Search and Rescue) door Redding en Coördinatie Centrum (RCC)	RCC Fort de France (Martinique)	RCC Fort de France (Martinique)	RCC Fort de France (Martinique)	Int. verdragen ICAO 1944, SAR convention 1979 en SOLAS
Daadwerkelijke uitvoering SAR	KWCG en andere partners	KWCG en andere partners	Ministerie van Defensie	Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Verontreiniging zee en kust; voorkomen, verminderen en/of ongedaan maken van de gevolgen	Gezaghebbers St. Eustatius en Saba	Gezaghebbers St. Eustatius en Saba	Ministerie van IenM	Wet Maritiem beheer BES
Aanvaring en/of losgeslagen schip; bergen van wrak en voorkomen, verminderen en/of ongedaan maken van de gevolgen	Gezaghebbers Saba en St. Eustatius	Gezaghebbers Saba en St. Eustatius	Ministerie van IenM	Wet Maritiem Beheer BES

Benedenwinds

Scenario	EEZ	TZ	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
Coördinatie en meldpunt voor SAR (Search and Rescue) door Redding en Coördinatie Centrum (RCC)	Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) KWCG	Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) KWCG	Ministerie van Defensie	Int. verdragen ICAO 1944, SAR convention 1979 en SOLAS
Daadwerkelijke uitvoering SAR	KWCG en partners	KWCG en partners	Ministerie van Defensie	Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Verontreiniging zee en kust; voorkomen, verminderen en/of ongedaan maken van de gevolgen	Gezaghebber Bonaire	Gezaghebber Bonaire	Ministerie van IenM	Wet Maritiem Beheer BES
Aanvaring en/of losgeslagen schip; bergen van wrak en voorkomen, verminderen en/of ongedaan maken van de gevolgen	Gezaghebber Bonaire	Gezaghebber Bonaire	Ministerie van IenM	Wet Maritiem Beheer BES

3. Organisatie, verantwoordelijkheid en taken rampenbestrijding TZ en EEZ Caribisch Nederland

De Minister van IenM is de beheerder van de Territoriale Zee (TZ) en de Exclusieve Economische Zone (EEZ) rond de BES. Dat betekent dat de bevoegdheden die in de Wet maritiem beheer BES (Wmb BES) zijn toegedeeld aan "de beheerder", moeten worden uitgevoerd door of namens de Minister van IenM. Binnen IenM is Dienst Zee en Delta (voorheen Rijkswaterstaat Noordzee) de aangewezen instantie om dit te doen (cf Instellingsbesluit DG/RWS en het Organisatie- en Mandaatbesluit IenM 2012 en Besluit mandaat, volmacht en machtiging RWS 2011). Dit beheer omvat mede de incidentenbestrijdingsorganisatie.

Door de fysieke afstand en het grote belang van snel en adequaat optreden bij een maritiem incident met mogelijk grote gevolgen voor de eilanden en de kwetsbare natuurgebieden, wil IenM/Rijkswaterstaat de verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding in de TZ en de EEZ lokaal en regionaal goed beleggen.

Beleggen uitvoering rampenbestrijding TZ en EEZ

Rampenbestrijding TZ

De Veiligheidswet BES (openbare orde, veiligheid en rampenbestrijding) legt de coördinerende bevoegdheid voor het eilandgebied en voor de TZ bij de gezaghebber. Dit betekent dat ook bij een maritiem incident de verantwoordelijkheid voor de rampenbestrijding op de TZ bij de gezaghebber ligt.

Rampenbestrijding EEZ

De maritieme rampenbestrijding in de EEZ zal namens de Minister van IenM worden uitgevoerd door de Gezaghebber.

Door de uitvoering van de maritieme rampenbestrijding bij de gezaghebber te beleggen, komt de uitvoering van de rampenbestrijding op land, in de TZ en EEZ, in één bestuurlijke hand. Deze keuze zorgt voor een directe betrokkenheid van het eilandelijk gezag bij rampenbestrijding in de EEZ waardoor de mogelijkheden voor het nemen van preventieve en preparatieve maatregelen worden vergroot. Het voorkomt tevens tussenlagen die de besluitvorming kunnen vertragen. De gezaghebber is door de Minister van IenM gemandateerd bij besluit van 11 juni 2013, met het kenmerk IENM/BSK-2013/98205. De Minister houdt hierbij wel de eindverantwoordelijkheid.

Betrokken teams en partijen

Bij rampen op zee in Caribisch Nederland is in de leiding en coördinatiestructuur van de bronbestrijding een aantal teams actief. In volgorde van opschaling zijn dit primair de volgende teams:

- Eilandelijk Beleidsteam¹;
- Calamiteitenteam Dienst Zee en Delta;
- Beleidsteam Dienst Zee en Delta;
- Rijksvertegenwoordiger;
- Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb);
- Ministeriele Commissie Crisisbeheersing (MCCb).

Andere betrokken teams en partijen (niet uitputtend) bij de rampenbestrijding in Caribisch Nederland:

- Kustwacht Caribisch Gebeid;
- Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van IenM (DCC-IenM);

¹ Bonaire hanteert de term Eilandelijk Beleidsteam. Op St. Eustatius is dat de Eilandelijke Rampenstaf en op Saba het Emergency Operation Center (EOC).

- Beleidsondersteunend Team milieu-incidenten (BOT-mi);
- Nationaal Crisis Centrum (NCC);
- Departementale Crisiscentra van de andere ministeries;
- Rijksdienst Caribisch Nederland;
- Havenmeesters Saba, St. Eustatius en Bonaire;
- Marineparks Saba, St. Eustatius en Bonaire;
- Duikclubs Saba, St. Eustatius en Bonaire;
- Hulpdiensten Saba, St. Eustatius en Bonaire;
- Marktpartijen (bergers);
- Scheepvaartinspectie Infrastructuur en Milieu (ILT).

Lokaal

Gezaghebber

De gezaghebber van het eiland (inclusief de 12 mijlszone) heeft het **opperbevel** in geval van een (dreigende) ramp en stuurt als voorzitter van het Eilandelijk Beleidsteam (EBT) de deelnemende hulpdiensten aan. Dit geldt ook voor rampen met betrekking tot milieu en scheepvaart. De gezaghebber stemt bij een ramp de informatievoorziening af met de betrokken vakministers. Hij is tevens verantwoordelijk voor de communicatie en woordvoering. In principe heeft hij dezelfde taken en bevoegdheden als een burgemeester in Nederland.

Eilandsecretaris

De eilandsecretaris is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de rampenbestrijdingsorganisatie op en rond het eiland. Tijdens een incident is hij adviseur van de gezaghebber en eerste aanspreekpunt voor de woordvoering.

Havenmeester

De havenmeester is het eerste meldpunt bij een ramp op zee. Hij onderhoudt hiervoor contact met de gezaghebber, de KWCG, betrokken hulpdiensten, het natuurpark en Dienst Zee en Delta in Nederland. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering van de lokale bestrijding.

Eilandelijk Beleidsteam (EBT)

In het Eilandelijk Beleidsteam vindt de strategische besluitvorming plaats en worden besluiten genomen om de bestrijding te faciliteren. Het EBT stemt de besluitvorming af met de Rijksvertegenwoordiger en Dienst Zee en Delta in Nederland. Het EBT bestaat in ieder geval uit de gezaghebber, de eilandsecretaris, de hoofden brandweer, politie en GHOR.²

Taken van het EBT zijn:

- Vaststellen opschalingniveau incident
- Bepalen communicatiestrategie en woordvoering
- Bepalen en afstemmen aanvragen bijstand via de Rijksvertegenwoordiger
- Informeren Rijksvertegenwoordiger en Dienst Zee en Delta
- Strategische keuzen

Afhankelijk van de omvang van de ramp heeft de liaison IenM zitting in het EBT.

² De inrichting van de rampenorganisatie op de eilanden is gebaseerd op kleine gespecialiseerde teams, zogenaamde ESF-groepen (Emergency Support Functions) die onder het EBT hangen. Deze structuur is afkomstig uit de VS en wordt door veel landen in het Caribisch gebied toegepast.

Liaison ministerie van Infrastructuur en Milieu

De liaison IenM voor Caribisch Nederland, heeft ten tijde van een maritiem incident in zowel de TZ als de EEZ zitting in het eilandelijk beleidsteam, als adviseur voor de gezaghebber én als vertegenwoordiger van IenM.

De liaison adviseert de gezaghebber over het nemen van besluiten ten aanzien van de bestrijding van het maritieme incidenten en het opschalen naar het bovengelegen niveau. In voorkomende gevallen informeert hij de Rijksvertegenwoordiger die vervolgens op kan schalen naar de HID Dienst Zee en Delta. Deze kan, afhankelijk van de grootte en omvang van het maritieme incident, de Minister van IenM adviseren zelf op te treden. In dat geval zal de HID Dienst Zee en Delta, namens de Minister van IenM, de benodigde maatregelen voor de rampenbestrijding nemen conform het eerder aangehaalde Organisatie/ en Mandaatbesluit IenM 2012 en Besluit mandaat, volmacht en machtiging RWS 2011. De liaison IenM fungeert dan als diens vertegenwoordiger in het getroffen gebied en ziet toe op uitvoering van de noodzakelijke maatregelen.

Regionaal

Rijksvertegenwoordiger Caribisch Nederland

Bij een (dreigende) ramp of crisis kan de gezaghebber bijstand aanvragen aan de Rijksvertegenwoordiger, die zich vervolgens richt tot de gezaghebbers van de andere BES-eilanden of de minister van Veiligheid en Justitie. Voor bijstand bij maritieme incidenten richt hij zich tot de minister van IenM.

De Rijksvertegenwoordiger kan de gezaghebber bij een (dreigende) **boveneilandelijke ramp of crisis**, zo mogelijk na overleg met hem, aanwijzingen geven over het te voeren beleid inzake de rampenbestrijding en crisisbeheersing.

Andere ministers (niet BZK, Veiligheid en Justitie of Defensie) die bevoegd zijn **bij een ramp** maatregelen te treffen, dienen bij gewenst gebruik voorafgaand overleg te voeren met de minister van VenJ, tenzij de vereiste spoed zich daartegen verzet. Andere ministers (niet BZK, Veiligheid en Justitie of Defensie) die bevoegd zijn **bij een crisis** maatregelen te treffen, dienen bij gewenst gebruik terstond de minister van VenJ te informeren.

Kustwacht Caribisch Gebied

Krachtens de Rijkswet Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba, is de Kustwacht o.a. belast met rampenbestrijding. De wateren en het luchtruim waarbinnen de Kustwacht deze dienstverlenende taak uitoefent zijn:

- de binnenwateren van de Nederlandse Antillen en van Aruba;
- de territoriale zeeën (TZ) van de Nederlandse Antillen en van Aruba;
- het overige zeegebied van de Caribische Zee binnen het SAR verantwoordelijkheidsgebied.

Het luchtruim boven het Search and Rescue (SAR) verantwoordelijkheidsgebied is het "Curaçao Flight information Region (FIR). Het zeegebied van St.Maarten, St. Eustatius en Saba vallen in het SAR verantwoordelijkheidsgebied French Antilles. Acties tijdens rampen in dit gebied staan onder operationele leiding van MRCC Fort de France.

De KWCG kan bij rampenbestrijding op zee een coördinerende en ondersteunende rol spelen op basis van haar capaciteiten (schepen, vliegtuigen), kennis van het maritieme gebied en haar netwerk in de regio. De Directeur van de KWCG (DKW) heeft daartoe de beschikking over het Kustwachtcentrum (KWC) op Curaçao, de Steunpunten Aruba, Curaçao, Hato en Sint Maarten. Als Commandant Zeemacht Caribisch (CZMCARIB) gebied heeft hij de beschikking over schepen, personeel en middelen. De (operationele) middelen zijn verdeeld in enerzijds de KWCG, bestaande uit organieke

Kustwachteenheden en anderzijds door defensie ter beschikking gestelde **middelen**. Het KWC fungeert als nautisch operatiecentrum, centrale meld- en informatiekamer en maritiem en aëronautisch reddingscoördinatiecentrum.

Bij de afhandeling van een ramp wordt onderstaande prioriteit gevolgd:

1. redden van mensenlevens;
2. bescherming van het milieu;
3. beschermen van de infrastructuur.

Operationeel Team KWCG

Bij een ramp van een grotere omvang wordt de vaste wachtbezetting van het Operatiecentrum zo spoedig mogelijk ondersteund door het Operationeel Team (OT). Het OT is als volgt samengesteld:

- Plaatsvervangend Directeur Kustwacht (PDKW)
- Hoofd Redding & Coördinatie (HR&C);
- Hoofd Rechtshandhaving en Liaison (HR&L);
- Hoofd Redding en Coördinatie Centrum (HRCC)
- Stafofficier Scheepvaart Inspectie (SOSI)
- Stafofficier Juridische Zaken (SOJU);

Taken van het OT zijn:

- Vertalen van beleidsbeslissingen in samenhangende opdrachten ten behoeve van de uitvoering;
- Coördineren van de uitvoering van de aan de rampenbestrijding deelnemende diensten en organisaties;
- Vaststellen van behoefte en verdelen van beschikbare middelen en eenheden;
- Vaststellen van behoefte aan bijstandspotentieel en aanvragen daarvan;
- Verzamelen en verstrekken van relevante gegevens betreffende de rampsituaties en de rampenbestrijding t.b.v. het beleidsteam en de uitvoeringscoördinatie;
- Doen van voorstellen aan het beleidsteam over het waarschuwen en alarmeren van de bevolking en de uitvoering hiervan.

Ter uitvoering van de rampenbestrijdingsplannen kunnen defensie-eenheden door de CZMCARIB aan de KWCG ter beschikking worden gesteld.

Nationaal operationeel centrum (NOC) Kustwacht Caribisch Gebied

Het NOC faciliteert de bij de rampenbestrijding betrokken functionarissen en organisaties.

Nationaal

Dienst Zee en Delta Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is namens de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor het opzetten en beheren van de incidentenorganisatie en -bestrijding op de TZ en de EEZ. Bij besluit van 11 juni 2013, met het kenmerk IENM/BSK-2013/98205 heeft de Minister de bevoegdheid van artikel 40 Wmb BES gemandateerd aan de desbetreffende gezaghebbers.

De incidentenorganisatie van Dienst Zee en Delta ondersteunt de lokale overheid tijdens een incident met advies op afstand ten aanzien van waterkwaliteit, bestrijdingsstrategie en inzet van middelen. Bij grootschalige incidenten kunnen medewerkers van Dienst Zee en Delta ter plekke worden ingezet als adviseur of bestrijdingscoördinator en organiseert Dienst Zee en Delta de inzet van extra bestrijdingsmiddelen.

De incidentenorganisatie van Dienst Zee en Delta bestaat uit het Calamiteitenteam (CT) en het Beleidsteam (BT), daarbij ondersteund door het Hydro Meteo Centrum Noordzee (HMCN).

Hydro Meteo Centrum Noordzee (HMCN)

Het HMCN is 24/7 bemand en geeft meldingen van incidenten door aan de chef van de wacht.

Daarnaast is het HMCN het informatieknoppunt van Dienst Zee en Delta dat communiceert met alle interne en externe partijen die betrokken zijn bij een incident. Ten behoeve van de beeldvorming en advisering, verzamelt en onderhoudt het HMCN, in samenwerking met het Watermanagement Centrum Nederland, actuele informatie ten aanzien van het weer en de zeestroming en draait voorspellingsmodellen ten behoeve van de bestrijdingsaanpak.

Chef van de wacht

De Chef van de Wacht beoordeelt de melding en neemt zo nodig contact op met de havenmeester voor verdere beeld- en oordeelsvorming. Afhankelijk van de omvang en de impact van het incident besluit de Chef van de Wacht tot opschaling naar het CT. Hij informeert het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van IenM (DCC-IenM) en het dienstdoende DT-lid. De Chef van de Wacht is voorzitter van het CT.

Piket DT

Het dienstdoend DT-lid informeert de Hoofdingenieur Directeur (HID) van Dienst Zee en Delta mede in verband met mogelijke opschaling naar politiek-bestuurlijk niveau. In overleg met de Chef van de Wacht beoordeelt het DT-lid de situatie op politiek-bestuurlijke sensitiviteit (verantwoordelijkheid, imago). In geval van een CT kan het DT-lid aanschuiven om zich over de situatie te laten informeren en om de aanwezige expertise te gebruiken als klankbord en advies voor 'worse case' scenario's, netwerkanalyse, het bepalen en uitzetten van maatregelen op korte – en middellange termijn en het bepalen van een strategie tav communicatie en afstemming op strategisch niveau. Belangrijk is wel dat de voorzitter van het CT en het DT-lid vooraf duidelijke afspraken maken over de inzet van het team om te voorkomen dat operationeel-tactische en strategische zaken door elkaar gaan lopen. Het DT-lid kan besluiten om een BT te formeren.

Calamiteitenteam (CT)

In geval van een incident kan de Chef van de Wacht (CvdW) besluiten om het CT te formeren.

Het CT bestaat uit:

- Chef van de Wacht (voorzitter)
- Persvoorlichter
- Juridisch adviseur
- Adviseur bergingen

Mogelijk schuift het dienstdoend DT-lid aan.

Taken van het CT:

- Analyse van het incident (beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming);
- Advies ten aanzien van waterkwaliteit, bestrijdingsstrategie en inzet van middelen;
- Organiseren inzet van extra bestrijdingsmiddelen (nationaal/internationaal). Bij grootschalige incidenten kunnen medewerkers van Dienst Zee en Delta ter plekke worden ingezet als adviseur of bestrijdingscoördinator en;
- Aanspreekpunt binnen RWS op tactisch niveau;
- Inwinnen aanvullende informatie;
- Voorbereiden van besluiten op strategisch niveau voor het BT:
 - uitzending eigen medewerkers;
 - Inzet detergenten;
- Opstellen en verspreiden van situatierapporten (Sitrap's);
- Acties, besluiten en documenten vastleggen in Infracweb;

- Informatief- en (eventueel) operationeel opschalen naar strategisch niveau (Beleidsteam);
- Informeren DCC-IenM;
- Bepalen mediastrategie IenM/RWS en afstemmen voorlichting met lokale overheid;
- Waarborgen van het vastgestelde beleid van Min. IenM en RWS bij de samenwerking met externen;
- Borging van juridische en bedrijfsmatige aspecten;
- Kostenverhaal.

Beleidsteam (BT)

Het BT bestaat uit het dienstdoend DT-lid en collega DT-leden, mogelijk aangevuld met leden van het management of adviseurs.

Taken van het BT/dienstdoend DT lid zijn:

- Waarborgen van het beleid van IenM en RWS bij de samenwerking met andere instanties;
- Informeren Directeur Generaal Rijkswaterstaat en politieke top;
- Afstemmen met liaison IenM Caribisch Nederland;
- Afstemmen met de Rijksvertegenwoordiger Caribisch Nederland;
- Besluitvorming uitzending medewerkers;
- Besluitvorming inzet detergenten;
- Besluitvorming en afstemming inzet extra financiële middelen;
- Fungeren als aanspreekpunt op strategisch niveau, zowel intern als extern.

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Infrastructuur en Milieu (DCC-IenM)

Het DCC-IenM is het informatie/ en coördinatiepunt van het ministerie tijdens rampen en crises en verantwoordelijk voor de informatiecoördinatie en het proces van crisisbeheersing. Het DCC-IenM is 24-7 bereikbaar. De piketambtenaar van het DCC-IenM informeert de ambtelijke en politieke top, de betrokken beleidsonderdelen, de Inspectie Leefomgeving en Transport, en de directie communicatie van het departement. Tevens wordt door het DCC-IenM, zo nodig, interdepartementaal afgestemd met het Nationaal Crisis Centrum bij het ministerie van Veiligheid en Justitie of rechtstreeks met de DCC's van andere betrokken ministeries. In geval van een crisis of ramp waarbij meerdere ministeries zijn betrokken, kan worden opgeschaald naar het nationale niveau. Opschaling loopt dan via het Adviesteam (AT) naar de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb)en, als daar aanleiding toe is, de Ministeriele Commissie Crisisbeheersing (MCCb). Daarnaast is het DCC-IenM het protaal voor de inzet van de IenM adviesnetwerken (oa BOT-mi). Binnen deze netwerken worden door experts adviezen geleverd op het gebied van drinkwater, milieu, bodem en voedselveiligheid.

Internationaal

Het Koninkrijk der Nederlanden heeft ten behoeve van de eilanden (destijds Nederlandse Antillen) het Verdrag van Cartagena (24/3/1983) getekend ten behoeve van de bescherming van het mariene milieu. Op basis van dit verdrag is op 21 februari 1995 een overeenkomst getekend tussen het koninkrijk en Venezuela voor bilaterale samenwerking bij olieverontreiniging ter bescherming van de kustgebieden van beide landen.

Het Verdrag van Cartagena verplicht tot het leveren van bijstand en ondersteuning bij olieverontreiniging. Tevens geldt de verplichting dat olieverontreinigingen direct aan omliggende landen worden gemeld. De meeste (ei)landen rond de eilanden in Caribisch Nederland hebben het Verdrag van Cartagena ondertekend en geratificeerd.

De overeenkomst met Venezuela betreft het leveren van wederzijdse bijstand en hulp bij olieverontreiniging tussen Venezuela en de Benedenwindse eilanden. In voorkomende gevallen kan ook bijstand worden geleverd aan de Bovenwindse eilanden.

4. Randvoorwaardelijke processen

Om de organisatie van de incidentbestrijding zo goed mogelijk in te richten en op te bouwen zijn de volgende randvoorwaardelijke processen van groot belang:

1. Melding en alarmering;
2. Leiding en coördinatie;
3. Op- en afschalen;
4. Informatiemanagement.

In dit hoofdstuk worden deze processen kort toegelicht.

1. Melding en alarmering

Het aannemen van een melding van een incident en het alarmeren van de betrokken hulpverleningsdiensten is de eerste stap in het opstarten van een rampenbestrijdingsorganisatie.

Bij de activiteiten in het Caribisch gebied zijn verschillende organisaties betrokken met als gevolg dat een melding langs verschillende wegen een meldkamer bereikt. Voor een snelle hulpverlening is het belangrijk dat een melding snel wordt omgezet in een effectieve alarmering. Dat is te bereiken door een vaste structuur te hanteren voor de verwerking van een melding en de alarmering van eenheden.

Cruciaal binnen het proces Melding en alarmering zijn de havenmeester van het eiland en de Kustwacht (KWCG). Het proces dient dusdanig ingericht te zijn, dat meldingen van incidenten die bij de KWCG of de havenmeester binnenkomen, zo snel mogelijk bij andere betrokken partners op het eiland, omliggende landen en Nederland terechtkomen zodat alle benodigde partners en hulpverleningsdiensten geïnformeerd en gealarmeerd worden.

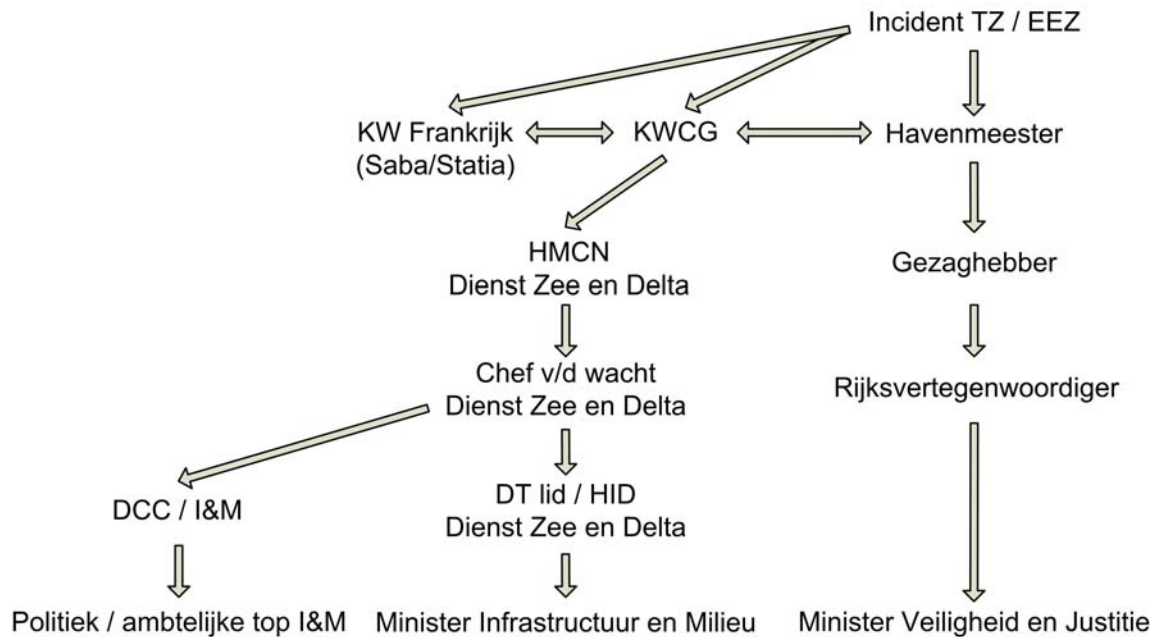
Kustwacht Caribisch Gebied (KWCG)

In de regel krijgt de KWCG als eerste een melding binnen. Het KWCG is National Contact Point Agency (NCP) bij incidenten die plaatsvinden in het Caribisch gebied van het koninkrijk (inclusief de autonome landen). De melding wordt geverifieerd en aanvullende informatie ingewonnen. Het KWCG meldt het incident vervolgens aan de havenmeester van het betreffende eiland en aan het Hydro Meteo Centrum Noordzee (HMCN) van Dienst Zee en Delta in Rijswijk. Het KWCG meldt grote incidenten ook door aan omringende landen.

Havenmeester

Elk eiland heeft een havenmeester. De havenmeester valt onder de eilandsecretaris en is het eerste aanspreekpunt bij maritieme incidenten. Hij fungeert als Island Contact Point (ICP) en meldt een (milieu)incident in zijn beheergebied direct aan de Kustwacht (KWCG) en aan de gezaghebber. De havenmeesters van St Eustatius en Saba informeren elkaar bij een incident en houden elkaar op de hoogte.

Melden / alarmeren / informeren



2. Leiding en coördinatie

Het proces 'Leiding en coördinatie' behelst voor alle disciplines (horizontaal) en voor alle niveaus (verticaal):

- Het in onderlinge samenhang vaststellen van de prioriteiten bij de bestrijding van het incident (de besluitvorming);
- Het coördineren van en leiding geven aan de feitelijke bestrijding c.q. aan de inhoudelijke rampenbestrijdingsprocessen;
- Het monitoren van resultaten;
- Het op basis hiervan beoordelen en bijstellen van de bestrijding.

Lokaal

Bij een ramp wordt op operationeel, tactisch en strategisch niveau gecoördineerd. Gezien de beperkte omvang van de rampenorganisatie op de eilanden, worden strategisch en tactisch niveau vanuit één team gecoördineerd

Eilandelijk Beleidsteam

Op eilandniveau functioneert, onder voorzitterschap van de gezaghebber, het **Eilandelijk Beleidsteam (EBT)**. Het EBT komt bijeen (eventueel voor vooroverleg) als de gezaghebber daartoe opdracht geeft. Het EBT bestaat uit functionarissen en vertegenwoordigers van de eilandelijke diensten, die een afstemmende functie hebben en beleidsverantwoordelijk zijn bij de rampenbestrijding. In geval van een ramp op zee of een ramp op land met effecten op zee, is ook de liaison van IenM lid van het EBT. Zodra de gezaghebber daartoe opdracht geeft, wordt het EBT ingericht. Het EBT neemt besluiten om te zorgen dat het operationeel niveau zijn werk kan uitvoeren. Tevens verzorgt het EBT de communicatie en woordvoering. Het EBT onderhoudt contact met de Rijksvertegenwoordiger en Dienst Zee en Delta.

Commando plaats incident

Bij de afhandeling van incidenten op zee kan door de havenmeester of de Kustwacht een Commando Plaats Incident (COPI) of On Scene Coördinator (OSC) worden aangesteld die wordt belast met de coördinatie op zee.

De On Scene Coördinator (OSC) heeft de volgende taken:

- Zich ter plaatse een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen etc.;
- Het coördineren van de inzet van het bestrijdingsmaterieel ter plaatse;
- Het afstemmen van de tactiek van de inzet ter plaatse en briefing aan nieuwe eenheden;
- Controleert de wijze van uitvoering van door de havenmeester of kustwacht gegeven instructies;
- Het maken van afspraken over de frequentie waarmee deelnemende eenheden zich melden bij de OSC en overleg hebben;
- Zo spoedig mogelijk communiceren met het KWC over het totaalbeeld van het incident door middel van een situatie rapport;
- In spoedeisende gevallen naar eigen inzicht handelen en achteraf een verantwoording afleggen aan het bevoegd gezag;
- Vastleggen van uurstaten/werkbriefjes/kostenoverzicht.

Regionaal

Bij rampen van grote omvang waarbij de bestrijding op lokaal niveau onvoldoende is en de effecten de omgeving van het betreffende eiland raken, is de Rijksvertegenwoordiger verantwoordelijk voor het organiseren van bijstand en de coördinatie van de boveilandelijke bestrijding. Hij doet dit in nauwe samenwerking en afstemming met gezaghebbers van betrokken eilanden, de KWCG en de betrokken autoriteiten in Nederland.

3. Op- en afschalen

De multidisciplinaire afstemming en de invulling van het proces 'Op- en afschalen' is nauw verbonden met het proces 'Leiding en coördinatie'.

Opschaling naar IenM/Dienst Zee en Delta

Bij rampenbestrijding op land schaaft de gezaghebber op via de Rijksvertegenwoordiger, als coördinator rampenbestrijding bij incidenten met boveilandelijke effecten naar het ministerie van Veiligheid en Justitie. De Rijksvertegenwoordiger is voor de gezaghebber ook het aanspreekpunt voor eventuele bijstand.

Bij rampenbestrijding op zee loopt de opschaling vanaf een eiland via de liaison van IenM als lid van het EBT naar de Rijksvertegenwoordiger. Opschaling gebeurt in afstemming met het dienstdoend DT-lid van Dienst Zee en Delta. Door de opschaling in geval van rampen op zee via de Rijksvertegenwoordiger te laten lopen verloopt de opschaling voor incidenten op land en zee zoveel mogelijk uniform en eenduidig. De Rijksvertegenwoordiger komt hierdoor ook bij incidenten op zee in zijn rol van coördinator rampenbestrijding bij incidenten met boveilandelijke effecten. De Rijksvertegenwoordiger schaaft op naar de Minister van IenM. Dit gebeurt in nauwe afstemming met de HID Dienst Zee en Delta, als uitvoerder in Caribisch Nederland namens de minister.

Afspraken opschalingsniveau

In principe wordt stapsgewijs op- en afgeschaald in opschalingsniveaus. Als er operationeel opgeschaald wordt dan betekent dit dat het team daadwerkelijk geformeerd wordt en tot acties over moet gaan. De op- en afschaling in de rampenbestrijdingsorganisatie is afhankelijk van een aantal factoren, te weten:

- De ernst van het incident;
- De omvang van het incident;
- De plaats van het incident;
- Het effect voor de omgeving;
- De ernst van de situatie voor externe organisaties.

Classificatie van rampen naar omvang

In tegenstelling tot Nederland waar de zogenaamde GRIP-structuur (Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijding Procedure) wordt gehanteerd, gebruiken de eilanden het begrip 'coördinatieniveau'. De niveaus corresponderen qua maatregelen wel met GRIP. Op het moment dat een ramp op zee plaatsvindt, valt deze ter competentie van het betrokken eilandgebied, tenzij er sprake is van een zo grote omvang dat bovineilandelijke coördinatie nodig is en behoefte aan (inter)nationale bijstand.

Voor de afhandeling van rampen worden oplopende coördinatieniveaus ingesteld.

Niveau 1	COPI	bronbestrijding en geen effect naar de omgeving
Niveau 2	EBT	effect naar de omgeving
Niveau 3	Rijksvertegenwoordiger	effect naar andere eilanden, bovineilandelijke coördinatie

De opschaling op zee en op het land hoeft niet gelijk op te lopen. In beide gebieden kan opgeschaald worden tot verschillende niveaus tijdens één incident. Vanwege de bron op zee kan daar opgeschaald zijn tot niveau 3 terwijl een mogelijk effect naar het eiland met een opschaling tot niveau 1 wordt afgehandeld.

Aan de hand van de beschikbare informatie wordt een eerste opschalingniveau bepaald. Op de eilanden gebeurt dat eerst door het Commando Plaats Incident (COPI). Bij twijfel zal in eerste instantie een hoger coördinatieniveau worden afgekondigd. Zodra meer zekerheid bestaat over de werkelijke aard en omvang van het incident volgt, in afstemming met het naast hoger gelegen gezag, vaststelling van het opschalingniveau.

Uitgangspunt is dat bij een incident met coördinatieniveau 3 de Rijksvertegenwoordiger zorg draagt voor de bovineilandelijke coördinatie en besluitvorming bij afhandeling van incidenten op zee. Bij crises of rampen die nationale of internationale inzet vereisen kan de Rijksvertegenwoordiger besluiten de bestuurlijke en beleidsmatige aansturing over te dragen aan het nationale niveau in Nederland.

Hierbij valt te denken aan de volgende situaties:

- Belangconflicten verschillende departementen;
- Grote internationale uitstraling;
- Aantasting van één of meer vitale belangen.

Bij incidenten op zee met uitstraling op het gebied van de rechtsorde is het gezag belegd bij het ministerie van Veiligheid en Justitie.

Informatieve en operationele opschaling

Informatieve opschaling houdt in dat de voorzitters/teams al worden geïnformeerd over de situatie voordat de ontwikkeling van het incident zodanig is dat daadwerkelijk operationeel wordt opgeschaald. De bedoeling van het informeren is het tijdig op de

hoogte brengen van de teams op het eerstvolgende coördinatie-niveau van de situatie. In overleg zullen de voorzitters van de teams bepalen of er ook operationeel moet worden opgeschaald.

Informatieve opschaling loopt doorgaans één niveau voor op het daadwerkelijke operationele coördinatie-niveau. Welke teams informatief worden opgeschaald hangt af van het scenario dat op dat moment aan de orde is. DCC-IenM wordt vanaf niveau/GRIP 2 te allen tijden door de Chef van de Wacht van Dienst Zee en Delta geïnformeerd.

Informatieve opschalingscriteria voor Nederland bij maritieme incidenten

Het melden en alarmeren gebeurt op basis van de informatieve opschalingcriteria zoals die zijn opgesteld door het DCC-IenM. In geval van Caribisch Nederland gaat het met name om maritieme rampen of incidenten of ongevallen op de beleidsterreinen luchtvaart en zeescheepvaart en waterkwaliteit waarbij sprake is van:

- meerdere dodelijk(e) slachtoffer(s) als gevolg van een scheepvaart- of luchtvaartongeval;
- (verwachte) aandacht landelijke en/of internationale media;
- grote economische (en financiële) gevolgen;
- grote milieuschade op het land, het water of in de lucht;
- politieke en/of bestuurlijke gevoeligheid.

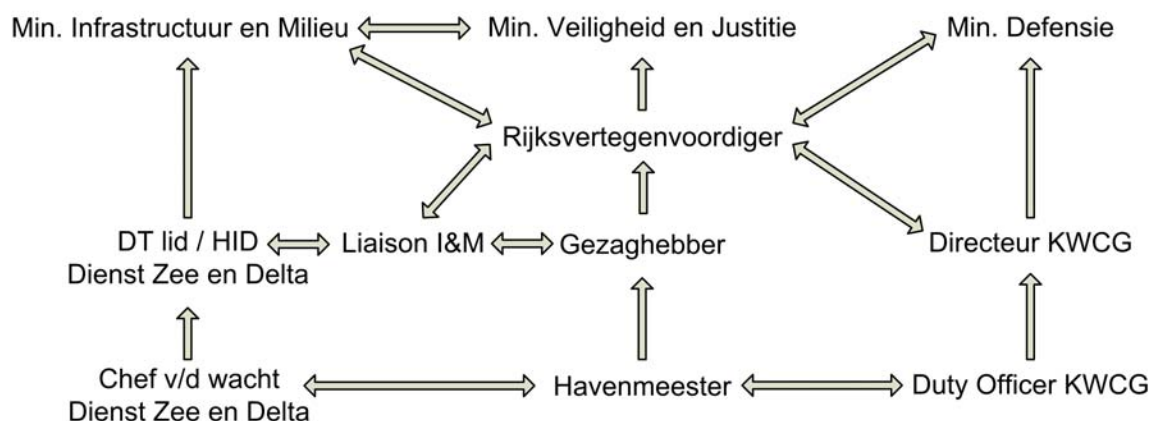
Afschaling

De afschaling vindt gefaseerd (naar niveau) en gecoördineerd plaats, na expliciete kennisgeving aan of besluitvorming van het direct bovenliggende niveau. De afhandeling van een incident kan na de afschaling in de nazorgfase nog enige tijd in beslag nemen.

Schema melding incident aan Nederland

(*) Voor Caribisch Nederland is hetzelfde opschalingsschema van kracht als op de Noordzee. Er is een aanvulling: Het dienstdoend DT-lid informeert ook de HID.

Opschalen / afschalen



4. Informatiemanagement

Het proces informatiemanagement is de belangrijkste randvoorwaarde voor het proces 'Leiding en coördinatie'. Naarmate de benodigde informatie completer en sneller beschikbaar komt, nemen de mogelijkheden tot 'Leiding en coördinatie' meer dan evenredig toe. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die deze nodig hebben.

Verbindingen

Bij incidenten op zee worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt. Alle op zee opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via de maritieme radiokanalen. Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar af te stemmen dient de communicatie bij incidenten op zee waarbij het land betrokken is volgens vastgestelde communicatiemodellen te worden ingericht. Voor de hogere opschalingniveaus geldt dat de daarin actieve teams onderling contact hebben via (mobiele) telefoon.

Bij betrokkenheid van de landzijde communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten onderling via het regionale communicatienetwerk.³

³ De eilanden beschikken nu niet over een eigen centrale meldkamer. Hier wordt aan gewerkt.

5. Woordvoering en voorlichting

Bij een incident is er behoefte aan actuele en eenduidige informatie om vragen van pers en publiek zo snel en goed mogelijk te kunnen beantwoorden. Van groot belang is de onderlinge afstemming tussen de diverse betrokken partijen rond een incident, hun verantwoordelijkheden en de relatie met verschillende overheden.

Lokaal

Op het eiland doet de gezaghebber in geval van rampenbestrijding de woordvoering. Ook bij maritieme incidenten rond de eilanden ligt deze taak in eerste aanleg bij de gezaghebber op wiens grondgebied het incident plaats vindt. De eilandsecretarissen zijn het eerste aanspreekpunt voor informatie en afstemming van de communicatie en de woordvoering.

De communicatie heeft hoofdzakelijk betrekking op:

- de feitelijke gang van zaken rond het incident;
- de coördinatie van de bestrijding;
- de duiding van de gevolgen voor het eiland;
- mogelijk handelingsperspectief voor de bevolking.

Regionaal

Bij opschaling naar coördinatieniveau 3 krijgt de Rijksvertegenwoordiger een rol, hetzij in de bovineilandelijke coördinatie en afstemming van de bestrijding dan wel voor de aanvraag van bijstand, en wordt dan automatisch betrokken in de communicatie rond een ramp of incident.

De woordvoering van het eiland gaat dan niet over naar de Rijksvertegenwoordiger maar wordt wel op elkaar afgestemd. De woordvoering van de Rijksvertegenwoordiger richt zich dan vooral op:

- de bovineilandelijke coördinatie van de bestrijding;
- de bijstandsaanvraag;
- duiding van de gevolgen voor de regio;
- rol en betrokkenheid van Nederland.

De woordvoering en de crisiscommunicatie van de Rijksvertegenwoordiger wordt verzorgd door de Rijksdienst Caribisch Nederland. Afstemming vindt plaats met de kustwacht Caribisch Gebied en de afdeling communicatie van Dienst Zee en Delta (namens Directie Communicatie (DCO) van IenM, aangezien dit het verantwoordelijk ministerie is voor de maritieme rampenbestrijding in Caribisch Nederland.

Kustwacht Caribisch Gebied

De KWCG kan in voorkomende gevallen als perscentrum en/of informatiecentrum fungeren. De communicatie van de Kustwacht richt zich uitsluitend op:

- Search and Rescue (SAR);
- de feiten rond het incident;
- de rol en betrokkenheid van de kustwacht bij de bestrijding.

Voor vragen in het kader van betekenisgeving/duiding en handelingsperspectief verwijst de Kustwacht door naar de procesverantwoordelijke partij voor het primaire proces (gezaghebber/Rijksvertegenwoordiger).

Verwanteninformatie

De lokale autoriteiten zijn verantwoordelijk voor informatieverstrekking over slachtoffers aan ongeruste familieleden, belangstellenden, en lokale en internationale pers. De kustwacht kan de lokale autoriteiten wel hierbij ondersteunen.

Nationaal

Dienst Zee en Delta is als beheerder en uitvoerder van de rampenbestrijding in Caribisch Nederland, namens het ministerie van IenM, verantwoordelijk voor de communicatie met betrekking tot:

- de bestrijding van een ramp;
- en de gevolgen hiervan voor het milieu of de nautische veiligheid.

In eerste aanleg adviseert en ondersteunt Dienst Zee en Delta de lokale overheid.

Afhankelijk van de omvang en de impact van de ramp bepaalt Dienst Zee en Delta samen met DCO de communicatiestrategie voor het ministerie en stemt deze af met andere betrokken partijen. In lijn met woordvoering rond incidenten op de Noordzee, wordt de afdeling persvoorlichting van staf DG Rijkswaterstaat tijdig geïnformeerd.

Belangrijke partners voor Dienst Zee en Delta zijn:

- Lokale overheid eilanden;
- Rijksvertegenwoordiger;
- KWCG;
- DCO IenM;
- Communicatie ministerie Economische Zaken (ivm natuurbeheer en marine parks).

6. Lijst afkortingen

AZ	Aangrenzende Zone
BOT-mi	Beleidsondersteunend Team milieu-incidenten
BT	BeleidsTeam (Dienst Zee en Delta)
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CT	Calamiteiten Team (Dienst Zee en Delta)
CZMCARIB	Commandant Zeemacht Caribisch Gebied
DCC-IenM	Departmentaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (IenM)
DCCG	Dutch Caribbean Coast Guard
DCO	Directie Communicatie (ministerie IenM)
DKW	Directeur Kustwacht
DT	Directie Team
EBT	Eilandelijk Beleidsteam
EEZ	Exclusieve Economische Zone
FIR	Flight Information Regio
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidenten Procedure

HID	Hoofdingenieur Directeur
HMCN	Hydro Meteo Centrum Noordzee
HRCC	Head Rescue & Coordination Center
HR&C	Head Rescue & Coordination
HR&L	Head Law Enforcement & Liasion
ICP	Island Contact Point
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
KWCG	Kustwacht Caribisch Gebied
KWC	Kustwacht Centrum
NCP	National Contact Point Agency
NOC	Nationaal Operationeel Centtrum
OPRC	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-ordination
OT	Operationeel Team
OSC	On Scene Coordinator

PDKW	Plaatsvervangend Directeur Kustwacht
PT	Policy Team / Beleids team
RCN	Rijksdienst Caribisch Nederland
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SOJU	Staff Officer Legal Affairs
SOSI	Staff Officer Shipping Inspectorate
TZ	Territoriale Zee
USCG	United States Coast Guard
VHF	Very High Frequency (marifoon)