

Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

betreft

Advies inzake het
Rampenplan Waddenzee

ons kenmerk

052/fz

datum

21 september 2004

Geacht College,

Op 1 juli jl. heeft u de Raad voor de Wadden verzocht een advies uit te brengen over het door u voorlopig vastgestelde Rampenplan Waddenzee. Bij deze bieden wij u het gevraagde advies aan, dat in de vergadering van 8 september jl. is vastgesteld.

De directe aanleiding voor het nieuwe Rampenplan was, dat de in uw opdracht uitgevoerde risicoanalyse een aantal knelpunten aan het licht bracht. Daarnaast heeft de in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties opgestelde Leidraad Maatram een nieuwe systematiek voor de rampenbestrijding ingevoerd.

De Raad voor de Wadden is van oordeel dat het door u voorlopig vastgestelde Rampenplan Waddenzee een belangrijke verbetering vormt ten opzichte van de vigerende Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding Waddenzee. De gesignaleerde knelpunten, zoals de traagheid van (door)meldingen en de onduidelijkheid in rollen en verantwoordelijkheden, worden echter slechts gedeeltelijk opgelost. Naar het oordeel van de Raad zijn er dan ook verbeterpunten. Een van die punten betreft de gekozen benadering, die inhoudt dat het Rampenplan vanaf de kust naar de Waddenzee kijkt, terwijl belangrijke bedreigingen voor de Waddenzee vanaf de Noordzee komen. De Waddenzee is immers een getijdengebied. Daarom zou aan het Rampenplan de benadering "Noordzee-Waddenzee" toegevoegd moeten worden. Ook de verhouding van het Rampenplan Waddenzee met het Rampenplan voor de Noordzee en met de trilaterale samenwerking is in het plan nog niet geëxpliciteerd. Daarnaast pleit de Raad onder meer voor een striktere commandostructuur in het Rampenplan, om meer duidelijkheid te brengen in de rollen en verantwoordelijkheden van de diverse betrokken overheden.

Verder wil de Raad benadrukken dat het plan getest en geoefend moet worden, en dat continue aandacht voor opleiding van bij de rampenbestrijding betrokkenen van groot belang is.

Hoogachtend,

mr. R.S. Cazemier,
voorzitter Raad voor de Wadden

mevrouw mr. J. Westinga,
secretaris Raad voor de Wadden

Rampenplan Waddenzee

Advies aan het Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied (RCW)

Advies 2004/03
8 september 2004

Inleiding

Het Regionaal Coördinatiecollege Waddengebied (RCW), waarin diverse Waddenoverheden op Rijksniveau en op provinciaal en gemeentelijk niveau samenwerken, heeft de Raad voor de Wadden in zijn brief van 1 juli 2004 om advies gevraagd over het door hem op 21 juni 2004 voorlopig vastgestelde Rampenplan Waddenzee. Met dit advies beantwoordt de Raad aan dat verzoek.

Het advies is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 1 wordt aandacht besteed aan veiligheid op en om het Waddengebied. Vervolgens worden in hoofdstuk 2 enige woorden aan de bestuurlijke organisatie van het Waddengebied gewijd. In hoofdstuk 3 signaleert de Raad dat het voorgestelde Rampenplan Waddenzee een duidelijke verbetering vormt in vergelijking met de huidige situatie. In hoofdstuk 4 worden suggesties gedaan ter verbetering van het plan. In hoofdstuk 5 volgen enkele aanbevelingen met betrekking tot het voor inwerkingtreding testen en doorlichten van het plan, en het oefenen erna. Daarna volgt een slotsom (hoofdstuk 6).

1 Veiligheid op en om de Waddenzee

De bescherming van de mens en de natuur is een onderwerp van eminent belang voor het Waddengebied. De bescherming van de veiligheid op en om de Waddenzee zal tweeledig moeten zijn. In de eerste plaats moet zoveel mogelijk voorkomen worden dat er rampen plaatsvinden. Het belang van preventieve maatregelen ter voorkoming van rampen kan niet genoeg benadrukt worden. In de tweede plaats moet, indien zich onverhoopt toch een ramp zou voltrekken, de bestrijding ervan zo goed en efficiënt mogelijk plaatsvinden, zodat de negatieve gevolgen van een ramp zo veel mogelijk beperkt kunnen worden. Een goede voorbereiding op eventuele rampen is derhalve onontbeerlijk. De rampenbestrijding, en het Rampenplan Waddenzee dat daarvoor als basis dient, is kortom het sluitstuk van het veiligheidsbeleid.

De Raad wil voor het te voeren veiligheidsbeleid tevens verwijzen naar het advies dat hij het afgelopen jaar heeft uitgebracht naar aanleiding van de aanwijzing van de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA).¹ De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft de Waddenzee in 2002 aangewezen als bijzonder kwetsbaar zeegebied. Deze PSSA-status geeft uitdrukking aan de bijzondere kwetsbaarheid van het gebied. De Waddenzee is een natuurgebied van internationale betekenis. Het is een getijdegebied en ook de weersomstandigheden kunnen er snel wisselen, en het gebied heeft daardoor een eigen specifieke problematiek. Het gebied is zeer gevoelig voor met name rampen op de Noordzee. Niet ver ten noorden van de Waddeneilanden lopen belangrijke scheepvaartroutes waar onder meer tankers met olie en chemicaliën langs varen. Een ramp met een dergelijke tanker op de Noordzee, in een Waddenhaven of bijvoorbeeld op de Eems, waarbij grote hoeveelheden olie of chemicaliën door de getijdenwerking de Waddenzee in zouden lopen, is een geenszins denkbeeldig gevaar. De rampenbestrijdingsorganisatie moet op dergelijke rampen ingespeeld zijn, maar het nemen van preventieve maatregelen ter voorkoming van een dergelijke ramp is minstens zo belangrijk. Uiteraard kunnen ook rampen op de Waddenzee zelf de veiligheid van mens en natuur bedreigen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een aanvaring met een tanker op de Eems of een ongeluk met een veerboot. Maar ook vanaf het land zijn er bedreigingen, zoals de (chemische) industrie.

¹ Advies 2003/02, 15 april 2003, PSSA: "Niet de letter maar de geest", Advies aan de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de aanwijzing van de Waddenzee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA).

2 De bestuurlijke structuur van het Waddengebied

Doordat de Waddenzee, anders dan de Noordzee, gemeentelijk en provinciaal is ingedeeld, is de bestuurlijke situatie complex. Immers, niet alleen de 'droge' overheden (gemeentes, provincies, politie, brandweer, douane, etc.) zijn erbij betrokken, ook de 'natte' overheden als Rijkswaterstaat en de Kustwacht. Er zijn veel spelers in de arena, hetgeen de coördinatie van de rampenbestrijding compliceert. **De Raad kan zich verenigen met de keuze van het RCW om bij het opstellen van het Rampenplan Waddenzee deze bestuurlijke complexiteit als gegeven te beschouwen en bij het opstellen van het Rampenplan uit te gaan van de bestaande wettelijke verdeling van bevoegdheden.** De bestuurlijke complexiteit heeft de aandacht van de Raad en hij zal in 2005 een advies uitbrengen over de bestuurlijke organisatie van het Waddengebied.

3 Verbetering

Het is positief dat de *gezamenlijke overheden* een Rampenplan Waddenzee opstellen. **Het gepresenteerde Rampenplan kent belangrijke verbeteringen ten opzichte van de vigerende Samenwerkingsovereenkomst Ongevallenbestrijding Waddenzee.** In de eerste plaats kan genoemd worden dat het Rampenplan niet slechts geldt voor ongevallen, waarbij mensen betrokken zijn, maar ook voor milieurampen. In de tweede plaats is dit Rampenplan afgestemd op de Leidraad Maatramp, die is ontwikkeld in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). **Het Rampenplan Waddenzee is een belangrijke stap voorwaarts voor de Rampenbestrijding op en om de Waddenzee.**

4 Verdere verbeteringen mogelijk

Het gepresenteerde Rampenplan Waddenzee kan echter verder verbeterd worden. Hieronder worden daarvoor aanbevelingen gedaan. Alvorens daarop in te gaan, moet eerst het belang van goede operationele Rampenbestrijdingsplannen per soort ramp en object, en indien van toepassing per locatie, benadrukt worden. Naar deze plannen wordt in het Rampenplan zelf (op p. 11) dan ook terecht verwezen. In deze Rampenbestrijdingsplannen zal precies aangegeven moeten worden wie wat en hoe moet doen in welke situatie.

De Raad signaleert dat een goede nadere uitwerking van het Rampenplan in concrete Rampenbestrijdingsplannen essentieel is.

4.1 De gekozen benadering in het Rampenplan

De Raad constateert dat de opstellers van het Rampenplan ervoor gekozen hebben om vanaf het land naar de Waddenzee te kijken. Gezien de bestuurlijke indeling van de Waddenzee lijkt dit een logische keuze. Het Rampenplan is opgesteld op basis van de Leidraad Maatramp en op basis van de bestaande verdeling van bevoegdheden en derhalve binnen de vigerende wetgeving.

Vanuit de problematiek van de rampenbestrijding bekeken zou een andere benadering hieraan toegevoegd moeten worden. Deze additionele benadering is de benadering kijkend vanaf de Noordzee naar de Waddenzee. De grootste bedreigingen voor het Waddengebied komen niet vanuit de kust of van de Waddenzee zelf, maar vooral vanaf de Noordzee. In deze benadering ligt het voor de hand, om bijvoorbeeld een bestrijdingsactie die op de Noordzee is begonnen, op dezelfde wijze en onder hetzelfde commando van Rijkswaterstaat (directie Noordzee) en/of de Kustwacht voort te zetten, indien de betreffende calamiteit zich voortzet van de Noordzee in de Waddenzee.

De Raad adviseert om in het Rampenplan Waddenzee aan de benadering "kust-Waddenzee" de benadering "Noordzee-Waddenzee" toe te voegen.

4.2 *Relatie met Rampenplan Noordzee, met de trilaterale samenwerking en met de KIMO*

In het verlengde van de aanbevolen benadering "Noordzee-Waddenzee" ligt de observatie dat de relatie tussen het Rampenplan Waddenzee en het Rampenplan voor de Noordzee niet helder is. Dit is niet alleen van belang voor rampen die plaatsvinden op de grens tussen Noordzee en Waddenzee, maar ook voor rampen die zich van de Noordzee verplaatsen naar of voortzetten in de Waddenzee.

De Raad adviseert om in het Rampenplan Waddenzee de relatie met het Rampenplan voor de Noordzee te expliciteren.

Een andere relatie die in het Rampenplan niet wordt gelegd, is die met de trilaterale samenwerking in het algemeen² en met de samenwerking met Duitsland op de Eems en de Dollard in het bijzonder.³

De Raad adviseert om in het Rampenplan Waddenzee de relatie met de trilaterale samenwerking te expliciteren.

Daarnaast moet erop worden gewezen dat de KIMO⁴, een internationale vereniging van kustgemeenten rond de Noordzee die zich inzet voor een schonere en veiligere Noordzee, een handleiding heeft opgesteld voor plaatselijke autoriteiten in geval van een olieverontreiniging.⁵ **De Raad adviseert het Rampenplan en deze handleiding op elkaar af te stemmen.**

4.3 *Commandostructuur*

Een goede uitvoering van het Rampenplan Waddenzee vereist, dat de betrokken overheden in geval van een ramp zo goed mogelijk samenwerken. In de praktijk van een crisissituatie wil er echter wel eens wat fout gaan in de communicatie, omdat iedere overheid – overigens begrijpelijk – op zijn eigen taak gefocust is. De communicatiestructuur is des te kwetsbaarder, doordat er veel overheden bij de Rampenbestrijding betrokken zijn, waardoor de kansen op miscommunicatie en tegenstrijdige opvattingen over wat te doen, groot zijn. In het geval van een ramp moet er één (lieft éénhoofdige) instantie verantwoordelijk zijn en de beslissingen nemen.⁶ Discussies tussen verschillende verantwoordelijke overheden worden dan voorkomen. De rol van *bestuurlijk coördinator* die de Commissaris van de Koningin (CdK) van Fryslân in het Rampenplan (zie p. 16 en 17) toebedeeld krijgt, is te licht om als bevelsstructuur te worden aangemerkt. Dit, terwijl een zwaardere rol van de CdK onder de Wet Rampen en Zware Ongevallen (WRZO) wel degelijk mogelijk is.⁷

De Raad acht het aangewezen, om te bezien of en in hoeverre het mogelijk is om bevoegdheden in de handen van liefst één (en éénhoofdige) overheid te plaatsen, waardoor een heldere bevels- en commandostructuur zou ontstaan met één eindverantwoordelijke.

4.4 *Opschaling*

Het Rampenplan is betrekkelijk helder over de momenten dat er moet worden opgeschaald. De zogenaamde GRIP-indeling lijkt op zichzelf goed te kunnen werken.

² Voor het lopende Wadden Sea Forum is een onderzoek verricht door het bureau GAUSS, The Wadden Sea: Maritime Safety and Pollution Prevention of Shipping, Bremen 2004, waarin ook de trilaterale rampenbestrijding (emergency management) aan de orde komt. Dit onderzoek zal de basis vormen voor de aanbevelingen van het Wadden Sea Forum met betrekking tot scheepsveiligheid. In het verleden heeft de Waddenadviesraad over dit onderwerp geadviseerd. Zie de adviesbrief internationale calamiteitenbestrijding van 27 oktober 1999, en het advies over de (internationale) calamiteitenbestrijding in de Waddenzee, beide te vinden op www.raadvoordewadden.nl.

³ Zoals het Eems-Dollardverdrag, en nadere afspraken op basis daarvan.

⁴ Kommunenes Internasjonale Miljøorganisasjon, local Authorities International Environmental Organisation. Zie de website www.zetnet.co.uk/coms/kimo.

⁵ Oil Pollution Contingency Plan, Guidelines for Coastal Local Authorities.

⁶ Zie ook het gezamenlijke advies van de Raad voor het openbaar bestuur en de Raad voor de Volksgezondheid en Zorg, De GHORdiaanse knoop doorgemaakt, herkenbare geneeskundige hulpverlening bij ongevallen en rampen in de veiligheidsregio, Zoetermeer/ Den Haag, juli 2004.

⁷ Artikel 12 WRZO geeft de CdK de mogelijkheid om bij rampen van meer dan plaatselijke betekenis, bindende aanwijzingen te geven aan de betrokken burgemeesters, en om de operationele leiding van de bestrijdingsactie op zich te nemen.

Het is echter van groot belang dat burgemeesters niet te lang wachten met opschalen. **De stelregel moet zijn dat er bij twijfel opgeschaald wordt.**

Indien later zou blijken dat opschaling toch voorbarig was, kan er dan alsnog weer afgeschaald worden. Indien er voor de betrokken lagere overheid negatieve financiële consequenties zijn verbonden aan opschaling, dan moet worden bezien hoe deze op dit moment al kunnen worden weggenomen.

4.5 *De rol van burgers en van vrijwilligersorganisaties*

Een onderwerp dat meer aandacht behoeft in het Rampenplan is (de coördinatie van) de communicatie van de gezamenlijke overheden naar burgers en naar vrijwilligersorganisaties. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan zeehonden- en vogelopvangcentra, de Vogelbescherming, de Waddenvereniging en Natuurmonumenten. Het Rampenplan kent wel een paragraaf 'Voorlichting en externe communicatie', maar deze is te veel gericht op voorlichting, en onvoldoende op tweezijdige communicatie. Burgers en vrijwilligersorganisaties kunnen belangrijke informatie en suggesties aanleveren.

De Raad wil er daarnaast op wijzen dat, zeker in het geval er een ramp plaatsvindt met grote negatieve gevolgen voor het leefmilieu en voor de dieren in het gebied, burgers en vrijwilligersorganisaties geneigd zullen zijn zelf actie te ondernemen en plannen te maken. Gedacht kan worden aan het schoonmaken van stranden en kwelders en het redden en schoonmaken van dieren als vogels en zeehonden. Na de ramp met de Prestige zijn veel vrijwilligers actief geweest om de Spaanse en Portugese kusten schoon te maken. Deze hulp kan de bij de rampenbestrijding betrokken overheden bij een ramp goed van pas komen. Anderzijds is het mogelijk dat slecht gecoördineerde acties juist voor extra problemen zullen zorgen, bijvoorbeeld op het gebied van de openbare orde. Van belang is derhalve dat er actieve communicatie plaatsvindt tussen overheden en vrijwilligersorganisaties, waarbij er van beide kanten gecommuniceerd wordt. De grote brand op de Boschplaat op Terschelling afgelopen voorjaar heeft laten zien dat de communicatie tussen overheden onderling al moeizaam kan verlopen, laat staan de communicatie tussen overheden en meehelpende burgers.

De Raad adviseert om de communicatie met burgers en vrijwilligersorganisaties een prominente plaats te geven in het Rampenplan en om de vrijwilligersorganisaties een rol toe te kennen bij de bestrijding van (bepaalde) rampen, zoals bijvoorbeeld een grote olieverontreiniging.

4.6 *De rol van niet bij het Rampenplan betrokken overheden en bedrijven*

Het Rampenplan wordt gedragen door overheden op Rijks-, provinciaal- en op gemeentelijk niveau. Op deze wijze wordt een breed draagvlak voor het Rampenplan gecreëerd. Er zijn echter ook andere overheden, en derden, die mogelijk bij (de feitelijke uitvoering van) het plan betrokken zullen moeten worden. Zo zal de samenwerking met het ministerie van Defensie, en dan met name de Koninklijke Marine te Den Helder en het Korps Mariniers op Texel, onontbeerlijk zijn in geval van een ramp. Maar ook het particuliere bedrijfsleven, waaronder aannemingsbedrijven, vissers en bijvoorbeeld de off-shore industrie, zullen een belangrijke rol moeten spelen.

De Raad adviseert om het ministerie van Defensie en bedrijven alsnog bij het Rampenplan te betrekken, om zo ook daar betrokkenheid te creëren.

4.7 *Beschikbaarheid van materieel*

Essentieel voor het goed verlopen van daadwerkelijke bestrijding van rampen, is niet alleen de beschikbaarheid van een goed Rampenplan en goede Rampenbestrijdingsplannen, maar ook de beschikbaarheid van voldoende en goed materieel. Uit de aan het Rampenplan ten grondslag liggende analyse⁸ blijkt, dat een belangrijk knelpunt gelegen is in de feitelijk te kleine capaciteit aan bestrijdingsmaterieel, ze-

⁸ Analyse van de risico's en de bestrijdingsorganisatie voor de Waddenzee, Ingenieurs/adviesbureau SAVE, Apeldoorn februari 2003.

ker als het gaat om een grote verontreiniging met olie of chemicaliën. De Raad beeft dat met het Rampenplan niet beoogd wordt om capaciteit te creëren, maar **hij wil er toch op wijzen dat het te allen tijde beschikbaar hebben van voldoende materieel van cruciaal belang is.**

Verder valt op, dat in de lijst met potentieel beschikbaar bestrijdingsmaterieel, opgenomen in bijlage 2 'Overzicht beschikbare middelen', de vaartuigen en het materieel van het ministerie van Defensie (en dan met name de Koninklijke Marine in Den Helder en het Korps Mariniers op Texel) en van de douane ontbreken. Dit terwijl met name Defensie beschikt over groot materieel en mankracht die ingezet kunnen worden bij rampen.

De Raad adviseert om met het ministerie van Defensie en de douane afspraken te maken over het ter beschikking stellen van materieel en om dit beschikbare materieel op te nemen in het overzicht van beschikbare middelen.

Daarbij is ook van belang dat op de eilanden vanwege de geografische ligging snel logistieke problemen kunnen ontstaan. Ontbrekend materieel is niet zo eenvoudig van elders aan te vullen als aan de wal, zeker niet in een rampsituatie. Een eventuele sluiting van vliegveld De Kooy bij Den Helder kan de logistiek bij een bestrijdingsactie verder bemoeilijken, en moet daarom reeds worden ontraden.

In de Rampenbestrijdingsplannen moet een antwoord geformuleerd worden op de leemtes tussen de feitelijk beschikbare middelen en de gewenste capaciteit anderzijds. De terugtrekking van Rijkswaterstaat op haar kerntaken betekent een verlies aan vaartuigen en aan rampenbestrijdingscapaciteit en is in dit verband dan ook een zorgelijke ontwikkeling.

5 Testen, doorlichten, oefenen en opleiden

Naast het verbeteren van het Rampenplan zelf, is de Raad van mening dat er ook iets met het plan gedaan moet worden. Het gaat dan om het testen van het plan en de Rampenbestrijdingsplannen, en het eventueel laten doorlichten ervan (5.1 en 5.2). Daarnaast gaat het om het oefenen met het plan na de inwerkingtreding en het opleiden van de direct en indirect bij de rampenbestrijding betrokkenen.

5.1 Testen

In het verlengde van het voorgaande adviseert de Raad om het Rampenplan Waddenzee en de Rampenbestrijdingsplannen grondig te testen alvorens ze in werking te laten treden. Het is niet denkbeeldig dat de zwakke punten in het Rampenplan (met name ook waar het gaat om de communicatie) juist bij de feitelijke uitvoering van het plan naar voren zullen komen. Het spreekt voor zich dat het de voorkeur verdient dat dit gebeurt in een test in plaats van op het moment dat er daadwerkelijk sprake is van een ramp. Een bijkomend voordeel van het testen van het plan voordat het in werking treedt, is dat het plan op dat moment ook meteen is geoefend.

5.2 Laten doorlichten van de Rampenbestrijdingsplannen

De communicatielijnen bij een ramp zien er in elk geval op papier goed uit. De aangekondigde nadere uitwerking van het Rampenplan in concrete Rampenbestrijdingsplannen is daarbij cruciaal. Met name dienen zwakke plekken in de communicatiestructuur voorkomen te worden. **De Raad acht het derhalve verstandig om de communicatiestructuur in de Rampenbestrijdingsplannen veel aandacht te geven en om zonodig experts op het gebied van rampenbestrijding en van rampenplannen de Rampenbestrijdingsplannen ter beoordeling voor te leggen.**⁹ Als te beoordelen cases zou men bijvoorbeeld kunnen kijken naar een brandend schip (à la Sloman Traveller), overboord gevallen tonnen giftig materiaal (à la Andinet) en een grote brand in een aan de rand van de Waddenzee liggend

⁹ De Raad denkt bijvoorbeeld aan het COT, Instituut voor Veiligheids- en Crisismanagement, onder leiding van prof. Uri Rosenthal, of aan een andere instelling van gelijkwaardig niveau.

natuurgebied (à la Boschplaat) of in een fabriek op het chemiepark in Delfzijl of in de Eemshaven.

5.3 *Opleiding en scholing*

Goed opgeleide en geschoolde mensen zijn beter in staat adequaat op te treden bij een ramp. Het belang van opleiding en scholing op het gebied van de rampenbestrijding is dan ook evident. Daarbij wil de Raad erop wijzen dat niet alleen medewerkers van de direct bij het Rampenplan betrokken overheden opleiding en scholing behoeven, maar ook particulieren, zoals vrijwilligers en bijvoorbeeld duinbeheerders. In dit kader wordt gewezen op de door Pro Sea, de KIMO en de provincie Fryslân opgezette cursus 'Het antwoord bij incidenten op zee',¹⁰ bedoeld voor gemeentelijke en provinciale politici en ambtenaren, brandweer, politie, maar ook voor de kusttoeristenbranche, lokale milieugroeperingen, vogelopvangcentra, journalisten, rederijen, etc. Een dergelijk initiatief verdient steun en navolging.

5.4 *Oefenen*

Elk Rampenplan staat of valt met zijn uitvoering in de praktijk. **Daarom moet het plan actief geoefend worden.** Benadrukt wordt dat het Waddenzeegebied een uniek natuur- en getijdegebied is, en dat oefeningen op de getijdenwerking afgestemd moeten zijn, waarbij ook de snelheid van handelen van groot belang is. Het gaat niet alleen om de periodiek geplande, grootschalige, oefeningen: elk ongeval en elke verontreiniging van enige omvang kan zo mogelijk direct gebruikt worden om te oefenen. Hierbij kunnen ook vrijwilligers meer betrokken worden. Een verontreiniging moet dan niet even snel enkel door Rijkswaterstaat, al dan niet samen met een aannemer, bestreden worden.

6 **Slotsom**

In uw adviesaanvraag noemt u vijf knelpunten waaraan het nieuwe Rampenplan in uw visie tegemoet zou komen. Om te beoordelen of onder dit nieuwe Rampenplan de bestrijding nu feitelijk sneller op gang komt doordat melding en doormelding sneller gaat (knelpunt 1), en of de opschaling nu sneller geschiedt doordat rollen en verantwoordelijkheden duidelijker zijn (knelpunt 2), kan door een expert goed beoordeeld worden (zie 5.1). De complexiteit van de bestuurlijke situatie kan met het plan in elk geval niet opgelost worden (zie hoofdstuk 2). Ook is het maar de vraag of verwarring door eenzijdige voorlichting vanuit verschillende instanties (knelpunt 3) nu echt beter voorkomen wordt en of de afstemming met andere regelingen en plannen (knelpunt 5) nu voldoende is (de Raad formuleert zijn bedenkingen op deze punten in 4.2 en 4.3). In elk geval lost het Rampenplan het probleem van het ontbreken van adequaat bestrijdingsmaterieel (knelpunt 4) niet op, en het Rampenplan kan dat ook niet (zie 4.7).

Kortom, de Raad is van mening dat met dit Rampenplan Waddenzee een goede vervolgstap is gezet in de richting van een betere rampenbestrijdingsorganisatie op en om de Waddenzee. Op een aantal punten kan het plan verbeterd worden, en de Raad adviseert u dat te doen. Hij ziet echter ook dat vooral de complexe bestuurlijke situatie alsmede het gebrek aan adequaat materieel in het Waddengebied de feitelijke rampenbestrijding danig in de weg kunnen zitten. Dat de betrokken overheden op dat punt hun goede wil tonen en een gezamenlijk Rampenplan opstellen is in dat opzicht verheugend.

Leeuwarden, 8 september 2004

¹⁰ Het is de bedoeling dat deze cursus gegeven wordt op 17 t/m 19 november 2004 op Terschelling.

Samenstelling Raad voor de Wadden

Mr. R.S. (Roel) Cazemier; *voorzitter*

Ir. R. (Rindert) Dankert; *plattelandsontwikkeling en landbouw*

Prof.dr. F. (Fred) Fleurke; *openbaar bestuur*

Prof.dr.drs. H. (Henk) Folmer; *relaties economie en ecologie*

Dr. W.P. (Wim) Groenendijk; *(duurzame) energie*

Prof.dr. V.N. (Victor) de Jonge DSc; *ecosysteem*

Mevr. drs. J.D. (José) Kimkes; *sociaal-economische bedrijvigheid*

Drs. M.J. (Martinus) Kusters; *recreatie en toerisme*

Dr.ir. J. (Jan) Kuiper; *communicatie*

Ing. J. (Johan) Nooitgedagt; *waddenvisserij*

Mevr. dr.ir. E.C.M. (Elizabeth) Ruijgrok; *belevingswaarde*

Ir. P. (Paul) Scholte; *beheer natuurterreinen*

Drs. M. (Meindert) Schroor; *menswetenschappen*

Mevr. mr. S.M.A. (Susanna) Twickler; *juridische kennis*

Drs. W. (Pim) Visser; *sociaal-economische bedrijvigheid*

Eind 2002 is de Wet op de Raad voor de Wadden van kracht geworden. Op grond van deze wet is op 7 april 2003 de Raad voor de Wadden geïnstalleerd. De Raad kan als de opvolger van de Waddenadviesraad worden gezien, die in 1982 voor het eerst werd ingesteld. Net als de Waddenadviesraad heeft de nieuwe Raad tot taak de overheden en de Staten-Generaal te adviseren over het belangrijkste natuurgebied van Nederland: het Waddengebied.

De Raad voor de Wadden adviseert over zaken die van algemeen belang zijn voor het Waddengebied.
Het uitgangspunt bij alle adviezen is het behoud en de duurzame ontwikkeling van het Waddengebied, zoals neergelegd in de Nota Waddenzee.

RAAD VOOR DE WADDEN

lange marktstraat 5
8911 ad leeuwarden
postbus 392
8901 bd leeuwarden
telefoon (058) 212 60 15
telefax (058) 212 01 58
e-mail info@raadvoordewadden.nl
site www.raadvoordewadden.nl

colofon

ADVIES RAMPENPLAN WADDENZEE

RAAD VOOR DE WADDEN, Leeuwarden, 2004

Overname van teksten is uitsluitend toegestaan onder bronvermelding.