

Vragen van het statenlid Mevrouw Van Dinteren ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2008 **nummer 080**.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Veiligheid Westerschelde (ingekomen 14-02-2008)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. Is er sprake van tegenstrijdige verklaringen van de burgemeesters van Reimerswaal en Hulst?

1. Nee. In onze visie is door de heer Huisman terecht opgemerkt dat er tijdens het incident geen direct gevaar is geweest voor de omgeving. De heer Mulder heeft ook niet aangegeven dat er tijdens dit incident gevaar is geweest voor de bevolking. De heer Mulder heeft wel zijn zorg uitgesproken over de beschikbaarheid van de ladinggegevens.

Tussen de betrokken overheidsdiensten is inmiddels afgesproken dat het incident met de MSC Eyra zal worden geëvalueerd. De resultaten van deze evaluatie zullen worden meegenomen in de eindproducten van het project Samenwerken & Slagkracht.

2. Is de mededeling van burgemeester Mulder juist, dat niet bekend was welke stoffen aan boord waren?

2. Omstreeks 12.00 uur is besloten om op te schalen naar Grip 4. Door het Schelde Coördinatiecentrum (SCC) zijn toen direct de ladinggegevens en het stuwplan van de MSC Eyra opgevraagd. Om 12.59 uur zijn de ladinggegevens per fax binnengekomen op het SCC. Ongeveer één uur later is er nog een aanvulling op deze lijst doorgezonden.

Vanuit het SCC zijn de gegevens vervolgens gelijk doorgegeven aan het Regionaal Operationeel Team (ROT). Door het ROT zijn deze gegevens vervolgens geanalyseerd. Op basis van deze analyse is een advies geformuleerd aan het Regionaal Beleidssteam, dat werd voorgezeten door burgemeester Mulder.

De op papier aangeleverde ladinggegevens dienden nog wel op juistheid en volledigheid te worden gecontroleerd aan boord van het schip.

3. Zo ja, hoe verklaart u dan de

3. Zie hiervoor antwoord bij vraag 1.

geruststellende mededeling van burgemeester Huisman?

4. Hoe is het vervolgens gesteld met de coördinatie bij dergelijke aanvaringen en hoe kan voorkomen worden dat er met meerdere monden wordt gesproken met kennelijk tegenstrijdige informatie?

4. Zoals hierboven aangegeven zijn wij van mening dat er door de beide burgemeesters geen tegenstrijdige berichten naar buiten zijn gebracht.

Binnen het project Samenwerken & Slagkracht wordt een voorstel gedaan ten aanzien van een nieuwe organisatiestructuur voor het bestrijden van nautische incidenten op de Westerschelde. Binnen deze structuur is de coördinerend burgemeester verantwoordelijk voor het aansturen van de algehele crisisorganisatie. De coördinerend burgemeester is vanzelfsprekend ook verantwoordelijk voor de voorlichting aan de bevolking, tenzij hij besluit om dit neer te leggen bij een collega bestuurder.

5. Is het, gelet op de uitspraak van burgemeester Mulder, voor 100% bekend wat er aan (gevaarlijke) stoffen de Westerschelde op en af gaat?

5. Gevaarlijke stoffen, boven een bepaalde drempelwaarde, moeten worden aangemeld bij het SCC. Het Korps Landelijke Politiediensten controleert op de naleving van deze meldingsplicht.

Bij containerschepen ligt de hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen vaak onder deze drempelwaarde. Er is vooraf dan ook niet bekend wat er aan stoffen aanwezig is op containerschepen die varen over de Westerschelde.

6. Zo neen, waarom wordt dan steeds beloofd dat er aan gewerkt wordt, terwijl dat kennelijk onvoldoende het geval is?

6. Door meerdere oorzaken kan en mag er nooit vanuit worden gegaan dat de schriftelijk verstrekte ladinggegevens en het stuwplan, van met name containerschepen, voor 100 procent kloppen. Daarom wordt door de betrokken hulpdiensten op de plaats van het incident de verstrekte ladinggegevens en het stuwplan op volledigheid en juistheid gecontroleerd. De uitvoeringspraktijk heeft uitgewezen dat uiteindelijk kan blijken dat de daadwerkelijke inhoud van een container anders is dan opgegeven.

Wat betreft bulkschepen of (gas)tankers spelen deze problemen overigens niet of nauwelijks.

De afgelopen periode zijn met name acties uitgevoerd om de ladinggegevens zo snel mogelijk beschikbaar te krijgen. De eerdere incidenten op de Westerschelde hebben ons geleerd dat dit aanleveren in het algemeen veel te lang duurde. Tijdens het incident met de MSC Erya waren de ladinggegevens binnen één uur op het SCC, dit is een verbetering ten aanzien van eerdere incidenten op de rivier. Met het aanleveren van ladinggegevens is, op initiatief van Rijkswaterstaat Zeeland, in de tweede helft van 2007 twee keer

geoeffend. Van willekeurige op het tijdstip van de oefening voorbijvarende schepen zijn de ladinggegevens opgevraagd. De resultaten van de beide oefeningen geven aanleiding tot een aantal aanpassingen.

7. Welke acties zijn ondernomen na de ramp met de Fowairet?

Het incident met de Fowairet is geëvalueerd. Binnen het project Samenwerken & Slagkracht zijn de conclusies uit deze evaluatie en van het incident met de Pelican One nadrukkelijk uitgewerkt. Dit heeft onder andere geleid tot het voorstel van het instellen van een Commando Plaats Incident te water en het inrichten van een actiecentrum voor het analyseren van de ladinggegevens.

De Commissaris van de Koningin zal in de eerste helft van dit jaar Provinciale Staten informeren over de resultaten van het project Samenwerken & Slagkracht.

8. Kunt u de Zeeuwse bevolking uitleggen hoe nu de feitelijke stand van zaken is en hoe gaat u dat bekend maken?

8. Het project Samenwerken & Slagkracht bevindt zich in de afrondende fase. In maart 2008 zullen de resultaten worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zullen de resultaten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Zeeuwse gemeenteraden en Provinciale Staten.

Via de lokale en regionale media zullen wij actief communiceren over de resultaten van het project Samenwerken & Slagkracht.

9. Is een herhaling van hetgeen vandaag gebeurd is qua bekendheid met de lading nu voor de toekomst uitgesloten?

9. Zoals hierboven aangegeven is het niet volledig uit te sluiten dat zich bij het aanleveren van ladinggegevens, van met name containerschepen, fouten voordoen. Wel zijn er in het (concept) rampbestrijdingsplan procedures afgesproken voor het snel aanleveren van deze gegevens.

In de eerste helft van dit jaar zal er door Rijkswaterstaat Zeeland nogmaals een oefening worden georganiseerd rondom het aanleveren van de ladinggegevens.

10. Zo ja, welke garanties kunt u dan geven?

10. Een ernstig incident is vanzelfsprekend nooit helemaal uit te sluiten, 100 procent veiligheid is door de overheid immers niet te garanderen. Na de implementatie van de in het project Samenwerken & Slagkracht voorgestelde verbetermaatregelen moeten de Zeeuwse overheden gezamenlijk in staat zijn om een realistisch scenario¹ op een effectieve wijze te bestrijden. Hiervoor is het echter wel noodzakelijk dat de bluscapaciteit op rivier aanzienlijk wordt versterkt en commandovoering vanaf

¹ Een incident dat zich ten minste eenmaal per jaar voordoet in de Westerse Wereld. In het geval van de Westerschelde is dit:
- aanvaring tussen twee zeeschepen met brand tot gevolg
- vrijkomen van gevaarlijke stoffen met milieuschade en milieueffecten op het water
- hinder op de vaste wal van gevaarlijke stoffen.

hiervoor geschikte vaartuigen mogelijk wordt. Daarnaast dienen de betrokken bestuurders en hulpverleners adequaat te worden getraind en geoefend voor het optreden bij maritieme incidenten.

Hieraan zijn vanzelfsprekend aanzienlijke kosten verbonden. Deze kosten worden momenteel uitgewerkt in een zogenaamde businesscase. Deze businesscase zal ook ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

MIDDELBURG, 11-03-2008

Namens de fractie van GroenLinks

Gedeputeerde staten,

Mevr. Drs. K.M.H. Peijs
Mr. Drs. L.J.M. Verdult