

Opvolging aanbevelingen *Olielekkage haven Rotterdam*

Publicatiedatum rapport: 12 maart 2020

In het rapport doet de Onderzoeksraad tien aanbevelingen. Deze gaan over het voorkomen van (olie)lekkages in de haven van Rotterdam, het ruimen van olie en de organisatie van de crisisbeheersing bij dergelijke voorvallen.

De hoofdconclusie van het onderzoek is dat (olie)lekkages in de Rotterdamse haven aanzienlijke risico's en ingrijpende gevolgen hebben. Dergelijke risico's en gevolgen zijn groter bij zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks. Dat heeft de aanvaring van de olie- en chemicaliëntanker *Bow Jubail* op 23 juni 2018, waarbij 214,7 ton zware stookolie in het water belandde, aangetoond. De Raad concludeerde in het onderzoek dat de uitgeoefende strategie om olieverspreiding te voorkomen maar beperkt effectief was. De oliebestrijders waren onvoldoende voorbereid op het scenario dat de olie zich onder meer door de getijdestroming met water zou vermengen. Tijdens de eerste fasen van de crisisbeheersing ontbrak het aan essentiële informatie, waardoor de oliebestrijding en -ruiming niet optimaal verliep.

De Raad stelde verder vast dat de betrokken partijen – zoals Rijkswaterstaat, de Veiligheidsregio en de diverse havenpartijen – de oliebestrijding met veel toewijding en inzet hebben aangepakt, maar dat afspraken en afstemming tussen hen niet toereikend waren. De Raad acht samenwerking noodzakelijk voor de partijen, omdat zij afzonderlijk van elkaar niet beschikken over de kennis, kunde en middelen om grote calamiteiten, zoals lekkages van dergelijke omvang, te bestrijden.

Alle aanbevelingen zijn gericht op het wegnemen van deze veiligheidstekorten.

Aan de volgende partijen heeft de Onderzoeksraad zijn aanbevelingen gericht: het Havenbedrijf Rotterdam, de (Rijks) Havenmeester van de Divisie Havenmeester Rotterdam (hierna: DHMR of de Havenmeester), de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Rijkswaterstaat, het Loodswezen (Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond), en ten slotte Odfjell Ship Management. Al deze partijen gaven in de periode juni 2020-maart 2021 een schriftelijke reactie op de aan hen gerichte aanbevelingen. De volledige reacties van de geadresseerden zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van de aanbevelingen, gevolgd door een samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling.

Algemene conclusie over de opvolging

De Raad beoogt met zijn aanbevelingen het wegnemen van veiligheidstekorten. Om dit te beoordelen kan naar aanleiding van het onderzoek naar het *Bow Jubail*-voorval de vraag worden gesteld in hoeverre de veiligheidssituatie in en rond de Rotterdamse haven verbeterd is sinds de publicatie van het rapport. Het antwoord daarop is positief bevestigend.

Zonder uitzondering stellen alle geadresseerde partijen dat ze de bevindingen in het rapport en de daaruit voortgevloeide aanbevelingen onderschrijven. Allen hebben de aanbevelingen geheel of gedeeltelijk opgevolgd, of zijn van plan dit te doen. Dat deden of doen zij over het algemeen voortvarend en adequaat – ondanks dat het rapport gepubliceerd werd in de beginperiode van Covid-19.

Een aantal partijen heeft na hun schriftelijke reactie ook nog verdere stappen ondernomen om de impact van de genomen maatregelen te vergroten, door de maatregelen niet enkel binnen het Rotterdamse Havengebied te implementeren, maar te kiezen voor toepassing in heel Nederland. Voorbeelden hiervan zijn het starten van gezamenlijke, innovatieve *pilots* op het gebied van oliebestrijding en de landelijke herziening van de afdoende dekking van oliebestrijdingscontracten. De Raad ziet deze ontwikkelingen en initiatieven als een positief signaal, waarin wordt onderkend dat de kans op een omvangrijke olielekkage gering is, maar dat er desondanks wel sprake moet zijn van een maximale voorbereiding.

Een ander positief voorbeeld is de invulling van de aanbeveling te komen tot een betere samenwerking om calamiteiten zoals grote olielekages in de toekomst effectiever te bestrijden. Uit de reacties is gebleken dat de onderlinge samenwerking op lokaal, regionaal en nationaal niveau zowel in verbredende als verdiepende zin inmiddels sterk is verbeterd, of dat hier concrete plannen voor zijn. Concreet geldt dat bijvoorbeeld voor de opvolging van de aanbeveling om een calamiteitenplan op te stellen en samen te oefenen. Doel hiervan is volgens de geadresseerden om operationeel en strategisch beter op dergelijke calamiteiten voorbereid te zijn.

De reacties van de betrokken partijen op de aanbevelingen gericht op het verbeteren van samenwerking zijn concreet geformuleerd, ze hebben plannen en afspraken gemaakt dit te bewerkstelligen. Sommigen, zoals het Loodswezen en de Havenmeester, doen in hun reactie aanvullende suggesties ter verbetering. Alle geadresseerden hebben daarmee deze en andere aanbevelingen grotendeels ter harte genomen en voortvarend opgepakt.

Er is echter ook een kanttekening te plaatsen. De geadresseerden – met name de minister van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam en de Havenmeester – wijzen er in hun reactie op dat zij voor verbetering van een internationale(re) aanpak en samenwerking afhankelijk zijn van elkaar, en van derden. Door vooral de verantwoordelijkheid elders te leggen bestaat het risico dat deze aanbeveling maar ten dele of zelfs niet wordt opgevolgd. Deze dynamiek is veelvoorkomend rond vraagstukken die zowel

van iedereen als van niemand lijken te zijn. Verantwoordelijkheid voor samenwerking tussen organisaties is per definitie niet binnen een van die organisaties belegd: ze verlangt altijd sturingsinspanningen voorbij de eigen formele invloedssfeer. Juist deze sturingsinspanningen beschouwt de Raad als een reguliere verantwoordelijkheid voor partijen die samen betrokken zijn bij belangrijke maatschappelijke problemen of remedies.

Nederland, met een zetel in de IMO Council, zou internationaal meer het voortouw mogen nemen. Dat geldt met name ook voor Rotterdam, met de karakteristieke handen-uit-de-mouwen-mentaliteit in het algemeen, en de Rotterdamse Haven, als internationaal verknoopte wereldhaven, in het bijzonder. Met andere woorden: Nederland en specifiek de Rotterdamse Haven hebben zowel de kracht als de mogelijkheden om de aanbevolen internationale aanpak bij het tegengaan van toekomstige veiligheidsrisico's in gang te zetten. Een voorbeeld hiervan is om het aandeel zeeschepen gebouwd vóór 2010 met enkelwandige brandstoftanks – en de daaraan gelieerde veiligheidsrisico's – versneld te laten afnemen. Partijen nemen tot nu toe geen concrete maatregelen om dit te bespoedigen.

Aanbeveling 1

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Agendeer zowel binnen de Europese Unie als binnen de Internationale Maritieme Organisatie de ambitie om zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks eerder uit te faseren. Benut daartoe de zetel die Nederland de komende twee jaar heeft in de IMO Council.

Reactie

De minister geeft aan het rapport en bijbehorende aanbevelingen van de Onderzoeksraad in te brengen tijdens de 8^e sessie van het 'Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments' van de IMO. Die bijeenkomst wordt in de loop van 2022 gehouden (wanneer ontwikkelingen en maatregelen rondom Covid-19 dit toelaten).

Conclusie over opvolging

De aanbeveling gaat voor wat betreft het agenderen binnen de IMO opgevolgd worden. In de reactie gaat lenW echter niet in op het agenderen van het uitfaseren van zeeschepen met enkelwandige tanks binnen de Europese Unie.

Aanbeveling 2

Aan Odfjell Ship Management en het Loodswezen Rotterdam-Rijnmond

Zorg ervoor dat het voor alle betrokkenen duidelijk is hoe een manoeuvre gaat verlopen en wat er tijdens de manoeuvre van hen wordt verwacht. Breng dit in het kader van het Bridge Resource Management (BRM) actief onder de aandacht van het varend personeel en toets regelmatig of dit wordt toegepast.

Reactie Odfjell Ship Management

Odfjell geeft in het algemeen aan alle aan hem gerichte aanbevelingen te onderschrijven. Het bedrijf stelt meteen na het Bow Jubail-voorval het incident te hebben onderzocht. Mede daaruit heeft het actie ondernomen ter verbetering van procedures. Dit met als doel het trekken van lessen uit het voorval. Odfjell stelt specifiek deze aanbeveling op te volgen door voortaan, in geval van beloodsing van een Odfjell-schip, de loods volledig deel uit te laten maken van het brugteam. Dit houdt onder meer in dat het volledige aanmeerplan met de loods besproken wordt. Ook benadrukt Odfjell dat al zijn officieren van de wacht door IMO verplichte trainingen volgen om de onderlinge samenwerking en afstemming te verbeteren. Alle officieren krijgen ook vijfjaarlijks een opfriscursus. Hun kennis en kunde wordt volgens Odfjell periodiek beoordeeld tijdens in- en externe audits en inspecties.

Reactie Loodswezen Rotterdam-Rijnmond

Het Loodswezen stelt nut en noodzaak van Bridge Resource Management (BRM)¹ te onderschrijven. Het Loodswezen benadrukt dat dit een verplicht onderdeel was en is van de geaccrediteerde opleiding tot registerloods. Nieuwe registerloodsen worden opgeleid en getoetst op hun rol bij het verloop van een manoeuvre. Dat was al zo vóór het Bow Jubail-voorval. Registerloodsen krijgen sinds begin 2020 een herhaaltraining. Doelen hiervan zijn volgens het Loodswezen kennisverdieping en het toepassen van BRM op concrete casussen van gevallen waar (bijna)ongevallen plaatsvonden.

Naast de reactie op deze aanbeveling, reageerde het Loodswezen ook op andere aanbevelingen en bevindingen van de Raad. Het Loodswezen onderschrijft dat er in de eerste fase van de crisisbeheersing essentiële informatie ontbrak door het gebrek aan directe communicatie met het schip. Dit had volgens het Loodswezen voorkomen kunnen worden als er gebruik zou zijn gemaakt van de communicatielijn tussen de loods en het Haven Coördinatiecentrum (HCC). Het Loodswezen pleit daarom voor het opnemen van de rol van de loods in crisisbeheersingsprotocollen.

¹ Loodswezen noemt dit in haar reactie Maritime Resource Management (MRM) Dit is een andere benaming voor Bridge Resource Management.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is door zowel Odfjell als het Loodswezen opgevolgd. Deels betreft dit een versnelling of verscherping van al vóór het Bow Jubail-incident in gang gezette acties.

Aanbeveling 3

Aan het Havenbedrijf Rotterdam, DHMR en Odfjell Ship Management

Zorg ervoor dat van alle zeeschepen die de haven bezoeken al voordat zij de haven bereiken bij de havenautoriteiten bekend is of sprake is van een enkelwandige brandstoftank.

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam)

De Havenmeester Rotterdam stelt alle zeeschepen gebouwd vóór 1 augustus 2010 en/of zeeschepen met een brandstoftank kleiner dan 600 m³ op voorhand te beschouwen als uitgerust met een enkelwandige brandstoftank.² De Havenmeester geeft voortaan via het Haven Coördinatiecentrum aan de loodsdienst het bouwjaar van schepen door. Dit verbetert de informatiepositie van alle partijen, met name die van de loods. Dat maakt extra alertheid mogelijk.

Reactie Odfjell Ship Management

Odfjell stelt altijd aan de haven(meester) door te geven wanneer zijn binnenvarende zeeschepen over enkelwandige brandstoftanks beschikken.

Conclusie over opvolging

Beide geadresseerden hebben de aanbeveling opgevolgd. Door het op voorhand identificeren van zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks zijn partijen in en rond de haven alerter op mogelijke veiligheidsrisico's van enkelwandige schepen ten opzichte van dubbelwandige.

² zeeschepen gebouwd ná augustus 2010 en groter dan 600 m³ moeten wettelijk beschikken over dubbelwandige brandstoftanks.

Aanbeveling 4

Aan het Havenbedrijf Rotterdam, DHMR en Odfjell Ship Management:

Inventariseer de belangrijkste veiligheidsrisico's van zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks voor (de omgeving van) de haven en neem maatregelen om deze risico's te beheersen. Denk daarbij allereerst - maar niet uitsluitend - aan:

- het identificeren en creëren van (richtlijnen voor) passende aanlegplaatsen;
- manoeuvreerondersteuning door (specifieke typen) sleepboten;
- timing van aanmeren in relatie tot de waterstand en de vorm en belading van het schip.

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam)

De Havenmeester Rotterdam heeft in april 2019 een *risk assessment* laten uitvoeren naar mogelijk vergelijkbare incidenten en risico's als bij het Bow Jubail-incident. Dit gaf volgens hem geen aanleiding tot het nemen van aanvullende maatregelen voor zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks. De Havenmeester gaat in reactie op de aanbevelingen uitvoerig in op de belangrijkste conclusie van het risk assessment: 'de behoefte en noodzaak om de haven sterker te beoordelen vanuit de combinatie infrastructuur en nautische veiligheid'. De Havenmeester heeft hiertoe met partners een gedetailleerde beoordelingsmethodiek ontwikkeld. Hij vraagt verder aan het Loodswezen om in zijn opleidingen expliciet aandacht te besteden aan de onderhavige casuïstiek.

Reactie Odfjell

Odfjell stelt na het Bow Jubail-incident zijn navigatieprocedures te hebben aangescherpt. Die procedures worden altijd besproken en doorlopen door de kapitein met het brugteam voor en tijdens de reis. Volgens Odfjell zijn aanbeveling 3 en 4 momenteel verwerkt in die procedures en vinden hun weerslag in de checklist die getekend moet worden door de kapitein. De bewaartermijn van de checklist is zes maanden. Odfjell eindigt zijn reactie door te stellen dat de communicatie tussen de loods, de VTS-operator en de sleepbootkapitein in het Nederlands plaatsvond. Odfjell wijst erop dat dit in het Engels had moeten gebeuren.

Conclusie over opvolging

Beide partijen hebben de aanbeveling opgevolgd. De maatregelen van de Havenmeester Rotterdam om mogelijke risico's omtrent zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks te identificeren en veiligheidstekorten tegen te gaan, zijn gedetailleerd, concreet en praktisch uitvoerbaar geformuleerd. Zo worden verschillende werkwijzen, beoordelingen, criteria en richtlijnen genoemd in de reactie. Dit met als doel de mogelijke veiligheidsrisico's te inventariseren, te beoordelen en te analyseren. Deze uitgebreide nieuwe werkwijze is sinds begin 2020 geïmplementeerd. Odfjell's opmerking over het communiceren in de Nederlandse taal is terecht. Op zijn minst had de loods alle communicatie in het Engels moeten vertalen voor het brugteam. Ook in andere onderzoeksrapporten vraagt de Raad aandacht voor de

gehanteerde voertaal tijdens scheepvaart-gerelateerde communicatie in situaties waar verschillende nationaliteiten samen moeten werken.

Aanbeveling 5

Aan het Havenbedrijf Rotterdam en DHMR

Stel samen met (inter)nationale havens aanvullende veiligheidseisen aan zeeschepen met enkelwandige brandstoftanks

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam):

De Havenmeester pleit voor een internationale aanpak bij veiligheidseisen aan zeeschepen en geeft aan in gesprek te willen gaan met het ministerie van IenW over de internationale agendering van de aanpak. De Havenmeester wil het onderwerp zelf al proactief gaan agenderen in Nederland en binnen de EU (respectievelijk bij het landelijke Rijkshavenmeestersoverleg en bij de Europese Havenmeester Commissie).

Conclusie over opvolging

Uit de reactie van de Havenmeester blijkt de intentie om de aanbeveling op te volgen, maar vooralsnog is dat nog niet gedaan.

Aanbeveling 6

Aan het Havenbedrijf Rotterdam, DHMR en Rijkswaterstaat

Investeer in kennis en innovatie rond oliebestrijding en het beperken van de uitstroom van olie. Benut daarbij de kennis uit het buitenland.

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam)

De Havenmeester Rotterdam geeft concrete voorbeelden van de al bestaande (inter)nationale samenwerking en informatie-uitwisseling, maar erkent dat dit onvoldoende is. Daarom wil de Havenmeester graag met het ministerie van IenW overleggen over het opzetten en uitvoeren van diepgaander onderzoek, bijvoorbeeld naar het gedrag van laagzwavelige brandstof in verschillende waterlagen.

Reactie Rijkswaterstaat (beantwoord door IenW)

IenW stelt dat deze aanbeveling concreet is opgevolgd met de oprichting van het Bureau Incidentmanagement Water & Scheepvaart binnen Rijkswaterstaat (eind 2018). Medewerkers van dit bureau zijn volgens IenW expliciet geselecteerd op hun wetenschappelijke en

praktische expertise. De medewerkers nemen volgens lenW deel aan (inter)nationale kennisinitiatieven om beter samen te werken voor wat betreft oliebestrijding. Rijkswaterstaat zet ook een 'Expertteam Olie- en Chemicaliënbestrijding' op (uiterlijk medio 2021).

Conclusie over opvolging

Beide geadresseerden hebben deze aanbeveling opgevolgd of zijn van plan er concretere invulling aan te geven. Dat doen zij bijvoorbeeld door te stellen dat ze de (inter)nationale samenwerking verder willen bevorderen en intensiveren. Uit beide reacties spreekt een actieve houding ten aanzien van de opvolging van deze aanbeveling.

Aanbeveling 7

Aan het Havenbedrijf Rotterdam, DHMR en Rijkswaterstaat

Ontwikkel scenario's over olielekages of lekages van andere stoffen waarbij factoren als tij, soort en hoeveelheid stof en stroming een rol spelen en benut deze in de operationele keuzes en voorbereiding op calamiteiten.

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam)

De Havenmeester Rotterdam volgt deze aanbeveling op door te stellen dat al bestaande plannen hieromtrent verder worden gespecificeerd door gedetailleerde(re) scenario's toe te voegen. De DHMR geeft hier als voorbeeld een scenario van verontreiniging die zich al dan niet tijdelijk onder het wateroppervlakte bevindt.

Reactie Rijkswaterstaat (beantwoord door lenW)

lenW benadrukt nog in overleg te zijn met de partners over de concrete invulling van deze aanbeveling. De Havenmeester, RWS en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond zijn volgens lenW in eerste instantie verantwoordelijk voor de uitwerking van de genoemde scenario's.

Conclusie over opvolging

De geadresseerden geven aan deze aanbeveling op te willen volgen in overleg met elkaar en andere partijen. De concrete invulling volgt nadat zij de scenario's in samenspraak en onderlinge afstemming hebben uitgewerkt.

Aanbeveling 8

Aan het Havenbedrijf Rotterdam, DHMR en Rijkswaterstaat

Organiseer dat bij calamiteiten direct gebruik kan worden gemaakt van luchtondersteuning en zorg ervoor dat informatie en beelden snel kunnen worden uitgewisseld en benut.

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam)

De Havenmeester Rotterdam geeft aan dit op te volgen door in een nog lopende pilot gebruik te maken van het gecertificeerde droneteam van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Op basis van de geoefende scenario's tijdens de pilot, acht de Havenmeester de inzet en het nut van de bevindingen van het droneteam 'veelbelovend'. Hij stelt ook afspraken te maken met Rijkswaterstaat over hun droneteam (zie hieronder). Luchtondersteuning is volgens de Havenmeester goed beschikbaar en bruikbaar bij toekomstige calamiteiten.

Reactie Rijkswaterstaat (beantwoord door lenW)

lenW stelt deze aanbeveling te hebben opgevolgd. Bij Rijkswaterstaat is sinds mei 2020 een droneteam operationeel (13 piloten, mogelijk in 2020-2021 uitgebreid tot 23). Nadere afspraken, met name over het benutten en uitwisselen van (beeld)materiaal, worden volgens lenW in de loop van 2021 gemaakt.

Conclusie over opvolging

De opvolging van deze aanbeveling is door beide geadresseerden in gang gezet. De volledige opvolging is nog niet gerealiseerd, omdat concrete afspraken tussen betrokken partijen over informatie- en beelduitwisseling nog niet zijn gemaakt. Uit de reacties van de geadresseerden blijkt echter wel een afdoende intentie om dit op afzienbare tijd af te spreken en te consolideren.

Aanbeveling 9

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Zorg ervoor dat Rijkswaterstaat zijn verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in de Rotterdamse haven daadwerkelijk invulling geeft. Dit vraagt om samenwerkingsafspraken met andere betrokken partijen op tactisch, operationeel en strategisch niveau. Bezie of dit op andere locaties in het land ook goed is ingevuld.

Reactie

De minister van lenW stelt dat Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf direct na het Bow Jubail-incident gestart zijn met het gezamenlijk verwerken van de geleerde lessen. Dit deden zij in

samenwerkingsafspraken op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Dit leidde volgens lenW tot een aantal concrete acties, zoals: het aanscherpen en juridisch toetsen van al bestaande samenwerkingsregelingen, het maken van aanvullende afspraken (bijvoorbeeld voor het bestrijden van morsingen) en nieuwe overlegstructuren vormen met een expliciete rol voor Rijkswaterstaat. Al deze acties hebben volgens lenW geleid tot een concretere invulling van de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat voor de kwaliteit van oppervlaktewater in de haven van Rotterdam.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt opgevolgd. De Raad benadrukt met deze aanbeveling de controletaak van lenW ten aanzien van Rijkswaterstaat en roept lenW expliciet op toe te zien op de samenwerking met andere betrokken partijen. lenW legt in zijn reactie op het rapport in detail uit hoe samenwerkingsafspraken tussen Rijkswaterstaat en andere partijen zijn gerealiseerd, of op termijn worden gerealiseerd. lenW geeft voorbeelden van al bestaande afspraken die worden versterkt en/of verdiept. Ook is in die afspraken expliciet aandacht besteed aan bijvoorbeeld de wens tot (jaarlijkse) evaluaties.

Aanbeveling 10

Aan het Havenbedrijf Rotterdam, DHMR, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en Rijkswaterstaat

Verbeter op operationeel en strategisch niveau de voorbereiding op een grote olielekkage door het opstellen van een calamiteitenplan en gezamenlijk oefenen.

Reactie DHMR (mede namens Havenbedrijf Rotterdam)

Volgens de Havenmeester kan het Incidentenbestrijdingsplan (beheerd door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) verder worden toegespitst. Hij benadrukt – net als andere geadresseerden – dat afstemming daarover momenteel plaatsvindt. De Havenmeester stelt (al) veel samen te werken en te oefenen met de Veiligheidsregio, en dat het op het gebied van olieverontreiniging ook aansluiting wil van Rijkswaterstaat. Hij en de Veiligheidsregio stemmen dit momenteel nader af. De Havenmeester en Rijkswaterstaat zijn momenteel bezig met hun samenwerkingsovereenkomst bij te werken. Ook bereiden zij een gezamenlijke oefening voor omtrent oliebestrijding.

Reactie Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

De Veiligheidsregio geeft aan deze aanbeveling samen met de andere genoemde betrokken partijen uit te voeren. Er zijn volgens de Veiligheidsregio momenteel overleggen gestart tussen de partijen naar aanleiding van het Bow Jubail-incident. De overleggen worden voortgezet om in gezamenlijkheid te komen tot het uitvoeren van de aanbeveling. Concreet heeft de Veiligheidsregio aangegeven het *Incidentbestrijdingsplan op het water* aan te passen en aan

te vullen met 'aanvullende en verdiepende' afspraken over het scenario waarbij verontreiniging ontstaat door dieper gelegen stoffen in het water. Ook nemen de Veiligheidsregio en Rijkswaterstaat de inzichten uit het rapport van de Raad mee in de herziening van hun convenant (dat al gepland stond in 2020-2021). Ten slotte geeft de Veiligheidsregio aan dat de samenwerking met Rijkswaterstaat bij crisisoefeningen wordt geïntensiveerd.

Reactie Rijkswaterstaat (beantwoord door IenW)

IenW stelt in overleg te treden met de andere betrokken partijen. In 2020 is gestart met het actualiseren van calamiteitenplannen van Rijkswaterstaat voor de bestrijding van waterverontreinigingen. Die plannen beschrijven de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen. Rijkswaterstaat maakt ook afspraken met hen over het houden van gezamenlijke oefeningen.

Conclusie over opvolging

Alle geadresseerden zijn voornemens deze aanbeveling op te volgen, of hebben dit (grotendeels) gedaan. De reacties van de geadresseerden zijn concreet geformuleerd en ze zeggen toe plannen en afspraken te maken. Allen wijzen hier afzonderlijk van elkaar op, wat opvolging van deze aanbeveling aannemelijk maakt.