



Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0453081.100
definitief
1 mei 2021

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0453081.100

definitief
1 mei 2021

Adviesgroep SAVE

Opdrachtgever

Rijkswaterstaat Zee en Delta
Postbus 5087
2280HV Rijswijk

datum vrijgave
1 mei 2021

beschrijving revisie
definitief

Inhoudsopgave

Blz.

Deel 0 Algemeen	1
1 Inleiding	2
1.1 Algemeen	2
1.2 Doel	2
1.3 Doelgroep	3
1.4 Uitgangspunten en uitsluitingen	3
1.5 Samenhang met andere documenten	4
1.6 Vaststelling en beheer IBP Noordzee	5
1.7 Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO)	5
1.8 Leeswijzer	5
Deel A Coördinatieplan	7
2 Juridisch kader	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Indeling Noordzee	8
3 Werkingsgebied	12
3.1 Bijzondere gebieden in de territoriale zee	13
3.2 Bevoegdheden	16
4 Betrokken partijen en rampbestrijdingsprocessen	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Aanvulling van rampbestrijdingsprocessen	17
4.3 Relatietabel	17
5 Randvoorwaardelijke processen	19
5.1 Melding en Alarmering	19
5.2 Leiding en coördinatie	25
5.3 Op- en afschaling	32
5.4 Informatiemanagement	34
Deel B Operationeel plan	39
6 Bewijsvergaring en kostenverhaal	40
6.1 Bewijsvergaring	40
6.2 Kostenverhaal	40

7	Scenario's	42
7.1	Scenariokaart 1: Mens en dier in nood	44
7.2	Scenariokaart 2: Verontreiniging zee en kust	49
7.3	Scenariokaart 3: Ongeval met gevaarlijke stoffen	56
7.4	Scenariokaart 4: Brand en/of explosie	62
7.5	Scenariokaart 5: Ordeverstoring (incl. cyberaanval)	66
7.6	Scenariokaart 6: Ecologisch incident	69
7.7	Scenariokaart 7: Aanvaring en/of losgeslagen schip, object, lading. Aanvaring schip met vaste installaties op zee	73
7.8	Scenariokaart 8: Incident vanuit mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(park))	77
8	Handelingsperspectief	81
8.1	Systeemverantwoordelijkheid	81
8.2	Uitwerking handelingsperspectief	82
8.3	Scenario 1: Mens en dier in nood	83
8.4	Scenario 2: Verontreiniging zee en kust Scenario 6: Ecologisch incident	85
8.5	Scenario 3: Ongeval met gevaarlijke stoffen Scenario 4: Brand en/of explosie	89
8.6	Scenario 5: Ordeverstoring	91
8.7	Scenario 7: Aanvaring en/of losgeslagen schip	93
8.8	Scenario 8: Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))	95

Bijlagen

Bijlage 1 : Afkortingen

Bijlage 2 : Begrippen

Bijlage 3 : Kaartmateriaal

Bijlage 4 : Juridisch kader

Bijlage 5 : Standaardschema's

Bijlage 6 : Gerelateerde documenten

Bijlage 7 : Aanlandingsplaatsen

Deel 0 Algemeen

1 Inleiding

Voorliggend incidentbestrijdingsplan (IBP) bepaalt de organisatie en coördinatie van incidentbestrijding op de Noordzee.

Het IBP Noordzee volgt uit de bestuurlijke en operationele verantwoordelijkheid voor het door of namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de ministers die het aangaat, afhandelen van incidenten op de Noordzee en vindt voor een belangrijk deel zijn grondslag in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO). Tevens wordt hiermee invulling gegeven aan Offshore Safety Directive (art. 29, 2013/30 EU).

Deze versie is een actualisatie van het IBP Noordzee 2015. Er is op dit moment voor actualisatie gekozen vanwege de afspraak het IBP eens in de vier jaar te actualiseren.

1.1 Algemeen

Met de organisatie en coördinatie van incidentbestrijding op de Noordzee zijn een aantal partijen belast. De Kustwacht heeft als organisatie van rijksdiensten voor de operationele uitvoering van Kustwachttaken een primaire taak in de coördinatie van incidentenbestrijding op zee. De rol van Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS ZD) is het adviseren bij maritieme ongevallen en incidenten op het gebied van waterkwaliteit en bodembeheer. RWS ZD coördineert en voert bestrijdings- en opruimingstaken uit.

De netwerkpartners van de Kustwacht en Rijkswaterstaat ZD zijn de andere organisatieonderdelen van Rijkswaterstaat langs de kust, het landelijke organisatieonderdeel Verkeer- en Watermanagement (VWM) van Rijkswaterstaat, het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Staatstoezicht op de Mijnen (SodM), de operationele hulpverleningsdiensten van de (kust) veiligheidsregio's (brandweer, geneeskundige diensten), politie, KNRM, gemeenten, provincies, waterschappen, havenbedrijven, maar ook andere ministeries en particuliere bedrijven.

Het IBP Noordzee geeft een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling van maritieme ongevallen en incidenten op de Noordzee. Het plan maakt inzichtelijk wie verantwoordelijk is, in welk gebied en bij welk scenario. Naast de 25 Veiligheidsregio's, kun je in dit kader de Noordzee zien als 26^{ste} fictieve veiligheidsregio waarvoor in dit plan beschreven is hoe betrokkenen incidenten met elkaar bestrijden.

1.2 Doel

Doel van het IBP Noordzee is om een inhoudelijk effectief en procedureel juist plan te hebben waarin bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden van alle bij de bestrijding van een maritiem incident betrokken organisaties beschreven zijn. Dit incidentbestrijdingsplan is gemaakt voor de incidentenbestrijding op de Noordzee. Voor het plan zijn de volgende kaders gehanteerd:

- De scope is multidisciplinair;
- Het plan is bruikbaar voor alle niveaus van opschaling;
- Het plan gaat in op de te nemen acties. Niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan.

1.3 Doelgroep

In het IBP Noordzee zijn afspraken beschreven over hoe diverse organisaties met elkaar samenwerken bij de bestrijding van maritieme ongevallen en incidenten. Daarmee is de doelgroep elke functionaris/organisatie die betrokken kan zijn bij een incident op de Noordzee binnen het werkingsgebied.

De voorvallen die aanleiding geven tot handelen in het kader van dit IBP Noordzee kunnen zich voordoen bij de volgende doelgroepen op zee:

Scheepvaart

Elke vorm van scheepvaart, zowel bedrijfsmatig als recreatief, die plaatsvindt binnen de territoriale zee (TZ), de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) en, onder nader aan te geven omstandigheden, ook in delen van de Noordzee daarbuiten, voor zover betrokken bij een incident. Overigens gaat het ook om andere drijvende of gezonken zaken, zoals te water geraakte luchtvaartuigen.

Luchtvaart

De reguliere luchtvaart die plaatsvindt binnen de grenzen van de Flight Information Region (FIR) Amsterdam¹, voor zover betrokken bij een incident waarbij opsporing en redding van personen aan de orde is.

Offshore energiewinning

Incidenten aan boord van energiewinninginstallaties op zee (o.a. olie- en gasplatformen (mijnbouwinstallaties), windturbines, windturbineparken en wind-sub stations) die zijn geplaatst in de territoriale zee en binnen de EEZ. Hierbij gaat het vooral om:

- Mechanische problemen met betrekking tot windturbines;
- Incidenten als gevolg van externe oorzaken, zoals een aanvaring van een vaartuig met een offshore installatie;
- Incidenten die niet het gevolg zijn van externe oorzaken, zoals een (elektriciteits)brand op een offshore installatie.

1.4 Uitgangspunten en uitsluitingen

Het optreden conform het IBP Noordzee vindt voor een belangrijk deel zijn grondslag in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO, artikel 23). Het geven van aanwijzingen en het nemen van maatregelen zowel bij wrakopruiming als bij een interventie, zoals beschreven in de WBMO, is nader uitgewerkt in dit plan. Het IBP is ook relevant voor overheidstaken in het kader van de Scheepvaartverkeerswet en diverse regelingen betreffende opsporing en redding van personen op zee.

Uitsluitingen van het IBP Noordzee, waarbij het optreden in eerste instantie niet conform het IBP Noordzee plaatsvindt, omdat er andersoortige wetgeving en daardoor een ander bevoegd gezag is, zijn:

- Betreffende maritime security; bij de bestrijding van een gijzeling, een terroristische actie, of de schadelijke gevolgen daarvan, zijn het Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2016 en het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming (NHC)² van toepassing,

1. Zie bevoegdheden voor een nadere toelichting.

2. Staatscourant 24 april 2013, 11207 en TK 2012-2013, 29 668, nr. 37.

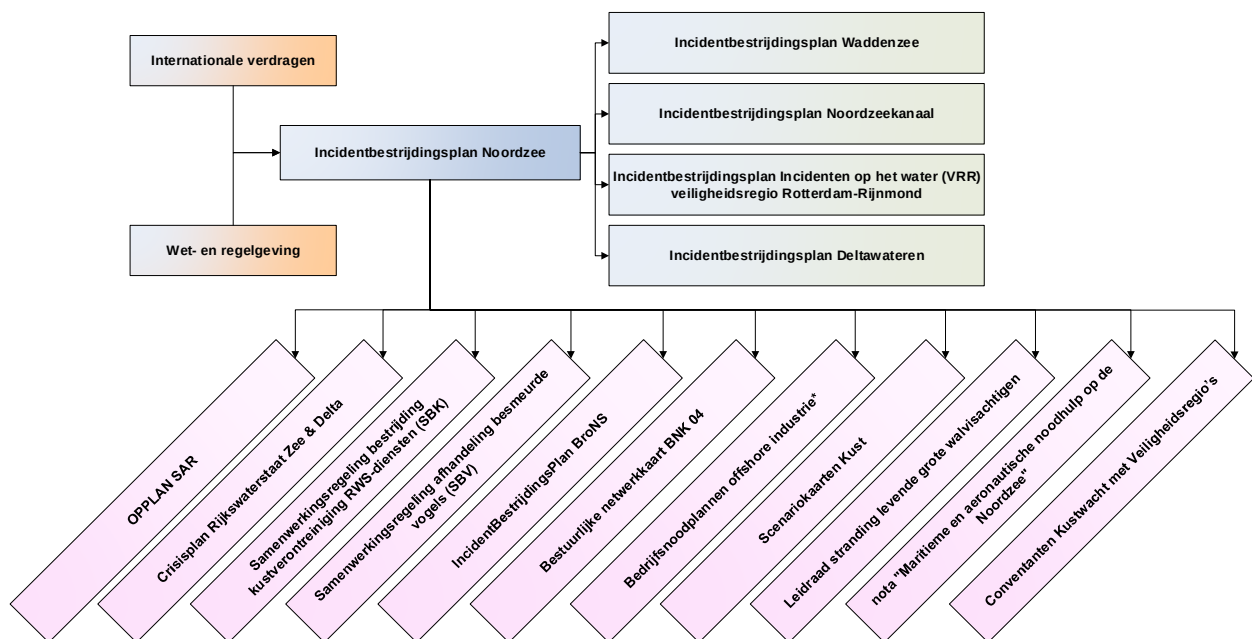
alsmede specifieke afspraken met betrekking tot overheidsmaatregelen ingeval van een terroristische dreiging of aanslag.

- Incidenten met kernenergie worden waar nodig met toepassing van art. 47 lid 1 van de Kernenergiewet afgehandeld door het ministerie van IenW; incidenten met radioactieve stoffen op mijnbouwinstallaties worden afgehandeld door SodM in mandaat van IenW.
- Incidenten met militaire vaartuigen. Hiervoor kunnen afwijkende regels gelden i.v.m. militaire belangen; de verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Defensie. Dit is op basis van het artikel 37 van de WBMO. Hierin staat onder andere dat het treffen van maatregelen om een gevaar van maritieme ongevallen te voorkomen, een verantwoordelijkheid van de minister van Defensie zelf is.

Voor al deze incidenten geldt dat voor de bestrijding van de effecten de WBMO en het IBP Noordzee wel van toepassing kunnen zijn.

1.5 Samenhang met andere documenten

Voor het taakgebied van de incidentbestrijding bestaan vele documenten. In Figuur 1.1 volgt voor de Noordzee een overzicht op hoofdlijnen van de plannen die naast het IBP Noordzee van toepassing (kunnen) zijn bij de incidentbestrijding.



Figuur 1.1 Samenhang planvorming.

*Taken en bevoegdheden zijn omschreven in een RACI matrix door NOGEPA, zie bijlage 6G.

Het plan is gebaseerd op internationale verdragen en wet- en regelgeving. Het juridisch kader voor incidentbestrijding op de Noordzee is opgenomen in bijlage 4.

Voor een viertal aanliggende watergebieden zijn andere incidentbestrijdingsplannen van toepassing.

Het IBP Noordzee is een parapludocument, daarnaast zijn tal van andere plannen binnen betrokken organisaties of voor specifieke onderwerpen van toepassing binnen het werkingsgebied van het IBP Noordzee. Dat zijn zelfstandige plannen. Van deze plannen zijn in het IBP Noordzee ook samenvattingen opgenomen. Deze samenvattingen zijn terug te vinden in bijlage 6.

1.6 Vaststelling en beheer IBP Noordzee

Dit incidentbestrijdingsplan is vastgesteld door de minister van IenW. Het IBP Noordzee wordt actueel gehouden door een periodieke (minimaal een jaarlijkse) controle van het plan en alle gegevens daarin. Waar nodig worden vervolgens wijzigingen voorbereid. Bij wijzigingen in deel A dient de minister van IenW opnieuw het incidentbestrijdingsplan vast te stellen. Wijzigingen in de overige gedeeltes van het incidentbestrijdingsplan, die over het algemeen meer technisch van aard zijn, kunnen worden vastgesteld door de Hoofdingenieur-directeur (HID) van RWS ZD namens de minister van IenW.

Het beheer van het IBP Noordzee is in handen van de afdeling Beschikbaarheid netwerk en Crisismanagement District Zuid van RWS ZD. De beheerder die mede namens het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het ministerie van IenW toeziet op actualisatie is de crisiscoördinator. De crisiscoördinator kan worden gezien als de Waterfunctionaris³ van het watergebied, in dit geval de Noordzee.

Door de werking van de incidentbestrijding tijdens significante incidenten te evalueren, kunnen leerpunten tot verbetering van het plan leiden. Zowel de Kustwacht als een van de andere betrokken diensten kunnen de evaluatie initiëren.

Het IBP Noordzee zal minimaal één keer per vier jaar worden geactualiseerd.

1.7 Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO)

Onder de implementatie van dit IBP Noordzee valt ook het opleiden, het trainen en het oefenen van personeel en het houden van audits. Alle medewerkers die een rol in de incidentbestrijdingsorganisatie (kunnen) vervullen, dienen op die rol voorbereid te zijn. Het DCC ondersteunt hierbij middels het faciliteren van cursussen.

De Kustwacht en RWS blijven in nauwe samenwerking conform het IBP oefenen en opleiden. Vanuit RWS ZD vindt de bovenregionale coördinatie plaats. Dit houdt in dat oefeningen op elkaar worden afgestemd en grootschalige oefeningen, ook met de veiligheidsregio's in het kader van dit plan worden ondersteund. De crisiscoördinator van RWS ZD/Waterfunctionaris dient deze afstemming te bereiken en te waarborgen, zie OTO plan RWS ZD.

³ Toelichting (bijvoorbeeld): De hoofdtaak van de Waterfunctionaris is het leiding geven aan het proces van voorbereiding op de incidentbestrijding op het water, het opstellen en beheer van het Incidentbestrijdingsplan, het Multidisciplinair Opleidings-, Trainings- en Oefenplan en de Waterrandprocedures alsmede het implementeren daarvan.

1.8 Leeswijzer

Qua opzet is gekozen voor het goed toegankelijk presenteren van de voor de hulpverleningsdiensten vereiste operationele informatie. Het IBP Noordzee is daarom in delen opgebouwd. Het bestaat uit de volgende delen:

Het Algemene deel

Het Algemene deel behandelt in hoofdstuk 1 de aanleiding, voorvallen en doelgroepen, samenhang, vaststelling en beheer, opleiding, oefening van het incidentbestrijdingsplan.

Deel A

Deel A gaat in op de afspraken (organisatie en coördinatie) die gelden voor de Noordzee. Hoofdstuk 2 en 3 gaan in op het werkingsgebied en de bevoegdheden in de verschillende gebieden. Hoofdstuk 4 beschrijft de betrokken partijen. Hoofdstuk 5 behandelt de randvoorwaardelijke processen. Hierin is aandacht voor melding/alarmering en leiding en coördinatiestructuur met specifieke aandacht voor de coördinatie tussen de zee- en landonderdelen. Het onderdeel informatiemanagement is ook voorzien van het proces crisiscommunicatie. Voor betrokken functionarissen (bestuurlijk en operationeel) bij de incidentenbestrijding op de Noordzee moet vooral dit deel onderdeel vormen van de basiskennis.

Deel B

In *Deel B* is de operationele uitwerking van het IBP Noordzee per scenario omschreven. In hoofdstuk 6 worden acht scenario's (zoals opgenomen in het handboek 'Incidentbestrijding op het water') in scenariokaarten uitgewerkt en komen specifieke risico's apart aan bod. In de scenariokaarten is in detail aandacht voor de maatregelen die binnen de processen een rol spelen als een scenario optreedt. Dit deel is specifiek bedoeld voor alle betrokken functionarissen.

In de bijlagen tot slot, kunnen de betekenissen van de verschillende afkortingen in dit document worden teruggevonden, een uitleg van de begrippen en een grotere weergave van enkele kaarten in dit document. Daarnaast is het juridisch kader uitgewerkt en de bevoegdheden van de betrokken partijen met de wettelijke grondslag. Tenslotte is een korte beschrijving opgenomen van gerelateerde documenten en hoe ze aan het IBP gerelateerd zijn.

Deel A Coördinatieplan

2 Juridisch kader

2.1 Inleiding

Wanneer een incident zich voordoet is het belangrijk om te realiseren dat er verschillende nationale en internationale wetgeving van toepassing kunnen zijn en dat deze verschillende bevoegdheden genereren. Primair is de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO), Waterwet, Wrakkenwet en Scheepvaartverkeerswet een belangrijke bron. In specifiekere situaties zoals het bergen van wrakken zijn specifieke wetten van toepassing.

Op gemeentelijk niveau kan aanvullende wetgeving van toepassing zijn. In bijzondere noodsituaties, vervuiling, strandvonderijen en aansprakelijkheid kent de wet nog andere specifieke aanvullende regelingen. Deze kunnen hun oorsprong hebben in internationale verdragen.

Om te bepalen welke regelgeving van toepassing is, dient allereerst de locatie van het incident te worden bepaald en daarna vastgesteld te worden om wat voor soort object/schip en/of incident het gaat. De WBMO gaat specifiek over zeeschepen. De Wrakkenwet, Waterwet, Scheepvaartverkeerswet en Scheepvaartreglement Territoriale Zee is in beginsel van toepassing op alle schepen maar kan per artikel het begrip schip nader aanduiden voor een specifiek geval.

Voor de mijnbouwinstallaties is het primair de Mijnbouwwet die het wettelijke kader schetst van incidentbestrijding voor deze installaties. Vanuit de Offshore Safety Directive 2013/30 EU art 29, worden de lidstaten verplicht om aanvullende rampenplannen op te stellen. Middels dit IBP wordt tevens aan deze verplichting invulling gegeven.

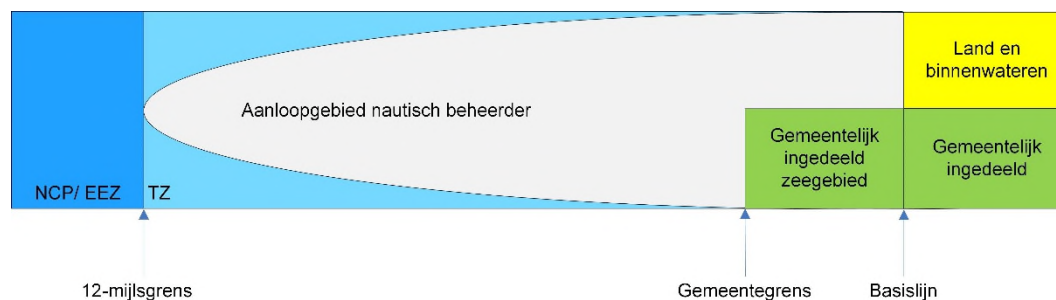
Het geheel van wetten, regelingen en verdragen is terug te vinden in bijlage 4 en is als achtergrondinformatie aan dit IBP Noordzee toegevoegd. In bijlage 4 is in schema's een overzicht gegeven van nationale regelgeving, beleidsinstrumenten, internationale regelgeving en internationale afspraken die van belang (kunnen) zijn ten tijde van incidentenbestrijding op de Noordzee. Deze lijst is niet uitputtend. Dit juridische kader behandelt in dit hoofdstuk de verschillende maritieme zones in de Noordzee.

2.2 Indeling Noordzee

De Noordzee is op basis van het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) onderverdeeld in verschillende maritieme zones die elk hun eigen rechtsregime kennen. De bevoegdheden van de kuststaat zijn afhankelijk van deze zones. Over het algemeen nemen de bevoegdheden van de kuststaat af naarmate de maritieme zone verder van het vasteland af ligt.

UNCLOS maakt onderscheid tussen gebieden die binnen de rechtsmacht van de kuststaat vallen, de binnenwateren, de territoriale zee en de Exclusieve Economische Zone (EEZ) en gebieden die daarbuiten vallen, de volle zee. Nederland is partij bij UNCLOS en heeft haar maritieme zones overeenkomstig het UNCLOS vastgesteld. De Noordzee bestaat in zijn geheel uit gebieden die vallen onder de rechtsmacht van de aangrenzende kuststaten.

In het resterende gedeelte van deze paragraaf worden de verschillende zones toegelicht. Daarbij zal ook de relevante regelgeving waarin de grenzen van de Noordzee zijn vastgelegd worden weergegeven.



Figuur 2.1 Indeling zeegebied Nederland. Let op: aanloopgebied is niet altijd 12 zeemijl breed.

Figuur 2.1 geeft een schematische weergave van de verdeling van het Nederlands Continentaal Plat (NCP) tussen de Noordzeekuststaten. In deze figuur worden tevens EEZ, de '12-mijlsgrens' en de 'gemeentegrens' weergegeven. Figuur 2.2 geeft de maritieme zones op de kaart van Nederland weer.



Figuur 2.2 Indeling Noordzee

2.2.1 De Territoriale Zee

De territoriale zee (TZ), ook wel 12-mijlszone, strekt zich uit tot 12 zeemijl zeewaarts gerekend vanaf de basislijn. De basislijn is de lijn van waar alle andere maritieme zones worden bepaald. De basislijn is een combinatie tussen de nul meter dieptelijn zoals aangegeven op de officiële grootschalige kaarten van de Dienst der Hydrografie, gecombineerd met de rechte basislijnen zoals vastgelegd in de Wet grenzen Territoriale Zee. De basislijn vormt de grens tussen de binnenwateren en de TZ.

Voor de gehele TZ geldt dat Nederlandse wet- en regelgeving automatisch van toepassing is in deze zone tenzij anders is bepaald. Binnen de TZ kan de kuststaat zijn soevereine bevoegdheden uitoefenen (regels stellen), behoudens enkele beperkingen zoals het recht op onschuldige doorvaart voor schepen. Het recht op onschuldige doorvaart kan door schepen van alle staten worden uitgeoefend in de territoriale zee (artikel 17 en 24 van het VN-Zeerechtverdrag). De doorvaart is onschuldig zolang die geen gevaar oplevert voor de vrede, de orde of de veiligheid van de kuststaat. In artikel 21 van VN Zeerechtverdrag staat dat de kuststaat o.a. regels en voorschriften mag stellen inzake o.a. scheepvaartveiligheid. In Nederland zijn deze voorschriften o.a. opgenomen in het Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ) en Besluit administratieve bepalingen Scheepvaartverkeerswet.

Binnen de TZ ligt het gemeentelijk ingedeeld gebied wat geen maritieme zone is die voortvloeit uit internationale regelgeving. Dit is een bestuurlijke zone. De grenzen van het gemeentelijk ingedeeld gebied liggen vastgelegd in het kadaster en kunnen per gemeente verschillen. Men verwijst soms ten onrechte naar het gemeentelijk ingedeeld gebied als de 1 kilometer zone gemeten vanaf de basislijn.

Bij sommige gemeentes strekt het gemeentelijk ingedeeld gebied namelijk verder of minder ver. In het kadaster en volgende regelgeving staan de grenzen van het gemeentelijk ingedeeld gebied:

- Wet van 2 november 1990, houdende regeling provincie- en gemeentegrenzen langs de Noordzeekust van de gemeente Den Helder tot en met de gemeente Sluis en wijziging van de Financiële-Verhoudingswet 1984 (*Stb.* 1990, 553).
- Wet van 8 december 1980, tot provinciale indeling van de Waddenzee (*Stb.* 1980, 670).
- Wet van 12 december 1985, tot gemeentelijke indeling van de Waddenzee (*Stb.* 1985, 648).

In het gemeentelijk ingedeeld gebied hebben zowel de Rijksoverheid als de provincies, gemeenten en veiligheidsregio's gelegen aan deze zone bepaalde bevoegdheden. Zo hebben kustgemeenten, buiten de aanloopgebieden, het nautisch beheer op grond van de Scheepvaartverkeerswet. RWS heeft bevoegdheden die voortvloeien uit de WBMO in gemeentelijk ingedeeld gebied. Zie bijlage 4, Juridisch kader.

De territoriale zeegrens wordt **ruimtelijk** als volgt begrensd:

- In het noorden zijlijn tussen Bondsrepubliek Duitsland;
- In het zuiden zijlijn tussen België en Nederland;
- Ten westen lijn op zee die 12 mijl uit de kust ligt.

Juridisch zijn de lijnen als volgt vastgelegd:

- Bondsrepubliek Duitsland: Nederland en de Bondsrepubliek hebben geen overeenstemming bereikt over de afbakening van hun territoriale zee. In het gebied tot 3 zeemijl bestaat sinds 1960 samenwerking op basis van het Eems- Dollardverdrag (en

aanvullende overeenkomsten). Het Westereems Verdrag bepaalt dat het niet van invloed is op het verloop van de staatsgrens tussen 3 en 12 zeemijl en dat beide partijen zich hun rechtstandpunt in dit opzicht voorbehouden (artikel 4). Er is geen grens afgesproken maar een lijn die gericht is om te komen tot samenwerking met betrekking tot een aantal onderwerpen in het gebied van de territoriale zee;

- België: Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake de afbakening van de territoriale zee van 18 december 1996 (*Trb.* 1997, 14);
- Zee: Wet van 9 januari 1985, houdende vaststelling van de grenzen van de territoriale zee van Nederland (*Stb.* 1985, 129), waarin de laagwaterlijn als 'nul meter' dieptelijn wordt gedefinieerd.

2.2.2 Het Continentaal Plat en de Exclusieve Economische Zone

De EEZ is een zeegebied buiten en grenzend aan de TZ. Dit zeegebied kent dezelfde begrenzing als het Continentaal Plat dat aan Nederland is toebedeeld en grenst aan de EEZ van de andere landen aan de Noordzee. Vanwege de nabijheid van de EEZ van andere staten strekt de EEZ van Nederland niet uit tot de maximale 200 zeemijl zoals toegestaan in UNCLOS.

In de EEZ heeft Nederland geen soevereiniteit, alleen soevereine rechten ten behoeve van de exploratie en exploitatie. Het behoud en het beheer van de levende en niet-levende natuurlijke rijkdommen van de wateren boven de zeebodem en van de zeebodem en de ondergrond daarvan. En met betrekking tot andere activiteiten voor de economische exploitatie en exploratie van de zone, zoals de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden. Bovendien komt Nederland rechtsmacht toe ten aanzien van de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen, het wetenschappelijk zeeonderzoek en de bescherming en het behoud van het mariene milieu.

Het Continentaal Plat omvat de zeebodem en de ondergrond voorbij de TZ die nog een natuurlijke voortzetting vormt van het land. Zoals eerder gesteld valt het Continentaal Plat voor Nederland gelijk met de EEZ. Nederland is als kuststaat bevoegd tot exploratie en exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van het Continentaal Plat.

De grens van het Continentaal Plat is vastgelegd in de volgende regelgeving:

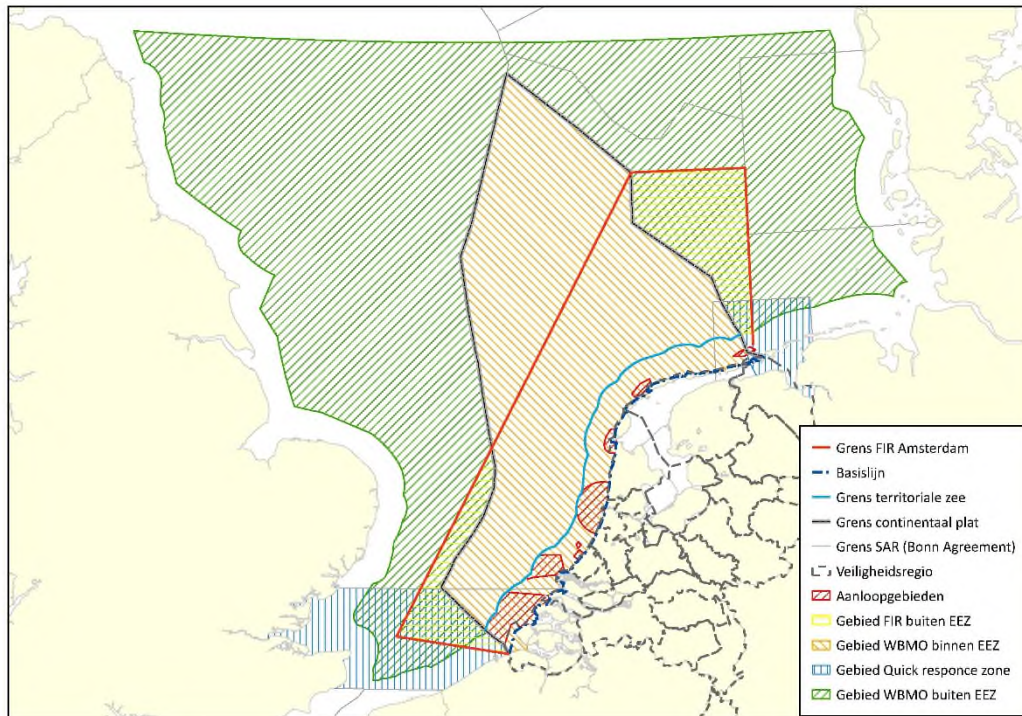
- Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake de afbakening van het continentaal plat van 18 december 1996 (*Trb.* 1997, 15).
- Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de begrenzing van het continentaal plat onder de Noordzee (*Trb.* 1971, 53).
- Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland inzake de begrenzing van het tussen deze landen gelegen continentale plat onder de Noordzee (*Trb.* 1965, 191).

De grenzen van de EEZ zijn vastgelegd in de volgende regelgeving:

- Besluit houdende vaststelling van de grenzen van de exclusieve economische zone van Nederland en tot inwerkingtreding van de Rijkswet instelling exclusieve economische zone (*Stb.* 2000, 167).
- Rijkswet van 27 mei 1999, tot instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk (*Stb.* 1999, 281).

3 Werkingsgebied

Het werkingsgebied van dit plan wordt bepaald door de verschillende jurisdictiezones die voortkomen uit (inter)nationale regelgeving (wetten, regelingen en beleidsregels). Het allesomvattende werkingsgebied van het plan is weergegeven in de volgende Figuur 3.1.



Figuur 3.1 Werkingsgebied van het Incidentbestrijdingsplan Noordzee

In bijlage 3 Kaartmateriaal is ook een detailweergave van de verschillende gebieden nabij de kust opgenomen.

Binnen het aangegeven gebied is een aantal geografische deelgebieden te onderscheiden. Binnen deze deelgebieden verschillen, met oog op de incidentenbestrijding, de taken en/of bevoegdheden van en tussen organisaties.

De buitengrenzen van het werkingsgebied worden zeewaarts allereerst gevormd door de grens van de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ). Het toepassingsgebied van de WBMO (Wet bestrijding maritieme ongevallen) omvat zowel de territoriale zee als de EEZ, maar reikt voor bepaalde gevallen van interventie nog verder. Als landwaartse grens wordt over het algemeen de waterbeheergrens (Waterwet) aangehouden, in de openwaterverbindingen met andere wateren vormt de basislijnen de grens.

Onder Bonn Agreement zijn afspraken gemaakt met de buurlanden. Met Duitsland rond het Eems- Dollard gebied (DenGerNeth plan) waar een Quick Response Zone ligt. Aan de zuidzijde is er een Quadripartite Zone waarin Frankrijk, Engeland, België en Nederland samenwerken bij bestrijding van maritieme ongevallen.

Samenvattend zijn binnen het werkingsgebied de volgende gebieden onderscheiden:

- Territoriale zee (TZ);
- Exclusieve Economische Zone (EEZ);
- WBMO toepassingsgebied buiten de EEZ (interventiezone);
- Amsterdam Flight Information Region (FIR), alleen voor luchtvaartincidenten;
- Quick response zones o.a. Quadripartite zone;
- Aanloopgebieden in de Territoriale zee (nautisch beheergebieden);
- Gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn / buitenkruinlijn, de kust;
- Gemeentelijk ingedeeld gebied op zee, gebied tussen de gemeentegrenzen en de basislijn.

Openwaterverbindingen met andere watergebieden waar andere incidentbestrijdingsplannen zijn beschreven, zijn er op de volgende 'fictieve' grenzen:

- De basislijn in de zeegaten tussen de Waddeneilanden vormt de grens met het werkingsgebied van het Incidentbestrijdingsplan Waddenzee. De grens met de Eems wordt gevormd door de waterbeheergrens.
- De basislijn tussen de pierhoofden van de haven van IJmuiden vormt de grens met het werkingsgebied van het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal.
- De grens met het incidentbestrijdingsplan op het water van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en Delta Zuid-Holland wordt gevormd door de basislijn in de Nieuwe Waterweg en basislijn tussen de pierhoofden van de Haringvlietsluizen.
- Voor het gemeentelijk ingedeelde gebied van de Noordzee en de monding van de Westerschelde geldt een bijzondere situatie. De grens met de incidentbestrijdingsplan Deltawateren Zeeland wordt hier gevormd door de lijn Vlissingen-Breskens. Het toepassingsgebied van de Wet Veiligheidsregio's en de WBMO bestaan naast elkaar. Op de Westerschelde en de zee is het de minister van IenW die dit gemandateerd heeft aan de HID van RWS ZD. RWS ZD kan zijn bevoegdheden uitoefenen in samenwerking met de Veiligheidsregio. Bij een incident op de Westerschelde wordt er ook samengewerkt met de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) omdat zij bevoegd zijn om verkeersaanwijzingen te geven.

Binnen gemeentelijk ingedeeld gebied is de gemeente en of veiligheidsregio belast met de verantwoordelijkheid van de afhandeling van incidenten. Langs de kust loopt de basislijn die de grens tussen de zee en binnenwateren bepaalt. Op binnenwateren kan de ter plaatse bevoegde beheerder dan wel de beheerder die is belast met het waterstaatkundig beheer de bevoegdheden van de WBMO toepassen.

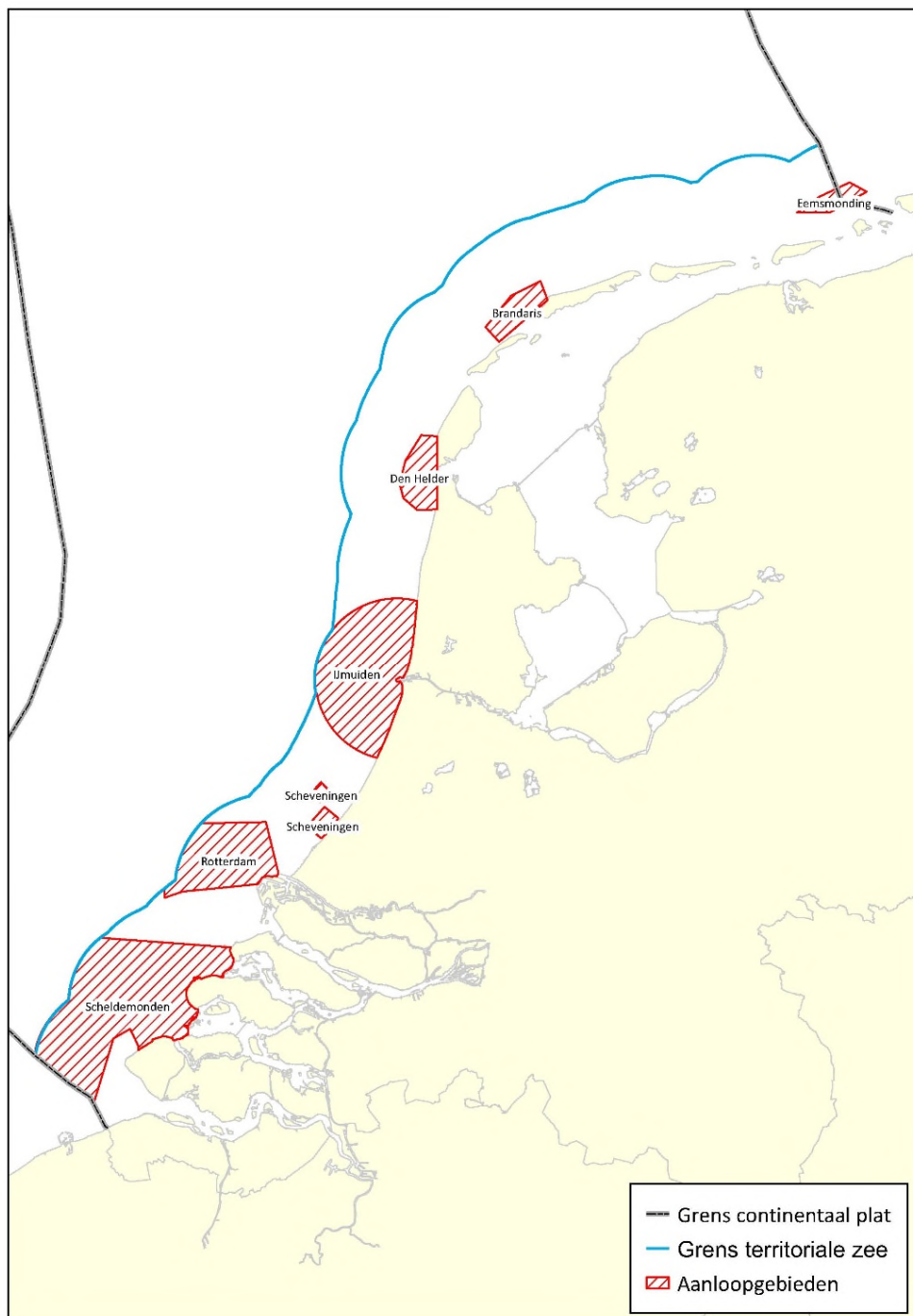
Tot slot is er een drietal natuurgebieden die een openwater verbinding hebben met de Noordzee. Ook hier ligt de grens van het werkingsgebied op de basislijn van deze openwaterverbindingen. Het betreft de volgende gebieden met de genoemde plannen:

- Het Zwin: regeling met betrekking tot bescherming van "het Zwin" tegen verontreiniging door water- en bodemverontreinigende stoffen;
- De Kerf: Calamiteitenplan Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
- Slufter & Mokbaai: Calamiteitenplan Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

3.1 Bijzondere gebieden in de territoriale zee

Binnen de TZ zijn in het Scheepvaartreglement territoriale zee zogenoemde aanloopgebieden opgenomen. Dit zijn gebieden op zee rond havens en open zeegaten die onder beheer staan van de lokale nautisch beheerder. Gebruikers van de desbetreffende aanloopgebieden zijn doorgaans op weg naar of komen vanuit het gebied of de haven die onder beheer staat bij die lokale beheerder.

Figuur 3.2 toont een overzicht van de aanloopgebieden in de Nederlandse territoriale wateren. Een schematische weergave van deze aanloopgebieden in relatie tot de hiervoor besproken zones en grenslijnen zijn te zien in Figuur 2.1. In Figuur 3.3 wordt een overzicht gegeven van de bevoegde autoriteiten van desbetreffende aanloopgebieden, de naamgeving van de bevoegde autoriteit is gebaseerd op de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee. De bevoegdheid per nautisch beheerder verschilt per aanloopgebied.



Figuur 3.2 Aanloopgebieden

Aanloopgebied	Bevoegde autoriteit
Scheldemonden	de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Zee en Delta (= Rijkshavenmeester Westerschelde)
Rotterdam	de havenmeester van Rotterdam van het Havenbedrijf Rotterdam N.V
Scheveningen	het Hoofd Verkeerscentrale en Haven gemeente Den Haag
IJmuiden	de directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
Den Helder	de Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke Marine te Den Helder
Brandaris en Eemsmonding	de directeur van het havenschap Groningen Seaports
Voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden	de directeur Kustwacht

Figuur 3.3. Bevoegde autoriteiten in aanloopgebieden

3.2 Bevoegdheden

Uit de verschillende wet- en regelgeving opgenomen in bijlage 4 en de indeling van de Noordzee in verschillende gebieden volgt dat bij incidentbestrijding per scenario de bevoegdheden kunnen verschillen. Om de bevoegdheden op een rijtje te zetten, zijn in bijlage 5 tabellen opgenomen die per scenario aangeven bij welke partij welke bevoegdheden liggen, wat het handelingsperspectief is, en op welke regelgeving deze zijn gebaseerd. Zie ook de bestuurlijke netwerkaarten in bijlage 6.

4 Betrokken partijen en rampbestrijdingsprocessen

4.1 Inleiding

De Kustwacht is als organisatie van Rijksdiensten voor de operationele uitvoering van Kustwachttaken belast met de incidentbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum is de kern van de incidentenbestrijding op de Noordzee en is belast met de algehele coördinatie van de operationele uitvoering. De algehele leiding over de operationele uitvoering is opgedragen aan de directeur Kustwacht. Hoe de teams onderling gerelateerd zijn wordt gevisualiseerd in de relatietabel (paragraaf 4.3) en is daarnaast beschreven in de [bestuurlijke netwerkkaart Noordzee](#). Vanuit bijlage 6F wordt naar deze kaart verwezen.

Bij incidentbestrijding op de Noordzee met effecten naar het land zijn vaak meer en andere partijen betrokken. Het kantelmoment waarop deze partijen betrokken raken is wanneer taken vanuit één van de land-rampbestrijdingsprocessen (volgens het Handboek Incidentbestrijding op het water) geactiveerd worden.

4.2 Aanvulling van rampbestrijdingsprocessen

Om helderheid te verkrijgen in de verschillende processen waaraan deze diensten een bijdrage leveren of waarvoor zij verantwoordelijk zijn, wordt de hulpverlening opgesplitst in rampbestrijdingsprocessen.

Voor incidentbestrijding op het water gelden op onderdelen andere invulling en/of aanvullingen per proces. Daarom zijn de reguliere 'landprocessen' in het Regionaal Crisisplan aangevuld met het cluster Water- en Scheepvaartzorg. De processen die separaat zijn benoemd betreffen:

- Search and Rescue (SAR);
- Nautisch Verkeersmanagement;
- Beheer waterkwaliteit;
- Beheer waterkwantiteit en waterkeringen.

In hoofdstuk B3 van het Handboek Incidentenbestrijding op het Water zijn deze processen nader uitgewerkt. De procesverantwoordelijke is verantwoordelijk voor de monodisciplinaire operationele inhoud en uitvoering.

4.3 Relatietabel

In deze paragraaf wordt aan de hand van een 'Relatietabel', Figuur 4.1 aangegeven welke partijen bij welke processen betrokken zijn. Per proces, waarbij de indeling is gebaseerd op de processen zoals opgenomen in het Handboek Incidentbestrijding op het water, is aangegeven welke partners hierin actief zijn. Indien er verscheidene partners actief zijn, is per proces aangeduid wie verantwoordelijk is, ondersteunend of alleen betrokken. De tabel geeft helderheid over wie tijdens een incident een rol heeft binnen de multidisciplinaire samenwerking.

Proces	Kustwacht	RWS	VR's	Politie	Lokale Overheid	Landelijke Overheid	Marktpartijen
1 Bron- en emissiebestrijding	B	B	B	B			Marine
2 Redding link met proces 18	B	O	O				Oliebestrijders
3 Ontsmetting	B	O	O				Omstanders (scheepvaart)
4 Hulpverlening	V		V				Berger
5 Publieke Gezondheidszorg			V				Kapitein / reder
6 Psychosociale Hulpverlening			V				
7 met proces 19				V			
8 Orderhandhaving	O			V			
9 Opsporing	O			V			
10 Opsporingsexpertise	V			V			
11 Interventie	O			V			
12 Handhaving Netwerken	O			V			
13 Bewaking en Beveiliging	O			V			
14 Communicatie	V	B	B	B	B	B	B
15 Publieke zorg	O		O	O			B
16 Evacuatie							
17 Ongevingszorg link met proces 19 en 20			O				
18 Search and Rescue link met proces 2	V	V	O	O			
19 Nautisch	V	B		O			
20 Beheer Waterkw aait link met proces 17							
21 Beheer waterkw amter en w aterkeringen							

[1] In havens/het binnenwater is de brandweer verantwoordelijk voor het proces SAR. Grens is de lijn tussen de havenhoofden

Verantwoordelijk op Zee
Verantwoordelijk op Land
Verantwoordelijk in aantloopgebied

Figuur 4.1 Relatietabel

Verantwoordelijke partij (V) is de verantwoordelijke partij voor de aangegeven proces. Indien er voor één proces meerdere verantwoordelijke zijn is met kleur aangegeven waar de verantwoordelijkheid van kracht is. Ondersteunend (O) levert middelen, is een vaste partner van verantwoordelijke bij dit proces. Betrokken (B) levert informatie of specifieke expertise bij dit proces.

5 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:

- Melding & alarmering;
- Leiding & coördinatie;
- Op- & afschaling;
- Informatiemanagement.

In dit hoofdstuk worden deze processen nader uitgewerkt voor het Noordzeegebied.

5.1 Melding en Alarmering

Het aannemen van een melding van een incident en het alarmeren van de hulpverleningsdiensten is de eerste stap in het opstarten van een incidentbestrijdingsorganisatie. Bij de activiteiten in het Noordzeegebied zijn verschillende organisaties en hun meldkamers 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 & alarmering zijn het Kustwachtcentrum (KWC), de meld-/verkeersposten en de Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK). Het proces dient dusdanig ingericht te zijn, dat meldingen van incidenten die bij het KWC, een verkeerspost of een GMK binnenkomen ook bij andere betrokken meldkamers terechtkomen zodat alle benodigde hulpverleningsdiensten gealarmeerd worden. Deze centra fungeren als 'spin in het web'.

Hierna volgt een beschrijving van de rol van het KWC bij de incidentbestrijding om vervolgens de onderlinge relaties tussen het KWC en overige betrokken centra te duiden.

5.1.1 Kustwachtcentrum (KWC)

Na melding van een incident onderneemt men op het KWC de benodigde acties. Tevens vindt verificatie van de ontvangen melding(en) plaats en wordt aanvullende informatie ingewonnen. Aan de hand van de beschikbare informatie wordt op het KWC een eerste opschalingsniveau bepaald. Bij twijfel zal in eerste instantie een zwaardere beoordeling worden aangehouden. Zodra meer zekerheid bestaat over de werkelijke aard en omvang van het incident volgt, veelal in samenspraak met de leider van het Operationeel Team (OT) of de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN), een bijgesteld opschalingsniveau. Informatie over incidenten wordt, na een bijgesteld opschalingsniveau, in ieder geval vanaf fase 2, doorgegeven aan het DCC-IenW.

Er wordt gehandeld volgens de prioriteiten zoals vastgelegd in het Gecombineerd Jaarplan KW, te weten:

- 1) hulpverlening en redding;
- 2) incidentbestrijding;
- 3) opsporing van strafbare feiten en justitieel onderzoek;
- 5) overige handhavingstaken (toezicht en controle);
- 6) beheerstaken;
- 7) overige taken.

Hoewel in de praktijk zaken veelal zullen samenvallen, zal de eerste prioriteit worden gegeven aan het redden van mensenlevens. Indien mensenlevens in gevaar zijn, wordt volgens de SAR-procedures in het OPPLAN SAR direct een (Search and Rescue) SAR-actie gestart. Het KWC treedt dan op in haar rol als het Joint Rescue Coördination Centre (JRCC) en is als zodanig de SAR Mission Coördinator (SMC). De voor de operationele uitvoering van Kustwachttaken door het KWC gealarmeerde diensten zullen de nodige acties ondernemen, hierover vindt terugmelding plaats aan het KWC.

Het KWC houdt een overzicht van de ingezette middelen bij. Zo nodig wordt door het KWC voor het verkrijgen van ondersteuning contact gezocht met organisaties en diensten in Nederland (o.a. LCC voor extra helikopter capaciteit) en van naburige kuststaten. Dit geldt met name bij SAR-acties en bij de bestrijding van milieuverontreiniging.

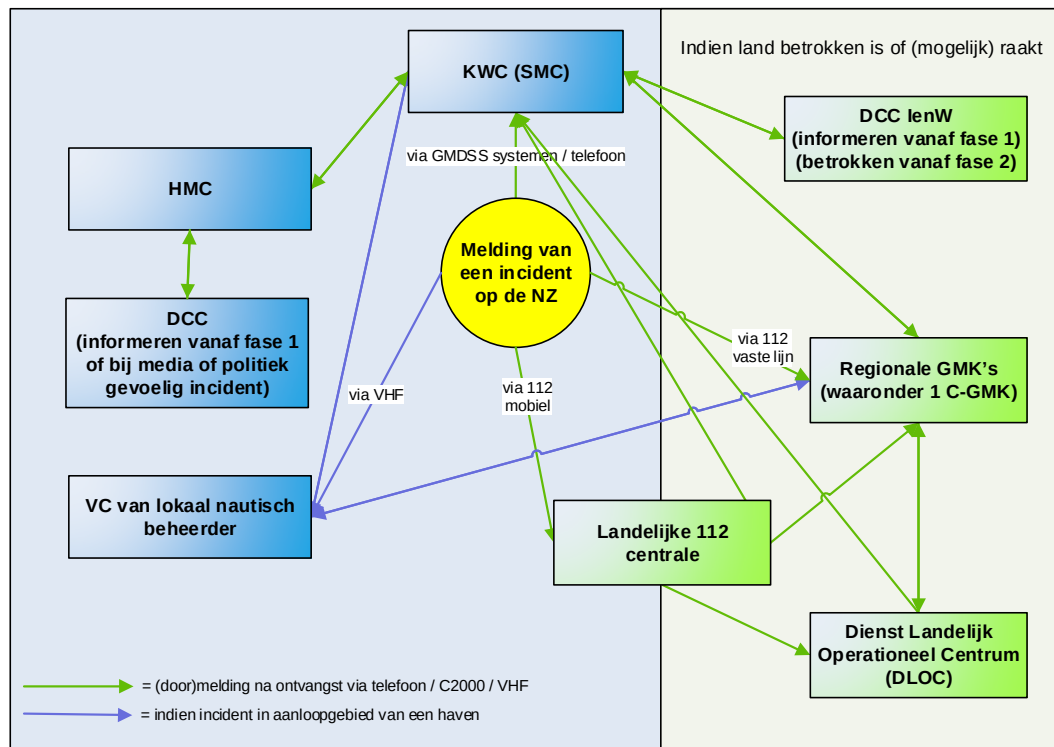
5.1.2 Onderlinge relaties tussen meldkamers

De vele betrokken partijen in het proces Melding & Alarmering bij incidenten op het water zijn in Figuur 5.1 en Figuur 5.2 gevisualiseerd. Figuur 5.1 toont hoe de melding van een incident op de Noordzee verloopt. De figuur geeft het aantal meldkamers weer dat vanuit de melder een melding van een incident kan ontvangen. Wat duidelijk uit de figuur naar voren komt is dat er vanuit de ontvangende meldkamer naar andere (mogelijk) betrokken meldkamers doorgemeld moet worden wat er gaande is. De melding dient altijd doorgezet te worden naar het KWC. Dit operationeel commandocentrum is 'de centrale spin in het web'. Naast de melding geeft de figuur ook weer hoe informatie-uitwisseling gedurende een incident verloopt.

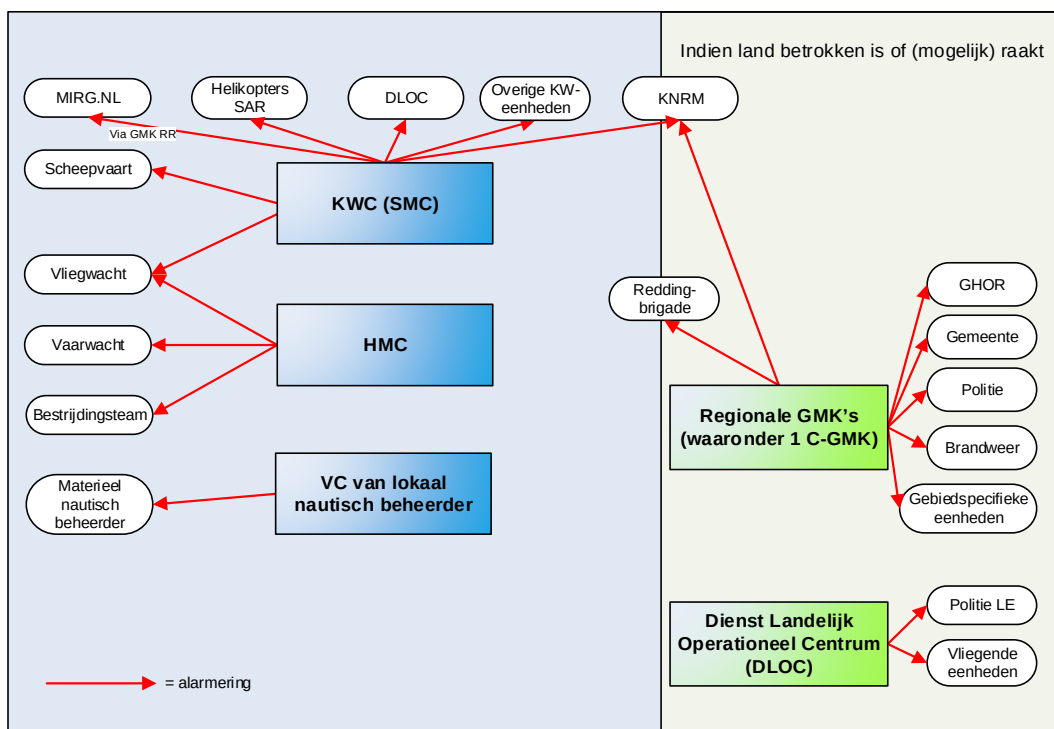
De meldkamers op het land worden betrokken als:

- er processen vanuit de 'landorganisatie' moeten worden opgestart;
- er mogelijke uitstraling van het incident naar het land wordt verwacht (fysiek, bestuurlijk of in het kader van voorlichting).

Figuur 5.2 geeft weer welke middelen/instanties door welke meldkamers gealarmeerd worden.



Figuur 5.1 Melding en informatievoorziening op de Noordzee



Figuur 5.2 Alarmering op de Noordzee

De hierop volgende figuur geeft aan welke meldkamers het in het Noordzeegebied betreft.

Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Centrale meldpost RWS-ZD		
Hydro Meteo Centrum (HMC)	Territoriale Zee (TZ) Exclusieve Economische Zone (EEZ)	Rijswijk & Middelburg
KWC		
Kustwachtcentrum	Gehele werkingsgebied van het plan	Den Helder
Politie, Landelijke Eenheid		
Dienst Landelijk Operationeel Centrum (DLOC)	Nederland	Driebergen
Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK)		
GMK Zeeland/ Midden West Brabant	VR Zeeland VR Midden- en West Brabant	Bergen op Zoom
GMK Rotterdam-Rijnmond	VR Rotterdam-Rijnmond	Rotterdam
GMK Haaglanden/ Hollands Midden	VR Haaglanden VR Hollands Midden	Den Haag
GMK Noord-Holland	VR Noord-Holland Noord VR Kennemerland	Haarlem
GMK Noord-Nederland	VR Fryslân VR Groningen VR Drenthe	Drachten
Verkeerscentrales (VC)		
Schelde Coördinatie Centrum (SCC)	Aanloopgebied Scheldemonden	Vlissingen
Verkeerscentrale Hoek van Holland (VCH)	Aanloopgebied Rotterdam	Rotterdam
Scheveningen	Aanloopgebied Scheveningen	Scheveningen
Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied	Aanloopgebied IJmuiden	IJmuiden
Den Helder	Aanloopgebied Den Helder	Den Helder
Brandaris	Aanloopgebied Brandaris en Eemsmonding	Terschelling
Verkeersposten		
Schiermonnikoog	Omgeving Schiermonnikoog	Schiermonnikoog

Figuur 5.3 Betrokken meldkamers in het Noordzeegebied

5.1.3 Betrokkenheid landmeldkamers, coördinerende meldkamer (C-GMK Noordzee)

Bij incidenten op de Noordzee kan zich de situatie voordoen dat veiligheidsregio's met hun meldkamers betrokken zijn. Als er één veiligheidsregio en haar meldkamer betrokken is, heeft deze rechtstreeks contact met het KWC. Bij de betrokkenheid van meerdere meldkamers op het land wordt een centraal punt aangewezen als coördinatiepunt: de coördinerende (gemeenschappelijke) meldkamer (C-GMK). Het KWC heeft hierdoor in alle gevallen één aanspreekpunt. Voor incidenten op het land met effecten naar de Noordzee gaan de gemaakte afspraken ook op.

Voor incidenten op de Noordzee zijn de volgende afspraken gemaakt met betrekking tot de C-GMK voor incidenten op de Noordzee:

- De keuze voor de C-GMK is afhankelijk van de plaats of de locatie met de grootste effecten van het incident.
- Als de incidentlocatie of de locatie waar effecten op het land optreden geheel duidelijk is wordt de GMK waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-GMK Noordzee.

- Als de incidentlocatie of de locatie waar effecten op het land optreden niet duidelijk is, start de GMK van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (gekozen op basis van praktische overwegingen) als C-GMK Noordzee of deze wijst er een aan.
- De taken van de C-GMK Noordzee worden ten tijde van het incident bij voorkeur niet overgedragen, ook niet als de locatie van het incident bij nader inzien in een andere regio blijkt te zijn.

Het is van belang dat in de praktijk bij een onduidelijke incidentlocatie of bij een grote verspreiding van het incident alle gewaarschuwde meldkamers in actie komen, maar dat daarna zo snel mogelijk de C-GMK Noordzee wordt bepaald. Dit vraagt om een heldere afstemming en coördinatie met de omliggende veiligheidsregio's.

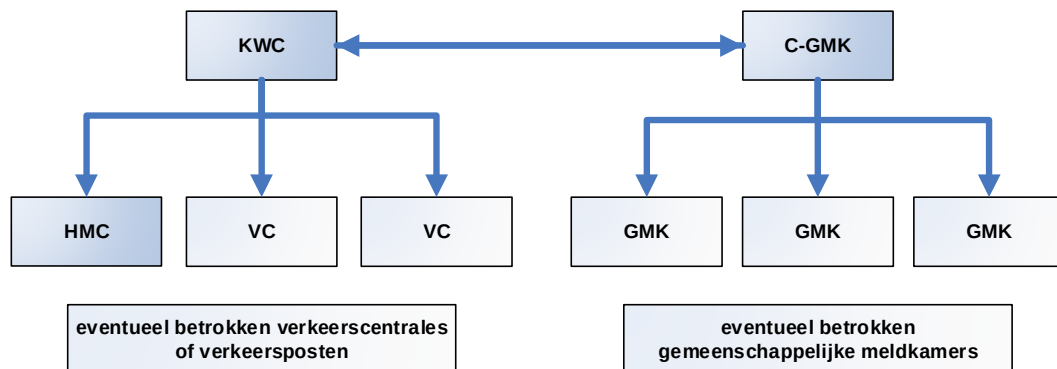
De instelling van een C-GMK betekent:

- Eén GMK wordt het centrale informatiepunt voor de 'landmeldkamers' dat het totaaloverzicht heeft over alle uitgezette acties die lopen binnen de Veiligheidsregio's (gevoed door alle betrokken GMK's).
- De C-GMK communiceert met het KWC.
- Afstemming vindt altijd plaats tussen de C-GMK en het KWC. De C-GMK en het KWC worden gevoed door de 'eigen meldkamers' en zetten ook daar weer acties uit. Het KWC heeft contact met de nautische verkeersposten en HMC en de C-GMK heeft contact met de andere GMK's.

De C-GMK heeft naast zijn reguliere taken de volgende (extra) taken:

- Is verantwoordelijk voor de (afstemming over) de alarmering ten behoeve van het incident met de bijbehorende acties op het land.
- Heeft regie over het bovenregionaal berichtenverkeer en koppelt de eenheden aan de juiste (landelijke) gespreksgroepen (zie Informatiemanagement).
- Communiceert met de betrokken GMK's en informeert het KWC.
- Vult het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS), zodat o.a. het LOCC en NCC hieruit relevante informatie kunnen halen.
- Alarmeert conform gekozen opschaling (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK) (zie Leiding & coördinatie).
- Is operationele vraagbaak en verzorgt afstemming voor en met het KWC en de betrokken GMK's.

Samenvattend wordt dit als volgt gevisualiseerd:



Figuur 5.4 Afstemming tussen de verschillende betrokken meldkamers

5.1.4 Protocollen en afspraken

Om ervoor te zorgen dat op de Noordzee meer uniformiteit ontstaat en dat alle betrokken partijen op de hoogte zijn van afspraken, zijn richtlijnen opgesteld ten behoeve van:

- Het uitvraagprotocol;
- Het vaststellen van het scenario;
- Het alarmeringsprotocol.

Deze worden hierna nader toegelicht. Voor alle meldkamers waar een incidentmelding kan binnenkomen, is hetzelfde uitvraagprotocol van toepassing. Het volgende schema wordt daarvoor gebruikt:

Wie
• Naam melder en bereikbaarheidsgegevens • Roepletters/IMO-nummer schip • Naam schip • Type schip
Wat
• Personen aan boord (POB's) • Aantal gewonden/vermisten • Lading • Aard van incident • Wat is waargenomen (meerdere schepen betrokken)
Waar
• Positie schip (evt. KM paal op het strand) • Dichtstbijzijnde boei of haven • Havennummer
Wanneer
• Wanneer heeft incident plaatsgevonden

Op basis van de melding dient een schatting te worden gemaakt van de gewenste alarmering. Om dit proces gestructureerd te laten plaatsvinden, kan de melding worden geclassificeerd naar scenario's. De waterincidenten op de Noordzee zijn ingedeeld in acht scenario's, te weten:

Overzicht scenario's	
1	Mens en dier in nood
2	Verontreiniging zee en kust
3	Ongeval met gevaarlijke stoffen
4	Brand en/of explosie
5	Ordeverstoring (incl. cyberaanval)
6	Ecologisch incident
7	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading. Aanvaring schip met windturbine(park)
8	Incident vanuit mijnbouwinstallaties

Voor alle meldkamers zijn vervolgens uitvraag- en alarmeringsprotocollen opgesteld met wie welke eenheden wanneer alarmeert en wie, wie informeert (inclusief terugmelding).

Via met name de telefoon worden alle betrokken meldkamers geïnformeerd (eventueel kan deze informatie via een lichtkrant getoond worden in de verschillende meldkamers).

Per betrokken meldkamer (KWC, (G)MK, Dienst Landelijke Operationeel Centrum (DLOC Politie) en VC's) is een alarmeringsprotocol opgesteld. In het handboek "Incidentbestrijding op het water" zijn deze opgenomen.

5.2 Leiding en coördinatie

Het proces Leiding & 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 leidinggeven aan de feitelijke bestrijding c.q. aan de inhoudelijke rampbestrijdingsprocessen.
- Het monitoren van resultaten.
- Het op basis hiervan beoordelen en bijstellen van de bestrijding.

In reactie op complicerende factoren met name het gelijktijdig optreden op land en water zijn in de volgende deelparagrafen de afspraken aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op de Noordzee.

5.2.1 Interdepartementale afstemming / verantwoordelijkheden vanuit WBMO

De beleidsverantwoordelijkheid voor de incidentenbestrijding op zee ligt primair bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De beleidsmatige betrokkenheid conform dit incidentbestrijdingsplan Noordzee (IBP Noordzee) vanuit dat ministerie wordt gegarandeerd vanuit het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN). Het RBN zal bij voorkeur bestaan uit medewerkers op directieniveau die over voldoende operationele links en bijbehorende bevoegdheden beschikken.

Omdat verreweg de meeste incidenten op de Noordzee vallen onder de verantwoordelijkheid van IenW, en omdat IenW (in casu Rijkswaterstaat) optreedt als coördinerend beheerder van de Noordzee is de Hoofdingenieur-directeur (HID) of de dienstdoend directeur van RWS ZD voorzitter van het RBN.

Wat betreft situaties op het terrein van IenW valt te denken aan een incident, zoals (niet limitatief):

- Een ernstige belemmering van de scheepvaart.
- Ernstige schade aan zeeweringen of andere waterstaatswerken.

Risicolopende activiteiten of belangen op terreinen van andere ministeries zijn bijvoorbeeld:

- De maritieme bedrijvigheid aan de wal.
- De visserij die een hoofdmiddel van bestaan vormt van betrokken personen.
- Energiewinning.
- Toeristische attracties in het betrokken gebied.
- De gezondheid van de kustbevolking en het welzijn van het betrokken gebied, met inbegrip van het behoud van de levende rijkdommen van de zee en van de in het wild levende dieren.

Daarbij kunnen situaties ontstaan waarbij binnen het mandaatbesluit van RWS ZD een bevoegd leidinggevende kan besluiten⁴ om, op basis van hoofdstuk 3 en 4 WBMO, aan de kapitein en de scheepseigenaar aanwijzingen te geven of zelf maatregelen te nemen om de schadelijke gevolgen van het incident te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Ook deze aanwijzingen of maatregelen kunnen uitstraling hebben op beleidsterreinen van andere departementen.

Als voorbeeld kan genoemd worden het dirigeren naar een Nederlandse haven van een schip of, in uiterst geval, het overnemen van het gezag over het schip. Genoemde aanwijzingen en maatregelen worden niet genomen voordat er afstemming over heeft plaatsgevonden met de betrokken burgemeester dan wel de voorzitter van de veiligheidsregio, tenzij onverwijld handelen geboden is. Indien het maatregelen betreft ten aanzien van een schip onder buitenlandse vlag dan zal vooraf overleg plaatsvinden met de vlaggenstaat, tenzij onverwijld handelen geboden is.

5.2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling per scenario in deelgebieden

Niet overal en op alle momenten is de verantwoordelijke voor de bestrijding van een incident op de Noordzee dezelfde persoon of instantie. Dit is anders dan de andere watergebieden in Nederland die allemaal gemeentelijk ingedeeld zijn en waar geen aanloopgebieden zijn aangewezen. Het hoofdstuk bevoegdheden maakt inzichtelijk wie in verschillende gebieden binnen het werkingsgebied afhankelijk van het scenario dat zich afspeelt, verantwoordelijk is. De verantwoordelijkheid hangt af van de processen die bij de bestrijding van een incident een rol spelen. Daarnaast is de operationele coördinatie van de incidentbestrijding op de Noordzee een verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht (Regeling Organisatie Kustwacht, ROKN).

Het feit dat de verantwoordelijkheid niet op alle momenten eenduidig is heeft onder andere te maken met de mogelijkheden die binnen de WBMO⁵ zijn toegeschreven aan de voorzitter van het RBN met het ministerie van IenW als bevoegd gezag en andere verantwoordelijkheden voor ministeries in specifieke gevallen.

Voor een verplaatsend incident geldt dat in de acute fase het incident afgehandeld wordt door de verantwoordelijke autoriteit van de plaats waar het incident gestart is. Bij voorkeur wordt een incident niet overgedragen aan een andere verantwoordelijke, maar als er zich gedurende de afhandeling van het incident mogelijkheden voordoen dan kunnen er in overleg, bevoegdheden overgedragen worden.

5.2.3 Coördinatie op plaats incident

Bij de afhandeling van incidenten kan door de directeur Kustwacht een On-Scene Coördinator (OSC) worden aangesteld die wordt belast met de coördinatie op zee.

De On Scene Coördinator (OSC) heeft de volgende taken⁶:

- 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 de vaartuigen ter plaatse.
- Het afstemmen van de tactiek van de inzet ter plaatse en briefing aan nieuwe eenheden.

⁴ Bij een fase 0 of 1 incident kan een afdelingshoofd besluiten nemen. Fase 2 een directeur RWS ZD en in fase 3 en hoger afhankelijk van de politieke gevoeligheid HID RWS ZD, DG RWS of zelfs minister.

⁵ hoofdstuk 3 en 4 WBMO.

⁶ Voor een beschrijving van de taken van de OSC bij SAR-acties wordt verwezen naar het OPPLAN SAR.

- Controleert de wijze van uitvoering van door het KWC 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 de procesverantwoordelijke organisatie.

De volgende uitgangspunten gelden voor de instelling van een OSC tijdens incidenten waarbij het land betrokken is:

- Een Officier van Dienst (OvD) in het Coördinatie Plaats Incident (CoPI) kan het KWC verzoeken om een OSC aan te stellen. Bijvoorbeeld bij het ontbreken van zicht op het incident.
- De OSC heeft bij incidenten nabij de kust rechtstreeks contact met de verantwoordelijke OvD in het CoPI, tussenkomst van het KWC is noodzakelijk als de OSC zich verder op zee bevindt en rechtstreeks contact niet mogelijk is.
- Indien SAR het primaire proces is, en de Kustwacht is voor dit proces verantwoordelijk, vindt contact tussen de OSC en de SAR-Liaison⁷ in het CoPI middels tussenkomst van het KWC plaats. In dit geval stuurt de SMC (het KWC) de OSC aan.
- De OSC dient bij voorkeur te beschikken over de maritieme radiokanalen (VHF of middengolf MF) en over C2000. In een acute situatie kan de OSC-taak worden uitgevoerd door de kapitein van een passerend vaartuig totdat een functionaris van een overheidshulpverleningsdienst /KNRM ter plaatse is en de OSC-taak kan overnemen.
- De OSC valt - afhankelijk van het type incident - onder een procesverantwoordelijke functionaris. Met deze functionaris onderhoudt de OSC contact. In onderstaande tabel is weergegeven welke functionaris dit bij de verschillende scenario's is op zee en op het land. Bij elke incidentlocatie kan maar één OSC tegelijkertijd operationeel zijn.
- De OSC stemt de activiteiten op het water op elkaar af en wordt ingezet als 'ogen en oren' voor het KWC en het CoPI op de wal. De OSC dient niet in de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden te treden van de Duty officer van het KWC of de OvD en de Leider CoPI.
- Voor de precieze communicatielijnen en verbindingsschema's wordt verwezen naar het onderdeel Informatiemanagement.

7. De SAR-liaison valt onder de verantwoordelijkheid van de Kustwacht, spreekt namens de Kustwacht en is veelal een vertegenwoordiger van de KNRN.

Scenario		Primair proces	Zee	Land: OSC contact met CoPI via:
1.	Mens en dier in nood	Search and Rescue	Duty officer-KWC	OvD-W
2.	Verontreiniging zee en kust	Beheer waterkwaliteit	HMC	OvD-W
6.	Ecologisch incident			
3.	Ongeval met gevaarlijke stoffen	Bron- en Emissiebestrijding	Duty officer-KWC	OvD-B
4.	Brand en/of explosie			
5.	Ordeverstoring	Handhaven openbare orde	Duty officer-KWC	OvD-P
7.	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading. Aanvaring schip met windturbine(park)	Nautisch verkeersmanagement	Duty officer-KWC of lokaal nautisch beheerder	OvD-W
8.	Incident vanuit mijnbouwinstallaties	Bron- en Emissiebestrijding	Duty officer-KWC	OvD-B

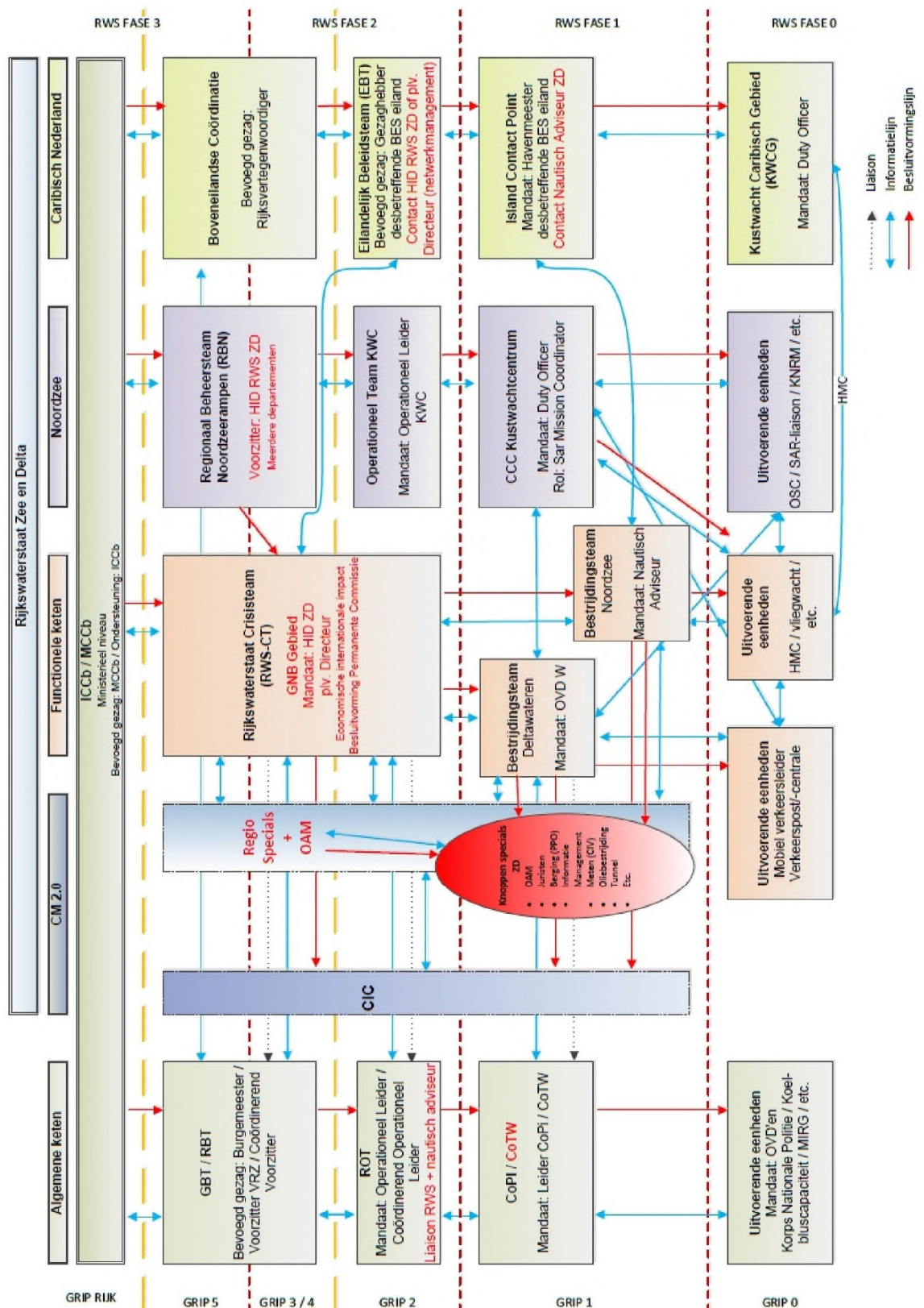
Figuur 5.5 Contactpersoon voor OSC per scenario met organisatie op zee en in het CoPI

Tijdens incidenten waarbij ook het land betrokken is, is bij GRIP 1 of hoger een CoPI actief. In het CoPI zijn leidinggevend van de hulpdiensten en eventueel adviseurs aanwezig. Zij moeten de informatie, die binnen de verschillende diensten bekend is, op een efficiënte manier met elkaar delen en de acties afstemmen op de operationele doelen. Daarnaast moeten zij hogere echelon, het Regionaal Operationeel Team (ROT) adequaat informeren, adviseren en besluiten voorleggen. Hierbij is vooral het effect van het incident op de omgeving van belang. De OSC voorziet het CoPI van informatie over de activiteiten op plaats-incident.

5.2.4 Samenwerking tussen Kustwacht en RWS

De incidentbestrijdingsorganisatie op de Noordzee is voor een belangrijk deel opgebouwd uit teams van de Kustwacht en RWS. In Figuur 5.6 is weergegeven in welke verhouding de verschillende onderdelen tot elkaar staan.

Op de Noordzee staan alle bestrijdingsteams onder leiding van de directeur Kustwacht. De bestrijdingsteams bestaan uit schepen van de Rijksrederij en het kustwachtvliegtuig, daarnaast maken ook (gecontracteerde) bergers in voorkomende gevallen onderdeel uit van de bestrijdingsteams op zee.



Figuur 5.6. Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee (Crisisplan RWS, 2020)

In deze paragraaf is de algemene organisatie van de Kustwacht met specifieke aandacht voor de organisatie tijdens SAR-incidenten beschreven. Ook de organisatie binnen Rijkswaterstaat is beschreven. Vervolgens is kort ingegaan op de onderlinge relatie. De taken en verantwoordelijkheden van de verschillende teams zijn nader omschreven in het OPPLAN SAR en het Crisisplan Rijkswaterstaat.

Er is een operationele overeenkomst tussen de directeur Kustwacht en de HID van RWS Zee en Delta; deze overeenkomst bevat afspraken over de inzet van mensen en middelen ten tijde van incidenten.

Voor wat betreft het Rijkswaterstaat Crisisteam staat het volgende vermeld:

- Het CT-RWS adviseert het OT over:
Milieutechnisch advies en advies gevaarlijke stoffen m.b.t. humane aspecten (belegd bij RWS-WMCN WVL/LCM respectievelijk bij LIOGS).
- Het CT-RWS verzorgt op verzoek van het OT de advisering en uitvoering van:
Olie- en chemicaliënbestrijding, juridische zaken, berging, survey, hydro-meteo, verkeersbegeleidende maatregelen.

Binnen de Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee kan als volgt zijn opgeschaald. Een team van RWS is niet actief zonder dat een team van Kustwacht actief is (als CT-RWS actief dan ook altijd een (kernbezetting) van OT-KWC. Het is wel mogelijk dat het OT-KWC actief is zonder het CT-RWS.

Op verzoek van een regionaal organisatieonderdeel van RWS kan een liaison van RWS Zee en Delta aan een RWS team op het land worden toegevoegd. Binnen RWS Zee en Delta wordt het operationele niveau in hoofdzaak ingevuld door medewerkers op schepen en decentrale vestigingen, het tactische en strategische niveau wordt voornamelijk ingevuld door medewerkers van de centrale kantoren in Rijswijk / Middelburg.

Op elk niveau vindt afstemming en besluitvorming plaats in teamverband. Met vertegenwoordigers uit de andere incidentbestrijdingsorganisaties, en waarvan de betrokkenheid bij het incident van belang is, vindt ook op elk niveau en in elke coördinatiefase horizontale afstemming plaats.

5.2.5 Veiligheidsregio('s) betrokken

Als het land/een van de eilanden bij een incident op de Noordzee betrokken is, is er voor veiligheidsregio's een rol weggelegd. Wat de betrokkenheid voor veiligheidsregio's betekent wordt in deze paragraaf toegelicht.

Uitgangspunt is het zoveel mogelijk beperken van het aantal vertegenwoordigers van de incidentbestrijdingsorganisatie op de Noordzee in de operationele en bestuurlijke teams van gemeenten en veiligheidsregio's. Voor de vertegenwoordiging bij proces 18 (SAR), geldt dat er, indien op dat moment logistiek mogelijk, een SAR-Liaison van de Kustwacht komt. Omdat er vaak sprake is van één instantie, met verantwoordelijkheid voor zowel het nautisch verkeersmanagement, de waterkwaliteit als de waterkwantiteit en waterveiligheid, wordt in deze gevallen in ieder team volstaan met één vertegenwoordiger voor deze drie waterprocessen te weten:

- In het CoPI een OvD-W.

- In het ROT een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat namens RWS⁸.
- In het Gemeentelijk/Regionaal Beleidsteam (G/RBT) meestal een HID van Rijkswaterstaat als lokaal bevoegd gezag namens RWS ZD als bevoegd gezag.

Indien het waterkwaliteitsbeheer, waterkwantiteitsbeheer en nautisch verkeersmanagement niet bij één beheerder zijn ondergebracht, bijvoorbeeld in aanloopgebieden, zal het CoPI, ROT of G/RBT worden aangevuld met de betreffende vertegenwoordiger vanuit die beheerder.

Als er een veiligheidsregio betrokken is bij een incident op de Noordzee, hebben teams binnen de betrokken regio de leiding en coördinatie over de processen die op het land een rol spelen (opgenomen in paragraaf 4.3 relatieschema). De teams van deze betrokken veiligheidsregio hebben rechtstreeks contact met de actieve teams op zee (OT-KW of RBN).

Bij betrokkenheid van meerdere veiligheidsregio's neemt er één veiligheidsregio de coördinatie en het contact met de teams op zee voor haar rekening. Ten aanzien van uitvoering geldt voor meerdere betrokken veiligheidsregio's:

- De keuze voor de locatie van het Coördinerend ROT (C-ROT) en het Coördinerend RBT (C-RBT) is afhankelijk van de plaats of de locatie met de grootste effecten van het incident.
- Als de incidentlocatie geheel duidelijk is wordt het ROT en RBT waar het incident (de bron) gesitueerd is het C-ROT en C-RBT.
- Als de incidentlocatie niet duidelijk is, start het C-ROT en C-RBT in de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (gekozen op basis van praktische overwegingen) of wijst er een aan.
- Vanwege de onderlinge communicatie heeft het de voorkeur dat de C-GMK zich in dezelfde regio bevindt als de het C-ROT.
- Een liaison van de veiligheidsregio's in Operationeel Team (OT)-Kustwacht wordt geleverd door de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord.
- Bij effecten in andere gemeenten / regio's worden daar één of meer ROT's en G/RBT's ingericht voor de bestrijding van de effecten op het eigen grondgebied.

Opgemerkt wordt dat er binnen het werkingsgebied verschillende opschalingsniveaus van toepassing kunnen zijn. Vanwege bijvoorbeeld het effect van een gaswolk kan gemeente/veiligheidsregio X zijn opgeschaald tot GRIP 2, terwijl incidentbestrijdingsorganisatie op de Noordzee waar de bron zich bevindt is opgeschaald tot coördinatiefase 3. Het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) is verantwoordelijk voor een bovenregionale gecoördineerde uitvoering van de incidentbestrijding met effecten naar veiligheidsregio's langs de Noordzee. Het C-ROT dient de praktische voorwaarden te scheppen voor de uitvoering, in nauw overleg met het OT -KW en CT-RWS .

Het C-ROT heeft als extra taak:

- Afstemmen met het OT van de Kustwacht en de Calamiteitenteams van de verschillende RWS-diensten.
- Regie houden over de bovenregionale inzet vanuit veiligheidsregio's.
- Communiceren met betrokken ROT's.
- Neemt contact op, en stemt af met het LOCC over bijstand en regie op bovenregionale capaciteiten.
- Communiceren met /adviseren van het C-RBT.

8. Dit kan zijn een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat Noord-Nederland, West-Nederland Noord, West-Nederland Zuid of Zee en Delta (namens Zeeland en Noordzee).

Wanneer bij een incident op de Noordzee verscheidene regio's zijn betrokken, wordt het Coördinerend Regionaal Beleidsteam (C-RBT) ge(in)formeerd. De coördinerend bestuurder van de betreffende regio is voorzitter van het C-RBT en is het aanspreekpunt van de operationeel leider van het C-ROT.

Het C-RBT heeft als extra taken:

- Het op beleidsmatig niveau, in nauw overleg met het RBN adviseren en coördineren van de afzonderlijke regio's over de (ontwikkeling van de) bestrijding van het incident op de Noordzee en effecten naar het land.
- Het stellen van bovenregionale prioriteiten en/of het verdelen van capaciteit en middelen bij schaarste.
- Het zorgdragen voor een goede informatievoorziening richting de regionale of gemeentelijke beleidsteams (G)RBT- indien van toepassing.
- Afstemmen over de crisiscommunicatie.
- Denkt vooruit (scenario's), zet acties in een gewenste volgorde en delegeert activiteiten.

Ten aanzien van de voorbereiding op de incidentbestrijding geldt:

- In het Noordzeegebied is het RWS ZD die een bovenregionale coördinerende functie (rol van waterfunctionaris) heeft ten aanzien van de preparatie (opleiding, oefening en planvorming) voor de incidentbestrijding op de Noordzee. Voor RWS ZD is de Veiligheidsregio Noord Holland-Noord het eerste aanspreekpunt voor de veiligheidsregio's. Dit is de Coördinerende Veiligheidsregio.
- In de voorbereidingsfase betekent dit dat RWS ZD (met waterfunctionaris) de spil vormt van de planvorming en oefening van incidentbestrijding op de Noordzee. Het maken van goede afspraken met alle partijen die op de Noordzee een rol hebben is hier een belangrijk onderdeel van.

5.3 Op- en afschaling

De multidisciplinaire afstemming en de invulling van het proces "Op- & afschaling" is nauw verbonden met het proces "Leiding & coördinatie". De verdere invulling en de onderlinge samenhang is dan ook in de vorige paragraaf besproken.

Afspraken opschalingsniveau

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

- De ernst van het incident.
- De omvang van het incident.
- De plaats van het incident.
- De ernst van de situatie voor externe organisaties.

Indien er opgeschaald wordt, gebeurt dit onder verantwoordelijkheid van de hiërarchisch hoogste functionaris in de incidentbestrijdingsorganisatie van het niveau dat op dat moment actief is. Dit dient aan alle betrokkenen kenbaar gemaakt te worden. Wel kan iedereen die betrokken is bij de incidentenafhandeling het voorstel doen tot opschaling, dit geldt zowel voor operationele- als bestuurlijke functionarissen.

5.3.1 Opschaling

Uiteindelijk dient tijdens de opschaling het juiste aantal en het juiste niveau van mensen en middelen te worden ingezet. Opschalen wil niet altijd zeggen dat (meer) manschappen ter plaatse gaan. Dit kan ook alleen een leidinggevende zijn.

Indien behoefte is aan eenhoofdige leiding wordt multidisciplinair opgeschaald:

- De processen en prioriteiten worden door de diensten bepaald en in multidisciplinair verband afgestemd.
- De sleutelfunctionarissen, die in gezamenlijke incidentbestrijdingsteams bij de bestrijding betrokken moeten worden, zijn via de coördinatiefasen of GRIP gekoppeld aan opschalingsniveaus. Op die manier wordt geborgd dat op het juiste niveau door de juiste mensen de beslissingen kunnen worden genomen.

Bij incidenten op de Noordzee wordt de structuur van coördinatiefasen gevolgd. Ook op de Noordzee geldt dat om diverse monodisciplinaire activiteiten goed op elkaar af te stemmen, het totaal van alle opgestarte rampbestrijdingsprocessen ten tijde van een incident onder multidisciplinaire aansturing moet vallen.

Figuur 5.6 toont de structuur van opschalen op de Noordzee. Op de Noordzee is er, gebaseerd op de structuur van coördinatiefasen die landelijk door Rijkswaterstaat wordt gehanteerd, een viertal fasen van opschalen. De structuur van coördinatiefasen van Rijkswaterstaat is voor het werkingsgebied van dit plan aangevuld met een fase 4 om ook de belangconflicten tussen departementen of een incident met internationale uitstraling op ministerieel niveau af te kunnen handelen.

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 opgeschaald zijn tot coördinatiefase 3 terwijl een mogelijk effect op het land met een opschaling tot GRIP 2 wordt afgehandeld.

Binnen de kolom "Noordzee" kan als volgt zijn opgeschaald: een team van RWS is niet actief zonder dat een team van KW actief is (als het CT-RWS actief is, dan is er ook altijd een (kernbezetting) van het OT-KWC). Het is wel mogelijk dat het OT-KWC actief is zonder het CT van RWS en andersom.

Uitgangspunt is dat bij een incident met fase 3 opschaling het RBN zorg draagt voor de volledige afhandeling van incidenten op zee.

De volgende Ministeries maken in ieder geval onderdeel uit van een RBN:

- Infrastructuur en Waterstaat (IenW);
- Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS);
- Defensie;
- Justitie en Veiligheid (JenV);
- Economische Zaken en Klimaat (EZK).

Overige ministeries kunnen in een adviserende rol aanschuiven in een RBN. Daarnaast schuift ook de Kustwacht aan en is het DCC aanwezig voor secretariële ondersteuning.

Alleen in die gevallen waarbij het incident niet meer beheersbaar is in het RBN, kan, op initiatief van zowel de voorzitter RBN als van een van de betrokken departementen, worden besloten de

coördinatie en besluitvorming over te dragen aan de Interdepartementale/ Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (ICCb/MCCb) (fase 4).

Hierbij valt te denken aan de volgende situaties:

- Belangconflicten verschillende departementen.
- (Dreigende) grote uitstraling naar de landzijde.
- Grote internationale uitstraling.
- Aantasting van een of meer vitale belangen in het kader van de nationale veiligheid.⁹
- Op verzoek van een van de in de RBN vertegenwoordigde departementen.

Alsmede bij incidenten op zee met uitstraling op het gebied van de rechts- of openbare orde; in dit geval is het gezag belegd bij het ministerie van Justitie en Veiligheid.

5.3.2 Informeren voor opschalen

Informeren houdt in dat de voorzitters/teams al worden geïnformeerd over de situatie voordat de ontwikkeling van het incident zodanig is dat daadwerkelijk wordt opgeschaald. De bedoeling van het informeren is het tijdig op de hoogte brengen van de teams in het eerstvolgende coördinatiefase van de situatie. In overleg zullen de voorzitters van de teams bepalen of er ook operationeel moet worden opgeschaald.

Informeren loopt doorgaans één opschalingsfase voor op de daadwerkelijke operationele opschaling. Welke teams geïnformeerd worden hangt af van het scenario dat op dat moment aan de orde is.

Voor overige aspecten van proces informatiemanagement zie hoofdstuk 5.4

5.3.3 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, denk bijvoorbeeld aan de bewijsgaring en de verantwoording van de kosten.

5.4 Informatiemanagement

Het proces informatiemanagement is de belangrijkste randvoorwaarde voor het proces Leiding & 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. In dit hoofdstuk zijn de afspraken aangegeven voor de inrichting van informatiemanagement en crisiscommunicatie van de incidentbestrijding op de Noordzee.

Met betrekking tot informatie over incidenten in de aanloopgebieden vindt, conform de artikelen 8, 9 en 10 van de WBMO en de afspraken die zijn vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten tussen de (nautisch) plaatselijk bevoegde autoriteiten en de directeur Kustwacht, beleidsmatig/bestuurlijk uitwisseling plaats tussen de voorzitter van het RBN en de lokale overheden en operationeel tussen het KWC en de lokale verkeerscentrales.

9. Zie uitgebreider in: *Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming*.

5.4.1 Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS)

Het LCMS wordt gebruikt om tijdens een grootschalig incident de informatie die bij de verschillende partijen beschikbaar is op eenvoudige wijze te delen tussen de crisispartners. Hiermee wordt bereikt dat al deze partijen gelijktijdig over alle informatie kunnen beschikken en zo een gelijk beeld hebben over de situatie en de manier waarop het incident bestreden wordt.

Kustwacht, Rijkswaterstaat, veiligheidsregio's, NCC en LOCC zijn aangesloten op LCMS. De laatste jaren maken overige crisispartners, zoals waterschappen, steeds meer gebruik van het systeem.

5.4.2 Crisiscommunicatie

Bij een incident is er behoefte aan actuele en eenduidige informatie. In deze paragraaf worden de uitgangspunten van de crisiscommunicatie besproken, de betrokken partijen en hun verantwoordelijkheden en de relatie met verschillende overheden. Met de term crisiscommunicatie wordt zowel de communicatie met de pers als met het publiek bedoeld.

Over de te communiceren informatie wordt het volgende afgesproken:

- Elke partij mag communiceren over de feiten over de inzet, procedures en procesinformatie van de eigen organisatie.
- De eindverantwoordelijke (opperbevel) bij het incident doet de duiding van dit incident. Dat is vaak (namens) de burgemeester, de minister of een ander bestuurder als het gaat om een specifiek deel van het incident.
- Partijen stemmen de schadebeperking en handelingsperspectieven af. Het is van belang dat de inhoudelijke kennis door de inhoudelijk deskundigen wordt geleverd. Het kernbericht en de te bereiken effect wordt opgesteld door communicatiespecialisten, zodat de partijen een eenduidig samenhangende boodschap kunnen uitgeven voor hun eigen publiek.

De belangrijkste spelers bij crisiscommunicatie bij incidenten op de Noordzee zijn:

- Het ministerie van IenW: is coördinerend ministerie voor de Noordzee en heeft in die hoedanigheid in eerste aanleg de verantwoordelijkheid voor de crisiscommunicatie.
- Rijkswaterstaat Zee en Delta: doet als beheerder van de Noordzee namens IenW de voorlichting naar de media.
- Kustwacht Nederland: heeft de leiding en coördinatie bij rampenbestrijding op de Noordzee en is het eerste aanspreekpunt bij incidenten.

Kustwacht

De crisiscommunicatie vanuit de Kustwacht beperkt zich uitsluitend tot de feiten rond een incident en de bestrijding daarvan. Wat betreft betekenisgeving/duiding en handelingsperspectief verwijst de Kustwacht door naar de verantwoordelijke partij voor het primaire proces dat zich tijdens het incident voordoet (zie paragraaf bevoegdheden). Voor SAR-incidenten is de Kustwacht primair verantwoordelijk en doet zij de woordvoering. RWS ZD wordt vooraf geïnformeerd over persberichten die door de Kustwacht worden verspreid.

Rijkswaterstaat

In geval van een kustverontreiniging of een stranding kan het betrokken regionaal organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat in wiens beheergebied de effecten van een incident terechtkomen, de media te woord staan. Dit gebeurt altijd in afstemming met RWS ZD en de Kustwacht.

Regionaal Beheerteam Noordzeerampen (RBN)

In het RBN bepalen de betrokken departementen (IenW, VWS, Defensie, JenV, EZK) de communicatiestrategie van de overheid ten aanzien van het incident. In beginsel is dat IenW als coördinerend ministerie. Het piket communicatie van RWS ZD heeft zitting in het RBN en verzorgt, in nauwe afstemming met de Directie Communicatie (DCO) van IenW en betrokken departementen de crisiscommunicatie. Afhankelijk van het incident kan de verantwoordelijkheid voor de communicatie naar een ander departement overgaan.

Op basis van monitoring en analyses van de media krijgen de leden van het RBN een advies en bepalen welk departement verantwoordelijk is voor de communicatie en de daadwerkelijke woordvoering, welke departementen hierbij faciliteren en de te volgen strategie. Het Kustwachtcentrum blijft informant van DCO, maar zal 'feitelijke vragen' over de hulpverlening op zee blijven beantwoorden.

Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC)

DCO kan via het Nationaal Crisis Centrum (NCC) het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC) verzoeken om advies en ondersteuning op het gebied van crisiscommunicatie. Voor incidenten die opgeschaald zijn tot fase 4 wordt het NKC ingeschakeld. In geval van opschaling naar de ICCb of MCCb ligt de centrale coördinatie van de crisiscommunicatie bij het NKC. DCO coördineert dan intern binnen IenW de communicatie en ondersteunt en faciliteert het NKC. In dergelijke situaties kunnen communicatieadviseurs of andere communicatiemedewerkers van RWS ZD worden opgeroepen om vanuit het NKC hun werk te doen en liaison te zijn voor RWS.

In schema is de eindverantwoordelijkheid in de verschillende fases voor crisiscommunicatie in Figuur 5.7 weergegeven.

Verwanteninformatie

In de basis is de Kustwacht bij Noordzee incidenten de partij die de taak heeft verwanteninformatie te organiseren. Daarbij zullen ze al snel en waar mogelijk gebruik maken van andere partijen bij voorkeur de veiligheidsregio (politie of de gemeente, proces bevolkingszorg) en ook betrokken rederijen of scheepseigenaren.

Hierbij sluiten de gemeenten de laatste tijd aan bij de ontwikkelingen in de gezamenlijke slachtofferinformatiesystematiek (SIS). SIS is een landelijke aanpak die bij een incident zorgt voor snelle en zorgvuldige informatie voor verwanten van niet-zelfredzame slachtoffers. Bij grotere aantallen slachtoffers doet de gemeente dit werk niet allemaal zelf meer: vanuit bevolkingszorg kan het landelijke SIS geactiveerd worden.

Het inlichten van verwanten is ook een verantwoordelijkheid van bijvoorbeeld olie- en gasoperators (platforms) en veerbootmaatschappijen. Zij hebben daarvoor vaak al afspraken vastgelegd.

Mochten er buitenlandse slachtoffers betrokken zijn bij een incident dan worden ook de ambassades van betrokken landen geïnformeerd. Het informeren van en afstemmen met ambassades verloopt via het NCC. Het NCC wordt hiervoor benaderd door de Kustwacht of de betrokken gemeente of veiligheidsregio.

Crisiscommunicatie indien land betrokken is

Bij een incident met de bron en/of effecten op de kust (gemeentelijk ingedeeld gebied, tot +/-1 km uit het strand), of bij de activering van één van de taken binnen de land-rampbestrijdingsprocessen (volgens het Handboek incidentbestrijding op het water) kan de verantwoordelijkheid voor de incidentbestrijding ook in handen zijn van de burgemeester of de voorzitter van de veiligheidsregio. Deze functionaris heeft daarmee in dit gebied ook een verantwoordelijkheid voor de crisiscommunicatie. Ook hier is de onderverdeling te maken in crisiscommunicatie met betrekking tot informatieverstrekking, betekenisgeving en schadebeperking (handelingsperspectief). Als de procesverantwoordelijke partij van het primair proces zich binnen de veiligheidsregio bevindt dan ligt de rol voor crisiscommunicatie over betekenisgeving en schadebeperking (handelingsperspectief) bij de voorzitter van de veiligheidsregio, terwijl informatieverstrekking door bijvoorbeeld het KWC gedaan wordt. Bij betrokkenheid van meerdere partijen is nauwe afstemming met de overige betrokken partijen en de eindverantwoordelijke voor crisiscommunicatie op de Noordzee (zie Figuur 5.7) van essentieel belang.

Fase	Niveau	Eindverantwoordelijke voor crisiscommunicatie op de Noordzee
Fase 4	Strategisch	NKC
Fase 3	Strategisch	RWS ZD, in afstemming met DCO
Fase 2	Tactisch	Voorlichter OT- KW, in afstemming met RWS ZD
Fase 1	operationeel	Voorlichter - KW, in afstemming met RWS ZD
Routine	operationeel	Voorlichter - KW

Figuur 5.7 Eindverantwoordelijk voor crisiscommunicatie op de Noordzee

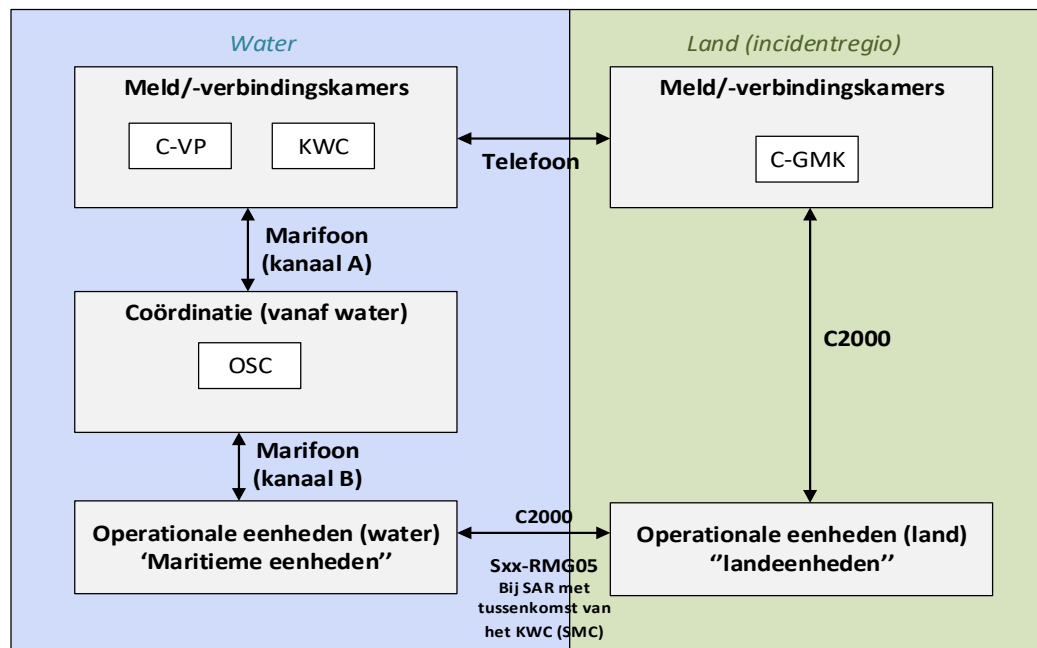
In crisissomstandigheden volgt de crisiscommunicatie de richtlijnen van de algemene rampbestrijding of crisisbeheersing. Crisiscommunicatie is dan in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de gemeente/burgemeester op wiens grondgebied het incident plaatsvindt dan wel van de voorzitter van de veiligheidsregio. De regionale en landelijke overheid hebben een ondersteunende (en eventueel coördinerende) rol. Deze ondersteunende rol houdt voor de Kustwacht en RWS ZD in dat zij informatie en expertise aanleveren en de communicatie afstemmen met de betrokken landpartij (gemeente, provincie of veiligheidsregio). Indien meerdere veiligheidsregio's betrokken zijn, is er voor crisiscommunicatie ook een rol in de afstemming voor de coördinerende veiligheidsregio. Bij opschaling naar fase 3 of fase 4 is de afstemming vanuit veiligheidsregio's met DCO en NKCC essentieel. Deze afstemming loopt via de RWS dienst die in de lead is.

5.4.3 Verbindingen

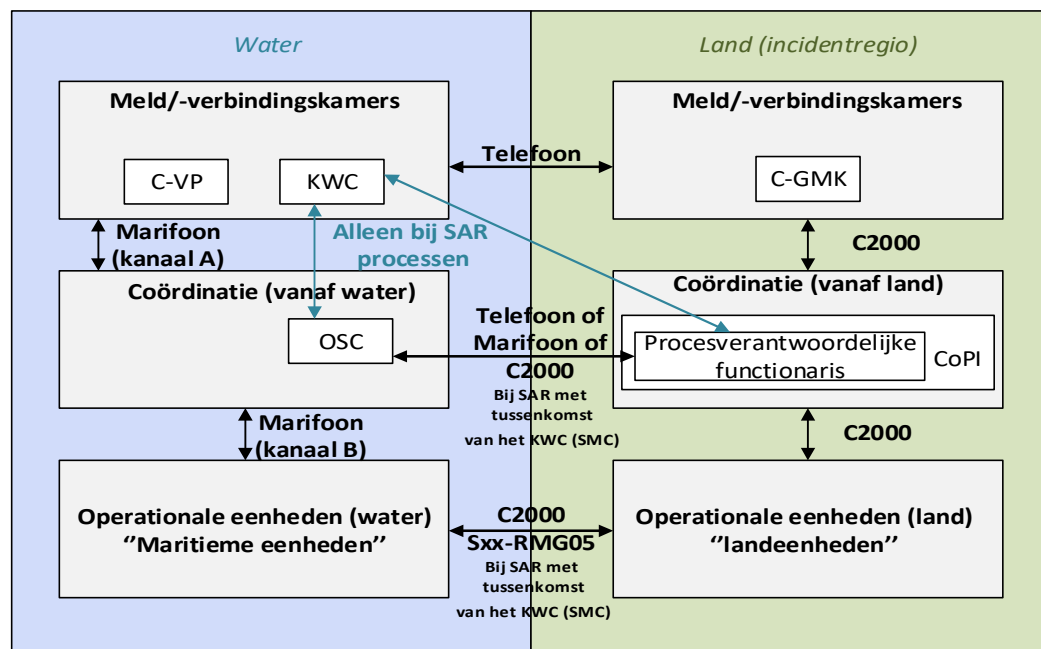
Bij incidenten op de Noordzee worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt. Alle op de Noordzee opererende (hulpverlenings-)partijen communiceren onderling via de maritieme radiokanalen (VHF (marifoon) of middengolf MF). Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar af te stemmen dient de communicatie bij incidenten op de Noordzee waarbij het land betrokken is volgens de volgende vastgestelde communicatiemodellen (verbindingsschema's) te worden ingericht. De verbindingsschema's zijn hierna opgenomen voor de routine-inzet (figuur 5.8) totdat er sprake is van gecoördineerde opschaling en voor coördinatiefase 1/ GRIP 1 (figuur 5.9). Voor de hogere opschalingsniveaus geldt dat de daarin actieve teams onderling contact hebben via telefoon.

Bij betrokkenheid van het land communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten onderling via het landelijke communicatienetwerk C2000. Binnen C2000 zijn onder andere afspraken gemaakt

over hoe te communiceren tussen de verschillende hulpverleningsdiensten (multidisciplinair). Deze afspraken zijn zowel regionaal als landelijk gemaakt (Landelijk Kader Fleetmap).



Figuur 5.8. Schema routine (totdat sprake is van gecoördineerde opschaling): contact tussen operationele eenheden, OSC en meldkamers



Figuur 5.9. Schema vanaf coördinatiefase 1 / GRIP 1: contact tussen operationele eenheden, OSC en meldkamers

Deel B Operationeel plan

6 Bewijsvergaring en kostenverhaal

6.1 Bewijsvergaring

In verband met bewijsvergaring en (later) kostenverhaal is het van groot belang dat in een zeer vroeg stadium van het incident advies wordt ingewonnen bij de piketjurist van RWS ZD. Voor iedere betrokkene bij het incident is het belangrijk om meteen na de melding van het incident te beginnen met het vergaren van bewijs. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan:

- het nemen van monsters (bijv. van aangespoelde goederen);
- het nemen van foto's (bijv. van aangespoelde goederen, schade aan objecten enz.);
- het zo veel mogelijk op schrift stellen en controleren of gemaakte afspraken worden nagekomen.

Houd rekening met toebedeelde bevoegdheden

Het is belangrijk dat er rekening gehouden wordt met de toebedeelde bevoegdheden. Voor strafrechtelijke bevoegdheden zoals het verhoren van mensen is namelijk een wettelijke grondslag vereist. Bij het ontbreken van deze wettelijke grondslag mag men geen mensen verhoren om bewijs te verkrijgen. Onrechtmatig verkregen bewijs kan of moet verplicht terzijde worden geschoven in een juridische procedure. Bij twijfel over de wijze van bewijsverkrijging dient contact opgenomen te worden met de piketjurist van RWS ZD.

6.2 Kostenverhaal

Voor iedere betrokkene bij het incident is het belangrijk om meteen na de melding van het incident te beginnen met het bijhouden van het aantal uren dat besteed wordt aan het incident en te specificeren waaraan deze uren specifiek worden besteed.

Dit vergemakkelijkt later het kostenverhaal, aangezien de gemaakte uren van de betrokken ambtenaren als kostenpost worden opgevoerd. Ter ondersteuning kunnen de *EU States Claims Management Guidelines* worden geraadpleegd.

Vergoeding via publiek- of privaatrechtelijke weg

De mogelijkheid tot vergoeding van kosten kan in wetten verschillend geregeld zijn. Kostenverhaal kan namelijk via de publiekrechtelijke of privaatrechtelijke weg worden ingesteld. Het is belangrijk hier aandacht aan te besteden, omdat binnen het privaatrecht de aansprakelijke partij het recht heeft op het limiteren van zijn aansprakelijkheid. De beperking/limitering van aansprakelijkheid voor eigenaren van binnenvaartschepen is geregeld in het CLNI-Verdrag uit 1988, dat geïmplementeerd is in Titel 12 van Boek 8 BW. De beperking/limitering van aansprakelijkheid voor eigenaren van zeeschepen is geregeld in het Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (zgn. London Limitatieverdrag) van 1976 en het London Protocol van 1996, dat geïmplementeerd is in Titel 7 van Boek 8 BW. Daarnaast is een privaatrechtelijk vonnis van een Nederlandse rechter gemakkelijker in het buitenland ten uitvoer te leggen dan een publiekrechtelijk vonnis. Binnen de Europese Unie geldt namelijk een verordening (1215/2012, PbEU 2012 L351/1) die de rechterlijke bevoegdheid, erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen in grensoverschrijdende rechtszaken regelt en vergemakkelijkt. In deze verordening is onder meer bepaald dat een vonnis uit een lidstaat automatisch wordt erkend door en in andere lidstaten.

Aandachtspunt WBMO

Bij het instellen van een vordering tot kostenverhaal op grond van de WBMO mag deze vordering niet secundair op een andere wettelijke basis gebaseerd worden. Dit kan consequenties hebben voor het gezamenlijk instellen van vorderingen als decentrale gemeentes. Indien er meerdere gemeentes betrokken zijn bij een incident, dient men te overleggen op welke juridische grond men een vordering tot kostenverhaal wil instellen. Wordt er voor gekozen om een gezamenlijke vordering op grond van de WBMO in te stellen, dan dienen alle decentrale overheden hun vordering op grond van deze wet in te stellen. Een vordering van een decentrale gemeente die is ingesteld op grond van de Awb of het BW, wordt niet meegenomen in de gezamenlijke vordering die gebaseerd wordt op het WBMO.

Aandachtspunt Mijnbouwwet

De Mijnbouwwet kent bepalingen m.b.t. het stellen van financiële zekerheid en kostenverhaal, deze zijn een voortvloeisel uit de EU Offshore Safety Directive.

7 Scenario's

In dit hoofdstuk is voor een achttal scenario's een scenariokaart ontwikkeld. Het doel van deze scenariokaarten is om leidinggevendenden van de organisaties een handvat en checklist te bieden bij incidentbestrijding.

De acht scenario's opgenomen in het 'Handboek Incidentenbestrijding op het Water' zijn ook voor de indeling van incidenten op de Noordzee als 'kapstok' gehanteerd. Alle scenario's, die in eerdere planfiguren beschreven zijn, zijn onder deze acht scenario's opgenomen. Hierdoor zijn er ook specifieke uitwerkingen behorend bij een subscenario opgenomen in dit operationeel plan van het Incidentbestrijdingsplan Noordzee.

Een scenariokaart geeft inzicht in:

- de voor dat scenario van belang zijnde processen van Melding & alarmering, Leiding & coördinatie;
- de relevante partijen;
- per relevant proces een checklist van de voor dat scenario specifieke maatregelen;
- de informatiestromen tot op (zo mogelijk) functioneel niveau.

Alle scenariokaarten hebben dezelfde opbouw. Bij elk type scenario zijn de processen opgenomen, die bij escalatie van een dergelijk incident een rol spelen. Een incident kan meerdere scenario's in zich hebben.

Voorbeeld

Bij een incident met brand en slachtoffers dekken de scenariokaarten "Brand en/of explosie" en "Mens en dier in nood" het totaal van de processen/maatregelen/ informatiestroom.

In verschillende scenario's kunnen activiteiten zijn opgenomen die alle op dezelfde wijze dienen te worden uitgevoerd. Voor deze activiteiten zijn procedures opgesteld. Voor het tactisch niveau worden deze beschreven in het tweede deel van dit operationele plan.

Deze scenariokaarten moeten worden beschouwd als levende documenten. Dat wil zeggen dat na inzet en oefening de kaarten inhoudelijk aangepast kunnen worden. De opbouw is zoals hieronder weergegeven.

Scenariokaart xx
Korte beschrijving scenario, hierin staan alle subscenario's gemeld.

Randvoorwaardelijk	
Leiding & coördinatie	De structuur van leiding & coördinatie
Melding & alarmering	De eenheden en wijze van alarmering
Op- & afschalen	Redenen om op en af te schalen
Informatie & resource-management	Essentieel te delen informatie
Aanvullende functionarissen in teams	Aanvullende functionarissen in operationeel, tactisch en strategische teams
Algemene punten	De beschikbare middelen, specialismen en overzichten

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Voor dit scenario relevante proces opnemen. Deze processen zijn in hoofdstuk 4 in de relatietabel benoemd. De kleur geeft aan welke organisatieproces verantwoordelijk is en/of coördineert. Benoemen onder welke categorie het valt: bevolking, brand, politie water en scheepvaart	Specifieke maatregelen benoemen die onder dit proces vallen.

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario	
Sub-scenario	Specifieke aandachtspunten voor sub-scenario's.

7.1 Scenariokaart 1: Mens en dier in nood

Scenariokaart 1: Mens en dier in nood

Onder dit type incident vallen ongevallen met betrekking tot beroepsvaart, pleziervaart, (water)sporters en dergelijke. Het redden van mensen is een belangrijke overeenkomst en dat het gevaar bestaat op mogelijke verdrinking van personen of dieren in het gebied. Het scenario "Mens en dier in nood" kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten. Dit scenario is opgedeeld in 8 deelscenario's namelijk:

1.1 Persoon overboord/vermist / 1.2 Schip in nood / 1.3 Watersporter in problemen / 1.4 Ongeval/gewonde / 1.5 Ziekte aan boord / 1.6 Neergestort vliegtuig of helikopter/ 1.7 Grootschalige reddingsoperatie

De risico's en maatregelen die in dit scenario een rol kunnen spelen zijn: mogelijke gewonden, het bevrijden van personen (bij beknelling), noodzaak directe medische hulp te verlenen en/of transport (vanaf het schip) naar de wal/ziekenhuis te regelen.

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	1. Mens en dier in nood (primair proces 18, Search and Rescue (SAR))				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
		Nederlandse territoriale deel van de Noordzee en de Nederlandse EEZ	Kustwacht (JRCC Den Helder)	Min. IenW	Regeling inzake de SAR-dienst 1994
		Buiten EEZ	1. Buitenlands (M)RCC 2. MRCC Duitsland	Verantwoordelijk ministerie in het buitenland verantwoordelijk ministerie	A Internationale verdragen, ICAO 1944, SAR convention 1979 en SOLAS b. WBMO MOU Nederland Duitsland
		Gemeentelijk ingedeeld gebied water langs de Nederlandse kust van de Noordzee	Kustwacht	Burgemeester/ Voorzitter veiligheidsregio	1. convenanten Veiligheidsregio's/ Kustwacht/KNRM 2. Regeling inzake de SAR-dienst 1994 3. Wet veiligheidsregio's 4. Regeling Organisatie Kustwacht
Melding & alarmering	Neer-gestort vliegtuig of heli-kopter	FIR Amsterdam Noordzee	Kustwacht of buitenlands (M)RCC	Min. IenW verantwoordelijk ministerie in het buitenland	Internationale verdragen, ICAO 1944, SAR convention 1979 en SOLAS
		FIR Amsterdam land	Brandweer	Burgemeester/ Voorzitter veiligheidsregio	Wet veiligheidsregio's
		Eenheden KNRM, SAR-heli, schepen in de nabijheid, KW-vliegtuig en helikopters.			

Op- & afschalen	Opschalen: Afhankelijk van het type van het incident starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar fase 1 en verder overwegen als: - er op het water meerdere processen spelen; - langdurige inzet; - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land. Overwegen landpartijen te laten opschalen naar GRIP 1 of hoger Afschalen: Op initiatief van het KWC																			
Informatie & resource-management	<table><tr><th colspan="4">Informatiemanagement</th></tr><tr><th>Beeld en oordeels vorming</th><th>Leverancier van de eerste info.</th><th>Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten</th><th>Informatie delen met</th></tr><tr><td></td><td>Kapitein KWC GMK VC</td><td>Bepaal omstandigheden: • Positie • Aard van het incident • Aantal personen in nood • Aard van de verwondingen/ ziekte • Complicerende omstandigheden • Weersomstandigheden • Brand/explosie • Gevaarlijke stoffen • Infectieziekte • Bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. • Inzetplan maken </td><td>OSC SAR liaison in CoPI VC GMK HMC Burgemeester locatie incident NP Team Maritieme Politie Scheepvaart evt. CoPI / ROT evt. DCC VR</td></tr><tr><td>Situatie-rapportage (SITRAP)</td><td>KWC OSC</td><td>Wat is er gebeurd Verwachte locatie en tijdstip aanlandingsplaats(en) Aantal en toestand geredde personen Voortgang SAR Extra benodigd materieel</td><td>GMK VC evt. CoPI / ROT nautisch beheerder evt. DCC</td></tr></table>				Informatiemanagement				Beeld en oordeels vorming	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met		Kapitein KWC GMK VC	Bepaal omstandigheden: • Positie • Aard van het incident • Aantal personen in nood • Aard van de verwondingen/ ziekte • Complicerende omstandigheden • Weersomstandigheden • Brand/explosie • Gevaarlijke stoffen • Infectieziekte • Bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. • Inzetplan maken	OSC SAR liaison in CoPI VC GMK HMC Burgemeester locatie incident NP Team Maritieme Politie Scheepvaart evt. CoPI / ROT evt. DCC VR	Situatie-rapportage (SITRAP)	KWC OSC	Wat is er gebeurd Verwachte locatie en tijdstip aanlandingsplaats(en) Aantal en toestand geredde personen Voortgang SAR Extra benodigd materieel	GMK VC evt. CoPI / ROT nautisch beheerder evt. DCC
Informatiemanagement																				
Beeld en oordeels vorming	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met																	
	Kapitein KWC GMK VC	Bepaal omstandigheden: • Positie • Aard van het incident • Aantal personen in nood • Aard van de verwondingen/ ziekte • Complicerende omstandigheden • Weersomstandigheden • Brand/explosie • Gevaarlijke stoffen • Infectieziekte • Bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. • Inzetplan maken	OSC SAR liaison in CoPI VC GMK HMC Burgemeester locatie incident NP Team Maritieme Politie Scheepvaart evt. CoPI / ROT evt. DCC VR																	
Situatie-rapportage (SITRAP)	KWC OSC	Wat is er gebeurd Verwachte locatie en tijdstip aanlandingsplaats(en) Aantal en toestand geredde personen Voortgang SAR Extra benodigd materieel	GMK VC evt. CoPI / ROT nautisch beheerder evt. DCC																	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding		Voor pre-SAR maatregelen (het voorkomen van evacuatie en escalatie op alle type schepen) is er een MIRC.NL-team (zie bijlage 6E).	
2. Redding		Op de Noordzee onderdeel van het proces 18 SAR	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
4. Spoedeisende medische hulpverlening	KWC RMD KNRM DHC (arts)	Indien de Radio Medische Dienst (RMD) een rol speelt bij de rampen- en incidentenbestrijding heeft het Kustwachtcentrum een coördinerende rol met betrekking tot de op grond van een gegeven medisch advies te nemen maatregelen. Het kan daarbij gaan om: evacuatie, het oproepen van een ambulance, een ziekenhuis vooralarm etc.	OvD-G GMK
5. Publieke gezondheidszorg	Havenautoriteit OvD-G	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de nautisch beheerder, die het op zijn beurt meldt aan de GGD.	GHOR Gemeente
6. Psychosociale hulpverlening	OvD-G	Organiseren i.s.m. betrokken private partijen	Gemeente Betrokken private partijen
9. Opsporing	Politie	Bij grootschalige incidenten waarbij veel slachtoffers vallen die moeilijk te identificeren zijn, doet het betreffende politiekorps veelal een beroep op het Rampen Identificatie Team (RIT) onderdeel van het LTFO. Het team beschikt over de juiste werkmethode en voldoende materieel om binnen redelijke termijn 500 slachtoffers te kunnen bergen en identificeren.	Gemeente LE Politie
10. Opsporing expertise	LE Politie	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek	Betrokken partijen
13. Bewaking en beveiliging	KWC	Betrek scheepvaart in de buurt.	
14. Communicatie	KWC evt. CoPI / ROT Gemeente	In het KWC loopt de voorlichting Via een persvoorlichter. Op het Kustwachtcentrum onthoudt men zich van het verkondigen van meningen en worden uitsluitend feiten en cijfers verstrekt. Het verstrekken van verwanteninformatie verloopt via dit proces.	Scheepvaart Pers Betrokken private partijen

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
15. Publieke zorg	KWC	Wanneer er sprake is van een groot aantal slachtoffers worden aan de wal speciale maatregelen getroffen. Door het Kustwachtcentrum worden de betrokken Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK's) van brandweer, politie en ambulancediensten op de hoogte gesteld. Daar draagt men er zorg voor dat zo spoedig mogelijk medische capaciteit (ambulances, mobiel medische teams, geneeskundige combinaties) naar de aanlandlocatie wordt gedirigeerd. Tevens regelt men het vervoer en de verdeling van de slachtoffers over de diverse ziekenhuizen. Voor bijzondere behandeling, zoals brandwonden, toxische of nucleaire besmetting, onderkoeling, etc. kunnen specifieke centra worden benaderd voor advisering en verdere behandeling. Zo nodig kan het DCC worden ingeschakeld. Voor de eerste opvang van grote aantallen slachtoffers worden, op basis van het regionaal crisisplan, door de autoriteiten te land in de directe nabijheid van de aanlandingsplaats(en) faciliteiten ingericht. Registratie van personen is een proces dat vanuit bevolkingszorg in werking gesteld wordt	GMK CoPI / ROT waar het bestuurlijke maatregelen betreft anders dan bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van de Wet BMO, via het DCC van IenW het NCC van JenV in. Gemeente Rode Kruis
18. Search and Rescue	KWC OSC KNRM / SAR Liaison	Acties verlopen conform beschrijvingen in het OPPLAN SAR, zie bijlage 6A. Informatie wordt gedeeld over • Genomen maatregelen • Voortgang en tijdsduur • Aanlandingsplaats, ligplaats • Aantal personen, • Is vervoer nodig naar opvanglocatie Pre-SAR acties op schepen middels het MIRC.NL-team, zie bijlage 6E	GMK VC evt. CoPI / ROT gemeente Nautisch beheerder
19. Nautisch verkeersmanagement	KWC	Informeert scheepvaart in de buurt. Strem de scheepvaart	HMC VC
20. Beheer Waterkwaliteit	VC HMC	Communicatie over genomen maatregelen, handelen conform scenariokaart 2	KWC

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario	
Grootschalige reddingsoperatie	Indien bij een incident op de Noordzee grote aantallen slachtoffers betrokken zijn, bijvoorbeeld in het geval van een ongeval met een veerboot of een groot passagiersschip, zijn (naast inzet MIRC.NL-team) ook te land speciale maatregelen nodig waarbij gemeentelijke processen worden opgestart. Het betreft onder andere de volgende acties:

Luchtvaartincident

- de aanlanding van de slachtoffers;
- de eerste opvang van slachtoffers en hun doorgeleiding;
- de registratie van de slachtoffers;
- de identificatie van dode slachtoffers;
- de centrale informatievoorziening aan verwanten.

Afhankelijk van de plaats van het ongeval en nautische condities in relatie tot transport van geredden over water zal de aanlanding zoveel mogelijk in overleg met de betrokken autoriteiten te land op een overeengekomen locatie plaatsvinden. De betrokken GMK's melden direct aan het Kustwachtcentrum waar men met betrekking tot de aanlanding de voorkeur aan geeft.

Voor aanlanding per helikopter moeten er voldoende geschikte landingsplaatsen beschikbaar zijn. De plaats van aanlanding wordt, zo daar geen overeenstemming over kan worden bereikt en onmiddellijk optreden is vereist, bepaald door de directeur Kustwacht (zie bijlage 7 Aanlandingsplaatsen). Te verwachten is minimaal coördinatiefase 3 / GRIP 3 opschaling. Zie ook proces 15 Publieke zorg.

Opsporing vermist vliegtuig (of helikopter)

Wanneer een vliegtuig van de radar is verdwenen of overdue is en er niet wordt gereageerd op oproepen van de luchtverkeersleiding is er dan sprake van een vermist vliegtuig.

Kustwacht Nederland is aangewezen als Aeronautisch Reddings- en Coördinatie Centrum. De opsporing van vermiste vliegtuigen is een wettelijke taak van Kustwacht Nederland. Zowel op water als op land. Het zoekgebied is de Amsterdam FIR. De Amsterdam FIR strekt zich uit boven een deel van de Noordzee en het Nederlandse grondgebied.

Op de Noordzee en grote wateren zoals de Waddenzee en het IJsselmeer zoekt Kustwacht Nederland met vliegende en varende eenheden. Op land wordt er door de Kustwacht gezocht met vliegende eenheden. Hiertoe beschikt Kustwacht Nederland over vliegtuigen en helikopters. Andere vliegende eenheden (o.a. politie) die worden ingezet, vallen gedurende de zoekactie onder coördinatie van Kustwacht Nederland. Kustwacht Nederland wijst ingeval een grootscheepse zoekactie waarbij meerdere vliegende eenheden zijn betrokken een Aircraft Coördinator aan (ACO).

Als een vermist vliegtuig op de Noordzee en grote wateren is gevonden dan is de hulpverlening ook de taak van Kustwacht Nederland. Op land berust deze taak bij de betreffende veiligheidsregio en wordt vervolgens afgehandeld conform de vier beschreven scenario's in Nationaal Crisisplan Luchtvaart (NCP-L).

7.2 Scenariokaart 2: Verontreiniging zee en kust

SCENARIOKAART 2, VERONTREINIGING ZEE EN KUST

Sub-scenario's:

2.1 Scenario kustverontreiniging / 2.2. Scenario verontreiniging op zee met gevolgen voor dieren en/of zeevogels / 2.3. Incident op mijnbouwinstallatie, zie scenariokaart 8 voor incidenten op mijnbouwinstallaties

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	2. Verontreiniging zee en kust (primair proces 19, Waterkwaliteit)				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
		Nederlandse territoriale zee incl. aanloopgebieden en de Nederlandse EEZ	RWS ZD	Min. IenW	art. 3.2 Waterregeling
		WBMO toepassingsgebied (interventiezone)	RWS ZD	Min. IenW (altijd eindverantwoordelijk, veelal tezamen met bewindspersonen van een of meer hieronder vermelde ministeries) Min. EZK Min. EZJ Min. VWS Min. BZK Min. EZK Min. IenW Min. EZK Min. BZK Min. JenV Min. BZK Min. BZ Min. BZK Min. BZK	indien WBMO situatie: WBMO art. 3 lid 2 onder a: visserij onder c: behoud levende rijkdommen onder b: toeristische attracties art. 5 lid 2 onder d: geven van aanwijzing art. 6 lid 2 onder c: overnemen gezag onder d: en art. 10 lid 1 / art. 12 naar binnen brengen van een schip art. 7 lid 2: overleg met vlaggenstaat art. 9 lid 1 en 2 / art. 10 lid 2: verstrekken info art. 11 lid 4: hulp van de sterke arm
		Quick responszone	RWS ZD	Min. IenW	Bonn Agreement

		Kustverontreiniging	Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.	RWS ZD, als > 5 m ³ bodembedreigen de stof (olie, drijflagen chemicaliën) bij < 5 m ³ de Gemeente	Min. IenW Burgemeester	SBK hieraan ligt art. 5.15 Waterwet en art. 6.2 Waterwet ten grondslag Wet op Strandvonderij																
		Incident op mijnbouwinstallatie	Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ	Inspecteur-generaal der Mijnen	Min. EZK	Mijnbouwwet, Mijnbouw-besluit artikelen 86 tot 91																
Melding & alarmering	Kust (zie ook bijlage 6C SBK) Meldingen dienen zo spoedig mogelijk bij het KWC terecht te komen. De ontvanger van de melding moet aan de hand van het standaardformulier oliemeldingen (ook van toepassing bij andere bodembedreigende stoffen, bijv. paraffine) aan de melder vragen stellen om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te krijgen van de aard en omvang van de verontreiniging. Het KWC geeft de melding door aan de Nautisch Adviseur via het HMC. Het HMC waarschuwt het desbetreffende regionale organisatie onderdeel van RWS. Het KWC informeert BZK en JenV via DCC IenW, Veiligheidsregio, provincies en kustgemeenten via de Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK), afhankelijk van de dreiging van de verontreiniging. Zee KWC en Nautisch Adviseur – RWS ZD. Zie ook het 11 punten formulier van de Kustwacht voor het melden van kleine spills. SBV: driehoek-overleg RWS ZD, SON-Respons, NIOZ.																					
Op- & afschalen	Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar fase 1 en verder overwegen als; • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden • er duidelijke effecten zijn naar het land • er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZK alarmeren) • er op het water meerdere processen spelen • langdurige inzet • andere gebieden: Optreden in Quick-response zone (landen mogen in elkaars gebied op eigen initiatief starten met de bestrijding van verontreinigingen, Gebied boven Eems-Dollard en voor de kust van Zeeland) Door werking van eb en vloed bestaat de kans dat verontreinigingen vanuit de Noordzee de Waddenzee instromen. Voor de bestrijding in de Waddenzee bestaat een eigen organisatie en is materieel opgeslagen in de havens van een aantal Waddengemeenten. Er is een Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP-W). De zeeverkeerspost Brandaris fungeert daarbij als Centrale Meldpost Waddenzee (CMW). Afschaling vindt plaats in overleg met het KWC, Nautisch Adviseur, SON-Respons, NIOZ en op land met de OvD-RWS.																					
Informatie & resource-management	<table><tr><th colspan="4">Informatiemanagement</th></tr><tr><td>Bee Id</td><td>Leverancier van de eerste info.</td><td>Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten</td><td colspan="3">Informatie delen met</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="3"></td></tr></table>						Informatiemanagement				Bee Id	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met								
Informatiemanagement																						
Bee Id	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met																			

		Kapitein KWC HMC VC lokaal nautisch beheerder publiek	Wat is er gebeurd Wat is de aard van de vervuiling Wat is de omvang van de vervuiling Wat is de bron van de vervuiling Wat zijn de risico's voor de omgeving Soort en hoeveelheid van de lading Chemische eigenschappen Is de bron continu of instantaan Zijn er effecten naar het land Zijn er effecten voor vogels/dieren Eventueel benodigd materieel Opschaling gewenst Aandacht voor bewijsgaring, kostenverhaal	C-GMK/brandweer DLOC Politie RWS regionale dienst VR SON-Respons NIOZ
			Kust	
		KWC Nautisch Adviseur – RWS-ZD	Onderzoek naar de toepassing van de SBK. De Nautisch Adviseur oordeelt, in overleg met de OvD van RWS of de aangetroffen zaken onder de SBK vallen. Voor olie wordt een ondergrens van 5 m ³ aan vervuiling door een bodembedreigende stof aangehouden, geschat door het regionale organisatieonderdeel van RWS samen met de getroffen gemeenten. Op verzoek van de Nautisch Adviseur stelt het regionale organisatieonderdeel van RWS een plan van aanpak op met vermelding van benodigd materieel, geschatte duur en kostenraming. Indien de Nautisch Adviseur hiermee akkoord gaat treedt de regeling in werking.	GMK OvD-RWS OvD-P VC EZK SON-Respons NIOZ
			Zee	
		KWC Nautisch Adviseur – RWS-ZD	Er vanuit gaand dat het KWC de ontvanger is, zal de duty officer met de vliegwachter afstemmen over de kwaliteit van de melding. Actie kan genomen worden door een verificatievlucht uit te voeren en om te onderzoeken of er olie op zee is die naar de kust drijft en vogelpopulaties in gebied te verifiëren. Een los drijvende vlek of een lang spoor moet beoordeeld worden t.a.v. mechanische bestrijdenswaardigheid en technisch-operationele bestrijdbaarheid (zie olie bestrijdingsprocedures).	VC EZK Vliegwachter SON-Respons NIOZ

			Bij “sheen” en “regenboog” is mechanische bestrijding niet noodzakelijk, wel kan overwogen worden om disperseermiddelen te sproeien vanwege grote aantallen vogels. Met name “metaalkleur” en “ware olie kleur” duiden op dikkere bestrijdbare olievlekken. Mocht er sprake zijn van een overtuigende melding en is een goed beeld verkregen van de omvang, dan kan het KWC (Directeur KW) geeft opdracht tot) in overleg met de Nautisch Adviseur RWS-ZD direct één of meerdere schip/schepen mobiliseren. Zie bestrijdingsmiddelen olie.	
	Situatie- rapportage	KWC Nautisch Adviseur – RWS-ZD OvD-RWS	Wat is er gebeurd Aard en omvang van de vervuiling Eventueel benodigd materieel Verwachte tijdsduur van het opruimen Opschaling gewenst	KWC, HMC CoPI / ROT GMK Gemeente DCC IenW SON-Respons NIOZ

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Zee (Zie ook via Crisisplan RWS, bijlage 6B)		
	OSC OvD-RWS LCM LIOGS	Wijze waarop vervuiling wordt opgeruimd: - Niets doen - Mechanische dispersie - Verwijderen vanaf de oever, de bodem en het wateroppervlak - Chemische dispersie zie procedure bepalen bestrijdbaarheid olieverontreiniging De LCM zal de Nautisch Adviseur een advies geven voor al- dan niet toepassing van detergenten bij een incident.	VC KWC CoPI / ROT Nautisch Adviseur Bergers LIOGS
	Kust (zie ook bijlage 6C SBK)		
	RWS kustdienst	Meetwaarden en interpretatie van vervuiling Advies te gebruiken beschermingsmiddelen Waarneming vastleggen als bewijsmateriaal (politie), bemonstering (RWS, politie) De het regionale organisatieonderdeel van RWS onderzoekt op verzoek van de Nautisch Adviseur de omvang en aard van de verontreiniging terwijl de Nautisch Adviseur het onderzoek naar aard en gedrag van de stof coördineert.	Nautisch Adviseur

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
	OvD-RWS Gemeente RWS Kustdienst	Analyseren van watermonsters Analyse van verspreidingspatroon Indien olierestanten achterblijven op het strand, kan de Nautisch Adviseur besluiten deze onder te graven en zo via een natuurlijk proces af te laten breken. De financiële en juridische aspecten worden door RWS Zee en Delta uitgevoerd en is beschreven in de SBK.	CoPI / ROT milieuambtenaar OvD-RWS RWS-ZD
3. Ontsmetting	LIOGS LCM	Gebruikte ontsmettingsmethode en middelen voor hulpverleners - De afhandeling van grote aantallen besmeurde vogels is apart uitgewerkt in scenario 6 Ecologisch incident en bijlage 6D SBV	Hulpverleners
5. Publieke gezondheidszorg	LCM	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen. Zoals vis- en zwemverbod Voorkomen van verdere gezondheidsschade	OvD-RWS Gemeente Provincie
7. Handhaving mobiliteit	OvD-RWS	Aan en afvoer routes voor materieel. Strand en/of oevers	CoPI / ROT Gemeente
9. Opsporing	FP LE Politie	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.	
10. Opsporings-expertise	KWC	Voor bestrijding van een olieverontreiniging op zee maakt het geen verschil of er wel of niet een dader bekend is. Als een schip lozend aangetroffen (een betrapping op heterdaad) wordt, dan worden alle gegevens van het vaartuig vastgelegd. Veelal gebeurt dat door een geoefende waarnemer aan boord van het Kustwachtvliegtuig. De Nautisch Adviseur zal in overleg met de jurist van RWS de eigenaar aansprakelijk stellen als het tot bestrijding komt. Het JOMN hanteert de procedure 'OM aanpak milieudelicten op zee'	Nautisch verkeersmanager, Openbaar Ministerie (OM)
14. Communicatie	KWC / RWS-ZD en RWS kustdienst	Voorlichting van pers en publiek en bedrijven	Reder/olie-maatschappij/ eigenaar pijpleiding
15. Publieke zorg	LCM	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen. Zoals vis- en zwemverbod Voorkomen van verdere gezondheidsschade	OvD-RWS Gemeente Provincie
17. Omgevingszorg	RWS	Inschatting van de effecten voor het milieu	OvD-RWS
19. Nautisch verkeersmanagement	KWC, VC lokaal nautisch beheer	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer. Besloten kan worden een zeegebied af te sluiten om te voorkomen dat de verontreiniging verstoord wordt door passerende scheepvaart.	CoPI / ROT OvD-RWS Gemeente
20. Beheer Waterkwaliteit	OvD-RWS	Indien olie dreigt aan te spoelen zal de Nautisch Adviseur aan het regionale organisatieonderdeel van RWS vragen bij de dagelijks beheerder te regelen dat zwerfvuil van de stranden	CoPI Gemeente

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		verwijderd wordt om zo de omvang en de verwerking van de vervuiling tot een minimum te kunnen beperken. Ter afscherming van kustinhammen kan de Nautisch Adviseur aan het regionale organisatieonderdeel van RWS vragen deze af te sluiten. Dit geldt voor het Zwin, de Kerf en de Slufter. Procedures van RWS voor de ruiming van een olieverontreiniging zijn te benaderen via het crisisplan RWS, bijlage 6B.	Waterschap Provincie
21. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen		Overleg met waterkwaliteitsbeheerder landzijde over het evt. stoppen van spuien.	

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario																											
Kustverontreiniging	kust																										
	De Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten (SBK), bijlage 6C. Het doel van de regeling is om de samenwerking tussen betrokken organisatieonderdelen van Rijkswaterstaat en de procedurele en operationele afspraken vast te leggen om in geval van een verontreiniging van de kust door olie (en Paraffine) gecoördineerd te kunnen handelen. De regeling heeft een werkingsgebied van het Zwin t/m Rottumerplaat, inclusief de oevers van de Westerschelde, de zandplaten in riviermonden en de oevers van de Waddenzee indien de verontreiniging vanaf de Noordzee komt. De regeling betreft de afhandeling van: - o omvangrijke hoeveelheden verontreinigende stoffen al dan niet verpakt; - o grote walvissen.																										
Verontreiniging op zee door olie	Zee																										
	Verontreiniging: De ontwikkeling van de verontreiniging wordt vanuit het vliegtuig door de waarnemer gevolgd en hij geeft de bevindingen door aan de OSC. De waarnemer geeft ook advies over de inzet van middelen aan de Nautisch Adviseur. Afhankelijk van de vorm van de verontreiniging kan een schip met 1 of 2 veegarmen volstaan, maar soms is het raadzaam om een Open-U configuratie met oliekerende schermen te maken om de olie te verzamelen en voor de veegarm te brengen. In het handboek oliebestrijding aan boord van de bestrijdingsschepen zijn procedures opgenomen over o.a. veiligheid en vlampuntmetingen Er zijn meerdere mogelijkheden om de verontreiniging aan te pakken: • De 'niets doen' optie • Mechanische dispersie • Verwijderen vanaf de oever • Verwijderen vanaf de bodem • Mechanisch verwijderen vanaf het wateroppervlak • Chemische dispersie De bestrijdingscapaciteit in verschillende gebieden die (volgens theoretische benadering) voorhanden is: <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th><th colspan="3">kustzone</th><th>zeegebied</th></tr> <tr> <th>Zeeland</th><th>Holland</th><th>Wadden</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>uitstroomvolume olie</td><td>5.000m³</td><td>7.500m³</td><td>2.500m³</td><td>15.000m³</td></tr> <tr> <td>op te ruimen in</td><td>2 dagen</td><td>2 dagen</td><td>2 dagen</td><td>3 dagen</td></tr> <tr> <td>gemiddelde kans</td><td>1:225 jr</td><td>1:52 jr</td><td>1:650 jr</td><td>1:70 jr</td></tr> </tbody> </table>					kustzone			zeegebied	Zeeland	Holland	Wadden		uitstroomvolume olie	5.000m ³	7.500m ³	2.500m ³	15.000m ³	op te ruimen in	2 dagen	2 dagen	2 dagen	3 dagen	gemiddelde kans	1:225 jr	1:52 jr	1:650 jr
	kustzone			zeegebied																							
	Zeeland	Holland	Wadden																								
uitstroomvolume olie	5.000m ³	7.500m ³	2.500m ³	15.000m ³																							
op te ruimen in	2 dagen	2 dagen	2 dagen	3 dagen																							
gemiddelde kans	1:225 jr	1:52 jr	1:650 jr	1:70 jr																							

7.3 Scenariokaart 3: Ongeval met gevaarlijke stoffen

SCENARIOKAART 3, ONGEVAL MET GEVAARLIJKE STOFFEN

Het gaat hier vooral om incidenten waarbij giftige of explosieve gassen vanuit de “verpakking” vrijkomen of giftige vloeistoffen die uitdampen en een gaswolk vormen en die een gevaar (kunnen) vormen voor de volksgezondheid. Bij een ongeval met een schip met een giftige lading is de bedreiging van een groter gebied dan de directe omgeving mogelijk (afhankelijk van de hoeveelheid vrijkomende stof, aard van de stof en de weersomstandigheden). De giftige gassen kunnen ook het vaste land bereiken en de bevolking bedreigen. Dit scenario is opgedeeld in 8 deel-scenario's, namelijk:

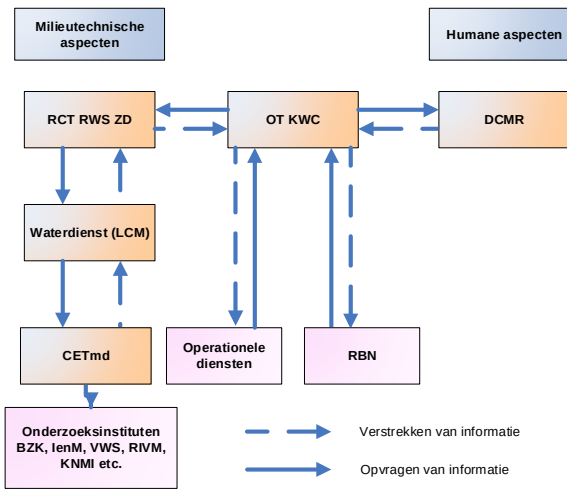
3.1 Hinderlijke lucht / 3.2 Vrijgekomen brandbare stof / 3.3 Vrijgekomen chemische stof / 3.4 Vrijgekomen radioactieve stof / 3.5 Ontstaan gaswolk / 3.6 Transportleiding / 3.7 Aantreffen explosief / 3.8 Gedumpte/onbekende stof

Dit scenario heeft nauwe verbanden met scenario 2 en 4. Dit is afhankelijk van de eigenschappen van de stoffen die vrijkomen.

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	3. Ongeval met gevaarlijke stoffen (primair proces 4. Bron en Emissiebestrijding)				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
		Nederlandse territoriale zee inclusief de Aanloopgebieden alsmede de Nederlandse EEZ	primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie scenario 2)	primair: Eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie scenario 2)	art. 6.3 Waterwet art. 12 WVVS
		WBMO toepassingsgebied (interventiezone)	primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD	primair: Eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW, Min. VWS Min. EZK Min. BZ Min. BZK	indien WBMO situatie: WBMO
		Gemeentelijk ingedeeld gebied	Brandweer	Burgemeester/Voorzitter veiligheidsregio	Wet veiligheidsregio's
Melding & alarmering	Kernongeval nucleaire schip		Min. IenW valt buiten plan		art 47, lid 1 kernenergiewet
	Adviesdiensten, afh. van inschatting gespecialiseerde bestrijdingsteams				
Op- & afschalen	Uitstraling naar het land. Afschaling vindt plaats op initiatief van KWC na deskundigen geraadpleegd te hebben				
Informatie & resource-management	Informatiemanagement				
	Beeld en	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten		Informatie delen met

		KWC Nautisch Adviseur CETmd LIOGS KNMI	Bepalen omstandigheden: - Betreft recreatie of zeevaart - Schip vaart of schip ligt aan de kant. - Welke stof is betrokken? - Wat is het onveilige gebied? - Is er gevaar voor de volksgezondheid? - Geschatte tijd waarin hulp ter plaatse kan zijn. - Is er invloed van het weer? - Personen: aantal personen in nood (betrek scenario-kaart 1). - Complicatie bij hulpverlening: brand/ gevaarlijke stoffen/ milieu - Is extra deskundigheid vereist. - Wat is de aard en omvang van de bron; stukgoed, gas, vloeistof? - Is de bron continu of instantaan? - Zijn de ladinggegevens bekend, Safe SeaNet raadplegen. - Klasse van gevaar. Chemicaliën en andere stoffen die schadelijk voor het milieu zijn, zoals algen, kunnen door diverse oorzaken in zee terecht zijn gekomen. Op basis van de stofgegevens zoals door de Kustwacht is verzameld, zal de Nautisch Adviseur de LCM om advies vragen terwijl de Kustwacht zelf het eerste LIOGS advies vraagt over de humane aspecten. LCM en LIOGS hebben in tweede instantie onderling afstemming over elkaars adviezen uit voor een integraal resultaat. Het advies voor humane aspecten geeft de Directeur KW door aan de bestrijdingseenheden. De gevaaraspecten van verpakte chemicaliën wordt mede bepaald door de staat waarin de verpakking zich bevindt. Afhankelijk van de wijze van verpakking (b.v. container, vat, zakje) worden de mogelijkheden van het verwijderen geïnventariseerd, waarna besluitvorming over de aanpak binnen het Calamiteitenteam wordt bepaald.	LIOGS HMC LCM (Waterdienst) Scheepvaart VC Havenautoriteit VR	
--	--	---	--	--	--

		 LIOGS heeft in tweede instantie overleg met CETmd en de waterdienst (LCM) voor een integraal advies.	
	Situatie-rapportage	KWC Korte beschrijving van de situatie Effecten Benodigde middelen Verwachte ontwikkelingen Gewenste opschaling	Nautisch Adviseur GMK CoPI / ROT

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	RWS-ZD	In de verantwoordelijkheid voor waterkwaliteit en bodembeheer, heeft RWS ZD de taak in het kader van de Rampen- en Incidentenbestrijding op de Noordzee, de Directeur Kustwacht adequaat van milieutechnische informatie te voorzien rond incidenten.	KWC
	LIOGS	Voor het beoordelen van de effecten van vrijkomende stoffen op de mens (humane aspecten) heeft RWS-ZD een afroepovereenkomst gesloten met het LIOGS te Schiedam voor spoedeisend advies. De coördinatie voor het opvragen en verstrekken van informatie ligt bij het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum	OT-KW
	LCM	Rijkswaterstaat WVL heeft een team van deskundigen (LCM) permanent beschikbaar om direct, op basis van door het Kustwachtcentrum verzamelde informatie, het schadeprofiel van verloren stoffen te beoordelen en effecten op het mariene milieu aan te geven. Deze informatie wordt aan RWS ZD/RCT en KWC/OT doorgegeven. De informatie is van belang voor zowel de SAR eenheden als de bestrijding van verontreinigingen.	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
	Safe Sea Net	RWS WVL zet de gegevens door op het netwerk van het Beleidsondersteunend team Milieu-incidenten (CETmd) van het ministerie van IenW. Alle aan de organisatie verbonden teams en organisaties dienen de uitkomsten van het LIOGS en de LCM te hanteren als de basisinformatie. Via Safe Sea Net ladinglijst opvragen Indien bij een incident een stof in het mariene milieu uitstroomt, wordt de afweging gemaakt of bestrijding noodzakelijk en mogelijk is. De afspraken die zijn vastgelegd in het algemeen milieubeleid en scheepvaartmilieubeleid vormen de belangrijkste grond om te beoordelen welke stoffen als milieubedreigend moeten worden beschouwd. De detaillijst "dangerous goods" kan hiervoor gebruikt worden. Indien de stof rechtstreeks in zee terechtkomt, zal het gedrag van de stof bepalend zijn voor het al dan niet kunnen verwijderen ervan. Stoffen die snel oplossen of verdampen kunnen praktisch gezien niet verwijderd worden. In principe kunnen alle stoffen die drijven of zinken (al dan niet in hun verpakking) dan wel op de kust aanspoelen, geruimd worden, met in achtneming van de juiste bescherming van de mensen die de opruiming uitvoeren. <u>Bronbestrijding</u> • Beeld vormen aan de hand van de melding • Gebied voorlopig indelen in - o Inzet gebied - o Bovenwindsgebied en effectgebied - o Onveilig gebied - o Stromingsgebied • De bron wordt bovenwinds benaderd • Als het schip varende is kan door de nautisch verkeersmanager een ligplaats, aanleg- of ankerplaats worden voorgeschreven • Als dat niet mogelijk is kan ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners worden ingezet • Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de	RWS ZD/RCT en KWC/OT CETmd KWC

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		hulpverleners worden gebruikt. • Maak inzetplan voor bronbestrijding • Regel zo nodig externe deskundigheid • Regel opvang en verzorging slachtoffers Als er ook sprake is van brand gebruik scenariokaart 4 Brand en/of explosie, Toelatingsbeleid, Places of Refuge (verwijzen naar de procedure) Gezondheidsrisico's door effect stof en/of in verband met effectgebied op de wal en het nog vrijgegeven water. In uiterste noodzaak kan een burgemeester besluiten sirenes in zijn gemeente te activeren. Het gevaar voor de mens (bestrijders of gebruikers) gaat vóór op de milieubedreiging. Factoren die bepalen of sprake is van een in potentie bedreigende stof (internationaal aangegeven als Hazardous and Noxious Substances, HNS) zijn: • de chemische en fysische <i>eigenschappen</i> van die stof; • de te verwachten schadelijke uitwerking ervan (<i>gevaarsaspecten</i>); de verspreiding ervan over de <i>compartimenten</i> (bodem, waterkolom, wateroppervlak en luchtruim), de <i>verschijningsvorm</i> (verdampers, drijvers, oplossers en zinkers) genoemd. Voor de veiligheid van redders en bergers in de eerste uren moet geborgd zijn dat de scheepseigenaren aan het KWC duidelijkheid geven over de vervoerde stof(fen) (Safe Sea Net). SAR, bestrijding van vrijgekomen olie en eventuele berging van lading en wrak zullen mede gestuurd worden door de advisering inzake de radioactiviteit van de stof.	
3. Ontsmetting	LIOGS LCM	<u>Nazorg</u> Afhankelijk van de gevaar aspecten van de bij het incident betrokken chemicaliën dienen betrokken bestrijders onderzocht te worden op mogelijke schadelijke persoonlijke gevolgen. Dit kan op eigen verzoek of verzoek van het afdelingshoofd onder leiding van de Bedrijfsarts van RWS Zee en Delta. Ontsmetting zal voornamelijk plaatsvinden door af te spoelen.	KWC
5. Publieke gezondheidszorg	GHOR	Voorkomen van verdere gezondheidsschade en/of geven van adviezen (via proces Communicatie)	KWC
7. Handhaving mobiliteit	KWC	Effectgebied is afgezet.	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.	
10. Opsporings-expertise	LE Politie OM	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.	
14. Communicatie	KWC	Aard en omvang van het incident Bestrijdingsmaatregelen Gevaren voor de volksgezondheid Te verwachten ontwikkelingen	Gemeente, HMC
15. Publieke zorg	KWC	Wie hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.	Gemeente
17. Omgevingszorg	KWC LCM	Te verwachten schade aan milieu Adviezen om milieu te sparen	Gemeente
18. Search and Rescue	KWC	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenariokaart 1 Mens en dier in nood.	Betrokkenen
19. Nautisch verkeersmanagement	KWC	Genomen maatregelen voor de scheepvaart	Scheepvaart
20. Beheer Waterkwaliteit	KWC, Nautisch Adviseur	Als er veel verontreiniging in het open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken zoals; Inblokken, afzuigen, extra doorstromen. Er wordt geen verkennend onderzoek gedaan naar een onbekende stof. Zijn er aspecten van de waterkwaliteit betrokken. Start processen bij scenariokaart 2 Verontreiniging Kust en zee.	Betrokkenen

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario	
Incidenten met radioactieve stoffen	Incidenten met kernenergie worden waar nodig met toepassing van art. 47 lid 1 van de Kernenergiewet afgehandeld door het ministerie van IenW. Aanpak van dergelijke incidenten valt buiten dit plan.

7.4 Scenariokaart 4: Brand en/of explosie

SCENARIOKAART 4, BRAND EN / OF EXPLOSIE

Van explosiegevaar is sprake wanneer er een ongeval is opgetreden op een tanker met explosieve stoffen of gassen, een vrachtschip met lading met explosieve eigenschappen veelal in containers vervoerd, een ongeval met een gasleiding of problemen met vuurwerk en/of munitie aan boord van transportschepen dan wel gevonden munitie uit het verleden. Belangrijk aandachtspunt bij explosiegevaar is een snelle ontruiming van de omgeving. Het gaat dan met name om de evacuatie van de aanwezigen op het schip. Daarnaast is door middel van verkeersmanagement-maatregelen te voorkomen dat andere schepen in de gevarenzone komen.

Brand kan naast de hierboven genoemde tanker met brandbare en explosieve lading ook plaatsvinden op alle andere schepen. In eerste instantie vindt blussing plaats met brandbestrijdingsmiddelen die aan boord zijn.

Op kleine schepen zal het bij uitbreiding van de brand nodig zijn om van boord te gaan voordat de brandweer arriveert. Dit betekent dat op dat moment ook het evacueren en redden van mensen een belangrijk proces is. Bij grotere schepen (veerboten) biedt het schip op zich wel meer ruimte, waardoor men minder snel genoodzaakt zal zijn om van boord te gaan. Om grootschalige evacuatie te vermijden kan een MIRG.NL-team ingezet worden (pre-SAR geval). Indien het schip niet verder kan varen zal in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen).

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	4. Brand en/of explosie (primair proces 4. Bron en Emissiebestrijding)				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
		Nederlandse territoriale zee inclusief de Aanloopgebieden alsmede de Nederlandse EEZ	primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie scenario 2)	primair: Eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie scenario 2)	art. 6.3 Waterwet art. 12 Wvvs
		WBMO toepassingsgebied (interventiezone)	primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD	primair: Eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW, Min. VWS Min. EZK Min. BZ Min. BZK	indien WBMO situatie: Wet BMO
		Gemeentelijk ingedeeld gebied	Brandweer	Burgemeester/Voorzitter veiligheidsregio	Wet veiligheidsregio's
	Kernongeval nucleair schip		Min. IenW valt buiten plan		art 47, lid 1 kernenergiewet
Melding & alarmering	gespecialiseerde bestrijdingsteams Inzet MIRG-teams				
Op- & afschalen	Afhankelijk van het incident kan besloten worden de meetplanorganisatie op te starten.				

	Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar fase 1 en verder overwegen als; • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden. • er duidelijke effecten zijn naar het land • er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden. (EZK alarmeren) • er op het water meerdere processen spelen • langdurige inzet. Opschalen naar Coördinatiefase 3 als er een Place of Refuge (PoR) aangewezen moet worden			
	Afschaling vindt plaats in overleg met KWC en hoogst leidinggevende op het land. <u>Vrijgeven situatie</u> Vrijgeven van de gevaren zone Intrekken van eventueel opgelegde beperkingen Eventueel strafrechtelijk onderzoek Registreren van slachtoffers Schade afhandelen			
Informatie & resource-management	Informatiemanagement			
		Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met
		Beeld en oordeelsvorming	Kapitein/schipper KWC VC lokaal nautisch beheerder Brandweer MIRG	Bepalen omstandigheden: • Betreft recreatie of zeevaart. • Schip vaart of schip ligt aan de kant • Wat brandt er; o lading o accommodatie o machinekamer • Wat zijn de risico's o brand blijft beperkt o snelle branduitbreiding o explosiegevaar • Wat is het onveilige gebied • Geschatte tijd waarin hulp ter plaatse kan zijn. • Is er invloed van het weer • Personen: aantal personen in nood (betrek scenariokaart 1) • Complicatie bij hulpverlening: brand/gevaarlijke stoffen/ milieu, is extra deskundigheid vereist. Overwegingen bij Brand in de lading: • Wat is de aard en omvang van de bron; stukgoed, gas, vloeistof - is de bron continu of instantaan - zijn de ladinggegevens bekend - klasse van gevaar

	Situatie- rapportage	KWC Brandweer VC	Korte beschrijving van de situatie Effecten Benodigde middelen Verwachte ontwikkelingen Gewenste opschaling	C-GMK
--	---------------------------------	------------------------	---	-------

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Berger in opdracht van de eigenaar in 2 ^{de} instantie Bergers i.o.v. RWS ZD KWC MIRG	<u>Bronbestrijding</u> • Beeld vormen aan de hand van de melding • Gebied voorlopig indelen in - o inzetgebied - o bovenwinds gebied en effectgebied - o onveilig gebied - o stromingsgebied • Geeft duidelijk aan als explosiegevaar is • De bron wordt bovenwinds benaderd • Als het schip varende is wordt door de nautisch verkeersmanager een ligplaats, anker- of aanlegplaats voorgeschreven • Als dat niet mogelijk is, dient ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners • Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt • Maak inzetplan voor bronbestrijding (inzet MIRG-team) • Regel zo nodig externe deskundigheid • Regel opvang en verzorging slachtoffers De bronbestrijders betreden het schip niet als er brand is in de lading. Bij brand in de accommodatie en/of machinekamer gaan de bronbestrijders op verkenning. Houd rekening met bluswater wat in zee terecht kan komen. Het blussen gebeurt in overleg met deskundigen. Bij risico's voor de omgeving worden de processen van scenario 3 "Ongevallen met gevaarlijke stoffen" opgestart. Geef locatie aan waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust.	GMK VC lokaal nautisch beheer
2. Redding	KWC	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenariokaart 1 Mens en dier in nood.	Betrokkenen
10. Opsporings expertise	LE Politie OM	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.	Betrokkenen

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
14. Communicatie	KWC GMK	Aard en omvang van het incident Bestrijdingsmaatregelen Gevaren voor de volksgezondheid Te verwachten ontwikkelingen	hoogst actieve teams
15. Publieke zorg		Welke bedrijven/havens hebben schade geleden. Welke burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.	
17. Omgevingszorg		Adviezen om milieu te sparen	
18. Search and Rescue	KWC	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenariokaart 1 Mens en dier in nood.	Betrokkenen
19. Nautisch verkeersmanagement	KWC	Genomen maatregelen voor de scheepvaart	Kapitein Scheepvaart
20. Beheer Waterkwaliteit		Als er veel (vervuild) bluswater in open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken. Zie scenariokaart 2	

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario	
Aantreffen explosief	In de Noordzee bevindt zich een groot aantal bommen, granaten, torpedo's en mijnen. Deze zijn zowel van Duitse als van geallieerde makelij en zijn daar in de Eerste en Tweede Wereldoorlog neergelegd of afgeworpen. Bijstand bij het ongewild opvissen van explosieven Regelmatig komt het voor dat vissers in de Nederlandse visserijzone niet-gesprongen projectielen opvissen. Vanwege de risico's voor de vissers, maar ook voor anderen in hun omgeving, hanteert de Kustwacht de Bijstands- en bijdrageregeling opgeviste explosieven, uitgevoerd door RWS Zee en Delta. De vissers moeten bij een dergelijke vondst direct contact opnemen met het KWC. Dienstverlening door deskundigen is immers noodzakelijk. Vervolgens schakelt de Kustwacht de MEOD (Maritieme Explosieve OpruimingsDienst) in en wordt het explosief onschadelijk gemaakt. Sinds 2007 is een nieuwe maatregel ingevoerd dat de Koninklijke Marine aan de vissers door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gefinancierde sonarreflectoren ter beschikking stellen om de positie te markeren waar gevonden explosieven in het water liggen. Daarna kan het explosief ter plaatse onschadelijk gemaakt worden.

7.5 Scenariokaart 5: Ordeverstoring (incl. cyberaanval)

SCENARIO 5, ORDEVERSTORING

Er is sprake van een ordeverstoring indien de dagelijkse orde aan boord van een schip verstoord is. Daarnaast zijn ordeverstoringen: grootschalige demonstraties en/of blokkades door belangengroeperingen (milieu, visserij, etc.).

Bij een incident veroorzaakt door relschoppers aan boord zal het schip in principe doorvaren naar de haven. De kapitein waarschuwt de politie, die de relschoppers in de haven zal opwachten. Ook opvang van eventuele gewonden vindt plaats in de haven.

Vindt de afhandeling niet in de haven maar op het open water plaats dan verloopt de afhandeling en coördinatie via de afgesproken structuren. We onderscheiden de volgende deelscenario's:

- 5.1 Recreatie / 5.2 Passagiersschip / 5.3 Activisten op een vaartuig / 5.4 Stremming van de vaarweg / 5.5 Bij sluis / op de kant / 5.6 Cyber aanval

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	5. Ordeverstoring (primair proces 12, Ordehandhaving)				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
		Territoriale wateren	Kustwacht	Min. IenW	art. 3 en 4 van de Scheepvaart-verkeerswet en art. 11 van het Scheepvaart-reglement territoriale zee
		Aanloopgebieden	Nautisch beheerder	Rijkshavenmeester	
		Nederlandse EEZ	niet geregeld	niet geregeld	niet geregeld
		WBMO toepassingsgebied (interventiezone)	niet geregeld	niet geregeld	niet geregeld
		Gemeentelijk ingedeeld gebied	Politie	Burgemeester/Voorzitter veiligheidsregio	art 2 Politiewet 1993
	terroristische actie/Gijzeling	Territoriale wateren	Min. JenV valt buiten plan		
Melding & alarmering	Vaartuig Kustwacht, LE Politie-vaartuig				
Op- & afschalen	Volgens opschalingsfasen				
	Initiatief vanuit Kustwachtcentrum				

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario

Terroristische actie	Bij gebeurtenissen die primair de verantwoordelijkheden raken van de minister Veiligheid van Justitie, bij een terroristische actie op de Noordzee, wordt conform het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming een ICCb-terreurbestrijding geactiveerd onder voorzitterschap van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is lid van dit ICCb. Bij alle andere acties, waarbij justitieel optreden vereist is, wordt het DCC van het ministerie van Veiligheid en Justitie geactiveerd. De bron aanpak valt buiten dit plan.
----------------------	--

Cyber aanval	Een cyber aanval kan een trigger zijn voor meerdere scenario's, effectbestrijding is in andere scenariokaarten uitgewerkt.
---------------------	--

Informatie & resource-management	Informatiemanagement			
	Beeld en oordeelsvorming	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met
		Kapitein KWC VC LE Politie	Bepalen omstandigheden: • betreft recreatie of zeevaart. • schip vaart • exacte locatie • wat is het onveilige gebied • geschatte tijd waarin hulp ter plaatse kan zijn • oorzaak ordeverstoring: doelgroep (tegengestelde belangen), alcohol/drugsgebruik, enz. Weer: veiligheidsaspecten Personen: aantal betrokken personen	DCC IenW Officier van Justitie Politie LE Politie VR
	Situatie-rapportag	KWC	• Aard en omvang van de ordeverstoring • Locatie van de ordeverstoring • Hinder voor de scheepvaart • Te verwachten ontwikkelingen	DCC IenW LE Politie VR Gemeente

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
7. Handhaving mobiliteit	LE Politie, KWC	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Regel opvang, Aanlandingsplaatsen. Vervoer naar opvang	KWC CoPI / ROT GMK
8. Ordehandhaving	LE Politie	Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons (Mobiele Eenheden), in hoeverre deze op zee getraind zijn is onduidelijk.	KWC, GMK CoPI / ROT
10. Opsporings expertise	LE Politie	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek	Gemeente
12. Handhaving Netwerken		Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Regel opvang, Aanlandingsplaatsen. Vervoer naar opvang. Toegangswegen zijn vrij voor hulpverleners. Pers op afstand. Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons, in hoeverre deze op zee getraind zijn is onduidelijk.	
14. Communicatie	KWC	Voorlichting over strafbare feiten en opsporing geschiedt onder verantwoordelijkheid van de officier van justitie. Over justitieel optreden geeft het KWC geen informatie aan de media.	Officier van Justitie
18. Search and Rescue		Zie scenariokaart 1.	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
19. Nautisch vm	KWC, LE Politie	Verkeer op het water wordt omgeleid Pers op afstand	VC lokaal nautisch beheer

7.6 Scenariokaart 6: Ecologisch incident

SCENARIOKAART 6, ECOLOGISCH INCIDENT

Een ecologisch incident is een incident waarbij zich omstandigheden voordoen waardoor verstoring van het ecologische evenwicht door één van de andere scenario's of door besmettelijke dierziekten ontstaat. Een virus of ziekte kan grote aantallen dode en/of zieke flora en/of fauna veroorzaken. Bij dit scenario is continue bewaking van de risico's voor de volksgezondheid van belang. Vooral het inperken en afschermen van de bron en het besmette gebied is in dit scenario van belang. Tevens is voorlichting een belangrijk deelproces. We onderscheiden de volgende drie deelscenario's:

- 6.1 Aangespoelde vogels/dieren / 6.2 Veel zieke dieren in het water/ 6.3 Veel dode dieren in het water

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie

6. Ecologisch incident (primaire proces 19, Waterkwaliteit)

Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
	Nederlandse territoriale zee incl. aanloopgebieden en de Nederlandse EEZ	RWS ZD	Min. IenW	art. 3.2 Waterregeling
	WBMO toepassingsgebied (interventiezone)	RWS ZD	Min. IenW (altijd eindverantwoordelijk, veelal tezamen met bewindspersoon en van een of meer hieronder vermelde ministeries) Min. EZK Min. EZK Min. VWS Min. BZK Min. EZK Min. IenW Min. EZK Min. BZK Min. JenV Min. BZK Min. BZK Min. BZK Min. BZK	indien WBMO situatie: WBMO art. 3 lid 2 onder a: visserij onder c: behoud levende rijkdommen onder b: toeristische attracties art. 5 lid 2 onder d: geven van aanwijzing art. 6 lid 2 onder c: overnemen gezag onder d: en art. 10 lid 1 / art. 12 naar binnen brengen van een schip art. 7 lid 2: overleg met vlaggestaat art. 9 lid 1 en 2 / art. 10 lid 2: verstrekken info art. 11 lid 4: hulp van de sterke arm
	Quick responszone	RWS ZD	Min. IenW	Bonn Agreement

	Kustveront- reiniging	Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.	RWS ZD, als > 5 m3 olie bij < 5 m3 olie Gemeente	Min. IenW Burgemeester	SBK-regeling hieraan ligt art. 5.15 Waterwet en art. 6.2 Waterwet Wet op Strandvonderij
	Incident op mijnbouw- installatie	Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ	Inspecteur- generaal der Mijnen	Min. EZK	Mijnbouwwet, Mijnbouw-besluit artikelen 86 tot 91
Melding & alarmering	Nautisch Adviseur (RWS ZD) neemt contact op met NIOZ en SON-Respons om te verifiëren of er bij de opvangcentra olievogels zijn binnengekomen en of de aanwezigheid van groepen vogels op zee kan worden gedetecteerd of dat trekroutes van vogels door het verontreinigde gebied lopen. Hiertoe moeten deskundigen, van het NIOZ of binnen RWS VWM door RWS ZD worden geraadpleegd. De te consulteren deskundige is een keuze van de Nautisch Adviseur.				
Op- & afschalen	De nautisch adviseur zal op basis van crisioverleg met NIOZ en Son-Respons inschatten of een kleinschalig respons nodig is en de opvangcentra het kunnen afhandelen of dat een grootschalige respons nodig is. Als de Nautisch Adviseur besluit tot het inrichten (SBV, bijlage 6D van toepassing) van een Tijdelijk Opvangcentrum Vogels (TOV) informeert hij de aannemer en geeft aan later de exacte plaats door te zullen geven. Indien nodig benoemt de Nautisch Adviseur een contactpersoon RWS van RWS ZD of van het betreffende regionale organisatieonderdeel RWS. Deze zal optreden namens de Nautisch Adviseur en houdt nauw contact met de Nautisch Adviseur. De contactpersoon RWS neemt contact op met de getroffen gemeente en gezamenlijk wordt uit de lijst van potentiële TOV locaties een plek bepaald. De contactpersoon RWS meldt de locatie door aan betrokken organisaties, waaronder de regionale organisatieonderdelen van RWS-. Deze roepen hun coördinator olieruimen RWS op voor het leveren van materialen uit de strandcontainer aan de coördinator besmeurde vogels van de gemeente, op een afgesproken verzamelplaats langs de kust. RWS ZD zorgt voor contracten met SON-Respons en de opvangcentra om experts te leveren voor de TOV en zo nodig met Sea Alarm als internationale experts nodig zijn. De Gemeenten en/of VR zorgen voor het verzamelen van. Indien de gemeente bestuurlijk opschaalt, neemt de regionale RWS-dienst de plaatsen in namens RWS. Besluiten worden gemeld aan de Nautisch Adviseur die daarop de contactpersoon RWS informeert.				
	RWS ZD neemt hiertoe het initiatief SON Respons is de overkoepelende organisatie voor kustvogelasielen tijdens een incident met olie besmeurde vogels.				
Informatie & resource- management	Informatiemanagement				
		Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee/ aandachtspunten	Informatie delen met	
	Beeld en oordeelsvorming	SON-Respons	- Welke diergroep betreft het - Wat is de omvang van het incident - Is er een aanwijsbare bron Als vogelkustasielen meerdere besmeurde vogels binnenkrijgen informeren zij ook het	KWC	

		KWC	KWC. Het KWC geeft de informatie via het HMC door aan de Nautisch Adviseur. Indien 1 van de bij de regeling aangesloten vogelkustasielen aangeeft de toestroom niet meer aan te kunnen meldt het KWC dit via het HMC aan de Nautisch Adviseur.	HMC -> Nautisch Adviseur VR	
		Son-Respons KWC	Gewerkt wordt volgens de Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels (SBV, bijlage 6D). De Nautisch Adviseur beoordeelt de informatie van zowel het KWC als de vogelkustasielen en andere deskundigen, en besluit vervolgens of de SBV moet worden afgekondigd. Zo ja, dan coördineert de Nautisch Adviseur de actie. Zo zal regionaal een Tijdelijk Opvangcentrum Vogels (TOV) moet worden ingericht waar onder leiding van deskundigen olievogels kunnen worden schoongemaakt.	Nautisch Adviseur	
	Situatie-rapportage	OvD-RWS	• Wat is er gebeurd • Aard en omvang van de vervuiling • Eventueel benodigd materieel • Verwachte tijdsduur van het opruimen	VC KWC GMK	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	OvD-RWS KWC	Uit de SBV, bijlage 6D volgt: De gemeenten organiseren het vangen en vervoeren van de vogels naar het TOV en de opvang van de vrijwilligers. Indien nodig vraagt de contactpersoon RWS aan de Nautisch Adviseur tot uitbreiding TOV, hetzij op dezelfde plaats, hetzij op een andere locatie. Ook kan de Nautisch Adviseur op verzoek van deskundigen massa euthanasiematerieel oproepen voor nabij het strand en/of TOV. Inschakelen van vrijwilligers voor het opruimen. Inschakelen gemeente voor het leveren van containers/zakken om dode dieren in te doen De Nautisch Adviseur neemt contact op met KWC over de situatie op zee en strand. Besloten kan worden tot uitvoering van een verificatievlucht. De gemeente is verantwoordelijk voor het opruimen van aangespoelde goederen (wet op de strandvonderij) Aanpak veroorzakende stof middels scenariokaart 2	CoPI / ROT gemeente TOV SON-Respons KWC Nautisch Adviseur

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
3. Ontsmettin g	LIOGS OvD-RWS	Wijze van schoonmaken van dieren/mensen/water/oever	CoPI / ROT, OvD-RWS, gemeente
5. Publieke Gezondheid szorg	EZK (visserij) LCM OvD-G	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen, zoals vis- en zwemverbod	ROT Provincie Arts infectieziekte
7. Handhaving mobiliteit		Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijhouden.	
14. Communica tie	RWS-ZD	Voorlichting aan pers, publiek en bedrijven	
17. Omgevingsz org	NIOZ Alle betrokken organisaties Nautisch Adviseur	Schoongemaakte en gezonde vogels worden door de vogelkustasielen teruggezet in zee. De aannemer levert het TOV-terrein schoon op. Het NIOZ doet onderzoek naar de effecten van de ramp op de vogels. Alle betrokken organisaties declareren de aantoonbaar gemaakt kosten aan de Nautisch Adviseur. Deze behandelt de betaling en de verhaalactie op de gevonden dader.	gevonden dader
18. Search and Rescue		Zie scenariokaart 1.	
19. Nautisch verkeers- manageme nt	KWC VC	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer	OvD-RWS VC
20. Beheer Waterkwali teit	OvD-RWS CETmd	Te verwachten schade aan milieu Adviezen om milieu te sparen	

7.7 Scenariokaart 7: Aanvaring en/of losgeslagen schip, object, lading. Aanvaring schip met vaste installaties op zee

SCENARIOKAART 7, AANVARING EN/OF LOSGESLAGEN SCHEPEN, OBJECT, LADING. AANVARING SCHIP MET WINDTURBINE(PARK).

Door een aanvaring of bij het verliezen van lading kan de doorvaart van andere schepen in gevaar komen. Het lokaliseren en verwijderen van het schip, object of lading is hierbij hoofdzaak. Bij het stranden of aanspoelen van objecten en goederen kan het gaan om gevaarlijke en/of ongevaarlijke objecten. Het aanpassen van maatregelen hierop is van belang.

Opdrijvende materialen kun je met netten of kranen opvissen of bergen, eventueel ruimen wanneer ze aanspoelen.

Baggeren, dreggen of bergen zijn opties bij zinkende stoffen en materialen. Daarnaast is het uitvoeren van onderzoek naar mogelijke (milieu)gevaaren en mogelijke oorzaak en gevolgen van het incident van belang. We onderscheiden de volgende 5 deelscenario's:

- 7.1 In de vaarweg / 7.2 Gezonken / 7.3 Op oever/strand / 7.4 Vermist / 7.5 aanvaring met vaste installaties op zee

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	7. Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading (primair proces 18, Nautisch verkeersmanagement)				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eindverantwoordelijk	Onderliggende regeling
		Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ	Kustwacht	Min. IenW	art 38 Scheepvaart-verkeerswet
		Aanloopgebieden	Nautisch beheerder	Rijkshavenmeester	
		WBMO toepassingsgebied (interventiezone)	RWS ZD	Min. IenW Min. BZ Min. JenV Min. BZK	WBMO, samenwerkingsregeling Kustwacht met een plaatselijk bevoegde autoriteit
		Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.	Gemeente	Burgemeester	Wet op strandvonderij
	gezonken schip	Territoriale wateren incl. aanloopgebieden, EEZ	RWS ZD	Min. IenW	indien WBMO situatie: WBMO
	militaire vaartuigen	Werkingsgebied	Min. van Defensie valt buiten plan	Min. van Defensie	
Melding & alarmering	Vaartuig van KWC en/of RWS, havendienst				
Op- & afschalen	Indien een PoR moet worden aangewezen vindt opschaling naar minimaal fase 2 plaats Maak indien nodig gebruik van beslisschema's: - WBMO / Dirigeren schip naar PoR / Wrakopruijing				

Informatie & resource-management	Informatiemanagement			
		Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met
	Beeld en oordeelsvorming	Kapitein KWC VC haven Rederij	• Wat is er gebeurd ? • Wat is de omvang van het incident? • Zijn er personen gewond? (zie scenariokaart 1) • Wat zijn de gevolgen voor de scheepvaart en andere economische activiteiten op de Noordzee • Is er een aanwijsbare bron? Eigenaren aansprakelijk stellen. Vervolgens moet onderzocht worden of er zodanige schade is dat verontreiniging kan optreden en bestrijding noodzakelijk is. Het KWC inventariseert de lading, onderzoekt of er deklading overboord is gegaan en onderzoekt zaken als: • Is er (kans op) brand aan boord en wat betekent dat voor een ev. reddingsoperatie; • Kunnen er schadelijke gassen vrijkomen; • Is er dreiging voor overige scheepvaart, de offshore of land; • Neemt de eigenaar, via de kapitein, passende maatregelen door b.v. een berger in te schakelen op basis van Lloyds Open Form (LOF) of andere contractvorm. Zo ja, binnen welke termijn kunnen die maatregelen worden gerealiseerd? Bedacht moet worden dat een schip, afhankelijk van de zwaarte van de aanvaring, aanzienlijk in de structurele sterkte aangetast kan zijn als gevolg waarvan de kans op breken en zinken zeer wel aanwezig is. Het schriftelijk motiveren naar de eigenaar of P&I club over de besluitvorming is noodzakelijk. Aandachtspunt: het risico van een dreigende aanvaring van op drift geraakte schepen met windturbines / mijnbouwinstallaties in de EEZ.	Scheepvaart HMC / Nautisch Adviseur GMK LE Politie Offshore VC Haven autoriteiten VR
	Situatie rapportage	KWC	• Wat is er gebeurd? • Aard en omvang van de stranding • Eventueel benodigd materieel • Verwachte tijdsduur van het opruimen	Nautisch Adviseur

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Kapitein KWC Haven	Blijft het bij rompschade en kunnen de schepen hun weg vervolgen, dan zal het KWC in opschalingsfase 1 de zaak afhandelen. Zodra er meer aan de hand is, komt het incident in opschalingsfase 2 of 3. Verkenning en gegevens verzamelen is dan prioriteit, waaronder een surveyrapport van de schade aan het schip, zodat een plan van aanpak kan worden gemaakt. Bestrijding van mogelijke verontreiniging zal veelal o.l.v. de Nautisch Adviseur worden uitgevoerd en RWS kan ook voor het opzoeken van verloren lading (containers) worden ingeschakeld. Bij verloren lading of uitstroom van chemische stoffen, zal na vaststelling van het schadeprofiel onderzocht moeten worden of er maatregelen nodig zijn ter bescherming van de visserij, de offshore of het strand. Indien uit het surveyrapport (kapitein, ILT, berger) wordt vastgesteld dat een schip niet verder kan varen maar naar een haven moet (Place of Refuge) zal de Directeur KW bemiddelen en contact zoeken met de nautisch beheerder. Zie beslisschema dirigeren schip naar Place of Refuge en beoordeling incidentschip. Het kan daarbij noodzakelijk zijn een garantie te verkrijgen voor het dekken van eventuele kosten en mogelijke schade als het schip binnen komt en afgemeerd wordt. Mocht de kapitein, al dan niet in opdracht van eigenaar of P&I club, niet naar een Nederlandse haven willen, ondanks het technisch advies /oordeel van de Inspectie dan kan de voorzitter RBN de WBMO toepassen en in het uiterste geval het gezag aan boord over (doen) nemen.	Nautisch Adviseur
10. Opsporings-expertise	KWC RWS	De Kustwacht noch RWS treden in de schuldvraag. Daarom is één van de eerste acties na ontvangst van de melding dat via de Nautisch Adviseur, RWS beide eigenaren aansprakelijk stelt voor geleden en te lijden schade aan RWS-werken, waaronder ook water, bodem en oevers vallen. De eigenaar krijgt gelegenheid zelf maatregelen te treffen; daarom moet er bij de brief waarmee hij aansprakelijk wordt gesteld een ultimatum opgenomen worden om tijdigheid af te dwingen.	LE Politie
18. SAR		Zie scenariokaart 1.	
19. Nautisch verkeers-management	KWC Haven	Bij het ontstaan van een obstakel zal het KWC de volgende drie punten onderzoeken: 1. Is er nautisch gevaar, 2. Is er milieugevaar, 3. Zijn er overige belangen in het geding Is het antwoord op één van de drie ja, dan moeten maatregelen genomen worden. De vraag of er nautisch gevaar is en de opdrachtverlening tot een survey staat beschreven in de procedure uitvoeren wrakonderzoek. Bij berging handelen conform procedure wrakberging. Eén van de eerste maatregelen die na een aanvaring genomen moet worden, na vaststelling van de kans op zinken, is het object zo snel mogelijk buiten de scheepvaartroute te brengen.	Nautisch Adviseur

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario	
Ongeval met militaire vaartuigen	Voor de aanpak van incidenten met militaire vaartuigen kunnen afwijkende regels gelden i.v.m. militaire belangen; de verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Defensie. De bron aanpak valt buiten dit plan.
Aanvaring met windturbine(park)	Afhandelen scenario met aandacht aan eigenaar van het windturbine(park).

7.8 Scenariokaart 8: Incident vanuit mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(park))

Scenariokaart 8, Mijnbouwinstallaties

Onder dit type incident vallen alle ongevallen op en rond een mijnbouwinstallatie waarvoor het bedrijf verantwoordelijk is. Tijdens het boren, de productie of de constructie kunnen zich verschillende scenario's voordoen op mobiele of vaste mijnbouwinstallaties als gevolg van bijv. een aanvaring, een explosie of blowout, enz. Het scenario "Mijnbouwinstallaties" kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten. Dit scenario is opgedeeld in 7 deelscenario's namelijk:

8.1 het in veiligheid brengen en/of redden van mensen / 8.2 het blussen van branden / 8.3 het opruimen van olie in zee, op stranden of in havens en alles wat daarbij komt kijken / 8.4 het veiligstellen van de installatie / 8.5 het afsluiten van spuitende putten (well capping/killing) / 8.6 het opvangen/omleiden van olie of gas uit spuitende putten (well containment) / 8.7 het boren van een relief well

Randvoorwaardelijk

Leiding & coördinatie	1. Mijnbouwinstallaties (primaire proces 1, Bron- en emissiebestrijding)				
	Sub-scenario	Gebied	Verantwoordelijk voor proces	Eind-verantwoordelijk	Onderliggende regeling
	8.1 het in veiligheid brengen en/of redden van mensen	Nederlandse territoriale zee en de Nederlandse EEZ	Primair: Bedrijf Daarnaast: KWC	Bedrijf	Regeling inzake de SAR-dienst 1994
	8.2 het blussen van branden		Primair: Bedrijf Daarnaast: RWS ZD	Bedrijf	Art. 6.3 Waterwet Art. 12 WVV
	8.3 het opruimen van olie in zee, op stranden of in havens en alles wat daarbij komt kijken		Primair: Bedrijf Daarnaast: RWS ZD	Bedrijf	Art. 3.2 Waterregeling
8.4 t/m 8.7	Primair: Bedrijf Daarnaast: min EZK / SodM		Bedrijf	Art. 88, 90, 91 Mijnbouwbesluit /Arbowetgeving	
Melding & alarmering	Bij alle sub-scenario's ligt de eerste verantwoordelijkheid bij het bedrijf om te rapporteren/melden aan de Kustwacht en SodM				
Op- & afschalen	Opschalen: Sub-scenario 8.1: fase 1 overweeg fase 2 indien het meerdere slachtoffers betreft Sub-scenario 8.2: fase 1 overweeg fase 2 indien er effecten zijn van het bluswater, brand niet onder controle is Sub-scenario 8.3: fase 1 overweeg fase 3 indien sprake is van niet te stoppen uitstroom Sub-scenario's 8.4 t/m 8.7: fase 1 overweeg fase 2 of hoger indien er directe effecten zijn voor het mariene milieu Afschalen: Bij sub-scenario's 8.1 t/m 8.3 op initiatief van het KWC Bij sub-scenario's 8.4 t/m 8.7 op initiatief van SodM (RBN)				

Informatie & resource-management	Informatiemanagement			
	Beeld en oordeelsvorming	Leverancier van de eerste info.	Wat: bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Informatie delen met
	Situatie-rapportage (sitrap)	Bedrijf	Wat is er gebeurd Wat is de aard van het incident Wat is de omvang van het incident Wat zijn de risico's voor de omgeving Eventueel benodigd materieel/opschaling gewenst Zie verder Scenariokaart 2, Verontreiniging zee en kust	KWC RWS ZD DC/IenW DC/EZK SodM VR
		KWC	Wat is er gebeurd Aard en omvang van het incident Eventueel benodigd materieel Opschaling gewenst Verslag over voortgang Informatie over status installatie/putten	Bedrijf RWS ZD DC/IenW DC/EZK SodM

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Binnen dit proces zijn de aandachtspunten onderverdeeld in een vijftal sub-scenario's waarbij sprake is van bron- en emissiebestrijding.		
	<i>Sub-scenario 8.2 Het blussen van branden</i>		
	Bedrijf RWS ZD	Is beschreven in Emergency Response Plan (ERP) van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het blussen van branden. - Melden van de brand bij overheidsinstanties - Het mobiliseren van boten met brandblusapparatuur door het bedrijf - Het beslissen over het blussen van de brand door het bedrijf - Het daadwerkelijk blussen van de brand door het bedrijf	KWC SodM
	<i>Sub-scenario 8.4: Veilig stellen installatie</i>		
	Bedrijf RWS ZD	Is beschreven in ERP van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het veilig stellen van de installatie - Verkenning door deskundig team van het bedrijf - Bescherming en beveiliging installatie door bedrijf - Bewaking omvang van verontreiniging door RWS ZD	KWC SodM
	<i>Sub-scenario 8.5: Het afsluiten van spuitende putten, well capping/killing</i>		
	Bedrijf SodM/Min EZK	Is beschreven in ERP van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het afsluiten van spuitende putten - Benoemen put control task force incl. deskundigen door bedrijf - Voorbereiden aanvalsplan door bedrijf en daarover beslissen - Organiseren/uitvoeren onderzoek ter plaatse door bedrijf - Lokaliseren van apparatuur en diensten door bedrijf	KWC SodM RWS ZD

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
2. Redding		Uitvoeren put dichtactiviteiten door bedrijf	
	<i>Sub-scenario 8.6: het opvangen/omleiden van olie of gas uit spuitende putten, put containment</i> Bedrijf SodM/min EZK	Is beschreven in ERP van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het opvangen en omleiden van olie of gas - Omleiden gas naar fakkelt van de installatie door het bedrijf - Voorbereiden plan-put-insluiting door het bedrijf - Opvang gas/vloeistoffen en leiden naar andere voorzieningen door het bedrijf - Voortgang toezicht mate van verontreiniging door RWS ZD	KWC SodM RWS ZD
	<i>Sub-scenario 8.7: Boren relief well (onderscheppingsput)</i> Bedrijf SodM/min EZK	Is beschreven in ERP van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het boren van een onderscheppingsput Aandachtspunten binnen deze verantwoordelijkheid zijn: - Mobiliseren installatie - Aantrekken expertise voor het onder controle brengen van de put - Definiëren van de spud locatie - Beslissen over programma voor de onderscheppingsput - Mobiliseren apparatuur voor het boren van de onderscheppingsput - Aanmaken boorspoeling - Mobiliseren gereedschappen voor het onderscheppen van de spuitende put RWS ZD zorgt voor continue monitoring over de mate van verontreiniging Denk aan team hoogtereddungen Zie Scenariokaart 1, Mens en dier in nood	KWC SodM RWS ZD
4. Spoedeisende medische hulpverlening		Zie Scenariokaart 1, Mens en dier in nood	
5. Publieke gezondheidszorg 6. Psychosociale hulpverlening 14. Communicatie	Bedrijf KWC	Zie Scenariokaart 2, Verontreiniging zee en kust Zie Scenariokaart 1, Mens en dier in nood - Informerende van familieleden/verwanteninformatie is bij deze incidenten een verantwoordelijkheid van het bedrijf in samenspraak met SodM - Produceeren van persverklaring door bedrijf in samenspraak met Kustwacht en SodM - Organiseren persconferentie en opstellen persberichten is een verantwoordelijkheid van de overheid, deze ligt in eerste instantie bij de Kustwacht. Houd rekening met eigen beleid van het bedrijf	KWC SodM Pers
15. Publieke zorg 17. Omgevingszorg		Zie Scenariokaart 1, Mens en dier in nood Zie Scenariokaart 2, Verontreiniging zee en kust	

Multidisciplinaire aandachtspunten			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
18. Search and Rescue	<i>Sub-scenario 8.1 het in veiligheid brengen en/of redden van mensen</i>		
	Bedrijf KWC	Is beschreven in ERP van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het redden ▪ Rapportage van ernstige incidenten ▪ Initiële mobilisatie standby-boot door bedrijf ▪ Evacuatie door reddingboot van het bedrijf Zie verder Scenariokaart 1, Mens en dier in nood CTV (Crew Transfer Vessel) kan ondersteuning bieden bij een SAR -actie	KWC SodM
20. Beheer Waterkwaliteit	Bedrijf KWC RWS ZD	<i>Sub-scenario 8.3 het opruimen van olie in zee</i> ▪ Het bedrijf moet de morsing melden ▪ Mobiliseren OSR apparatuur en personeel door het bedrijf ▪ Vaststellen hoeveelheid gemorste olie m.b.v. lucht surveillance door Kustwacht RWS ZD heeft vervolgens de volgende verantwoordelijkheden: ▪ Mobiliseren oliebestrijdingsvaartuigen ▪ Land/strand opruimactiviteiten ▪ Verslag over voortgang spill/clean-up activiteiten ▪ Besluit over gebruik dispergeermiddelen en toepassen daarvan ▪ Nazorg schoonmaak vaten/apparatuur/emulsie ▪ Vervolg toezicht mate van verontreiniging Zie verder Scenariokaart 2, Verontreiniging zee en kust	SodM Bedrijf KWC

Aanvullingen t.b.v. sub-scenario	
Grensoverschrijdend incident met mijnbouwinstallaties	Bij een (dreigend) grensoverschrijdend incident met een mijnbouwinstallatie is Nederland verplicht om o.a. informatie te verstrekken naar betrokkenen lidstaten en de Europese Commissie. Zie Offshore Safety Directive 2013/30/EU.
Incident met windturbine(park)	Aanvaring met windturbine(park): zie scenariokaart 7. Incident met transformatorstation kan gevolgen hebben voor het windturbinepark en vaste land. Bedrijf/eigenaar zijn eindverantwoordelijk.

8 Handelingsperspectief

8.1 Systeemverantwoordelijkheid

Systeemverantwoordelijkheid gaat over het organiseren van een verhouding tussen deel en geheel, tussen bijvoorbeeld rijk en decentrale overheden, of het ministerie en de kustwacht¹⁰. Om de 'ideale relatie' tussen deel en geheel te bepalen kunnen verschillende perspectieven worden gebruikt. Wie ordent vanuit een juridisch perspectief ziet en doet andere dingen dan wie ordent of kijkt vanuit een economisch perspectief. Daarom is het belangrijk om in te zien vanuit welk perspectief je over systeemverantwoordelijkheid praat.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties definieert systeemverantwoordelijkheid als: "[...] de verantwoordelijkheid van een minister over goed functioneren van het systeem als geheel, de verantwoordelijkheid van de uitkomsten van het systeem ligt bij andere actoren." Het departement geeft daarbij verder aan dat om de systeemverantwoordelijkheid te waarborgen de minister de volgende vier taken op zich neemt:

1. Door te controleren wordt er toezicht gehouden of de actoren zich aan de voorwaarden binnen het systeem houden;
2. De staat stelt de normen binnen het kader; dit doet zij door te reguleren;
3. Zij ondersteunt processen van de uitvoerende en (verantwoordelijke) actoren;
4. Wanneer het bestuurlijk stelsel wankelt kan de minister interveniëren.

Vanuit een formeel-juridisch perspectief gaat systeemverantwoordelijkheid over het zorgvuldig en rechtmatig organiseren van de verhouding tussen som en delen. Het gaat om een juridisch heldere en deugdelijke toedeling van bevoegdheden en aanspreekbaarheden die rechtmatigheid, rechtsgelijkheid en rechtszekerheid borgt. Het moet 'goed geregeld' zijn.

De vraag is nu wie is systeemverantwoordelijk vanuit een formeel juridisch perspectief voor afhandeling van incidenten op zee? Het enkele gegeven dat RWS Zee & Delta coördinerend beheerder voor de Noordzee is, betekent niet dat de minister van IenW systeemverantwoordelijk is voor de Noordzee. Immers taken en verantwoordelijkheden van de coördinerend beheerder Noordzee zijn niet wettelijk vastgelegd. RWS ZD regelt primair de gevolgen van een incident op zee ten aanzien van het mariene milieu en scheepvaartveiligheid. Daarnaast heeft IenW niet de middelen gekregen om alle taken uit voeren die nodig zijn om systeemverantwoordelijkheid te waarborgen. Vuistregel is dat bij een crisis op zee wordt aangenomen dat IenW systeemverantwoordelijk is voor scheepvaartveiligheid en JenV voor persoonlijke veiligheid.

Systeemverantwoordelijkheid op zee

Voor ongeregeldheden op zee is systeemverantwoordelijkheid complex. Op zee bestaat geen 'openbare orde', er is buiten gemeentelijk ingedeeld gebied dan ook geen gezag om de openbare orde te handhaven. In plaats daarvan kan bij 'ongeregeldheden' (bijvoorbeeld protestacties) de minister van IenW optreden op grond van zijn beheersbevoegdheden, zoals het verbieden van de toegang tot een deel van de zee. Art. 3 lid 1 onderdeel d SvW geeft onze minister bevoegdheden voor het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen. Deze bedoelde regels kunnen slechts nautische verplichtingen betreffen. De kapitein beschikt over bevoegdheden krachtens het Wetboek van Strafvordering op grond waarvan hij onder meer een verdachte kan aanhouden.

10. Van der Steen, Schulz, Chin-A-Fat en Van Twist, De som en de delen: in gesprek over systeemverantwoordelijkheid, NSOB 2016.

Het voorgaande betekent dat de minister van IenW alleen systeemverantwoordelijk kan zijn voor de uitvoering van nautische aanwijzingen die voortvloeien uit de Scheepvaartverkeerswet en het Scheepvaartreglement territoriale zee. Betreft het ordehandhaving door de kapitein dan ligt het meer voor de hand dat minister van JenV systeemverantwoordelijk is.

8.2 Uitwerking handelingsperspectief

De verdeling van bevoegdheden is gerelateerd aan de WBMO, de Waterwet, de Wet veiligheidsregio's, de Regeling inzake de SAR-dienst 1994, het Scheepvaartreglement territoriale zee, de Wrakkenwet en de regelingen en procedures die hierop zijn gebaseerd.

Er zijn bevoegdheden die elkaar overlappen. Daarnaast kunnen zich voorvallen voordoen waar (de gevolgen van) incidenten overgaan van zee naar land of omgekeerd. In de praktijk zijn tot op heden steeds werkzame oplossingen gevonden. In dit plan wordt gewerkt met de in de hierop volgende tabellen beschreven uitgangspunten.

Legenda

Scenario			
Gebied			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Uitwerking	Uitwerking	Uitwerking	Uitwerking

De eerste rij van elke tabel geeft het scenario aan. De (blauwe) rijen die de tabel opsplitsen geven de verschillende gebieden weer. In de kolommen achtereenvolgens de uitvoeringsinstantie, juridische grondslag, de handelingsbevoegdheid en de verantwoordelijkheid. Verschillende verantwoordelijkheden zijn uitgewerkt.

8.3 Scenario 1: Mens en dier in nood

1. Mens en dier in nood (primaire proces 17, Search and Rescue (SAR))			
Buiten EEZ			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
1. Buitenlands (M)RCC	1. Internationale verdragen: ICAO 1944 (lucht), 2.1.1. SAR Convention 1979 SOLAS (veiligheid op zee) Interventieverdrag	1a. Op verzoek van het buitenland kan Nederlandse SAR assistentie verleend worden. De MRCC ligt de Kustwacht in over het gemelde incident. In samenwerking met de Kustwacht Den Helder en andere buitenlandse MRCC's wordt het incident afgehandeld. In overleg neemt een centrum onverwijld de verantwoordelijkheid op zich. Er dienen onverwijld maatregelen, zoals opsporings- en reddingsvoorzieningen, getroffen te worden om de nodige hulp te verlenen (2.1.1/4.5 SAR Convention 1979). 1b. Het Internationaal verdrag inzake optreden in <u>volle zee</u> bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken (Interventieverdrag) kan ook grondslag bieden voor de kuststaat voor de bescherming van mens en dier. <i>Dit verdrag wordt zelden gebruikt, WBMO geniet voorrang.</i>	1. Verantwoordelijk voor het aansturen van het operationele proces: ministerie in het buitenland Systeemverantwoorde- lijk: Min. IenW
2. MRCC Duitsland	2. WBMO, Eems- Dollardverdrag	2. Tussen Nederland en Duitsland is een lijn overeengekomen die <u>alleen</u> gebruikt mag worden om te bepalen wie verantwoordelijk is voor het coördineren van de SAR actie. Let op! Dit is geen grens.	3. Verantwoordelijk ministerie
Nederlandse territoriale deel van de Noordzee en de Nederlandse EEZ			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Kustwacht (JRCC Den Helder)	Regeling inzake de SAR-dienst 1994	1. Opsporen en redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties (art. 3). 2. Ten allen tijde beschikking over een gecombineerd aeronautisch en maritiem reddingscoördinatiecentrum (JRCC), vliegende reddingseenheden, bestaande uit vliegtuigen en helikopters ter beschikking gesteld door de ministers, en reddingsboten (art. 4).	Directeur Kustwacht voor functioneren van SAR-dienst; belast met coördinatie van de opsporing en redding. DK stelt na overleg met betrokken diensten en partijen een operationele procedure op en legt deze vast in een operationeel plan. Eindverantwoordelijk: Min. IenW
Gemeentelijk ingedeeld gebied water langs de Nederlandse kust van de Noordzee			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk

1. Mens en dier in nood (primair proces 17, Search and Rescue (SAR))			
Burgemeester, College van B&W	1. Convenanten Veiligheidsregio's/ Kustwacht/ KNRM 2. Regeling inzake de SAR-dienst 1994 3. Wet veiligheidsregio's 4. Regeling organisatie Kustwacht Nederland	Het college van B&W bepaalt welke crisispartner (de regionale Brandweer, de Kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij) de SAR dient uit te voeren. Artikel 15 Regeling organisatie Kustwacht Nederland: Bij optreden op het gebied van opsporing en redding binnen gebieden die gemeentelijk zijn ingedeeld, functioneert de Directeur Kustwacht, met inachtneming van zijn verantwoordelijkheid voor de operationele coördinatie op zee, onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de burgemeester (art. 15 Regeling organisatie Kustwacht Nederland jo. art. 2 Wet veiligheidsregio's).	Burgemeester van veiligheidsregio's. Indien een assisterende instantie de opdracht niet wil uitvoeren dient er overleg gepleegd te worden met minister IenW. Eindverantwoordelijk: Min. IenW
Sub-scenario: neergestort vliegtuig of helikopter			
FIR Amsterdam Noordzee			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
1. Kustwacht of 2. Buitenlands (M)RCC	Internationale verdragen : ICAO 1944, SAR Convention 1979 en SOLAS	De plaats van neerstorten bepaalt wie de SAR-actie coördineert. 1. In de Nederlandse FIR neemt de KW stappen ter opsporing en redden van in nood verkerende bemanning en passagiers van vliegtuigen. Daarnaast wordt er een onderzoek ingesteld naar het incident, binnen de grenzen die de wet hiervoor geeft (art. 26 ICAO 1944). Let op! De Nederlandse FIR op de Noordzee is niet gelijk aan de EEZ of SRR (Search and Rescue Region). Delen van de Nederlandse FIR vallen over SRR's van omringende landen. 2. Op verzoek van het buitenland kan Nederlandse SAR assistentie verleend worden.	1. Kustwacht en eindverantwoordelijk Min. IenW 2. Verantwoordelijk ministerie in het buitenland
FIR Amsterdam			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Burgemeester	Wet veiligheidsregio's	SAR eenheden (brandweer, politie en geneeskundige hulpverleners) kunnen indien gevraagd door de burgemeester assisteren. Zij oefenen de bevoegdheden uit die zij normaliter ook hebben.	Burgemeester / Voorzitter veiligheidsregio's

8.4 Scenario 2: Verontreiniging zee en kust | Scenario 6: Ecologisch incident

2. Verontreiniging zee en kust (primair proces 19, Waterkwaliteit) 6. Ecologisch incident (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
Nederlandse TZ incl. aanloopgebieden en de Nederlandse EEZ ¹¹			
WBMO toepassingsgebied (interventiezone) ¹²			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	1. WBMO	1. Bij elke situatie of dreiging die een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart of naar verwachting redelijkerwijs kan uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer staten zoals de visserij, behoud levende rijkdommen en toeristische attracties (art. 1 sub f-g) waarbij een zeeschip is betrokken, is de WBMO van toepassing. Handelingen die verricht mogen worden zijn: - Het lokaliseren van het gevaar, onmiddellijk deelnemers aan het scheepvaartverkeer en betrokken staten waarschuwen, markeren en vaststellen van het gevaar (art. 7-8). - Beschikking nemen waarin een redelijke termijn gesteld wordt voor de geregistreerde eigenaar om het wrak op te ruimen (art. 9-14). - Alle maatregelen nemen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen bij een maritiem ongeval, voorval of omstandigheid die gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip of scheepvaart, verontreiniging van wateren of verontreinigende stoffen, containers of stukgoederen indien een schip zich bevindt in de Nederlandse TZ (art. 16). - Nemen van maatregelen in de <u>interventiezone</u> die nodig zijn ter bescherming van de Nederlandse kust of daarmee samenhangende belangen van Nederland, tegen verontreiniging of dreigende verontreiniging na een maritiem ongeval of daarmee verband houdende handelingen waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze zullen leiden tot aanzienlijke schadelijke gevolgen (art. 18 jo. art. 16). - Overleg met een vlaggenstaat (art. 19 lid 2). - Naar binnen brengen van een schip (art. 22 lid 1).	1. Min. IenW (visserij) Min. EZK (rijksdommen) Min. VWS (toeristische attracties) Min. BZK. Min. JenV (strafrechtelijke vervolg) Min. IenW Min. IenW Min. IenW Min. IenW Min. IenW Min. IenW

11. **Let op!** De wetgeving en handelingen zijn uiteengezet in een voorkeursvolgorde.

12. WBMO omvat zowel de TZ als de EEZ en reikt voor sommige gevallen van interventie verder.

2. Verontreiniging zee en kust (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
6. Ecologisch incident (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
		- Verstrekken informatie (art. 21 lid 1-2 jo. art. 22 lid 2). - Hulp van de sterke arm inschakelen (art. 36 lid 3). O.g.v. art. 10 van de Bonn Agreement en EMSA kunnen andere kuststaten om hulp worden gevraagd bij olieverontreiniging.	Min. IenW Min. IenW
	2. Waterwet, Waterregeling	2. Het waterkwaliteitsbeheer berust bij het Rijk (art. 3.2). De beheerder mag alle maatregelen nemen die de beheerder noodzakelijk acht ter afwijking of beperking van het gevaar, zo nodig in afwijking van wettelijke voorschriften. Dit mag echter niet in strijd zijn met de Grondwet of met internationale verplichtingen (art. 5.28-5.31). De toepassing van de WBMO geniet de voorkeur.	2. Min. IenW
	3. Interventie verdrag (WBMO art. 18)	<i>Terughoudend gebruiken, alleen in noodsituaties buiten de Nederlandse EEZ en binnen de interventiezone. Binnen de Nederlandse wateren kan op grond van de implementatie van het Wrakopruiingsverdrag opgetreden worden.</i>	
Quick Response Zone (Eems-Dollard gebied/Wester Eems verdrag gebied, Quadripartite zone)			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	Bonn Agreement	Indien in deze zone een incident plaatsvindt, mag het land dat snel ter plaatse kan zijn direct handelen, ook al vindt het incident plaats in de TZ van het andere land. Handelingen: - direct andere landen op de hoogte stellen van incidenten die een ernstige dreiging vormen (art. 5); - andere overeenkomstsluitende partijen om hulp vragen of zelf hulp verlenen op verzoek, waarbij alle hulp wordt geboden waartoe het land in staat is met de technische middelen waarover zij beschikken (art. 7).	Min. IenW
Sub-scenario: Kustverontreiniging			
Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD:	Waterwet, SBK, WBMO	Kustwacht Centrum ontvangt een melding omtrent kustverontreiniging (incl. mogelijk aanspoelen van besmeurde vogels of een walvis zie Leidraad stranding levende grote walvisachtige p. 23-25). De KW waarschuwt RWS. RWS ZD heeft de mogelijkheid om maatregelen op te leggen aan de betreffende veroorzaker op grond van de	Min. IenW

2. Verontreiniging zee en kust (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
6. Ecologisch incident (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
		WBMO. Voor grote omvang wordt opruimen o.g.v. WBMO aangeraden. Handelingen t.a.v. opruiming:: - onderzoek omvang en de aard van de verontreiniging. - coördinerend optreden. Het regionale organisatieonderdeel onderzoekt op verzoek van en zo nodig in samenwerking met RWS ZD de omvang en de aard van de verontreiniging. De regionale dienst stelt vervolgens een plan van aanpak (incl. benodigd materieel, geschatte duur en kostenraming) op en stuurt dit naar RWS ZD. RWS ZD accordeert het Plan van Aanpak en bevestigt de telefonische opdracht schriftelijk (email). - Het regionale organisatieonderdeel informeert RWS ZD dagelijks over de voortgang en eventuele bijstelling(en) van het plan van aanpak. - RWS ZD informeert overige belanghebbenden dagelijks over de situatie. - Het regionale organisatieonderdeel meldt de voltooiing van de opruimwerkzaamheden. - Bij wrakken: RWS ZD neemt een beschikking waarin een redelijke termijn gesteld wordt voor de geregistreerde eigenaar om het wrak op te ruimen of andere passende maatregelen genomen moeten worden (art. 9-14 WBMO).	
Gemeente	Waterwet, Wet op Strandvonderij, erfgoedwet	In alle aan zee grenzende gemeenten wordt het beheer der strandvonderij uitgeoefend door een strandvonder, van rechtswege de burgemeester of in de voorzitter van de veiligheidsregio (art. 1 jo. art. 2 Wet op Strandvonderij). Wet op strandvonderij ziet voornamelijk op de vraag wat er met de aangespoelde of opgeviste goederen mag gebeuren (houden, verkopen etc.). Handelingen o.a.: - de strandvonder is belast met toezicht op de naleving van voorschriften zoals hulpverlening en leiding nemen bij stranding of aanspoeling (art. 5 Wet op Strandvonderij jo. art. 8:557-559 BW). - Nodige bijstand en hulp verlenen (art. 6-10 WoS). - Zo spoedig mogelijk kennis geven aan de bevoegde consulaire ambtenaar van de andere Staat indien aan of op het vaste zeestrand een vreemd schip schipbreuk lijdt of zaken daarvan aanspoelen (art. 7 WoS). - Van alle zaken die in beheer worden genomen moet de strandvonder een inventaris opmaken (art. 12 Wet op Strandvonderij).	Burgemeester

2. Verontreiniging zee en kust (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
6. Ecologisch incident (primair proces 19, Waterkwaliteit)			
		- Verplichting om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs verwacht kunnen worden om verontreiniging of aantasting te voorkomen (art. 6.8 Waterwet). - Burgemeester kan toestemming geven om gevonden voorwerpen te mogen houden. - Als de oud wrak aanspoelt en onder de Erfgoedwet valt dient een OCW betrokken te worden. Let op! RWS ZD neemt de kosten omtrent de opruiming van <u>olieverontreiniging</u> op zich.	
Sub-scenario: Incident op mijnbouwinstallaties			
Nederlandse TZ en de Nederlandse EEZ			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Inspecteur- generaal der Mijnen	Mijnbouwwet, Mijnbouwbesluit (art. 86-91)	Incidenten voortvloeiend uit mijnbouwactiviteiten op zee, zowel binnen als buiten de territoriale wateren, vallen onder de Mijnbouwwet. De bestrijding van de effecten van een dergelijk incident kunnen onder de WBMO vallen indien er een zeeschip bij betrokken is. Handelingen: - De inspecteur-generaal der mijnen is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de Mijnbouwwet gestelde verplichtingen (art. 132). - Het rampenbestrijdingsplan bevat maatregelen en voorzieningen die getroffen kunnen worden ter bestrijding of ter beperking van de gevolgen van voorvallen op mijnbouwwerken en in de omgeving daarvan (art. 86-91 Mijnbouwbesluit) - Bij voorval op mijnbouwinstallatie dient dit onmiddellijk aan het Kustwachtcentrum gemeld te worden (art. 88 Mijnbouwbesluit).	Min. EZK

8.5 Scenario 3: Ongeval met gevaarlijke stoffen | Scenario 4: Brand en/of explosie

3. Ongeval met gevaarlijke stoffen (primair proces 4. Bron en Emissiebestrijding) 4. Brand en/of explosie (primair proces 4. Bron en Emissiebestrijding)			
Nederlandse TZ incl. aanloopgebieden, alsmede de Nederlandse EEZ			
WBMO toepassingsgebied (incl. interventiezone)			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD	Indien situatie zeeschip: WBMO	Handelingen: - De kapitein dient bij (dreigende) verontreiniging melding hiervan te doen bij de Kustwacht. Plus alle in verband met het ongeval gevraagde gegevens onmiddellijk te verstrekken en desgevraagd onmiddellijk mededeling te doen van alle maatregelen die vanwege het schip in verband met ongeval zijn genomen (art. 17 lid 2 WBMO). - Nemen van alle maatregelen die nodig zijn ter bescherming van de Nederlandse kust of daarmee samenhangende belangen van Nederland (art. 18 WBMO). <i>Conform scenario 2. In de eindverantwoordelijke kolom zijn de ministeries opgenomen die afhankelijk van de toepassing zijnde artikelen van de WBMO betrokken kunnen zijn bij dit scenario.</i>	Primair: Eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW Min. VWS Min. EZK Min. BZ Min. BZK
Primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD als waterkwaliteits- aspecten een rol spelen (zie scenario 2)	Art. 6.2/6.3 Waterwet, art. 12 WVVS, Monitorrichtlijn, WBMO (indien zeeschip)	Conform scenario 2: De kapitein van een schip dat betrokken is bij een voorval, of bij een gebeurtenis waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, meldt dat voorval of die gebeurtenis onverwijld aan de bevoegde autoriteit van de dichtstbijzijnde kuststaat (art. 12 WVVS). Handelingen: - meldplicht voor de kapitein van een schip dat is betrokken bij voorval, of bij gebeurtenis waarbij gevaarlijke stoffen (SOLAS) vrijkomen. - meldplicht voor de kapitein van bepaalde schepen van incident of ongeval bedoeld in art. 17 lid 1 a en b monitorrichtlijn, van iedere situatie die tot verontreiniging van de TZ, EEZ of Ned. kust kan leiden en van iedere vlek van schadelijke stoffen (Bijlagen I, II en III MARPOL), in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen (...) - verplichting voor exploitant, kapitein en eigenaar van gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord volledige medewerking te verlenen aan door Onze minister aangewezen instantie (aanwijzing dient nog plaats te vinden) om gevolgen van incident of ongeval bedoeld in art.	Primair: eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie scenario 2)

3. Ongeval met gevaarlijke stoffen (primair proces 4. Bron en Emissiebestrijding)			
4. Brand en/of explosie (primair proces 4. Bron en Emissiebestrijding)			
		17 lid 1, onderdelen a en b monitortrichtlijn zoveel mogelijk te beperken. - verplichting voor de kapitein (of indien schip is verlaten: de exploitant) informatie te verstrekken over voorvallen of gebeurtenissen waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.	
Gemeentelijk ingedeeld gebied			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Brandweer	Wet veiligheidsregio's	<i>Indien WBMO niet van toepassing is.</i> Handelingen: - De ingestelde brandweer dient gevaarlijke stoffen te verkennen en ontsmetting te verrichten (art. 25 lid 1 sub d).	Burgemeester / voorzitter veiligheidsregio's
Sub-scenario: Kernongeval nucleaire schip			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming Min. IenW staat buiten spel	Art. 47 lid 2 Kernenergiewet	Handelingen: - Maatregelen nemen die naar het oordeel van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming nodig zijn om de gevolgen van dat ongeval zoveel mogelijk te beperken en ongedaan te maken. - Maatregelen: stilleggen van de betrokken inrichting, buiten werking stellen van betrokken uitrusting of beëindigen van verblijf van het betrokken vervoermiddel in Nederland (art. 47 lid 2).	Operationeel verantwoordelijk: Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming Systeemverant- woordelijk: Min. IenW

8.6 Scenario 5: Ordeverstoring

5. Ordeverstoring (primair proces 12, Ordehandhaving)			
Nederlandse EEZ			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Niet geregeld	Niet geregeld	De kuststaat heeft volgens het VN-Zeerechtverdrag geen bevoegdheden t.a.v. openbare orde in de EEZ. Het territorialiteitsbeginsel is van toepassing op zeeschepen. Om maatregelen te nemen kan de kapitein de Kuststaat zelf te benaderen bij openbare orde verstoring. In beginsel heeft de kuststaat rechtsmacht binnen de TZ maar kan de vlaggenstaat rechtsmacht claimen.	Niet geregeld
TZ			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Maritiem Informatie Knooppunt (MIK)	Aanwijzing pre- opsporing, opsporing en vervolg van maritieme strafbare feiten	De reguliere zaken op het gebied van milieu, verkeer/veiligheid en visserij alsmede een milieucrisis of -ramp op de Noordzee worden door het Functioneel Parket (FP) behandeld. Dit geldt eveneens voor de commune en economische delicten die met deze zaken een directe samenhang hebben. De Noordzeeofficier voert hierbij het assessment uit en verwijst bij acceptatie de zaak door naar het Noordzee-team van het FP. Overige commune delicten op de Noordzee volgen in beginsel de normale regeling in het Wetboek van Strafvordering en gaan naar het parket dat primair jurisdictie heeft, tenzij deze strafbare gedraging een directe samenhang vertoont met een door het FP in behandeling genomen onderzoek. Let op: het territorialiteitsbeginsel is van toepassing op zeeschepen.	Min. JenV (strafrechtelijke handhaving)
Kustwacht	<i>Scheepvaartverkeer swet</i> Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglem ent TZ	De Kustwacht (bevoegde autoriteit STZ of Babs) kan verkeersaanwijzingen geven die gericht zijn op de gevolgen voor het mariene milieu en/of scheepvaartveiligheid. Een gebiedsverbod bij protestacties is geen proportionele maatregel tenzij de acties gericht zijn op ontwrichting van de Nederlandse samenleving. De vlaggenstaat van het zeeschip dient in beginsel de gevolgen voor het niet opvolgen van de verkeersaanwijzingen te effectueren.	Min. IenW (voor nautische aanwijzingen)
Aanloopgebieden			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk

5. Ordeverstoring (primair proces 12, Ordehandhaving)			
Nautisch beheer	Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement TZ	Bevoegdheid nautisch beheer in aanloopgebieden: art. 1 lid 1 Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement TZ.	Bevoegde autoriteit conform STZ. (Afhankelijk van het aanloopgebied)
WBMO toepassingsgebied (interventiezone)			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Niet geregeld	Niet geregeld	De kuststaat heeft volgens het VN-Zeerechtverdrag geen bevoegdheden t.a.v. openbare orde in de EEZ en daarbuiten	Niet geregeld
Gemeentelijk ingedeeld gebied			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Politie	Politiewet 2012, Wet veiligheidsregio's	De politie heeft tot taak in ondergeschiktheid aan het bevoegd gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven (art. 3 Politiewet).	Burgemeester/ voorzitter veiligheidsregio's
Sub-scenario: Terroristische actie / gijzeling in de TZ			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Kustwacht onder gezag van Openbaar Ministerie, Min. JenV	(art. 38 Scheepvaartverkeerswet)	Ook dreiging van, valt hier onder. WBMO is in beginsel niet aan de orde, tenzij de gevolgen van de aanslag daartoe nopen.	Min. JenV

8.7 Scenario 7: Aanvaring en/of losgeslagen schip

7. Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading (primair proces 18, Nautisch verkeersmanagement)			
Nederlandse EEZ, TZ en aanloopgebieden			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Directeur Kustwacht	TZ+EEZ indien situatie met zeeschip: WBMO	Nautisch beheerders zijn bevoegde autoriteit (art. 1 lid 1 Regeling). Directeur Kustwacht is de bevoegde autoriteit (art. 1 lid 2 Regeling).	Min. IenW.
Nautisch beheer	TZ: Scheepvaartreglem ent Territoriale Zee (STZ) en Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten STZ	Handelingen: - alle maatregelen nemen die de beheerder noodzakelijk acht ter afwending of beperking van het gevaar.	
WBMO toepassingsgebied (interventiezone)			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	WBMO, samenwerkingsrege ling Kustwacht met een plaatselijk bevoegde autoriteit	Let op! Terughoudend gebruiken. Alleen als een ander land inadequaat optreedt binnen haar gebied en dit invloed heeft voor Nederland. Conform scenario 2. In de eindverantwoordelijke kolom zijn de ministeries opgenomen die afhankelijk van de toepassing zijnde artikelen van de WBMO betrokken kunnen zijn bij dit scenario. Voor het dirigeren van een vaartuig naar een Places of refuge (POR) geldt WBMO als sprake is van WBMO-situatie (Havennoodwet art 6, in buitengewone omstandigheden).	Min. IenM Min. BZ Min. VenJ Min. BZK
Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD Gemeente	WBMO Wet op strandvonderij	Gebruik WBMO bij aanvaringen, losgeslagen schepen, objecten of lading. Wet op strandvonderij regelt primair de goederenrechtelijke status. Op grond van lokale afvalstofregelgeving kan een Gemeente optreden maar de WBMO is vaak effectiever.	Min. IenW Min. VenJ
Territoriale wateren incl. aanloopgebieden, EEZ			
Sub-scenario: Gezonken schip			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	WBMO	Indien het een <u>zeeschip</u> betreft, wordt de WBMO toegepast voor het geven van aanwijzingen en treffen van maatregelen.	Min. IenW

7. Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading (primair proces 18, Nautisch verkeersmanagement)			
		Handelingen: - Onze Minister kan t.a.v. een gezonken zeeschip in de territoriale wateren alle maatregelen nemen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen (art. 16 lid 4 jo. lid 1 jo. artikel 17 en 18 WBMO).	
Werkinggebied			
Sub-scenario: Militaire vliegtuigen			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Min. van Defensie valt buiten plan	<i>Niet van toepassing</i>	<i>Niet van toepassing</i>	Min. van Defensie

8.8 Scenario 8: Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))

8. Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))			
Nederlandse EEZ en TZ			
Sub-scenario: 8.1 Het in veiligheid brengen en/of redden van mensen			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandighedenbesluit	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen moeten worden genomen bij incidenten. Primair dient de operator maatregelen te treffen voor het in veiligheid brengen en/of redden van mensen.	Operator
KWC	Art. 90 Mijnbouwbesluit jo. Regeling inzake de SAR-dienst 1994	Daarnaast is de KWC belast met opsporen en redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van mijnbouwinstallaties (art. 2-3 Regeling).	Min. IenW
Sub-scenario: 8.2 Het blussen van branden			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 lid 2 sub f Arbeidsomstandighedenbesluit, art. 82 Mijnbouwbesluit, art. 6.9 Waterwet.	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen moeten worden genomen ter beperking en bestrijding van brand. De exploitant dient onmiddellijk passende maatregelen te treffen en melding te maken bij RWS ZD van eventuele verontreiniging of aantasting van de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam (art. 82 Mijnbouwbesluit en art. 6.9 Waterwet).	Operator
RWS ZD	Art. 5.28-5.31 Waterwet, art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet, art. 3.2 Waterregeling	Indien er bij het blussen stoffen in het water komen kan RWS ZD: 1) met betrekking tot waterstaatswerken als beheerder alle maatregelen treffen die hij naar beoordeling noodzakelijk acht ter afwending of beperking van het gevaar, zo nodig in afwijking van wettelijke voorschriften maar niet in strijd met de Grondwet of internationale verplichtingen (art. 5.28-31 Waterwet). 2) met betrekking tot bodemverontreiniging als beheerder van oppervlaktewaterlichamen aanwijzingen geven met betrekking tot de te nemen maatregelen (art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet).	Min. IenW
Sub-scenario: 8.3 Het opruimen van olie in zee, op stranden of in havens en alles wat daarbij komt kijken			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandighedenbesluit	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen	Operator

8. Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))			
Minister EZK	Art. 80-82 Mijnbouwbesluit, art. 6.8-6.9 Waterwet	moeten worden genomen bij incidenten. Daarnaast dienen er op mijnbouwinstallatie passende maatregelen genomen te worden om verontreiniging van oppervlaktewater zoveel mogelijk te voorkomen, bestrijden of beperken. De operator meldt het voorval zo spoedig mogelijk aan het Kustwachtcentrum, de inspecteur-generaal der mijnen en RWS ZD.	
	Art. 88-91 Mijnbouwbesluit	De operator verleent op aanwijzing van de Minister van EZK zoveel mogelijk hulp en bijstand bij het bestrijden van het voorval of het beperken van de gevolgen ervan (art. 88 lid 2). De Minister van EZK kan bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 90). De Minister van EZK kan tevens bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 91).	Min. EZK
RWS ZD	Art. 5.28-5.31 Waterwet, Art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet, art. 3.2 Waterregeling	RWS ZD kan 1) met betrekking tot waterstaatswerken als beheerder alle maatregelen treffen die hij naar beoordeling noodzakelijk acht ter afwijking van beperking van het gevaar, zo nodig in afwijking van wettelijke voorschriften maar niet in strijd met de Grondwet of internationale verplichtingen (art. 5.28-31 Waterwet). 2) met betrekking tot bodemverontreiniging als beheerder van oppervlaktewaterlichamen aanwijzingen geven met betrekking tot de te nemen maatregelen (art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet).	Min. IenW
Sub-scenario: 8.4 Het veiligstellen van de installatie			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 lid 2 sub e Arbeidsomstandig- hedenbesluit	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen moeten worden genomen bij incidenten. Primair dient de operator maatregelen te treffen.	Operator
Minister EZK	Art. 88-91 Mijnbouwbesluit	De operator verleent op aanwijzing van de Minister van EZK zoveel mogelijk hulp en bijstand bij het bestrijden van het voorval of het beperken van de	Min. EZK

8. Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))			
		gevolgen ervan (art. 88 lid 2). De Minister van EZK kan bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 90). De Minister van EZK kan tevens bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 91).	
Sub-scenario: 8.5 Het afsluiten van spuitende putten			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandig- hedenbesluit	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen moeten worden genomen bij incidenten. Primair dient de exploitant maatregelen te treffen.	Operator
Minister EZK	Art. 88-91 Mijnbouwbesluit	De operator verleent op aanwijzing van de Minister van EZK zoveel mogelijk hulp en bijstand bij het bestrijden van het voorval of het beperken van de gevolgen ervan (art. 88 lid 2). De Minister van EZK kan bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 90). De Minister van EZK kan tevens bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 91).	Min. EZK
RWS ZD	Art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet, art. 3.2 Waterregeling	Indien stoffen in het water komen kan RWS ZD: 1) met betrekking tot waterstaatswerken als beheerder alle maatregelen treffen die hij naar beoordeling noodzakelijk acht ter afwending of beperking van het gevaar, zo nodig in afwijking van wettelijke voorschriften maar niet in strijd met de Grondwet of internationale verplichtingen (art. 5.28-31 Waterwet).	Min. IenW

8. Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))			
		2) met betrekking tot bodemverontreiniging als beheerder van oppervlaktewaterlichamen aanwijzingen geven met betrekking tot de te nemen maatregelen (art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet).	
Sub-scenario: 8.6 Het opvangen/omleiden van olie of gas uit spuitende putten			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandig- hedenbesluit, art. 82 Mijnbouwbesluit, art. 6.9 Waterwet	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen moeten worden genomen bij incidenten. De exploitant dient onmiddellijk passende maatregelen te treffen en melding te maken bij het KWC, de inspecteur-generaal der mijnen en RWS ZD van eventuele verontreiniging of aantasting van de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam (art. 82 Mijnbouwbesluit en art. 6.9 Waterwet).	Operator
Minister EZK	Art. 88-91 Mijnbouwbesluit	De operator verleent op aanwijzing van de Minister van EZK zoveel mogelijk hulp en bijstand bij het bestrijden van het voorval of het beperken van de gevolgen ervan (art. 88 lid 2). De Minister van EZK kan bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 90). De Minister van EZK kan tevens bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 91).	Min. EZK
Sub-scenario: 8.7 Het boren van een relief well			
Uitvoerings- instantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandig- hedenbesluit, art. 6.9 Waterwet	De operator van een mijnbouwinstallatie dient een veiligheids- en gezondheidsdocument op te stellen waarin onder meer is vastgelegd welke maatregelen moeten worden genomen bij incidenten. Daarnaast dient er ook een rampenbestrijdingsplan opgesteld te worden. De exploitant dient maatregelen te treffen en melding te maken bij RWS ZD van eventuele verontreiniging of aantasting van de bodem of oever van een oppervlaktewaterlichaam (art. 6.9 Waterwet).	Operator
Minister EZK		De operator verleent op aanwijzing van de Minister van EZK zoveel mogelijk hulp en bijstand bij het	Min. EZK

8. Mijnbouwinstallaties (incl. windturbine(parken))			
RWS ZD	Art. 88-91 Mijnbouwbesluit	bestrijden van het voorval of het beperken van de gevolgen ervan (art. 88 lid 2). De Minister van EZK kan bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 90). De Minister van EZK kan tevens bepalen dat een of meer door hem aangewezen uitvoerders al dan niet gezamenlijk op daarbij aangegeven plaatsen en in een daarbij aangegeven omvang voor onmiddellijk gebruik ter beschikking hebben vaartuigen, helikopters of ander materieel ter bestrijding van voorvallen als bedoeld in artikel 86, eerste lid, of ter beperking van de gevolgen ervan (art. 91).	Min. IenW
	Art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet, art. 3.2 Waterregeling	Indien stoffen in het water komen kan RWS ZD: 1) met betrekking tot waterstaatswerken als beheerder alle maatregelen treffen die hij naar beoordeling noodzakelijk acht ter afwijking of beperking van het gevaar, zo nodig in afwijking van wettelijke voorschriften maar niet in strijd met de Grondwet of internationale verplichtingen (art. 5.28-31 Waterwet). 2) met betrekking tot bodemverontreiniging als beheerder van oppervlaktewaterlichamen aanwijzingen geven met betrekking tot de te nemen maatregelen (art. 6.2 jo. 6.8-6.9 Waterwet).	

- Buiten het werkingsgebied geldt voor havens dat de brandweer (namens de burgemeester) verantwoordelijk is voor het proces SAR, gebaseerd op de Wet veiligheidsregio's.
- Wat betreft de WBMO in tabellen: de Minister van IenW is eindverantwoordelijk tezamen met de Minister(s) wie het mede aangaat. De laatstgenoemde ministers zijn nooit zelfstandig eindverantwoordelijk. Ook in situaties die niet onder de WBMO vallen kunnen andere ministeries dan IenW verantwoordelijkheden hebben op de Noordzee.

Bijlagen

Bijlage 1 : Afkortingen

Afkorting	Verklaring
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
B&W	Burgemeester en Wethouders
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CETmd	Crisis Expert Team milieu en drinkwater
C-GMK	Coördinerende Gemeenschappelijke Meldkamer
CMW	Centrale Meldpost Waddenzee
CoPI	Commando Plaats Incident
CT-RWS	Crisisteam Rijkswaterstaat
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DCO	Directie Communicatie van IenW
DenGerNeth	Denmark Germany Netherlands
DLOC	Dienst Landelijk Operationeel Centrum (LE Politie)
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EMSA	European Maritime Safety Agency van de EC
ERP	Emergency Response Plan
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
FIR	Flight Information Region
FP	Functioneel Parket
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de regio
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
HID	Hoofdingenieur-directeur
HMC	Hydro Meteo Centrum
HNS	Hazardous and Noxious Substances
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
IBP	Incidentbestrijdingsplan
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organization

JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid
JOMN	Justitieel Opsporingsteam Milieudelicten Noordzee
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre (maritiem en aëronautisch)
KM	Koninklijke Marine
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Landelijk Coördinatie Centrum
LCM	Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging water
LCMS	Landelijk Crisismanagement Systeem
LE	Landelijke Eenheid
LIOGS	Landelijk Informatiepunt Ongevallen Gevaarlijke Stoffen
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LOF	Lloyds Open Form
LTFO	Landelijk Team Forensische Opsporing
MARPOL	MARine POLLution verdrag
MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
ME	Mobiele Eenheid
MEOD	Maritieme Explosieve OpruimingsDienst
MF	Medium Frequency (middenglof)
MIK	Maritiem Informatie Knooppunt
MIRG	Maritieme Incident Response Groep
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCP	Nederlands Continentaal Plaat
NIOZ	Nederlands Instituut Onderzoek der Zee
NKC	Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie
NOGEPa	Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie
OM	Openbaar Ministerie
OPPLAN SAR	Operationeel Plan Search and Rescue
OSC	On-Scene Coordinator
OSR	Oil Spill Response
OT	Operationeel Team
OT/KWC	Operationeel Team op Kustwachtcentrum
OT/ROT	Operationeel Team in Regionaal Operationeel Team
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
OvD	Officier van Dienst
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-BZ	Officier van dienst Bevolkingszorg
OvD-G	Officier van Dienst GHOR
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
OvD-W	Officier van Dienst Water

P&I	Protection & Indemnity verzekering
POB	Personen aan boord
PoR	Place(s) of Refuge
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
RBT	Regionaal Beleidsteam (landzijde)
RCC	Regionaal Coördinatiecentrum OF Rescue Coördination Centre
RD	Regionale Dienst (Rijkswaterstaat)
RIT	Rampen Identificatie Team
RMD	Radio Medische Dienst
ROKN	Regeling Organisatie Kustwacht Nederland
ROT	Regionaal Operationeel Team
RWS	Rijkswaterstaat
RWS ZD	Rijkswaterstaat Zee en Delta
SAR	Search and Rescue
SBK	Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS Diensten
SBV	Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels
SCC	Schelde Coördinatie Centrum
SIS	Slachtofferinformatiesystematiek
SITRAP	Situatie Rapport
SMC	SAR Mission Coordinator
SodM	Staatstoezicht op de Mijnen
SOLAS	International convention for the Safety of Life At Sea
SON	Stichting Olievogelopvang Nederland
SUA	Suppression of Unlawful Acts
SRR	Search and Rescue Region
Stb.	Staatsblad
STZ	Scheepvaartreglement TZ
SVW	Scheepvaartverkeerswet
TOV	Tijdelijk Opvangcentrum besmeurde Vogels
Trb.	Tractatenblad
TZ	Territoriale Zee
UNCLOS	United Nations Convention of the Law of the Sea
VHF	Very High Frequency (marifoon)
VN	Verenigde Naties
VC	Verkeerscentrale
VCH	Verkeerscentrale Hoek van Holland
VR	Veiligheidsregio
VWM	Verkeer- en Watermanagement
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
WBMO	Wet bestrijding maritieme ongevallen
WVVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Bijlage 2 : Begrippen

Aanlandingsplaats	Plaats waar een hulpverleningsvaartuig of helikopter (aan)landt, tevens geschikt voor het overbrengen van slachtoffers in andere vervoersmiddelen.
Alarmeren	Het geven van een attentiesignaal dat, al of niet via hetzelfde medium, dient te worden gevolgd door een oproep (eenheden / diensten) of een waarschuwing (o.a. het publiek). Het direct waarschuwen van de leden van een Bestrijdingsteam, Calamiteitenteam of Beleidsteam.
Beheerder	Onze minister van Infrastructuur en Waterstaat, Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van een waterschap of burgemeester en wethouders, al naar gelang het betreft waterstaatswerken in beheer bij het Rijk, een provincie, een waterschap of een gemeente.
Beheergebied	In het algemeen gebruikt in de zin van 'het gebied waarover RWS ZD beheer voert'.
Beleidsteam	Team van leden van het Directieteam en onder voorzitterschap van de HID (of plv.) dat bij elkaar komt wanneer een incident of calamiteit dusdanig escaleert (coördinatiefase 3) waardoor besluitvorming, beleidsbepaling en beleidscoördinatie dient plaats te vinden.
Bestuursdwang	Het door het bevoegde bestuursorgaan op kosten van de overtreder ongedaan maken van hetgeen in strijd met de wet is.
Bestuurlijke coördinatie	De afstemming van het beleid met en tussen: de gemeenten, de Rijksdiensten, andere overheden en instanties. Deze coördinatie wordt bereikt door: overleg met burgemeesters, in de provincie werkzame 'Rijksheren', militaire commandanten en andere belanghebbenden; aanwijzingen aan burgemeesters over de rampbestrijding; het voorzien in een eenhoofdige operationele leiding.
Bestuurlijke organisatie	Het gedeelte van de leidingstructuur op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau: bestuurders en hun maatstaven waaronder de Gemeentelijke Rampenstaf.
Bevoegd gezag	Al naar gelang de van toepassing zijnde wettelijke bepaling de burgemeester, de voorzitter van de regionale brandweer, de Commissaris van de Koning, de minister van Binnenlandse Zaken.
Bijstand	Aanvullend potentieel van buiten de eigen dienst, aangevraagd door het bevoegd gezag.
Bron- en emissiebestrijding	Alle te verrichten activiteiten ter directe bestrijding en stabilisatie van een incident en het terugdringen van gevaar.
Buitengewone omstandigheden	Gebeurtenissen die buiten het normale werkpatroon vallen en kunnen escaleren tot een calamiteit of rampsituatie.
Calamiteit	Een niet-routinematige gebeurtenis, die buiten het normale werkpatroon valt en die bovendien een acute bedreiging vormt of zou kunnen vormen voor de taakuitvoering van een

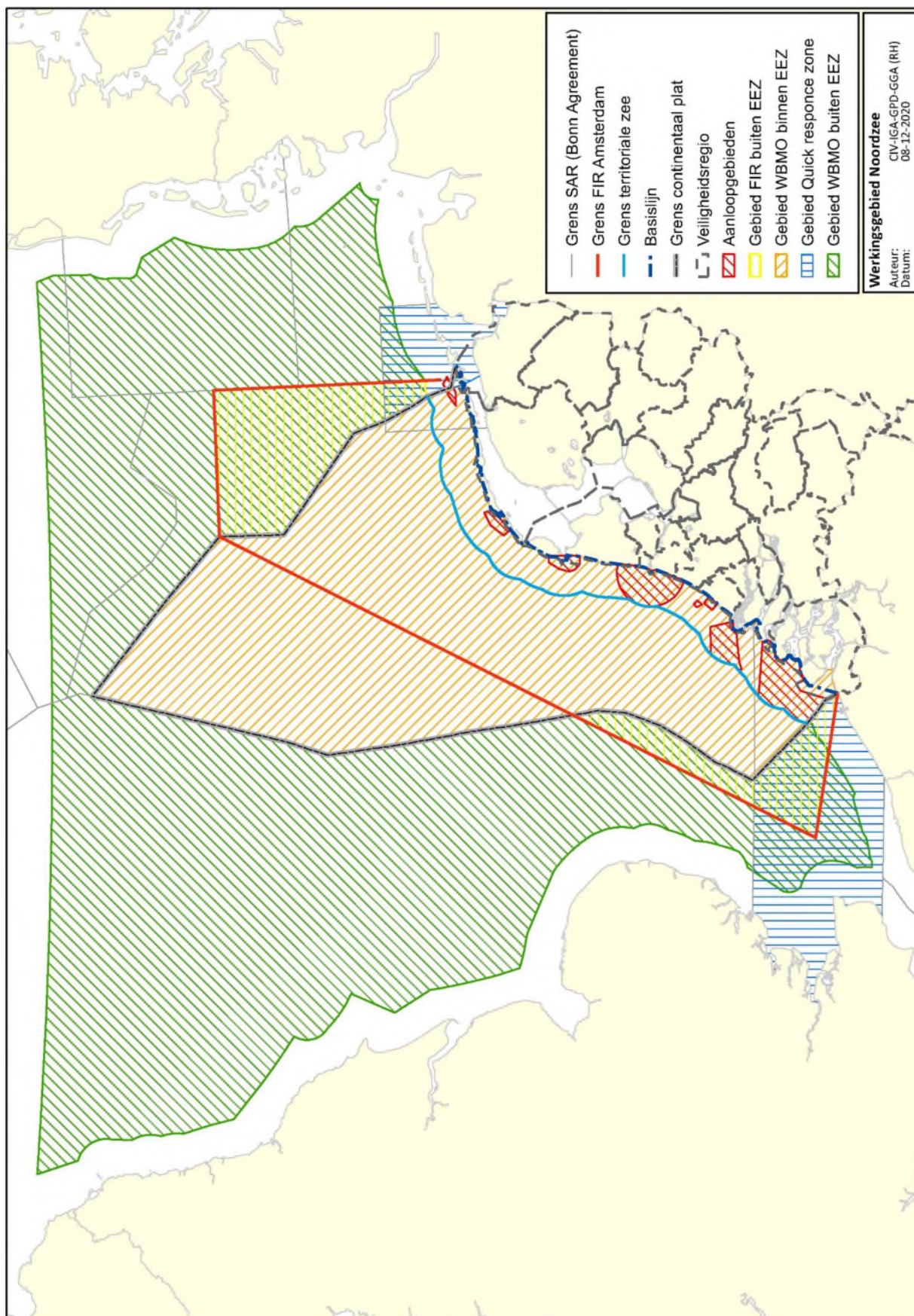
Coördinatie	organisatie en/of de samenleving, en waarbij de gezamenlijke aanpak verder gaat dan de gewone, dagelijkse samenwerking. De onderlinge afstemming van informatie, adviezen, verantwoordelijkheden of taken teneinde een doeltreffende besluitvorming of uitvoering te bevorderen.
Commando Plaats Incident	Een team waarin de hoogst in rang aanwezigen leidinggevend van de hulpverleningsorganisaties (en RWS) gezamenlijk overleggen en beslissingen nemen. Het team geeft leiding aan de feitelijke bestrijding op de plaats van het ongeval.
Coördinerend burgemeester	Het team dat de coördinatie verzorgt op de plaats van het incident en dat de leiding geeft aan de uitvoerende activiteiten. De burgemeester die bij een gemeentegrensoverschrijdend incident de bemiddelaar en adviseur is voor de opperbevelhebbers.
Crisis	Een situatie waarin een vitaal belang van de samenleving is aangetast of dreigt te worden aangetast
Crisisbeheersing	Het geheel van maatregelen en voorzieningen, met inbegrip van de voorbereiding daarop, dat het gemeentebestuur of het bestuur van een veiligheidsregio in een crisis treft ter handhaving van de openbare orde, indien van toepassing in samenhang met de maatregelen en voorzieningen die op basis van een bij of krachtens enige andere wet toegekende bevoegdheid ter zake van een crisis worden getroffen.
Crisismanagement	Het beheersen van of de omgang met een crisis. Een proces dat bestaat uit vijf elementen, te weten pro-actie, preventie, preparatie, respons en nazorg. De georganiseerde beheersing van crises.
Departementaal Coördinatie Centrum GHOR	Wordt in geval van een crisis op het beleidsterrein van één departement door de betrokken minister geactiveerd. De door het bestuur van de veiligheidsregio ingestelde organisatie GHOR is belast met de coördinatie, aansturing en regie van de geneeskundige hulpverlening, en met de advisering van andere overheden en organisaties op het gebied van de geneeskundige hulpverlening.
Incident	Onvoorziene gebeurtenis. Definitie volgens Rijkswaterstaat: Het betreft een gebeurtenis die buiten het (reguliere) werkpatroon valt waarbij de aanpak verder gaat dan de gewone dagelijkse werkzaamheden, waarbij de inzet van externe hulpdiensten en/of instanties noodzakelijk kan zijn en er mogelijksterwijs afstemming plaats dient te vinden met externe partijen.
Incidentbestrijding	Het geheel van overheidsmaatregelen inzake de voorbereiding op de bestrijding van incidenten, de daadwerkelijke bestrijding en de nazorg ervan.
Incidentbestrijdings-organisatie	De organisatie die wordt opgezet om een incident, calamiteit te bestrijden.
Incidentbestrijdingsplan	Een plan waarin taken van alle bij de bestrijding van een incident betrokken diensten beschreven zijn, ten behoeve van

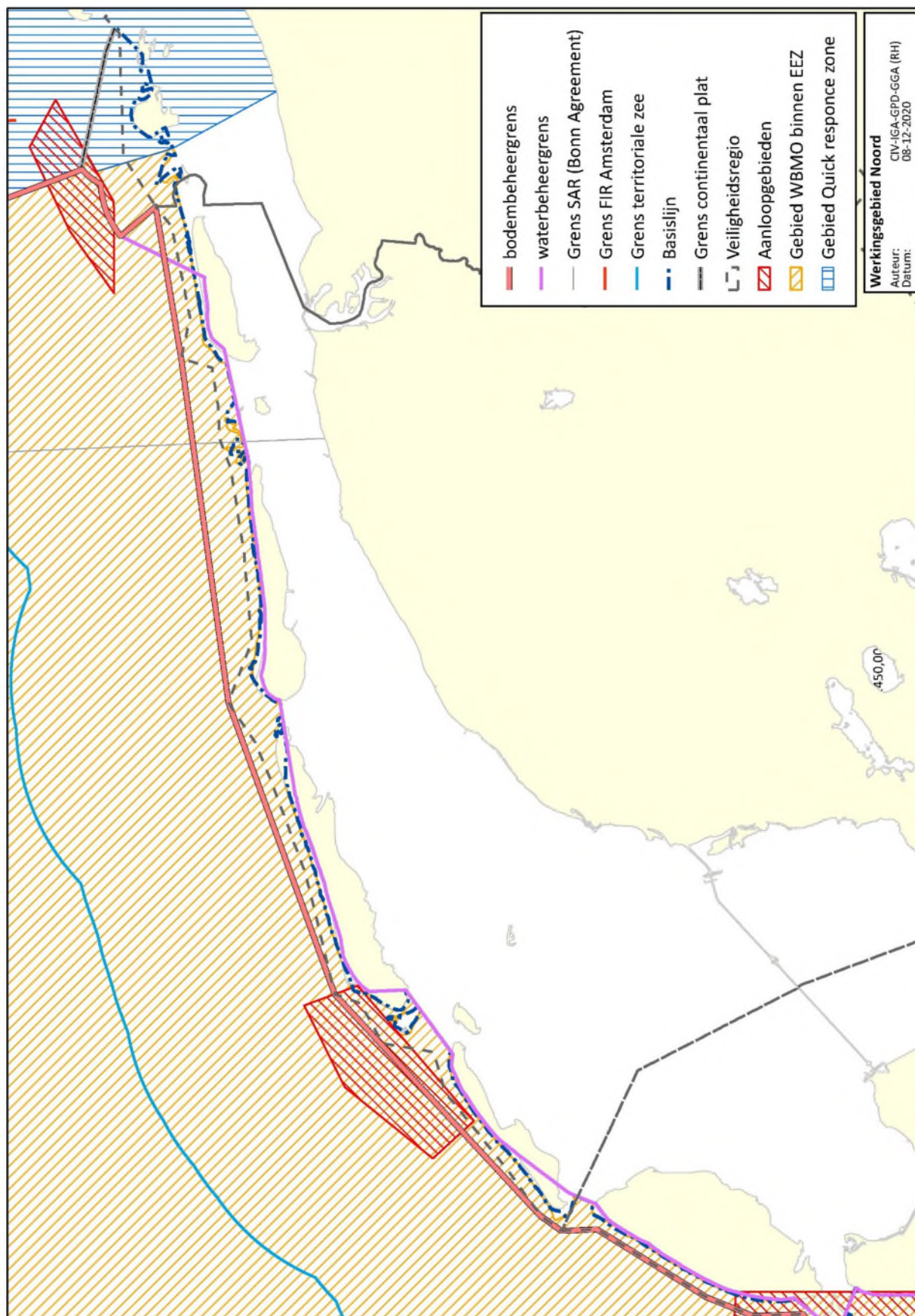
	een effectief optreden. Dit plan wordt opgesteld voor een afgebakend gebied met de kaders: • een multidisciplinaire scope • bruikbaar voor alle niveaus van opschaling • een beschrijving van de te nemen acties
Kustwacht	Samenwerkingsorgaan van Rijksdiensten voor de operationele uitvoering van de rampen- en incidentbestrijding op zee.
Kustwachtcentrum	Het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) te Den Helder dat dient als informatiecentrum voor de uitvoering van Kustwachttaken, bestaande uit het operationeel commando-centrum, nationaal maritiem en aeronautisch reddingscoördinatiecentrum, centrale meldkamer en maritieme assistentiedienst.
Melding	Een binnenkomende mededeling (kennisgeving) over een gebeurtenis, meestal in de vorm van een klacht of noodsignaal.
Nautisch beheer(der)	Het geheel van (voorbereidende) maatregelen ten behoeve van een veilig en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.
Nazorg	Het onderzoeken naar hoe een calamiteit heeft kunnen ontstaan en wie daar uiteindelijk verantwoordelijk voor is.
Ondersteuning	Het geheel van secretariële, logistieke en verbindingstechnische voorzieningen, dat tot doel heeft een operationeel team (staf) of het beleidsteam te laten functioneren.
Ongeval	Synoniem voor incident of calamiteit.
Ontruiming	Het voor korte duur verlaten van de verblijfplaats op een advies van parate diensten. Brandweer en politie kunnen direct tot een dergelijk advies overgaan, indien daarvoor, binnen te geven grenzen, een mandaat is verstrekt. Een voorwaarde daarbij kan zijn dat zij de ontruiming zelf in goede banen kunnen leiden.
Operationeel (commando/coördinatie) centrum	Een locatie waar onder leiding van de operationeel leider de coördinerende functie van een staf wordt uitgeoefend.
Operationeel leider	Deze functionaris is ten opzichte van het bevoegd gezag verantwoordelijk voor de manier waarop de diensten samenwerken om incidenten te bestrijden. Hij oefent zijn bevoegdheid uit binnen de door het bevoegd gezag te stellen grenzen. Het is zijn taak om beleidsbeslissingen te vertalen in operationele opdrachten en taakuitvoering van diensten af te stemmen, uiteraard in directe samenwerking met de betrokkenen.
Operationele leiding	De bevoegdheid tot het in opdracht van het bevoegd gezag geven van bindende aanwijzingen aan commandanten / hoofden van de incidentbestrijding samenwerkende zelfstandige diensten, zonder daarbij te treden in de bevoegdheden van de commandanten/hoofden van de diensten aangaande de wijze van uitvoeren van taken.
Oppebevel	Oppebevel ook wel eindverantwoordelijke duidt op twee samenhangende notities: Enerzijds de politieke en bestuurlijke verantwoordelijkheid, anderzijds de zeggenschap over ieder die aan de

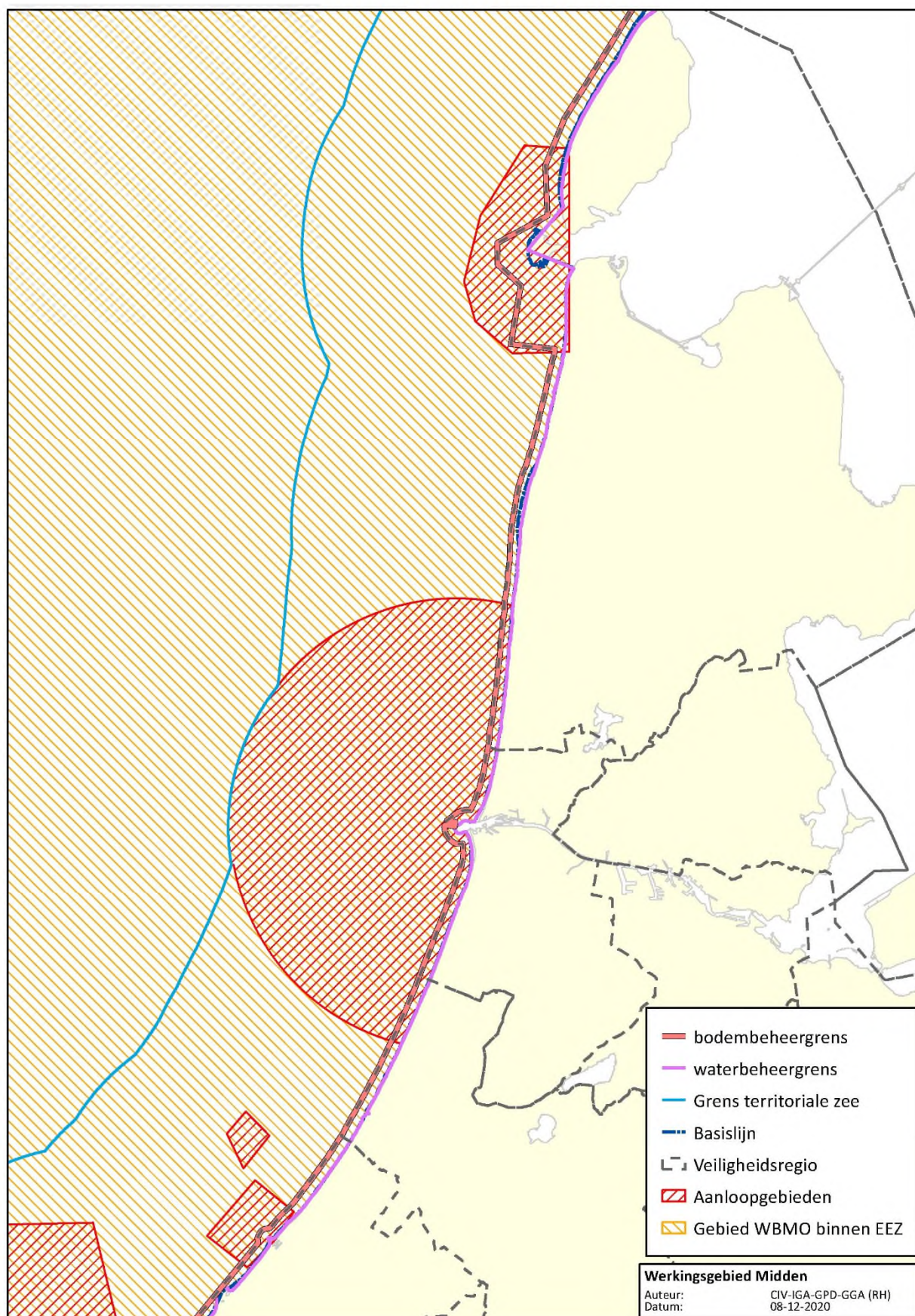
	(incident)bestrijding deelneemt, zulks in het bijzonder met het oog op een goede coördinatie.
Opschaling	Het opzetten van de incidentbestrijdingsorganisatie vanuit het dagelijks functioneren van de diverse diensten. Het overgaan van kleinschaligheid naar grootschaligheid. Vanuit de normale werkzaamheden wordt met gebruikmaking van bevoegdheden uit wetten, plannen en procedures de rampenbestrijdingsorganisatie gevormd.
Place of Refuge	Een haven waar een schip in geval van calamiteiten naar binnen kan worden gebracht.
Preparatie	De voorbereiding op de acute bestrijding van incidenten door planvorming, informatievoorziening, oefenen en opleiden.
Preventie	Het onderzoeken naar oorzaken van gebeurtenissen die kunnen voorkomen.
Pro-actie	Het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid.
Ramp	Een zwaar ongeval of een andere gebeurtenis waarbij het leven en de gezondheid van veel personen, het milieu of grote materiële belangen in ernstige mate zijn geschaad of worden bedreigd en waarbij een gecoördineerde inzet van diensten of organisaties van verschillende disciplines is vereist om de dreiging weg te nemen of de schadelijke gevolgen te beperken
Regionaal Coördinatie Centrum	De plaats waar de coördinerende burgemeester en zijn intergemeentelijke rampenstaf (het intergemeentelijk samengestelde orgaan dat de coördinerende burgemeester bijstaat bij zijn bestuurlijk coördinerende functie), inclusief de operationele leider, is ondergebracht. Het gemeenschappelijke actiecentrum van de operationele hulpverleningsdiensten op tactisch niveau.
Repressie / Respons	Het afhandelen en bestrijden van incidenten, het tegengaan van vervolgincenten en het hulpverleners aan slachtoffers.
Rijkshavenmeester	De Rijkshavenmeester is door de minister van IenW aangewezen als bevoegde autoriteit voor de nautische veiligheid en het scheepvaartverkeer in zijn gebied.
Risico	Het product van het effect en de kans op een incident in een bepaald gebied of plaats.
Scenario	Veronderstelde of geplande loop van gebeurtenissen.
Situatierapport (Sitrap)	Een bondig rapport van de operationele en verzorgingstoestand dat periodiek op eigen initiatief of op aanvraag aan het hogere echelon wordt verstrekt.
Strategisch niveau	Het niveau waarop de beleidskaders worden vastgesteld waarbinnen de rampbestrijdingsorganisatie op gaat treden.
Tactisch niveau	Het niveau waarop de tactiek van het optreden bepaald wordt binnen de gestelde beleidskaders.

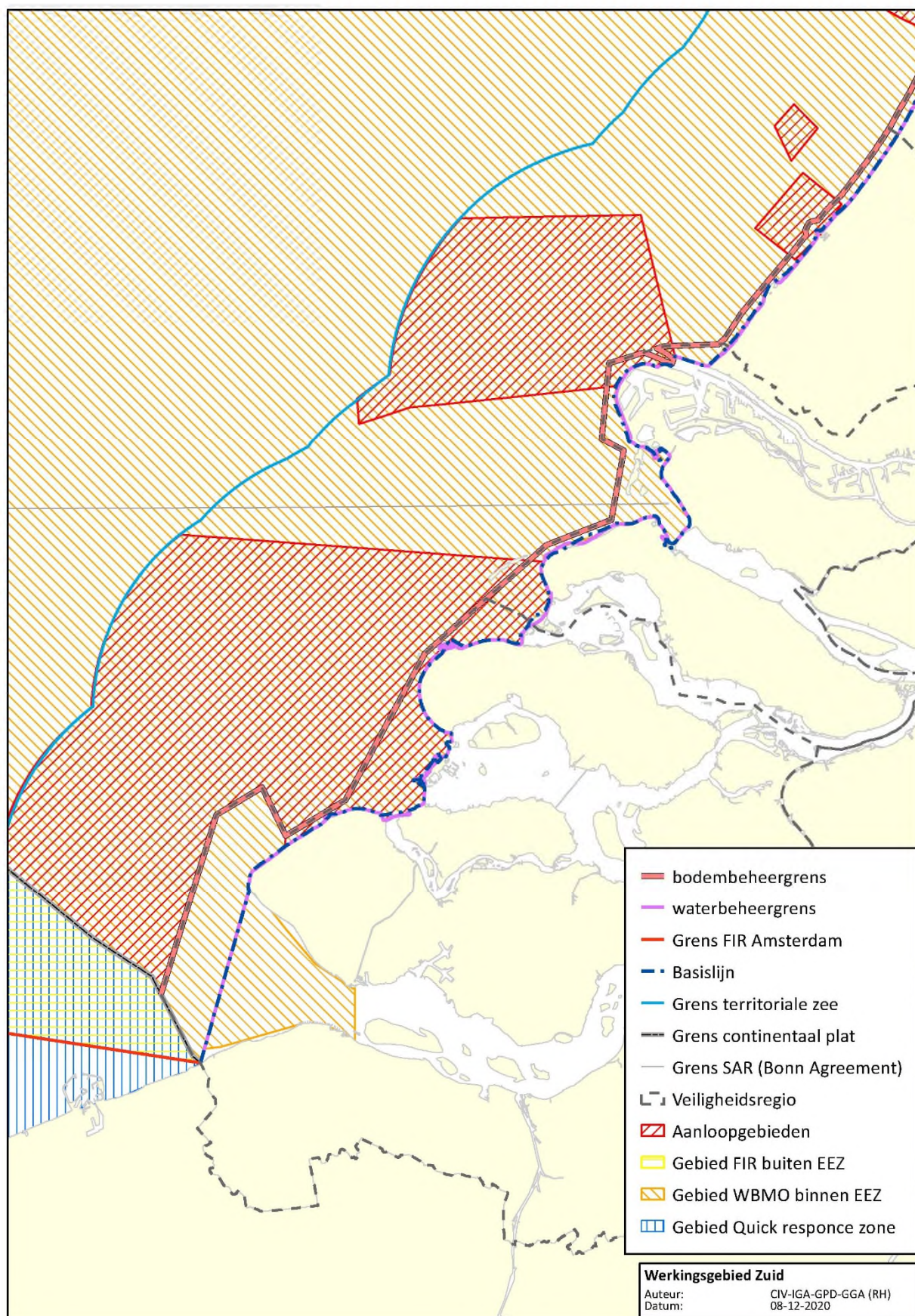
Bijlage 3 : Kaartmateriaal

- Werkingsgebied Noordzee
- Werkingsgebied Noord
- Werkingsgebied Midden
- Werkingsgebied Zuid









Bijlage 4 : Juridisch kader

In onderstaande schema's staan een aantal kolommen waarin kerngegevens van de beleidsinstrumenten zijn ingevuld; zo is de officiële naam van de wet met vindplaats, het toepassingsgebied, de essentie en de uitvoerende wetgeving opgenomen. Hieronder een overzicht van de opgenomen beleidsinstrumenten; deze lijst is niet uitputtend.

Nationaal kader bij incidentenbestrijding op de Noordzee

- Primair juridisch kader:
 - o Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO)
 - o Wrakkenwet
 - o Waterwet
 - o Scheepsvaartverkeerswet
- Juridisch kader op gemeentelijk niveau:
 - o Wet Veiligheidsregio's
 - o Gemeentewet
- Overige wetgeving
 - o Staatsnoodrecht
 - Havennoodwet
 - Vervoersnoodwet
 - Prijzennoodwet en vorderingswet
 - o Overige wetgeving
 - Wet voorkoming verontreiniging door schepen
 - Mijnbouwwet
 - Wet milieubeheer
 - Wet installaties Noordzee
 - Wet aansprakelijkheid olietankschepen
 - Wet op strandvonderij
 - Politiewet 2012
 - Boek 8 Burgerlijk Wetboek
 - o Overige overeenkomsten, regelingen en besluiten
 - Nota maritieme noodhulp
 - Regeling organisatie Kustwacht Nederland (ROKN)
 - Regeling inzake de SAR-disnes 2994
 - Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2016
 - Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming
 - GMDSS Verantwoordelijkheid
 - Regeling militaire steunverlening in het openbaar belang
 - Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels (SBV-regeling)
 - Samenwerkingsregeling bestrijding kustverontreiniging (SBK-regeling)

Internationaal kader bij incidentbestrijding

- Verdragen
 - o VN Zeerechtverdrag (UNCLOS)
 - o Wrakopruimingsverdrag
 - o OSPAR Verdrag
 - o MARPOL 73/78
 - o Bonn Overeenkomst
 - o Interventieverdrag
 - o SOLAS- Verdrag
 - o SAR- Verdrag
 - o Hulpverleningsverdrag
 - o SUA- Verdrag
 - o STCW- Verdrag
 - o Verdrag tot eenmaking van enige regelen betreffende strafrechtelijke bevoegdheden in zaken van aanvaringen en andere scheepvaartongevallen
 - o COLREGs
- Verdragen inzake maritieme aansprakelijkheid
 - o Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Londen, 1976, Trb. 1980, 23) en het protocol van 1996 (Londen, 1996, Trb. 1997. 300)
 - o Het Verdrag tot vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring
 - o Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging olie.
 - o Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie
 - o Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie
 - o Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken
 - o Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (Londen, 2002, Trb. 2011, 110)
- Internationale afspraken
 - o DENGERNETH
 - o Zuidelijke Noordzee

4A Nationaal kader bij incidentenbestrijding op de Noordzee

In deze paragraaf wordt het nationaal kader nader uiteengezet welk van toepassing kan zijn als er sprake is van een incident op de Noordzee.

Primair juridisch kader

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO)	Binnenwateren, TZ en EEZ	De wet is van toepassing op <i>maritieme ongevallen</i> zijnde een aanvaring, stranding of ander navigatie incident of ander voorval aan boord van een <i>zeeschip</i> of daarbuiten waardoor materiële schade aan een schip of zijn lading wordt veroorzaakt of dreigt te worden veroorzaakt. De definitie van zeeschepen staat in artikel 1 lid B WBMO.	De WBMO bevat een meldplicht van de kapitein of exploitant, een waarschuwings-, lokaliserings- en opruimverplichting voor de overheid en regelt de overheidsbevoegdheden ingeval van bijna zinkende of strandende schepen. Doel van de wet is het reguleren en verbeteren van de bevoegdheid van kuststaten om wrakken, schepen en de daarvan afkomstige zaken te (laten) ruimen indien er sprake is van gevaar voor de scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen. De kosten hiervan kunnen verhaald worden op de scheepseigenaar. De wet verschaft de mogelijkheid tot directe vordering van de staat op de verzekeraar. De positie van de staat om (een deel van) de bergingskosten terug te vorderen wordt zodoende versterkt. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikelen 7-14 en 16, 18-20. Kostenverhaal: artikelen 24-25 WBMO en artikelen 8:655-658 BW.
Wrakkenwet ¹³	Binnenwateren en in de TZ	De wet is van toepassing op <i>binnenvaartschepen</i> en voorwerpen die niet onder de WBMO vallen, anders geniet de WBMO de voorkeur. De wet bevat bepalingen omtrent de opruiming van vaartuigen en andere voorwerpen die in de TZ of binnenwateren zijn gestrand, gezonken of aan grond zijn geraakt.	De Wrakkenwet is van toepassing op vaartuigen en voorwerpen die geen verband houden met een <i>zeeschip</i> , anders geniet de WBMO de voorkeur. Wrakken kunnen door de beheerder van het water of een waterstaatswerk worden opgeruimd zonder dat belanghebbenden hem aansprakelijk kan stellen voor de door de opruiming toegebrachte schade aan het wrak, nadat de beheerder in een besluit de noodzaak hiervan kenbaar heeft gemaakt en hiervan kennisgeving heeft gedaan. Zonder vergunning van de beheerder mogen geen zaken van het vaartuig verwijderd worden. Alleen bij voldoende borgstelling krijgt de eigenaar zijn vaartuig terug. Is dit niet het geval dan mag de beheerder tot verkoop overgaan. <u>Relevante artikelen:</u> Kostenverhaal: Artikelen 5-10.

13. Wrakkenwet zal op termijn vervangen worden door de Omgevingswet.

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Waterwet ¹⁴	Binnenwateren, TZ en EEZ	De wet is gericht op het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste in samenhang met bescherming en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van <i>watersystemen</i> en vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. Onder watersystemen wordt “een samenhangend geheel van een of meer oppervlaktelichamen en grondwaterlichamen, met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen, en ondersteunende kunstwerken” verstaan (artikel 1.1 Waterwet).	Met het oog op incidentenbestrijding zijn de volgende aspecten van belang: 1) Vergunningsstelsels; voor het gebruik van een waterstaatswerk of het lozen of onttrekken van water aan Rijkswater is een vergunning verplicht. Dit volgt uit bepalingen onder hoofdstuk 6 van de wet. Aan de watervergunning worden voorschriften verbonden, om nadelige gevolgen van de handeling te voorkomen of (gedeeltelijk) weg te nemen. Naast deze voorschriften kunnen ook voorschriften worden opgenomen die de financiële zekerheid voor nakoming van de verplichting of dekking van eventuele schade aan een watersysteem regelt. De Waterwet beoogt de meeste handelingen via algemene regels te reguleren, waarbij geen vergunning hoeft te worden aangevraagd. 2) Beheerders van Rijkswateren en regionale wateren moeten beschikken over een calamiteiten (bestrijding) plan indien er sprake is van een incident rond om waterstaatswerken. Incidenten worden afgebakend in artikelen 5.28-5.31. In een calamiteiten(bestrijding)plan staat onder meer welke maatregelen nodig zijn en welk materieel beschikbaar is als zich een calamiteit voordoet. Het is van groot belang dat de calamiteitenplannen goed zijn afgestemd op soortgelijke plannen van andere overheden. Dit zijn met name calamiteitenplannen van aangrenzende beheerders en de crisisplannen op grond van de Wet veiligheidsregio's. De waterbeheerder hoeft geen calamiteitenplan vast te stellen voor gebeurtenissen die al onderwerp zijn van het incidentbestrijdingsplan op basis van artikel 23 WBMO. Derhalve heeft WBMO voorrang op bepalingen uit de Waterwet indien het eenzelfde situatie betreft. Conform artikel 5.30 mag de beheerder bij gevaar maatregelen treffen, zelfs in afwijking van wettelijke voorschriften. Echter, deze maatregelen mogen niet in strijd zijn met bepalingen die volgen uit de Grondwet of internationale verplichtingen. In geval een maatregel afwijkend van wettelijke voorschriften wordt genomen dan moet deze gemeld worden aan gedeputeerde staten. De Waterwet laat de aanvraag en verlening van financiële steun onverlet. De benodigde middelen voor een beheerder van een watersysteem ter bestrijding van een calamiteit is preparatief geregeld door gesloten overeenkomsten met aannemers. 3) Conform artikel 7.21 kan de beheerder de koste van schade aan waterstaatswerken in zijn beheer verhalen op eigenaren of gebruikers van vaartuigen die de schade hebben veroorzaakt. Indien de scheepseigenaar niet bereid is het geraamde bedrag tot zekerheid te betalen of niet genoeg zekerheid kan stellen voor betaling binnen redelijke termijn, dan komt Rijkswaterstaat het recht toe het voorzetten van de reis van het schip te beletten zonder enige rechterlijke inmenging. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikelen 5.30, 8.1- 8.10. Kostenverhaal: artikelen 7.21- 7.22.

14. Waterwet zal op termijn vervangen worden door de Omgevingswet.

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Scheepvaartverkeerswet ¹⁵	Binnenwateren, TZ en EEZ	De Scheepvaartverkeerswet is een kaderwet die <i>scheepvaartverkeer</i> van schepen en andere vaartuigen binnen de TZ reguleert en de scheepvaartroutes voor de Nederlandse kust gelegen ordent. Daarnaast biedt de wet grondslag voor de ordening van scheepvaartroutes gelegen buiten de TZ, in de EEZ.	Met het oog op incidentenbestrijding is het volgende van belang. Het doel van de Scheepvaartverkeerswet is het verzekeren van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer, het in stand houden een waarborgen van bruikbaarheid van de scheepvaartwegen, het voorkomen of beperken van schade aan scheepvaartweeg en kunstwerken, het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen en verkeersreglementering. Onder scheepvaartverkeer wordt het verkeer van schepen en andere vaartuigen verstaan. Bij (dreigende) incidenten is vooral artikel 4 SVW van belang, op grond waarvan onder andere verkeersaanwijzingen kunnen worden gegeven. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikelen 4, 25-35c.

15. Scheepvaartreglement territoriale zee werkt de Scheepvaartverkeerswet nader uit voor de scheepvaart in de territoriale zee.

Juridisch kader op gemeentelijk niveau

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Wet Veiligheidsregio's	Binnenwateren en gemeentelijk ingedeeld gebied TZ	De wet biedt de grondslag voor het instellen van een gemeenschappelijke regeling waaraan de uitvoering van <i>brandweertaken</i> en taken in het kader van de <i>geneeskundige</i> hulpverlening bij ongevallen en rampen worden opgedragen.	Met de Wet veiligheidsregio's valt een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige crisisorganisatie onder een regionale bestuurlijke regie. De wet regelt onder andere de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden bij de bestrijding van rampen. Het Rijk heeft een groot deel van de taken van de rampenbestrijding bij de gemeenten gelegd. In de wet staat omschreven welke taken de gemeenten hebben, hoe zij zich moeten voorbereiden en hoe de bevelsstructuur is bij een ramp of een zwaar ongeval. Tevens worden er bevoegdheden toegekend bij een bovenlokale ramp en crises. In artikel 51 is de mogelijkheid vastgelegd tot militaire bijstand door Defensie.
Gemeentewet	Binnenwateren en gemeentelijk ingedeeld gebied TZ	De Gemeentewet bevat aanvullende bevoegdheden voor de burgemeester.	Op grond van artikelen 172 en 175 van de Gemeentewet kan de burgemeester ter handhaving van de openbare orde bevelen geven aan de politie. De bevoegdheden van de politie staan in de Politiewet. Ingeval van rampen kan de politie ondersteuning bieden op het gebied van: handhaving openbare orde, evacuatie, voorkomen van verkeersopstoppen en persvoorlichting. Krachtens de Gemeentewet kan de burgemeester ook bevelen geven aan de brandweer.

Overige wetgeving

In sommige situaties lenen de voorgaande regelingen zich niet voldoende voor een afdoende afwikkeling van een (zeer) specifiek incident. Voor dit soort situaties zijn er specifieke wetten opgesteld. De relevante wetgeving wordt hieronder uiteengezet.

1) Staatsnoodrecht

Ingeval van noodsituaties kan worden besloten om buitengewone bevoegdheden te gebruiken. Deze noodwetgeving vormt het staatsnoodrecht. Voor het toepassen van staatsnoodrecht door de overheid bestaan voorwaarden en beperkingen. Maatregelen mogen alleen onder staatsnoodrecht afgekondigd worden als een vitaal belang wordt bedreigd. Bovendien moet er evenredigheid bestaan tussen het te beschermen belang en de mate waarin wordt opgetreden. Door activering van het staatsnoodrecht is het namelijk mogelijk af te wijken van grondrechten en de grondwettelijke bevoegdhedenstructuur. Het uitoefenen van de

noodbevoegdheden krachtens het staatsnoodrecht kan alleen worden gedaan indien deze via een Koninklijk Besluit, op voordracht van de Minister-President, in werking is gesteld.

Het geschreven staatsnoodrecht is te vinden in een aantal noodwetten. In het kader van IBP Noordzee zijn de volgende noodwetten van belang:

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Havennoodwet	Binnenlands	Regels m.b.t. het gebruik van havens in geval van oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante of daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden	De havennoodwet voorziet in een aantal bevoegdheden; zo geven artikelen 6, 7, 8 en 13 aanwijzingen m.b.t. het gebruik van havens. Krachtens deze artikelen kan toegang tot havens geregeld, beperkt of verboden worden en is er een vergoeding verschuldigd. De wet voorziet dat bepaalde bijzondere bevoegdheden door de havencommissarissen kunnen worden uitgeoefend, terwijl andere bevoegdheden aan de centrale overheid zijn voorbehouden.
Vervoersnoodwet	Te land en binnenwateren	Regels m.b.t. het vervoer te land en op de binnenwateren in buitengewone omstandigheden	Artikelen 8 tot en met 17 vormen de wettelijke basis voor een centrale organisatie van het binnenlandse vervoer ten tijde van een noodtoestand. Bovendien worden een aantal bijzondere bevoegdheden in de wet neergelegd. De wet beoogt, ondanks ingrijpen van overheidswege, de normale commerciële sfeer van het vervoerbedrijf zo min mogelijk te verstoren.
Prijzennoodwet en Vorderingswet	Binnenlandse markt	Regels op het gebied van de prijzen van goederen en diensten in buitengewone omstandigheden. Regeling betreffende het vorderen van zaken door de landsoverheid.	Prijzennoodwet (art. 16 lid 2) jo. Vorderingswet (art 3a, 10, 20, 22 en 29). De bevoegdheden die de Minister van IenW toekomt krachtens deze artikelen hebben betrekking op de vordering van eigendomsrecht of verschaffen de Minister het recht tot gebruik van zaken ter behartiging van de zorg van de aangelegenheden. Let wel: de vorderingswet geldt niet voor zeeschepen.

2) Overige wetgeving

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Wet voorkoming verontreiniging door schepen	Binnenwateren, TZ en EEZ	De wet is van toepassing op schepen die op zee wordt gebruikt die onder Nederlandse vlag varen en op buitenlandse schepen die zich bevinden in een Nederlandse haven, de TZ of EEZ. Het ziet toe op de kwaliteit van het water door <i>operationele lozingen</i> van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen te voorkomen en beperken.	De wet bevat een algemeen verbod op het lozen van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen, behoudens de gevallen die bij of krachtens een AMvB zijn vast gesteld. AMvB's kunnen eveneens worden opgesteld voor eisen omtrent bouw, de inrichting en uitrusting van een schip ter voorkoming en beperking van het lozen van schadelijke stoffen. De wet delegeert regelgevende bevoegdheden omtrent het houden van toezicht, aanhouding en strafbaarstelling overtreding. De overheid is gemachtigd schepen in de Nederlandse haven aan te houden of toegang tot de haven te ontfangen indien de schepen niet voldoen aan de in de wet gestelde eisen. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikel 14-26.
Mijnbouwwet ¹⁶	Binnenwateren, TZ en Continentaal Plat	<i>Incidenten voortvloeiend uit mijnbouwactiviteiten op zee, zowel binnen als buiten de territoriale wateren, vallen binnen de reikwijdte van de wet.</i>	De Mijnbouwwet schenkt aandacht aan de effecten van delfstofwinning zoals bodemdaling, bodemstijging, horizontale bodembewegingen en aardbevingen. De wet stelt regels omtrent het uitgeven van vergunningen voor het opsporen en winnen van delfstoffen en aardwarmte. Toezicht op naleving van wettelijke regelingen die van toepassing zijn op het winnen van delfstoffen en distributie van gas wordt gedaan door Staatstoezicht op de Mijnen. Zij voeren onaangekondigde inspecties van mijnbouwinstallaties uit. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: Mijnbouwbesluit, artikel 88, 90, 91.

16. De Mijnbouwwet is uitgewerkt in het Mijnbouwbesluit en de Mijnbouwregeling. Mijnbouwwet zal op termijn vervangen worden door de Omgevingswet.

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Wet milieubeheer ¹⁷	Binnenwateren, TZ en EEZ	De wet is een kaderwet die algemene regels bevat voor <i>bescherming van milieu</i> .	De wet bevat een aantal normatieve elementen, waaronder een algemene zorgplicht voor het milieu in artikel 1.1a. Titel 17.1 en 17.2 behandelt de maatregelen die genomen kunnen worden indien er sprake is van milieuschade of een onmiddellijke dreiging daarvan. Op grond van artikel 18.2i dient het bevoegd gezag zorg te dragen voor de handhaving van de gestelde verplichtingen tot bescherming van milieu. Bij een overtreding zal het bevoegd gezag, zoals uit de praktijk blijkt, met name last onder dwangsom opleggen. Het bevoegd gezag kan zelf te allen tijde preventieve, beheers- en herstelmaatregelen nemen op grond van titel 17.2, waarbij er geen sprake hoeft te zijn van een overtreding. In hoofdstuk 3 staat beschreven welke procedure gevolgd dient te worden en wat de rechtsbeschermingsmogelijkheden zijn.
Wet installaties Noordzee	Nederlands Continentaal Plat (is gelijk aan TZ en EEZ)	De wet treft voorzieningen ter bescherming van rechtsbelangen omtrent <i>installaties gelegen buiten de territoriale wateren</i> op de bodem van het Nederlandse deel van het continentaal plat.	Krachtens de wet is de Nederlandse strafwet van toepassing op degene die zich met betrekking tot een installatie op zee schuldig maakt aan een strafbaar feit. Ingevolge artikel 3 van de wet is er de mogelijkheid om bij AMvB andere Nederlandse voorschriften van toepassing te verklaren op installaties. De bevoegde autoriteiten zijn belast met de uitvoering. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikel 4.
Wet aansprakelijkheid olietankschepen	Binnenwateren, TZ en EEZ	De wet ziet toe op een gelimiteerde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade door <i>olieverontreiniging</i> .	Onder de wet is de eigenaar van een in Nederland teboekstaand schip met 2000 ton olie als lading verplicht in het bezit te zijn van een verzekering of andere financiële zekerheid tegen schade door verontreiniging door olie. Bij vermoeden van een overtreding kan een bevel worden gegeven aan de kapitein dat het schip Nederland niet mag verlaten voordat een geldsom is gestort waarop de geldboete kan worden verhaald. Daarbij kunnen strafrechtelijke stappen worden ondernomen. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikelen 25- 26. Kostenverhaal: artikelen 9- 10a.

17. Wet milieubeheer zal op termijn vervangen worden door de Omgevingswet.

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Wet op strandvonderij	Binnenwateren en gemeentelijk ingedeeld gebied TZ	In alle aan zee grenzende gemeenten wordt het beheer van strandvonderij uitgeoefend door een strandvonder, de burgemeester bekleedt dit ambt van rechtswege. Hij oefent toezicht uit op de zeestranden onder zijn ambtsgebied.	De gemeenten zijn verantwoordelijk voor aangespoelde voorwerpen op hun strand. Er zijn operationele en procedurele afspraken gemaakt over de samenwerking van opruiming indien het olie of een andere verontreiniging betreft die de bodem kan aantasten. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten. <u>Relevante artikelen:</u> Bevoegdheden tijdens bestrijden incidenten: artikelen 5- 10.
Politiewet 2012		De wet regelt de organisatie en het beheer van de politie in Nederland, en voorziet daarbij in het nationaal politiekorps.	Op grond van deze wet kan de hulp van de politie ingeroepen worden bij incidenten. De wet bevat onder meer regels over taken en bevoegdheden van de politie, gezag en toezicht, de korpsindeling, bijzondere ambtenaren en de behandeling van klachten. Als taak voor de politie is hierin omschreven: de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven. Met artikel 57 en 58 is de mogelijkheid vastgelegd tot militaire bijstand door Defensie.
Boek 8 Burgerlijk Wetboek		Boek 8 stelt bepalingen voor verkeersmiddelen en vervoer.	De wet kent verschillende bepalingen die, onder andere, ongevallen en aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen regelt. Hierbij worden ook regels voor hulp en berging bij ongevallen op zee gesteld.

Overige overeenkomsten, regelingen en besluiten

Regelgeving	Gericht op	Essentie
Nota maritieme noodhulp Nota inzake Maritieme en aeronautische hulp op de Noordzee Beleidsbrief Maritieme en aeronautische hulp op de Noordzee 2016 – 2020, van 18 december 2015 ¹⁸	De stukken bevat bepalingen omtrent het opsporen en redden van mensen in nood, voorzieningen voor (sleep)hulp, de berging van schepen, lading en containers op de Noordzee, het bieden van een toevluchtsoord (<i>place of refuge</i>) aan schepen in nood en het verlenen van radiomedische adviezen aan zeevarenden. De Nota heeft betrekking op de binnenwateren, TZ en EEZ.	In de stukken stelt de overheid de zorgnormen voor hulp aan opvarenden en luchtvaardenden boven de Noordzee op. De zorgnorm beschrijft de gewenste inzet door de overheid bij een hulpvraag met een specificatie van de opkomsttijd (de tijd tussen ontvangst van de melding en aankomst op de plek van het incident), van de basiscapaciteit en een specificatie van de opschalingcapaciteit in tijd en omvang. De taken die horen tot het optreden bij incidenten en calamiteiten worden beschreven. Eerst wordt de formele

18. Voor 2021-2025 wordt een nieuw beleidsstuk geschreven.

Regelgeving	Gericht op	Essentie
		basis neergelegd gevolgd door het beleid en de daaruit voortkomende zorgnorm.
Regeling organisatie Kustwacht Nederland	De regeling richt zich op de taken en bevoegdheden van de Kustwacht.	
Regeling inzake de SAR- dienst 1994	Onder de SAR-dienst valt het functioneren van de dienst, coördinatie van opsporingen en redding op zee en het opstellen van operationele procedures. De gebieden voor de SAR-dienst zijn de binnenwateren, TZ en EEZ.	De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties. De directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor het functioneren van de SAR dienst.
Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2016	Stelt een Ministeriële Commissie Crisisbeheersing in.	De Commissie is belast met de coördinatie van en de besluitvorming over het geheel van maatregelen en voorzieningen met het oog op een samenhangende aanpak in een situatie waarbij de nationale veiligheid in het geding is of kan zijn, of in een andere situatie die een grote uitwerking op de maatschappij heeft of kan hebben.
Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming	Het Handboek ziet toe op een intersectorale crisis welk een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid.	Het Handboek beschrijft de aanpak van maatregelen en voorzieningen die het Rijk kan treffen met andere organisaties ten tijde van een intersectorale crisis waarbij nationale veiligheid in het geding kan zijn. Het Handboek is een praktische leidraad voor crisisbesluitvorming op Rijksniveau.
GMDSS Verantwoordelijkheid	Veiligheid van mensenlevens op zee.	Bij wijziging van het SOLAS werd tussen 1992- 1999 het <i>Global Maritime Distress and Safety System</i> (GMDSS) ingevoerd. Het GMDSS is een wereldomvattend maritiem communicatiesysteem. De bepalingen van het GMDSS zijn opgenomen in het Schepenbesluit en Vissersvaartuigenbesluit. Onder het GMDSS: - is het te bevaren zeegebied bepalend voor de uitrusting eisen van een schip en niet het bruto tonnage; - wordt gesteld dat een SAR- dienst aan wal en de scheepvaart in de directe omgeving van een schip in nood, snel gealarmeerd moeten worden.

Regelgeving	Gericht op	Essentie
Regeling militaire steunverlening in het openbaar belang	Steunverlening door de krijgsmacht en uiteindelijk veiligheid van mensenlevens op zee.	Deze regeling voorziet in steunverlening door de krijgsmacht aan een bestuursorgaan in het kader van het openbaar belang. Het gaat hierbij om steunverlening op basis van een niet-wettelijke taak niet zijnde een crisisbeheersingstaak maar in het openbaar belang die in beginsel ook door marktpartijen uitgevoerd kan worden.
Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels (SBV-regeling)	Afspraken voor samenwerking voor de afhandeling van besmeurde vogels tijdens een incident.	Let op! Dit document heeft niet de juridische status van een regeling maar is louter voor intern gebruik. Met het afroepen van de Samenwerkingsregeling draagt Rijkswaterstaat zorg voor een gecoördineerde centrale aanpak van de afhandeling van besmeurde vogels. Onder afhandeling wordt verstaan het verzamelen, selecteren, registreren, zo nodig euthanaseren, afvoeren, onderzoeken, schoonmaken en verzorgen van met olie of andere kleverige substantie besmeurde vogels volgens internationale standaards.
Samenwerkingsregeling bestrijding kustverontreiniging (SBK-regeling)	Afspraken voor samenwerking bij olieverontreiniging.	Let op! Dit document heeft niet de juridische status van een regeling maar is louter voor intern gebruik. De regeling, op verzoek van de toenmalige Minister van VenW opgesteld, bevat afspraken voor samenwerking bij olieverontreiniging. De regeling onderscheidt drie soorten verontreiniging namelijk: verontreiniging door olie, andere soort verontreiniging en aangespoelde grote vissen (walvisachtigen).

4B Internationaal kader bij incidentenbestrijding op zee

Verdragen

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie	Uitvoerende wetgeving
VN Zeerechtverdrag (UNCLOS) (Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, Montego Bay, 1982, <i>Trb.</i> 1983, 83)	Alle maritieme zones	Het VN-Zerechtverdrag is het overkoepelend juridisch kader voor het gebruik van zeeën en oceanen. De relevante artikelen voor incidentenbestrijding op zee zijn vooral te vinden in deel XII, bescherming en behoud van het mariene milieu.	Gezien de alomvattende aard is het UNCLOS relevant voor alle wet- en regelgeving en beleid op de Noordzee.
Wrakopruimingsverdrag (Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken, Nairobi, 2007, <i>Trb.</i> 2008, 115)	EEZ (een verdragsstaat kan het verdrag via een opt- in toepassen in zijn TZ en binnenwateren)	Dit Verdrag verbetert de mogelijkheden voor kuststaten om te bewerkstelligen dat wrakken van zeeschepen snel en adequaat worden verwijderd en voorts om op te treden tegen bijna zinkende of strandende schepen en al dan niet losgeslagen lading die gevaar voor het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen opleveren. Met name geschiedt dit door het uitdrukkelijk vastleggen van de daarvoor nodige bevoegdheden van die staten jegens scheepseigenaren en kapiteins, alsmede een opruimplicht en een verplichte verzekering van de opruimingskosten voor scheepseigenaren, gecompleteerd met een rechtstreeks verhaalsrecht van de kuststaat op de verzekeringspenningen. Het Verdrag is <i>niet van toepassing op</i> maatregelen die genomen worden op basis van het Interventieverdrag. Tevens is het niet van toepassing op oorlogsschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer van de Staat die gebruikt worden in niet-commerciële overheidsdienst, tenzij de betrokken Staat anders besluit.	Wet Bestrijding Maritieme Ongevallen Burgerlijk Wetboek
OSPAR Verdrag (Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de	Binnenwateren, TZ, Continentaal Plat en EEZ in het Noordoostelijk deel van de Atlantische oceaan (omvat Noordzee).	Het verdrag vormt een overkoepelend juridisch kader voor de bescherming van het milieu in het Noordoostelijk deel van de Atlantische oceaan. In kader van het verdrag dienen afspraken te worden gemaakt over, onder andere, het monitoren van stoffen,	Waterwet Ontgrondingenwet Mijnbouwwet Natuurbescherming wet Flora- en faunawet

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie	Uitvoerende wetgeving
Atlantische oceaan, Parijs, 1992, <i>Trb.</i> 1993, 16)		bescherming van habitat en soorten en het reguleren van offshore activiteiten met lozingen in het bijzonder.	
MARPOL 73/78 (Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 daarbij, Londen, 1973, <i>Trb.</i> 1975, 147)	Binnenwateren, TZ en EEZ	MARPOL 73/78 heeft als doel zee verontreiniging door schepen te beperken en te voorkomen. Het verdrag bevat algemene verplichtingen voor Verdragstaten alsmede de handhavingsbevoegdheden.	Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Bonn Overeenkomst (Overeenkomst inzake samenwerking bij de bestrijding van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, Bonn, 1983, <i>Trb.</i> 1983, 159)	Voor Nederland is het toepassingsgebied van de Bonn Overeenkomst gedefinieerd door de volgende coördinatenparen: 51°32' N 3°18' E; 51° 32' N 2° 06' E; 52° 30' N 3° 10' E; 54°00' N 2° 39'.1 E; 54° 00' N 5° 30' E; 53° 34' N 6° 38' E (artikel 2 Bonn Overeenkomst).	De Bonn Overeenkomst regelt de samenwerking van kuststaten van de Noordzee bij opsporing, melding en bestrijding van verontreiniging –afkomstig van schepen en installaties- van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen. De overeenkomst is van toepassing zodra de (dreigende) verontreiniging van de zee door olie of andere schadelijke stoffen binnen het Noordzeegebied een ernstig gevaar betekent voor de kust of de daarmee samenhangende belangen van een of meer lidstaten. Bovendien bevat de overeenkomst ook regels met betrekking tot de voorkoming van verontreiniging.	
Interventieverdrag (Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, Brussel, 1969, <i>Trb.</i> 1970, 197)	TZ, EEZ en volle zee	Het Interventieverdrag biedt een aangesloten kuststaat een uitdrukkelijke bevoegdheid om op te treden jegens schepen die buiten zijn territoriale wateren in moeilijkheden komen, ingeval daardoor ernstig en dreigend verontreinigingsgevaar voor de kust, of daarmee verband houdende belangen, van die staat uitgaat van het schip.	Wet Bestrijding Maritieme Ongevallen
SOLAS- Verdrag (Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, Londen, 1974, <i>Trb.</i> 1976, 157)	Binnenwateren, TZ en EEZ	SOLAS is van toepassing op alle schepen die gerechtigd zijn de vlag te voeren van Staten die het SOLAS-verdrag hebben ondertekend. Het verdrag bevat onder andere de verplichting voor kuststaten voor het in stand houden van opsporings- en reddingsdiensten (SAR).	Schepenbesluit 2004 Vissersvaartuigen besluit

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie	Uitvoerende wetgeving
		Bovendien stelt het verdrag hulpverlening aan mensen in nood op zee verplicht.	
SAR- Verdrag (Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee, Hamburg, 1979, <i>Trb.</i> 1980, 181)	Binnenwateren, TZ en EEZ	Dit verdrag bevat bepalingen over hulpverlening op zee, zowel voor zeevarenden als voor luchtvaardenden. Het verdrag stelt de verplichting om een opsporing- en reddingsdienst te hebben. Het is aan de staten om onderling afspraken te maken betreffende het zeegebied en luchtruim waar zijn de verantwoordelijk nemen voor de SAR- taak.	Regeling inzake de SAR- dienst 1994
Hulpverleningsverdrag (Internationaal Verdrag inzake hulpverlening, Londen, 1989, <i>Trb.</i> 1990, 109)	Het Verdrag is van toepassing ingeval een procedure aanhangig wordt gemaakt in een staat die partij is bij het Verdrag. (het Verdrag is niet van toepassing op vaste of drijvende platforms of verplaatsbare boorinstallaties)	Het Verdrag geeft regels met betrekking tot hulp- en bergingsloon en een verplichting tot hulpverlening aan een drenkeling. Het Verdrag laat een ruime discretionaire bevoegdheid omtrent de vaststelling van de hoogte van het hulp- en bergingsloon.	Boek 8, titel 6, afdeling 2 BW Wet op de strandvonderij
SUA- Verdrag (Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart (Rome, 1988, <i>Trb.</i> 1989, 17)	TZ, EEZ en volle zee	Het Verdrag stelt regels ter bevordering van strafrechtelijke samenwerking in geval van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zeevaart en zeeschepen. Alle partijstaten dienen de strafbare feiten uit het Verdrag strafbaar te stellen via hun nationale wetgeving en zo nodig hun rechtsmacht te vestigen. Daarnaast is een procedurele bepaling opgenomen die voor lidstaten als grondslag kan dienen om op volle zee aan boord te gaan van schepen die onder een andere vlag varen en worden verdacht van strafbare feiten zoals neergelegd in het Verdrag en het SUA Protocol van 2005.	Wetboek van Strafrecht De Uitleveringswet
STCW- Verdrag (Het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding,	Binnenwateren, TZ, EEZ en volle zee	Het Verdrag bevat de minimale eisen waaraan zeevarenden op koopvaardij schepen moeten voldoen qua training, certificatie en wachtlopen. Gezien het feit dat het Verdrag de minimale eisen weergeeft komen de landen een bevoegdheid toe om strengere eisen te stellen.	Wet Zeevarenden

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie	Uitvoerende wetgeving
diplomering en wacht dienst, Londen, 1978, <i>Trb.</i> 1981, 144)			
Verdrag tot eenmaking van enige regelen betreffende strafrechtelijke bevoegdheden in zaken van aanvaringen en andere scheepvaartongevallen (Brussel, 1952, <i>Trb.</i> 1970, 203)	TZ, EEZ en volle zee	Het Verdrag geeft uniforme regels betreffende de strafrechtelijke bevoegdheid inzake aanvaringen en andere scheepsongevallen.	
COLREGs (Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, Londen, 1972, <i>Trb.</i> 1974, 51)	Volle zee en alle wateren daarmee in verbinding die bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen.	De COLREGs zijn internationale verkeersregels op zee. Dit Verdrag met bijlagen inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee beoogt een grotere veiligheid op zee te waarborgen door voorschriften vast te stellen met betrekking tot, onder andere, uitwijken van schepen, gedrag in verkeersscheidingsstelsels, gedrag van schepen bij slecht zicht, seinen, ect. In totaal zijn 38 regels opgesteld welk zijn verdeeld over 5 secties.	Schepenwet Schepenbesluit Scheepvaartverkeerswet

Verdragen inzake maritieme aansprakelijkheid

Op internationaal niveau zijn eenvormige regels van materieel recht inzake civiele aansprakelijkheid voor bijzondere schadeveroorzakende gebeurtenissen in verdragen neergelegd. In kader van het IBP kunnen de volgende verdragen omtrent civiele aansprakelijkheid een rol spelen:

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie
Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Londen, 1976, <i>Trb.</i> 1980, 23) en het protocol van 1996 (Londen, 1996, <i>Trb.</i> 1997, 300)	De limiteringsbedragen zijn van toepassing op alle maritieme vorderingen, tenzij deze bedragen specifiek bij wet zijn geregeld zoals ingeval van het Aansprakelijkheidsverdrag en het HNS verdrag.	Beperking van aansprakelijkheid Het Londens Limitatieverdrag en bijbehorende protocol <i>beperken</i> de aansprakelijkheid van maritieme vorderingen voor scheepseigenaren. Het Verdrag regelt dus niet de aansprakelijkheid zelf.

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie
Het Verdrag tot vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring (Brussel, 1910, Stb. 1913, 74)	Civiele regeling van aansprakelijkheid voor aanvaringsschade	Het Verdrag geeft een civielrechtelijke regeling van aansprakelijkheid voor aanvaringsschade. Het Verdrag is pas van toepassing als er sprake is van een aanvaring tussen schepen waarvan tenminste een schip een zeeschip is; bovendien dienen de betrokken schepen geregistreerd te staan in een verdragsstaat. De regels uit het Aanvaringsverdrag zijn geïmplementeerd in Boek 8:540- 547 BW.
Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging olie, 1969 (Londen 1992, Trb. 1994, 229)	Schade door olie afkomstig van olietankschepen	Het Aansprakelijkheidsverdrag regelt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor verontreiniging door olie afkomstig van olietankschepen. Het gaat om zowel de olie die als lading en olie die als brandstof aan boord is van olietankschepen. Onder het Verdrag komt de scheepseigenaar het recht toe om zijn aansprakelijkheid te beperken tot een bij wet bepaald bedrag. Het Verdrag is geïmplementeerd in de Wet Aansprakelijkheid Olietankschepen.
Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Londen, 1992, Trb. 1994, 228)	Schade door olie afkomstig van olietankschepen	Het Fondsverdrag 1992 biedt slachtoffers een extra schadevergoedingsmogelijkheid uit een fonds dat wordt gevormd door olie-importeurs. Het Verdrag is geïmplementeerd in de Wet schadefonds olietankschepen. Onder dit protocol kunnen er drie fondsen worden ingesteld en uitgekeerd. De drempel voor uitkering ligt hoger, maar het uiteindelijke bedrag is hoger als er onder deze fondsen wordt uitgekeerd.
Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie (Londen, 2001, Trb. 2005, 329)	Schade door vervuiling van bunkerolie	Het Verdrag geldt voor schade als gevolg van verontreiniging door olie die als brandstof aan boord is van schepen niet zijnde olietankschepen; het Bunkers Verdrag en het Aansprakelijkheidsverdrag zijn dus beide op verschillende schepen van toepassing. Het Bunkers Verdrag voorziet onder meer in een verplichte verzekering en zorgt daarmee voor een belangrijke verbetering van de positie van slachtoffers van schade door verontreiniging door bunkerolie. Onder het Verdrag hebben scheepseigenaren het recht om hun aansprakelijkheid te beperken. De limiteringsbedragen staan niet in het Verdrag zelf, maar volgen uit het Londens Limitatieverdrag. Verder voorziet het Bunkers Verdrag niet in een aanvullende schadevergoeding uit een fonds. Het Verdrag is geïmplementeerd in Boek 8 BW.
Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (Nairobi, 2007, Trb. 2008, 115)	Schade door wrakken en lading	Het Wrakopruimingsverdrag is besproken onder 7.3.2.1. Het dient, in kader van maritieme aansprakelijkheid, te worden gesteld dat artikel 11 van het Verdrag de verhouding met het Bunkers Verdrag regelt. Conform dit artikel kunnen kosten in verband met de verwijdering van bunkerolie uit een wrak ook gevorderd worden onder het Wrakopruimingsverdrag.
Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun	Schade aan passagiers	Onder het Verdrag genieten reizigers meer bescherming dan onder het algemeen aansprakelijkheidsrecht. Vervoerders hebben risicoaansprakelijkheid volgens het Verdrag,

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie
bagage over zee (Londen, 2002, Trb. 2011, 110)		waardoor de bewijslast van schuld of nalatig handelen voor de reizigers weg valt. De vervoerder mag zijn aansprakelijkheid beperken tot een bij wet vastgesteld bedrag.

Internationale afspraken

Afspraak	Toepassingsgebied	Essentie
DENGERNETH	Waddengebied van Nederland, Duitsland en Denemarken	In 2005 zijn de samenwerkingsplannen voor het Waddengebied van Nederland, Duitsland en Denemarken samen gevoegd. Dit houdt in dat er een brede samenwerkingsverband is tussen deze drie landen in het waddengebied. Een onderdeel van dit verband is het jaarlijks oefenen met bestrijdingscapaciteit. Rond de Eems- Dollard Estuarium hebben Nederland en Duitsland de "Quick Response Zone" ingesteld; mocht er in deze zone een incident plaats vinden dan mag het land wat het snelst ter plaatse is handelen, ook als het incident zich in de territoriale wateren van het andere land voordoet. In het resterende gebied moet eerst de organisatie bepaald worden, dus welk land neemt het voortouw, welke organisaties zijn bij de operatie betrokken ect.
Zuidelijke Noordzee	Zuidelijke deel van de Noordzee, de aanloop van het kanaal	In het zuidelijke deel van de Noordzee, de aanloop naar het Kanaal, is er een operationeel plan tussen Frankrijk, Engeland en België. Nederland is sinds 2005 partij, omdat met de instelling van de Exclusieve Economische Zones, een deel van de Belgische EEZ buiten het samenwerkingsgebied zou vallen en er bovendien een deel van de Nederlandse wateren in het gebied zou vallen ook al was Nederland geen partij in het plan. Ook in dit operationele samenwerkingsplan, vooralsnog aangeduid met "Dover Straits into Rotterdam Roads", gaat het met name om gemeenschappelijk optreden bij een incident zoals beschreven in het Verdrag van Bonn.

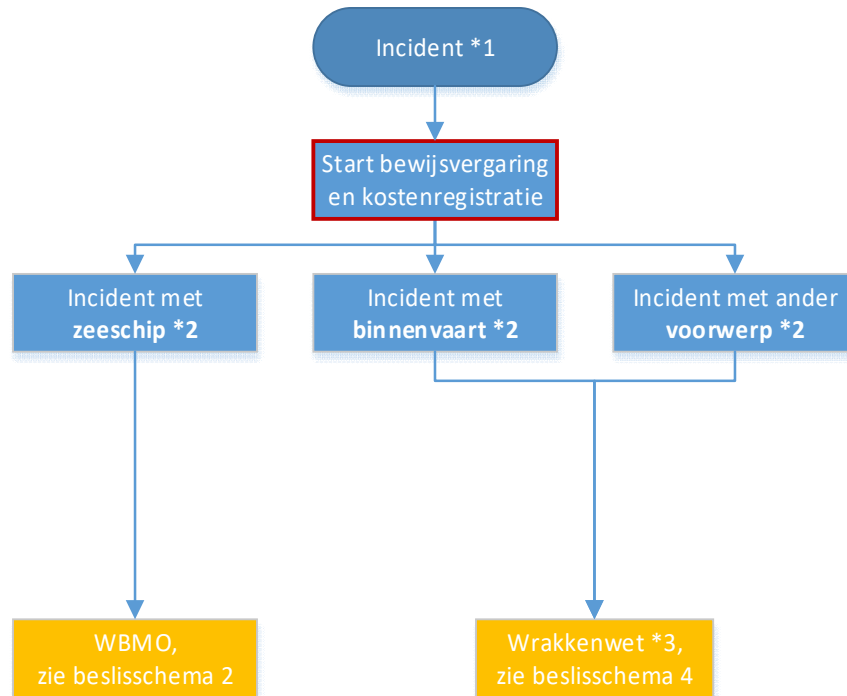
Bijlage 5 : Standaardschema's

In verschillende scenario's kunnen activiteiten zijn opgenomen die alle op dezelfde wijze dienen te worden uitgevoerd. Voor deze activiteiten zijn de navolgende beslisschema's opgesteld.

- Beslisschema 1: Algemeen;
- Beslisschema 2: WBMO;
- Beslisschema 3: Dirigeren schip naar Place of Refuge (PoR) en beoordeling incidentschip;
- Beslisschema 4: Wrakopruiming zonder ernstige dreiging of verontreiniging kust.

Deze beslisschema's worden hierna uitgewerkt.

Beslisschema 1: Algemeen



***1: Onder een incident (=maritiem ongeval) wordt verstaan:**

Een aanvaring, een stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, danwel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiële schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

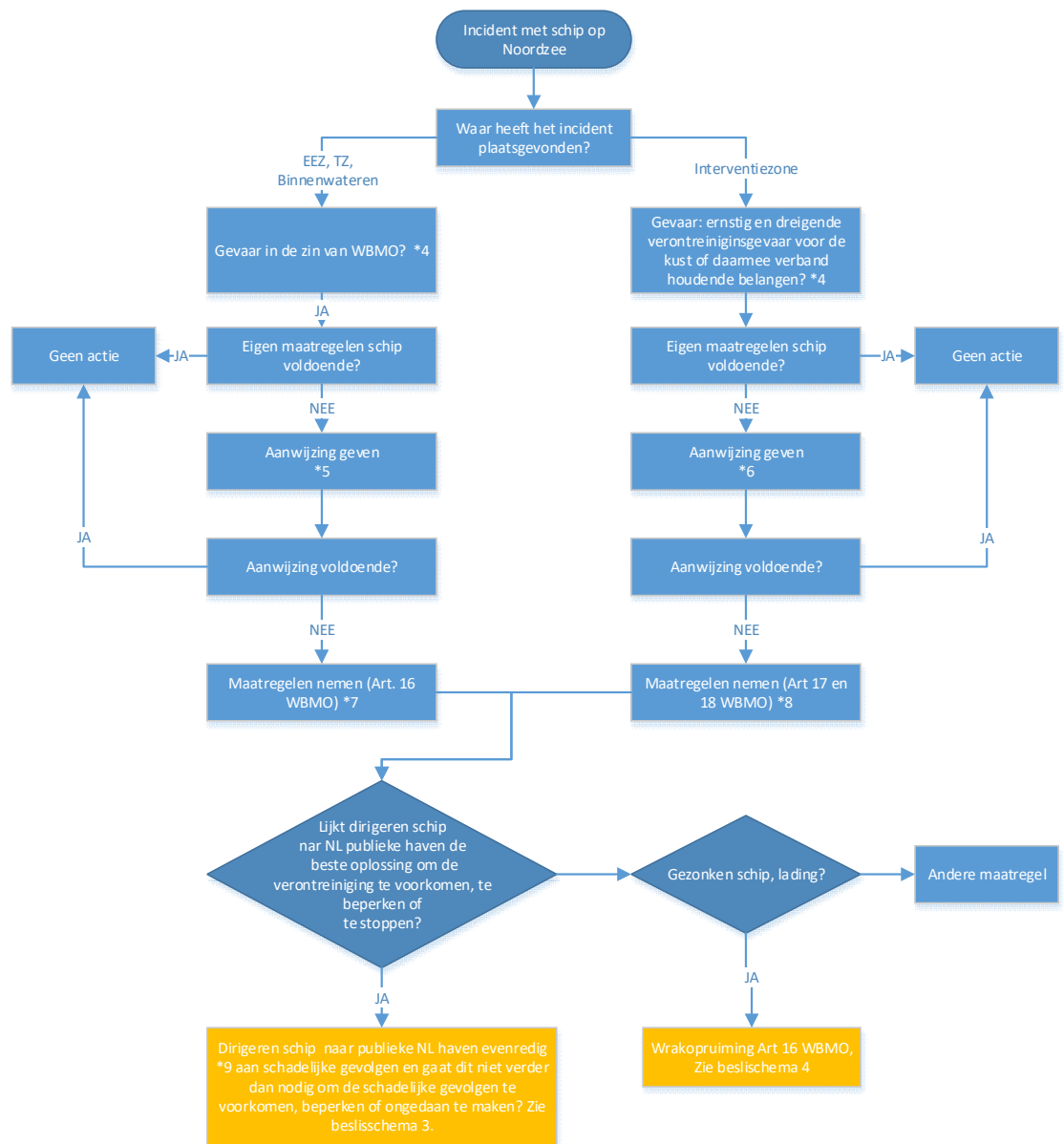
***2: Zeeschip, binnenvaartschip, ander voorwerp:**

- Zeeschip: een zeeschip, ongeacht het type, met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, drijvende vaartuigen en drijvende platforms, met uitzondering van platforms die ter plaatse worden ingezet bij de exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem (art. 1 onderdeel b WBMO).
- Binnenvaartschip: een niet-zeewaardig vaartuig dat goederen en personen hoofdzakelijk over binnenwateren (zoals rivieren en kanalen) vervoert verstaan.
- Ander voorwerp: voorwerp dat geen verband houdt met een zeeschip, zoals een autowrak en vliegtuig.

***3 Waar**

Indien het binnenvaartschip of het voorwerp zich in de binnenwateren of TZ bevindt, is de Wrakkenwet van toepassing. Zie Schema 4.

Beslisschema 2: WBMO



*4 EEZ, TZ en binnenwateren: Gevaar, art. 16 WBMO

Gevaar, art. 16 WBMO

Er dient beoordeeld te worden of er sprake is van een gevaar in de zin van de WBMO (wrakopruimingsverdrag, art. 16 WBMO). Onder de WBMO kent het begrip gevaar een ruime omschrijving. Voor de toepassing van het begrip gevaar in de praktijk is van belang dat ingevolge artikel 6 van het Verdrag bij het vaststellen of een wrak een gevaar vormt, de volgende criteria in acht worden genomen:

- a. het type, de omvang en constructie van het wrak;
- b. diepte van het water in het gebied;
- c. getijverschil en stromingen in het gebied;
- d. bijzonder kwetsbare gebieden die in overeenstemming met de door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen richtlijnen zijn erkend en indien van toepassing, aangewezen, of een duidelijk omschreven gebied van de exclusieve economische zone waar bijzondere verplichte maatregelen zijn aangenomen uit hoofde van artikel 211, zesde lid, van het VN-Zeerechtverdrag;
- e. nabijheid van scheepvaartroutes of vastgestelde verkeersroutes;
- f. verkeersdichtheid en frequentie;
- g. soort verkeer;
- h. aard en kwantiteit van de lading van het wrak, de hoeveelheid en soorten olie (bijvoorbeeld bunkerolie en smeerolie) aan boord van het wrak en in het bijzonder de schade die waarschijnlijk kan ontstaan indien de lading of olie vrijkomt in het mariene milieu;
- i. de kwetsbaarheid van de havenvoorzieningen;
- j. de heersende meteorologische en hydrografische omstandigheden;
- k. de submariene topografie van het gebied;
- l. de hoogte van het wrak boven of onder het wateroppervlak bij het laagste astronomisch getij;
- m. de akoestische en magnetische profielen van het wrak;
- n. de nabijheid van installaties, pijpleidingen, telecommunicatiekabels en vergelijkbare structuren buitengaats; en
- o. andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak.

Er dient dus niet alleen gekeken te worden naar de scheepvaartveiligheid en bescherming van het mariene milieu, maar ook naar de overige aspecten.

***4 Interventiezone: Ernstig en dreigende verontreinigingsgevaar voor de kust of daarmee verband houdende belangen, art. 17-18 WBMO**

In de interventiezone geldt voor het optreden een verhoogde drempel. Artikel 17 en 18 WBMO zijn geïmplementeerd vanuit het Interventieverdrag en bieden een aangesloten kuststaat een uitdrukkelijke bevoegdheid om op te treden jegens schepen die buiten zijn territoriale wateren in moeilijkheden komen, ingeval daardoor ernstig en dreigend verontreinigingsgevaar voor de kust, of daarmee verband houdende belangen, van die staat uitgaat van het schip. In het Interventieverdrag en/of het Protocol wordt het begrip gevaar vrij algemeen omschreven, maar Nederland interpreteert dit strikt terwijl andere landen dit minder strikt interpreteren. Optreden in de interventiezone moet derhalve terughoudend worden toegepast.

*** 5 Aanwijzing geven in de EEZ/TZ/Binnenwateren**

Er kan een aanwijzing gegeven worden als er een ernstige belemmering van de scheepvaart is of dreigt als gevolg van een ongeval of daarmee verband houdende handelingen, waarbij het zeeschip niet is gestrand, gezonken of aan de grond geraakt (anders dient het Beslisschema 4 wrakopruiming zonder ernstige dreigingen of verontreiniging kust te worden geraadpleegd), als er een ernstige schade is aan zeeweringen, andere waterstaatswerken in de territoriale zee, en ook als er sprake is of kan zijn van een zeer ernstige verontreiniging van de Nederlandse kust of van daarmee samenhangende belangen.

Deze aanwijzingen aan de kapitein kunnen betrekking hebben op:

1. de aanwezigheid van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied;
2. het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden van of naar een bepaalde plaats of een bepaald gebied;
3. het verlenen van hulp aan het schip;
4. het aan de grond zetten, tot zinken brengen of vernietigen van het schip, alsmede het onschadelijk maken, verwijderen, overboord zetten, tot zinken brengen of vernietigen van zaken die zich aan boord van het schip bevinden op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied;
5. hulpverleners verbieden de hulp voort te zetten of opdragen daarmee verder te gaan.

***6 Aanwijzing geven in de Interventiezone**

Ter voorkoming, beperking of ongedaanmaking van ernstige verontreiniging van de NL kust of de daarmee samenhangende belangen kunnen er aanwijzingen worden gegeven wanneer het schip zich buiten de EEZ bevindt (art. 18 WBMO). Maatregelen ter voorkoming, beperking of ongedaanmaking van andere schadelijke gevolgen kunnen alleen worden getroffen als het schip zich bevindt in de NL territoriale zee.

*** 7 Zelf maatregelen nemen in de EEZ/TZ/Binnenwateren**

1. Het verrichten van dat wat onder *2 genoemd is (art. 16 lid 1 WBMO);
2. het verrichten van onderzoek naar de toestand van het schip en de aard en de toestand van zaken die zich aan boord daarvan bevinden (art. 16 lid 3 WBMO);
3. het brengen van het schip naar een Nederlandse haven, in beheer bij het Rijk of een ander openbaar lichaam (art. 19 WBMO).

***8 Zelf maatregelen nemen in de Interventiezone**

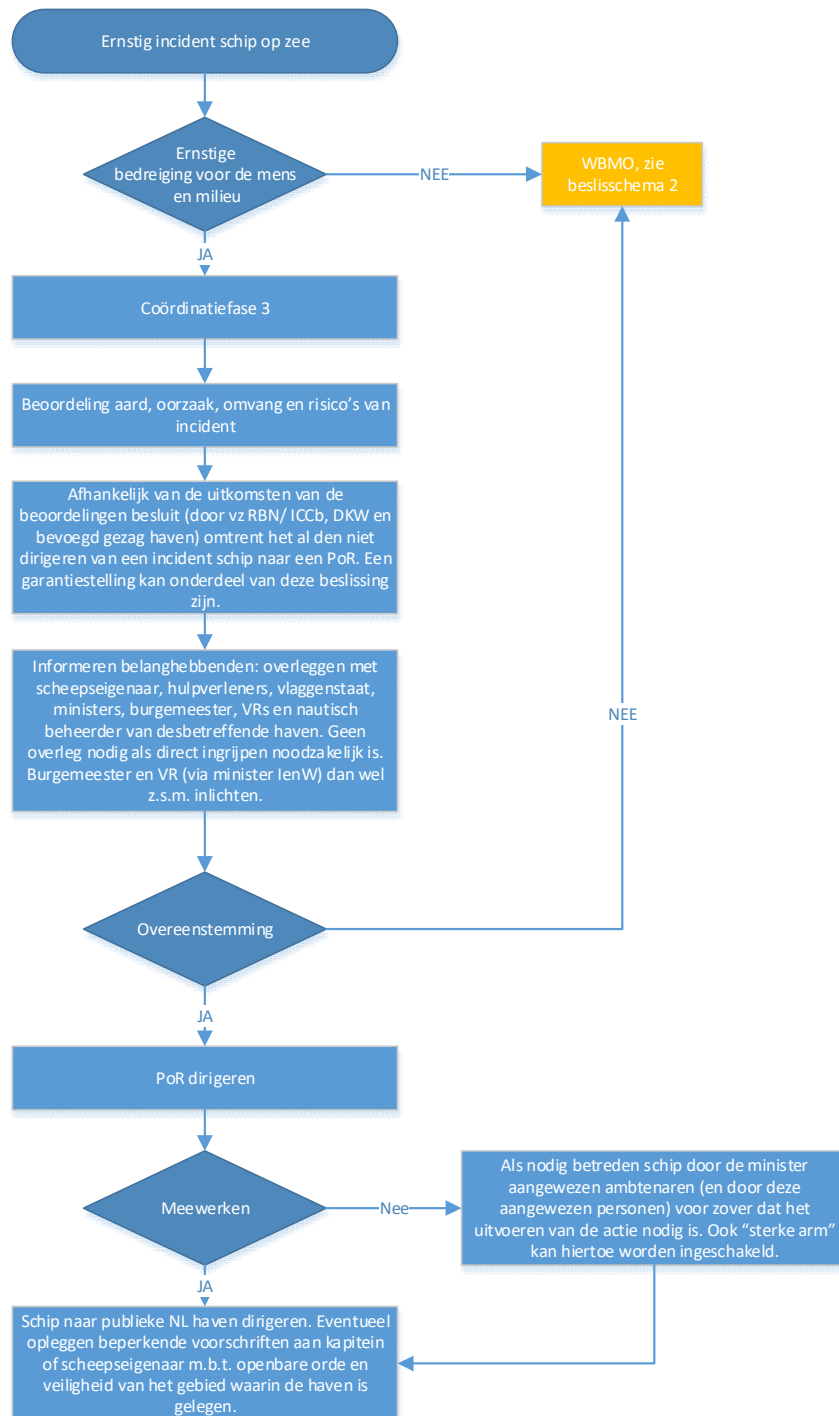
De te nemen maatregelen dienen te allen tijde proportioneel te zijn met de opgetreden of dreigende schade.

1. Het verrichten van dat wat onder *2 genoemd is (art. 16 lid 1 WBMO);
2. het verrichten van onderzoek naar de toestand van het schip en de aard en de toestand van zaken die zich aan boord daarvan bevinden (art. 16 lid 3 WBMO);
3. het overnemen van het gezag over het schip (art. 16 lid 3 WBMO);
4. het brengen van het schip naar een Nederlandse haven, in beheer bij het Rijk of een ander openbaar lichaam (art. 19 WBMO).

***9 Publieke haven**

Het gaat steeds om een Nederlandse haven.

Beslisschema 3: Dirigeren schip naar Place of Refuge (PoR) en beoordeling incident schip



Alle Nederlandse zeehavens zijn in principe aan te wijzen als PoR. Het aanwijzen van een PoR wordt gedaan door de voorzitter van het RBN door het toepassen van artikel 16 WBMO. In de besluitvorming moet het advies van de betrokken (haven-) autoriteit (lokaal bevoegd gezag) worden meegenomen. Bij de afwegingen een incidentschip naar een PoR te dirigeren worden de benodigde- en beschikbare havenfaciliteiten, de omstandigheden en de risico's betrokken.

Mede naar aanleiding van recente scheepsrampen hebben zowel de IMO als de EU maatregelen getroffen om de gevolgen van 'een scheepsramp te beperken. Zo heeft de IMO de "Guidelines on places of refuge" opgesteld (resolutie 949) en heeft de EU de zogenaamde Monitorrichtlijn (richtlijn 2002/59/EG) gepubliceerd.

In de guidelines zijn richtlijnen opgenomen om een afweging van (economische en ecologische) belangen te maken om een schip wel of niet naar een veilige haven te dirigeren en in de EU-richtlijn is bepaald dat lidstaten plannen dienen te hebben voor de opvang van schepen in nood. Gezien de rechte en merendeels ondiepe kustlijn-, het bestaan van Particular Sensitive Sea Areas (PSSA's)-, overheersende windrichtingen-, zware deining en/of hoge golfslag gedurende zwaar weer condities-, etc., biedt de Nederlandse kust praktisch geen goede PoR voor incident schepen die tijdelijk een relatief rustig zeegebied zoeken om in staat te zijn de noodsituatie van-, of aan boord van het schip te stabiliseren die als gevolg van een incident op zee is ontstaan.

De Nederlandse overheid en verantwoordelijke autoriteiten erkennen de noodzaak om, ter voorkoming van ernstige schade aan de Nederlandse kust, andere belangen en ter bescherming van het (mariene) milieu, PoR langs de kust aan te wijzen. Echter, gelet op het feit dat er op zee en onder de Nederlandse kust praktisch geen geschikte PoR zijn aan te wijzen, heeft de Nederlandse overheid besloten alle Nederlandse zeehavens in principe aan te wijzen als PoR.

Toelichting toelatingsbeleid

Met betrekking tot het toelatingsbeleid wordt een onderscheid gemaakt in twee type vaartuigen, te weten:

- een type 1-vaartuig: een schip dat slechts bijzondere aandacht behoeft en
- een type 2-vaartuig: een daadwerkelijk incidentschip.

Bij de toelating van een type 1-vaartuig, een actie die veelal niet wordt beschouwd als rampen- en incidentenbestrijding, wordt ervan uitgegaan dat het onderhavige schip niet direct aanleiding geeft tot risico of schade. Een verhoogde waakzaamheid en/of het continu monitoren van het schip op zee, in het aanloopgebied en in de haven wordt voldoende geacht.

Type 2-vaartuigen zijn incidentschepen waaraan door een incident een verhoogd risico voor de gezondheid, het milieu of de infrastructuur is verbonden. Bij de toelating van dit type vaartuigen worden zwaardere eisen gesteld. Over mogelijke effecten op het milieu of de gezondheid bij de toelating van type 2 vaartuigen is advisering noodzakelijk. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (RWS ZD), de directeur Kustwacht en de betreffende lokaal bevoegde autoriteit (onder andere de nautisch beheerder, het openbaar bestuur en het Directoraat-Generaal Veiligheid) zijn vanuit de overheid bij deze toelating betrokken.

In het algemeen zal aan een incidentschip slechts toestemming worden verleend de Nederlandse TZ of een Nederlandse haven binnen te varen indien aan een aantal door de overheid te stellen voorwaarden is voldaan.

Redelijkheid, billijkheid en het proportionaliteitsbeginsel spelen hierbij een rol en het risico van zinken op zee en/of het veroorzaken van (milieu)verontreiniging wordt afgewogen tegen de risico's van mogelijk te veroorzaken schade bij binnenlopen in een haven. De afwegingen worden

gemaakt in het RBN. Tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt worden deze afwegingen gemaakt in overeenstemming met de ministers wie het mede aangaat. Het is mogelijk aan de verzekeraar of P&I club een garantiestelling te vragen.

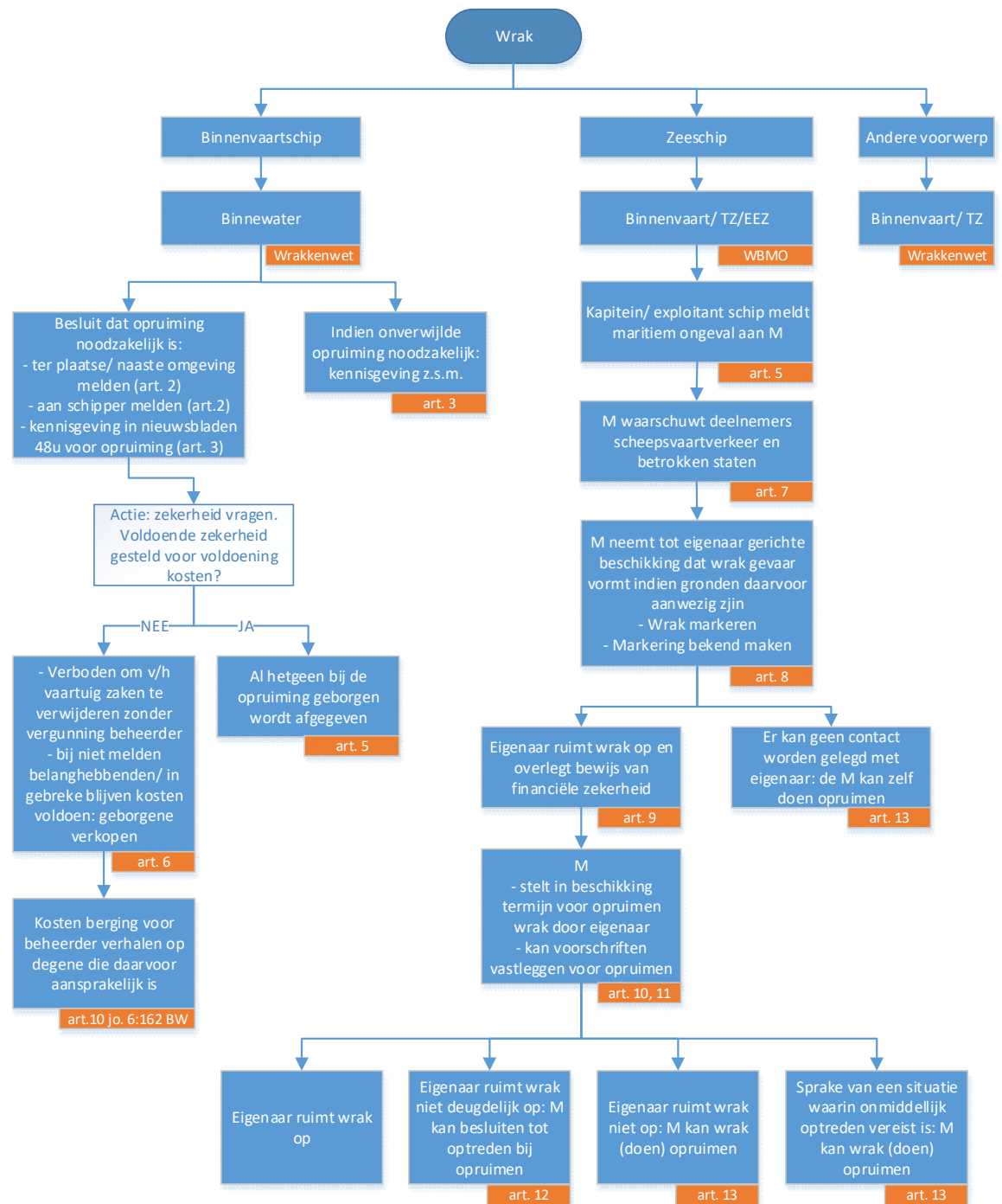
Indien zich schadelijke gevolgen van een ongeval voordoen die van invloed zijn op het gebied van een gemeente verstrekt de voorzitter van het RBN namens de minister inlichtingen aan de burgemeester en de Commissaris van de Koning.

Indien de tenuitvoerlegging van een aanwijzing of maatregel door het RBN opgelegd van invloed zal zijn voor het gebied van een gemeente moet, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt, door de voorzitter van het RBN daarover vooraf overleg worden gevoerd met de burgemeester.

Voordat het lokaal bevoegde gezag wordt opgelegd een schip in een door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen haven toe te laten voert de voorzitter van het RBN daartoe namens de minister overleg met dat lokaal bevoegde gezag.

Bij het opstellen van de voorwaarden wordt rekening gehouden met belangen die betrekking hebben op de infrastructuur (het waterstaatkundig beheer) de nautische en economische belangen (het nautisch beheer), de verplichtingen op basis van het Volkenrecht (beroep op zeenood) en het gezondheidsrisico.

Beslisschema 4: Wrakopruijing



M = Minister

Wrakopruiming: geen ernstig verontreiniginggevaar

Indien er maatregelen genomen moeten worden die noodzakelijk zijn om *(dreigende) ernstige verontreiniginggevaar* voor de kust of de samenhangende belangen te kunnen bestrijden moet men zich wenden tot beslisschema artikel 16 en 18 WBMO. Dit beslisschema ziet toe op wrakopruiming waarbij geen sprake is van ernstige verontreiniginggevaar of een dreiging daarvan. In het geval een maritiem incident plaatsvindt op de Noordzee en als gevolg daarvan een wrak ontstaat, dan zal met name de regelgeving uit de WBMO een belangrijke rol spelen. Bij een incident is het van groot belang vast te stellen: 1) in welk gebied deze heeft plaatsgevonden en 2) of er een zee- of binnenvaartschip bij betrokken is. De vaststelling hiervan is bepalend voor het toepasselijk wettelijk kader. Gezien het feit dat doorgaans alleen zeeschepen de Noordzee aandoen zal vooral de WBMO een grote rol spelen in kader van het IBP Noordzee.

Nederland heeft het regime van de WBMO van toepassing verklaard in de EEZ, de TZ en haar binnenwateren. Als gevolg zijn er op de binnenwateren twee regimes van toepassing:

- Voor zeeschepen geldt de WBMO,
- Voor binnenvaartschepen is de Wrakkenwet van toepassing.

Wat voor schip?

De WBMO geldt voor zeeschepen met inbegrip van draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen en drijvende vaartuigen. De WBMO beschouwt drijvende installaties ook als zeeschepen, tenzij ze ter plaatse worden ingezet bij exploratie, exploitatie of productie van minerale rijkdommen van de zeebodem.

Conform artikel 8:2 BW is in de registers vastgelegd of een schip een zee- of binnenvaartschip is. Bovendien toont het IMO-nummer en het verzekeringscertificaat aan of een schip een zeeschip is. Zoals te zien is in het schema moet er sprake zijn van een wrak voordat de WBMO kan worden toegepast. Onder een wrak, welk moet zijn ontstaan als een gevolg van een maritiem ongeval, wordt verstaan:

1. een gezonken of een gestrand schip;
2. gezonken of een gestrand deel van het schip of lading;
3. door een schip verloren, gezonken of op drift geraakte zaak;
4. een schip dat redelijkerwijs naar verwachting zinkt als geen hulp wordt verleend.

Het begrip wrak is ruim gedefinieerd en moet voornamelijk voldoen aan de vereiste dat het wrak een gevolg is van een maritiem ongeval. Onder maritiem ongeval wordt verstaan: een aanvaring, een stranding of een ander incident met een zeeschip bij de navigatie, danwel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiële schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

Toepassing WBMO

Zodra zich een maritiem ongeval heeft voorgedaan en dit leidt tot een wrak dan maakt de kapitein of exploitant van het zeeschip hiervan z.s.m. een melding bij de Kustwacht. Zodra RWS ZD op de hoogte is gesteld, worden onmiddellijk deelnemers van het scheepvaartverkeer en de betrokken staten gewaarschuwd.

Indien er sprake is van gevaar dan neemt RWS ZD een tot de eigenaar gericht besluit dat het wrak een gevaar vormt. In het besluit wordt een redelijke termijn voor opruiming gesteld en worden voorschriften voor het opruimen geponeerd. RWS ZD draagt er zorg voor dat er redelijke maatregelen worden getroffen om het wrak te markeren en bovendien dat de markering bekend

wordt gemaakt, onder andere in zeevaartkundige publicaties. Het nemen van een besluit moet gezien worden als een formeel startpunt en is noodzakelijk voor het eventuele kostenverhaal. Uit de WBMO vloeit voort dat de eigenaar in eerste instantie verplicht is om het wrak op te ruimen (artikel 9). Voor opruiming door de eigenaar wordt een redelijk termijn gesteld (artikel 10); het stellen van een termijn verschaft de Staat het recht wrakopruiming in eigen hand te nemen als het termijn overschreden wordt. Verder is de opruiming onderworpen aan de door RWS ZD vastgestelde voorschriften (artikel 11). Bij deze voorschriften valt te denken aan het verplaatsen van het wrak naar een haven, hulpverlening aan een wrak of het al dan niet vernietigen van het wrak.

Indien de geregistreerde eigenaar verzuimt het wrak binnen de gestelde termijnen op te ruimen, er geen contact met de geregistreerde eigenaar kan worden gelegd of er sprake is van onmiddellijk gevaar, kan RWS ZD het wrak doen opruimen in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid, bescherming van het mariene milieu en overige belangen. Het dient onderstreept te worden dat opruimen vooral gezien moet worden als het wegnemen van gevaar dan wel de bedreiging voor het mariene milieu. Dit houdt dus niet altijd berging van het wrak in.

Bijlage 6 : Gerelateerde documenten

- 6A: OPPLAN SAR
- 6B: Crisisplan Rijkswaterstaat
- 6C: Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging
- 6D: Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels
- 6E: Maritieme Incident Response Groep – The Netherlands (MIRG.NL)
- 6F: Bestuurlijke netwerkkaart
- 6G: Noodplannen offshore industrie
- 6H: Scenariokaarten Kust
- 6I: Leidraad stranding levende grote walvisachtigen
- 6J: Nota "Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee"
- 6K: SAR-convenanten Kustwacht en Veiligheidsregio's aan de kust

6A: OPPLAN SAR

Toelichting

De Kustwacht is als organisatie van Rijksdiensten voor de operationele uitvoering van Kustwachttaken belast met de incidentbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum is de kern van de incidentbestrijding op de Noordzee en is belast met de algehele coördinatie van de operationele uitvoering. De algehele leiding over de operationele uitvoering is opgedragen aan de directeur Kustwacht.

Opsporing en redding, SAR, is één van de Kustwachttaken. De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, helikopters, schepen, offshore mijnbouwinstallaties en personen in windturbineparken. De SAR-dienst van de Kustwacht heeft als werkingsgebied de Noordzee en de ruime binnenwateren. Conform artikel 6 van de SAR-beschikking is de directeur Kustwacht verantwoordelijk voor het opstellen van operationele procedures in een OPPLAN SAR. De SAR procedures in het OPPLAN SAR zijn voor de wateren waar de Kustwacht SAR procesverantwoordelijk is.

Doel van het OPPLAN SAR is om op het JRCC Den Helder de juiste procedures te hebben om de verschillende SAR-incidenten te kunnen behandelen.

Samenhang met het IBP Noordzee

Het OPPLAN SAR werd in 2011 opgenomen in het IBP Noordzee. Bij de herziening van het IBP Noordzee in 2015 is besloten de operationele SAR-procedures weer onder te brengen in een OPPLAN SAR en het beheer neer te leggen bij de Directeur Kustwacht.

Nadere informatie

Versie	1.0
Datum	september 2015
Beherende organisatie	Kustwacht
Beheerder contactpersoon	Plaatsvervangend Hoofd Operaties
Contactgegevens	-
Benaderen document	Via contactpersoon

Voorblad document:

OPERATIONEEL PLAN

SEARCH AND RESCUE

OPPLAN SAR



6B: Crisisplan Rijkswaterstaat

Toelichting

Op basis van (onder andere) de Waterwet (artikel 5.29), beschikt Rijkswaterstaat over een geoefende crisisorganisatie en over inhoudelijke calamiteitenplannen. Dit plan beschrijft de structuur van de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat. Het is van belang dat alle medewerkers die betrokken zijn bij de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat dit plan kennen.

Dit crisisplan sluit aan op de planvorming van Rijkswaterstaat ter voorbereiding op crisisbeheersing via het crisisplannenhuis. Het crisisplan biedt structuur en geeft weer hoe de crisisorganisatie werkt tijdens een opschaling. Onder het crisisplan vallen drie calamiteitenplannen, die ingaan op verschillende scenario's die zich kunnen voordoen:

- Calamiteitenplan Water en Scheepvaart;
- Calamiteitenplan Cyber;
- Calamiteitenplan Wegverkeer en Infrastructuur.

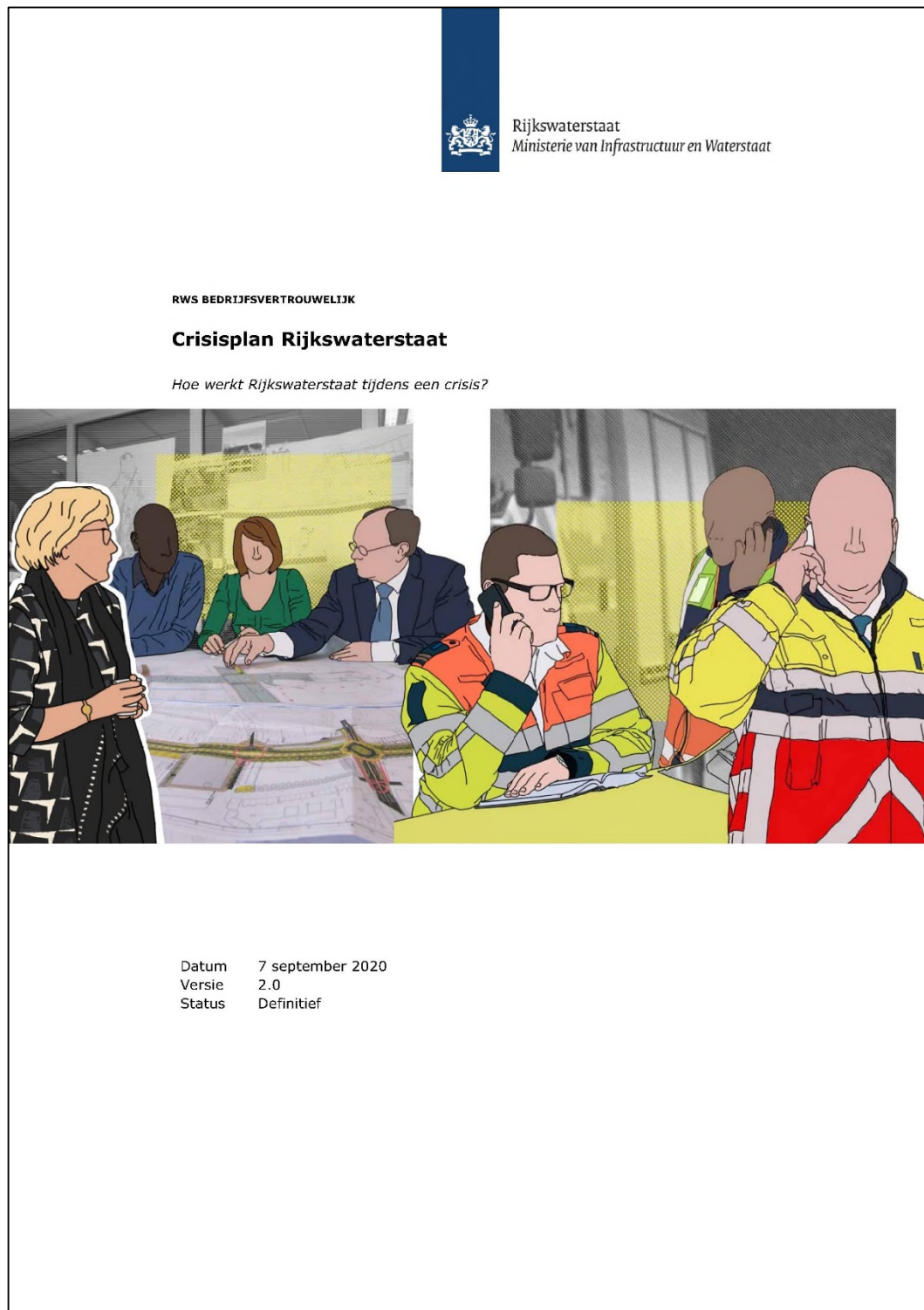
Samenhang met het IBP Noordzee

Het Crisisplan Rijkswaterstaat beschrijft de verantwoordelijkheden en taken van Rijkswaterstaat die voortvloeien uit het IBP.

Nadere informatie

Versie	2
Datum	7 september 2020
Beherende organisatie	RWS
Beheerder contactpersoon	-
Contactgegevens	Vakgroep Planvorming CM RWS
Benaderen document	Via RWS

Voorblad document:



6C: Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging

Toelichting

Een aantal keren per jaar wordt de Nederlandse kust plaatselijk verontreinigd door olie. Een kleine of grotere hoeveelheid olie maakt recreatie onmogelijk of is hinderlijk voor de wandelaars. Ook spoelen, hoewel in mindere mate, soms andere stoffen - verpakt of los - aan op de kust. Tot eind 1987 werd het opruimen van verontreinigingen van zeestranden uitgevoerd volgens de zogenaamde CRM-regeling. De gemeentelijke overheden organiseerden de nodige maatregelen lokaal, hetgeen een versnipperd beleid tot gevolg had en gelet op de frequentie van voorkomen een onevenredige inspanning van de kustgemeenten verlangde.

Eind 1987 wees de minister van Verkeer en Waterstaat de dienst Noordzee van Rijkswaterstaat aan om de aanpak te coördineren. De Samenwerkingsregeling werd aangekondigd. Vanaf dat moment is er door de regionale dienst (kustdienst) van Rijkswaterstaat in samenwerking met dienst Noordzee in geval van een verontreiniging adequaat gehandeld. De Coördinatieregeling Bestrijding Kustverontreiniging (CBK) werd in 1994 een feit.

Ervaringen in de toepassing alsook veranderingen in de organisatie leidden tot een herziening die in 2007 afgerond is. Daarbij is de regeling nu genoemd: Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaatsdiensten (SBK).

Het doel van de regeling is primair om de samenwerking tussen betrokken diensten van Rijkswaterstaat en de procedurele en operationele afspraken vast te leggen om in geval van een verontreiniging van de kust gecoördineerd te kunnen handelen. Tevens wordt weergegeven hoe de betrokken regionale overheden worden geïnformeerd en op de hoogte gehouden van het verloop van de acties en acties zo nodig met hen worden afgestemd.

De regeling onderscheidt drie soorten kustverontreiniging: verontreiniging door olie, andere soort verontreiniging, aangespoelde grote vissen (walvisachtigen).

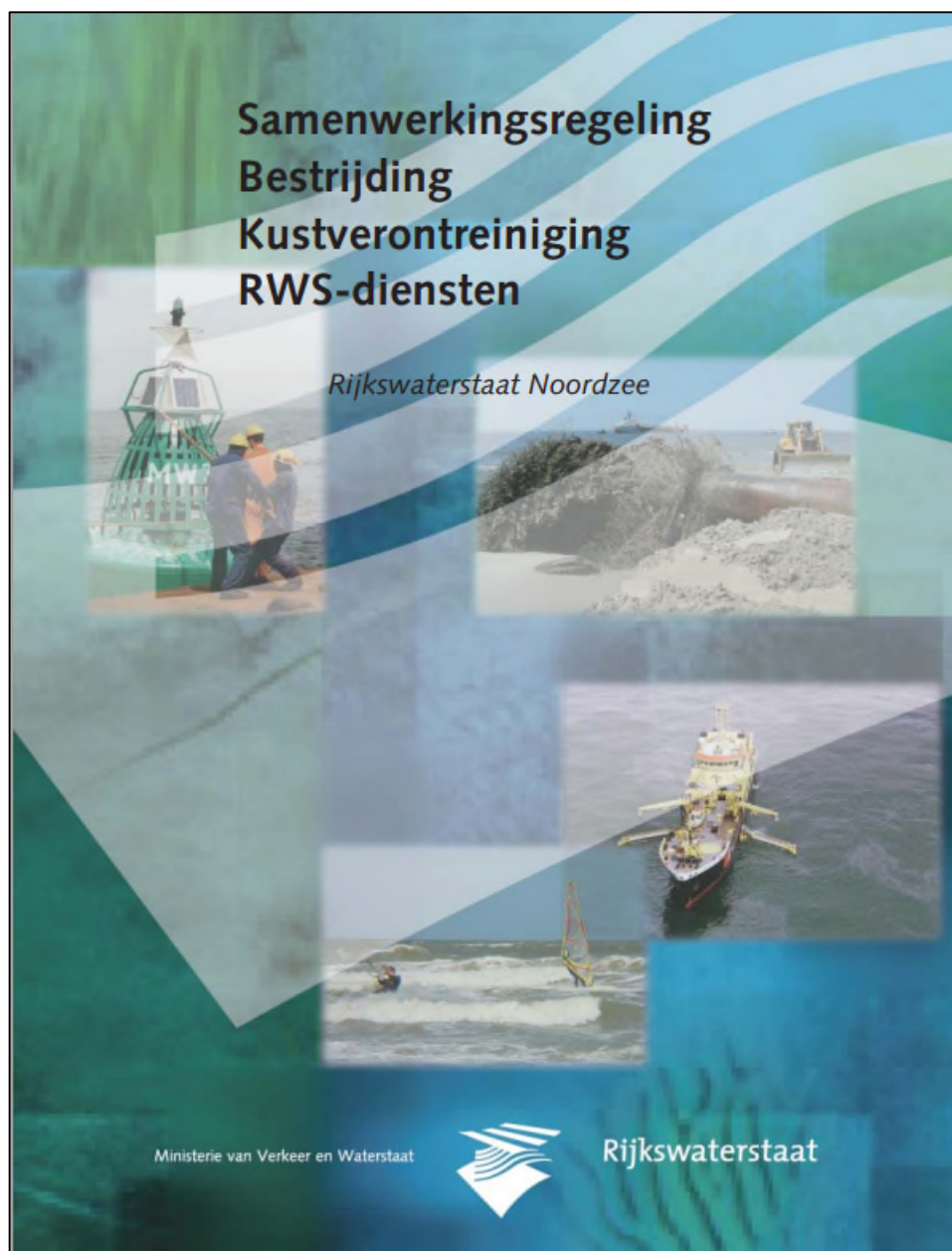
Samenhang met het IBP Noordzee

De Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging is een onderdeel van Scenariokaart 2, Verontreiniging zee en kust.

Nadere informatie

Versie	2.1
Datum	25 mei 2007
Beherende organisatie	RWS Zee en Delta
Beheerder contactpersoon	Marieke van der Kooij
Contactgegevens	marieke.vander.kooij@rws.nl
Benaderen document	Via contactpersoon

Voorblad document:



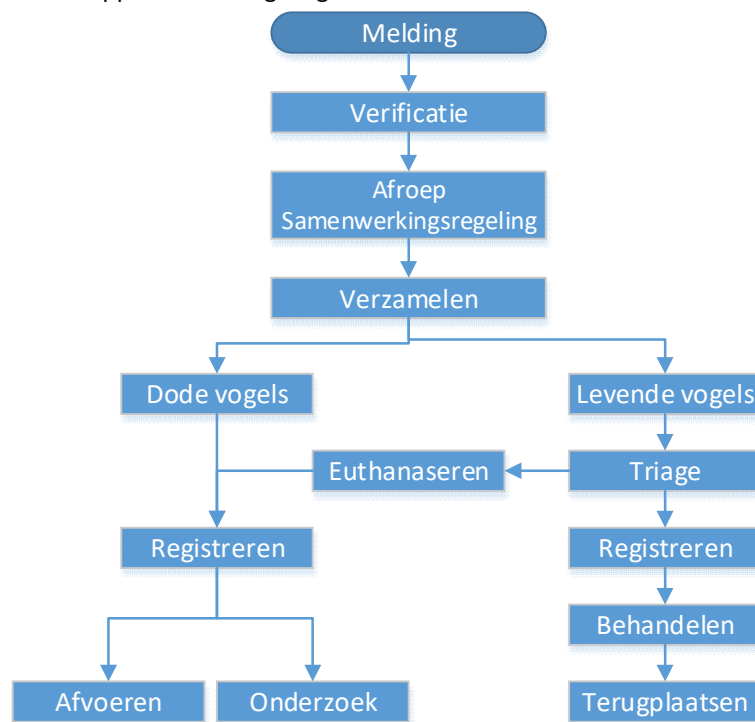
6D: Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels

Toelichting

In de Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels is een aanpak vastgelegd indien zich, onverhoopt, een incident voordoet waarbij veel besmeurde vogels betrokken zijn. De aanpak is erop gericht het dierenleed tot een minimum te beperken en hulp te bieden aan vogels die kansrijk zouden kunnen revalideren. Tevens borgt de regeling een adequate registratie van de aantallen slachtoffers en evaluatie van het incident.

De Samenwerkingsregeling bestaat uit drie delen: 1. de grondslag van de Samenwerkingsregeling, 2. de uitwerking van de operationele aanpak, 3. additionele informatie.

Hoofdstappen van de regeling:



Bij melding en verificatie zal een driehoek overleg plaats vinden tussen RWS ZD, NIOZ en SON-Respons.

Samenhang met het IBP Noordzee

De Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels is een onderdeel van Scenariokaart 2, Verontreiniging zee en kust.

Nadere informatie

Versie	xx
Datum	9 april 2009
Beherende organisatie	RWS Zee en Delta
Beheerder contactpersoon	Marieke van der Kooij
Contactgegevens	marieke.vander.kooij@rws.nl
Benaderen document	via contactpersoon

Voorblad document:

Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels

Voor de afhandeling van grote aantallen besmeurde vogels die op zee, kusten en oevers van de zoute wateren van Nederland worden aangetroffen

Deel 1: de grondslag

Datum: 9 april 2009
Van: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noordzee
Versie: revisie op versie 19 oktober 2007
Status: definitief

6E: Maritieme Incident Response Groep – Netherlands (MIRG.NL)

Toelichting

Brand aan boord van een varend schip vergt andere vaardigheden, kennis en materieel dan op het land. Om een bemanning te ondersteunen met een brand aan boord, staat 24/7 in Rotterdam het 'Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.NL)' paraat. Dit is een team gespecialiseerd in scheepsbrandbestrijding met als doel het voorkomen van evacuatie en escalatie op alle type schepen.

Naast de dagelijkse werkzaamheden op de eigen kazerne zijn deze brandweermensen van het MIRG.NL gespecialiseerd in incidenten aan boord van schepen. Daarvoor hebben ze aparte trainingen gevolgd en nemen ze ander materieel mee. Ze gaan met de helikopter richting het incident en moeten van daar uit dalen op een schip. Daarnaast beweegt een schip, moet rekening gehouden worden met de stabiliteit en heb je een beperkte aanvoer van middelen. Dat en meer vergt specifieke eigenschappen wat dus getraind moet worden.

MIRG.NL is een samenwerking tussen verschillende partners, waaronder de Kustwacht, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de Haven Rotterdam, de Brandweer Rotterdam-Rijnmond, de Gezamenlijke Brandweer en het Korps Marinebrandweer.

Samenhang met het IBP Noordzee

MIRG.NL is een onderdeel van scenariokaart 4: Brand en/of explosie.

Nadere informatie

Versie	Definitief concept 2.0
Datum	19-06-2019
Beherende organisatie	RWS
Beheerder contactpersoon	Hans Witte
Contactgegevens	hans.witte@rws.nl
Benaderen document	Via contactpersoon

Voorblad document:

Incidentbestrijdingsplan
Maritime Incident Respons Groep
MIRG.NL (*Fire Fighting*)



Onderdeel van het samenwerkingsconvenant tussen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de
Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

6F: Bestuurlijke netwerkkaart

Toelichting

Het doel van een bestuurlijke netwerkkaart is om een overzicht te krijgen van de bestuurlijke partijen in een sector ('keten') en de rol die zij vervullen ten tijde van een crisis.

Via het Infopunt Veiligheid (onderdeel van het Instituut Fysieke Veiligheid) worden de netwerkkaarten digitaal beschikbaar gesteld. Het voorliggende exemplaar is alweer de achtste druk.

Er zijn in totaal 27 netwerkkaarten waarin de crisisbeheersing op tal van terreinen wordt beschreven, van rampenbestrijding tot dierziektebestrijding, van bestrijding van bodemverontreiniging tot bescherming van cultureel erfgoed. De netwerkkaarten gaan over de respons op crises en zijn dan ook bedoeld voor de respons. Het is daarmee tegelijkertijd ook een waardevol instrument voor oefeningen, trainingen en opleidingen, en een nuttig naslagwerk voor het maken van crisis- en bestrijdingsplannen.

Samenhang met het IBP Noordzee

De samenhang van de bestuurlijke netwerkkaart BNK 04 met het IBP Noordzee is het bestuurlijke netwerk van afhandeling incidenten op de Noordzee wat met deze kaart in beeld gebracht is.

Nadere informatie

Versie	8 ^{ste} druk
Datum	Mei 2018
Beherende organisatie	IFV
Beheerder contactpersoon	-
Contactgegevens	-
Benaderen document	https://www.ifv.nl/kennisplein/Paginas/bestuurlijke-netwerkkaarten-crisisbeheersing.aspx

Voorblad document:



Bestuurlijke Netwerkkarten Crisisbeheersing

Netwerkkart 4 Noordzee en zeescheepvaart



6G: RACI-matrix offshore industrie (bedrijfsnoodplannen)

Toelichting

Voor het nemen van noodmaatregelen in geval van een calamiteit in de offshore industrie is scenariokaart 8 beschikbaar in het IBP Noordzee. De aandachtspunten van de subscenario's zijn gebaseerd op de RACI-matrix offshore industrie.

In de RACI-matrix offshore industrie is in beeld gebracht wat de verantwoordelijkheid van betrokken partijen is. Opgenomen betrokkenen zijn het bedrijf en de overheid. Binnen de overheid worden de volgende partijen onderscheiden: Kustwacht (OT), RWS ZD (voorzitter RBN), DC/lenW, SodM en DC/EZK.

Samenhang met het IBP Noordzee

De RACI-matrix bevat voor de zeven subscenario's zoals opgenomen in het scenario 8. Mijnbouwinstallaties op systematische wijze een beschrijving van de rollen. Hierin staat RACI voor, Responsible, Accountable Authority, Consulted en Informed.

Nadere informatie

Versie	22 maart 2016
Datum	22 maart 2016
Beherende organisatie	Nogepa
Beheerder contactpersoon	-
Contactgegevens	-
Benaderen document	https://www.nogepa.nl/download/%e2%80%a8annex-4a-raci_er-activiteiten-versus-organisations-nl/

Voorblad document:

Noodmaatregelen in geval van een calamiteit in de offshore industrie (deel van het externe noodplan EU) Rev: 22/03/16	
Tijdens het boren, de productie, het onderhoud of de constructie, kunnen zich verschillende scenario's voordoen op mobiele of vaste offshore-installaties als gevolg van bijv. een aanvaring, een explosie of blowout, enz. In ieder geval moeten de olie- en/of gasproducenten en de relevante autoriteiten voorbereid zijn op het uitvoeren van de volgende activiteiten: 1. het in veiligheid brengen/of redden van mensen; 2. het blussen van branden; 3. het opruimen van olie in zee, op stranden of in havens en alles wat daarbij komt kijken; 4. het veiligstellen van de installatie; 5. het afsluiten/doodpompen van spuitende putten (well capping/killing); 6. het opvangen/omleiden van olie of gas uit spuitende putten (well containment); 7. het boren van een relief well (onderscheppingsput). Voor elk van deze activiteiten moet voor beide partijen (olie- gas bedrijven & overheid) worden nagegaan: - wat voor equipment is noodzakelijk, de mobilisatietijd, de capaciteit, enz.; - welke expertise is noodzakelijk, welke capaciteit, vervanging enz.; - welke organisatie is daarvoor nodig; - hoe in deze scenario's/activiteiten wordt afgestemd en samengewerkt op basis van een heldere rolverdeling; - hoe daarbij de communicatie in al haar aspecten moet worden georganiseerd. Rolverdeling/taken Ten behoeve van een systematische beschrijving van de rollen wordt gebruik gemaakt van de RACI systematiek:	
RACI R (responsible): organisatie(s) die eigenaar zijn van het probleem en het werk moet doen. Verantwoording wordt afgelegd aan de organisatie die 'accountable' is; A (accountable authority): Het overheidsorgaan dat bevoegd is om het uiteindelijke besluit te nemen, vetorecht heeft; C (consulted): de organisatie die vooraf geraadpleegd moet worden en mede richting geeft aan het resultaat (altijd twee-richting communicatie); I (informed): organisatie die achteraf geïnformeerd wordt over genomen beslissingen, de voortgang, bereikte resultaten (één-richting communicatie). NB: deze RACI-systematiek en de hierna uitgewerkte rolverdeling zeggen niets over de aansprakelijkheden van de diverse organisaties.	
Voetnoten behorende bij de volgende sheets: noot 1: bedrijf is verantwoordelijk voor de beschikbaarstelling en het gebruik van eigen reddingsmiddelen aan boord en in de nabijheid van het platform; noot 2: Kustwacht is verantwoordelijk voor de mobilisatie, het gebruik en de coördinatie van alle andere extra middelen; noot 3: DC/ISM krijgt informatie van RWS Zee en Delta & RBN en neemt contact op/betrekt DC/EZ; noot 4: SodM informeert (regelmatig) EZ (afhankelijk van de ernst, hetzij DGEM/DC /minister EZ); noot 5: bedrijf heeft zijn eigen verantwoordelijkheid en beleid ten aanzien van externe communicatie, maar ...; noot 6: de autoriteiten van de regering hebben hun verantwoordelijkheden ten aanzien van externe communicatie in geval van calamiteiten, daarom is het absoluut noodzakelijk om te coördineren tussen de twee partijen. Eerste verantwoordelijkheid rust bij het OT van de Kustwacht. Bij schaalvergroting gaat het naar voorzitter RBN / DC-I & M of SodM/DC-EZ (in laatstgenoemd geval: DC-EZ informeert DC-I & M); noot 7: SodM informeert de RBN voorzitter op een dagelijkse basis of vaker indien nodig; noot 8: bedrijf is verantwoordelijk voor zijn eigen (ingehuurde) medewerkers en het schoonmaken van apparatuur (onder RWS coördinatie); noot 9: RWS is verantwoordelijk voor zijn eigen personeel en materieel en voor de algehele coördinatie van alle clean-up activiteiten; noot 10: kustwacht is verantwoordelijk voor het verkeer op de Noordzee (in het geval van het mobiliseren van mobiele booreilanden) / RWS Z&D is verantwoordelijk voor de locatie vergunning /effect op de waterkwaliteit).	

6H: Scenariokaarten Kust

Toelichting

De scenariokaarten kust beschrijven voor een zestal scenario's de afhandeling van incidenten in de kustzone, de zone van duinvoet tot de 1 km lijn. De kaarten zijn voor deze zone aanvullend op het IBP Noordzee.

Deze kaarten zijn nu alleen ontwikkeld voor het werkingsgebied van de VR NHN, en zijn voornemens dit ook in de andere zeven kust VR'en uit te rollen.

Korte uitleg verschillende scenario's:

1. Kustafslag: Afslag van strand of duin waardoor een potentieel onveilige situatie kan ontstaan.
2. Dier: Dit zijn de scenario's waarbij dieren betrokken zijn. De volgende subscenario's worden behandeld: grote zeezoogdieren in nood, kleine (zee)zoogdieren in nood en vogels besmeurd met olie. Voor alle gevallen: zowel dode als levende dieren zijn verantwoordelijkheden en acties beschreven.
3. Verontreiniging op het strand: in dit scenario worden de processen behandeld bij verontreiniging op of aan de kust.
4. Explosief: in dit scenario worden de processen behandeld bij vondst van explosieven en/of munitie op de kust.
5. Mens: binnen dit scenario worden de volgende scenario's behandeld waarbij de mens direct betrokken is. Dit zijn vermist persoon, persoon heeft medische verzorging nodig, verstoring openbare orde en een dood aangetroffen persoon.
6. Boot/ object. In dit scenario worden de processen behandeld bij het stranden van een boot of object op of aan de kust, of een dreiging daarvan.

De kaarten zijn nu als definitief concept versie verschenen. Er vindt nog juridisch overleg plaats over de verantwoordelijkheden binnen het scenario kustafslag (wie normaliseert de situatie na afzetting) en verontreiniging kust (zwerfafval).

Samenhang met het IBP Noordzee

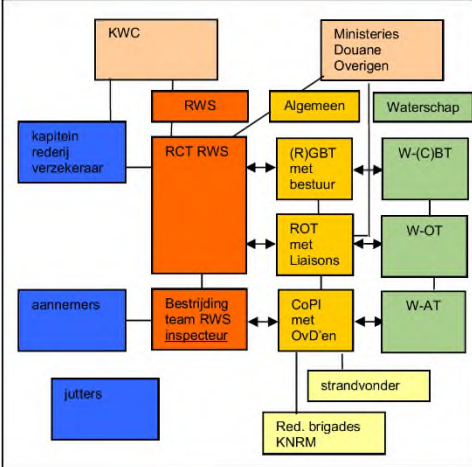
De scenariokaarten kust beschrijven voor een zestal scenario's de afhandeling van incidenten in de kustzone, de zone van duinvoet tot de 1 km lijn. De kaarten zijn voor deze zone aanvullend op het IBP Noordzee.

Nadere informatie

Versie	1.0
Datum	18 november 2015
Beherende organisatie	VR NHN
Beheerder contactpersoon	Ad Krom
Contactgegevens	-
Benaderen document	Via contactpersoon

Voorblad document:

Versie 1.0 d.d. 18 november tbv PG

Oplegger Scenario's	
Scenario's	
Dit is een oplegger voor een zestal scenario's voor incidenten op of aan de kust. De zes scenario's die worden behandeld zijn:	
1. Kustafslag, 2. Dier, 3. Verontreiniging, 4. Explosief, 5. Mens, 6. Boot/object	
Doel	
De kaarten hebben tot doel de afhandeling bij incidenten in de kuststrook te behandelen. Het gaat hierbij om de korte termijn afhandelingen van incidenten door overheidspartijen. Wie doet wat.	
Werkingsterrein	
Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. De kuststrook van de gemeentes: Castricum, Bergen, Schagen, Den Helder, Hollands Kroon en Texel. Onder kuststrook wordt verstaan: vanaf de binnenteen van de dijk en/of de zeereep (de eerste duinenrij vanaf het strand) tot 1km zeewaarts vanaf de laagwaterlijn (gemeentelijk ingedeeld gebied).	
Beeldvorming	
Korte uitleg verschillende scenario's:	
1. Kustafslag: Afslag van strand of duin waardoor een potentieel onveilige situatie kan ontstaan. 2. Dier: Dit zijn de scenario's waarbij dieren betrokken zijn. De volgende subscenario's worden behandeld: grote zeezoogdieren in nood, kleine (zee)zoogdieren in nood en vogels besmeurd met olie. Voor alle gevallen: zowel dode als levende dieren zijn verantwoordelijkheden en acties beschreven. 3. Verontreiniging op het strand: in dit scenario worden de processen behandeld bij verontreiniging op of aan de kust. 4. Explosief: in dit scenario worden de processen behandeld bij vondst van explosieven en/of munitie op de kust. 5. Mens: binnen dit scenario worden de volgende scenario's behandeld waarbij de mens direct betrokken is. Dit zijn vermist persoon, persoon heeft medische verzorging nodig, verstoring openbare orde en een dood aangetroffen persoon. 6. Boot/ object. In dit scenario worden de processen behandeld bij het stranden van een boot of object op of aan de kust, of een dreiging daarvan.	
Netwerkaart	
	
Doelgroepen - badgasten / toeristen, wandelaars, strandexploitanten, scheepvaart incl. vissers, (kust)zeilverenigingen, toeristenbureaus, (buitenlandse) media, milieuorganisaties	
Crisispartners	Telefoonnr.
Gemeente Castricum	06 206 225 71
Gemeente Bergen	072 88 80 00 06 542 302 94
Gemeente Schagen	0224 21 04 00 06 51 080 893
Gemeente Den Helder	14 0223 06 515 71 829
Gemeente Hollands Kroon	088 32 15 000 088 32 15 555
Gemeente Texel	14 0222
Rijkswaterstaat (WNN Z&D en VWM)	0800 8002
Gemeenschappelijke Meldkamer beheerder duingebied (landschap Noord-Holland, SBB, PWN, Natuurmonumenten)	088 168 41 50 Via gemeente
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	0800 1430
Reddingsbrigades	Via GMK
Hulpverleningsdiensten (Brandweer, GHOR, Politie)	Via GMK 088 168 41 50
Douane	Via politie
Gemeentelijke strandvonders/jutters	Via gemeente
Aanemers	Via RWS of HHNK
Milieudienst: RUD NHN	088 10 21 300
Vogelkustasiel Haarlem	023 525 53 02
Vogelkustasiel Ecomare Texel	0222 31 77 41
Deskundigenteams (RIVM)	Ad hoc
Op het water	
Kustwacht (KWC)	0223 54 23 00
KNRM	Via Kustwacht
Landelijke Politie te water	Via Politie
EZ Strandingscoördinator	Via Kustwacht
Bergers	Via RWS
kapitein van het schip	Via RWS
rederij/eigenaar	Via RWS
Verzekeraar	Via RWS

6I: Leidraad stranding levende grote walvisachtigen

Toelichting

De leidraad is opgesteld voor gestrande levende grote walvisachtigen (*Cetaceae*), zij zijn onder te verdelen in baleinwalvissen en tandwalvissen; dolfijnen behoren ook tot de tandwalvissen.

Deze leidraad heeft betrekking op de volgende situaties:

1. Stranding van een levende baleinwalvis (ongeacht de grootte);
2. Stranding van een tandwalvis groter dan 3 meter.

Voor de leidraad wordt stranding gedefinieerd als de situatie waarin een grote walvis is terecht gekomen, waarbij het niet meer zelfstanding terug in dieper water kan komen. De leidraad heeft alleen betrekking op levend gestrande walvissen; voor dode aangespoelde dieren bestaat reeds een protocol, namelijk de 'Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging van mei 2007 voor Rijkswaterstaatsdiensten'.

Belangrijk is dat er in geval van een stranding wordt gehandeld met dierenwelzijn als uitgangspunt. Het is niet altijd het beste voor het dier om het te redden, er zijn gevallen waarbij euthanasie of een natuurlijke dood de enige optie is. Het doel van deze leidraad is dus niet perse het redden van een gestrande walvis, maar om gestructureerde hulp te verlenen aan het dier, danwel bij het leven of de dood.

Samenhang met het IBP Noordzee

De leidraad stranding levende grote walvisachtigen beschrijft hoe binnen het scenario Ecologisch incident de stranding van een levende grote walvisachtige afgehandeld moet worden.

Nadere informatie

Versie	4
Datum	december 2017
Beherende organisatie	Ministerie LNV
Beheerder contactpersoon	Geert Overduin
Contactgegevens	-
Benaderen document	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/22/leidraad-stranding-levende-grote-walvisachtigen

Voorblad document:



Leidraad stranding levende grote walvisachtigen

Datum: december 2017
Versie: 4
Ministerie van Landbouw, Natuur
en Voedselkwaliteit
Directie Natuur & Biodiversiteit

**Stranding van een
levende walvis?
Bel de Kustwacht
0900- 0111 (gratis)**

6J: Nota "Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee"

Toelichting

In de nota "Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee" is het optreden bij incidenten en calamiteiten van de overheid op zee beschreven.

In de nota zijn de volgende taken beschreven:

- Het bestrijden van rampen en incidenten;
- Inzet bij brand aan boord van passagiersschepen ter voorkoming van grootschalige evacuatie;
- Het bieden van Noodsleephulp;
- Het regelen van nood-, spoed- en veiligheidsverkeer;
- Het aanwijzen van Places of Refuge;
- Het verlenen van radiomedische adviezen;
- Het beschikbaar hebben van bergingscapaciteit.
- SAR (in een apart hoofdstuk).

Van deze taken is in de nota beschreven wat de formele basis van de taak is, het gevoerde beleid en de gehanteerde zorgnorm. Waar mogelijk worden ook preventieve maatregelen benoemd en wordt geconcludeerd of aan de zorgnorm wordt voldaan.

Ter aanvulling op de nota is er een beleidsbrief (zie link hieronder) Maritieme Noodhulp 2016 - 2020. Deze brief geeft geen aanleiding tot wijzigingen van de inhoud van de nota.

Beleidsbrief: <https://www.noordzeeloket.nl/functies-gebruik/artikel-baseline-0/@166660/beleidsbrief-0/>

Samenhang met het IBP Noordzee

In de nota "Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee" zijn de normen beschreven waarbinnen de taken gerealiseerd zouden moeten worden. De nota kan daarom gezien worden als het dekkingsplan voor de Noordzee.

Nadere informatie

Versie	Definitief
Datum	December 2009
Beherende organisatie	Ministerie IenW
Beheerder contactpersoon	Hans Witte
Contactgegevens	hans.witte@rws.nl
Benaderen document	Via contactpersoon

Voorblad document:

Maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2010-2015



December 2009

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

6K: SAR-convenanten Kustwacht en Veiligheidsregio's aan de kust

Toelichting

In de SAR convenanten hebben De Kustwacht, Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), en de veiligheidsregio's aan de kust afspraken gemaakt over samenwerking als het gaat om Search and Rescue (SAR) en maritieme hulpverlening.

Met de convenanten willen de betrokken instanties een professionaliseringsslag maken en de samenwerking verbeteren. Vaak acteren de diverse hulpdiensten tijdens een incident op het water in hetzelfde gebied. Het is dan belangrijk dat iedereen zich houdt aan gezamenlijke afspraken.

Samenhang met het IBP Noordzee

De wijze waarop onderling samengewerkt wordt tussen de betrokken partijen van het convenant is in het IBP Noordzee gedetailleerd beschreven.

Nadere informatie

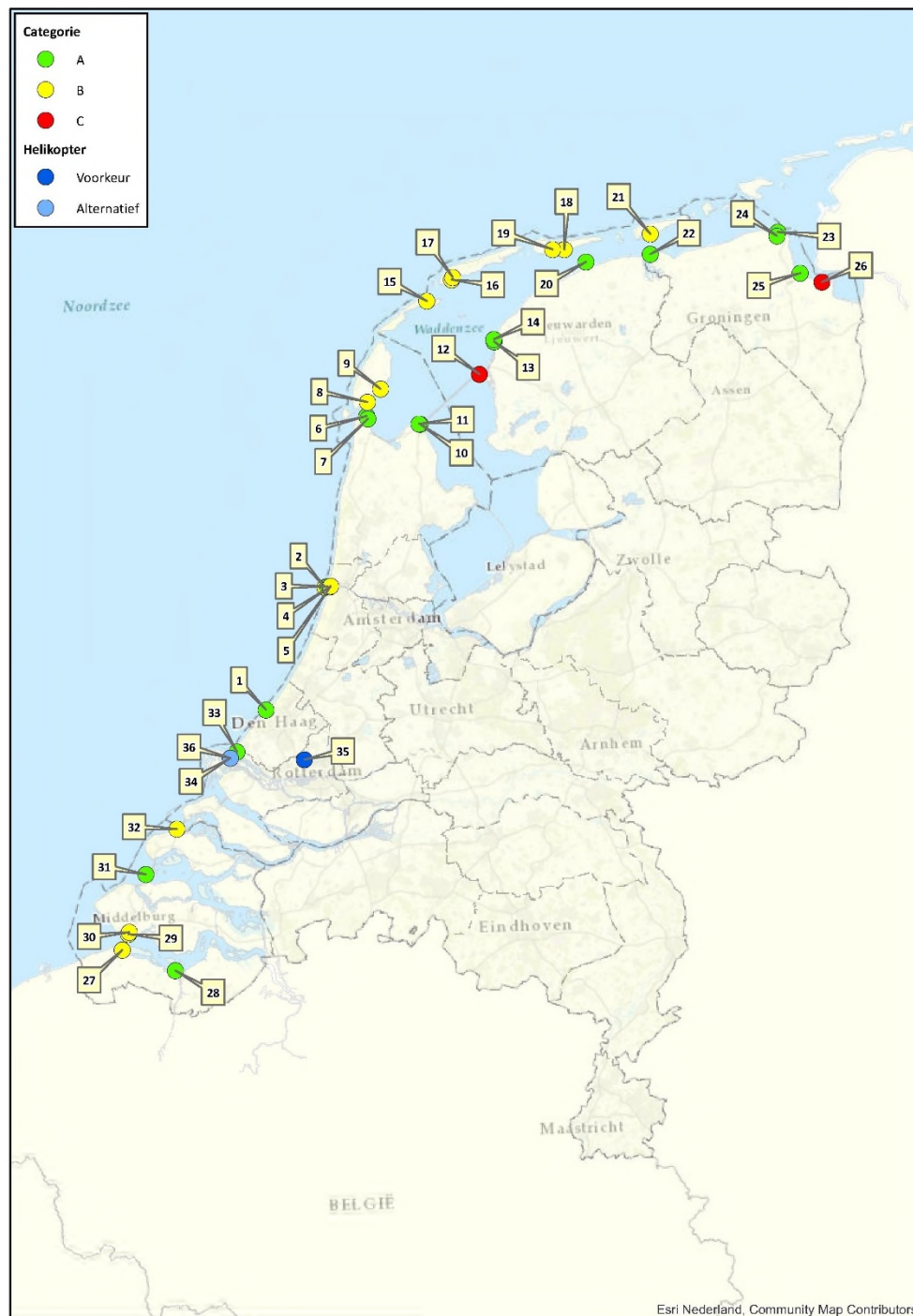
Versie	Diversen
Datum	Diversen
Beherende organisatie	Kustwacht
Beheerder contactpersoon	-
Contactgegevens	-
Benaderen document	via beherende organisatie

Voorblad document:

Niet beschikbaar.

Bijlage 7 : Aanlandingsplaatsen

Betreft officiële aanlandingsplaatsen in het beheer van veiligheidsregio's.



Scheveningen

Nr.	Cat.	Gemeente	Plaats	Veiligheidsregio	Haven/Locatie	Locatie(X,Y)
1	A	Den Haag	Scheveningen	Haaglanden	Aanlegsteiger KNRM	

Vanuit werkingsgebied IBP Noordzeekanaal in versie 1 januari 2020

Nr.	Cat.	Gemeente	Plaats	Veiligheidsregio	Haven/Locatie	Locatie(X,Y)
2	B	Velsen	IJmuiden	Kennemerland	Marina Seaport IJmuiden	98660 497265
3	A	Velsen	IJmuiden	Kennemerland	IJmondhaven (Monnickendamkade)	99510 497475
4	A	Velsen	IJmuiden	Kennemerland	Leonarduskade	100209 497424
5	B	Velsen	IJmuiden	Kennemerland	Felison terminal	100581 497602

Vanuit werkingsgebied IBP Waddenzee versie 8.3 dd september 2015

Nr.	Cat.	Gemeente	Plaats	Haven/ locatie	Locatie (X-Y)
6	A	Den Helder	Den Helder	Marine Nw. Haven	
7	A			A	114230-552991
	A			B	114638-552093
8	B	Texel	't Horntje	Veerhaven	114606-557529
9	B	Texel	Oudeschild	Haven Oudeschild	119134-561722
10	A	Hollands Kroon	Den Oever	Noorderhaven	
11	A			Drijvende steiger	131608-549756
	A			Thv restaurant	131342-549856
12	C	Súdwest-Fryslân	Kornwerderzand	Buitenhaven	151568-565398
13	A	Harlingen	Harlingen	Nieuwe Willems haven	156772-575996
14	A			Veersteiger / Oude Buitenhaven (veerbootterminal)	156764-576696
15	B	Vlieland	Vlieland	Waddenhaven, recreatiehaven, vm werkhaven of veerterminal	135144-590019
16	B	Terschelling	West-Terschelling	WB-kade	143544-596752
17	B			Havenkade	143869-597436
18	B	Ameland	Nes	Veersteiger	180806-605443
19	B			Ballumerbocht	177023-605528
20	A	Dongeradeel	Holwerd	Veersteiger	187822-601123
21	B	Schiermonnikoog	Schiermonnikoog	Veersteiger	209088-609514
22	A	Het Hogeland	Lauwersoog	Veerhaven/Buiten-haven	208872-602921
23	A	Het Hogeland	Eemshaven	Beatrixhaven	250876-608740
24	A			Emmahaven	250588-607468
25	A	Delfzijl	Delfzijl	Handelshaven	257876-595040
26	C	Delfzijl	Termunterzijl	Visserijhaven	264858-591948

Vanuit werkingsgebied IBP Deltawateren versie 1.0 dd. 18 april 2013

Nr.	Cat.	Gemeente	Plaats	Haven/Locatie	Locatie(X,Y)	Lat Long
27	B	Sluis	Breskens	Buitenhaven Breskens (Oost en West)	28.328,00 380.344,00	513980 356681
28	A	Terneuzen	Terneuzen	West-Buitenhaven (havenhoofd) (wordt t.z.t. vervangen)	45.468,00 373.103,00	513370 381527
29	B	Vlissingen	Vlissingen	Buitenhaven Poseidon steiger	30.566,00 385.461,00	514447 35972
30				<i>Marine steiger is niet meer aanwezig.</i>		
31	A	Noord-Beveland	Neeltje Jans	Noordland Buiten	36.902,00 404.907,00	516205 36817
32	B	Schouwen-Duiveland	Scharendijke	Haven Middelplaat Brouwersdam	47.592,00 419.345,00	517525 383161

Vanuit werkingsgebied IBP op het water Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond versie 0.1 dd.
Juni 2015

Nr.	Opstap en aanlandingsplaats (Voor opvang van <u>grote groepen</u> slachtoffers) (via water naar land)		
		locatie	Adres
33	Voorkeur A	Berghaven, - aanlegsteiger van Rijkswaterstaat	Berghaven, havennr: 920 Rotterdam (Hoek van Holland)
34	Alternatief B	Pistoolhaven Aanlegsteiger van Fast Ferry	Markweg, havennr: 6346 Rotterdam (Europoort)
	<i>Voor opvang van één of enkele slachtoffers kan gebruik worden gemaakt van <u>alle</u> opstap- en aanlandingsplaatsen.</i>		

Nr.	(SAR) Helikopterplaatsen (Voor overdracht van meerdere slachtoffers/ inzet van meerdere helikopters) (via lucht naar land)			
		locatie	Adres	Opmerkingen/bijzonderheden
35	voorkeur	Rotterdam The Hague Airport	Rotterdam Airportbaan, Rotterdam	Alle faciliteiten zijn aanwezig
36	alternatief	Pistoolhaven, Helikopterplaats van NHV	Markweg, havennr: 6346, Rotterdam (Europoort)	(beperkt) Refuel mogelijkheden zijn aanwezig. Niet geschikt voor alle helikopters.
	<i>Indien RTHA niet mogelijk is, denk aan mogelijkheden buiten de regio</i>			

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER

E.
martijn.vannieuwenhuijze@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.