



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS INFORMATIE

Incidentbestrijdingsplan Noordzee 2026

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

Document: Incidentbestrijdingsplan Noordzee 2026
Versie: Definitief revisie 3.0
Datum: 7 mei 2026
Vaststelling: 25 augustus 2026

Auteur(s)

Adviesgroep SAVE (Antea Group)
projectnummer 0497400

Opdrachtgever

Rijkswaterstaat Zee en Delta
Poelendaelesingel 18
4335 JA Middelburg

Colofon

Projectgroep:

Marco de Bruijn	Rijkswaterstaat
Eddy van Well	Rijkswaterstaat
Barry Wiskerke	Rijkswaterstaat
Jurriaan van Wakeren	Rijkswaterstaat
Edwin Vianen	DCC-IenW
Taneesha Gendaram	DCC-IenW
Hans Spiegelhaar	Kustwacht Nederland
Martijn van Nieuwenhuijze	Antea Group

Vastgesteld door:

Ronald Nomes
Waarnemend Hoofdingenieur-directeur
Rijkswaterstaat Zee en Delta
25 augustus 2026

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Doel	5
1.3	Doelgroep	5
1.4	Uitgangspunten en uitsluitingen	6
1.5	Samenhang met andere documenten	6
1.6	Vaststelling en beheer IBP Noordzee	7
1.7	Opleiden, Trainen en Oefenen	8
1.8	Leeswijzer	8
	Deel A Coördinatieplan	9
2.	Juridische begrenzing maritieme zones en werkingsgebied	10
2.1	Inleiding	10
2.2	Indeling Noordzee	10
	De Territoriale Zee	12
	De Exclusieve Economische Zone en het Continentaal Plat	12
2.3	Werkingsgebied	13
2.4	Bijzondere gebieden in de territoriale zee	15
3.	Betrokken partijen en rampbestrijdingsprocessen	16
3.1	Rampbestrijdingsprocessen	16
3.2	Relatietabel	16
3.3	Bevoegdheden	17
	Verantwoordelijkheidsverdeling in deelgebieden	18
4.	Randvoorwaardelijke processen	19
4.1	Melding en Alarmering	19
	Betrokkenheid 112 meldkamers en coördinerende 112 meldkamer	21
	Betrokken onderdelen van de incidentbestrijding	22
4.2	Leiding en coördinatie	22
	Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee	22
4.2.1	Operationeel	23
	On-Scene Coördinator (OSC)	24
	Bestrijdingsteam Noordzee RWS	24
	Coördinatie vanuit het Commando Plaats Incident (CoPI)	24
4.2.2	Tactisch	25
4.2.3	Strategisch	26
	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN)	26
	Betrokken landteams op strategisch niveau	27
	Nationale crisisstructuur	28
4.3	Op- en afschaling	28
	Opschaling	29
	Afschaling en overdracht	29
4.4	Informatiemanagement	30
	Afstemming informatiemanagement zee-processen – crisisorganisatie veiligheidsregio's	30
	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van IenW	31
	Crisis Informatie Centrum (CIC) van RWS	31
	Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk (KCR2)	31
	Verbindingen	31
4.5	Crisiscommunicatie	33
	Verantwoordelijke partijen en hun rollen bij crisiscommunicatie bij incidenten op de Noordzee	33
	Crisiscommunicatie in Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) en nationale opschaling	34
	Uitgangspunten crisiscommunicatie	34
	Crisiscommunicatie indien er een kustregio betrokken is	34

Deel B Operationeel plan	36
5. Inleiding	37
6. Incidentbestrijdingskaart 0: Algemene kaart	39
7. Incidentbestrijdingskaart 1: Search and Rescue	47
8. Incidentbestrijdingskaart 2: Bronbestrijding aan boord	51
9. Incidentbestrijdingskaart 3: Bronbestrijding energie & infrastructuur	56
10. Incidentbestrijdingskaart 4: Effect incidentschepen	61
11. Incidentbestrijdingskaart 5: Effectbestrijding op zee en kust	68
Bijlage 1 Afkortingen	
Bijlage 2 Begrippen	
Bijlage 3 Kaartmateriaal	
Bijlage 4 Juridisch kader	
Bijlage 5 Aanlandingsplaatsen	

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) en de *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance by resolution A.1184(33)*.

Deze versie vormt een actualisatie van het IBP Noordzee 2021. De actualisatie vindt plaats in het kader van de afspraak om het IBP iedere vier jaar te herzien. Naast de inhoudelijke actualisatie is in deze versie ook de structuur op onderdelen herzien.

1.1 Algemeen

De organisatie en coördinatie van incidentbestrijding op de Noordzee zijn belegd bij meerdere partijen. De Kustwacht is een samenwerkingsorganisatie van rijksdiensten. Het Kustwachtcentrum is belast met de operationele coördinatie van incidentenbestrijding op zee. De directeur Kustwacht heeft de algehele leiding over deze uitvoering. Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS ZD) adviseert bij maritieme ongevallen en incidenten op het gebied van waterkwaliteit en bodembeheer, en is verantwoordelijk voor de coördinatie en uitvoering van bestrijdings- en opruimwerkzaamheden.

De Kustwacht en RWS ZD werken binnen een breed netwerk van overheidsorganisaties, hulpdiensten en particuliere partijen. Binnen dit netwerk nemen ook verschillende onderdelen van Rijkswaterstaat deel, zoals de kustregio's en het landelijke organisatieonderdeel Verkeer- en Watermanagement (RWS VWM). Daarnaast wordt nauw samengewerkt met 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, bevolkingszorg), politie en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Ook overheden als gemeenten, provincies en waterschappen, evenals havenbedrijven, andere ministeries en particuliere bedrijven zijn betrokken bij dit netwerk.

Het IBP Noordzee geeft een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling van maritieme ongevallen en incidenten op de Noordzee. Het plan maakt inzichtelijk wie welke taak en wie welke bevoegdheid heeft, in welk gebied en bij welk incidenttype. Het IBP Noordzee is een plan is welke zowel de rol vervult van een crisisplan alsmede een incidentbestrijdingsplan.

1.2 Doel

Doel van het IBP Noordzee is te beschikken over een inhoudelijk effectief en procedureel juist plan waarin bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden van alle bij de bestrijding van een maritiem incident betrokken organisaties beschreven zijn. Het plan vormt het uitgangspunt voor de organisatie en uitvoering van incidentbestrijding op de Noordzee. Voor het plan zijn de volgende kaders gehanteerd:

- De scope is multidisciplinair;
- De scope is primair gericht op safety incidenten (security incidenten worden afgehandeld vanuit het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee);
- Het plan is toepasbaar voor alle niveaus van opschaling;
- Het plan gaat in op de te nemen gezamenlijke acties, niet de monodisciplinaire uitwerking daarvan.

1.3 Doelgroep

De doelgroep van het plan bestaat uit elke functionaris/organisatie die binnen het werkingsgebied van de Noordzee betrokken kan zijn bij een incident.

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

<i>Scheepvaart</i>	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 losgeslagen scheepscontainers of te water geraakte luchtvaartuigen ¹ (uitgezonderd militaire).
<i>Luchtvaart</i>	De reguliere luchtvaart die plaatsvindt binnen de grenzen van de Flight Information Region (FIR) Amsterdam ² , voor zover betrokken bij een incident waarbij opsporing en redding van personen aan de orde is.
<i>Offshore energiewinning</i>	Incidenten die plaatsvinden op of nabij energiewinninginstallaties op zee, zoals olie- en gasplatformen (mijnbouwinstallaties), windturbines, windturbineparken en wind-sub stations, binnen de territoriale zee en de EEZ. Hierbij gaat het onder meer om: • Incidenten als gevolg van 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.
<i>Overige infrastructuur</i>	Incidenten die effect hebben op of veroorzaakt worden door infrastructuur op de (bodem van) de Noordzee, zoals kabels en leidingen, en overige commerciële activiteiten waarvoor installaties worden gebruikt, zoals zeegrasboerderijen.

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). In dit plan is de uitvoering van deze wet nader uitgewerkt, onder meer ten aanzien van het geven van aanwijzingen en het nemen van maatregelen bij wrakopruijing evenals bij een interventie. Daarnaast is het IBP Noordzee ook relevant voor overheidstaken in het kader van de Scheepvaartverkeerswet en diverse regelingen betreffende opsporing en redding van personen op zee. De focus ligt hiermee op safety incidenten.

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 van kracht is, zijn:

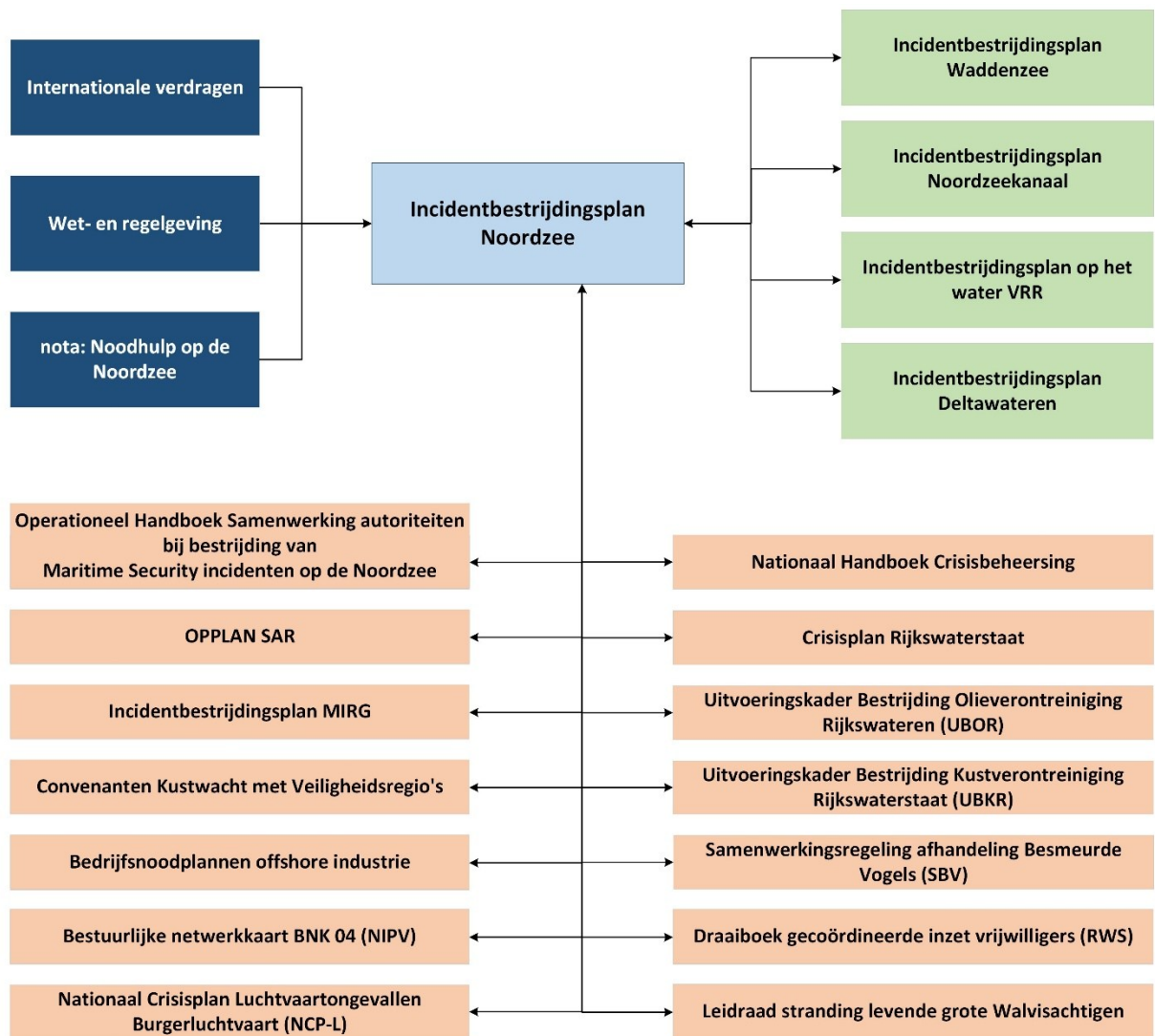
- Maritime security component van een incident (terreuraanslagen, sabotage statelijke actoren etc); zie hiervoor het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee.
- Nucleaire en radiologische incidenten op de Noordzee worden afgehandeld zoals beschreven in het LCP-Straling en het Besluit basisveiligheidsnormen stralingsbescherming (Regeling Bbs). Dit dekt de afhandeling van nucleaire incidenten met kernenergie als voortstuwing met toepassing van art. 47 lid 1 van de Kernenergiewet tot radiologische incidenten op mijnbouwinstallaties. Het ministerie van IenW coördineert deze aanpak, waarbij vanuit hun toezichthoudende taken ook de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) (of SodM) kunnen optreden.
- Incidenten met militaire vaartuigen en vliegtuigen. Hiervoor kunnen afwijkende regels gelden i.v.m. militaire belangen; de eindverantwoordelijkheid ligt, gelet op artikel 37 Wbmo bij het ministerie van Defensie.

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 diverse documenten. Figuur 1.1 en Tabel 1.1 geven voor de Noordzee een overzicht op hoofdlijnen van de plannen die naast het IBP Noordzee van toepassing (kunnen) zijn bij de incidentbestrijding.

1. VRK (2024). Crisisbestrijdingsplan Schiphol. <https://www.vrk.nl/sites/vrk/files/2025-12/Crisisbestrijdingsplan%20Schiphol%20DEEL%201%20Openbaar.pdf>
2. Zie bevoegdheden voor een nadere toelichting.



Figuur 1.1 Samenhang planvorming

Tabel 1.1 Samenhang planvorming

(internationale) wet- en regelgeving	Het plan is gebaseerd op internationale verdragen en wet- en regelgeving. Het juridisch kader voor incidentbestrijding op de Noordzee is opgenomen in bijlage 4. De nota Noodhulp op de Noordzee is voor het IBP Noordzee het beleidsmatig kader.
Incidentbestrijdingsplannen	Voor de viertal aangrenzende watergebieden zijn andere incidentbestrijdingsplannen van toepassing. Het IBP Noordzee en de andere IBP's zijn allen gebaseerd op de uitgangspunten zoals opgenomen in het Handboek Incidentbestrijding op het water.
Plannen betrokken partijen en procedures	Het IBP Noordzee fungeert als een parapludocument waarbinnen de hoofdlijnen van de samenwerking en coördinatie zijn vastgelegd. Binnen het werkingsgebied van het plan bestaan daarnaast diverse aanvullende plannen van betrokken organisaties of voor specifieke thema's. Deze documenten hebben een zelfstandig karakter hiernaar wordt in de incidentbestrijdingskaarten verwezen

1.6 Vaststelling en beheer IBP Noordzee

Dit incidentbestrijdingsplan is vastgesteld door de minister van IenW. Het beheer van het IBP Noordzee is belegd bij het afdelingshoofd van het Waterdistrict Noordzee & Caribisch Nederland van RWS ZD. Voor beheer en actualisatie wordt in ieder geval samengewerkt met de Kustwacht en het DCC-IenW.

Door de werking van de incidentbestrijding tijdens significante incidenten te evalueren, kunnen leerpunten tot verbetering van het plan leiden. Zowel vanuit de operationele lijn onder aansturing van de directeur Kustwacht

als door de bij de Kustwacht betrokken diensten, gecontracteerde partijen en partners, zoals de Veiligheidsregio's kunnen een evaluatie initiëren dan wel verzoeken. Het IBP Noordzee zal minimaal één keer per vier jaar worden geactualiseerd.

Bij wijzigingen in de verantwoordelijkheden 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. Deze technische wijzigingen worden ook gedeeld met de betrokken partners. Dit verplicht een wederzijdse informatieplicht.

Ten aanzien van de voorbereiding op de incidentbestrijding geldt in het Noordzeegebied dat RWS ZD een bovenregionale coördinerende functie heeft ten aanzien van de preparatie voor de incidentbestrijding.

1.7 Opleiden, Trainen en Oefenen

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. De betrokken organisaties zijn primair zelf verantwoordelijk voor het opleiden en trainen van de functionarissen die ingezet worden volgens dit plan, het afdelingshoofd van het Waterdistrict Noordzee & Caribisch Nederland van RWS ZD ziet hierop toe. Het DCC ondersteunt betrokken organisaties middels het faciliteren van cursussen.

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:

<i>Algemene deel</i>	<i>Het Algemene deel</i> behandelt in hoofdstuk 1 de aanleiding, doel, voorvallen en doelgroepen, uitgangspunten, samenhang, vaststelling en beheer, opleiding, oefening van het incidentbestrijdingsplan.
<i>Deel A</i>	<i>Deel A</i> gaat in op de afspraken (organisatie en coördinatie) die gelden voor de Noordzee. Hoofdstuk 2 gaat in op de juridische begrenzing en het werkingsgebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de betrokken partijen en de rampbestrijdingsprocessen. Hoofdstuk 4 behandelt de randvoorwaardelijke processen. Hierin is onder andere aandacht voor melding/alarmering en leiding en coördinatiestructuur met specifieke aandacht voor de coördinatie tussen de zee- en landonderdelen. Voor betrokken functionarissen (bestuurlijk en operationeel) bij de incidentenbestrijding op de Noordzee moet dit deel onderdeel vormen van de basiskennis.
<i>Deel B</i>	In <i>Deel B</i> is de operationele uitwerking van het IBP Noordzee omschreven. In dit deel een zestal incidentbestrijdingskaarten, te weten: Kaart 0: Algemeen/ Kaders; Kaart 1: Search and Rescue (SAR) / Medische evacuatie (Medevac); Kaart 2: Bronbestrijding aan boord; Kaart 3: Bronbestrijding Energie & Infrastructuur; Kaart 4: Effectbestrijding Incidentschepen; Kaart 5: Effectbestrijding op zee en kust.

In de bijlagen tot slot, kunnen de betekenissen van de verschillende afkortingen in dit document worden teruggevonden, en een uitleg van de begrippen. Gevolgd door kaartmateriaal van het gebied. Daarnaast is een uitwerking van het juridisch kader opgenomen gevolgd door een overzicht van de aanlandingsplaatsen en tabellen met een overzicht daarvan.

Deel A Coördinatieplan

2. Juridische begrenzing maritieme zones en werkingsgebied

2.1 Inleiding

Wetgeving

Wanneer een incident zich voordoet is het belangrijk om te realiseren dat er verschillende nationale en internationale wetgeving van toepassing kan zijn en dat deze verschillende bevoegdheden genereren. Primair zijn de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo), Omgevingswet, Wrakkenwet en Scheepvaartverkeerswet belangrijke bronnen.

Op gemeentelijk niveau kan aanvullende wetgeving van toepassing zijn, veelal opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de verschillende kustgemeenten. In bijzondere noodsituaties, vervuiling, strandvonderijen en aansprakelijkheid kent de wet nog andere specifieke aanvullende regelingen. Deze kunnen hun oorsprong hebben in internationale verdragen.

Locatie incident

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 (binnenwateren en TZ), Omgevingswet (binnenwateren de TZ en de EEZ), Scheepvaartverkeerswet en Scheepvaartreglement (binnenwateren, TZ en beperkt EEZ) zijn in beginsel van toepassing op alle schepen maar kunnen per artikel het begrip schip nader aanduiden voor een specifiek geval. Bij samenloop van de Wbmo en andere regelgeving, heeft de Wbmo voorrang als *lex specialis*. Andere regelgeving blijft dus buiten toepassing als de Wbmo geldt.

Mijnbouwwet

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 aan deze verplichting invulling gegeven.

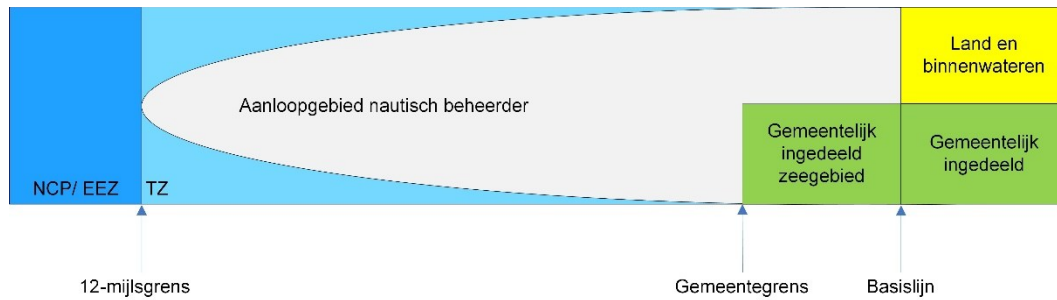
Het geheel van wetten, regelingen en verdragen is terug te vinden in bijlage 4 en is als achtergrondinformatie aan dit IBP Noordzee toegevoegd. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van nationale regelgeving, beleidsinstrumenten, internationale regelgeving en internationale afspraken die van belang (kunnen) 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.

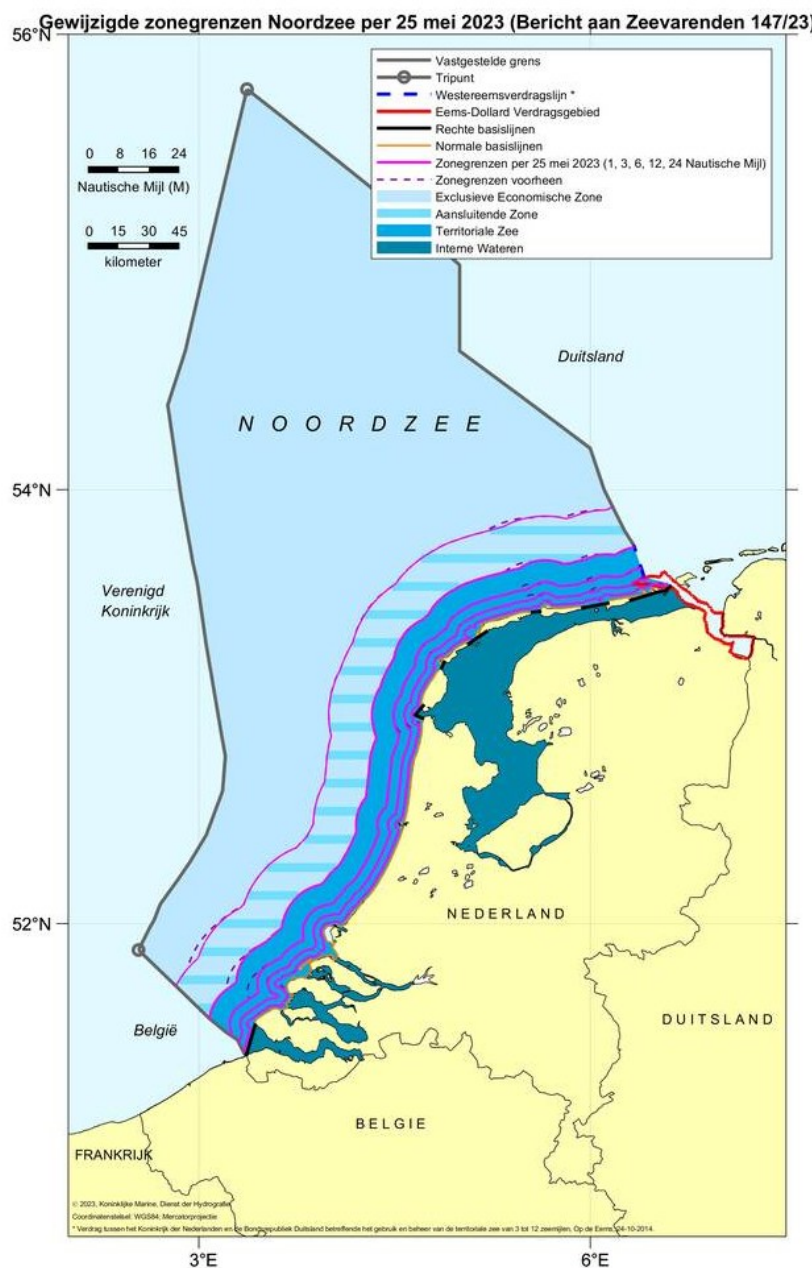
UNCLOS maakt onderscheid tussen gebieden die binnen de rechtsmacht van de kuststaat vallen, de binnenwateren, de territoriale zee en de Exclusieve Economische Zone (EEZ) en gebieden die daarbuiten vallen, de internationale wateren. Nederland is partij bij UNCLOS en heeft haar maritieme zones overeenkomstig 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

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.

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 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:

- Duitsland: Nederland en Duitsland 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 Nederland en 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.

De Exclusieve Economische Zone en het Continentaal Plat

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. 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

EEZ

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.

Continentaal Plat

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:

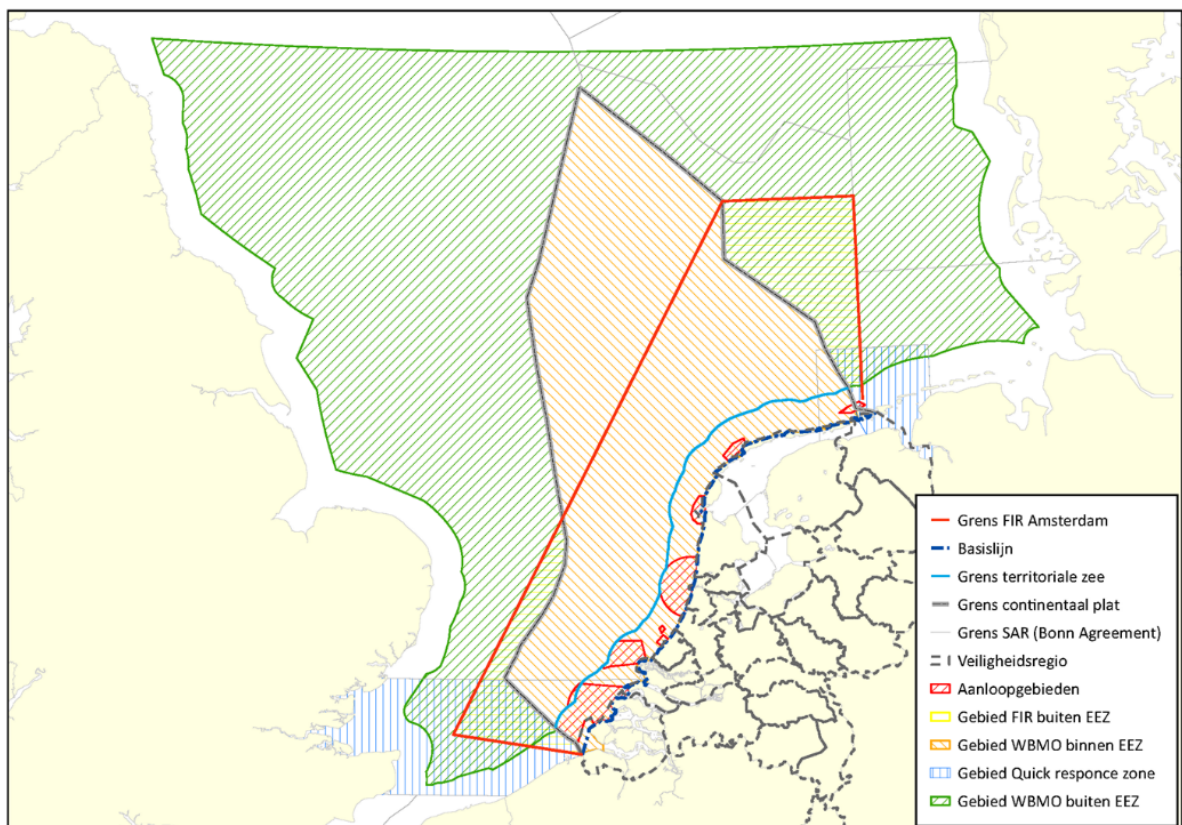
- Verdrag tussen Nederland en België inzake de afbakening van het continentaal plat van 18 december 1996 (*Trb.* 1997, 15).
- Verdrag tussen Nederland en Duitsland inzake de begrenzing van het continentaal plat onder de Noordzee (*Trb.* 1971, 53).
- Overeenkomst tussen de Regering van Nederland en de Regering 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 Nederland (*Stb.* 1999, 281).

2.3 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 2.3.



Figuur 2.3 Werkingsgebied van het Incidentbestrijdingsplan Noordzee

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 (Omgevingsregeling Bijlage III) aangehouden, in de openwaterverbindingen met andere wateren vormen de basislijnen de grens.

Onder de 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 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 tussen de havenhoofden van Hoek van Holland 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 tweetal 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:

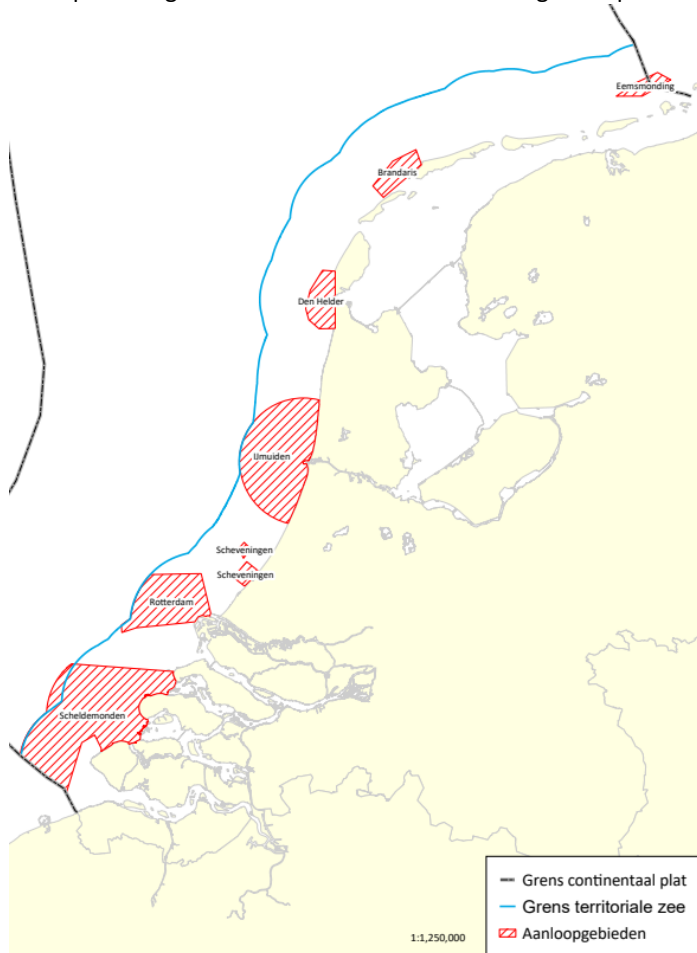
- Het Zwin ('Regeling voor de bescherming van "het Zwin" tegen verontreinigingen vanaf zee door water- en bodembedreigende stoffen, versie 2018');
- Slufter

2.4 Bijzondere gebieden in de territoriale zee

Aanloop-
gebieden

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 2.4 toont een overzicht van de aanloopgebieden in de Nederlandse territoriale wateren. Hierin een schematische weergave van deze aanloopgebieden in relatie tot de hiervoor besproken zones en grenslijnen. In bijlage 3 Kaartmateriaal is ook een detailweergave van de verschillende gebieden nabij de kust opgenomen. In Tabel 2.1 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 2.4 Aanloopgebieden

Tabel 2.1. Bevoegde autoriteiten in aanloopgebieden

Aanloopgebied	Bevoegde autoriteit voor het nautisch beheer
Scheldemonden	Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Zee en Delta (= Rijkshavenmeester Westerschelde)
Rotterdam	Havenmeester van Rotterdam van het Havenbedrijf Rotterdam N.V
Scheveningen	Hoofd Verkeerscentrale en Haven gemeente Den Haag
IJmuiden	Directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
Den Helder	Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke Marine te Den Helder
Brandaris en Eemsmonding	Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Voor de territoriale zee, behoudens bovengenoemde aanloopgebieden	Directeur Kustwacht

3. Betrokken partijen en rampbestrijdingsprocessen

Om helderheid te verkrijgen in de verschillende processen waaraan betrokken partijen een bijdrage leveren of waarvoor zij verantwoordelijk zijn, wordt bij de incidentbestrijding gewerkt met rampbestrijdingsprocessen.

3.1 Rampbestrijdingsprocessen

De processen op het land zijn in dit plan aangevuld met de processen die specifiek van toepassing zijn op de incidentbestrijding op het water. Er is voor gekozen om deze processen specifiek te benoemen, omdat het inhoudelijk andere processen zijn met andere verantwoordelijke partijen.

De waterprocessen die separaat zijn benoemd betreffen:

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

In het Handboek Incidentenbestrijding op het Water³ zijn deze processen nader uitgewerkt en wordt ook deze terminologie gehanteerd. De procesverantwoordelijke is verantwoordelijk voor de monodisciplinaire operationele inhoud en uitvoering. 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.

Bij incidentbestrijding op de Noordzee met effecten naar het land zijn vaak meer en andere partijen betrokken dan in de reguliere rampbestrijding. Het kantelmoment waarop deze partijen betrokken raken is wanneer taken vanuit één van de land-rampbestrijdingsprocessen geactiveerd worden. Het Kustwachtcentrum is in eerste instantie eerste aanspreekpunt bij de incidentbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum gaat na welk scenario van toepassing is en welke autoriteiten betrokken moeten worden.

3.2 Relatietabel

Aan de hand van een 'Relatietabel', is aangegeven welke partijen bij welke processen betrokken zijn (Figuur 3.1). 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 ook wel uitvoerend of alleen betrokken. De tabel geeft helderheid over wie tijdens een incident een rol heeft binnen de multidisciplinaire samenwerking.

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

In het referentiekader-Regionaal-Crisisplan is het proces Nafase een bevolkingszorg-proces. Het proces bevolkingszorg is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De Noordzee is (grotendeels) niet gemeentelijk ingedeeld. Het is daardoor de vraag wie in het niet-gemeentelijk ingedeeld gebied de nafase-taken op de Noordzee op zich neemt.

In het Nationaal Handboek Crisisbeheersing⁴ is opgenomen dat de Minister van Justitie en Veiligheid verantwoordelijk is voor de algemene coördinatie en organisatie van de nafase. De Minister kan hiervoor het NCC en KCR2 inzetten.

Op de Noordzee is er niet een overheidspartner die alle verantwoordelijkheden heeft die in het referentiekader onder het proces Nafase zijn samengevoegd. Daarnaast is de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW in de Wbmo bij de afhandeling van calamiteiten op zee groot. Daarom is het proces nafase opgeknipt in lijn met de verantwoordelijkheidsverdeling van de diverse overheden. De coördinatie daarvoor is belegd bij het op dat moment hoogst opgeschaalde team.

3. Handboek Incidentbestrijding op het water 25-11-2025

4. <https://www.nctv.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2022/12/06/nationaal-handboek-crisisbeheersing/Nationaal+Handboek+Crisisbeheersing.pdf>

De verschillende deelprocessen en verantwoordelijken van de nafase zijn:

Tabel 3.1. Deelprocessen en verantwoordelijken van de nafase

Deelprocessen nafase	Verantwoordelijk op de Noordzee (buiten gemeentelijk ingedeeld gebied)
Collectieve rouwverwerking	Ministerie van Justitie en Veiligheid* vanuit RBN of ICCb/MCCb
Nazorg	Ministerie van Justitie en Veiligheid* vanuit RBN of ICCb/MCCb
Herstellen van materiële schade	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit RBN of ICCb/MCCb, uitvoering door Rijkswaterstaat, met verhaal op de veroorzaker.
Evaluatie en verantwoording	Opdracht tot multidisciplinaire evaluatie wordt genomen door het hoogst opgeschaalde team in afstemming met het ministerie van IenW (DG LM). Als er een crisis heeft plaatsgevonden waarin een prominente rol was weggelegd voor directies of partijen van het ministerie van IenW dan kan het DCC-IenW besluiten tot een evaluatie. De scope wordt op dat moment bepaalt. Elke betrokken overheid is verantwoordelijk voor de eigen evaluatie.

*Ook in lijn met de planvorming rondom luchtvaartongevallen op de Noordzee

Aanvullend op dit overzicht zijn de relaties van verschillende betrokken partijen ook beschreven in de bestuurlijke netwerkkaart Noordzee⁵. Specifiek voor het optreden in de grensregio met België is er de BNK Noordzee en zeescheepvaart België⁶.

Processen en de verantwoordelijke partij (V), is de verantwoordelijke partij voor dit 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 kan specifieke expertise leveren bij dit proces	Kustwacht				RWS		VR's		Politie		Lokale overheid				Landelijke overheid					Marktpartijen			
	Kustwacht	KNRM	Reddingsbrigade	Overige SAR Eenheden	Rijkswaterstaat Zee en Delta	Regionale diensten +VWM	Brandweer	GHOR	Politie	Gemeente	Provincie	Waterschap	Lokaal Nautisch Beheerder	Minister IenW	NCC (betrokken Ministeries)	DCC's	Defensie	SodM	ILT	Kapitein/ Reder	Berger	Omstanders (Scheepvaart)	Oliebestrijders
1 Bron- en emissiebestrijding	B	O	O	O	V	O	V/O	B	B							B	O	O		O	O	O	O
2 Grootschalige redding	V	O	O	O	O	O	O	V	O							B	O			O	O	O	O
3 Grootschalige ontsmetting		B	B	O	V	O	V									B				B	B	B	B
4 Acute gezondheidszorg	V	O						V									B						B
5 Publieke gezondheidszorg	V							V															
6 Mobiliteit	V								V	O												B	B
7 Ordehandhaving	O								V		B												
8 Bewaking en Beveiliging	O								V	B													
9 Opsporing	O								V	B									O	B			
10 Interventie (waaronder Maritime Security)	O*				B				V	B										B			
11 Crisiscommunicatie	V	B	B	B	O	O	B	B	B	V	B	B	B	B	B	O	B	B	B	B	B	B	B
12 Publieke zorg	O			B				O	O	V										B			
13 Omgevingszorg					V	O	O			V	B					B							
14 Nafase										V						V							
										V						V							
										V						V							
										V						V							
15 Search and Rescue	V	O	O	O	B		V/O		O									B				O	O
16 Nautisch verkeersmanagement	V	B	B			O			O		B		V							B	B	B	B
17 Beheer waterkwaliteit					V	O					O	O				B							
18 Beheer waterkwantiteit en waterkeringen					V	O					B	O				B							O

V

 verantwoordelijk op zee

V

 verantwoordelijk op land

V

 verantwoordelijk in aanloopgebied en haven

V

 verantwoordelijk in de haven

O* Voor verantwoordelijkheden zie het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee

Figuur 3.1 Relatie tussen betrokken partijen en rampbestrijdingsprocessen

3.3 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 operationeel plan deel B tabellen opgenomen die per scenario aangeven bij welke partij welke bevoegdheden liggen, wat het handelingsperspectief is, en op welke regelgeving deze zijn gebaseerd. Zie hiervoor ook de bestuurlijke netwerkkaarten.

Verantwoordelijkheidsverdeling in deelgebieden

Niet overal en op alle momenten is de verantwoordelijke voor de bestrijding van een incident op de Noordzee dezelfde persoon of organisatie. Dit wordt veroorzaakt doordat er verschillende juridische zones zijn in het werkingsgebied en de verantwoordelijkheid afhangt van het soort incident. Dit is anders dan de andere watergebieden in Nederland die allemaal gemeentelijk ingedeeld zijn en waar geen aanloopgebieden zijn aangewezen. Het handelingsperspectief in de incidentbestrijdingskaarten maakt inzichtelijk wie in verschillende gebieden binnen het werkingsgebied, afhankelijk van het scenario dat zich afspeelt, verantwoordelijk is.

De verantwoordelijkheid hangt af van de rampbestrijdingsprocessen die bij de bestrijding van een incident een rol spelen. Hoofdstuk 4.2 leiding & Coördinatie en de handelingsperspectieven gaan hier nader op in. Daarnaast ligt de operationele coördinatie van de incidentbestrijding op de Noordzee bij de directeur Kustwacht (conform de Regeling Organisatie Kustwacht, ROKN).

Dat de verantwoordelijkheid niet op alle momenten eenduidig is, heeft onder andere te maken met de mogelijkheden die binnen de Wbmo⁷ zijn toegeschreven aan de voorzitter van het RBN met het ministerie van IenW als bevoegd gezag, en andere verantwoordelijkheden van andere ministeries in specifieke gevallen.

Bij een verplaatsend incident geldt dat in de acute fase het incident afgehandeld wordt door de verantwoordelijke autoriteit van de locatie 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.

7. Hoofdstuk 3 en 4 Wbmo.

4. Randvoorwaardelijke processen

Bij de incidentbestrijding op het water wordt er naast de uitwerking in rampbestrijdingsprocessen gewerkt met randvoorwaardelijke processen. Deze processen beschrijven de hoofdstructuur van de incidentbestrijding, dit om de organisatie van de incidentbestrijding zo goed mogelijk in te richten en op te bouwen. De volgende randvoorwaardelijke processen zijn hierbij van groot belang:

- Melding & alarmering
- Leiding & coördinatie
- Op- & afschaling
- Informatiemanagement
- Crisiscommunicatie

In dit hoofdstuk worden deze processen nader uitgewerkt voor het Noordzeegebied. De operationele uitwerking is opgenomen in de incidentbestrijdingskaarten.

4.1 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 voor een safety incident. 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.

Meldkamers

Cruciaal binnen het proces Melding & Alarmering zijn het Kustwachtcentrum (KWC), het Hydro Meteo Centrum (HMC), nautische verkeerscentrales/ -posten en de 112 Meldkamers van de veiligheidsregio's. Het proces dient dusdanig ingericht te zijn, dat meldingen van incidenten die bij het KWC, een nautische verkeerscentrale/ -post of een 112 meldkamer binnenkomen ook bij andere betrokken meldkamers terechtkomen zodat alle benodigde hulpverleningsdiensten gealarmeerd worden.

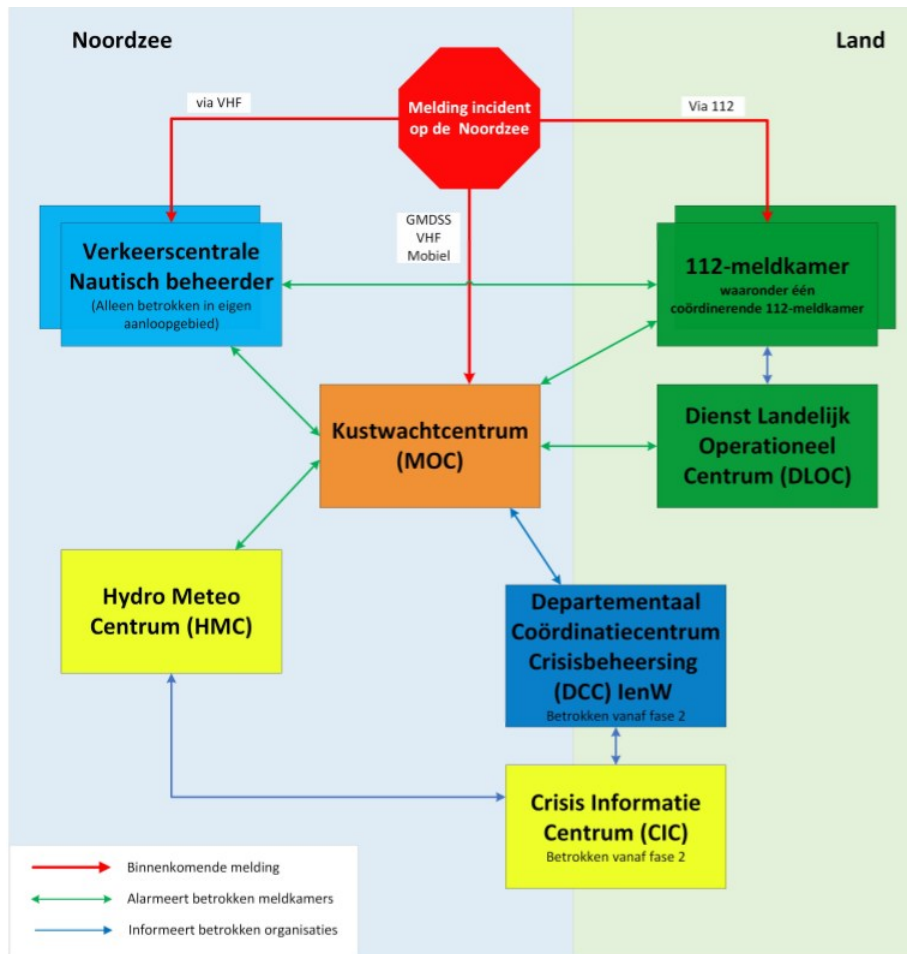
De vele betrokken partijen in het proces Melding & Alarmering bij incidenten op het water zijn gevisualiseerd in Figuur 4.1 en Figuur 4.2. Figuur 4.1 toont hoe de melding van een incident op de Noordzee wordt ontvangen en doorgezet. De figuur geeft het aantal meldkamers weer en dat een melding van een incident door verschillende meldkamers kan worden ontvangen, waarna deze melding vanuit de ontvangende meldkamer naar andere (mogelijk) betrokken meldkamers doorgemeld moet worden. De meldingen worden in alle gevallen doorgezet naar het KWC.

MOC

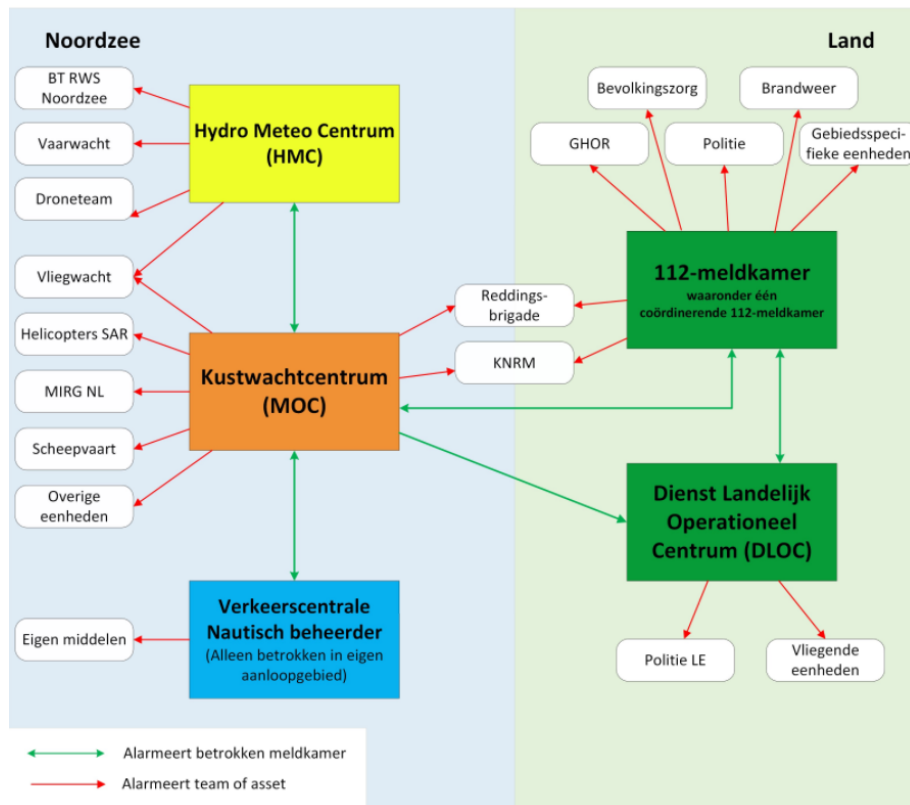
Binnen het KWC fungeert het Maritime Operations Centre (MOC) als operationele kern en vervult daarmee de rol van 'spin in het web' tijdens incidentbestrijding. Naast de melding geeft de figuur ook weer hoe informatie-uitwisseling gedurende een incident verloopt. Figuur 4.2 geeft weer welke middelen/instanties door welke meldkamers gealarmeerd worden.

De meldkamers op het land worden betrokken als:

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



Figuur 4.1 Melding en informatievoorziening op de Noordzee



Figuur 4.2 Alarmering op de Noordzee

De hierop volgende Tabel 4.1 geeft aan welke meldkamers het in het Noordzeegebied betreft.

Tabel 4.1 Betrokken meldkamers in het Noordzeegebied

Naam	Toepassingsgebied kustregio's	Locatie
KWC		
Kustwachtcentrum	Gehele werkingsgebied van het plan	Den Helder
Centrale meldpost RWS		
Hydro Meteo Centrum (HMC)	Territoriale Zee (TZ) Exclusieve Economische Zone (EEZ)	Rijswijk & Middelburg
Politie, Landelijke Eenheid		
Dienst Landelijk Operationeel Centrum (DLOC)	Nederland	Driebergen
112 Meldkamers		
112 meldkamer Zeeland/ Midden West Brabant	VR Zeeland	Bergen op Zoom
112 meldkamer Rotterdam-Rijnmond	VR Rotterdam-Rijnmond	Rotterdam
112 meldkamer Haaglanden/ Hollands Midden	VR Haaglanden VR Hollands Midden	Den Haag
112 meldkamer Noord-Holland	VR Noord-Holland Noord VR Kennemerland	Haarlem
112 meldkamer Noord-Nederland	VR Fryslân VR Groningen	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

Betrokkenheid 112 meldkamers en coördinerende 112 meldkamer

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, ook bij een onduidelijke incidentlocatie of bij een grote verspreiding van het incident wordt een centraal punt aangewezen als coördinatiepunt: de coördinerende meldkamer (C-112 meldkamer). Hierdoor heeft het KWC in alle gevallen één aanspreekpunt.

De coördinerende meldkamer (C-112 meldkamer). Voor incidenten op de Noordzee zijn de volgende afspraken gemaakt met betrekking tot de C-112 meldkamer voor incidenten op de Noordzee. De keuze voor de C-112 meldkamer is afhankelijk van de incidentlocatie 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 112 meldkamer waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-112 meldkamer Noordzee.
- Als de locatie van het incident of de effecten onduidelijk is, dan start de 112 meldkamer Noord-Holland als C-112 meldkamer Noordzee of wijst een andere 112 meldkamer aan.
- De taken van de C-112 meldkamer 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.

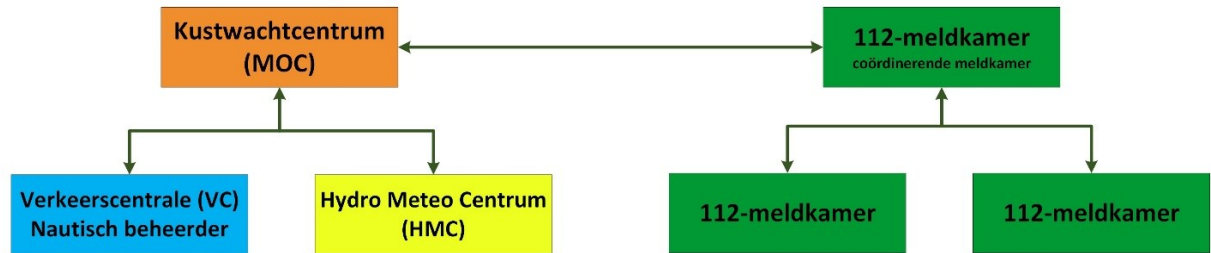
De instelling van een C-112 meldkamer betekent:

- Eén 112 meldkamer 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 112 meldkamer's).
- De C-112 meldkamer communiceert met het KWC.
- Afstemming vindt altijd plaats tussen de C-112 meldkamer en het KWC.
- De C-112 meldkamer en het KWC worden gevoed door de 'eigen meldkamers' en zetten ook daar weer acties uit;
 - Het KWC heeft contact met de nautische verkeerscentrales/-posten en het HMC.

C-112
meldka
mer

- De C-112 meldkamer heeft contact met de andere 112 meldkamers.

Samenvattend wordt dit als volgt gevisualiseerd:



Figuur 4.3 Afstemming tussen de verschillende betrokken meldkamers

De C-112 meldkamer heeft naast zijn reguliere taken de volgende (extra) taken:

- Is verantwoordelijk voor (afstemming over) de alarmering ten behoeve van het incident met de bijbehorende landprocessen.
- Heeft regie over het bovenregionaal berichtenverkeer en koppelt de eenheden aan de juiste (landelijke) gespreksgroepen.
- Communiqueert met de betrokken 112 meldkamers en informeert het KWC.
- Coördineert de vulling van het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS), zodat er netcentrisch gewerkt wordt en iedereen over dezelfde informatie beschikt.
- Alarmeert conform gekozen opschaling (of heeft daarover contact met de bijbehorende 112 meldkamer).
- Is operationele vraagbaak en verzorgt afstemming voor en met het KWC en de betrokken 112 meldkamers.

Betrokken onderdelen van de incidentbestrijding

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 betrokken onderdelen van de incidentbestrijding. De waterincidenten op de Noordzee zijn ingedeeld in de volgende onderdelen van incidentbestrijding (Tabel 4.2), deze zijn als incidentbestrijdingskaarten uitgewerkt in deel B van dit plan, te weten:

Tabel 4.2 Overzicht onderdelen incidentbestrijding

Nr.	Onderdelen incidentbestrijding
0	Algemeen/ Kaders
1	Search and Rescue (SAR) / Medevac
2	Bronbestrijding aan boord
3	Bronbestrijding Energie & Infrastructuur
4	Effectbestrijding Incidenteschepen
5	Effectbestrijding op zee en kust

4.2 Leiding en coördinatie

Het proces Leiding & Coördinatie bestaat uit:

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

Gezien complicerende factoren, met name het gelijktijdig optreden van incidenten op land en op water, zijn in deelparagrafen de afspraken beschreven voor de inrichting van de incidentbestrijding op de Noordzee.

Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee

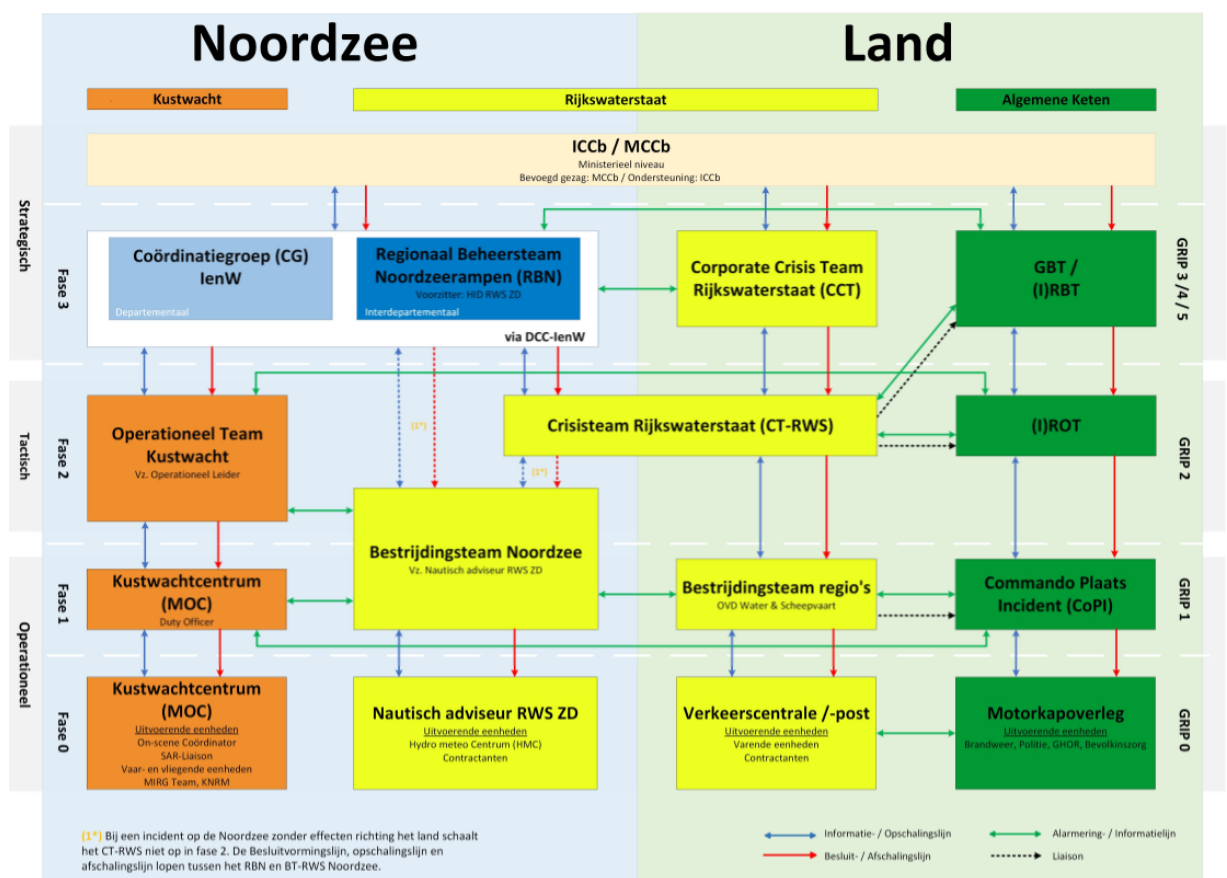
De incidentbestrijdingsorganisatie op de Noordzee is voor een belangrijk deel opgebouwd uit teams van de Kustwacht, Rijkswaterstaat en de Algemene Keten. In Figuur 4.4 is dit in drie kolommen weergegeven, en wordt duidelijk in welke verhouding de verschillende onderdelen tot elkaar staan. Dit is nader uitgewerkt op

operationeel, tactisch en strategisch niveau. Deze niveaus kennen op de Noordzee een Fase indeling (links in het figuur) en op land een GRIP indeling (rechts in het figuur).

Multi-
disciplinaire
aansturing

Bij incidenten op de Noordzee wordt de structuur van fasen 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. De structuur van fasen van Rijkswaterstaat is voor het werkingsgebied van dit plan gehanteerd inclusief de opschaling om een incident op ministerieel niveau af te kunnen handelen. Niet elke kolom hoeft op hetzelfde niveau opgeschaald te zijn voor een succesvolle incidentbestrijding.

Bij veel incidenten op de Noordzee kan sprake zijn van een internationale component. In de incidentbestrijdingskaarten is deze component waar van toepassing meegenomen. Een belangrijke rol voor de internationale partners ligt bij de Kustwacht. De Kustwacht gebruikt hier onder andere het SafeSeaNet (SSN) voor. Voor SafeSeaNet ligt er een verantwoordelijkheid bij Rijkswaterstaat.



Figuur 4.4 Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee

4.2.1 Operationeel

Fase 0 & 1
GRIP 0 & 1

Het operationeel niveau⁸ omvat de fasen 0 en 1 en voor de algemene keten de GRIP 0 en 1 opschaling.

Betrokken vanuit de Kustwacht zijn het Kustwachtcentrum (MOC), met uitvoerende eenheden, de On-Scene Coördinator (OSC) en de Duty Officer (Fase 1).

Op de Noordzee staan alle eenheden gedurende de incidentbestrijding onder leiding van de directeur Kustwacht, aangestuurd vanuit het Kustwachtcentrum (MOC). Het KWC houdt een overzicht van de ingezette middelen bij. Indien aanvullende ondersteuning nodig is, neemt het KWC contact op met relevante organisaties en diensten in Nederland (bijvoorbeeld het DLOC voor extra politiehelicoptercapaciteit) of met bevoegde

8. In dit plan wordt de civiele indeling gehanteerd van Operationeel, Tactisch, Strategisch. Militairen hebben de volgorde: Tactisch, Operationeel, Strategisch. Dit is een aandachtspunt bij de civiel-militaire samenwerking.

autoriteiten van aangrenzende kuststaten. Dit geldt met name bij SAR-acties en bij de bestrijding van milieuverontreiniging.

On-Scene Coördinator (OSC)

OSC

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

De On Scene Coördinator (OSC) heeft de volgende taken⁹ op zee:

- 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 en overige eenheden ter plaatse.
- Het afstemmen van de tactiek van de inzet ter plaatse en briefing aan nieuwe eenheden.
- Het toezien op de uitvoering van door het KWC gegeven instructies.
- Het vaststellen van de VHF-frequentie en wijze van melding en overleg met deelnemende eenheden.
- Zo spoedig mogelijk rapporteren aan het KWC over het totaalbeeld van het incident middels een situatierapport (SITRAP).
- In spoedeisende gevallen naar eigen inzicht handelen en achteraf een verantwoording afleggen aan de procesverantwoordelijke organisatie.

Voor de rol van OSC wordt een geschikt platform /functionaris aangewezen, in theorie kan dit elk van de betrokken eenheden ter plaatse zijn.

- De OSC dient bij voorkeur te beschikken over de maritieme radiokanalen (VHF) 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.

Bestrijdingsteam Noordzee RWS

Bestrijdings-
team
Noordzee
RWS

Betrokken vanuit Rijkswaterstaat op operationeel niveau zijn het Bestrijdingsteam Noordzee met als onderdeel daarvan de Nautisch Adviseur en op land het Bestrijdingsteam Regio met de Officier van Dienst Rijkswaterstaat (OvD-RWS). Omdat er voor het Bestrijdingsteam Noordzee een andere taakopvatting is bij incidenten op de Noordzee is deze ook in naam onderscheidend van het Bestrijdingsteam Regio, de overige bestrijdingsteams binnen Rijkswaterstaat. De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van deze teams en functionarissen zijn beschreven in het Crisisplan Rijkswaterstaat.

Coördinatie vanuit het Commando Plaats Incident (CoPI)

CoPI

Vanuit de Algemene keten zijn de Meldkamers en het Commando Plaats Incident met landeenheden betrokken. Tijdens incidenten waarbij ook het land betrokken is, is bij Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure 1 (GRIP 1) of hoger een CoPI actief. In het CoPI zijn leidinggevend van de hulpdiensten en eventueel adviseurs aanwezig. De OSC voorziet het CoPI van informatie over de activiteiten op plaats-incident.

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

- Bijvoorbeeld een OvD-RWS in het 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 (zie tabel 4.3), 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-Liaison¹⁰ in het CoPI middels tussenkomst van het KWC plaats. In dit geval stuurt de SAR Mission Coördinator (SMC), het KWC de OSC aan.

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

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

- 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-RWS en de Leider CoPI.
- Voor de precieze communicatielijnen en verbindingsschema's wordt verwezen naar het onderdeel Informatiemanagement.

Tabel 4.3 Contactpersoon voor OSC per scenario met organisatie op zee en in het CoPI

Onderdeel incidentbestrijding		Primair proces	Zee	Land: OSC contact met CoPI via:
1.	Search and Rescue (SAR) / Medevac	Search and Rescue	Duty officer-KWC	SAR liaison
2.	Bronbestrijding aan boord	Bron- en Emissiebestrijding	Duty officer-KWC	OvD-B
3.	Bronbestrijding Energie & Infrastructuur	Bron- en Emissiebestrijding	Duty officer-KWC	OvD-B
4.	Effectbestrijding Incidenteschepen	Nautisch verkeersmanagement	Duty officer-KWC of lokaal nautisch beheerder	OvD-RWS of OvD lokaal nautisch beheer
5.	Effectbestrijding op zee en kust	Beheer waterkwaliteit	HMC	OvD-RWS

4.2.2 Tactisch

Fase 2
GRIP 2 Het tactisch niveau omvat in deze uitwerking de fase 2 en in de algemene keten de GRIP 2 opschaling. De taken en verantwoordelijkheden van de verschillende teams van de Kustwacht en Rijkswaterstaat zijn nader omschreven in het OPPLAN SAR en het Crisisplan Rijkswaterstaat.

OT-KW Betrokken vanuit de Kustwacht zijn het Operationeel Team (OT) Kustwacht. Vanuit Rijkswaterstaat blijft op de Noordzee het Bestrijdingsteam (BT) Noordzee functioneren. Als een incident geen effecten heeft naar het land is het RWS BT Noordzee ook het enige team dat in Fase 2 opschaalt. Over de onderlinge samenwerking is afgesproken dat:

- BT Noordzee*
- Kustwacht informeert het RWS BT Noordzee met alle relevant informatie en genomen acties.
 - Het RWS BT Noordzee verzorgt op verzoek van het OT de advisering en/of uitvoering van: Olie- en chemicaliënbestrijding, juridische zaken, berging, survey, hydro-meteo en Vessel Traffic Services (VTS wordt gecoördineerd door de Kustwacht in overleg met RWS ZD).
 - Het RWS BT Noordzee adviseert het Operationeel Team (OT) over:
 - Milieutechnisch advies (belegd bij Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Water (LCM) van RWS).
 - Advies gevaarlijke stoffen m.b.t. humane aspecten (belegd bij landelijk adviseurs gevaarlijke stoffen (LA-GS) volgens Convenant Min. IenW, RWS ZD en VRR voor samenwerking MIRG.NL en LA-GS), dit advies kan het OT Kustwacht ook zelf uitvragen zonder tussenkomst van het BT Noordzee van RWS.

CT-RWS Het Crisisteam van Rijkswaterstaat schaalte in Fase 2 op als er effecten zijn van het incident naar land bij een Noordzee incident.

- Het CT-RWS richt zich dan op het omgevingsmanagement en het coördineren van de effectbestrijding aan de landzijde. Het BT Noordzee blijft in alle gevallen verantwoordelijk voor de effectbestrijding op zee.
 - Bij geringe effecten naar de landzijde of onrust op het land betreft dit bestuurlijke afstemming met de omgeving, en bestuurlijke afstemming duiden richting burgemeester of een Operationeel Leider (OL) van het ROT.
 - Bij fysieke effecten of schade aan land of de kust betreft dit, aanvullend op bovenstaande (bestuurlijk) omgevingsmanagement en de coördinatie van de effectbestrijding aan de landzijde.

Zonder effecten richting het land schaal Het CT-RWS niet op in Fase 2. RWS BT Noordzee blijft het leidende RWS team en kan altijd een hulpverzoek doen aan het CT-RWS, bijvoorbeeld voor de invulling van procesrollen als een Adviseur Crisisbeheersing (ACB) of Informatie coördinator (ICO).

ROT

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. Het Regionaal Operationeel Team (ROT) is in de algemene keten het coördinerende team bij een GRIP 2 opschaling, vanuit het ROT is er in deze situatie rechtstreeks contact met de actieve teams op zee (OT-KW of CT-RWS). Er kan een liaison vanuit de betrokken RWS-regio aan het ROT worden toegevoegd. Afstemming hierover loopt vanuit het CT-RWS via het CIC.

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:

- Als er meerdere ROT's opstarten is er onderling afstemming conform de procedures bij de veiligheidsregio's over welk ROT de rol van Interregionaal Operationeel Team (IROT) vervult.
- Vanwege de onderlinge communicatie heeft het de voorkeur dat de C-112 meldkamer werkt voor dezelfde regio als het IROT.
- Bij effecten in andere gemeenten/ regio's worden daar één of meer ROT's ingericht voor de bestrijding van de effecten op het eigen grondgebied.

IROT

Het Interregionaal Operationeel Team (IROT) is verantwoordelijk voor een bovenregionale gecoördineerde uitvoering van de incidentbestrijding met effecten naar veiligheidsregio's langs de Noordzee. Het IROT dient de praktische voorwaarden te scheppen voor de uitvoering, in nauw overleg met het OT-KW en CT-RWS. Niet in alle kust Veiligheidsregio's wordt de term IROT gehanteerd. Daar waar in dit Incidentbestrijdingsplan Noordzee de term IROT wordt gebruikt kan ook de term Coördinerend ROT (C-ROT) worden gelezen.

Het IROT heeft als extra taak:

- Afstemmen met het OT van de Kustwacht en het CT-RWS.
- Regie houden over de bovenregionale inzet vanuit veiligheidsregio's.
- Communiceren met betrokken ROT's.
- Neemt contact op, en stemt af met het KRC2¹¹ over bijstand en regie op bovenregionale capaciteiten.
- Communiceren met /adviseren van het Interregionaal Beleidsteam (IRBT).

4.2.3 Strategisch

Fase 3
GRIP 3

Het strategisch niveau omvat de fase 3 en hoger en in de algemene keten de GRIP 3 opschaling en hoger.

De beleidsverantwoordelijkheid voor de incidentenbestrijding op zee ligt bij safety-incidenten primair bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor strategische (multidisciplinaire) vraagstukken kan worden opgeschaald naar Fase 3 waarin bij een departementale opschaling de coördinatiegroep (CG) van IenW actief kan worden (beschreven in de Werkwijzer Crisisorganisatie IenW) en bij interdepartementale opschaling het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN). Bij een strategische opschaling in fase 3 is een van beide teams actief, dus of de CG of het RBN, zie figuur 4.4.

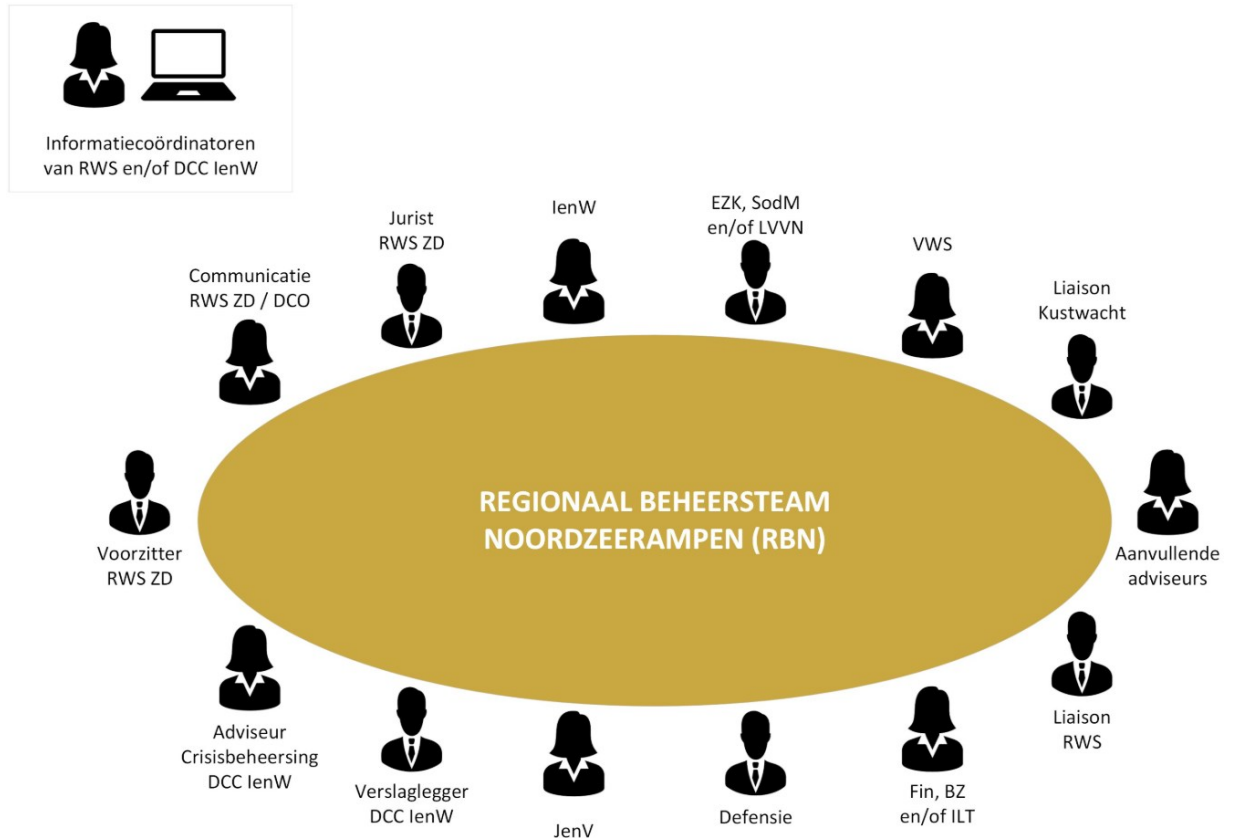
Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN)

RBN

Uitgangspunt is dat bij een incident met fase 3 opschaling het RBN zorgdraagt voor de volledige afhandeling van incidenten op zee. De in figuur 4.5 opgenomen leden maken in ieder geval onderdeel uit van een RBN.

Omdat het merendeel van de incidenten op de Noordzee onder de verantwoordelijkheid van IenW valt, 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. Het RBN bestaat verder bij voorkeur uit medewerkers op directieniveau van de andere betrokken ministeries, die over voldoende operationele links en bijbehorende bevoegdheden beschikken.

11. Het KRC2 is een nieuwe organisatie waarin de ambitie van KCR2 gestalte krijgt. Het vervangt het LOCC medio 2026.



Figuur 4.5 Leden RBN (gebaseerd op e-learning Noordzee DCC-lenW)

Voorbeelden van incidenten op het terrein van lenW (niet limitatief):

- Ernstige belemmering van de scheepvaart;
- Ernstige schade aan zeeweringen of andere waterstaatswerken;
- Ernstige milieuverontreiniging, waarbij de waterkwaliteit in gevaar is.

Gezien het feit dat op de Noordzee diverse ministeries (zie figuur 4.5) verantwoordelijkheden hebben, worden zij uitgenodigd indien het RBN samenkomt. Daarnaast schuift ook de Kustwacht aan en is het DCC aanwezig voor secretariële ondersteuning. Risico lopende activiteiten of belangen op terreinen van andere ministeries:

- De maritieme bedrijvigheid aan de wal;
- De visserij
- Infrastructuur op de Noordzee;
- Aanleiding vanuit een Maritime Security scenario waaraan een safety component is gekoppeld;
- 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.

De uitwerking van de werkwijze, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van het RBN is in beheer bij het DCC lenW.

Betrokken landteams op strategisch niveau

Naast het RBN kan in Fase 3 voor Rijkswaterstaat ook het Corporate Crisis Team (CCT) actief zijn.

Betrokken teams vanuit de Algemene Kolom zijn het GBT of (I)RBT. Wat voor een IROT geldt zoals beschreven in de tactische paragraaf, gaat ook op voor het Interregionaal Beleidsteam (IRBT). Wanneer bij een incident op de Noordzee verscheidene regio's zijn betrokken, wordt op verzoek van de voorzitter Veiligheidsregio een IRBT ge(in)formeerd. De coördinerend bestuurder van de betreffende regio is voorzitter van het IRBT en is het aanspreekpunt van de operationeel leider van het IROT. Er kan een liaison vanuit de betrokken RWS-regio aan het RBT worden toegevoegd. Afstemming hierover loopt via het CT-RWS.

Het IRBT 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 nationale, regionale of gemeentelijke beleidsteams (I)RBT- indien van toepassing.
- Afstemmen over de crisiscommunicatie.
- Denkt vooruit (scenario's), zet acties in een gewenste volgorde en delegeert activiteiten.

Nationale crisisstructuur

ICCb/MCCb

Op strategisch niveau kan voor zowel de Noordzee als het land ook opgeschaald worden naar de nationale crisisstructuur bestaande uit het Interdepartementaal Afstemmings-overleg (IAO) en de Interdepartementale/ Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (ICCb/MCCb).

Indien er sprake is van een security incident¹² of indien er samenloop is tussen een security en safety incident kan opgeschaald worden naar het ICCb/MCCb. Er is dan al sprake van een interdepartementaal gremium waar de verschillende ministeries hun punten kunnen inbrengen en besluitvorming kan plaatsvinden.

Het DCC-IenW zal in deze periode in nauw contact staan met de Kustwacht en RWS-CIC. Binnen IenW kan er indien noodzakelijk intern worden opgeschaald middels de voorbereidingsgroep (VG) en coördinatiegroep (CG). Wel kan ervoor gekozen worden om een RBN te activeren als de dreiging van het security incident is geweken en er veilig overgegaan kan worden tot effectbestrijding. Eventueel kan het RBN raadgevend worden opgeschaald.

Indien er sprake is van een safety incident komt het RBN in deze fase samen. In het RBN kan door verschillende partijen in overleg altijd nog worden besloten om over te gaan tot een ICCb/MCCb of dit naast het RBN op te schalen.

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 veiligheid¹³.
- Op verzoek van een van de in de RBN vertegenwoordigde departementen.

4.3 Op- en afschaling

De multidisciplinaire afstemming en de invulling van het proces "Op- & Afschaling" is nauw verbonden met het proces "Leiding & Coördinatie". Zie figuur 4.4 voor de verschillende fasen van op- en afschaling en hoe deze samenhangen met de GRIP opschalingsniveaus van de algemene kolom. De verdere invulling en de onderlinge samenhang is dan ook in de vorige paragraaf besproken.

Afspraken
op-schalings
niveau

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 incidentbestrijdingsorganisaties is afhankelijk van een aantal factoren, te weten:

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

Er wordt gehandeld volgens de prioriteiten zoals vastgelegd in het Gecombineerd Jaarplan (Kustwacht 2026) te weten:

1. Hulpverlening en redding
2. Rampen- en incidentenbestrijding

12. Afhandeling van security incidenten geschiedt middels het handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritieme Security incidenten op de Noordzee (versie 25 februari 2025)

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

3. Opsporing van strafbare feiten en justitieel onderzoek
4. Overige Handhavings- en Maritime Security-taken (toezicht en controle)
5. Beheertaken
6. 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.

Opschaling

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.

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 fasen of GRIP gekoppeld aan opschalingsniveaus. Op die manier wordt geborgd dat op het juiste niveau door de juiste mensen de beslissingen kunnen worden genomen.

Opgemerkt wordt dat er binnen het werkingsgebied verschillende opschalingsniveaus van toepassing kunnen zijn. Vanwege bijvoorbeeld het effect van een gaswolk kan gemeente/veiligheidsregio zijn opgeschaald tot GRIP 2, terwijl incidentbestrijdingsorganisatie op de Noordzee waar de bron zich bevindt is opgeschaald tot fase 3.

Zodra er meer zekerheid bestaat over de werkelijke aard en omvang van het incident volgt, veelal in samenspraak met de leider van het 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.

Een OT van de kustwacht kan zelfstandig actief zijn. Wanneer Rijkswaterstaat een bestrijdingsteam Noordzee activeert is echter altijd een (kernbezetting van) het OT-KWC actief.

Afschaling en overdracht

De afschaling van de incidentbestrijdingsorganisatie vindt gefaseerd en gecoördineerd plaats. Afschaling loopt conform de structuur zoals weergegeven in Figuur 4.4 “Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee”. Elk niveau informeert expliciet het direct onderliggende niveau voordat wordt afgeschaald. Het doel is een ordentelijke overgang naar reguliere processen, waarbij continuïteit en verantwoording zijn geborgd.

Om een soepele overdracht te realiseren, wordt gewerkt met een dakpanconstructie:

- Het bovenliggende niveau blijft actief totdat het onderliggende niveau aantoonbaar in staat is de taken over te nemen.
- Taken en verantwoordelijkheden worden tijdelijk parallel uitgevoerd, zodat kennisoverdracht en borging van lopende acties gegarandeerd zijn.
- De afschaling wordt pas afgerond wanneer het onderliggende niveau bevestigt dat alle noodzakelijke informatie, besluiten en acties zijn overgedragen.

De formele overdracht naar lijn- of andere organisatie vindt plaats zodra:

- De acute fase is beëindigd en multidisciplinaire coördinatie niet langer nodig is.
- Alle operationele acties zijn afgestemd, afgerond of overgedragen.
- Nazorg, kostenverantwoording en eventuele juridische afhandeling binnen reguliere processen kunnen plaatsvinden.

*Dakpan
constructie*

*Formele
overdracht
naar lijn*

De overdracht kan plaatsvinden binnen de eigen lijnorganisatie of, indien van toepassing, naar een andere organisatie die verantwoordelijk is voor de verdere afhandeling (bijvoorbeeld RWS, KWC, een veiligheidsregio, havenbedrijf, gemeente of een andere bevoegde autoriteit).

De overdracht wordt bij voorkeur na een opschaling vastgelegd in een overdrachtsdocument waarin minimaal is opgenomen:

Overdracht

- Situatiebeeld en status van het incident.
- Lopende acties en resterende risico's.
- Contactpersonen en verantwoordelijkheden.
- Financiële afspraken en kostenverantwoording.

Door een mogelijke verplaatsing van het incident op zee richting land kan het zijn dat overdracht plaatsvindt vanuit een opgeschaald team op de Noordzee richting een crisisteam aan de landzijde en uiteindelijk in de algemene keten in de lijnorganisatie wordt overgenomen.

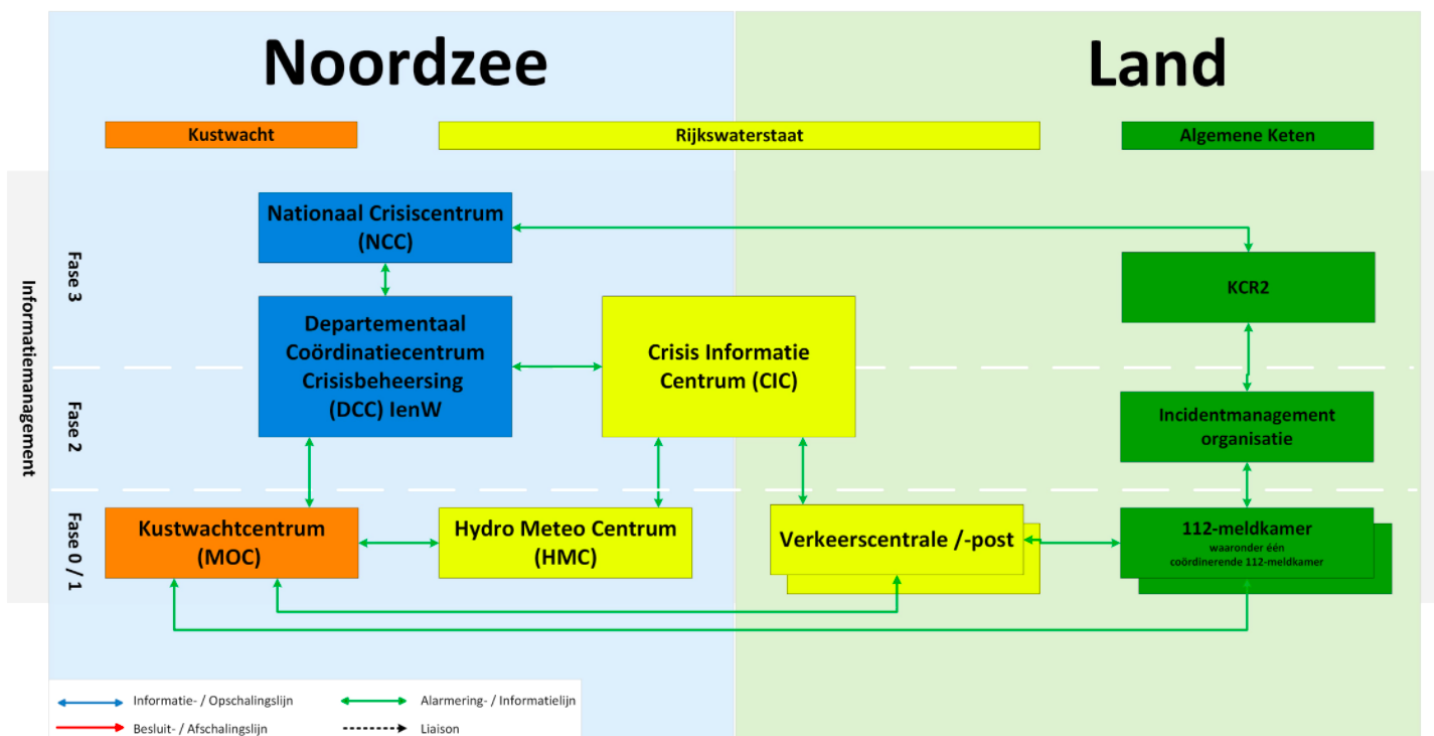
4.4 Informatiemanagement

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 deze paragraaf zijn de afspraken aangegeven voor de inrichting van informatiemanagement van de incidentbestrijding op de Noordzee.

Afstemming informatiemanagement zee-processen – crisisorganisatie veiligheidsregio's

LCMS

Alle partijen binnen het IBP Noordzee werken op netcentrische wijze met elkaar samen. Informatie wordt uitgewisseld via het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS). Informatiemanagement volgt de bevoegdheden zoals onder Leiding & Coördinatie zijn uitgewerkt. In het geval van een security incident zal niet altijd alles gedeeld kunnen worden via LCMS vanwege vertrouwelijkheid. Hier dient rekening mee gehouden te worden.



Figuur 4.6 Informatiemanagement

Operationeel vindt informatiemanagement plaats tussen het KWC, het HMC, de lokale verkeerscentrales en de landmeldkamers. Voor internationale informatie uitwisseling wordt het SafeSeaNet gebruikt.

Vanaf Tactisch niveau is er binnen het randvoorwaardelijk proces informatiemanagement een rol weggelegd voor het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van IenW, het Crisis Informatie Centrum (CIC) van Rijkswaterstaat en bij betrokkenheid van het land ook het Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk (KCR2).

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van IenW

DCC

In geval van een incident op de Noordzee neemt de Kustwacht contact op met het DCC-IenW. Dit is veelal vanaf fase 2, maar kan in sommige gevallen al tijdens een fase 1 incident zijn.

Het DCC-IenW beoordeelt of er (inter)departementaal overleg en afstemming nodig is middels een voorbereidingsgroep en/of coördinatiegroep. Daarnaast zal het DCC-IenW over het incident in contact staan met RWS-CIC. Het DCC-IenW zal eveneens een informatiebericht aangaande het incident versturen naar verschillende (inter)departementale stakeholders en de politiek-ambtelijke top.

Crisis Informatie Centrum (CIC) van RWS

CIC

Het Crisis Informatie Centrum (CIC) van RWS heeft de volgende taken:

- 1) monitort de netwerken die RWS beheert (Hoofdwegennet, Hoofdwatersysteem, Hoofdvaarwegennet en Centrale Informatie Voorziening),
- 2) informeert en alarmeert de RWS-crisisorganisatie en de ambtelijke top bij incidenten en calamiteiten en
- 3) verzorgt het informatiemanagement van de RWS-crisisorganisatie

Met betrekking tot informatie over incidenten in de aanloopgebieden vindt beleidsmatig/bestuurlijke uitwisseling plaats tussen de voorzitter van het RBN en de lokale overheden. Dit 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.

Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk (KCR2)

De netcentrische werkwijze faciliteert het informatiemanagement tussen crisisteams die actief zijn voor de situatie op zee en die zich focussen op gemeentelijk ingedeelde gebieden. Specifiek aandachtspunt in de informatie-uitwisseling is de duiding van de situatie op zee voor de land-partijen.

KCR2

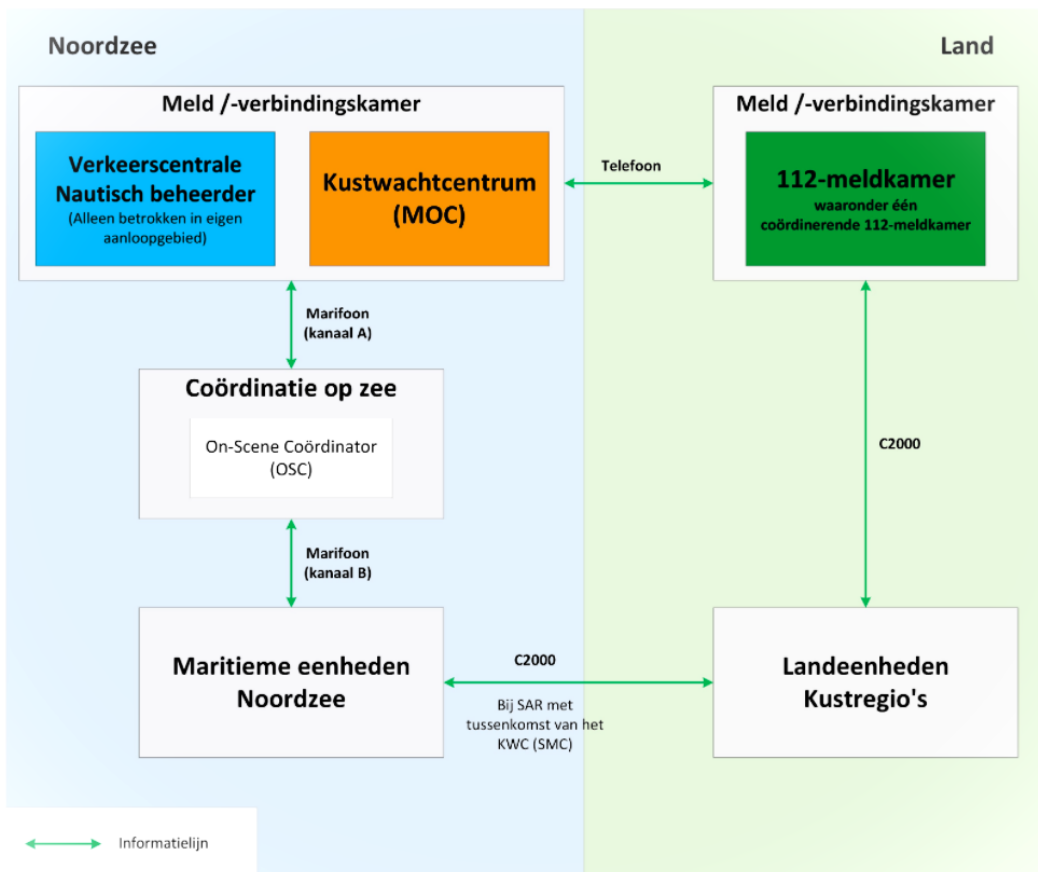
Het Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk (KCR2) kan bij een bovenregionale crisis of ramp faciliteren om alle betrokken crisispartners tijdig te voorzien van dezelfde actuele informatie, onder andere door het bovenregionaal beeld in LCMS of organiseren van calls tussen betrokken Operationeel leidinggevers, Informatiemanagers of Calamiteiten Coördinatoren. Daarnaast kan KCR2 adviseren over verzoeken tot bijstand.

Verbindingen

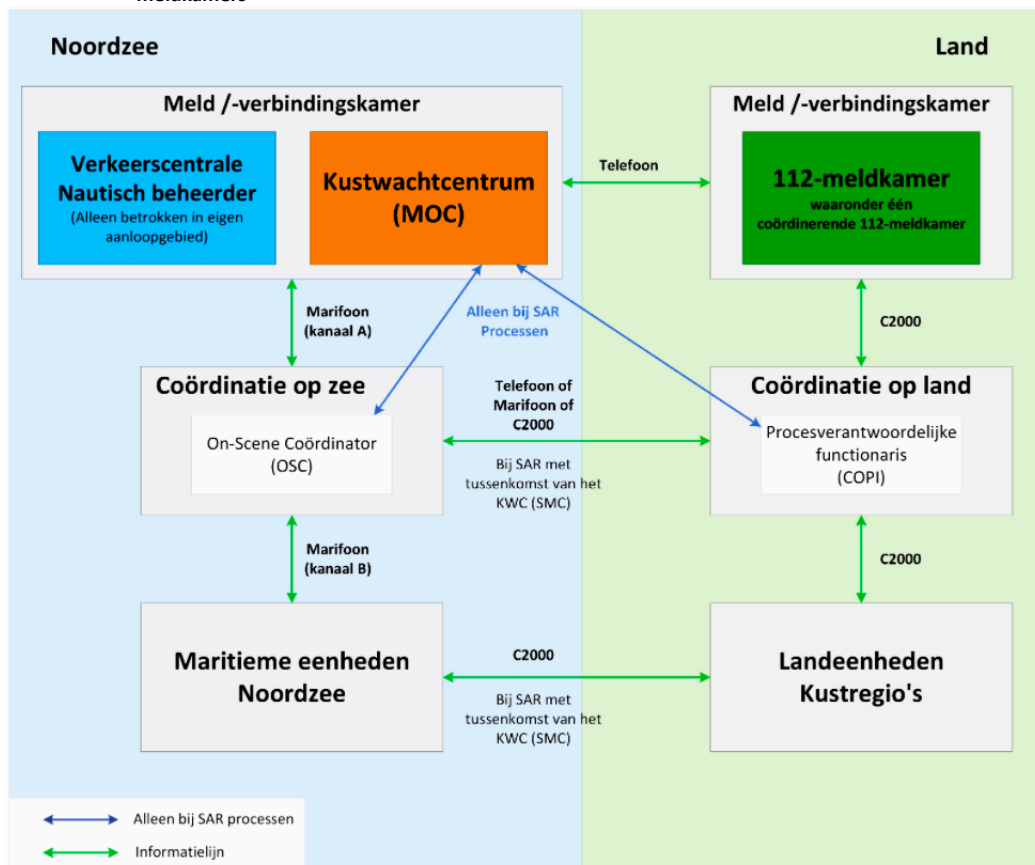
Bij incidenten op de Noordzee worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt. Alle op de Noordzee opererende (hulpverlenings-)partijen communiceren onderling via de maritieme radiokanalen (VHF (marifoon) of middengolf MF). Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar 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 4.7) totdat er sprake is van gecoördineerde opschaling en voor fase 1/ GRIP 1 (figuur 4.8). Voor de hogere opschalingsniveaus geldt dat de daarin actieve teams onderling contact hebben via telefoon.

C2000

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



Figuur 4.8 Schema vanaf fase 1 / GRIP 1: contact tussen operationele eenheden, OSC en meldkamers

4.5 Crisiscommunicatie

In deze paragraaf worden de betrokken partijen, hun verantwoordelijkheden en de onderlinge relatie en de uitgangspunten van de crisiscommunicatie besproken.

Verantwoordelijke partijen en hun rollen bij crisiscommunicatie bij incidenten op de Noordzee

Directie Communicatie (DCO) - Ministerie van IenW

Is coördinerend ministerie en verantwoordelijk voor de bestrijding van safety-incidenten op de Noordzee en systeemverantwoordelijk voor de (crisis)communicatie binnen IenW.

Crisis-communicatie KW

Kustwacht

De Kustwacht voert taken uit op het gebied van safety gerelateerde hulpverlening, handhaving, maritieme security en crisisbeheersing. Verantwoordelijk voor operationele communicatie over:

- SAR-incidenten
- Verkeersbegeleiding
- Andere operationele inzet vanuit Kustwacht

Bij crisiscommunicatie op de Noordzee is de Kustwacht eindverantwoordelijk in de operationele en tactische fase. Bij politiek bestuurlijke incidenten vindt overleg plaats met betrokken partijen/departementen over de communicatie. Aandachtspunten hierbij zijn:

- De crisiscommunicatie vanuit het Kustwachtcentrum beperkt zich tot de feiten rond een incident, de rol en de bestrijding daarvan door de Kustwacht.
- Wat betreft betekenisgeving/duiding en handelingsperspectief verwijst crisiscommunicatie van het Kustwachtcentrum door naar de beleids- of procesverantwoordelijke partij voor het primaire proces dat zich tijdens het incident voordoet. Voor SAR-incidenten is de Kustwacht primair zelf verantwoordelijk en doet zij de woordvoering.
- De kustwacht stemt de communicatie af met betrokken veiligheidsregio's.

Crisis-communicatie RWS

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat Zee en Delta

- Verzorgt de operationele communicatie op de domeinen waarvoor RWS ZD verantwoordelijk is, namelijk waterkwaliteit en bodembeheer van de Noordzee.
- Communiqueert over (de kans op) optreden van kustverontreiniging.
- Stemt communicatie af met betrokken crisispartners, zoals de Kustwacht en de Directie Crisiscommunicatie (DCO) van het Ministerie van IenW.

Rijkswaterstaat regio (indien van toepassing, bijvoorbeeld bij effecten naar land)

- Verzorgt lokale woordvoering bij kustverontreiniging of stranding.
- Verzorgt afstemming met de communicatieadviseur van de betrokken partners, zoals Veiligheidsregio in de eigen regio.

Rijkswaterstaat Crisiscommunicatie (regisseur Crisiscommunicatie op CIC, Crisis Informatie Centrum)

- Formeert een kernteam Crisiscommunicatie ter ondersteuning van RWS Zee en Delta en/of wanneer er meerdere RWS-onderdelen betrokken zijn bij het incident/crisis, bij opschaling naar fase 2/3 of wanneer de situatie daarom vraagt.
- Activeert het Actiecentrum Crisiscommunicatie RWS
- Zorgt voor onderlinge afstemming binnen RWS en is verbindende schakel namens RWS Communicatie richting DCO IenW.

Werkwijze is beschreven in het 'Crisisplan Rijkswaterstaat' en het 'Handboek Crisiscommunicatie Rijkswaterstaat'

In tabel 4.4 is de eindverantwoordelijkheid in de verschillende fases voor crisiscommunicatie weergegeven.

Tabel 4.4 Eindverantwoordelijk voor crisiscommunicatie op de Noordzee

Fase	Niveau	Eindverantwoordelijke voor crisiscommunicatie op de Noordzee
Fase 0/1	Operationeel	Kustwacht, vanaf fase 1 in afstemming met RWS ZD
Fase 2	Tactisch	- Kustwacht - RWS adviseur Communicatie van hoogst actieve RWS crisisteam (ZD, of CT-RWS bij effecten naar land)
Fase 3	Strategisch	DCO IenW (in afstemming met betrokken partijen)

Crisiscommunicatie in Regionaal Beheerteam Noordzeerampen (RBN) en nationale opschaling

RBN

Bij opschaling naar coördinatiefase 3 vindt opschaling plaats naar het Regionaal Beheerteam Noordzeerampen (RBN). Afhankelijk van de aard van de crisis sluiten naast IenW ook andere departementen en organisaties aan in het RBN. DCO IenW vertegenwoordigt het proces crisiscommunicatie en heeft zitting in het RBN en stelt de communicatiestrategie hier vast. Naast of in plaats van het RBN kan een nationale opschaling plaatsvinden middels een ICCb en of MCCb.

DCO IenW stelt een crisiscommunicatieteam samen waarin de communicatiestrategie wordt voorbereid, mede op basis van het omgevingsbeeld. Dit team bestaat uit communicatiecollega's van betrokken (overheid)partners, zoals communicatie Kustwacht, Rijkswaterstaat ZD (en het kernteam Crisiscommunicatie) en eventuele betrokken ministeries (denk aan VWS, Defensie, EZK en JenV).

NKC

Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC)

In geval van een majeur incident en opschaling naar nationaal niveau, kan de directeur Communicatie IenW de directeur Communicatie JenV verzoeken het Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie (NKC) te activeren. Het NKC verzorgt bij nationale opschaling het communicatieadvies aan ICCb en MCCb.

Uitgangspunten crisiscommunicatie

Crisiscommunicatie draagt bij aan het verdienen en behouden van publiek vertrouwen in de overheid door verbinding te maken tussen de organisaties en (getroffen groepen in) de samenleving. Bij crisiscommunicatie staan drie basisdoelstellingen centraal:

- Beperken impact gebeurtenis
- Verminderen of voorkomen van maatschappelijke onrust
- Versterken (samen)redzaamheid.

Dit doen we door in te zetten op de volgende strategieën:

- Informatievoorziening: informeren
- Schadebeperking: instrueren
- Betekenisgeving: inleven

Crisiscommunicatie richt zich altijd in eerste instantie op de getroffen en van de situatie en daarnaast op de betrokken. Het proces crisiscommunicatie volgt een cyclus die altijd vanuit buiten naar binnen werkt: door middel van onder andere omgevingsanalyses wordt de buitenwereld naar binnen gehaald en de communicatiestrategie bepaald en/of bijgesteld.

Mandaat

Mandaat-afspraken

Om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten en snelle en adequate communicatie mogelijk te maken, zijn binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) mandaatafspraken gemaakt. De betrokken communicatieadviseurs kunnen, na een check op feitelijkheden, altijd communiceren over:

- Zintuiglijke informatie: alles wat eenieder kan horen, zien, ruiken, voelen of proeven.
- Procedure informatie: over taken/verantwoordelijkheden van de eigen (crisis-) organisatie.
- Procesinformatie over het incident: dit gaat vaak om zichtbare maatregelen.

SISOS

De uitzondering op bovenstaand mandaat betreft SISOS. Informatie over SISOS wordt altijd besproken en vastgesteld in het hoogst actieve crisisteam voordat erover gecommuniceerd wordt.

- Slachtoffers
- Identiteiten
- Schade
- Oorzaken
- Scenario's

NB: communicatie over Slachtoffers en Identiteiten is in de meeste gevallen voorbehouden aan andere partners.

Crisiscommunicatie indien er een kustregio betrokken is

Bij een incident met de bron en/of effecten op de kust (gemeentelijk ingedeeld gebied), of bij de activering van één van de taken binnen de land-rampbestrijdingsprocessen (zoals weergegeven in figuur 3.1) 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.

Bij betrokkenheid van meerdere partijen is nauwe afstemming met de overige betrokken partijen en de eindverantwoordelijke voor crisiscommunicatie op de Noordzee (zie tabel 4.4) van essentieel belang. Voor de Kustwacht en RWS houdt dit in dat zij informatie en expertise aanleveren en de communicatie afstemmen met de betrokken landpartij. Bij opschaling naar fase 3 is de afstemming vanuit veiligheidsregio's met DCO en NKC essentieel.

Deel B Operationeel plan

5. Inleiding

In dit hoofdstuk is voor een aantal incidentafhandelingen een incidentbestrijdingskaart ontwikkeld. Het doel van deze incidentbestrijdingskaarten is om leidinggevend van de organisaties een handvat en checklist te bieden bij incidentbestrijding.

Er is een kaart 0 met algemene informatie voor de incidentafhandeling. De overige kaarten zijn:

1. Incidentbestrijdingskaart 1: Search and Rescue
2. Incidentbestrijdingskaart 2: Bronbestrijding aan boord
3. Incidentbestrijdingskaart 3: Bronbestrijding energie & infrastructuur
4. Incidentbestrijdingskaart 4: Effect incidentschepen
5. Incidentbestrijdingskaart 5: Effect bestrijding op zee en kust

De incidentbestrijdingskaarten lijken sterk op de scenariokaarten die gebruikt worden in de incidentbestrijdingsplannen voor de (ruime) binnenwateren en zijn opgenomen in het 'Handboek Incidentenbestrijding op het Water'. Er is gekozen voor deze uitwerking om de bestrijdingsacties centraal te zetten. Hierdoor kan ook gewerkt worden met minder kaarten en krijgen specifieke acties op de Noordzee de noodzakelijke aandacht. Denk aan onderwerpen als aanwijzen Place of Refuge, het MIRC-team voor bronbestrijding aan boord en wrak opruiming als onderdeel van effect incidentschepen.

Een incidentbestrijdingskaart 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 incidentbestrijdingskaarten hebben dezelfde opbouw.

- Inleiding
- Randvoorwaardelijk
- Handelingsperspectief
- Multidisciplinaire processen (ontbreekt in kaart 0)
- Evt. beslisschema's kunnen ook onderdeel zijn van de kaart (opgenomen in kaart 0 en kaart 4)

Voor wat betreft de handelingsperspectieven geldt dat er bevoegdheden zijn die elkaar overlappen. De verdeling van bevoegdheden is gerelateerd aan de Wbmo, de Omgevingswet, 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.

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 voor de handelingsperspectieven.

Legenda

Scenario			
Gebied			
Uitvoeringsinstantie	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.

De incidentbestrijdingskaarten bieden aanknopingspunten voor de volgende (sub)scenario's:

Scenario uitwerking in Handelingsperspectief of beslisschema		Scenario's om met de kaart te bestrijden	
Incidentbestrijdingskaart 0: Algemene kaart			
Handelingsperspectief sub-scenario: Terroristische actie/ gijzeling in de TZ		Bewijsvergaring / Kostenverhaal / Systeemverantwoordelijkheid / Maritime Security Juridisch spoor / Wbmo toepassing	
Beslisschema 1 Juridisch spoor bij een incident			
Beslisschema 2 Wbmo toepassing bij een incident met een schip op de Noordzee			
Incidentbestrijdingskaart 1: Search and Rescue			
Handelingsperspectief sub-scenario: Het in veiligheid brengen en/of redden van mensen op een offshore installatie		Persoon overboord/vermist/ Schip in nood/ Watersporter in problemen/ Ongeval/gewonde/ Ziekte aan boord/ Neergestort of vermist vliegtuig of helikopter/ Grootchalige reddingsoperatie	
Handelingsperspectief sub-scenario: neergestort vliegtuig of helikopter			
Handelingsperspectief sub-scenario: Militaire vaar-/vliegtuigen			
Incidentbestrijdingskaart 2: Bronbestrijding aan boord			
Handelingsperspectief sub-scenario: Kernongeval nucleaire schip		Brand/ Explosiegevaar/ Vrijkomende gassen/ uitdampende vloeistoffen/ Radioactieve stoffen	
Incidentbestrijdingskaart 3: Bronbestrijding energie & infrastructuur			
Handelingsperspectief sub-scenario: Het veiligstellen van de installatie		Incident: in windpark / Transformatorplatform / Transportleiding, kabel / overige (drijvende) infrastructuur Mijnbouwinstallatie: Brand en installatieveiligheid / Het afsluiten van spuitende putten, well capping/killing / Boren relief well (onderscheppingsput)/ aanvaring met vaste installaties op zee	
Handelingsperspectief sub-scenario: Het afsluiten van spuitende putten			
Handelingsperspectief sub-scenario: blussen van branden op een mijnbouw installatie			
Handelingsperspectief sub-scenario: Het opvangen/omleiden van olie of gas uit spuitende putten / Het boren van een relief well			
Incidentbestrijdingskaart 4: Effect incidentschepen			
Beslisschema 3 Incident met schip op de Noordzee met noodzaak "Place of refuge"		Wrakvorming / Stranding / Place of Refuge (PoR) / Noodsleephulp / Drijf- en aanvaringsrisico's	
Incidentbestrijdingskaart 5: Effect bestrijding op zee en kust			
Handelingsperspectief sub-scenario: Kustverontreiniging		Verontreiniging op zee/ Kustverontreiniging/ Olie besmeurde vogels, dieren / Verloren lading of objecten	
Handelingsperspectief sub-scenario: Het opruimen van olie in zee, op stranden of in havens, als deze voortkomen uit een mijnbouwinstallatie.			

6. Incidentbestrijdingskaart 0: Algemene kaart

Algemene kaart	
Deze kaart beschrijft de juridische, organisatorische en operationele randvoorwaarden die voor alle incidenten op de Noordzee gelden. Kaart 0 fungeert als kapstok voor de incidentbestrijdingskaarten 1 t/m 5 en borgt één uniforme basis voor leiding & coördinatie, bevoegdheden, opschaling/afschaling, meldstructuren, bewijsvergaring en de overdracht tussen zee en land.	
Een doorlopend aandachtspunt bij alle vormen van incidentbestrijding is het risico van moedwillige veroorzaking. Dit thema wordt behandeld onder de noemer Maritime Security (MarSec).	
Aan deze kaart zijn naast de randvoorwaardelijke uitwerking en het handelingsperspectief Maritime Security een tweetal beslisschema's toegevoegd:	
- Beslisschema 1 Juridisch spoor bij een incident - Beslisschema 2 Wbmo toepassing bij een incident met een schip op de Noordzee	

Randvoorwaardelijk	
Randvoorwaardelijk	De randvoorwaardelijke kaders voor alle incidenten op de Noordzee omvatten: • Juridische grondslag: Wbmo, Omgevingswet, SvW, Wvvs SAR-regeling 1994, ICAO/SOLAS/SAR Convention, Regeling organisatie Kustwacht, Wet veiligheidsregio's, PoR-besluitvorming en internationale afspraken. • Structuur van leiding & coördinatie: rolverdeling Kustwacht, RWS, Veiligheidsregio's, inclusief regie op zee, bestuurlijke verantwoordelijkheid aan de wal, en de standaard zee-land overdracht. • Operationele randvoorwaarden: inzetbaarheid SAR-middelen, MIRG, nautische middelen, capaciteit aanlandingsplaatsen, bereikbaarheid en communicatiekanalen. • Bewijsvergaring en informatiepositie: standaardproces bewijs veiligstellen (op basis van Wbmo-notitie), informatiestromen en registratie-afspraken. • Securitykader: doorlopende integratie van Maritime Security (MarSec) in alle kaarten (dreigingsbeeld, toegang, verstoring, DSI/politie-inzet), met verwijzing naar het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee voor het optreden bij een incident waarbij MarSec betrokken is, hierbij spelen andere, meer partijen een rol. • Afstemming met onderliggende plannen: OPPLAN SAR, IBP MIRG, crisisplan RWS, regionale crisisplannen en internationale SAR/MIRG-afspraken
Leiding & coördinatie	Rollen & Verantwoordelijkheden (overkoepelend) Minister IenW: systeemverantwoordelijk voor de scheepvaartveiligheid op de Noordzee Kustwacht: operationele coördinatie op zee (SAR, FIR, EEZ), nautisch beheer Noordzee (uitgezonderd enkele aanloopgebieden) RWS: milieuproces, bodembeheer en bron/effectbestrijding Veiligheidsregio: verantwoordelijk op land + gemeentelijke wateren DCC IenW: landelijke coördinatie van de bestuurlijke besluitvorming (Wbmo, PoR) bij een fase 3 opschaling naar het RBN Overdracht zee-land (regie en structuur) Betrekken van de land teams conform Figuur 4.4 Incidentbestrijdingsorganisatie Noordzee in hoofdstuk 4 van het IBP Noordzee
Melding & alarmering	Universele meldstructuur Kustwachtcentrum ontvangt primaire meldingen voor alle zee-incidenten. Als Maritime Security betrokken is bij een incident kan dit afwijken van de universele meldstructuur, de Melding en Alarmering verloopt conform het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee 112 meldkamer/veiligheidsregio bij landimpact. Internationale meldplichten volgens ICAO, SOLAS, SAR Convention. Opschaling wanneer meerdere processen tegelijk lopen of landimpact wordt verwacht. Afschaling RBN vindt pas plaats als opvolgacties aantoonbaar zijn belegd.
Op- & afschalen	Informatie delen conform netcentrische werkwijze via LCMS. Cruciaal: positie, aard incident, risico's, PoR/Wbmo-status en de verwachte aanlanding. Universele middelen: SAR-eenheden, vaar- en vliegende eenheden, sleep-/bergingscapaciteit, milieubestrijdingsteams. Aandachtspunt is gelijktijdige beschikbaarheid: Middelen zoals de SAR-helikopter en Emergency Response Towing Vessels (ERTV) hebben een primaire taak, maar kunnen indien beschikbaar aanvullend worden ingezet. Voor MarSec incidenten zijn er andere afspraken ivm de vertrouwelijkheid van informatie.
Informatie & resource-management	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. Bij het uitvoeren van het proces verwanteninformatie wordt de werkwijze afgestemd op de landelijk beschikbare samenwerking slachtofferinformatiesystematiek (SIS). SIS is een landelijke aanpak die bij een incident zorgt voor snelle en zorgvuldige informatie voor verwanten van niet-zelfredzame slachtoffers. 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, de betrokken gemeente of veiligheidsregio.

Randvoorwaardelijk	
Aanvullende functionarissen in teams	Juridisch adviseur RWS ZD voor Wbmo/PoR en deskundigheid bewijsvergaring. Als Maritime Security betrokken is zijn aanvullende functionarissen beschreven in het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee
Algemene punten	Indien er zeeschepen betrokken zijn is er doorgaans ook een internationaal aspect; bemanning, passagiers, lading, eigendom schip, vlagstaat zullen grotendeels niet-Nederlands zijn. Vanuit deze landen zal bemoeienis komen zodra de autoriteiten (of pers/politiek/publiek) in die landen doorhebben dat hun belangen geschaad zijn. Daarvoor heeft BuZa de ambassade procedure. Hierop volgend zijn in deze algemene kaart de volgende onderwerpen apart uitgewerkt: - Maritime Security - Bewijsvergaring - Kostenverhaal - Systeemverantwoordelijkheid

Bewijsvergaring	
Inleiding	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.
Toebedeelde bevoegdheden Bestuursrechtelijke bevoegdheden	Het is belangrijk dat er rekening gehouden wordt met de toebedeelde bevoegdheden, die onder meer de ambtenaren van de Kustwacht hebben en die zijn neergelegd in de Wbmo en artikel 5:11-5:20 van de Awb. Op grond van artikel 36 Wbmo zijn door de Minister aangewezen toezichthouders belast met toezicht op de naleving van de Wbmo. Dit zijn de Kustwacht ambtenaren en ambtenaren van de in de Kustwacht samenwerkende diensten die op grond van het IBP belast zijn met bestrijding van incidenten (zie: Besluit uitvoerings- en handhavingsvoorzieningen Wet bestrijding maritieme ongevallen, waaraan dit plan als bijlage moet worden toegevoegd). Zo kan een schipper worden verplicht om alle gegevens en informatie te verstrekken door een ambtenaar van de Kustwacht in het geval van een situatie als bedoeld in artikel 17 Wbmo. Bij twijfel over de wijze van bewijsverkrigging dient contact opgenomen te worden met de piketjurist van RWS ZD.
Strafrechtelijke bevoegdheden	Naast bestuursrechtelijke bevoegdheden heeft de Kustwacht ook strafrechtelijke opsporingsbevoegdheden. Deze laatste bevoegdheden kennen extra juridische waarborgen voor degene die wordt verhoord, waarmee rekening dient te worden gehouden bij bewijsvergaring. Indien bijvoorbeeld de kapitein of medewerkers worden verhoord is het zaak dat vooraf de cautie wordt gegeven. Dat is de verplichte mededeling van een verhoorder aan een verdachte dat deze niet tot antwoorden verplicht is (het zwijgrecht). Het niet geven van de cautie, heeft geen gevolgen voor bewijsvoering in een civiele of bestuursrechtelijke rechtszaak voor kostenverhaal, maar kan wel leiden tot uitsluiting van bewijs in een eventuele strafrechtelijke procedure. Vandaar is het van belang dat bij onder meer een verhoor altijd wordt gedacht aan het geven van de cautie, zodat het ook als bewijs kan worden gebruikt in een eventueel strafrechtelijke vervolging in een later stadium.

Kostenverhaal	
Inleiding	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. Indien kostenverhaal via publiekrechtelijke weg mogelijk is, dient die weg te worden vervolgd. Indien publiekrechtelijk kostenverhaal niet mogelijk is kan enkel de privaatrechtelijke weg worden gevolgd. Het is zeer belangrijk is om in dat geval de aansprakelijke partij, zo snel mogelijk via de rechter aansprakelijk te stellen door een kort geding aan te spannen of conservatoir beslag te leggen. Voorheen was het voor de scheepseigenaar namelijk in Nederland mogelijk om zijn aansprakelijkheid te limiteren, omdat Nederland dit toestond op grond van het London Limitatieverdrag van 1976 en het London Protocol van 1996, geïmplementeerd in titel 12 boek 8 van het BW. Deze mogelijkheid bestaat inmiddels niet meer. Nederland heeft op dit punt een voorbehoud gemaakt op het relevante artikel uit het verdrag dat bepaalt dat limitering van aansprakelijkheid mogelijk is en boek 8 BW hierop gewijzigd in de zin dat mogelijkheid om de aansprakelijkheid te beperken in het geval van wrakopruiming niet meer bestaat. In Nederland kan de eigenaar zijn aansprakelijkheid dus niet meer beperken. De scheepseigenaar kan dan nog wel een limitering van aansprakelijkheid realiseren door ervoor te zorgen dat hij in een ander land dat wel nog de mogelijkheid biedt om de aansprakelijkheid te limiteren aansprakelijk wordt gesteld (bv. door een partij wiens lading hij heeft). Om dit te voorkomen is het zaak om de scheepseigenaar zo snel mogelijk via een kort geding of door conservatoir beslag te leggen aansprakelijk te stellen bij de rechter. Ander voordeel daarvan is dat het de voorkeur heeft om een aansprakelijkheidszaak te voeren op grond van het eigen recht en daarnaast is een privaatrechtelijk vonnis van een Nederlandse rechter gemakkelijker in het buitenland ten uitvoer te leggen. 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 en ingediend worden. Indien er meerdere gemeentes betrokken zijn bij of hulp hebben verleend bij een Wbmo-incident, dient men te overleggen op welke juridische grond men een vordering tot kostenverhaal wil instellen. Op grond van artikel 24 en 25 Wbmo vergoed de Minister de redelijk gemaakte kosten aan derden die hulp hebben verleend en kan de Minister vervolgens die kosten

Kostenverhaal	
	weer verhalen op de scheepseigenaar op grond van de Wbmo. Hierbij geldt als voordeel dat in het geval het om een incident op grond van hoofdstuk 2 Wbmo gaat (en dus in geval sprake is van een wrak), de Staat een rechtstreeks verhaalsrecht heeft op de verzekeraar van de scheepseigenaar. Wordt ervoor gekozen om een gezamenlijke vordering op grond van de Wbmo in te stellen, dan dienen dus alle decentrale overheden hun vordering op grond van artikel 24 en 25 Wbmo in te dienen bij de Staat. Een vordering van een decentrale gemeente die is ingesteld op grond van de Awb of het BW, kan niet worden meegenomen in de gezamenlijke vordering die gebaseerd wordt op de Wbmo.
Aandachtspunt Mijnbouwwet	De Mijnbouwwet kent bepalingen m.b.t. het stellen van financiële zekerheid en kostenverhaal, deze zijn een voortvloeisel uit de 2013/30 EU Offshore Safety Directive.

Systeemverantwoordelijkheid	
Inleiding	Systeemverantwoordelijkheid gaat over het organiseren van een verhouding tussen deel en geheel, tussen bijvoorbeeld rijk en decentrale overheden, of het ministerie en de Kustwacht ¹⁴ . 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.
Definitie	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.
Formeel-juridisch	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.
Systeemverantwoordelijkheid op zee	De vraag is nu wie is systeemverantwoordelijk vanuit een formeel juridisch perspectief voor afhandeling van incidenten op zee? Het enkele gegeven dat RWS ZD 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.
Ongeregeldheden op zee	Voor ongeregeldeheden 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. Zie ook het handelingsperspectief Maritime security in deze kaart.

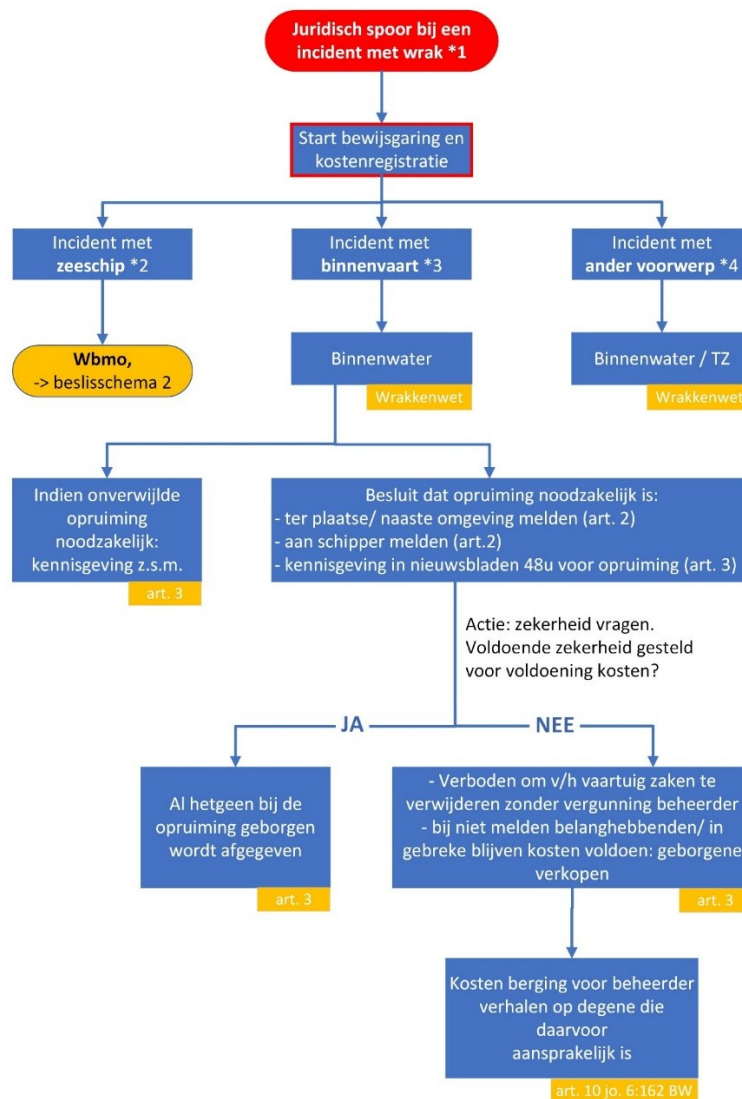
Maritime Security	
Inleiding	Het handelingsperspectief voor Maritime Security is hierop volgend opgenomen en vormt een doorlopend thema binnen alle vijf vormen van incidentbestrijding. Daarom is het als gemeenschappelijke noemer gekoppeld aan kaart 0, die op alle kaarten van toepassing is.
Basisregel	Een Maritime Security incident betreft in dit kader een opzettelijke daad in strijd met de wet, gericht op het toebrengen van ernstige schade aan schepen, personen, offshore-installaties (met name die gericht op energievoorziening), onderwater gelegen energie- en data-infrastructuur, haveninfrastructuur, het milieu en/of de Nederlandse samenleving (definitie uit het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee). De Maritime Security basisregel is: Als blijkt dat er (ook) een MarSec trigger in het incident is, er direct overgeschakeld dient te worden op het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee. Overige IBP procedures kunnen parallel blijven draaien, zolang zij niet interfereren met de security processen. Het te hanteren uitgangspunt daarbij is dat werkwijzen zoals opgenomen in het IBP Noordzee alleen uitgevoerd kunnen worden in de Cold zone, en na weging vanuit MarSec-perspectief in de Warme zone, zie onderstaande toelichting 3 zones. Zodra de security situatie onder controle is, wordt het IBP weer leidend, muv zaken als opsporing en afhandeling aan de wal van verdachten etc..
Toelichting	Omdat Maritime Security incidenten zich mogelijk in eerste instantie als een “regulier” incident presenteren zal en kan de 1 ^e response heel goed vanuit en op basis van het Incidentbestrijdingsplan Noordzee plaatsvinden. Daarom is het van belang dat bij het werken met het Incidentbestrijdingsplan Noordzee aandacht is voor interferentie met een Maritime Security trigger. Dit betekent dat gaandeweg de response op de incidentbestrijding blijkt dat er een situatie ontstaat waarbij het Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2016 en het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming (NHC) alsmede specifieke afspraken met betrekking tot overheidsmaatregelen ingeval van een terroristische dreiging of aanslag, van toepassing is. In dat geval is het van groot belang dat de veiligheid van de eerste responders gewaarborgd blijft, dus niet optreden bij twijfel en op een veilige afstand positioneren.
3 zones	Bij de bestrijding van het incident wordt in het handboek rekening gehouden met 3 zones binnen het werkgebied:

Maritime Security	
	• Hot Zone (actieve dreiging) – een dynamisch operatiegebied waar sprake is van een actieve dreiging van fysieke schade (veiligheidsrisico voor aanwezigen) • Warme zone (indirecte dreiging) – een dynamisch operatiegebied waar een potentiële dreiging bestaat, maar de dreiging niet langer als direct of onmiddellijk wordt beschouwd • Koude zone (geen dreiging / beveiligd gebied) – een operatiegebied waar geen dreiging aanwezig is en dat wordt beschouwd als een gebied van absolute veiligheid
Verwijzingen	In elke kaart is onder het multidisciplinair proces interventie nog nader gespecificeerd wat de aandachtspunten voor Maritime Security zijn specifiek bij die op te pakken incident bestrijdingsacties, zo is er in elke kaart een linkt gelegd met het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee.

Handelingsperspectief Maritime Security Nederlandse EEZ			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Niet geregeld	Niet geregeld	Behoudens de beperkte mogelijkheden die het strafrecht en specifieke wetgeving zoals anti-terreurwetgeving, anti-piraterijwetgeving, douanewetgeving, telecomwet bieden om ook buiten de TZ op te treden wanneer er een Nederlands belang in het geding is, heeft de kuststaat volgens artikel 56 van het VN-Zeerechtverdrag geen zelfstandige bevoegdheden t.a.v. openbare orde in de EEZ, Het territorialiteitsbeginsel is van toepassing op zeeschepen. Om maatregelen te nemen op een schip kan de kapitein de Kuststaat zelf benaderen bij openbare ordeverstoring. In beginsel heeft de kuststaat rechtsmacht binnen de TZ maar kan de vlaggenstaat rechtsmacht claimen.	Niet geregeld
TZ			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Maritiem Informatie Knoop punt (MIK)	Aanwijzing pre-opsporing, opsporing en vervolging 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.	Min. JenV (strafrechtelijk handhaving)
Directeur Kustwacht	De bevoegdheid voor de DKW om verkeersaanwijzingen te geven staat in art. 5.8 Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren. Dat is een AMvB die gebaseerd is op art. 9 Swv.	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. De Kustwacht (bevoegde autoriteit STZ of Babs) kan verkeersaanwijzingen geven die gericht zijn op de gevolgen voor het mariene milieu en/of scheepvaartveiligheid. De vlaggenstaat van het zeeschip dient in beginsel de gevolgen voor het niet opvolgen van de verkeersaanwijzingen te effectueren.	Min. IenW (voor nautische aanwijzingen)
Sub-scenario: Terroristische actie/ gijzeling in de TZ			
Uitvoeringsinstantie	Uitvoeringsinstantie	Uitvoeringsinstantie	Uitvoeringsinstantie
Kustwacht onder gezag van Openbaar Ministerie, Min. JenV	Kustwacht onder gezag van Openbaar Ministerie, Min. JenV	Kustwacht onder gezag van Openbaar Ministerie, Min. JenV. Politie LO/LX, DSI zijn de primaire uitvoeringsinstanties voor het bestrijden van geweldsincidenten, onder leiding van OM (OvJ Noordzee, OvJ Terorismebestrijding, evt OvJ statelijke dreiging). Dit geldt zowel in EEZ, TZ en aanloopgebieden. Kustwacht ondersteunt. Nadat sein veilig is gegeven door politie neemt KW regie over ihkv SAR/MRO etc. In gemeentelijk ingedeeld gebied zijn burgemeester en regionale driehoek ook in play cq in the lead.	Kustwacht onder gezag van Openbaar Ministerie, Min. JenV

Aanloopgebieden			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
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. (Het is afhankelijk van het aanloopgebied wie bevoegd is)
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

Beslisschema 1 Juridisch spoor bij een incident



Toelichting beslisschema 1 Juridisch spoor bij een incident

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

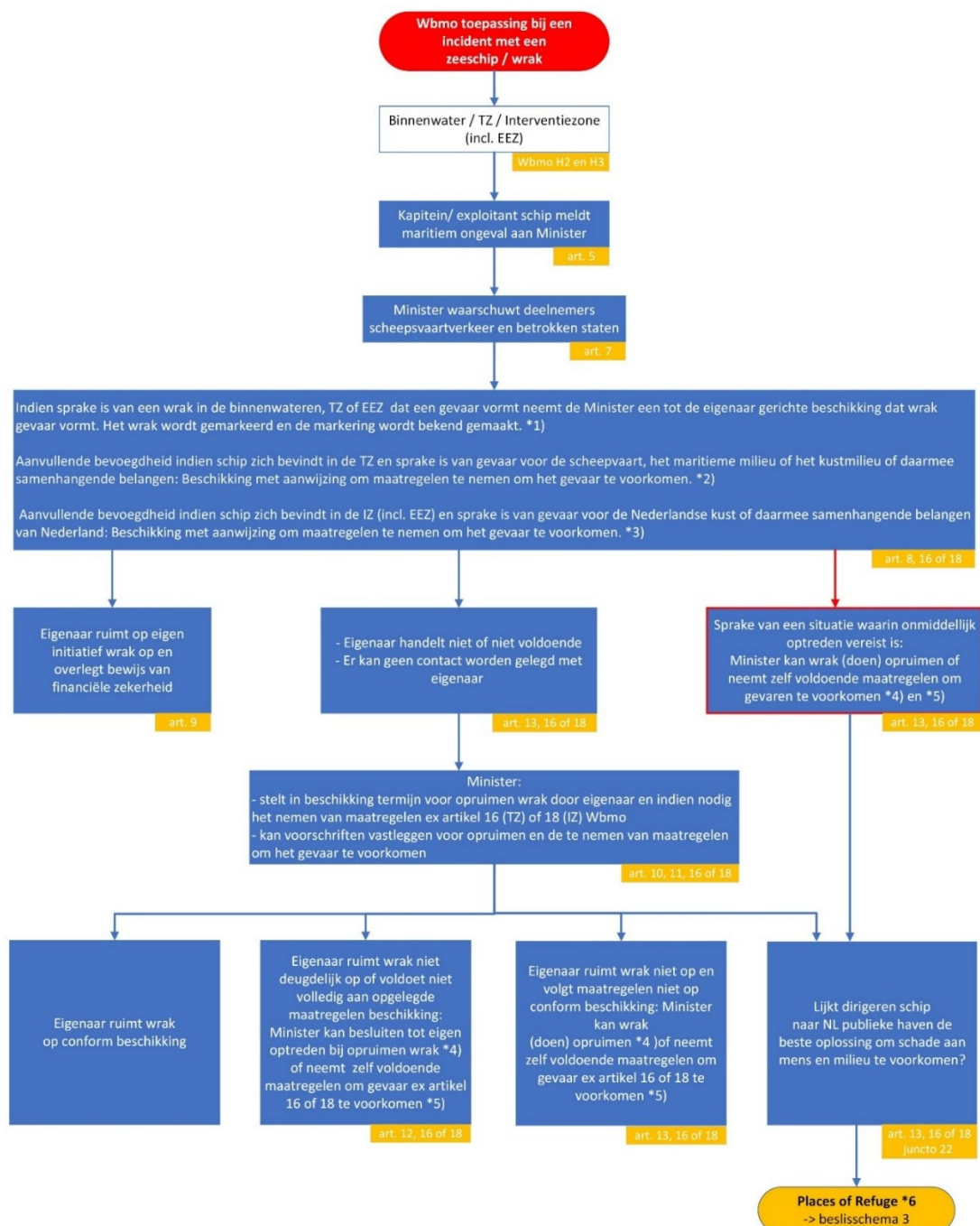
Een aanvaring, een stranding of een ander incident met een schip bij de navigatie, dan wel een ander voorval aan boord van het schip of daarbuiten, dat materiële schade aan het schip of aan zaken aan boord daarvan veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

*2: Zeeschip: 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).

*3: Binnenvaartschip: een niet-zeewaardig vaartuig dat goederen en personen hoofdzakelijk over binnenwateren (zoals rivieren en kanalen) vervoert verstaan.

*4: Ander voorwerp: voorwerp dat geen verband houdt met een zeeschip, zoals een autowrak en vliegtuig.

Beslisschema 2 Wbmo toepassing bij een incident met een zeeschip niet zijnde een wrak op de Noordzee



Toelichting beslisschema 2 Wbmo toepassing bij een incident met een zeeschip op de Noordzee

*1. Binnenwateren, TZ en EEZ: Gevaar en wrak, Hoofdstuk 2 Wbmo

Dit hoofdstuk geeft bevoegdheden als het schip zich bevindt in de territoriale zee of de EEZ bevindt en sprake is van een wrak dat een gevaar oplevert. Er moet dus niet alleen sprake zijn van een gevaar, maar ook van een wrak, ofwel een wrak dat een gevaar oplevert. Dit betreffen aanwijzingsbevoegdheden, bevoegdheden inzake berging en ruiming of verwijzing naar een Port of Refuge.

Van een wrak is sprake als voldaan is aan de voorwaarden in artikel 1 onder e Wbmo:

e. wrak:

- 1°. als gevolg van een maritiem ongeval gezonken of gestrand schip;
- 2°. als gevolg van een maritiem ongeval gezonken of gestrand deel van een schip, met inbegrip van zaken die zich aan boord van dat schip bevinden of hebben bevonden;
- 3°. als gevolg van een maritiem ongeval op zee door een schip verloren zaak die is gestrand, gezonken of op zee op drift geraakt, of
- 4°. schip dat als gevolg van een maritiem ongeval op het punt van zinken of stranden staat of naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal zinken of stranden indien niet reeds doeltreffende maatregelen worden genomen om hulp te verlenen aan het in gevaar verkerend schip of andere zaak;

Het begrip gevaar is gedefinieerd in artikel 1 onder f

f. gevaar: elke situatie of dreiging die:

- 1°. een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart of
- 2°. naar redelijkerwijs verwacht kan worden zal uitmonden in grote schadelijke gevolgen voor het mariene milieu of schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer staten;

Voor de toepassing van het begrip gevaar in de praktijk is van belang aan te sluiten bij de criteria genoemd in artikel 6 van het Verdrag van Nairobi 2007 bij het vaststellen of een wrak een gevaar vormt:

- 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, telecomunicatiekabels en vergelijkbare structuren buitengaats; en
- o. Andere omstandigheden die zouden kunnen noodzaken tot berging van het wrak.

Bevoegdheden die aanvullend zijn op hoofdstuk 2 Wbmo in de TZ en IZ, maar ook zelfstandig kunnen worden uitgeoefend;

Let op: De artikelen 16 en 18 Wbmo geven aanvullende bevoegdheden boven op hoofdstuk 2 Wbmo als is vastgesteld dat sprake is van een wrak en gevaar, maar kunnen ook worden toegepast indien enkel sprake is van een gevaar, als gevolg van een maritiem ongeval, in de zin dat voor toepassing van de artikelen niet vereist is dat sprake is van een wrak.

*2) Territoriale Zee: gevaar voor veilige vaart en de veiligheid van personen, het mariene milieu en het kustmilieu, als gevolg van een maritiem ongeval (artikel 16 Wbmo)

Artikel 16 Wbmo kan van toepassing zijn als een schip zich in de TZ bevindt en sprake is van een gevaar voor veilige vaart en de veiligheid van personen, het mariene milieu en het kustmilieu, als gevolg van een maritiem ongeval in de zin van art. 15, Wbmo. Op grond van deze bevoegdheid in artikel 16 Wbmo kunnen door middel van een beschikking aanwijzingen worden gegeven, maar ook maatregelen worden genomen. Deze bevoegdheid kan bestaan wanneer geen sprake is van een wrak als bedoeld in de Wbmo, maar wel sprake is van bovengenoemd gevaar

Deze aanwijzingen aan de kapitein kunnen, niet limitatief, onder meer betrekking hebben op:

- o De aanwezigheid van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied;
- o Het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden van of naar een bepaalde plaats of een bepaald gebied;
- o Het verlenen van hulp aan het schip;
- o 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;
- o Hulpverleners verbieden de hulp voort te zetten of opdragen daarmee verder te gaan.

*3) Interventiezone (incl. EEZ): Ernstig en dreigend gevaar voor de kust of daarmee verband houdende belangen (art. 18 Wbmo)

Artikel 18 Wbmo kan van toepassing zijn als een schip in de IZ bevindt en sprake is van een gevaar voor de kustlijn en daarmee samenhangende belangen van Nederland. Let wel de IZ omvat ook de EEZ, maar ligt ook deels buiten de EEZ. Ter voorkoming, beperking of ongedaan making van ernstige verontreiniging van de NL kust of de daarmee samenhangende belangen kunnen er door middel van een beschikking aanwijzingen worden gegeven wanneer het schip zich buiten de TZ bevindt. Maatregelen ter voorkoming, beperking of ongedaan making van andere schadelijke gevolgen kunnen alleen worden getroffen als het schip zich bevindt in de NL territoriale zee.

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, als gevolg van een maritiem ongeval, ongeval 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. Optreden in de interventiezone moet terughoudend worden toegepast; het gevaar moet zowel ernstig als zeer dreigend zijn. De bevoegdheden zijn gelijk aan de bevoegdheden die artikel 16 Wbmo geeft, gelet op artikel 18 lid 2 Wbmo.

Mogelijkheden eigen optreden Minister

*** 4). Wrakopruijing door eigen optreden Staat in de binnenwateren, TZ en EEZ**

Op grond van artikel 13 lid 1 Wbmo kan de Minister zelf het wrak doen opruimen indien de scheepseigenaar verzuimt het wrak binnen de bij beschikking gestelde termijn te ruimen. Op grond van artikel 10 onder c juncto artikel 13 lid 2 Wbmo kan de Minister voorts onmiddellijk het wrak doen ruimen in overeenstemming met overwegingen betreffende de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu.

***5) Door de Staat zelf te nemen maatregelen nemen in de TZ (artikel 16 Wbmo) of IZ (artikel 18 Wbmo).**

Verzuimt de scheepseigenaar de bij beschikking ex artikel 16 of 18 Wbmo opgelegde maatregelen te nemen of is onmiddellijk optreden vereist, vanwege de belangen die deze artikelen beogen te beschermen, dan kan de Staat zelf op grond van artikel 16 lid 5 Wbmo de maatregelen nemen die in artikel 16 lid 2 tot en met 5 zijn genoemd. Dit geldt tevens indien het schip zich bevindt buiten de TZ, maar in de IZ gelet op artikel 18 lid 2 Wbmo, ook dan is artikel 16 lid 2 tot en met 5 van overeenkomstige toepassing

Let wel: De te nemen maatregelen dienen te allen tijde proportioneel te zijn en in in verhouding te staan met de opgetreden of dreigende schade.

***6 Publieke haven**

Let wel: Het gaat steeds om een Nederlandse haven ook zijnde een haven in beheer bij een havenbedrijf.

Algemene slotopmerking: Let op: Er kunnen situaties ontstaan waarbij binnen het mandaatbesluit van RWS ZD een bevoegd leidinggevende kan besluiten om, op basis van hoofdstuk 2 en 3 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. Deze aanwijzingen of maatregelen kunnen ook uitstraling hebben op beleidsterreinen van andere departementen. Het is dan zaak om afstemming te zoeken.

7. Incidentbestrijdingskaart 1: Search and Rescue

Incidentbestrijdingskaart 1: Search & Rescue	
Onder dit type incident vallen ongevallen met betrekking tot beroepsvaart, pleziervaart, (water)sporters en bemanning of passagiers in de Noordzee. Het redden van mensen is een primair uitgangspunt wanneer het gevaar bestaat op mogelijke verdrinking van personen of dieren in het gebied. Het incidenttype kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten.	
Scenario's om met deze kaart te bestrijden: Persoon overboord/vermist/ Schip in nood/ Watersporter in problemen/ Ongeval/gewonde/ Ziekte aan boord/ Neergestort of vermist vliegtuig of helikopter/ Grootschalige reddingsoperatie	
De risico's en maatregelen die in dit scenario een rol kunnen spelen zijn: mogelijke gewonden, het bevrijden van personen (bij bekneling), noodzaak directe medische hulp te verlenen en/of transport (vanaf het schip) naar de wal/ziekenhuis te regelen.	
Naast technische of natuurlijke oorzaken kan ook moedwilligheid een rol spelen, bijvoorbeeld bij sabotage, dreiging of bewuste verstoring van een reddingsoperatie zoals: - Verstoring reddingsoperatie; - Dreiging aan boord van een schip in nood; - Ongeautoriseerd toegang tot SAR-helikopter of schip. - Vaartuig onder dreiging van piraten of criminelen.	
In dergelijke gevallen wordt het veiligheidsdomein uitgebreid met opsporing, ordehandhaving en beveiliging.	

Randvoorwaardelijk		
Leiding & Coördinaties	Zie de aparte tabel handelingsperspectief waarin per gebied en per sub scenario uitgewerkt is wie handelingsbevoegd en verantwoordelijk is.	
Melding & alarmering Op- & afschalen	Reddingsvaartuigen (oa van de KNRM), SAR-heli, schepen in de nabijheid, KW-vliegtuig. Opschalen: Afhankelijk van het type van het incident starten de betrokkenen de nodige processen op. KWC overweegt opschaling naar fase 1 en verder 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. KW betreft landpartijen en treedt in overleg over opschalen naar GRIP 1 of hoger Afschalen: Op initiatief van het KWC	
Betrokkenen	Functionaris	Rol verantwoordelijkheid
Algemene punten Beschikbare middelen, specialismen, overzichten, afkomstig uit OPPLANSAR	JRCC Den Helder (Kustwachtcentrum)	Centrale coördinatie-eenheid voor alle SAR-operaties in het Nederlandse SRR-gebied. Ontvangt meldingen, alarmeert SAR-eenheden, wijst SMC/OSC/ACO aan, onderhoudt contact met buitenlandse RCC's en zorgt voor informatie- en communicatiestroom tussen zee- en landzijde.
	SMC – Search and Rescue mission coördinator	Leidt de totale SAR-operatie vanuit JRCC Den Helder. Stelt zoek- en reddingsplan op, bepaalt inzetstrategie en middelen, wijst OSC/ACO aan, bewaakt voortgang, beëindigt of schort actie op en verzorgt rapportage aan Directeur Kustwacht.
	OSC – On Scene Coördinator	Voert de operationele coördinatie ter plaatse. Verdeelt taken over redding eenheden, bewaakt veiligheid en communicatie, koppelt voortgang en SITRAPs terug aan de SMC.
	ACO – Aircraft Coördinator	Coördineert inzet van luchtmiddelen bij meerdere vliegende eenheden. Bewaakt vliegveiligheid, taakverdeling en afstemming met OSC en SMC.
	CIS – Coördinator Incident Schip	Richt aan boord van een betrokken schip de hulpverleningsstructuur in. Coördineert tussen kapitein, hulpverleners en OSC; registreert in- en uitschepen en rapporteert over voortgang aan MOC-KWNL/OSC.
	Directeur Kustwacht (DKW)	Draagt bestuurlijke en systeemverantwoordelijkheid voor de SAR-dienst. Autoriseert beleidsmatige besluiten en internationale afstemming.
	Duty Officer (DO)	Operationeel leider op het JRCC in de wacht. Beslist over inzetmiddelen, opschaling en aanwijzing van OSC en ACO in afstemming met SMC.
	Watch Officers (WO) SAR Liaison (CoPI/ 112 meldkamer) Radio Medische Dienst (RMD-arts)	Voeren meldingen, alarmering, logistieke coördinatie en informatiebeheer uit binnen het JRCC. Verbindt zee-operatie met landzijde. Zorgt voor afstemming tussen JRCC, OSC en veiligheidsregio's bij aanlanding, medische opvang en bevolkingszorg. Geeft medisch advies op afstand aan JRCC en OSC; bepaalt noodzaak medische evacuatie en overdracht naar wal.
	Vliegende SAR eenheden	- SAR helikopter - SAR vliegtuig - SAR drones
	Varende SAR eenheden	- KNRM - Reddingsbrigades (voor SAR dicht bij de kust) - Emergency response towing vessel, ERTV
	Ondersteunende eenheden	- Schepen van Koninklijke Marine - Helikopters nationale politie Landelijke Expertise & Operaties – afdeling Luchtvaart, via DLOC - Rijksrederij

Randvoorwaardelijk			
		- Nationale Politie Landelijke Eenheid - Reddingsbrigade Nederland - Overige reddingsbrigades - Verkeerscentrales en meldposten - Area Control Centre (ACC) en Military Air Traffic Control Centre (MILATCC) - Buitenlandse (M)RCC's - Offshore Maatschappij - Windturbine parken - Mobiele Medische Teams (MMT) (traumahelikopter)	

Handelingsperspectief Search & Rescue (SAR)

Buiten EEZ			
Uitvoeringsinstantie	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 licht 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 redding voorzieningen, 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>internationale wateren</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 Systeemverantwoordelijk: Min. IenW
2. MRCC Duitsland	2. Wbmo, Par, 3.2 Wbmo MOU Nederland 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

Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Kustwacht (JRCC Den Helder)	Regeling inzake de SAR-dienst 1994	- Opsporen en redden van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en mijnbouwinstallaties (art. 3). - Te allen tijde beschikking over een gecombineerd aeronautisch en maritiem redding coördinatiecentrum (JRCC), vliegende redding eenheden, 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. Deze 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

Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Burgemeester, College van B&W Kustwacht	- Convenanten Veiligheids-regio's/ Kustwacht/ KNRM - Regeling inzake de SAR-dienst 1994 - APV gemeente/ Wet veiligheids-regio's - 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. Burgemeester/ Voorzitter veiligheidsregio Indien een assisterende instantie de opdracht niet wil uitvoeren dient er overleg gepleegd te worden met minister IenW. Eindverantwoordelijk: Min. IenW

Sub-scenario: Militaire vaar-/ vliegtuig

Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Min. van Defensie valt buiten plan	<i>Niet van toepassing</i>	<i>Niet van toepassing</i>	Min. van Defensie

Het in veiligheid brengen en/of redden van mensen op een offshore installatie			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandighed enbesluit Mijnbouwregeling 11a	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: neergestort vliegtuig of helikopter

FIR Amsterdam Noordzee			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
1. Kustwacht	Internationale verdragen: ICAO 1944, SAR Convention 1979 en SOLAS	De plaats van neerstorten bepaalt wie de SAR-actie coördineert.	1. Kustwacht en eindverantwoordelijk Min. IenW
Of	Wet veiligheidsregio's	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, Annex 13). 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 omliggende landen.	
2. Buitenlands (M)RCC		2. Op verzoek van het buitenland kan Nederlandse SAR assistentie verleend worden.	2. Verantwoordelijk ministerie in het buitenland
FIR Amsterdam land			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Burgemeester	Wet veiligheidsregio's	SAR eenheden (brandweer, politie en geneeskundige hulpverleners) kunnen assisteren. Zij oefenen de bevoegdheden uit die zij normaliter ook hebben.	Burgemeester/ Voorzitter veiligheidsregio's

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Kapitein	Voor pre-SAR maatregelen (het voorkomen van evacuatie en escalatie op alle type schepen) is advisering op afstand of advisering ter plaatse mogelijk door het MIRG.NL team Voor escalatie zie incidentbestrijdingskaart 2 en 5	Kustwacht OC of IC MIRG.NL
2. Grootschalige redding		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 ook te land speciale maatregelen nodig waarbij gemeentelijke processen worden opgestart. Het betreft onder andere de volgende acties: • 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. De locatie van aanlanding wordt, afhankelijk van de plaats van het ongeval en de nautische omstandigheden in relatie tot het transport van geredden over water, in overleg met de betrokken autoriteiten aan land vastgesteld. De	

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		betrokken 112 meldkamer's geven direct hun voorkeurslocatie door aan het Kustwachtcentrum. Voor helikopteraanlandingen moeten 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 5 aanlandingsplaatsen). Te verwachten is minimaal fase 3opscaling	
3. Grootschalige ontsmetting		Chemische of Biologische besmettingen Ontsmetting op zee is niet uitvoerbaar; primaire focus op evacuatie en medische triage met eventuele quarantaine. Ontsmetting en gezondheidszorg vinden plaats aan de wal onder regie GHOR/OvD-G. zie ook incidentbestrijdingskaart 2	Kustwacht Defensie
4. Acute gezondheidszorg	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. Na het ontvangen van een medisch advies van de Radio Medische Dienst (RMD) is het Kustwachtcentrum verantwoordelijk voor de coördinatie van de uitvoering van de geadviseerde maatregelen. Indien evacuatie of medische hulp aan land noodzakelijk is, stemt het Kustwachtcentrum de inzet af met de betrokken operationele diensten, waaronder de SAR-eenheden, ambulancediensten en de GHOR van de betreffende veiligheidsregio. De feitelijke medische zorg en registratie van slachtoffers bij grootschalige reddingen worden bij aankomst aan land overgedragen aan de GHOR, die zorgdraagt voor verdere triage, behandeling en eventuele ziekenhuisopname. Het Kustwachtcentrum verstrekt de relevante operationele en medische informatie aan de GHOR en, indien van toepassing, aan het ontvangende ziekenhuis. Deze overdrachtslijn waarborgt een continue medische zorgketen van melding op zee tot en met opvang aan land, conform de werkwijze beschreven in het Handboek Incidentbestrijding op het Water (IFV, 2025) en de landelijke afspraken tussen Kustwacht, RMD en GHOR. Voor bijzondere behandeling, zoals brandwonden, toxische of nucleaire besmetting, onderkoeling, etc. kunnen specifieke centra worden benaderd voor advisering en verdere behandeling.	OvD-G 112 meldkamer
5. Publieke gezondheidszorg	Lokaal nautisch beheerder 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. Mobiliteit	LE Politie KWC	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Regel aanlandingsplaatsen, opvangen vervoer naar de opvang.	KWC CoPI/ ROT, 112 meldkamer
7. Ordehandhaving	KWC	Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons (Mobiele Eenheden), in hoeverre deze op zee getraind zijn is onduidelijk.	KWC, 112 meldkamer,
8. Bewaken & beveiliging	KWC	Betrek scheepvaart in de buurt. Aanvraag Vessel Protection Detachments (VPD's) Particuliere Maritieme Beveiligers (PMSC)	CoPI/ ROT KW
9. Opsporing	Politie	Bij grootschalige incidenten waarbij veel slachtoffers vallen die moeilijk te identificeren zijn, kan de politie het RIT inzetten, 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. Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek	Betrokken partijen KWC CoPI/ ROT 112 meldkamer
10. Interventie	LE Politie Kustwacht	Bij maritime security situaties zijn het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Politie en het Openbaar Ministerie (OM) aan zet om de situatie onder controle te brengen. Er wordt gewerkt conform het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee. Hiervoor kan onder andere de Dienst Speciale Interventies (DSI) inzetten. Als de situatie na een kaping/aanslag onder controle is, dan volgt een SAR-proces onder leiding van de Kustwacht	JenV Politie OM Kustwacht
11. Crisiscommunicatie	KWC evt. CoPI/ ROT Gemeente	In het KWC loopt de voorlichting via een persvoorlichter. Op het kustwachtcentrum worden uitsluitend feiten en cijfers verstrekt.	Scheepvaart Pers,Betrokken private partijen

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
12. Publieke zorg	KWC	Wanneer er sprake is van een groot aantal slachtoffers worden aan de wal speciale maatregelen getroffen conform het regionaal crisisplan van de betrokken veiligheidsregio. 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. De Kustwacht is primair verantwoordelijk voor verstrekken van verwanteninformatie en werkt, waar nodig, samen met gemeenten en de GGD/GHOR. Hierbij wordt de werkwijze afgestemd op de landelijke Slachtofferinformatiesystematiek (SIS). Indien buitenlandse slachtoffers betrokken zijn, verloopt afstemming met de betreffende ambassades via het Nationaal Crisiscentrum (NCC). Waar het bestuurlijke maatregelen betreft anders dan bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van de Wbmo, informatie delen via het DCC van IenW het NCC van JenV in.	112 meldkamer CoPI/ ROT Gemeente Rode Kruis
13. Omgevingszorg		Zorg voor het behoud en herstel van de kwaliteit van de leefomgeving. Voer een risicoanalyse uit op mogelijke milieueffecten en neem maatregelen om schade te beperken en herstel te bevorderen.	Min KGG, kwaliteit lucht: Rijksoverheid
14. Nafase	KWC OSC KNRM / SAR Liaison Lokaal nautisch beheerder (in aanloopgebieden)	Bij opschaling aan de landzijde betreft dit de fase waarin alle voorkomende werkzaamheden die samenhangen met de afwikkeling van een ramp of crisis plaatsvinden. Het proces bevolkingszorg is conform het Besluit veiligheidsregio's verantwoordelijk voor de nafase van een incident. Dit betekent dat bevolkingszorg de overdracht van de crisisorganisatie naar de projectorganisatie nafase ondersteunt, door in de acute fase een overdrachtsdocument/ plan van aanpak op te stellen en te laten vaststellen. Het plan van aanpak omvat doelstellingen en randvoorwaarden, zodat aan de betrokkenen (slachtoffers, verwanten getuigen) adequate zorg geboden wordt. Acties verlopen conform beschrijvingen in het OPPLAN SAR, zie OPPLAN SAR Informatie wordt gedeeld over Situatie-informatie • Coördinaten en aard van het incident • Weersomstandigheden en zicht • Fase van inzet • Beschrijving zoekgebied en toegepaste zoek methode • Verwachte duur en voortgang actie • Eventuele risico's (brand, obstakels, stoffen) Middelen-informatie • Voortgang en tijdsduur • Ingezette eenheden • Contact- en frequentie instellingen • Aanlandingsplaats, ligplaats • Beschikbaarheid medische capaciteit of opvanglocaties • Benodigd aanvullend materieel of ondersteuning Persoons-informatie • Aantal personen, • Toestand • Noodzaak tot medische evacuatie of vervoer naar opvang • Identificatie en registratie (indien mogelijk)	KNRM, Reddingsbrigade, LE Politie, lokaal nautisch beheerder
15. Search and Rescue		Informatie wordt gedeeld over Situatie-informatie • Coördinaten en aard van het incident • Weersomstandigheden en zicht • Fase van inzet • Beschrijving zoekgebied en toegepaste zoek methode • Verwachte duur en voortgang actie • Eventuele risico's (brand, obstakels, stoffen) Middelen-informatie • Voortgang en tijdsduur • Ingezette eenheden • Contact- en frequentie instellingen • Aanlandingsplaats, ligplaats • Beschikbaarheid medische capaciteit of opvanglocaties • Benodigd aanvullend materieel of ondersteuning Persoons-informatie • Aantal personen, • Toestand • Noodzaak tot medische evacuatie of vervoer naar opvang • Identificatie en registratie (indien mogelijk)	112 meldkamer evt. CoPI/ ROT Gemeente Lokaal nautisch beheerder
16. Nautisch verkeersmanagement	KWC	Informeert scheepvaart in de buurt. Strem de scheepvaart.	HMC lokaal nautisch beheerder
17. Beheer Waterkwaliteit	nautisch adviseur RWS, HMC, OvD-RWS, CETmd	Betreft maatregelen voor de kwaliteit van het mariene milieu, communicatie over genomen maatregelen, handelen conform incidentbestrijdingskaart 5	KWC
18. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen		Geen	

8. Incidentbestrijdingskaart 2: Bronbestrijding aan boord

Incidentbestrijdingskaart 2: Bronbestrijding aan boord

Aan boord van een schip kan brand of explosiegevaar ontstaan. Dit ten gevolge van een ongeval of een ander voorval. In eerste instantie vindt blussing plaats met brandbestrijdingsmiddelen die aan boord zijn.

Op kleinere schepen zal het bij uitbreiding van de brand nodig zijn om van boord te gaan voordat de hulpverlening arriveert. Dit betekent dat op dat moment ook het evacueren en redden van mensen een belangrijk proces is. Bij grotere schepen biedt het schip meer ruimte, waardoor minder snel een evacuatie zal plaatsvinden. Belangrijk aandachtspunt bij explosiegevaar is een snelle evacuatie van het schip en de omgeving.

Het kan daarnaast gaan over incidenten waarbij giftige of explosieve gassen vanuit de “lading” vrijkomen of giftige vloeistoffen die uitdampen en een gaswolk vormen en die een gevaar (kunnen) vormen voor de volksgezondheid.

Scenario's om met deze kaart te bestrijden:

Brand/ Explosiegevaar/ Vrijkomende gassen/ uitdampende vloeistoffen/ Radioactieve stoffen

Randvoorwaardelijk		
Leiding & coördinatie	Zie de aparte tabel handelingsperspectief waarin per gebied en per sub scenario uitgewerkt is wie handelingsbevoegd en verantwoordelijk is.	
	Melding & alarmering	
Op- & afschalen	Adviesdiensten, afhankelijk van inschatting	
	Gespecialiseerde bestrijdingsteams	
	Inzet MIRG-teams	
	Bronbestrijding is de verantwoordelijkheid van de kapitein en/of reder. Opschaling kan volgen uit:	
	• Verzoek om hulp overheid • Bedreiging veiligheid omgeving • Bedreiging milieu of effecten land	
	Indien er effecten zijn richting het land kan afhankelijk van het incident besloten worden om aan de landzijde de meetplanorganisatie op te starten. Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar een fase of GRIP 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 (KGG) en LVVN alarmeren) • Er op het water meerdere processen spelen • Langdurige inzet.	
	Zie voor de aanpak van effecten de incidentbestrijdingskaart 4 Effect incidentschepen	
	Afschaling op de Noordzee vindt plaats op initiatief van KWC na deskundigen geraadpleegd te hebben en in overleg met KWC en vz Bestrijdingsteam/vz RBN.	
	<u>Stappen bij afschalen mbt de incidentbestrijding</u>	
	Vrijgeven van de gevarezone	
	Intrekken van eventueel opgelegde beperkingen	
	Eventueel strafrechtelijk onderzoek	
	Registreren van slachtoffers	
	Schade afhandelen	
Betrokkenen (afkomstig uit IBP MIRG)	Functionaris (MIRG team)	Rol verantwoordelijkheid
	MIRG.NL	Bij brand, rookontwikkeling aan boord wordt voor de inzet van maritieme brandbestrijding en teams voor betreding van schepen verwezen naar het IBP MIRG.NL . De inzet van MIRG.NL is erop gericht om evacuatie en escalatie te voorkomen. Dit document bevat de operationele richtlijnen voor inzetbeperkingen, betredingscriteria, persoonlijke bescherming en samenwerking tussen Kustwacht, RWS en MIRG-eenheden.
	PO (Principal officer)	Eindverantwoordelijk voor eigen personeel
	Incident commander (IC)	Blijft aan land als een strategisch/tactisch bevelniveau
	Operations commander (OC)	Gaat offshore naar de command en control locatie van het incident schip en heeft aan boord de overall leiding over het MIRG.NL-team
	Coastguard Liaison Officer (CGLO)	Onderhoud vanaf de command en control locatie het contact met het Kustwachtcentrum (KWC) en kan advies geven op zijn vakgebied.
	Sector Commander (SC)	Geeft operationele leiding aan 2 of meer strike-teams vanaf het bruggenhoofd.
	AGS-ROT	Chemisch adviseur
Algemene punten Beschikbare middelen, specialismen	Safe Sea Net	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). Om sneller te reageren op incidenten, ongevallen en andere gevaarlijke situaties op zee is SafeSeaNet (SSN) in het leven geroepen. In dit monitoring- en informatiesysteem worden gegevens van de scheepvaart op Europees niveau verzameld en opgeslagen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het Nederlandse deel van SafeSeaNet.
	Bijzonderheden op de Noordzee / aandachtspunten	Bepalen omstandigheden • Betreft recreatievaart of beroepsvaart. • Schip vaart of schip ligt ten anker of zit aan de grond. • Wat brandt er; - o accommodatie - o machinekamer - o lading

Randvoorwaardelijk			
		- Wat zijn de risico's: - brand blijft beperkt - snelle branduitbreiding - 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; voertuigen (op ferry's), containers, stukgoed, gas, vloeistof - is de bron continu of instantaan, zijn de ladinggegevens bekend/ klasse van gevaar. Informatieverancier - Kapitein/ schipper, KWC, VC lokaal nautisch beheerder, Brandweer, MIRG.NL team Info te delen met: - C-112 meldkamer /KNRM /HMC /Scheepvaart /VC /Nautisch beheerder /VR Bijstand bij het ongewild opvissen van explosieven 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. 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 "Bijdrageregeling opgeveste explosieven 1992", 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 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.	
Informatiemanagement (MIRG team)		Op een schip is een communicatie-infrastructuur aanwezig. In principe kan het MIRG.NL-team daar gebruik van maken. De kans is echter aanwezig dat dit onvoldoende soelaas biedt. Het is daarom noodzakelijk dat het MIRG.NL-team ook beschikt over een eigen communicatie-infrastructuur waarmee met de verantwoordelijk hoofdofficier van de Brandweer, de Incident Commander (IC), Aan de wal gecommuniceerd kan worden. De kapitein zal van het gebruik van het eigen communicatiekanaal op de hoogte moeten worden gesteld. Een wezenlijke beperking is het feit dat het MIRG.NL-team via de infrastructuur van het schip met de Kustwacht communiceert en dat dus alleen via toestemming van de kapitein kan doen. De CGLO onderhoudt het contact met het KWC m.b.t. de informatie-uitwisseling en houdt een logboek bij.	
Middelen	SAR-eenheden Eigen communicatie-infrastructuur Groepsuitrusting Persoonlijke bescherming Persoonlijke welzijnspakketten		

Handelingsperspectief Bronbestrijding aan boord			
Nederlandse TZ incl. aanloopgebieden, alsmede de Nederlandse EEZ			
Wbmo-toepassingsgebied (incl. interventiezone)			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD	Indien situatie zeeschip: Wbmo heeft altijd voorrang	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 (binnen IZ o.g.v artikel 5 Wbmo jo, artikel 12 Wvvs/artikel 4 Svw, binnen IZ art. 17 lid 2 Wbmo). - TZ nemen van alle maatregelen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen (artikel 16 lid 1 Wbmo) - IZ (incl. EEZ) Nemen van alle maatregelen die nodig zijn ter bescherming van de Nederlandse kust of	Primair: Eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW Min. VWS Min. EZK (KGG) Min. LNVN Min. BZ Min. BZK

Handelingsperspectief Bronbestrijding aan boord			
		daarmee samenhangende belangen van Nederland (art. 18 Wbmo). <i>Verder handelingsperspectief conform incidentbestrijdingskaart 4 en 5 met betrekking tot bronbestrijding het nemen van maatregelen ten aanzien van het schip. In de eindverantwoordelijke kolom zijn de ministeries opgenomen die afhankelijk van de toepassing zijnde artikelen van de Wbmo betrokken kunnen zijn bij incidentbestrijdingskaart 4</i>	
Primair: Eigenaar schip Daarnaast: RWS ZD als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie incidentbestrijdingskaart 4)	Indien geen zeeschip of wrak en Wbmo is niet van toepassing Art. 7.6 Besluit activiteiten leefomgeving (TZ en EEZ) omgevingsvergunning lozingsactiviteit (artikel 5.1 lid 2 onder c Omgevingswet) art. 12 WVVS	Handelingen: - meldplicht voor de kapitein van een schip dat is betrokken bij ongewoon voorval aan KW (artikel 7.12 Bal). - verplichting (artikel 7.13 Bal) voor de kapitein (of indien schip is verlaten: de exploitant) informatie te verstrekken over: • De oorzaken van het ongewoon voorval en de omstandigheden waaronder het ongewoon voorval zich heeft voorgedaan; • Gegevens die nodig zijn om de aard en de ernst van de gevolgen voor de fysieke leefomgeving te kunnen inschatten; en • Informatie over de maatregelen die zijn getroffen of worden overwogen om de nadelige gevolgen van het ongewoon voorval te voorkomen. Verplichting voor exploitant, kapitein en eigenaar) om gevolgen van voorval/lozing zoveel mogelijk te voorkomen/beperken en ongedaan te maken (artikel 7.6 lid 1 en lid 5 Bal). Afdwingbaarheid: Aanwijzingen geven over de maatregelen die genomen moeten worden om de lozing te voorkomen/beperken/ of weg te nemen (artikel 19.4 lid 2 Ow. Toepassen van bestuursdwang op grond van artikel 19 lid 1 juncto lid 3 juncto artikel 5:31 Awb door zelf maatregelen te treffen om overtreding te beëindigen. Let op achteraf dient dan nog wel de beschikking worden opgesteld bij toepassing van 5:31 lid 2 (superspoed) (=belangrijk ivm kostenverhaal)	Primair: eigenaar schip Daarnaast: Min. IenW als waterkwaliteitsaspecten een rol spelen (zie incidentbestrijdingskaart 4)
Quick responszone			
RWS ZD	Bonn Agreement = VN-verdrag EU, Noorwegen en UK	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 overeenkomst sluitende partijen om hulp vragen of zelf hulpverlenen op verzoek, waarbij alle hulp wordt geboden waartoe het land in staat is met de technische middelen waarover zij beschikken (art. 7).	Min. IenW
Bevoegdheid binnen Gemeentelijk ingedeeld gebied, indien Wbmo niet van toepassing is			

Handelingsperspectief Bronbestrijding aan boord			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Brandweer	Wet op de 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			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming Min. IenW staat buiten spel	Hoofdstuk VI kernenergiewet en m.n. Art. 47 lid 1 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 Systeemverantwoordelijk: Min. IenW

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	RWS-ZD	Bij brand, rookontwikkeling aan boord wordt voor de inzet van maritieme brandbestrijding en teams voor betreding van schepen verwezen naar het IBP MIRG.NL . In de laatste versie van het IBP MIRG.NL staan de overeengekomen inzettaken voor het MIRG TEAM (voor de recente taakuitbreiding is nog geen borging middels een overeenkomst)	RWS-ZD
	Berger in opdracht van de eigenaar in 2 ^{de} instantie Bergers i.o.v. RWS ZD	<u>Bronbestrijding</u> - Beeld vormen aan de hand van de melding - Gebied voorlopig indelen in; - Inzet gebied / Bovenwindsgebied en effectgebied / Onveilig gebied / Stromingsgebied - Geeft duidelijk aan als explosiegevaar is - De bron wordt bovenwinds benaderd - Als het schip varend is wordt door de nautisch beheerder een ligplaats, anker- of aanlegplaats voorgeschreven - Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt - Regel zo nodig externe deskundigheid - Regel opvang en verzorging slachtoffers	112 meldkamer Lokaal nautisch beheer
	KWC MIRG	Geef een veilige locatie aan waar het schip kan worden geblust. Toelatingsbeleid, Places of Refuge (incidentbestrijdingskaart 4) 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>gevaar aspecten</i>); De verspreiding ervan over de <i>compartimenten</i> (bodem, waterkolom, wateroppervlak en luchtruim), de <i>verschijningsvorm</i> (verdampers, drijversoplossers en zinkers) genoemd.	LA-GS LCM
2. Grootschalige redding	LA-GS LCM	Voor evacuatie of redding zie incidentbestrijdingskaart 1	KWC
3. Grootschalige ontsmetting		Chemische of Biologische besmettingen Ontsmetting op zee is niet uitvoerbaar; primaire focus op evacuatie en medische triage met eventuele quarantaine. Ontsmetting en gezondheidszorg vinden plaats aan de wal onder regie GHOR/ OvD-G. <u>Nazorg:</u> Afhankelijk van de gevaar aspecten van de bij het incident betrokken chemicaliën dienen betrokken bestrijders onderzocht te worden op mogelijke	

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		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. Zie incidentbestrijdingskaart 1	
4. Acute gezondheidszorg	KWC, RMD KNRM, DHC (arts)		OvD-G 112 meldkamer
5. Publieke gezondheidszorg	GHOR	Voorkomen van verdere gezondheidsschade en/of geven van adviezen Zie incidentbestrijdingskaart 1	KWC
6. Mobiliteit	KWC	Aandacht voor het effectgebied van de bron (zie incidentbestrijdingskaart 5) Nagaan of ook het land hierbij betrokken is, dan aandacht voor het vrijhouden van de toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners.	Politie
7. Ordehandhaving	KWC	Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons (Mobiele Eenheden)	KWC, 112 meldkamer, CoPI/ ROT
8. Bewaken & beveiliging	KWC	Betrek scheepvaart in de buurt. Aanvraag Vessel Protection Detachments (VPD's) Particuliere maritieme Beveiligers (PMSC)	KW
9. Opsporing	LE Politie OM LE Politie Kustwacht	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.	KWC, CoPI/ ROT, 112 meldkamer
10. Interventie		Bij een maritime security incident als gevolg van mogelijke opzettelijke handelingen (kaping, sabotage, aanslag) met mogelijk bronincident aan boord zijn JenV, politie, OM en DSI primair aan zet om de situatie te stabiliseren en het schip veilig te stellen, conform het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee. Pas nadat het MARSEC-optreden is afgerond en het schip onder controle is, kan bronbestrijding worden hervat onder leiding van de Kustwacht. Wanneer gevaarlijke stoffen betrokken zijn, aandacht voor: – Kenmerken van stoffen (explosief, brandbaar, toxisch); – Gevaarzone rondom het schip (x meter/mijl horizontaal en verticaal); – Inzet van expertise LA-GS voor advies.	JenV Politie OM Kustwacht
11. Crisiscommunicatie	KWC 112 meldkamer	Aard en omvang van het incident Bestrijdingsmaatregelen Gevaren voor de volksgezondheid en daarbij horende handelingsperspectieven Te verwachten ontwikkelingen	Hoogst actieve teams
12. Publieke zorg	KWC	Welke bedrijven/havens hebben schade geleden. Welke burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.	Gemeente
13. Omgevingszorg	KWC LCM	Te verwachte schade aan milieu aan land Adviezen om milieu te sparen Zie incidentbestrijdingskaart 5	Gemeente
14. Nafase	Kapitein OC	Indien de kapitein of de OC van het MIRG.NL-team besluit de inzet van het MIRG.NL-team te beëindigen dan melden ze dit aan elkaar. Zie IBP MIRG voor de criteria hiervoor.	MIRG.NL OC Kustwacht IC / CGLO
15. Search and Rescue	KWC OSC KNRM / SAR Liaison	Zie incidentbestrijdingskaart 1	112 meldkamer, evt. CoPI/ ROT, Gemeente, lokaal nautisch beheer
16. Nautisch verkeersmanagement	KWC, lokaal nautisch beheerder in aanloopgebieden	Genomen maatregelen voor de scheepvaart	Scheepvaart
17. Beheer Waterkwaliteit	KWC, Nautisch Adviseur	Zijn er aspecten van de waterkwaliteit betrokken. Start processen bij Incidentbestrijdingskaart 5: effectbestrijding op zee en kust.	Betrokkenen
18. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen	KWC, Nautisch Adviseur	Zie incidentbestrijdingskaart 5	Betrokkenen

9. Incidentbestrijdingskaart 3: Bronbestrijding energie & infrastructuur

Incidentbestrijdingskaart 3: Brandbestrijding energie & infrastructuur

Onder dit type incident vallen ongevallen op, aan of rond energie- en mijnbouwinstallaties op de Noordzee waarvoor de exploitant verantwoordelijk is. Dit betreft zowel mobiele en vaste mijnbouwinstallaties als bredere energie- en infrastructuurelementen zoals windparken, offshore substations, pijpleidingen, onderzeese kabels (waaronder data- en telecom kabels) en drijvende infrastructuur.

Voorbeelden van relevante infrastructuur:

- Windparken
- Transformatorplatformen en elektriciteitsnetwerk (inclusief hoogspanningsverbindingen, beheerder: TenneT)
- Waterstofproductie en -transport (verwachte ontwikkeling binnen ca. 10 á 15 jaar)
- CO₂-opslag en -transport (onderdeel van mijnbouw; onder toezicht van SodM)
- Drijvende zonneparken
- Zeegrasboerderijen of vergelijkbare initiatieven
- Overige kabels en leidingen, waaronder datakabels en interconnectoren (Data, Electra, Gas en Olie) tussen landen.

Met de incidentbestrijdingskaart “Bronbestrijding energie & infrastructuur” kunnen de volgende scenario’s met deze kaart te bestreden worden:

Algemeen: Incident: in windpark / Transformatorplatform / Transportleiding/ kabel / overige (drijvende) infrastructuur

Mijnbouwinstallaties: Brand en installatieveiligheid / Het afsluiten van spuitende putten, well capping/killing / Boren relief well (onderscheppingsput)/ aanvaring met vaste installaties op zee

Randvoorwaardelijk		
Leiding & Coördinatie	Zie de aparte tabel handelingsperspectief waarin per gebied en per sub scenario uitgewerkt is wie handelingsbevoegd en verantwoordelijk is.	
	• 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.	
Melding & alarmering Op- & afschalen	Beheer en Toezicht	
	• Rijkswaterstaat is toezichthouder op de meeste infrastructuur op zee, met uitzondering van de mijnbouwactiviteiten. • SodM is verantwoordelijk voor toezicht op mijnbouwactiviteiten (incl. gas- en olieleidingen en CO₂-transport en opslag). • Min. Klimaat Groene Groei (KGG) is opdrachtgever voor kavelbesluiten (bijv. windparken). Tijdens de bouw- en operationele fase treedt Rijkswaterstaat op als toezichthouder. • SodM vervult de rol van “arbeidsinspectie” op de Noordzee.	
Betrokkenen	Eigenaren/bedrijven	
	• Alle eigenaren/bedrijven die zaken exploiteren moeten (op grond van de Omgevingswet (Besluit activiteiten leefomgeving – BAL)) een calamiteitenplan overleggen dat is goedgekeurd door RWS namens KGG als vergunningverlener.	
Algemene punten Beschikbare middelen, specialismen, overzichten	Bij alle sub-scenario's ligt de eerste verantwoordelijkheid bij het bedrijf om te rapporteren/melden aan de Kustwacht en SodM	
	Opschalen: Mijnbouwscenario's: overweeg fase 2 indien het meerdere slachtoffers betreft, er effecten zijn van het bluswater, brand niet onder controle is, indien er directe effecten zijn voor het mariene milieu	
Betrokkenen	overweeg fase 3 indien sprake is van niet te stoppen uitstroom	
	Functionaris	Rol verantwoordelijkheid
Betrokkenen	RWS	Ziet toe op de meeste infrastructuur op zee, met uitzondering van de mijnbouwactiviteiten.
	SodM	Is verantwoordelijk voor toezicht op mijnbouwactiviteiten (incl. gas- en olieleidingen en CO ₂ -transport en opslag). Vervult eveneens de rol van arbeidsinspectie op de Noordzee
	Min. KGG	Deskundige energie/mijnbouw
	On scene coördinator	Is bevoegd gezag voor kavelbesluiten (bijv. windparken)
	Installatie-/platform operator representative	Tijdens de bouw- en operationele fase treedt Rijkswaterstaat op als toezichthouder
	Voorzitter bestrijdingsteam Noordzee	Voor coördinatie van de inzet op/om de installatie of kabel/leiding.
	HSE-officer / Safety supervisor (operator)	Vertegenwoordiger van de eigenaar/beheerder (bijv. windparkoperator, mijnbouwoperator, kabel/leidingbeheerder).
		Voor effectbestrijding.
Algemene punten Beschikbare middelen, specialismen, overzichten	Overzicht offshore energie-infrastructuur	Voor asset-specifieke veiligheidsprotocollen (windpark, platform, kabelverbinding).
	Toegang en bereikbaarheid	Windparken, transformatorplatformen (AC/DC), kabel- en leidingtracés, mijnbouwinstallaties en offshore substations binnen het Nederlandse beheergebied.
	Veiligheid rond elektrische installaties	Beperkingen door windparken, veiligheidszones, gelimiteerde manoeuvreerruimte voor schepen, restricties voor luchtoperaties, en afhankelijkheid van weers- en golfcondities.
	Energie- en datatransportkritieke functies	Aanwezigheid van hoogspanning, schakelschema's, spanningsvrij maken, risico's van overslag/arc flash, noodprocedures van operators.
Kabels, leidingen en platformen zijn onderdeel van nationale en internationale energie- en datanetwerken; schade heeft mogelijk grootschalige effecten.		

Handelingsperspectief Bronbestrijding energie & infrastructuur			
Nederlandse EEZ en TZ			
Sub-scenario: Het veiligstellen van de installatie			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk

Handelingsperspectief Bronbestrijding energie & infrastructuur			
Operator	Art. 2.42 lid 2 sub e Arbeidsomstandighedenbesluit Zie ook mijnbouwregeling 11a	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 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: Het afsluiten van spuitende putten & blussen van branden op een mijnbouw installatie			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	Art. 2.42 lid 2 sub f Arbeidsomstandighedenbesluit, art. 82 Mijnbouwbesluit, Primair art. 7.6 Bal In geval van extreme noodsituaties art. 19.13-19.15 Omgevingswet Omgevingsvergunning lozingsactiviteit (artikel 5.1 lid 2 onder c Omgevingswet) Art. 12 WVVS	Indien stoffen in het water komen kan RWS ZD met betrekking tot verontreiniging als beheerder van oppervlaktewaterlichamen aanwijzingen geven met betrekking tot de te nemen maatregelen (art. 7.6 Bal, bekrachtigd door LOD of LOB). 2) met betrekking tot noodsituaties “waardoor de goede staat van een waterstaatswerk onmiddellijk wordt aangetast of dreigt te worden aangetast of dit werk ernstig beschadigd of onbruikbaar wordt” kan de Minister 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. 19.13-19.15). Het betreft dus een zeer extreme bevoegdheid waar terughoudend gebruik van dient te worden gemaakt, indien artikel 7.6 Bal niet toereikend is). Deze bevoegdheid kan verder enkel worden gebruikt indien de Wbmo niet van toepassing is.	Min. IenW
Sub-scenario: Het opvangen/omleiden van olie of gas uit spuitende putten / Het boren van een relief well			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandighedenbesluit, art. 82 Mijnbouwbesluit, art. 7.6 Bal	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. 7.6 Bal).	Operator

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Bedrijf Eigenaar vergunninghouder	Alle infrastructuur op zee heeft een eigenaar of vergunninghouder. Op grond van de Omgevingswet (Besluit activiteiten leefomgeving – Bal) is de vergunninghouder verplicht om een actueel incidentenplan op te stellen voor zijn installatie, kabel- of leidingennetwerk. Dit incidentenplan beschrijft de primaire verantwoordelijkheden van de eigenaar voor het voorkomen, beperken en bestrijden van incidenten binnen de eigen activiteit grenzen. De overheid treedt aanvullend op bij redden van mensen, gevaar voor de Noordzee als geheel of wanneer effecten buiten de invloedssfeer van de eigenaar reiken.	Bedrijf Eigenaar vergunninghouder

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		Raadpleeg bij incidenten het incidentenplan van de betreffende vergunninghouder voor specifieke bronbestrijdingsmaatregelen, technische voorzieningen en escalatiecriteria. Binnen dit proces zijn de aandachtspunten onderverdeeld in sub-incidenttype waarbij sprake is van bron- en emissiebestrijding.	
	<i>Mijnbouwinstallatie Brand en installatieveiligheid (oppervlakte)</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 - Verkenning door deskundig team van het bedrijf - Bescherming en beveiliging installatie door bedrijf Bewaking omvang van verontreiniging door RWS ZD, zie kaart 5	KWC SodM
	<i>Mijnbouwinstallatie 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 Uitvoeren put dichtactiviteiten door bedrijf - Omleiden gas naar fakkel 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, zie kaart 5	KWC SodM RWS ZD
	<i>Mijnbouwinstallatie 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, zie incidentbestrijdingskaart 5	KWC SodM RWS ZD
	<i>Mijnbouwinstallatie aanvaring met vaste installaties op zee</i>		
	Bedrijf Min EZK RWS ZD	Een aanvaring met een vaste installatie (mijnbouwplatform, windturbine, substation, transformatorplatform of andere OWE-structuur) kan direct leiden tot constructieschade, lekkage van procesmedia, gevaar voor personeel en uitval van energie-infrastructuur. De primaire inzet richt zich op veiligstellen van de installatie, stopzetten of isoleren van processtromen, en het stabiliseren van de constructie om escalatie (brand, blowout, elektrische gevaren of secundaire schade) te voorkomen. Aandachtspunten zijn: – risico op lekkage van gas, olie, H₂, ammoniak of koelmiddelen; – schade aan kabels/leidingen en mogelijke spanning voerende delen; – evacuatie of accounting van personeel; – inzet restricties door structurele instabiliteit en valgevaar; – afstemming met operator voor shutdown-procedures en toegang. Coördinatie vindt plaats met operator, Kustwacht en RWS; bronbestrijding volgt de installatie-specifieke noodprocedures. Wanneer milieu-impact optreedt, wordt opgeschaald richting effectbestrijding op zee, zie kaart 5	KWC RWS ZD
2. Grootchalige redding		Denk aan team hoogtereddingen van de brandweer (indienen aanvraag via KCR2. Zie verder incidentbestrijdingskaart 1	
3. Grootchalige ontsmetting		Zie incidentbestrijdingskaart 1 en 2	

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
4. Acute gezondheidszorg		Zie incidentbestrijdingskaart 1	
5. Publieke gezondheidszorg		Zie incidentbestrijdingskaart 1 en 2	GHOR Gemeente
6. Mobiliteit	LE Politie KWC	Aandacht voor het effectgebied van de bron (zie incidentbestrijdingskaart 4i) Nagaan of ook het land hierbij betrokken is, dan aandacht voor het vrijhouden van de toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners.	Politie
7. Ordehandhaving	KWC	Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons (Mobiele Eenheden)	KWC, 112 meldkamer, CoPI/ ROT
8. Bewaken & beveiliging	KWC	Betrek scheepvaart in de buurt. Aanvraag Vessel Protection Detachments (VPD's) Particuliere maritieme Beveiligers (PMSC)	KW
9. Opsporing	Politie	Zie incidentbestrijdingskaart 1	
10. Interventie	LE Politie Kustwacht	Bij maritime security situaties (zoals moedwillige verstoring, sabotage of dreiging richting energie- en infrastructuurassets) ligt de leiding bij het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Politie en het Openbaar Ministerie (OM). Zij kunnen hiervoor onder meer de Dienst Speciale Interventies (DSI) inzetten. Pas wanneer de Maritime security-situatie door het bevoegd gezag onder controle is verklaard, kan technische bronbestrijding plaatsvinden volgens deze kaart. Er wordt gewerkt conform het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee.	JenV Politie OM Kustwacht
11. Crisiscommunicatie	Bedrijf KWC	Informeren van familieleden/verwanteninformatie is bij deze incidenten een verantwoordelijkheid van het bedrijf in samenspraak met 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 zoek hiervoor afstemming met het bedrijf	KWC SodM Pers
12. Publieke zorg	Bedrijf KWC	Zie incidentbestrijdingskaart 1, SAR	KWC, SodM Pers
13. Omgevingszorg		Zie incidentbestrijdingskaart 5	Min KGG, kwaliteit lucht: Rijksoverheid
14. Nafase		Zie aandachtspunten afschaling naar lijnorganisatie zoals beschreven in Deel A van dit plan.	
15. Search and Rescue	Bedrijf KWC	Is beschreven in ERP van het bedrijf, bij het bedrijf ligt de verantwoordelijkheid voor het redden - Rapportage van ernstige incidenten - Initiële mobilisatie stand-by-boot door bedrijf - Evacuatie door reddingboot van het bedrijf Zie verder Incidentbestrijdingskaart 1, Search & Rescue CTV (Crew Transfer Vessel) kan ondersteuning bieden bij een SAR -actie	KWC SodM
16. Nautisch verkeersmanagement	KWC	Informeer scheepvaart in de buurt. Strem de scheepvaart	HMC, lokaal nautisch beheerder
17. Beheer Waterkwaliteit	Bedrijf KWC RWS ZD	- 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 Handelen conform incidentbestrijdingskaart 5	SodM Bedrijf KWC
18. Beheer Waterkwaliteit en waterkeringen		Geen	

10. Incidentbestrijdingskaart 4: Effect incidentschepen

Incidentbestrijdingskaart 4: effect Incidentschepen	
Effecten van incidentschepen kunnen bestaan uit het onbestuurbaar raken, afdrijven, losraken van lading of constructiedelen, en het bereiken van een noodsituatie waarbij noodsteelhulp, een Place of Refuge (PoR) of gecontroleerde stranding/berging noodzakelijk wordt. Mogelijke effecten zijn: - Drijf- en aanvaringsrisico's: afdrijvende schepen of drijvende objecten vormen direct gevaar voor andere scheepvaart, offshore-infrastructuur en kwetsbare gebieden. - Noodsteelhulp: verlies van voortstuwing kan leiden tot acute hulpbehoefte; inzet van sleepvermogen om koers te houden en afdrijven richting kust te voorkomen. - Place of Refuge (PoR): als stabiliteit, veiligheid van bemanning of risico op milieuverontreiniging verslechtert, kan toelating tot een PoR noodzakelijk zijn; besluitvorming volgt het PoR-afwegingskader. - Stranding: ongecontroleerde of gecontroleerde stranding op de kustzone kan optreden, met juridische verantwoordelijkheden voor kustbeheer, veiligheid en berging. - Wrakvorming: bij zinken of breuk ontstaat een wrak met risico's voor scheepvaartveiligheid, milieu, kabels/leidingen en bergingsplicht. We onderscheiden de volgende 5 deelscenario's: 4.1 In de vaarweg/ 4.2 Gezonken/ 4.3 Op oever/4.4 strand/ 4.5 Vermist Aan deze kaart is een beslisschema toegevoegd: - Beslisschema 3 Incident met schip op de Noordzee met noodzaak "Place of refuge" Daarnaast is door middel van verkeersmanagementmaatregelen te voorkomen dat andere schepen in de gevarenzone komen.	

Randvoorwaardelijk		
Leiding & Coördinatie	Zie de aparte tabel handelingsperspectief waarin per gebied en per sub scenario uitgewerkt is wie handelingsbevoegd en verantwoordelijk is.	
Melding & alarmering Op- & afschalen	Vaartuig van KWC en/of RWS, lokaal nautisch beheerder Via Op-/ afschalingsschema. Voor een Place of Refuge (PoR) ligt het besluit in het RBN (fase 3). Bij afschaling aanwijzen lokaal vertegenwoordiger van Min. IenW.	
Betrokkenen	Functionaris	Rol verantwoordelijkheid
	Gemeente	Afspraken tijdsduur en voorwaarden PoR
	Contracted Emergency Response Towing Vessel	Hulp bieden aan driftende schepen ter bescherming van offshore installaties of kwetsbare gebieden en waterkeringen.
	Voorzitter RBN voor PoR-procesbegeleiding (RWS/ IenW)	Voor advisering en besluitvorming bij toelating tot een Place of Refuge (technisch, nautisch en bestuurlijk)
	DCC IenW	Organiseren van (inter)departementale overleg ten behoeve van beeld-, oordeels-, en besluitvorming. Faciliteren RBN
	ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)	Toezicht op lading (gevaarlijke stoffen), stabiliteit, lozingen, certificering, milieuovertredingen en naleving van (inter)nationale scheepvaartwetgeving en afspraken.
	Politie/ KMar	Wanneer sabotage, ongevals onderzoek, bemanningsverhoor of beveiligingsaspecten (Maritime Security) aan de orde kunnen zijn.
	Scheepsofficieren/ kapitein/ rederij/ berger	Voor scheepsstatus, bemanningsinformatie, stabiliteit, machinekamerstatus en technische gegevens.
	Lokaal nautisch beheerder	Verzoek tot toegang tot haven bij PoR of aanlanding.
Algemene punten Beschikbare middelen, specialismen, overzichten, afkomstig uit opplan SAR	Liaison VR	Afstemming bij PoR of aanlanding.
	Bewegings- en driftrisico's	
	Incidenten met schepen kenmerken zich door drift richting kust, scheepvaartroutes, windparken of gevoelige natuurgebieden. Wind, golfhoogte, stroming en diepgang bepalen het tijdsvenster voor interventie.	
	Stabiliteit en constructieve staat	Het risico op kapseizen, brand, breuk of waterinlaat bepaalt prioritering en inzet. Stabiliteitscalculaties en technische gegevens worden geleverd door kapitein/rederij/berger.
	Lading- en brandstofrisico's	Aan boord kunnen zich gevaarlijke stoffen (HNS), olie, LNG, ammoniak, chemicaliën of verontreinigde lading bevinden. Effectrisico's beïnvloeden PoR-keuze en inzet van hulpmiddelen.
	Informatie en scheepsstatus	Kerngegevens zoals positie, koers, snelheid, drift, type schip, lading, brandstof, bemanning, stabiliteit en schadebeeld zijn noodzakelijk voor risicobeoordeling en PoR-afweging.
	Internationale component	Incidentschepen kunnen grensoverschrijdend zijn qua bemanning, vlag, rederij of verontreinigingsrisico.

Handelingsperspectief Effect incidentschepen			
Nederlandse, TZ en aanloopgebieden			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	Wbmo Indien sprake is van een wrak (als bedoeld in artikel 1 onder e Wbmo), dient de Minister op grond van hoofdstuk 2 maatregelen te nemen ten aanzien van de berging van het wrak.	<i>Van toepassing in geval een zeeschip (incl. andersoortige vaartuigen, platforms) of verloren zaken van een zeeschip, kunnen worden aangemerkt als een wrak, als gevolg van een maritiem ongeval, dat een gevaar of belemmering vormt voor de scheepvaart of naar verwachting redelijkerwijs kan uitmonden in</i>	Min. IenW

Handelingsperspectief Effect incidentschepen			
RWS ZD	Roept het wrak een gevaar in het leven voor het mariene milieu of de kust of daarmee samenhangende belangen, kunnen in de TZ aanvullende maatregelen worden genomen ter voorkoming van dat gevaar op grond van artikel 16 en in de IZ op grond van artikel 18 Wbmo. De maatregelen kunnen worden genomen ter bescherming van het mariene milieu en de hieronder genoemde daarmee samenhangende belangen: Maritieme activiteiten op of voor de kust (o.a visserij) (artikel 1 onder g sub 1 Wbmo) Toeristische attracties in het kustgebied (artikel 1 onder g sub 2 Wbmo) Gezondheid van de bevolking, de mariene rijkdommen en flora en fauna (artikel 1 onder g sub 3 Wbmo) Buitengaatse infrastructuur en onder water (artikel 1 onder g sub 4 Wbmo) Mogelijke maatregelen zijn in elk geval gelet op artikel 16 lid 2 en 5 Wbmo: Het geven van aanwijzingen, inclusief verplaatsen naar POR Verrichten van onderzoek aan schip en; lading Overnemen van het gezag. Over het schip	<i>gevaar voor de scheepvaart, het maritieme milieu of het kustmilieu of daarmee samenhangende belangen. of gevaar voor schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen van een of meer staten. In de laatste twee genoemde situaties kan op grond van de Wbmo ook opgetreden worden in de TZ en IZ als er geen sprake is van een wrak, maar wel van deze gevaarsituaties als gevolg van een maritiem ongeval. Zie hiervoor verder incidentbestrijdingskaart 5</i> Maatregelen die verplicht genomen moeten worden: - Lokaliseren wrak, en onmiddellijk deelnemers aan het scheepvaartverkeer en betrokken staten waarschuwen (art. 7 Wbmo) - Markeren wrak en zorg dragen voor bekendmaking markering (artikel 8 lid 2 a en b Wbmo) - Beschikking nemen waarin wordt vastgesteld dat het wrak een gevaar vormt en een redelijke termijn wordt gesteld voor de geregistreerde eigenaar om het wrak op te ruimen (art. 8-11 Wbmo). - Beschikking bekend maken aan geregistreerd eigenaar en vlaggenstaat en overleg aangaan over te nemen maatregelen (artikel 8 lid 2 c en d Wbmo) Maatregelen die genomen kunnen worden: <i>Indien situatie dit noodzakelijk maakt of de scheepseigenaar niet voldoet aan de beschikking; onmiddellijk zelf optreden om het wrak te ruimen dan wel het gevaar te beteugelen (artikel 13 Wbmo).</i> Aanvullende bevoegdheid om maatregelen te nemen bij wrak en gevaar in TZ en IZ o.g.v. respectievelijk artikel 16 en 18 Wbmo: - Alle maatregelen die nodig zijn om een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene milieu en het kustmilieu te beschermen, alsmede de hieronder genoemde samenhangende belangen: - Maritieme activiteiten op of voor de kust (o.a visserij) (artikel 1 onder g sub 1 Wbmo) - Toeristische attracties in het kustgebied (artikel 1 onder g sub 2 Wbmo) - Gezondheid van de bevolking, de mariene rijkdommen en flora en fauna (artikel 1 onder g sub 3 Wbmo) - Buitengaatse infrastructuur en onder water (artikel 1 onder g sub 4 Wbmo) De maatregelen in de TZ en IZ zijn in elk geval en dus <u>niet</u> limitatief: - Geven van aanwijzingen aan kapitein - Verrichten van onderzoek naar de toestand van het schip en de aard en de toestand van de zaken die zich aan boord daarvan bevinden, of - Overnemen van het gezag over het schip. <u>Let op: tenzij onmiddellijk optreden vereist is</u>, is vooraleer deze maatregelen worden genomen in de TZ of IZ, overleg met de vlaggenstaat <u>verplicht</u> (art. 19 lid 2 Wbmo). In het geval de maatregelen invloed kunnen hebben op een kustgemeente is overleg met de burgemeester van de gemeente of veiligheidsregio verplicht (artikel 21 Wbmo).	1. Min. LVVN (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 Min. IenW Min. IenW

Handelingsperspectief Effect incidentschepen			
		Verhouding decentrale overheden: - De Minister kan het schip, op grond van artikel 11, 12, 13, 16 of 18 Wbmo naar een binnenlandse haven brengen (POR). Het bevoegd gezag van de haven dient het schip toe te laten (artikel 22 lid 1 Wbmo). - Let wel: Deze maatregel kan de Minister, <u>tenzij onmiddellijk ingrijpen vereist is</u>, slechts inzetten na voorafgaand overleg met het bevoegd gezag van de haven (artikel 22 lid 2 Wbmo). - Artikel 6 Havennoodwet kan gebruikt worden ter aanwijzing van een haven als de Wbmo niet van toepassing is en buitengewone omstandigheden dit noodzakelijk maken. Let wel dit vergt een Koninklijk Besluit op voordracht van de Minister-President. Artikel 6 is nl. nog niet in werking getreden Hulpmogelijkheden Bij de uitoefening van bovengenoemde bevoegdheden kan de Minister, indien nodig, de hulp van de sterke arm inroepen (art. 36 lid 3 Wbmo).	
Directeur Kustwacht Nautisch beheerder Primair kapitein Afdwingbaar door Nautische autoriteit	TZ+EEZ indien situatie met zeeschip: primair Wbmo TZ en Wbmo niet van toepassing: Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ) en Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten STZ Art 38 Scheepvaart-verkeerswet	Nautisch beheerders zijn bevoegde autoriteit (art. 1 lid 1 Regeling). Directeur Kustwacht is de bevoegde autoriteit (art. 1 lid 2 Regeling). Toepassing Wbmo zoals hiervoor beschreven Meldplicht kapitein in artikel 6 STZ Handelingen: Artikel 4 STZ: alle voorzorgsmaatregelen die volgens goede zeemanschap zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat door of vanaf het schip: - Het leven van personen in gevaar wordt gebracht; - Schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel waterstaatswerken, kustverdedigingen, of andere werken en inrichtingen van welke aard ook; of - De veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht. Afdwingbaarheid maatregelen: - Artikel 11: Verkeersaanwijzingen dienen te worden opgevolgd. - Worden verkeersaanwijzingen niet opgevolgd, dan artikel 20 strafbaar handelen en afdwinging mogelijk via politie + vervolging OM	Min. IenW (Rijks)havenmeester
Wbmo-toepassingsgebied interventiezone maar buiten EEZ			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	Wbmo, samenwerkings-regeling 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, kan Nederland overgaan tot maatregelen jegens het wrak, als sprake is van gevaar voor Nederlandse kustlijn en daarmee samenhangende belangen. Voor het dirigeren van een vaartuig naar een Places of refuge (POR) geldt artikel 22 Wbmo als sprake is	Min. IenW Min. BZ Min. JenV Min. BZK

Handelingsperspectief Effect incidentschepen			
		van een artikel 13, 16 of 18 Wbmo-situatie zoals hierboven omschreven.	
Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD Gemeente	Wbmo Wet op strandvonderij	Gebruik Wbmo bij aanvaringen, losgeslagen schepen, objecten of lading conform incidentbestrijdingskaart 5 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. JenV Burgemeester

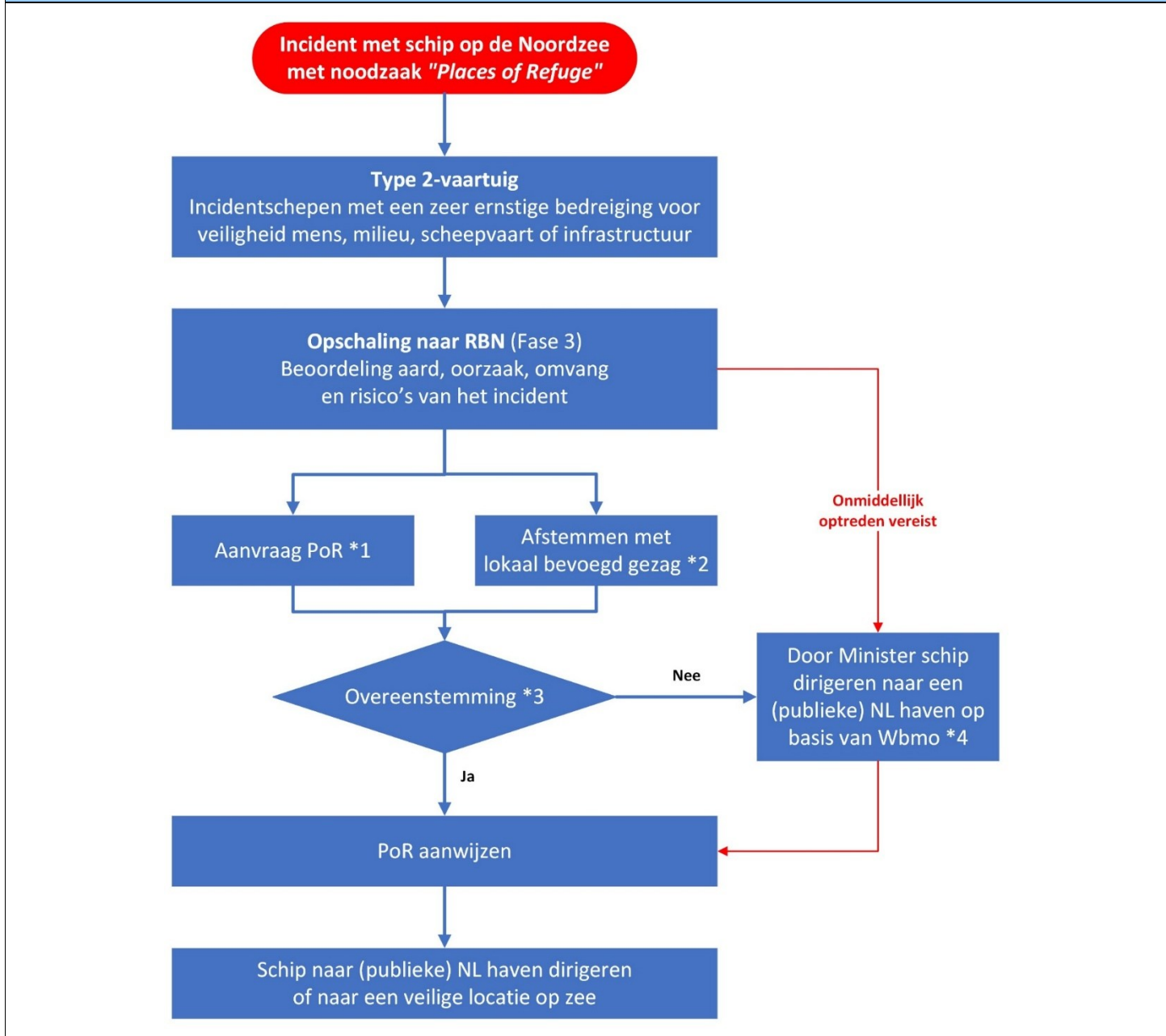
Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Kapitein KWC Haven	Blijft het bij rompschade en kunnen de schepen hun weg vervolgen, dan zal het KWC in opschalingsfase 1 de zaak afhandelen. Zodra er meer aan de hand is, komt het incident in opschalingsfase 2 of 3. Verkenning en gegevens verzamelen is dan prioriteit, waaronder een situatierapport van de schade aan het schip, zodat een plan van aanpak kan worden gemaakt. 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. Bestrijding van mogelijke verontreiniging zal veelal o.l.v. de Nautisch Adviseur RWS ZD worden uitgevoerd en kan ook voor het opzoeken van verloren lading (containers) worden ingeschakeld. -> incidentkaart 5 Indien uit het situatierapport (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 3 Incident met schip op de Noordzee met noodzaak "Place of refuge". 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 dan kan de voorzitter RBN de Wbmo toepassen en in het uiterste geval het gezag aan boord over (doen) nemen.	Nautisch Adviseur
2. Grootschalige redding		Zie incidentbestrijdingskaart 1	
3. Grootschalige ontsmetting		Zie incidentbestrijdingskaart 1	
4. Acute gezondheidszorg		Zie Incidentbestrijdingskaart 1	
5. Publieke gezondheidszorg	Lokaal nautisch beheerder 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. Mobiliteit	LE Politie KWC	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Regel opvang, Aanlandingsplaatsen. Vervoer naar opvang	KWC, CoPI/ ROT 112 meldkamer
7. Ordehandhaving	KWC	Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons (Mobiele Eenheden).	KWC, 112 meldkamer, CoPI/ ROT
8. Bewaken & beveiliging	KWC	Betrek scheepvaart in de buurt. Aanvraag Vessel Protection Detachments (VPD's) Particuliere maritieme Beveiligers (PMSC)	KW
9. Opsporing	Politie	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek	Betrokken partijen KWC 112 meldkamer/ CoPI/ ROT
10. Interventie	LE Politie Kustwacht	Bij maritime security -situaties (zoals kaping, aanslag of andere moedwillige verstoringen van een schip) ligt de verantwoordelijkheid voor het stabiliseren en beëindigen van de dreiging bij het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Politie en het Openbaar Ministerie (OM). Er wordt gewerkt conform het operationeel	JenV Politie OM Kustwacht

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
		Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee. Zie incidentbestrijdingskaart 0 Pas wanneer het bevoegd gezag heeft vastgesteld dat de Maritime security-situatie onder controle is, kan worden overgegaan tot de reguliere effectbestrijding voor incidentschepen (zoals noodsleephulp, berging, PoR-afweging of stranding). Indien er na beëindiging van de dreiging nog sprake is van personen in nood, volgt een SAR-proces onder leiding van de Kustwacht.	
11. Crisiscommunicatie		Zie incidentbestrijdingskaart 1	
12. Publieke zorg		Zie incidentbestrijdingskaart 1	
13. Omgevingszorg		Zie incidentbestrijdingskaart 1	Min KGG, kwaliteit lucht: Rijksoverheid
14. Nafase		Zie aandachtspunten afschaling naar lijnorganisatie zoals beschreven in Deel A van dit plan.	
15. Search and Rescue		Zie incidentbestrijdingskaart 1	
16. Nautisch verkeersmanagement	KWC Lokaal nautisch beheerder voor aanloopegebieden	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. 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. 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. Communicatie over genomen maatregelen, handelen conform incidentbestrijdingskaart 5	Nautisch Adviseur
17. Beheer Waterkwaliteit		Te verwachten schade aan milieu Adviezen om milieu te sparen Zie incidentbestrijdingskaart 5	
18. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen			

Places of Refuge beslisschema 3	
Inleiding	Places of Refuge (PoR) zijn beschutte locaties waar incidentschepen kunnen verblijven in afwachting van verdere ontwikkelingen. Een verzoek tot opvang van een schip in nood wordt per geval beoordeeld en daarbij wordt ook gekeken welke locatie of haven daarvoor het meest geschikt is. Gezien de rechte en overwegend ondiepe Nederlandse kustlijn, de aanwezigheid van Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA's), overheersende windrichtingen en de kans op zware deining en hoge golfslag bij slecht weer, biedt de Nederlandse kust zelf nauwelijks geschikte locaties voor incidentschepen die behoefte hebben aan een relatief rustig zeegebied. Om ernstige schade aan de kust te voorkomen en ter bescherming van andere belangen en het mariene milieu, heeft de Nederlandse overheid daarom alle Nederlandse zeehavens aangewezen als potentiële PoR.
Richtlijnen en beleidskader	Het PoR-beleid is gebaseerd op internationale en Europese richtlijnen. De EU Monitorrichtlijn (Richtlijn 2002/59/EG) verplicht lidstaten plannen op te stellen voor de opvang van schepen in nood. Zowel de IMO als de EU hebben richtlijnen vastgesteld om bij besluitvorming een afweging te maken tussen economische, veiligheids- en ecologische belangen. Nederland heeft deze richtlijnen geadopteerd. Daarbij wordt gebruikgemaakt van: - de <i>Places of Refuge EU Operational Guidelines</i> (versie 5, 1 februari 2018); - de <i>IMO Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance</i> (Resolutie A.1184(33)).
Type incidentschepen	In het kader van het Places of Refuge wordt onderscheid gemaakt tussen twee categorieën vaartuigen, afhankelijk van de aard en ernst van de situatie en de risico's die het schip met zich meebrengt voor gezondheid, veiligheid, milieu en infrastructuur. Op basis hiervan worden de volgende twee categorieën onderscheiden: Type 1-vaartuigen: schepen die geen direct risico vormen en waarvoor verhoogde waakzaamheid of monitoring, zowel op zee als bij het binnenlopen van een aanloopegebied of haven, voldoende wordt geacht. Type 2-vaartuigen: daadwerkelijke incidentschepen waaraan door een incident verhoogde risico's zijn verbonden voor mens, milieu, scheepvaart en infrastructuur. Voor deze schepen gelden zwaardere voorwaarden en is aanvullende advisering noodzakelijk.
Opschaling naar RBN (coördinatiefase 3)	Wanneer sprake is van een type 2-vaartuig vindt opschaling plaats naar het Regionaal Beheerteam Noordzeerampen (RBN). De coördinatie en besluitvorming binnen het RBN gebeuren op basis van een mandaat van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, zoals vastgelegd in mandaatregelingen op grond van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo).

	De voorzitter van het RBN is namens de minister gemandateerd om in fase 3 een integrale beoordeling te maken van de aard, oorzaak, omvang en risico's van het incident en om besluiten voor te bereiden of te nemen die voortvloeien uit de Wbmo, waaronder beslissingen over het bieden van een Place of Refuge. Bij deze beoordeling worden zowel nautische, technische, milieu- als bestuurlijke aspecten betrokken. <u>Bestuurlijke informatie en overleg</u> Indien de uitvoering van een aanwijzing of maatregel gevolgen heeft voor het gebied van een lokaal bevoegd gezag, wordt — tenzij onmiddellijke optreden vereist is — door de voorzitter van het RBN vooraf overleg gevoerd met deze bevoegde gezagen.
Toelatingsbeleid en besluitvorming	Aan de hand van beslisschema 3 maakt het RBN per geval een integrale afweging over het al dan niet bieden van een Place of Refuge. Het daadwerkelijk aanwijzen van een Place of Refuge vindt plaats door de voorzitter van het RBN door toepassing van de Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo).

Beslisschema 3 Incident met schip op de Noordzee met noodzaak "Place of refuge"



Toelichting beslisschema 3 Incident met schip op de Noordzee met noodzaak "Place of refuge"

*1 Aanvraag Places of Refuge

Een verzoek om als schip toegang tot een haven te verkrijgen wordt in eerste instantie gedaan bij de lokale nautisch beheerder. Indien dit niet leidt tot toelating, kan de Nederlandse Kustwacht als Competent Authority worden ingeschakeld. In samenwerking met de betrokken partijen beoordeelt de Kustwacht de aard van het incident, de toestand van het schip en de omstandigheden op zee.

De formele aanvraag voor een Place of Refuge wordt door de kapitein (master) ingediend bij de Competent Authority, zoals beschreven in de richtlijnen. Een formeel verzoek kan ook worden ingediend door de scheepsoperator, een door de operator aangewezen persoon aan wal, een gecontracteerde bergingsmaatschappij, of door iedere andere persoon die op dat moment verantwoordelijk is voor het schip en door de nationale wet wordt erkend.

Voor de aanvraag dienen de gestandaardiseerde formulieren gebruikt te worden vanuit één van de volgende richtlijnen:

- EU Operational Guidelines on Places of Refuge, Appendix C – Formal Place of Refuge Request Form
- IMO Guidelines (A.33 Res.1184), Form A – Formal Place of Refuge Request Form

Alle andere informatie die de Competent Authority mogelijk nodig heeft of vraagt moeten bij de PoR-aanvraag ingediend worden. Denk hierbij documenten om te voldoen aan lokale wetgeving, vrachtbrieven, stuwplannen en het bergingsplan van de berger.

*2 Informeren lokaal bevoegd gezag.

In Nederland is de aanwijzing van een Place of Refuge belegd bij de voorzitter van het Regionaal Beheerteam Noordzeerampen (RBN), namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van de Wbmo. Bij de besluitvorming worden onder meer de beschikbare havenfaciliteiten, risico's, omstandigheden en het advies van het lokaal bevoegd gezag meegewogen.

Het lokaal bevoegd gezag, bestaande uit de burgemeester (waaronder de veiligheidsregio), de havenautoriteit en de nautisch beheerder, wordt tijdig geïnformeerd over een (voorgenomen) aanvraag voor een Place of Refuge. De nautisch beheerder adviseert vanuit zijn verantwoordelijkheid voor het nautisch beheer van de aanloopegebieden van de haven, terwijl de havenautoriteit inzicht geeft in de beschikbaarheid en geschiktheid van de interne havenfaciliteiten. De burgemeester is verantwoordelijk voor de openbare orde, veiligheid en crisisbeheersing binnen de gemeente en betreft daarbij, indien van toepassing, de veiligheidsregio.

*3 Besluitvorming

Afhankelijk van de uitkomsten van de integrale beoordeling door het RBN, in samenhang met de adviezen van het lokaal bevoegd gezag, besluit de voorzitter van het RBN namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat of een incidentschip al dan niet naar een Place of Refuge wordt gedirigeerd. Bij deze besluitvorming worden onder meer de risico's, omstandigheden, beschikbare faciliteiten, beheersmaatregelen meegewogen.

In het algemeen wordt een incidentschip slechts toegang tot de Nederlandse territoriale zee of een Nederlandse haven verleend indien is voldaan aan door de overheid te stellen voorwaarden.

Bij het vaststellen van deze voorwaarden wordt rekening gehouden met belangen op het gebied van infrastructuur en waterstaatkundig beheer, nautische en economische belangen, verplichtingen op grond van het volkenrecht, waaronder een beroep op zeenood, en gezondheidsrisico's. Daarbij spelen beginselen van redelijkheid, billijkheid en proportionaliteit een rol. Het risico van zinken of milieuverontreiniging op zee wordt afgewogen tegen de risico's van mogelijke schade bij het binnenlopen van een haven.

Indien noodzakelijk kan een garantiestelling van de eigenaar, verzekeraar of P&I-club onderdeel uitmaken van de voorwaarden van het besluit.

Indien tussen de betrokken partijen (het RBN, verantwoordelijke voor het incidentschip en betrokken lokale bevoegde gezagen) overeenstemming bestaat over de meest geschikte Place of Refuge, is de Voorzitter van het RBN bevoegd om een Place of Refuge aan te wijzen en het betrokken schip daarheen te dirigeren.

Indien geen overeenstemming wordt bereikt tussen de betrokken partijen, of indien de situatie daartoe aanleiding geeft vanwege urgentie, risico's voor veiligheid of milieu, kan de Voorzitter van het RBN – namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en op basis van het geldende mandaat – zelf besluiten het schip te dirigeren naar een aangewezen Place of Refuge.

*4 Onmiddellijk optreden vereist

Indien onmiddellijke optreden vereist is, worden deze afwegingen enkel gemaakt in overeenstemming met de Ministeries die het aangaat. De Voorzitter van het RBN zal besluiten het incidentschip direct te dirigeren naar een aangewezen Place of Refuge op grond van de Wbmo.

Het lokaal bevoegd gezag wordt zo snel als mogelijk ingelicht over het genomen besluit.

Afschaling en nafase

Afschaling vindt plaats conform paragraaf 4.3 Op- en Afschaling. Aanvullend wordt bij de overdracht naar de normale bedrijfsvoering een lokaal vertegenwoordiger namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen om de afronding en nazorg te coördineren.

Financiële afwikkeling

Voor de financiële afwikkeling van incidenten met schepen in nood worden de relevante bepalingen uit de Wbmo gevolgd, in het bijzonder artikelen 19, 24 en 25.

- Artikel 24: de minister vergoedt de redelijke kosten van havenbeheerders en hulpverleners wanneer een schip op ministerieel bevel naar een Nederlandse haven wordt gebracht.
- Artikel 25: hulpverleners die schade hebben geleden en dit niet op het schip kunnen verhalen, kunnen een billijke tegemoetkoming van de minister krijgen.
- Artikel 19, lid 3: de minister kan de kapitein of exploitant verzoeken een verzekeringsbewijs over te leggen; het ontbreken hiervan mag echter niet leiden tot weigering van toelating of maatregelen voor een schip in nood.

Voor aanvullende richtlijnen inzake aansprakelijkheid en compensatie kan ook teruggewallen worden op de richtlijn Places of Refuge EU Operational Guidelines, met name Appendix J - Liability and Compensation gevolgd.

11. Incidentbestrijdingskaart 5: Effectbestrijding op zee en kust

Incidentbestrijdingskaart 5: Effectbestrijding op zee en kust	
Een incident met effecten op zee- en kustsystemen betreft situaties waarbij incidenten kunnen leiden tot aantasting van waterkwaliteit, kustzones of aanwezige flora en fauna. De nadruk binnen dit scenario ligt op het beperken van verspreiding, het afschermen van getroffen gebieden en het monitoren en beperken van risico's voor mens en milieu. Daarnaast kunnen zich biologische of ecologische verstoringen voordoen, zoals besmettelijke dierziekten of grootschalige sterfte van dieren in zee of aan de kust. Hierbij is continue bewaking van mogelijke risico's voor de volksgezondheid van belang, evenals het afschermen van de bron en het getroffen gebied. Scenario's om met deze kaart te bestrijden: Verontreiniging op zee/ Kustverontreiniging/ Olie besmeurde vogels, dieren / Verloren lading of objecten Voor een aantal van deze scenario's zijn uitvoeringskaders en samenwerkingsregelingen opgesteld (zie Melding & alarmering)	
Randvoorwaardelijk	
Leiding & Coördinatie	Zie de aparte tabel handelingsperspectief waarin per gebied en per subscenario uitgewerkt is wie handelingsbevoegd en verantwoordelijk is.
Melding & alarmering	KWC is National Focal Point voor incidenten en meldingen op zee en op de kust. Zee (zie ook: UBOR: Uitvoeringskader Bestrijding Olieverontreiniging Rijkswateren, RWS) Een melding of waarneming van een verontreiniging op zee moet gemeld worden bij het KWC. Het KWC meldt dit aan het HMC die de Nautisch Adviseur RWS ZD waarschuwt. Door werking van eb en vloed bestaat de kans dat verontreinigingen vanuit de Noordzee naastgelegen watergebieden (bv. Waddenzee of Zeeuwse Delta) instromen. Hiervoor gelden eigen Incidentbestrijdingsplannen. Kust (zie ook: UBKR: Uitvoeringskader Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat, RWS) Meldingen worden telefonisch of per formulier gemeld bij het KWC. 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 het HMC van RWS. Het HMC waarschuwt de Nautisch Adviseur en het desbetreffende regionale organisatieonderdeel en CIC van RWS. Het KWC informeert BZK en JenV via DCC IenW, Veiligheidsregio, provincies en kustgemeenten via de 112 Meldkamer), afhankelijk van de dreiging van de verontreiniging. Waarneming van ziekte op dode dieren op zee of aangespoeld op land Melding verloopt hetzelfde als bij zee en kust. Olie Besmeurde vogels (zie ook: SBV: Samenwerkingsregeling Besmeurde Vogels vigerende regeling) De activering van de SBV gebeurt door Rijkswaterstaat, en wel door het Crisis Team (RWS BT Noordzee of CT-RWS), na processen van melding, verificatie en beoordeling. De activering van de SBV wordt voorafgegaan door een driehoeksoverleg tussen RWS-ZD (beeldvorming maritieme scenario), SON-Respons (beeldvorming vanuit opvangcentra) en NIOZ (beeldvorming vanuit aanwezige vogelpopulaties).
Op- & afschalen	Opschaling Wanneer een incident op zee of aan de kust zich ontwikkelt of een verhoogd risico vormt, wordt opschaling ingezet om de responscapaciteit en coördinatie te vergroten. Zee: Opschaling vindt plaats als er bestrijdingsmiddelen ingezet moeten worden, stremming van vaarwegen/ -geulen zijn, bij juridisch- en/of milieutechnisch advies nodig is. Als er een RWS BT Noordzee actief is dan is er ook altijd een (kernbezetting) van OT-KWC actief. Het is wel mogelijk dat het OT-KWC actief is zonder dat het RWS BT Noordzee actief is. Kust: 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 (KGG) en LVVN alarmeren) • Er op het water meerdere processen spelen • Langdurige inzet Oliebesmeurde vogels: Meldingen verlopen via dezelfde kanalen. Opschaling SBV wordt bepaald vanuit de SBV-driehoek, Nautisch Adviseur RWS ZD, SON-Respons of NIOZ volgens de SBV regeling. Afschaling Wanneer het incident onder controle is gebracht of de dreiging afneemt, vindt afschaling plaats. Afschaling vindt plaats in overleg met

Randvoorwaardelijk		
	het KWC, Nautisch Adviseur, SBV-driehoek en op land met de OvD-RWS en Algemene keten. Taken en verantwoordelijkheid worden teruggegeven aan de normale operationele eenheden van RWS, de Veiligheidsregio, Lokaal nautisch beheerders en andere betrokkenen.	
Betrokkenen	Functionaris	Rol verantwoordelijkheid
	Kustwacht-eenheden (varend en vliegend)	Voor situatiemonitoring, afzetten van gebied en ondersteuning bij luchtwaarnemingen.
	Ecologisch adviseur (RWS/Natuurbeheer)	Voor adviezen over Natura 2000, kustecologie, broed- en rustgebieden en mitigerende maatregelen.
	Gemeente/ Veiligheidsregio (GHOR, bevolkingszorg)	Alleen zodra effecten richting kust gaan of daar aankomen; verantwoordelijk voor strandproces en opvang.
	ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)	Toezicht op lading (gevaarlijke stoffen), stabiliteit, lozingen, certificering, milieuovertredingen en naleving (inter)nationale scheepvaartwetgeving en afspraken.
	Operator/ eigenaar van verontreinigende stof	Indien bewezen/vermoed wordt dat de bron van het effect bekend is (schip, platform, container, leiding).
	Politie/ KMar	Alleen bij situaties met opsporingscomponent, sabotage, of incidenten met onbekende/vervuilde lading
Algemene punten Beschikbare middelen, specialismen, overzichten	Overzicht typen effecten	Effecten op zee en kust kunnen bestaan uit drijfstoffen, olie, chemicaliën, wrakhout, verontreinigde lading, biologische stoffen of andere materialen die schade veroorzaken aan milieu, ecologie, scheepvaart of kustgebieden. LCM kan adviseren over verspreiding verontreiniging en optredende effecten.
	Milieu- en natuurgevoelige gebieden	Aanwezigheid van Natura 2000-gebieden, vogel- en zeehondenrustgebieden, beschermde kustzones, kwetsbare ecosystemen en kustlijnen die prioriteit krijgen in effectbestrijding.
	Drijfslag- en verspreidingsgedrag	Effectgedrag is sterk afhankelijk van wind, stroom, golven en temperatuur. Verplaatsing richting kust of Waddenzee bepaalt urgentie, opschaling en inzet van middelen.
	Speciale middelen voor effectbestrijding	Oil spill modellen, pluimberekeningen, driftmodellen, overflight rapportages en satellietbeelden. Olie-opvangsystemen, veegarmen, drijfbomen, skimmers, absorberend materiaal, surveillance vanuit lucht.

Handelingsperspectief Effectbestrijding op zee en kust			
Nederlandse TZ incl. aanloopgebieden en de Nederlandse EEZ ¹⁵ Wbmo-toepassingsgebied (interventiezone) ¹⁶			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	WBMO Hoofdstuk 2 Wbmo Verloren zaken Wbmo artikel 16 en 18	Let wel: Wbmo heeft voorrang op Omgevingswet als lex specialis. Een verloren zaak geldt op grond van artikel 1 onder e sub 3 Wbmo ook als wrak in de zin van de Wbmo. Het artikel is dus niet beperkt tot enkel verloren lading, maar geldt voor elke zaak die het schip verliest en dus ook zaken die voor het schip nodig zijn om te kunnen varen, zoals bunkerolie. In het geval de verontreiniging wordt veroorzaakt door een zaak (denk aan olie van een olietanker) die een zeeschip heeft verloren in de binnenwateren, TZ of EEZ is de scheepseigenaar verplicht om die zaak op te ruimen op grond van artikel 9 lid 1 onder a Wbmo en kan een beschikking worden opgelegd op grond van artikel 10 Wbmo op grond waarvan hem een last wordt opgelegd om het ruimen op zijn kosten uit te laten voeren. Het bevoegd gezag kan indien door de scheepseigenaar niet aan de last wordt voldaan zelf de ruiming uitvoeren en de kosten verhalen op de scheepseigenaar of zijn verzekeraars. Deze artikelen geven aanvullende bevoegdheden, maar kunnen ook zelfstandig worden toegepast wanneer geen sprake is van een wrak, maar een gevaar als gevolg van een maritiem ongeval de bevoegdheid bestaan om maatregelen te nemen. Dit kan in de TZ o.g.v. artikel 16 enkel wanneer sprake is van een gevaar voor de veilige vaart en de veiligheid van personen, het mariene milieu of het kustmilieu of daarmee samenhangende belangen Dit kan in de IZ (incl. EEZ) o.g.v. artikel 18 enkel in geval van een gevaar voor de kustlijn of daarmee samenhangende belangen	Min. IenW

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

16. Wbmo omvat zowel de TZ als de EEZ en reikt voor sommige gevallen van interventie verder.

Handelingsperspectief Effectbestrijding op zee en kust			
	Omgevingswet, hoofdstuk 7 Bal Artikel 5 Wvvs Hoofdstuk 19 Omgevingswet, Omgevingsregeling,	Let wel: De te nemen maatregelen o.g.v. artikel 16 en 18 Wbmo, zijn gelet op artikel 18 lid 2 Wbmo hetzelfde voor beide artikelen. Indien sprake is van verloren zaken en dus een wrak dient de maatregel voor opruiming van de verontreiniging primair gestoeld te worden op Hoofdstuk 2, aanvullende beschermingsmaatregelen (zoals het leggen van een scherm om de verontreiniging van de kust te voorkomen) kunnen dan gestoeld worden op artikel 16 of 18 Wbmo. Is er geen sprake van een verloren zaak en dus geen wrak, dan kunnen artikel 16 en 18 Wbmo zelfstandig worden toegepast, maar zullen te nemen maatregelen - zoals ook niet-limitatief opgesomd in artikel 16 lid 2-5 Wbmo -, met name betrekking hebben op het schip zelf. Wbmo niet van toepassing dan geldt het volgende in de binnenwateren, TZ en EEZ: Voor het bestrijden van de verontreiniging zelf op de kust of water (ofwel het herstel van de milieuschade) kan de scheepseigenaar een last worden opgelegd om dit herstel uit te voeren, aangezien sprake is van een overtreding van artikel 5.1 lid 2 sub c onder 1 Ow, dan wel artikel 5 Wvvs. Daarnaast kan de scheepseigenaar worden aangesproken op grond van de zorgplicht ex artikel 7.6 Bal om alle nadelige gevolgen te voorkomen. Een last onder bestuursdwang of dwangsom kan indien het bepaalde in bovenstaande artikelen wordt overtreden, worden opgelegd op grond van hoofdstuk 5 Awb. Tevens kan, indien dit onmiddellijk is vereist, het bevoegd gezag op grond van artikel 5:31 Awb alle maatregelen nemen om de gevolgen van de overtreding te voorkomen en beëindigen en dus zelf de verontreiniging bestrijden om vervolgens de kosten te verhalen op de veroorzaker. Let op: Hoofdstuk 19 Omgevingswet enkel toepassen indien geen sprake is van een gevaar als gevolg van een maritiem ongeval in de zin van de Wbmo (artikel 19.13 lid 2 Omgevingswet). Dit is verder een zeer zwaar middel dat pas kan worden ingezet als alle andere (waaronder handhaving op grond van artikel 7.6 Bal) niet mogelijk zijn. Bevoegdheid Bevoegdheid is er alleen bij onmiddellijke aantasting of onmiddellijk dreigende aantasting waterstaatswerk (artikel 19.13 lid 1 Ow juncto artikel 2.2 Omgevingsregeling). Dit is dus een zeer zwaar middel dat enkel kan worden ingezet bij noodsituaties die zodanig van aard zijn dat ze de inzet van noodbevoegdheden mogelijk maken. Het moet gaan om situaties "waardoor de goede staat van een waterstaatswerk onmiddellijk wordt aangetast of dreigt te worden aangetast of dit werk ernstig beschadigd of onbruikbaar wordt." In te zetten maatregelen De beheerder mag alle maatregelen nemen die de beheerder noodzakelijk acht ter afwijking of beperking van het gevaar, zo nodig zelfs in afwijking van wettelijke voorschriften, zolang de maatregelen niet in strijd zijn met de Grondwet of met internationale verplichtingen (art. 19.15 Ow)	
Quick Response Zone (Eems-Dollard gebied/Wester Eems verdrag gebied, Quadripartite zone)			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
RWS ZD	Bonn Agreement getekend door EU, Noorwegen en UK	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);	Min. IenW

Handelingsperspectief Effectbestrijding op zee en kust			
		- andere overeenkomst sluitende partijen om hulp vragen of zelf hulpverleners op verzoek, waarbij alle hulp wordt geboden waartoe het land in staat is met de technische middelen waarover zij beschikken (art. 7).	
Sub-scenario: Het opruimen van olie in zee, op stranden of in havens, als deze voortkomen uit een mijnbouwinstallatie.			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Operator	Art. 2.42 Arbeidsomstandighedenbesluit Art. 80-82 Mijnbouwbesluit, art. 7.6 Bal	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 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.	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	Primair art. 2.1 lid 2 OW juncto artikel 7.6 Bal; In geval van extreme noodsituaties art. 19.13-19.15 Omgevingswet, Art. 2.2 Omgevingsregeling	Indien er bij het blussen stoffen in het water komen kan RWS ZD de bevoegdheden toepassen die ook al hierboven zijn opgesomd onder het kopje "Handelingsperspectief Effectbestrijding op zee en kust"	Min. IenW
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 dwangsom of bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens de Mijnbouwwet gestelde Verplichtingen (art. 132). Procedureel is dan Hoofdstuk 5 van de Awb van toepassing. - 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
Sub-scenario: Kustverontreiniging			
Kust, gebied tussen de basislijn en de duinvoetlijn/ buitenkruinlijn.			
Uitvoeringsinstantie	Juridische grondslag	Handelingsbevoegdheid	Verantwoordelijk
Gemeente	Omgevingswet, Wet Milieubeheer, 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 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 hulpverleners (art. 6-10 WoS). Zo spoedig mogelijk kennisgeven aan de bevoegde	Burgemeester

		<i>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).</i> <i>Van alle zaken die in beheer worden genomen moet de strandvonder een inventaris opmaken (Art. 12 Wet op Strandvonderij). Verplichting om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs verwacht kunnen worden om nadelige gevolgen van afvalstoffen voor het milieu te voorkomen (art. 10.1 Wet milieubeheer).</i> <i>Burgemeester kan toestemming geven om gevonden voorwerpen te mogen houden.</i> <i>Als oud wrak aanspoelt en onder de Erfgoedwet valt dient een OCW betrokken te worden.</i> <i>Let op! RWS ZD neemt de leiding en kosten omtrent de opruiming van verontreiniging beschreven in de UBKR, voor zover die zijn gemaakt in opdracht van RWS, dan wel zijn goedgekeurd door RWS.</i>	
RWS ZD:	<i>Hoofdstuk 2 Wbmo,</i> <i>Omgevingswet, Hoofdstuk 7; artikel 7.6 Bal, artikel 5 Wvvs</i>	<i>Kustwachtcentrum ontvangt een melding omtrent Kustverontreiniging (incl. mogelijk aanspoelen van Besmeurde vogels of een walvis zie Leidraad Stranding levende grote walvisachtige p. 23-25).</i> <i>De KW waarschuwt RWS.</i> <i>RWS ZD heeft de mogelijkheid om maatregelen op te Leggen:</i> <i>In het geval de verontreiniging wordt veroorzaakt door verloren zaken van het schip liggend in de TZ of EEZ kan aan de betreffende scheepseigenaar (indien bekend) op grond van de Wbmo een beschikking uitgaan om die verontreiniging (in feite de verloren zaken) op te ruimen op grond van hoofdstuk 2 van de Wbmo om. Voor grote omvang (meer dan 10 kuub) verontreiniging door (zaken van) zeeschepen wordt opruimen o.g.v. Wbmo, middels Wbmo-beschikking aangeraden (zie voor handelingsbevoegdheid hierboven (art. 7-14).</i> <i>Wbmo niet van toepassing:</i> <i>In het geval een kustverontreiniging afkomstig is van een schip, dat geen zeeschip, in de zin van de Wbmo is en geen sprake is van een wrak, is sprake van een lozingsactiviteit die niet vergund is en dient op grond van artikel 7.6 Bal de veroorzaker zorg te dragen voor het voorkomen, beperken en ongedaan maken van de verontreiniging. Zoals hierboven aangegeven kan een last onder dwangsom of bestuursdwang worden opgelegd (hoofdstuk 18 Omgevingswet en hoofdstuk 5 Awb), dan /wel kunnen onmiddellijk maatregelen worden genomen door het bevoegd gezag. In hierboven omschreven zeer uitzonderlijk geval kan op grond van hoofdstuk 19 Ow worden opgetreden door het bevoegd gezag.</i> <i>Handelingen t.a.v. opruiming strand:</i> <i>Onderzoek omvang en de aard van de verontreiniging door RWS OvD.</i> <i>In geval van verontreiniging < 5 kuub. Decentrale overheid ruimt op, o.g.v. artikel 10.1 Wet milieubeheer en wet Strandvonderij (zie hieronder).</i> <i>In geval van olie > 5 kuub (of 10 kuub bij verontreiniging anders dan olie als gevolg van een maritiem ongeval) geen wettelijke verantwoordelijkheid RWS, maar wel voor operationele uitvoering van de opruiming (coördinerend optreden) en in die zin eindverantwoordelijk op grond van UBKR. Taken :</i> <i>Het vanuit de rol van opdrachtgever, inschakelen van aannemers en het hebben van de algehele leiding van de actie ter plaatse (bestrijdingsteam).</i> <i>Het opstellen van het plan van aanpak.</i>	<i>Min. IenW</i> <i>Min IenW. RWS ZD</i> <i>Min IenW,</i> <i>Min IenW,</i>

Gemeente Of RWS ZD & RWS VWM	<i>Uitvoeringskader Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat (UBKR = interne regeling),</i> APV-gemeente (vaak in hoofdstuk 4 of 5) en Wet op Strandvonderij	<i>Het fungeren als aanspreekpunt tijdens de (opruim-)acties voor kustgemeente(n), Veiligheidsregio('s) en waterschappen op het strand (t/m GRIP1).</i> <i>Het (laten) verzorgen van de opslag van het verzamelde materiaal op een lokaal Opslagterrein.</i> <i>Het (laten) uitvoeren van inspectie en het opstellen van de prestatieverklaring.</i> <i>Berekenen van de gemaakte kosten ten gevolge van de opruiming.</i> <i>Opstellen en versturen aan RWS ZD van een verrekenstuk.</i> <i>Optioneel: na afstemming met communicatieadviseur ZD eventuele persvoorlichting met betrekking tot technisch operationele aspecten</i>	MinlenW
------------------------------------	---	--	---------

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
1. Bron- en emissiebestrijding	Zee OSC OvD-RWS LCM LA-GS	Wijze waarop vervuiling wordt opgeruimd: - Niets doen - Mechanische dispersie - Mechanische bestrijding (verwijderen vanaf het wateroppervlak) - Chemische dispersie Het LCM zal de Nautisch Adviseur een advies geven voor al- dan niet toepassing van detergenten bij een incident, zie procedure bepalen bestrijdbaarheid olieverontreiniging.	lokaal nautisch beheerder KWC CoPI/ ROT Nautisch Adviseur Bergers LA-GS
	Kust (<i>Uitvoeringskader Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat (UBKR)</i>) RWS- ZD OvD-RWS Gemeente RWS ZD	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 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 en de Slufter. 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. 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 UBKR. De gemeente is verantwoordelijk voor het opruimen van overige aangespoelde goederen (wet op de strandvonderij) CT-RWS kan draaiboek gecoördineerde inzet vrijwilligers activeren, aanvullend op wat marktpartijen kunnen leveren en zolang dit veilig is voor ingezette vrijwilligers. Veiligheidsregio's beschikken over protocollen over hoe te handelen met spontane burgerinitiatieven (inzet vrijwilligers). Het RWS BT Noordzee richt zich op RWS-processen aan zeezijde en uitvoering van de UBKR en SBV op de kust. RWS BT Regio / CT-RWS richten zich op de overige RWS-processen aan landzijde, inclusief bestuurlijk omgevingsmanagement. Procedures van RWS voor de ruiming van een olieverontreiniging zijn te benaderen via het crisisplan RWS.	Nautisch Adviseur CoPI/ ROT Milieuambtenaar OvD-RWS RWS-ZD

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
	Ecologische incidenten		
	SBV driehoek OvD-RWS KWC	Uit de SBV, Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels 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, zie hiervoor Zee (UBOR) of Kust (UBKR & factsheet) Zie incidentbestrijdingskaart 1	CoPI / ROT gemeente TOV SON-Respons KWC Nautisch Adviseur
	2. Grootschalige redding		
	3. Grootschalige ontsmetting	Gebruikte ontsmettingsmethode en middelen voor hulpverleners	Hulpverleners
5. Publieke gezondheidszorg	LA-GS LCM OvD-RWS	De afhandeling van grote aantallen besmeurde vogels is uitgewerkt in de SBV Wijze van schoonmaken van dieren/mensen/water/oever Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen. Zoals vis- en zwemverbod Voorkomen van verdere gezondheidsschade	CoPI/ ROT, OvD-RWS, gemeente OvD-RWS, Gemeente Provincie, ROT Arts infectieziekte
6. mobiliteit	LCM LVVN (visserij) OvD-G OvD-RWS RWS-ZD	Aan en afvoerroutes voor materieel. Strand en/of oevers Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijhouden.	CoPI/ ROT Gemeente Politie
7. ordehandhaving	KWC	Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons (Mobiele Eenheden)	KWC, 112 meldkamer, CoPI/ ROT
8. bewaken & beveiliging	KWC	Op zee: Betrek scheepvaart in de buurt. Aanvraag Vessel Protection Detachments (VPD's). Particuliere maritieme Beveiligers (PMSC) Op het land: proces van de politie in samenwerking met de betrokken Gemeenten	KW
9. opsporing	FP, LE Politie	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.	
10. Interventie	LE Politie Kustwacht	Indien het incident onderdeel is van een Maritime security -situatie waarbij de nationale crisisstructuur is opgeschaald, wordt in beginsel geen RBN geactiveerd. In dat geval vindt de landelijke coördinatie plaats via het IAO en het ICCb, terwijl binnen lenW intern wordt opgeschaald via de reguliere Voorbereidingsgroep (VG) en Coördinatiegroep (CG). Zodra de dreiging is beëindigd en het door het bevoegd gezag veilig is verklaard om over te gaan tot effectbestrijding, kan alsnog worden besloten om een RBN te activeren. Dit besluit wordt genomen in overleg tussen de HID Zee en Delta en het DCC-lenW. RWS Zee en Delta wordt gedurende de Maritime Security-situatie continu geïnformeerd door de Kustwacht en het DCC-lenW. Indien passend kan het RBN in deze fase raadgevend worden opgeschaald, zonder operationele rol, totdat effectbestrijding daadwerkelijk mogelijk en veilig is. Er wordt gewerkt conform het operationeel Handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee. Voorlichting van pers en publiek en bedrijven	JenV Politie OM Kustwacht
11. Crisiscommunicatie	KWC/ RWS-ZD en RWS-regio		Reder/oliemaatschapp ij/ eigenaar pijpleiding Gevonden dader Gemeente, veiligheidsregio
12. 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
13. Omgevingszorg	RWS	Inschatting van de effecten voor het milieu. Bij verontreiniging op het land informatie delen met gemeente (proces bevolkingszorg)	OvD-RWS Gemeente
14. Nafase		Zie aandachtspunten afschaling naar lijnorganisatie zoals beschreven in Deel A van dit plan.	
15. Search and Rescue	KWC OSC KNRM / SAR Liaison	Acties verlopen conform beschrijvingen in het OPPLAN SAR, zie OPPLAN SAR. Zie incidentbestrijdingskaart 1	112 meldkamer, evt. CoPI/ ROT, Gemeente Lokaal nautisch beheerder

Multidisciplinair			
Proces	Leverancier van informatie	Wat (bijzonderheden op de Noordzee)	Informatie delen met
16. Nautisch verkeersmanagement	KWC, lokaal nautisch beheerder	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
17. Beheer Waterkwaliteit		Zie de uitwerking onder proces 1 van deze kaart	
18. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen		Overleg met waterkwaliteitsbeheerder landzijde over het evt. stoppen van spuien.	

Bijlage 1 Afkortingen

Bijlage 1 Afkortingen

Afkorting	Verklaring
112 meldkamer	Meldkamer van de Landelijke Meldkamer Samenwerking
ACB	Adviseur Crisisbeheersing
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
B&W	Burgemeester en Wethouders
Bal	Besluit activiteiten leefomgeving
BNK	Bestuurlijke netwerkkaart
BT	Bestrijdingsteam
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BW	Burgerlijk Wetboek
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CCT	Corporate Crisis Team
CETmd	Crisis Expert Team milieu en drinkwater
CG	Coördinatiegroep
CGLO	Coastguard Liaison Officer
C-112 meldkamer	De Coördinerende (1 van de 10) Meldkamer van de Landelijke Meldkamer Samenwerking
CIC	Crisis Informatie Centrum
CMW	Centrale Meldpost Waddenzee
COLREGs	Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee (Collision Regulations)
CoPI	Commando Plaats Incident
CoTW	Commandoteam Water
CT-RWS	Crisisteam Rijkswaterstaat
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DCO	Directie Communicatie van IenW
DenGerNeth	Denmark Germany Netherlands
DG RWS	Directeur-Generaal Rijkswaterstaat
DG LM	Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
DKW	Directeur Kustwacht
DLOC	Dienst Landelijk Operationeel Centrum (LX 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
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
HID	Hoofdingenieur-directeur
HMC	Hydro Meteo Centrum

Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

HNS	Hazardous and Noxious Substances
IAO	Interdepartementaal Afstemmings-overleg
IBP	Incidentbestrijdingsplan
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
ICO	Informatie coördinator
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organization
IRBT	Interregionaal Beleidsteam
IROT	Interregionaal Operationeel Team
ISPS	International Ship & Port Facility Security
IZ	Interventiezone
JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid
JOMN	Justitieel Opsporingsteam Milieudelicten Noordzee
JRCC	Joint Rescue Coördination Centre (maritiem en aëronautisch)
KCR2	Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk
KGG	Ministerie van Klimaat en Groene Groei
KM	Koninklijke Marine
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum
LA-GS	Landelijk adviseurs gevaarlijke stoffen
LCC	Landelijk Coördinatie Centrum
LCM	Landelijke Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Water
LCMS	Landelijk Crisismanagement Systeem
LCP	Landelijk Crisisplan
LE	Landelijke Eenheid
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LOF	Lloyds Open Form
LOS	Landelijke Operationele Staf
LTFO	Landelijk Team Forensische Opsporing
LX	Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (politie)
MARPOL	MARine POLLution verdrag, Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen
MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
ME	Mobiele Eenheid
Medevac	Medische evacuatie
MEOD	Maritieme Explosieve OpruimingsDienst
MF	Medium Frequency (middenglof)
MIK	Maritiem Informatie Knooppunt
MIRG	Maritime Incident Response Group
MOC	Maritime Operations Centre
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCP	Nederlands Continentaal Plat
NHC	Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming
NIOZ	Nederlands Instituut Onderzoek der Zee
NIPV	Nederlands Instituut Publieke Veiligheid
NKC	Nationaal Kernteam Crisiscommunicatie

Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

NOGEPA	Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie, tegenwoordig Element NL
OL	Operationeel Leider
OM	Openbaar Ministerie
OPPLAN SAR	Operationeel Plan Search and Rescue
OSC	On-Scene Coördinator
OSPAR	Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan
OSR	Oil Spill Response
OT	Operationeel Team
OT/KWC	Operationeel Team van de Kustwacht
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
Ow	Omgevingswet
P&I	Protection & Indemnity verzekering
POB	Personen aan boord
PoR	Place(s) of Refuge
PoIM	Protocol op interventieverdrag en Marpol
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
RBT	Regionaal Beleidsteam (landzijde)
RCC	Rescue Coördination Centre
RD	Regionale Dienst (Rijkswaterstaat)
RIT	Rampen Identificatie Team
RMD	Radio Medische Dienst
ROKN	Regeling Organisatie Kustwacht Nederland
ROT	Regionaal Operationeel Team
RTHA	Rotterdam The Hague Airport
RWS	Rijkswaterstaat
RWS BT	Rijkswaterstaat bestrijdingsteam
RWS ZD	Rijkswaterstaat Zee en Delta
SAR	Search and Rescue
SBV	Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels
SCC	Schelde Coördinatie Centrum
SIS	Slachtofferinformatiesystematiek
SITRAP	Situatierapport
SMC	SAR Mission Coördinator
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
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
STZ	Scheepvaartreglement Territoriale Zee
SVW	Scheepvaartverkeerswet
TOV	Tijdelijk Opvangcentrum besmeurde Vogels

Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Trb.	Tractatenblad
TZ	Territoriale Zee
UBKR	Uitvoeringskader Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat
UBOR	Uitvoeringskader Bestrijding Olieverontreiniging Rijkswateren
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
VG	Vorbereidendegroep
VR	Veiligheidsregio
VRR	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
VWM	Verkeer- en Watermanagement
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wbmo	Wet bestrijding maritieme ongevallen
Wm	Wet milieubeheer
WMCN	Watermanagementcentrum Nederland
WVL	Water, Verkeer en Leefomgeving
Wvvs	Wet voorkoming verontreiniging door schepen
Wwoz	Wet windenergie op zee

Bijlage 2 Begrippen

Bijlage 2 Begrippen

Aanlandingsplaats	Plaats waar een hulpverleningsvaartuig of helikopter (aan)landt, ook 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 en regionale beleidsteams.
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 organisatie en/of de samenleving, en waarbij de gezamenlijke aanpak verder gaat dan de gewone, dagelijkse samenwerking.
Coördinatie	De onderlinge afstemming van informatie, adviezen, verantwoordelijkheden of taken om 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. Het team dat de coördinatie verzorgt op de plaats van het incident en dat de leiding geeft aan de uitvoerende activiteiten.
Coördinerend burgemeester	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 op basis van enige andere wet toegekende bevoegdheid ter zake van een crisis worden getroffen.

Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

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	Wordt in geval van een crisis op het beleidsterrein van één departement door de betrokken minister geactiveerd.
Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Het DCC-IenW speelt namens het ministerie van IenW een centrale rol bij het coördineren van de bestrijding van crises en rampen op de verschillende IenW-terreinen.
GHOR	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 over 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. Toegelicht in de Regeling Organisatie Kustwacht Nederland
Kustwachtcentrum	Het Joint Rescue Coördination 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.
Maritime Security incident	Een Maritime Security incident betreft (volgens het operationeel handboek Samenwerking autoriteiten bij bestrijding van Maritime Security incidenten op de Noordzee) een opzettelijke daad in strijd met de wet, gericht op het toebrengen van ernstige schade aan schepen, personen, offshore-installaties (met name die gericht op energievoorziening), onderwater gelegen energie- en data-infrastructuur, haveninfrastructuur, het milieu en/of de Nederlandse samenleving.
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.

Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

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 namens 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 over 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 of beschutte plaats waar een schip in geval van calamiteiten naar toe 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
Repressie / Respons	Het afhandelen en bestrijden van incidenten, het tegengaan van vervolgingen en het hulpverlening 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

Bijlage 3 Kaartmateriaal

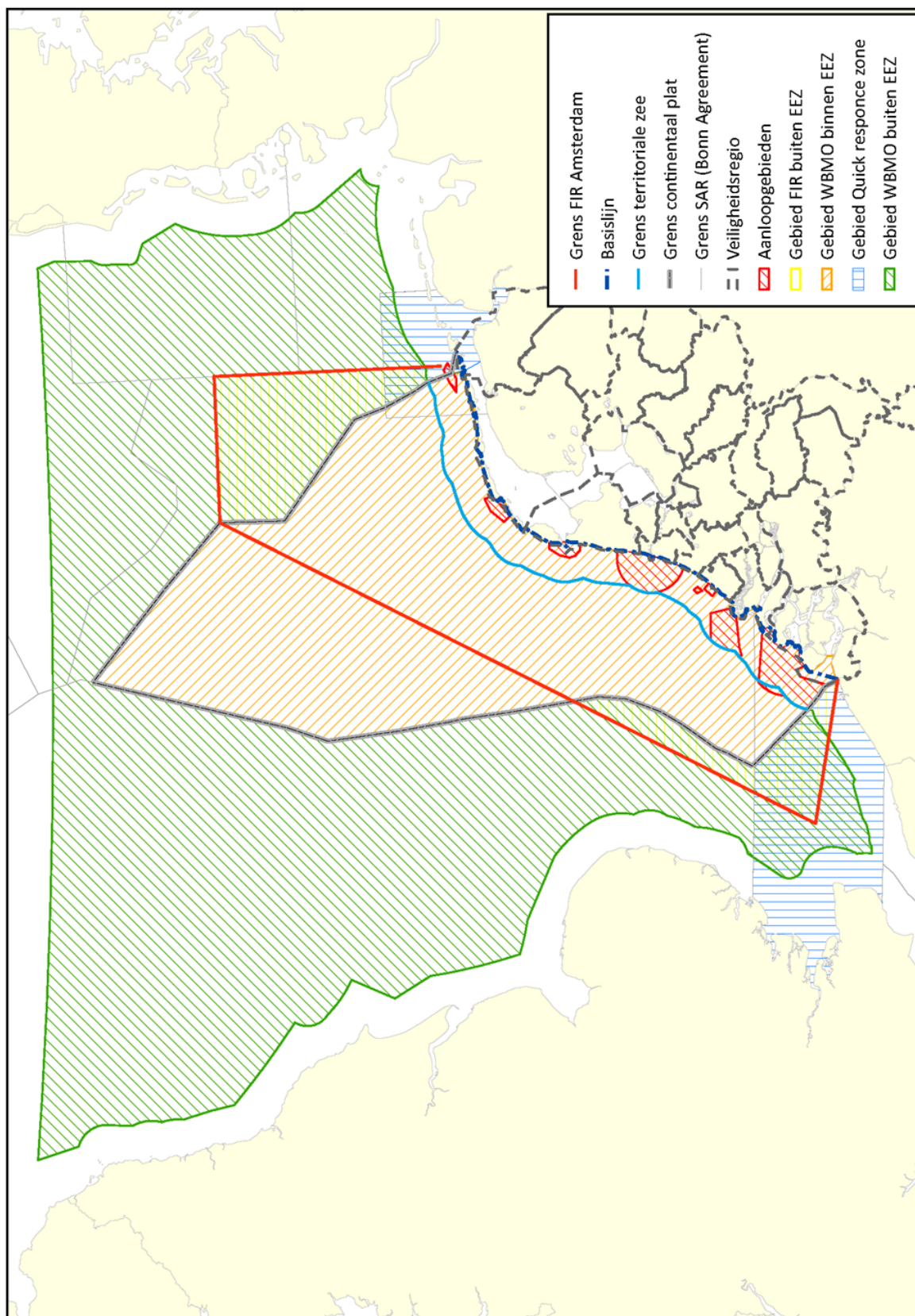
- Werkingsgebieden Noordzee
- Aanloopgebieden Noord
- Aanloopgebieden Midden
- Aanloopgebieden Zuid

Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

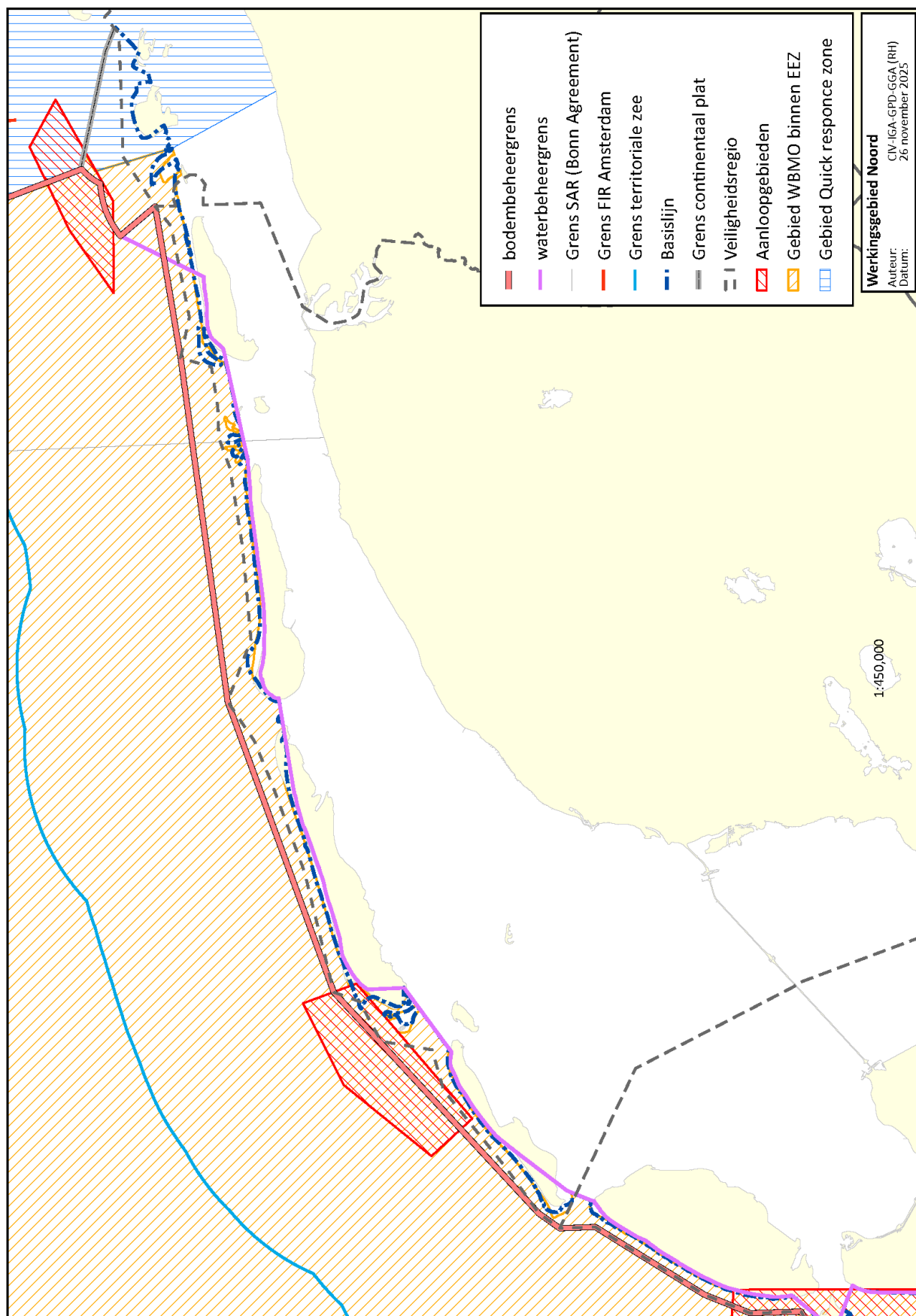


Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

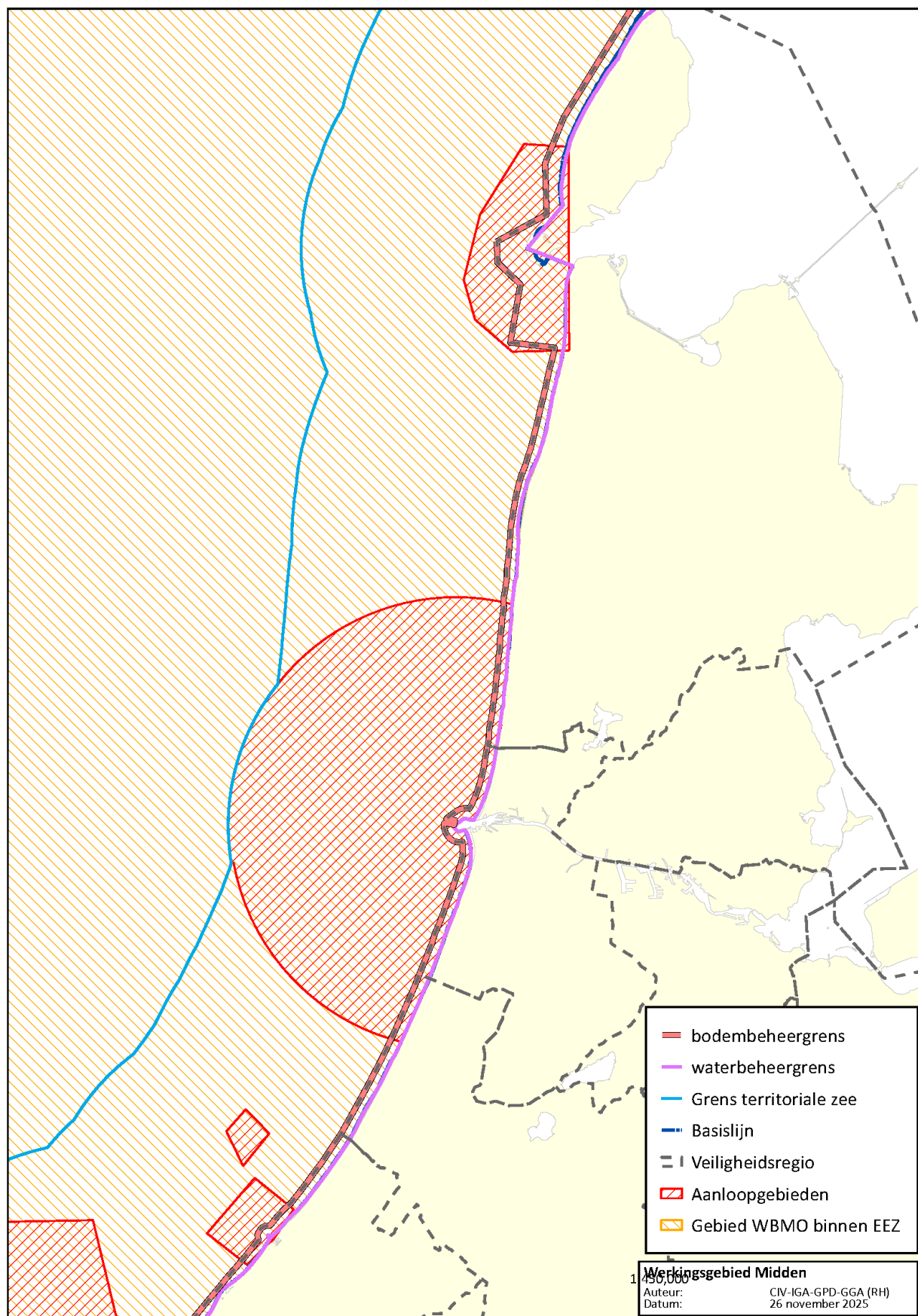


Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

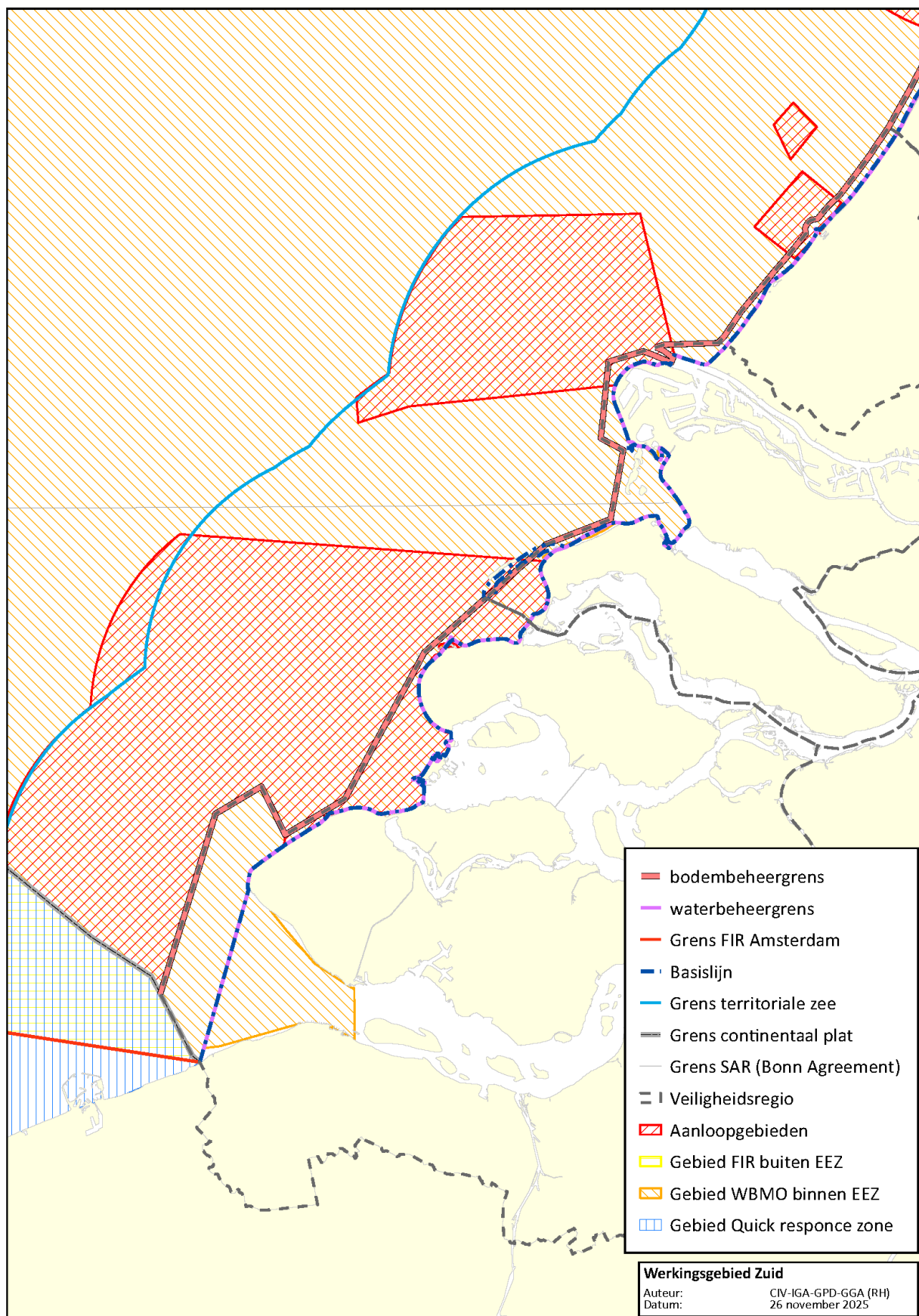


Incidentenbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400.100

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta



Bijlage 4 Juridisch kader

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:
 - Wet bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo)
 - Wrakkenwet
 - Omgevingswet (Ow) en H7 Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)
 - Scheepvaartverkeerswet
- Juridisch kader op gemeentelijk niveau:
 - Wet Veiligheidsregio's
 - Gemeentewet en Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de specifieke gemeente
- Overige wetgeving
 - Staatsnoodrecht
 - Havennoodwet
 - Vervoersnoodwet
 - Prijzennoodwet en vorderingswet
 - Overige wetgeving
 - Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)
 - Mijnbouwwet
 - Wet milieubeheer (Wm)
 - Wet installaties Noordzee
 - Wet windenergie op zee (Wwoz)
 - Wet aansprakelijkheid olietankschepen
 - Wet op strandvonderij
 - Politiewet 2012
 - Boek 8 Titel 6 Burgerlijk Wetboek
 - Overige overeenkomsten, regelingen en besluiten
 - Nota Noodhulp op de Noordzee
 - Regeling organisatie Kustwacht Nederland (ROKN)
 - Regeling inzake de SAR-dienst 1994
 - Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2022
 - Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming 2016
 - Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
 - Regeling militaire steunverlening in het openbaar belang
 - Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels (SBV-regeling)
 - Uitvoeringskader Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat (UBKR)

Internationaal kader bij incidentbestrijding

- Verdragen
 - VN Zeerechtverdrag (UNCLOS)
 - Wrakopruimingsverdrag
 - OSPAR Verdrag
 - MARPOL 73/78
 - Bonn Agreement
 - Interventieverdrag
 - SOLAS- Verdrag
 - SAR- Verdrag
 - Hulpverleningsverdrag
 - SUA- Verdrag
 - STCW- Verdrag

- Verdrag tot eenmaking van enige regelen betreffende strafrechtelijke bevoegdheden in zaken van aanvaringen en andere scheepvaartongevallen
 - COLREGs
- Verdragen inzake maritieme aansprakelijkheid
 - Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (Londen, 1976, Trb. 1980, 23) en het protocol van 1996 (Londen, 1996, Trb. 1997. 300)
 - Het Verdrag tot vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring
 - Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging olie.
 - Protocol van 1992 tot wijziging van het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie
 - Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie
 - Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken
 - Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (Londen, 2002, Trb. 2011, 110)
- Internationale afspraken
 - DENGERNETH
 - 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 onder 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 het 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	Binnenwateren en in de TZ	De wet is van toepassing op binnenvaartschepen 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, overblijfselen van vaartuigen en alle andere voorwerpen in openbare wateren gestrand, gezonken of aan den grond geraakt, of vastgeraakt op of in waterkeringen of andere waterstaatswerken, Wrakken kunnen door de beheerder van het water of een waterstaatswerk worden opgeruimd zonder dat belanghebbenden hem aansprakelijk kunnen stellen voor de door de opruiming toegebrachte schade aan het wrak. Tot ruiming kan wel pas worden overgegaan 48 uur nadat de beheerder in een besluit de noodzaak hiervan kenbaar heeft gemaakt aan de belanghebbende, tenzij onverwijld verwijdering noodzakelijk is. 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.

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Omgevingswet	Binnenwateren, TZ en EEZ	De omgevingswet is met betrekking tot wateractiviteiten 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 oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen, met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken”; verstaan (bijlage bij artikel 1.1 Ow).	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 de Noordzee is een vergunning verplicht. Dit volgt uit bepalingen onder hoofdstuk 7 van het Besluit activiteiten leefomgeving. 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 die kwalificeren als noodsituaties worden afgebakend in artikelen 19.13-15 Omgevingswet. 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 heeft 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 Omgevingswet indien het eenzelfde situatie betreft. Conform artikel 19.15 Omgevingswet mag de beheerder bij gevaar, zelfs in afwijking van wettelijke voorschriften, maatregelen treffen. 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 Omgevingswet 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 13.3a en 13.3 b Ow kan de beheerder de kosten van schade aan waterstaatswerken in zijn beheer of die gevolg zijn van verontreiniging, 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 19.15 Ow, artikel 7.6 Bal Kostenverhaal: artikelen 13.3a en b Ow
--------------	--------------------------	--	---

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Scheepvaartverkeerswet ¹⁷	Binnenwateren, TZ en EEZ	De Scheepvaartverkeerswet is een kaderwet die <i>scheepvaartverkeer</i> van schepen en andere vaartuigen op de binnenwateren en 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 en waarborgen van bruikbaarheid van de scheepvaartwegen, waaronder: - o het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen; - o het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen; - o het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen. 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, 24-35c.
--------------------------------------	--------------------------	--	--

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 en APV	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. Inzake kustverontreiniging en opruiming afval zijn nadere bevoegdheden in de APV van de gemeente geregeld. Deze kunnen per gemeente verschillen.

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

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

staatsnoodrecht door de overheid bestaan voorwaarden en beperkingen. Van buitengewone omstandigheden is sprake als er een ernstige bedreiging is van vitale belangen en normale bevoegdheden geen oplossing bieden. 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.

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Wet	Toepassingsgebied	Gericht op	Essentie
Mijnbouwwet ¹⁸	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.
Wet milieu-beheer ¹⁹	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.
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.

18. De Mijnbouwwet is uitgewerkt in het Mijnbouwbesluit en de Mijnbouwregeling. Mijnbouwwet is deels vervangen door de Omgevingswet.

19. Wet milieubeheer is grotendeels vervangen door de Omgevingswet, maar bepaalde delen blijven van kracht en belang.

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

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 Noodhulp op de Noordzee	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 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 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.

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Regelgeving	Gericht op	Essentie
	De gebieden voor de SAR-dienst zijn de binnenwateren, TZ en EEZ.	
Instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing 2022	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 Visserstvaartuigenbesluit. Onder het GMDSS: - is het te bevaren zeegebied bepalend voor de uitrustings-eisen van een schip en niet de 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.
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.
Uitvoeringskader Bestrijding Kustverontreiniging Rijkswaterstaat (UBKR)	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 is wel gedeeld en in samenspraak met decentrale overheden opgesteld. De regeling 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, gecombineerd met een rechtstreeks verhaalsrecht van de kuststaat op de verzekeringspenningen. Het Verdrag is <i>niet van toepassing</i> op 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 Atlantische oceaan, Parijs, 1992, <i>Trb.</i> 1993, 16)	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, bescherming van habitat en soorten en het reguleren van offshore activiteiten met lozingen in het bijzonder.	Omgevingswet Mijnbouwwet
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 Agreement (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 Agreement 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°	De Bonn Agreement 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	

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Verdrag	Toepassingsgebied	Essentie	Uitvoerende wetgeving
	30' E; 53° 34' N 6° 38' E (artikel 2 Bonn Agreement).	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 internationale wateren bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, Brussel, 1969, <i>Trb.</i> 1970, 197)	TZ, EEZ en internationale wateren	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). Bovendien stelt het verdrag hulpverlening aan mensen in nood op zee verplicht.	Schepenwet en Schepenbesluit 2004 Vissersvaartuigenbesluit
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 luchtvaarders. 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 internationale wateren	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 internationale wateren 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

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

STCW- Verdrag (Het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, Londen, 1978, <i>Trb.</i> 1981, 144)	Binnenwateren, TZ, EEZ en internationale wateren	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 bemanning zeeschepen
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 internationale wateren	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)	Internationale wateren 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, `Trb. 1980, 23) en het protocol van 1996 (Londen, 1996, Trb. 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 (geratificeerd in 2026).	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. Sinds 1 juli 2019 staat de Nederlandse wet een limitering van aansprakelijkheid voor wrakopruimingskosten niet langer toe.
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.

Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

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 bagage over zee (Londen, 2002, Trb. 2011, 110)	Schade aan passagiers	Onder het Verdrag genieten reizigers meer bescherming dan onder het algemeen aansprakelijkheidsrecht. Vervoerders hebben risicoaansprakelijkheid volgens het Verdrag, 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.

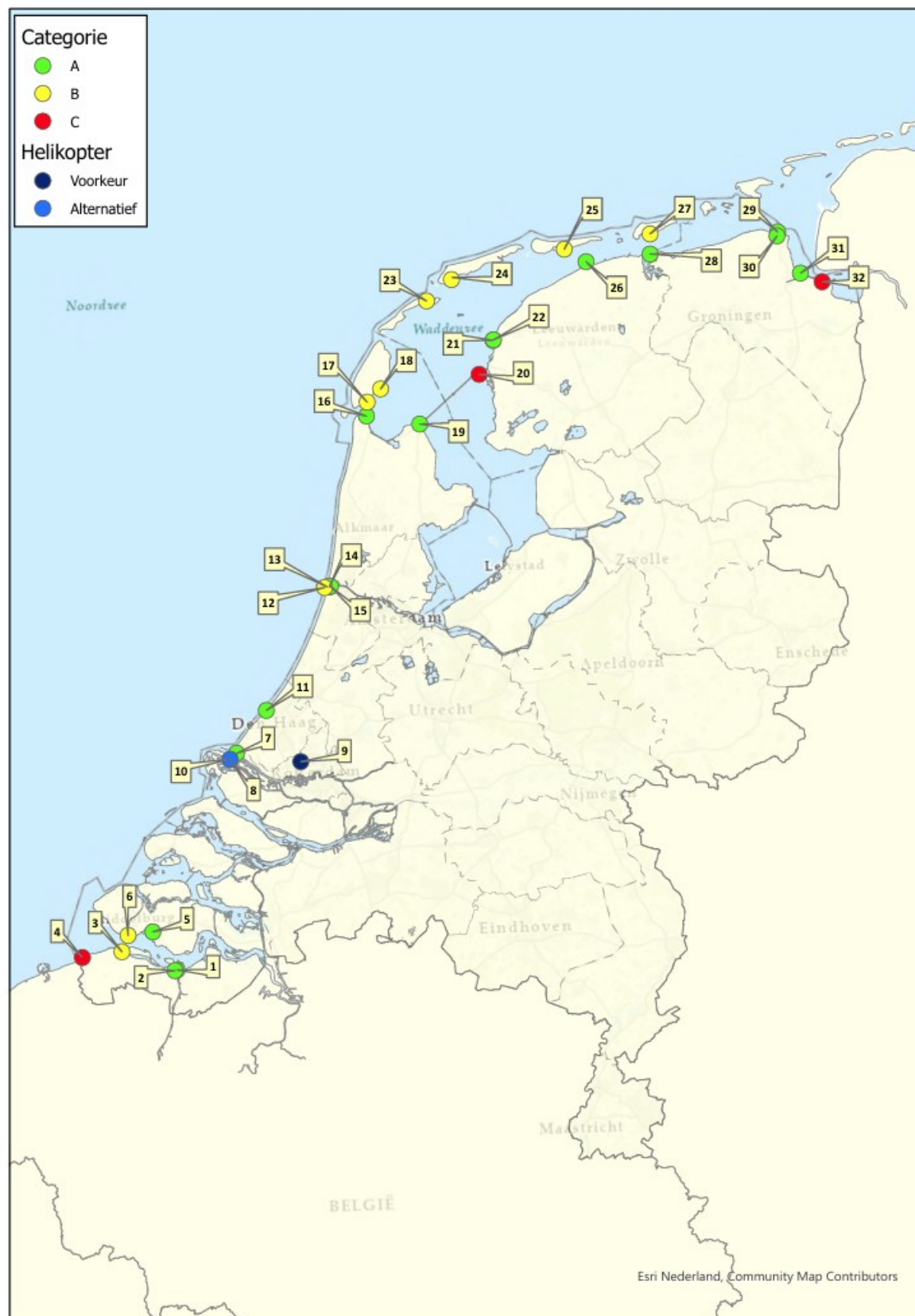
Internationale afspraken

Afspraak	Toepassingsgebied	Essentie
DENGERNETH	Waddengebied van Nederland, Duitsland en Denemarken	In 2005 zijn de samenwerkingsplannen voor het Waddengebied van Nederland, Duitsland en Denemarken samengevoegd. Dit houdt in dat er een breed 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 Aanlandingsplaatsen

Bijlage 5 Aanlandingsplaatsen

Betreft officiële aanlandingsplaatsen in het beheer van veiligheidsregio's.



Incidentbestrijdingsplan Noordzee

projectnummer 0497400

7 mei 2026 revisie 3.0

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Nr. IBP	Nr. Org.	Cat.	Gemeente	Plaats	Haven/Locatie	Locatie (X-Y) RD A'foort	Lat Long (WGS84)
Vanuit werkingsgebied IBP Deltawateren versie 2.1.21 dd. 21 april 2022							
1	2	A	Terneuzen	Terneuzen	Werkhaven (Oude Veerhaven)	46224, 373618	N 51 20.479, E 3 49.561
2	51	A	Terneuzen	Terneuzen	Calamiteitensteiger Multtraship	45550, 373414	N 51 20.361, E 3 48.984
3	1	B	Sluis	Breskens	Buitenhaven Breskens (Oost en West)	28369, 380161	N 51 23.783, E 3 34.052
4	50	C	Cadzand	Sluis	Jachthaven Cadzand (KNRM-station)	15365, 378688	N 51 22.805, E 3 22.881
5	59	A	Borsele	Vlissingen-Oost	Calamiteitensteiger North Sea Port	38708, 386345	N 51 27.251, E 3 42.840
6	5	B	Vlissingen	Vlissingen	Buitenhaven Poseidon steiger	30566, 385461	N 51 26.670, E 3 35.833
Vanuit werkingsgebied IBP op het water Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond versie 0.1 dd. Juni 2015							
Opstap en aanlandingsplaats (voor opvang van grote groepen slachtoffers) (via water naar land)*							
7	33	A	Rotterdam	Berghaven Aanlegsteiger van RWS	Berghaven, havennr: 920 Rotterdam (Hoek van Holland)	68055, 443996	N 51 58.653, E 4 7.302
8	34	B	Rotterdam	Pistoolhaven Aanlegsteiger van Fast Ferry	Markweg, havennr: 6346 Rotterdam (Europoort)	65872, 442078	N 51 57.599, E 4 5.426
(SAR) Helikopterplaatsen (Voor overdracht van meerdere slachtoffers/ inzet van meerdere helikopters) (via lucht naar land)**							
9	35	A	Rotterdam	Rotterdam The Hague Airport	Rotterdam Airportbaan, Rotterdam	88979, 440528	N 51 56.956, E 4 25.612
10	36	B	Rotterdam	Pistoolhaven, Helikopterplaats van NHV	Markweg, havennr: 6346, Rotterdam (Europoort)	65836, 442014	N 51 57.564, E 4 5.396
Scheveningen							
11	1	A	Den Haag	Scheveningen	Aanlegsteiger KNRM (1st haven)***	78258, 457665	N 52 6.114, E 4 16.027
Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied 2025, aanlandingsplaatsen veiligheidsregio Kennemerland****							
12	NZK01	B	Velsen	IJmuiden	Marina Seaport IJmuiden, (Brandstofsteiger) (Zeezijde sluisencomplex)	98660, 497265	N 52 27.614, E 4 33.495
13	NZK02	A	Velsen	IJmuiden	IJmondhaven (Monnickendamkade) (Zeezijde sluisencomplex)	99400, 497116	N 52 27.733, E 4 34.243
14	NZK03	A	Velsen	IJmuiden	Leonarduskade (Zeezijde sluisencomplex)	100209, 497424	N 52 27.709, E 4 34.860
15	NZK04	B	Velsen	IJmuiden	Felison terminal (Zeezijde sluisencomplex)	100581, 497602	N 52 27.808, E 4 35.187
Vanuit werkingsgebied IBP Waddenzee en Eems-Dollard versie 16.14 (02-04-25)						Locatie (X-Y)	
16	1	A	Den Helder	Den Helder	Marine Nw. Haven A B	114230, 552991 114638, 552093	N 52 57.744, E 4 46.826 N 52 57.262, E 4 47.197
17	2	B	Texel	't Horntje	Veerhaven	114606, 557529	N 53 0.192, E 4 47.128
18	3	B	Texel	Oudeschild	Haven Oudeschild	119134, 561722	N 53 2.472, E 4 51.147
19	4	A	Hollands Kroon	Den Oever*****	Drijvende steiger Thv vis restaurant Oostkade 2, 1779 GV Den Oever	131585, 549776	N 52 56.072, E 5 2.338
20	5	C	Súdwest-Fryslân	Kornwerderzand	Buitenhaven (tijdelijk buiten gebruik!)	151568, 565398	N 53 4.525, E 5 20.160
21	6	A	Harlingen	Harlingen	Multifunctionele steiger	156506, 576370	N 53 10.441, E 5 24.584

Nr. IBP	Nr. Org.	Cat.	Gemeente	Plaats	Haven/Locatie	Locatie (X-Y) RD A'foort	Lat Long (WGS84)
22	6	A	Harlingen	Harlingen	Sassteiger	156606, 576558	N 53 10.542, E 5 24.674
23	7	B	Vlieland	Vlieland	Waddenhaven, recreatiehaven, vm werkhaven of veerterminal	135144, 590019	N 53 17.778, E 5 5.365
24	8	B	Terschelling	West-Terschelling	WB-kade Havenkade	143544, 596752 143869, 597436	N 53 21.422, E 5 12.909 N 53 21.791, E 5 13.201
25	9	B	Ameland	Nes	Veersteiger Ballumerbocht	180806, 605443 177023, 605528	N 53 26.077, E 5 46.529 N 53 26.133, E 5 43.114
26	10	A	Dongeradeel	Holwerd	Veersteiger	187822, 601123	N 53 23.725, E 5 52.836
27	11	B	Schiermonnikoog	Schiermonnikoog	Veersteiger	209088, 609514	N 53 28.144, E 6 12.101
28	12	A	Het Hogeland	Lauwersoog	Veerhaven/Buitenhaven	208872, 602921	N 53 24.592, E 6 11.838
29	13	A	Het Hogeland	Eemshaven	Beatrixhaven	250876, 608740	N 53 27.373, E 6 49.833
30	13	A	Het Hogeland	Eemshaven	Emmahaven	250588, 607468	N 53 26.691, E 6 49.550
31	14	A	Eemsdelta	Delfzijl	Handelshaven	257876, 595040	N 53 19.911, E 6 55.888
32	15	C	Eemsdelta	Termunterzijl	Visserijhaven	264858, 591948	N 53 18.162, E 7 2.110

***Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Opstap en aanlandingsplaats (voor opvang van grote groepen slachtoffers) (via water naar land) geldt:**

Voor opvang van één of enkele slachtoffers kan gebruik worden gemaakt van alle opstap- en aanlandingsplaatsen.

****Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Voor (SAR) Helikopterplaatsen voor overdracht van meerdere slachtoffers geldt:**

Indien RTHA niet mogelijk is, denk aan mogelijkheden buiten de regio

*****Aanlegsteiger KNRM 1^e steiger:**

In geval van meerdere slachtoffers/gewonden kan worden uitgeweken naar de Werkhaven (1ste haven) voor een snellere afvoer (direct bij ingang 1ste haven)

******Annotaties aanlandingsplaatsen Noordzeekanaalgebied: bijzonderheden en beheer bij**

- 12: Marine Seaport IJmuiden, Jachthaven
- 13: Zeehaven IJmuiden, ISPS-Locatie gesloten dan altijd portier. Soms afgesloten terrein als er geen schepen liggen dan Zeehaven IJmuiden bellen om het hek te openen
- 14: Zeehaven IJmuiden, ISPS-locatie gesloten dan altijd portier indien niet gesloten dan vrij toegankelijk
- 15: Zeehaven IJmuiden ISPS locatie gesloten dan altijd portier indien niet gesloten dan vrij toegankelijk

*******Den Oever, locatiewijziging t.o.v. van CRW plan**

De aanlandingsplaatsen zijn conform het Handboek incidentbestrijding op het water in categorieën ingedeeld:

- Categorie A aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de opvang van grotere groepen personen en slachtoffers en zijn altijd bereikbaar voor hulpverlenings- vaartuigen. Ze hebben een tweestrooks aanrijroute met verkeerscirculatiemogelijkheid en een mogelijkheid voor een helikopterlanding.
- Categorie B aanlandingsplaatsen zijn geschikt voor de aanlanding van enkele personen.
- Categorie C, Overig betreft de plaatsen waar alleen onder bijzondere omstandigheden noodgebruik van kan worden gemaakt.

Lat Long (WGS84) is gegeven in graden en decimale minuten.

