



## **Besluit van 12 november 2009, nr. 09.003229 tot vaststelling van regels inzake de organisatie en de coördinatie van de bestrijding van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee (Besluit Rampenplan voor de Noordzee 2009)**

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 6 november 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/950 sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 11, eerste lid, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee;

Hebben goedgevonden en verstaan:

### **Artikel 1**

De bestrijding van schadelijke gevolgen van ongevallen, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, wordt georganiseerd en gecoördineerd overeenkomstig het Rampenplan voor de Noordzee 2009, dat als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

### **Artikel 2**

Het Besluit Rampenplan voor de Noordzee 2006 wordt ingetrokken.

### **Artikel 3**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

### **Artikel 4**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit Rampenplan voor de Noordzee 2009.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit dat met de daarbij behorende nota van toelichting in de Staatscourant zal worden geplaatst.

*Den Haag, 12 november 2009*

Beatrix

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J.C. Huizinga-Heringa.*



## BIJLAGE BIJ ARTIKEL 1

### Rampenplan voor de Noordzee 2009

#### *Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN)*

#### *Deel A*

#### **Inleiding en begrippen**

#### **Rampenplan voor de Noordzee**

##### *1. Inleiding*

Het is de taak van de rijksoverheid zorg te dragen voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen die voortvloeien uit internationale verdragen betreffende de redding van mensenlevens op zee en de beperking van schade voor het mariene milieu en de kust.

Overheidsoptreden op deze punten wordt aangeduid met de termen:

- a. Search and Rescue (SAR); en
- b. Rampen- en incidentenbestrijding (RIB).

##### *a. SAR*

In veel gevallen is de SAR-actie de eerste fase van de rampen- en incidentenbestrijding, specifiek gericht op de redding van mensenlevens. Dit optreden wordt in het 'Besluit instelling Kustwacht' van 17 november 2006 aangeduid als de kustwachttak die met de hoogst denkbare prioriteit wordt uitgevoerd. De organisatie en werkprocedures zijn vastgelegd in de 'Regeling inzake de SAR-dienst 1994' en in het 'OPPLAN SAR'.

##### *b. RIB*

De kustwachttak rampen- en incidentenbestrijding wordt uitgevoerd op basis van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) en het 'Rampenplan voor de Noordzee 2009'. De Wet BON geeft aanvullende regels tot het voorkomen, beperken of ongedaan maken van schadelijke gevolgen van ongevallen op de Noordzee. Deze wet maakt ingrijpen, ook buiten de Nederlandse territoriale wateren, mogelijk indien deze schadelijke gevolgen in termen van ernstig, dreigend en belemmerend, een bepaald in de wet aangegeven niveau overstijgen. De wijze waarop op zee wordt opgetreden, is in het op de Wet BON gebaseerde 'Rampenplan voor de Noordzee 2009' nader uitgewerkt. Dit plan op hoofdlijnen, dat rekening houdt met verantwoordelijkheden van de betrokken ministers, geeft een raamwerk van werkprocedures voor de afhandeling van rampen en incidenten. Nadere uitwerking van de operationele uitvoering vindt plaats in de bestaande bestrijdingsplannen.

Bij de organisatie van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee wordt op basis van de regelgeving<sup>1</sup> een groot aantal bevoegdheden toegekend aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij de afhandeling wordt een onderscheid gemaakt tussen het beleidsniveau<sup>2</sup>, het beheersniveau<sup>3</sup> en het operationele niveau.

Op beleidsniveau worden de randvoorwaarden vastgesteld waarbinnen het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (verder te noemen het RBN) die de aansturing van de rampen en incidentenbestrijding op zee verzorgt, opereert. De planvorming in de preparatiefase alsmede de strategische aanpak door het RBN bij de afhandeling van de rampenbestrijding in de responsfase liggen op het beheersniveau.

In geval er sprake is van een ramp of incident welke zich beperkt tot het beleidsterrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zonder verdere uitstraling naar de beleidsterreinen van andere departementen, wordt deze aangestuurd door het RBN dat in dat geval bestaat uit functionarissen van alleen Rijkswaterstaat Noordzee.

In situaties met grote gevolgen voor het land zal het accent van de rampenbestrijding verschuiven naar de landzijde. Daarnaast kan het voorkomen dat het incident niet meer beheersbaar is in het RBN. In die gevallen worden de beleidsmatige aspecten van de bestrijding behandeld door het Interdeparte-

<sup>1</sup> Zie deel C; Wettelijk instrumentarium, scenario's, capaciteitsplannen en schema's.

<sup>2</sup> onder beleidsniveau wordt in dit stuk verstaan: het niveau dat de beleidlijnen (kaders) waarbinnen RIB wordt afgehandeld bepaalt.

<sup>3</sup> beheersniveau: vertaalt de kaders in richtlijnen waarbinnen de operationele uitvoering van RIB wordt afgewikkeld (als voorbeeld hiervan dient het opstellen van onderhavig Rampenplan voor de Noordzee).



mentaal Beleidsteam (IBT) dat bijeenkomt bij het Nationaal CrisisCentrum (verder te noemen NCC) van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Op operationeel niveau vindt dit plaats op het Kustwachtcentrum en in het aldaar geactiveerde Operationeel team (verder te noemen OT).

## *2. Doel van het rampenplan*

Het 'Rampenplan voor de Noordzee 2009' heeft als doel een gecoördineerde aanpak van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee en geeft procedures voor de samenwerking tussen het Kustwachtcentrum en de mogelijk betrokken instanties en diensten, waaronder de autoriteiten aan de landzijde.

De bestrijding van een gijzeling, een terroristische actie, of van de schadelijke gevolgen daarvan behoren nadrukkelijk niet tot het doel van dit rampenplan, omdat deze materie niet onder de reikwijdte van de Wet BON valt, waarin dit rampenplan zijn grondslag vindt (artikel 11, eerste lid). De procedure voor de bestrijding van een gijzeling, een terroristische actie, of van de schadelijke gevolgen daarvan wordt beschreven in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

## *3. Begripsomschrijvingen*

### *3.1 De mogelijk betrokken actoren*

#### *3.1.1 Het Ministerieel Beleidsteam (MBT)*

Het MBT bestaat uit alle betrokken bewindslieden en indien daar aanleiding toe bestaat de minister-president.

#### *3.1.2 Het Interdepartementaal Beleidsteam (IBT)*

De beleidsverantwoordelijkheid voor de rampen- en incidentenbestrijding op zee ligt primair bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Aan de landzijde ligt deze verantwoordelijkheid primair bij de minister van BZK. De beleidsmatige betrokkenheid vanuit beide ministeries wordt gegarandeerd vanuit het IBT. Het IBT is namens de betrokken ministers verantwoordelijk voor de afwikkeling van de rampenbestrijding op beleidsniveau. Het IBT wordt voorgezeten door de directeur-generaal Veiligheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK). Het IBT kan worden bijgestaan door adviseurs waaronder de voorzitter van het RBN.

Uitgangspunt is dat het RBN zorg draagt voor de volledige afhandeling van rampen en incidenten op zee. Alleen in die gevallen waarbij het incident niet meer beheersbaar is in het RBN, kan, op initiatief van zowel de voorzitter als een van de betrokken departementen, worden besloten de bestuurlijke en beleidsmatige aansturing over te dragen aan het IBT. Hierbij valt te denken aan de volgende situaties:

- Belangconflicten verschillende departementen
- (Dreigende) grote uitstraling naar de landzijde
- Grote internationale uitstraling.
- Aantasting van vitale belangen
- Op verzoek van een van de departementen

Alsmede bij rampen en incidenten op zee met uitstraling op het gebied van:

- De rechtsorde; in dit geval is het gezag belegd bij het ministerie van Justitie
- De openbare orde; in dit geval ligt het gezag bij het ministerie van BZK.

Rampen en incidenten die plaatsvinden op de Noordzee waarbij sprake is van grote uitstraling naar de landzijde worden bestuurlijk aangestuurd door het Interdepartementaal Beleidsteam (IBT) dat is gehuisvest op het Nationaal CrisisCentrum (NCC) bij het ministerie van BZK.

#### *3.1.3 Het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN)*

In het algemeen vergt de afhandeling van rampen en incidenten op zee geen directe beleidsmatige aansturing en kan deze veelal door het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) worden aangestuurd. De beleidsmatige randvoorwaarden waaronder het RBN kan handelen worden vooraf in dit Rampenplan vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat. Het RBN wordt voorgezeten door de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee en wordt aangevuld met functionarissen van de medebetrokken departementen. Het RBN kan worden bijgestaan door adviseurs in de rol van backbench voor de RBN leden. Deze backbench kan de contacten onderhouden met het crisisteam binnen het eigen departement (backoffice). Indien de ramp of het incident geen uitstraling heeft naar andere beleidsdepartementen bestaat het RBN uit de voorzitter ondersteund door andere functionarissen van RWS Noordzee. In voorkomende gevallen doet het RBN, overeenkomstig het gestelde in Hoofdstuk X van het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming, een voorstel voor een plan van aanpak ten aanzien van de nazorg aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.



### *3.1.4 Het Operationeel Team (OT)*

Het Operationeel Team staat onder leiding van een Operationeel Leider en is belast met de algehele operationele coördinatie bij de uitvoering van SAR en RIB. Het OT bestaat uit functionarissen van het Kustwachtcentrum (KWC) aangevuld met vertegenwoordigers afkomstig van de betrokken departementen en kan worden bijgestaan door adviseurs. OT leden kunnen in voorkomende gevallen onder leiding van de Operationeel Leider vanuit een andere locatie taken uitvoeren. Het OT komt bijeen op het Kustwachtcentrum.

### *3.1.5 Het Calamiteiten Team van Rijkswaterstaat Noordzee (CT)*

Het Calamiteiten Team bij Rijkswaterstaat Noordzee wordt aangevoerd door een Chef van de Wacht en staat onder leiding van de Operationeel Leider van het Operationeel Team. Het CT bestaat verder uit functionarissen afkomstig van Rijkswaterstaat Noordzee. Het CT adviseert en ondersteunt het OT bij de uitvoering van diens taken.

### *3.1.6 De Kustwacht en het Kustwachtcentrum*

De Kustwacht is als organisatie van rijksdiensten voor de operationele uitvoering van Kustwachttaken belast met de rampen- en incidentenbestrijding op zee. Het Kustwachtcentrum fungeert als operationeel commandocentrum en geeft leiding aan de voor de rampen- en incidentenbestrijding benodigde middelen.

### *3.1.7 Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat (DCC-V en W)*

Het DCC-VenW coördineert binnen het departement het crisisbeheersingsproces tijdens calamiteiten op de beleidsterreinen van VenW. Het DCC-VenW verzamelt en verifieert hiervoor informatie en communiceert daarover met alle betrokkenen binnen het departement én via het NCC andere met betrokken departementen. Bij calamiteiten op de Noordzee is het DCC-VenW het single point of contact voor het Kustwachtcentrum en verzorgt voor deze de communicatie met het Nationaal CrisisCentrum bij Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Bij een calamiteit op de Noordzee met (dreigende) effecten voor de landzijde, roept het DCC-VenW, op aangeven van de voorzitter, de leden van het RBN bijeen. Het RBN vergadert bij het DCC-VenW. Het DCC-VenW faciliteert het RBN.

### *3.1.8 Het Nationaal CrisisCentrum van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (NCC-BZK)*

In het geval dat de rampenbestrijding op zee uitstraling heeft naar het land, is het NCC-BZK de instantie die aan de landzijde op bestuurlijk niveau is belast met de coördinatie van het (inter)nationale overheidsoptreden.

### *3.1.9 Het Departementaal Crisiscentrum van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (DCC-VWS)*

Het DCC-VWS is de instantie die is belast met de zorg voor de volksgezondheid.

### *3.1.10 De Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK)*

Tussen het Kustwachtcentrum en een GMK van brandweer, politie en ambulancediensten vindt rechtstreeks relevante operationele communicatie en informatie-uitwisseling plaats. Dit zal met name het geval zijn indien er uitstraling is naar de landzijde zoals bij aanlanding van grote aantallen slachtoffers of bedreiging met een milieurisico vanuit de Noordzee.

### *3.1.11 Nautisch Beheerder*

Binnen het ministerie van VenW is het DG Luchtvaart en Maritiem (DGLM) verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en stelt het nautische beleidskader vast waarbinnen het nautisch beheer dient plaats te vinden.

Het beheer van de Noordzee is een van de verantwoordelijkheden van RWS-NZ waaronder het beheer van de bodem, de waterkwaliteit en het nautisch beheer, d.w.z. de (milieu-)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De operationele aspecten van het verkeersmanagement worden uitgevoerd binnen de Kustwacht waarbij de directeur Kustwacht (DKW) is aangewezen als Rijkshavenmeester voor de Noordzee. De DKW heeft hiermee de dagelijkse zorg voor de (milieu-)veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee buiten de aanloopgebieden als omschreven in het Scheepvaartregle-



ment Territoriale Zee (STZ). Daarnaast heeft hij een verantwoordelijkheid in het kader van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON).

### 3.2 De term ramp

In dit rampenplan wordt onder ramp verstaan:

- a. een ernstig en dreigend gevaar vanuit de Noordzee<sup>4</sup> voor de Nederlandse kust of voor daarmee samenhangende belangen van Nederland door verontreiniging of dreigende verontreiniging, welk gevaar ontstaat als gevolg van een ongeval of van daarmee verband houdende handelingen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat zij zeer ernstige schade tot gevolg zullen hebben;
- b. een ernstige belemmering van de scheepvaart in de Nederlandse territoriale zee die ontstaat of dreigt te ontstaan als gevolg van een ongeval of van daarmee verband houdende handelingen, waarbij het schip niet is gestrand, gezonken of aan de grond geraakt;
- c. een ernstige schade vanuit de Noordzee aan:
  - 1°. zeeweringen aan de Nederlandse kust, of
  - 2°. andere waterstaatswerken die in de Nederlandse territoriale zee zijn gelegen of installaties die zijn opgericht op de bodem van de Nederlandse territoriale zee.

### 3.3 Classificatie van rampen naar omvang en wijze van aanpak

Bepalend voor de wijze van aanpak worden in een oplopende schaal rampen en incidenten onderscheiden in vier categorieën, te weten:

#### 3.3.1 Categorie I

Een incident dat onder de operationele leiding van de directeur Kustwacht met de regulier beschikbare middelen kan worden afgehandeld.

#### 3.3.2 Categorie II

Een incident waarbij onder de operationele leiding van de directeur Kustwacht één of meer binnen de Kustwacht opererende overheidsdiensten moeten worden ingezet. Het OT kan door de directeur kustwacht worden geactiveerd, de voorzitter dan wel plv. voorzitter van het RBN wordt geïnformeerd.

#### 3.3.3 Categorie III

Een incident waarbij onder de operationele leiding van de directeur Kustwacht door meerdere in de Kustwacht opererende overheidsdiensten moet worden opgetreden. Het OT wordt geactiveerd, de voorzitter dan wel plv. voorzitter van het RBN wordt geïnformeerd en het RBN kan worden geactiveerd.

#### 3.3.4 Categorie IV

Een incident waarbij meerdere belangen in het geding zijn en waarbij onder de operationele leiding van de directeur Kustwacht grootschalige inzet van middelen en expertise noodzakelijk is. Het OT en het RBN worden bijeengeroepen. Beleidsvorming vindt zonodig plaats in het IBT; waar nodig vindt overleg met de minister plaats.

Op het Kustwachtcentrum wordt een incident in eerste instantie in één van deze categorieën ingedeeld. Zonodig wordt overlegd met de voorzitter van het RBN. Het DCC-VenW wordt vanaf categorie II geïnformeerd. Het DCC-VenW informeert zonodig de ambtelijke top en/of de minister. Afhankelijk van de ontwikkelingen en de verificatie van de op het Kustwachtcentrum ontvangen informatie vindt vervolgens zo nodig bijstelling of opschaling plaats (→ **deel C schema 5.1**).

In de aanloopgebieden als omschreven in het Scheepvaartreglement territoriale zee is de rampen- en incidentenbestrijding primair een verantwoordelijkheid van de plaatselijke nautisch beheerder en de desbetreffende burgemeester. Voor zover het de burgemeester aangaat alleen voor zover het aanloopgebied zich binnen gemeentelijk ingedeeld gebied bevindt, de rampen- en incidentenbestrijding niet wordt afgehandeld met toepassing van de Wet BON, en het geen SAR betreft. Afhankelijk van de categorie-indeling en de instelling van het RBN, vindt er m.b.t. de aanloopgebieden overdracht van bevoegdheden plaats. Beleidsmatig gaan deze bevoegdheden van de nautisch beheerder over

<sup>4</sup> de Nederlandse territoriale zee (inclusief het gedeelte van de Westerschelde dat is gelegen tussen de territoriale zee en de lengtegraad van 3°35' oosterlengte), alsmede het gedeelte van de volle zee dat daarop aansluit en zich uitstrekt in het noorden tot een breedtegraad van 56° noorderbreedte, en in het zuiden tot de breedtegraad van 51°10' noorderbreedte).



naar het RBN, operationeel naar het Kustwachtcentrum. Namens de voorzitter van het RBN wordt de betrokken nautisch beheerder van het toepassen van de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee op de hoogte gesteld. Een en ander wordt beschreven in dit 'Rampenplan voor de Noordzee 2009'. (→ **deel C bijlage 6.1**).

### 3.3.5 GRIP omschrijving

Aan de landzijde wordt de structuur van de rampenbestrijdingsorganisatie op hoofdlijnen beschreven in de Wet rampen en zware ongevallen. GGD/GHOR, brandweer, politie en gemeente zorgen samen voor de hulpverlening bij incidenten. De opschaling en multidisciplinaire coördinatie is in de Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure, kortweg GRIP vastgelegd. De tabel hieronder geeft een globaal beeld van de systematiek en een indicatie van het soort incidenten waarbij typisch een bepaald coördinatiealarm wordt afgeroepen. Hierin kunnen zich regionale verschillen voordoen. In de laatste kolom is de categorie indeling weergegeven die op zee wordt gebruikt.

Coördinatie alarm Land	Reikwijdte incident Land	Vergelijkbare categorie op zee	Reikwijdte incident Zee
GRIP 0	Normale dagelijkse werkwijzen van de operationele diensten	–	Normale dagelijkse werkwijze van operationele diensten
GRIP 1	Bronbestrijding Commando Plaats Incident (COPI) ingericht	Categorie I	Ongeval afgehandeld met regulier beschikbare middelen
GRIP 2	Bron- en effectbestrijding COPI + Regionaal Operationeel Team (ROT)geactiveerd	Categorie II	Ongeval met inzet van één of meer overheidsdiensten. OT geactiveerd en voorzitter RBN geïnformeerd
GRIP 3	Bedreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking COPI + ROT + Gemeentelijk Beleidsteam (GBT) geactiveerd	Categorie III	Ongeval met inzet van meerdere overheidsdiensten. OT geactiveerd, voorzitter RBN geïnformeerd en het RBN kan worden geactiveerd (RWS-NZ en zo nodig uitgebreid met overige leden)
GRIP 4	Gemeentegrensoverschrijdend, eventueel schaarste COPI + ROT + Regionaal Beleidsteam (RBT) geactiveerd	Categorie IV	Ongeval waarbij meerdere belangen in het geding zijn met grootschalige inzet van middelen en expertise. OT en RBN geactiveerd, zonedig IBT geactiveerd en overleg met minister

## 4. Doelgroepen

De voorvallen die aanleiding kunnen zijn tot acties in het kader van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee kunnen zich voordoen bij de volgende doelgroepen:

### 4.1 Scheepvaart

Elke vorm van scheepvaart zowel bedrijfsmatig als recreatief, die plaats vindt binnen de territoriale zee, de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) en onder nader aan te geven omstandigheden ook daarbuiten, voorzover betrokken bij een ramp of incident.

### 4.2 Luchtvaart

De reguliere luchtvaart die plaats vindt binnen de grenzen van de Flight Information Region Amsterdam, voorzover betrokken bij een ramp of incident.

### 4.3 Mijnbouw (offshore) en windturbineparken

Rampen en incidenten aan boord van mijnbouwinstallaties die zijn geplaatst in de territoriale zee en binnen de Nederlandse EEZ. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- \* rampen en incidenten als gevolg van interne oorzaken, zoals 'blow-outs', branden en ontploffingen of mechanische problemen m.b.t. windmolens;
- \* rampen en incidenten als gevolg van externe oorzaken, zoals een aanvaring van een uit de koers geraakt of driftend vaartuig met een mijnbouw installatie of een windmolen(-park).

Bronbestrijding op mijnbouwinstallaties of aan windturbineparken vallen niet onder de Wet BON. Op de effectbestrijding is de Wet BON en het Rampenplan voor de Noordzee 2009 wel van toepassing.



## 5. Juridisch kader

Het juridisch kader en de hieruit volgende bevoegdheden voor de rampen- en incidentenbestrijding op zee worden nader uiteengezet in deel C.

## 6. Oefeningen

Het rampenplan voor de Noordzee wordt periodiek aangepast. Dit kan plaatsvinden naar aanleiding van gewijzigde regelgeving of indien aan de hand van training en evaluatie de behoefte tot aanpassing van de procedures ontstaat. De operationele bezetting van het Kustwachtcentrum oefent scenario's op de Kustwachtrainingsfaciliteit. Daarnaast worden er in breder verband met deelname van het OT interne oefeningen (INTEX) en de jaarlijkse nationale oefening (NOREX) georganiseerd. Bij de laatstgenoemde oefening worden ook het RBN en externen, onder andere de bevoegde autoriteiten aan de landzijde, betrokken.

Voorts wordt door externen in toenemende mate een beroep gedaan op het Kustwachtcentrum tot deelname aan elders georganiseerde oefeningen op het gebied van de rampen- en incidentenbestrijding, voor zover de Kustwacht-organisatie daarbij een rol heeft te vervullen.

### Deel B

## Organisatie, werkwijze en procedures

### 1. De structuur van de rampen- en incidentenbestrijding

#### 1.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Bij de bestrijding van rampen en incidenten zijn de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden van toepassing:

- \* de bestaande verantwoordelijkheden van betrokken ministers blijven ongewijzigd;
- \* de betrokkenheid van ministeries bij de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee en daarmee hun vertegenwoordiging in het RBN is afhankelijk van de aard van het ongeval;
- \* de Kustwacht is belast met en verantwoordelijk voor de uitvoering van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee en het Kustwachtcentrum is daarbij de kern van de rampenbestrijdingsorganisatie;
- \* de burgemeester van de betrokken gemeente (t/m grip 3) dan wel de coördinerend burgemeester van de betrokken veiligheidsregio (grip 4) is belast met de bestrijding van de effecten op landzijde bij een ramp of incident op de Noordzee;
- \* er wordt opgetreden binnen de bestaande deelplannen voor de bestrijding van de verschillende soorten rampen en incidenten;
- \* het geografisch werkgebied voor de afhandeling van maritieme ongevallen omvat:
  - ◆ de Nederlandse territoriale zee en het luchtgebied daarboven, en
  - ◆ de Nederlandse EEZ en het luchtgebied daarboven;**N.B.:** Indien nodig kan, in overeenstemming met betrokken diensten en bestaande internationale afspraken, het werkgebied zich uitstrekken buiten de hiervoor genoemde gebieden.
- \* het geografisch werkgebied voor de afhandeling van luchtvaart-ongevallen is het vluchtinlichtingengebied (Flight Information Region) Amsterdam.

#### 1.2 Het beleid

De minister van Verkeer en Waterstaat is als coördinerend minister voor Noordzee aangelegenheden namens de betrokken ministers verantwoordelijk voor de afwikkeling op bestuurlijk-/beleidsniveau, onder andere door het bepalen van de beleidslijnen en het op basis daarvan geven van richtlijnen aan het beheer niveau. Dit gebeurt in overeenstemming met de betrokken ministers.

#### 1.3 Het beheer

Het RBN is namens de betrokken ministers verantwoordelijk voor de afwikkeling op beheersniveau, onder andere door het bepalen van de beheerslijnen en het op basis daarvan geven van richtlijnen aan het operationele niveau. Het RBN wordt voorgezeten door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee of een door hem aan te wijzen plaatsvervanger. Het RBN kan daarnaast bestaan uit vertegenwoordigers van de medebetrokken departementen(→ **deel B punt 2.1**).

Indien de uitstraling van een ramp of incident zich beperkt tot het beleidsterrein van het ministerie van VenW, zonder verdere uitstraling naar beleidsterreinen van andere departementen, wordt het RBN voorgezeten door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee of een door hem aan te



wijzen plaatsvervanger bijgestaan door functionarissen uit de RWS-NZ organisatie. (→ **deel B punt 2.1.2**).

#### *1.4 De operationele uitvoering*

Als operationeel commandocentrum heeft het Kustwachtcentrum de operationele leiding over alle bij de rampen- en incidentenbestrijding betrokken operationele middelen. De directeur Kustwacht is belast met de planning en daadwerkelijke inzet van de hiervoor genoemde middelen en de coördinatie van de inzet van deze middelen tijdens de uitvoering van de rampen- en incidentenbestrijding. Tevens wordt door hem zonedig het OT, gehuisvest op het Kustwachtcentrum, geactiveerd(→ **deel B punt 2.2**).

#### *1.5 De landzijde*

Aan de landzijde wordt voor een eenduidige coördinatie- en besluitvormingsstructuur op rijksniveau voor beheersing van crisissituaties zorggedragen op basis van het bepaalde in het 'Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming'. De afhandeling te land wordt gecoördineerd door het NCC bij het ministerie van BZK. De relatie tussen de rampenbestrijding op zee en aan de landzijde wordt qua coördinatie ook onderscheiden in een bestuurlijk en een operationeel niveau.

Op bestuurlijk niveau vindt de coördinatie van het overheidsoptreden met betrekking tot de rampenbestrijding op zee plaats door het IBT via het NCC wanneer er sprake is van:

- Belangconflicten verschillende departementen.
- (Dreigende) grote uitstraling naar de landzijde.
- Grote internationale uitstraling.
- Aantasting van vitale belangen.
- Op verzoek van een van de departementen.

Alsmede bij rampen en incidenten op zee met uitstraling op het gebied van:

- De rechtsorde; in dit geval is het gezag belegd bij het ministerie van Justitie
- De openbare orde; in dit geval ligt het gezag bij het ministerie van BZK.

Daarnaast kan ook tot opschaling besloten worden indien er een besluit moet worden genomen dat buiten de eigen verantwoordelijkheid valt of indien er behoefte is aan een informatieve opschaling.

Het NCC wordt door tussenkomst van het DCC van VenW hiertoe doorlopend vanuit het RBN op de hoogte gehouden en informeert de betrokken organisaties te land. Enige uitzondering hierop is het verstrekken van inlichtingen of het voeren van overleg dat is voorgeschreven in de artikelen 8, 9 en 10 van de Wet BON (→ **deel B punt 2.1.2**).

Indien op operationeel niveau directe contacten noodzakelijk zijn vinden deze plaats tussen het Kustwachtcentrum en een Gemeenschappelijke Meldkamer (GMK)(→ **deel B punt 4.2.1**).

In het geval dat rampenbestrijding te land een uitstraling naar zee tot gevolg heeft (bijvoorbeeld calamiteiten in industriegebieden waarbij schadelijke gaswolken richting zee drijven) zal in de meeste gevallen de eerste informatievoorziening via de operationele kanalen, d.w.z. van GMK naar KWC, plaatsvinden. Indien het NCC via de bestuurlijke lijn door een GMK wordt geïnformeerd zal het NCC bij BZK het DCC van VenW informeren. Het DCC van VenW informeert vervolgens de voorzitter van het RBN en het KWC. Vanuit het KWC worden zo nodig de belanghebbenden op de Noordzee geïnformeerd.

## **2. Organisatie**

### *2.1 Het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN)*

De beleidsverantwoordelijkheid voor de rampen- en incidentenbestrijding op zee ligt primair bij de minister van Verkeer en Waterstaat. In het algemeen vergt de afhandeling van rampen en incidenten op zee geen directe beleidsmatige aansturing en kan veelal door het RBN worden aangestuurd. De beleidsmatige randvoorwaarden waaronder het RBN kan handelen worden vooraf in dit Rampenplan vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat. De beheersmatige betrokkenheid vanuit dat ministerie wordt gegarandeerd vanuit het RBN, bestaande uit de voorzitter (de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee) of een door hem aan te wijzen plaatsvervangend voorzitter, en kan, zodra meerdere departementen beheersmatig betrokken raken, worden versterkt met functionarissen die bij de betrokken ministeries beheersverantwoordelijkheid dragen voor de aspecten die bij een ramp of incident op de Noordzee in het geding zijn.

Het RBN wordt dan versterkt met vaste daarvoor aangewezen vertegenwoordigers van de medebetrokken departementen van:

- \* Justitie
- \* Financiën





- \* Defensie
- \* Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- \* Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- \* Economische Zaken
- \* Wonen, Wijken en Integratie
- \* Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer
- \* Volksgezondheid Welzijn en Sport.

In geval van een groter incident of (dreigende) ramp op de Noordzee (categorie III of IV), wordt het RBN in opdracht van de voorzitter zo spoedig mogelijk bijeen geroepen. De naast de van RWS-NZ betrokken leden worden volgens de alarmeringsprocedure op verzoek van het Kustwachtcentrum door het DCC van het ministerie van VenW opgeroepen.

De in zo'n geval door de voorzitter gealarmeerde en betrokkende departementale vertegenwoordigers hebben voldoende mandaat om een snelle besluitvorming binnen het RBN te waarborgen. Beslissingen van het RBN komen zo mogelijk tot stand via geïntegreerde besluitvorming. Indien deze besluitvorming niet te bereiken is, dan moet worden opgeschaald naar IBT niveau en zonodig ministersniveau (MBT).

Het bijeengekomen RBN wordt vanuit het Kustwachtcentrum door middel van situatierapporten (SITREPS) doorlopend geïnformeerd over de actuele situatie en draagt zorg voor een goede beleidsmatige afstemming. Het OT op het Kustwachtcentrum geeft uitgewerkte mogelijkheden van aanpak waarop door het RBN aan de directeur Kustwacht de nodige instructies en aanwijzingen worden gegeven. De directeur Kustwacht bepaalt de details van de operationele uitvoering.

Het RBN kan zich laten ondersteunen door deskundigen, b.v. op het gebied van de juridische aspecten (waaronder aansprakelijkheid). Het RBN komt te Den Haag bijeen op het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat.

Voordat het RBN bijeenkomt, kan op voorspraak van een van de leden van het RBN dan wel op advies van het DCC-VenW, besloten worden tot ambtelijk vooroverleg. De uitkomst van dit overleg wordt als advies aan de voorzitter van het RBN voorgelegd.

Zonodig plegen de leden van het RBN consultatie tot op het hoogste niveau. Uiteindelijk kan zowel de voorzitter als een van de betrokken departementen het initiatief nemen om de bestuurlijke en beleidsmatige aansturing over te dragen aan het IBT. De voorzitter van het RBN kan in dit geval, naast andere adviseurs, plaatsnemen in het IBT. Het IBT komt bijeen in het Nationaal Crisis Centrum bij BZK in Den Haag.

### *2.1.1 Rol en werkwijze RBN*

De rol van het RBN is het bevorderen van een integrale rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee. Zij doet dit door:

- \* het zonodig onderling afstemmen van de beheersmatige aspecten vanuit de betrokken ministeries;
- \* het nemen van de benodigde beheersbeslissingen en het op basis daarvan sturend optreden naar het uitvoerende niveau;
- \* het voeren van overleg op beheersniveau met onder andere bestuurders van lagere overheden (provincies en gemeenten) en instellingen en bedrijven die bij de bestrijding van de ramp betrokken zijn;
- \* het geven/treffen van aanwijzingen en maatregelen en het voeren van overleg en het verstrekken van inlichtingen geschiedt namens de minister van Verkeer en Waterstaat door de voorzitter van het RBN;
- \* het coördineren van de voorlichting, waarbij zo nodig het Nationaal Voorlichtingscentrum (NVC) wordt geactiveerd.

Als het gaat om besluiten die resulteren in een aanwijzing of maatregel als bedoeld in de artikelen 5 en 6 van de Wet BON (→ **deel C schema 5.5**) en over het voeren van overleg en het verstrekken van inlichtingen als bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van de Wet BON, geldt het volgende:

- \* het geven/treffen van aanwijzingen en maatregelen en het voeren van overleg en het verstrekken van inlichtingen geschiedt namens de minister van Verkeer en Waterstaat door de voorzitter van het RBN;
- \* indien de tenuitvoerlegging van de gegeven aanwijzingen of de uitvoering van de genomen maatregelen van invloed zal zijn voor het gebied van een gemeente, zal namens de minister van Verkeer en Waterstaat door de voorzitter van het RBN, over de gevolgen van de aanwijzingen of maatregelen vooraf overleg worden gevoerd met de burgemeester, dit tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt. In dat geval wordt dit overleg zo spoedig mogelijk gevoerd. Namens de minister van Verkeer en Waterstaat worden door de voorzitter van het RBN aan de commissaris van de Koningin de nodige inlichtingen verstrekt;



- \* het toepassen van het 'Rampenplan voor de Noordzee 2009' en optreden op grond van de Wet BON kan, afhankelijk van de locatie, overdracht van bevoegdheden tot gevolg hebben. Beleidsmatig gaan deze van de lokale bevoegde autoriteit (de nautisch beheerder) over naar het RBN, dan wel het IBT, operationeel naar het Kustwachtcentrum.

Overdracht van bevoegdheden vindt niet plaats dan nadat de lokaal bevoegde autoriteit (de nautisch beheerder) door of namens de voorzitter van het RBN schriftelijk op de hoogte is gebracht van het toepassen van:

- ◆ **het rampenplan voor de Noordzee**  
en/of
- ◆ **de Wet BON**

### 2.1.2 Het Interdepartementaal Beleidsteam (IBT)

In situaties met grote gevolgen voor het land kan na verloop van tijd het accent van de rampenbestrijding verschuiven naar de landzijde. Daarnaast kan het voorkomen dat het incident niet meer beheersbaar is in het RBN. In die gevallen worden de beleidsmatige aspecten van de bestrijding behandeld door het Interdepartementaal Beleidsteam (IBT) dat bijeenkomt bij het Nationaal CrisisCentrum (verder te noemen NCC) bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Het IBT wordt bijeengeroepen door de DG Veiligheid van BZK op verzoek van de Directeur Crisisbeheersing of op verzoek van een DG/IG/SG van een vakministerie.

In het IBT hebben in ieder geval zitting:

- DG Veiligheid (BZK, voorzitter)
- Vertegenwoordigers op DG/IG/SG-niveau van de meest betrokken ministeries
- Hoofd cluster Risico- en Crisiscommunicatie (cRC) van het NCC/NVC
- De Directeur voorlichting/woordvoerder van het meest betrokken ministerie
- Co-secretarissen van het meest betrokken vakministerie en BZK.

De voorzitter RBN kan zondig gevraagd worden om als informateur in het IBT plaats te nemen.

De ministeriële bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen en het nemen van maatregelen wordt uitgeoefend in het MBT of het IBT, in overeenstemming met de ministers en de lagere overheden wie het mede aangaat, in het bijzonder de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Commissaris van de Koningin en de Burgemeester indien zich schadelijke gevolgen voordoen die van invloed zijn voor een gemeente, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt;

### 2.1.3 Het Ministerieel Beleidsteam (MBT)

In het geval dat een gebeurtenis op de Noordzee tot zeer verstrekkende gevolgen leidt, kan het IBT conform het gestelde in het 'Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming' worden aangestuurd vanuit het MBT. Het MBT heeft onder meer als taak een besluit te nemen over de adviezen die het krijgt van het IBT. In het MBT zitten de minister van BZK, de meest betrokken ministers, communicatieadviseur NCC/CRC/NVC, de Directeur voorlichting/woordvoerder van het meest betrokken ministerie en de co-secretarissen van het meest betrokken vakministerie en BZK.

### 2.1.4 Rol en werkwijze DCC-VenW

Het DCC-VenW coördineert informatie van incidenten en calamiteiten die plaatsvinden op en rond de infrastructuur waarvoor Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is. Daarnaast adviseert zij de ambtelijke en politieke top van het departement en faciliteert betrokken partijen binnen het departement. Afhankelijk van de omvang en impact van een incident zal het DCC-VenW operationeel opschalen (zie Handboek Crisisbeheersing DCC-VenW). Ten aanzien van calamiteiten op de Noordzee heeft het DCC-VenW de volgende taken:

- informeren betrokken netwerkpartners binnen en buiten het departement
- coördinatie informatie tussen Kustwachtcentrum en het NCC
- oproepen leden RBN
- faciliteren, ondersteunen en adviseren RBN

Het DCC-VenW sluit zich ten aanzien van een ramp op de Noordzee aan bij de criteria zoals die in het Rampenplan staan genoemd. Het DCC-VenW wil te allen tijde tijdig hierover geïnformeerd worden door het Kustwachtcentrum. Op basis van de opschalingscriteria die het DCC-VenW hanteert, zal besloten worden tot informatieve dan wel operationele opschaling.

Op aangeven van de voorzitter RBN, zal de leider van het OT op het KWC het DCC-VenW opdracht geven de leden van het RBN op te roepen. Het RBN vergadert bij het DCC-VenW.



## 2.2 De operationele uitvoering

Het Kustwachtcentrum is de kern van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee en is belast met de algehele coördinatie van de operationele uitvoering. De algehele leiding over de operationele uitvoering is opgedragen aan de directeur Kustwacht.

Het communicatie- en coördinatiecentrum van het Kustwachtcentrum fungeert als operationeel commandocentrum. Bij een ramp of incident wordt zonodig de vaste wachtbezetting van het Kustwachtcentrum versterkt.

Zonodig wordt op het Kustwachtcentrum het OT geactiveerd.

De door het operationeel commandocentrum in gang te zetten acties verlopen volgens de procedures van dit rampenplan en de bestaande (deel)plannen zoals die voor de afhandeling van de verschillende soorten rampen en incidenten op de Noordzee bestaan.

Alle operationele informatie-uitwisseling met of tussen uitvoerende diensten vindt in beginsel plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.

De directeur Kustwacht kan een functionaris belasten met de praktische coördinatie op de plaats van het ongeval, de 'on-scene coördinator' genaamd (→ **deel B punt 2.2.3**).

Meldingen over incidenten op de Noordzee worden op het Kustwachtcentrum geverifieerd, waarbij wordt beoordeeld of sprake is van:

- \* een incident van beperkte omvang en met beperkte gevolgen, te classificeren onder de categorieën I of II,
- \* een groter incident of een ramp met (de dreiging van) zodanige gevolgen dat er dient te worden geclassificeerd onder de categorieën III of IV.

### 2.2.1 Rol en werkwijze Kustwachtcentrum

Na melding van een ramp of incident onderneemt men op het Kustwachtcentrum de benodigde actie. Tevens vindt verificatie van de ontvangen melding(en) plaats en wordt aanvullende informatie ingewonnen. Aan de hand van de beschikbare informatie wordt, tot er meer duidelijkheid bestaat over aard en omvang van de ramp of het incident, op het Kustwachtcentrum een eerste classificatie bepaald. Bij twijfel zal in eerste instantie een zwaardere beoordeling worden aangehouden. Zodra meer zekerheid bestaat over de werkelijke aard en omvang van de ramp of het incident volgt, veelal in samenspraak met de voorzitter van het RBN, een bijgestelde categorie-indeling. Informatie over rampen of incidenten wordt, na de bijgestelde categorie-indeling, doorgegeven aan het DCC-VenW.

De leider van het OT draagt zorg voor het in gang zetten van de noodzakelijke acties. De operationele diensten die bij de afhandeling van de ramp of het incident betrokken zijn worden volgens een vastgelegd plan gealarmeerd (→ **deel C schema 5.2**), zoals het Calamiteiten Team van Rijkswaterstaat Noordzee. Het CT is opdrachtnemer van het OT en voert werkzaamheden uit op het terrein van onder andere aansprakelijkstelling, de opruiming van verontreinigingen en obstakels, milieutechnische advisering maar ook het verhalen van kosten en de evaluatie.

Er wordt gehandeld volgens de prioriteiten zoals vastgelegd in het Activiteitenplan en Begroting van de Kustwacht (APB), te weten:

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

Hoewel in de praktijk zaken veelal zullen samenvallen, zal de eerste prioriteit worden gegeven aan het redden van mensenlevens. Indien mensenlevens in gevaar zijn wordt volgens de procedures van het 'OPPLAN SAR' direct een (search and rescue) SAR-actie gestart. Het Kustwachtcentrum treedt dan op in haar rol als het Nationale Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) en is als zodanig de SAR Mission Coordinator (SMC). De voor de operationele uitvoering van kustwachttaken door het Kustwachtcentrum gealarmeerde diensten zullen op grond van de daar aanwezige vakinhoudelijke kennis de nodige acties ondernemen, hierover vindt terugmelding plaats aan het Kustwachtcentrum. Het Kustwachtcentrum houdt een overzicht van de ingezette middelen bij.

Zonodig wordt door het Kustwachtcentrum voor het verkrijgen van ondersteuning contact gezocht met organisaties en diensten van naburige kuststaten. Dit geldt met name bij SAR-acties en bij de bestrijding van milieuverontreiniging.



## 2.2.2 Rol en werkwijze van het Operationeel team (OT)

Het OT bestaat primair uit een aantal daarvoor aangewezen functionarissen van het Kustwachtcentrum (het rompteam). Ter versterking van dit team kunnen vanuit de betrokken diensten en ministeries deskundigen worden geleverd en kan ook vanuit de particuliere sector externe deskundigheid worden aangetrokken. Aanvragen van het OT tot het leveren van deskundigen, zullen te allen tijde en met de meeste spoed worden gehonoreerd.

Het OT is belast met de volgende taken:

- \* het voorbereiden, begeleiden en in overeenstemming met de beheerslijnen van het RBN daadwerkelijk leiden van de operationele acties (het geven van opdrachten tot inzet van materieel en personeel daarbij inbegrepen);
- \* het onderhouden van contacten met bij de actie betrokken schepen en vliegtuigen;
- \* het opbouwen van een zo betrouwbaar mogelijk beeld van de situatie ter plaatse;
- \* het onderhouden van contacten met de 'on- scene coördinator' (→ **deel B punt 2.2.3**).
- \* het informeren van het DCC van VenW;
- \* het doen van voorstellen aan de voorzitter RBN over mogelijke bestrijdingsmaatregelen en bergings- activiteiten die een beslissing van dat team vereisen;
- \* het zo nodig doen instellen van verkeersbegeleiding ter plaatse;
- \* het, binnen de door Verkeer en Waterstaat te stellen criteria, voorbereiden van maatregelen noodzakelijk voor toelating van een incident-schip in een haven(→ **deel B punt 5**);
- \* het bijhouden van een journaal voor het opstellen en verzenden van situatierapporten aan betrokken partijen.

## 2.2.3 De On-Scene Coördinator (OSC)

Bij de afhandeling van rampen en incidenten kan door de directeur Kustwacht een OSC worden aangesteld die wordt belast met de coördinatie op zee.

De OSC verzamelt gegevens, geeft adviezen over de meest gewenste maatregelen ter plaatse en controleert de wijze van uitvoering van door het Kustwachtcentrum gegeven instructies. Hij kan in spoedeisende gevallen naar bevind van zaken handelen maar heeft achteraf een verantwoordingsverplichting naar de directeur Kustwacht.

## 3. De voorlichting

### 3.1 Media-voorlichting

Bij de afhandeling van rampen of incidenten op de Noordzee is het verstrekken van voorlichting aan de media een verantwoordelijkheid van de voorlichter op het Kustwachtcentrum of van de voorlichter die de Directie Communicatie van VenW (DCO) vertegenwoordigt in het RBN.

In de gevallen waarbij het RBN niet als zodanig bijeen komt of nog niet bijeen is, vindt de voorlichting plaats vanuit het Kustwachtcentrum. In het Kustwachtcentrum loopt de voorlichting bij aanvang van de actie via de duty officer en vervolgens via de daarvoor aangewezen voorlichter. De voorlichting wordt afgestemd met de verantwoordelijke dienst. Op het Kustwachtcentrum onthoudt men zich van het verkondigen van meningen en worden uitsluitend feiten en cijfers verstrekt.

Voor het effectgebied op het land is/zijn de verantwoordelijk burgemeester(s) verantwoordelijk voor de gemeentelijke voorlichting en informatievoorziening richting de inwoners.

Zodra het RBN bijeen is geroepen wordt de voorlichting onder verantwoordelijkheid van dat team ondergebracht bij het DCC van VenW. Zo nodig wordt ook het NVC formeel ingesteld door een besluit van IBT/MBT. Het DCO van VenW kan het NCC/eRC verzoeken om advies en ondersteuning op het gebied van crisiscommunicatie. De bij het DCC van VenW aanwezige voorlichter bepaalt welke informatie kan worden vrijgegeven. De kaders daarvoor worden door het RBN aangegeven. De voorlichter van het KWC treedt in die gevallen op als informant.

In die gevallen waarbij het IBT de aansturing verzorgt, berust de voorlichting wanneer formeel besloten bij het Nationaal Voorlichtingscentrum, waar DCO van VenW deel van uitmaakt.

## 4. Relaties zee – land

### 4.1 Algemeen

Bij de afhandeling van rampen en incidenten in de aanloopgebieden van de Noordzee<sup>5</sup> is in eerste instantie de plaatselijk bevoegde autoriteit (de nautisch beheerder en de desbetreffende burgemeester) verantwoordelijk. Voor zover het de burgemeester aangaat alleen voor zover het aanloopgebied

<sup>5</sup> Deze zijn nader omschreven in het Scheepvaartreglement territoriale zee (Staatsblad 1996, nr. 170)



zich binnen gemeentelijk ingedeeld gebied bevindt, de rampen- en incidentenbestrijding niet wordt afgehandeld met toepassing van de Wet BON, en het geen SAR betreft. In de meeste gevallen is het de Rijkshavenmeester die de nautisch beheerder is voor het betreffende gebied. De bevoegdheden tot het nemen van verkeersmaatregelen heeft de havenmeester gemandateerd gekregen van de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit houdt in dat de verantwoordelijkheid voor de verkeersbesluiten die de havenmeester neemt bij de minister ligt.

Vanwege de bijzondere positie van de haven van Rotterdam heeft de havenmeester aldaar de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten gedelegeerd gekregen. Hij is derhalve zelf verantwoordelijk voor de verkeersbesluiten die worden genomen.

Wanneer de bevoegdheden worden overgedragen, zijn de beleidsmatige aspecten vanaf dat moment een verantwoordelijkheid van het RBN en wordt de betrokken nautisch beheerder verzocht in het RBN zitting te (doen) nemen. De directeur Kustwacht neemt de operationele leiding over de uitvoering op zich en het Kustwachtcentrum fungeert als commandocentrum.

Met betrekking tot informatie over rampen en incidenten in de aanloopgebieden vindt beleidsmatig/ bestuurlijk uitwisseling plaats tussen de voorzitter van het RBN en de lokale overheden, en operationeel tussen het Kustwachtcentrum en de lokale verkeerscentrales. Dit is conform de artikelen 8, 9 en 10 van de Wet BON en de afspraken die zijn vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten tussen de (nautisch) plaatselijk bevoegde autoriteiten en de directeur Kustwacht (→ **deel C bijlage 6.2**),

In zijn hoedanigheid van nautisch beheerder voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden, en verantwoordelijke autoriteit voor de hulpverlening en redding (SAR), worden relevante zaken onverwijld ter kennis gebracht van de directeur Kustwacht.

Acties op het gebied van hulpverlening en redding (SAR), worden volgens de procedures van het 'OPPLAN SAR' altijd uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de directeur Kustwacht. Bij optreden binnen in de Noordzeegelegegebieden die gemeentelijk of provinciaal zijn ingedeeld (tot 1 kilometer uit de kust) geschiedt dit ook onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat, maar wordt rekening gehouden met de verantwoordelijkheden van de betrokken autoriteiten te land. Bij optreden in gemeentelijk ingedeeld binnenwater (Waddenzee, IJsselmeer en Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stroom) geldt dat de directeur Kustwacht operationeel verantwoordelijk is voor de SAR-operaties. Vergelijkbaar met de positie van de operationeel leider van een ROT aan de landzijde, heeft de directeur Kustwacht bij de uitvoering van de SAR-operaties in deze gebieden de operationele leiding over het SAR-proces onder verantwoordelijkheid van de burgemeester, die het opperbevel heeft. Het Kustwachtcentrum informeert in een dergelijk geval de plaatselijk bevoegde (bestuurlijke) autoriteiten onverwijld via de GMK.

#### *4.2 Gevolgen voor het land*

Er kunnen zich op zee situaties voordoen met grote gevolgen voor het land waardoor bijvoorbeeld de veiligheid van personen of het milieu wordt bedreigd. Ook kan bij evacuatie van een vaartuig of platform grootschalige opvang van slachtoffers te land noodzakelijk zijn. In dergelijke gevallen wordt gehandeld volgens de procedures van de Wet BON, het 'Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming', de Wet rampen en zware ongevallen, de Wet geneeskundige hulpverlening bij rampen en de provinciale en/of gemeentelijke rampenplannen. De acties te land vinden plaats onder leiding van de daarvoor verantwoordelijke autoriteiten.

##### *4.2.1 De rol van het Nationaal CrisisCentrum (NCC)*

Bij (dreigende) rampen en incidenten op de Noordzee die het treffen van maatregelen te land vereisen, wordt de informatievoorziening en de alarmering van de betrokken instanties, organisaties en diensten te land als volgt georganiseerd (→ **deel C schema 5.3**):

- \* Als een incident of ramp op de Noordzee (dreigende) gevolgen heeft voor het land, informeert het Kustwachtcentrum het DCC van V&W. Het DCC draagt zorg voor de alarmering en informatievoorziening van het NCC. Indien een incident of ramp gevolgen heeft als bedoeld in de artikelen 9 en 10 van de Wet BON vindt de informatie-uitwisseling rechtstreeks plaats tussen de voorzitter van het RBN en de betrokken Commissaris van de Koningin en/of Burgemeester. Daar regelt men in samenwerking met het NCC van BZK vervolgens de coördinatie van de door de verschillende overheden – met name provincies en gemeenten – te treffen bestuurlijke en operationele maatregelen te land.
- \* Met betrekking tot het treffen van operationele maatregelen te land heeft het KWC rechtstreekse contacten met de betrokken GMK's.
- \* Via het NCC noodnummer kan een beroep worden gedaan op het crisiscommunicatiepiket



### 4.3 Slachtofferhulp

Indien bij een ramp of 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.

#### 4.3.1 De aanlanding van slachtoffers

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

Voor aanlanding per helikopter moeten er voldoende geschikte landingsplaatsen beschikbaar zijn. De plaats van aanlanding wordt, zo daar geen overeenstemming over kan worden bereikt en onmiddellijk optreden is vereist, bepaald door de directeur Kustwacht.

#### 4.3.2 Eerste opvang en doorgeleiding

Voor de eerste opvang van grote aantallen slachtoffers worden, op basis van het regionaal crisisplan (voorheen gemeentelijk rampenplan), door de autoriteiten te land in de directe nabijheid van de aanlandingsplaats(en) faciliteiten ingericht.

Het Kustwachtcentrum licht, waar het bestuurlijke maatregelen betreft anders dan bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van de Wet BON, via het DCC van VenW het NCC van BZK in. Contacten over operationele maatregelen vinden rechtstreeks plaats tussen het KWC en de betrokken GMK's.

De opvang, doorgeleiding en afhandeling is een verantwoordelijkheid van de autoriteiten te land. De behandeling en identificatie van dode slachtoffers is een taak van de politie die daarvoor beschikt over het rampen-identificatie-team (RIT).

#### 4.3.3 Het Departementaal Crisiscentrum van VWS (DCC-VWS)

Een ramp op de Noordzee kan gevolgen hebben voor de volksgezondheid. In het geval van een ongeval met bijvoorbeeld een veerboot of passagiersvliegtuig kan het gaan om grote aantallen getroffen personen waar medische opvang aan land voor nodig is. Het aanspoelen of overwaaien van schadelijke stoffen kan eveneens een risico voor de volksgezondheid inhouden. Het DCC-VWS zal daarom geactiveerd worden.

### 4.4 De Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS-diensten (SBK).

In deze regeling wordt de samenwerking tussen de betrokken diensten van Rijkswaterstaat onderling en met de betrokken regionale overheden geregeld zodat bij de bestrijding van een kustverontreiniging gecoördineerd kan worden opgetreden.

De regeling is van toepassing op de gehele Noordzeekust, de oevers van de Westerschelde, de zandplaten in dit gebied en de zeewaartse oevers van de Waddeneilanden.

De regeling kan met betrekking tot de grenzen, in goed overleg tussen de betrokken diensten, flexibel worden toegepast.

Deze regeling treedt in werking indien er sprake is van een homogene verontreiniging door olie van vijf kubieke meter of meer, of bij een stof die een ernstige bedreiging voor de functionele eigenschappen van de bodem voor mens en dier betekent.

### 4.5 Beoordeling gevaarlijke stoffen

In de verantwoordelijkheid voor waterkwaliteit en bodembeheer, heeft Rijkswaterstaat Noordzee de taak in het kader van de Rampen- en Incidentenbestrijding op de Noordzee, de Directeur Kustwacht adequaat van milieutechnische informatie te voorzien rond incidenten.

Voor het beoordelen van de effecten van vrijkomende stoffen op de mens (humane aspecten) heeft RWS-NZ een afroepovereenkomst gesloten met het DCMR Milieudienst Rijnmond te Schiedam waarbij geregeld is dat communicatie rechtstreeks plaatsvindt tussen Kustwachtcentrum en de chemisch adviseur. De coördinatie voor het opvragen en verstrekken van informatie ligt bij het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum (→ **deel C schema 5.8**).



De Waterdienst (voormalig RIZA) van Rijkswaterstaat heeft een team van deskundigen (alarmgroep) permanent beschikbaar om direct, op basis van door het Kustwachtcentrum verzamelde informatie, het schadeprofiel van verloren stoffen te beoordelen en effecten op het mariene milieu aan te geven. Deze informatie wordt aan DNZ/CT en KWC/OT doorgegeven. De informatie is van belang voor zowel de SAR eenheden als de bestrijding van verontreinigingen.

De Waterdienst zet de gegevens door op het netwerk van het Beleidsondersteunend team Milieu-incidenten (BOT-mi) van het ministerie van VROM.

Alle aan de organisatie verbonden teams en organisaties dienen de uitkomsten van het DCMR en de Waterdienst te hanteren als de basisinformatie.

## **5. Toelatingsbeleid en aansprakelijkheid**

### **5.1 Het toelatingsbeleid**

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

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

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

Bij de toelating van type 2 vaartuigen, dit zijn incidentschepen waaraan door een incident een verhoogd risico voor de gezondheid, het milieu of de infrastructuur is verbonden, worden zwaardere eisen gesteld. Over mogelijke effecten van deze toelating op het milieu of de gezondheid is advisering noodzakelijk overeenkomstig deel B, paragraaf 4.5. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat Noordzee), de directeur Kustwacht en de betreffende lokaal bevoegde autoriteit (onder andere de nautisch beheerder, het openbaar bestuur en het Directoraat-Generaal Veiligheid (BZK) ) zijn vanuit de overheid bij deze toelating betrokken.

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

Redelijkheid, billijkheid en het proportionaliteitsbeginsel spelen hierbij een rol en het risico van zinken op zee en/of het veroorzaken van (milieu)verontreiniging wordt afgewogen tegen de risico's van mogelijk te veroorzaken schade bij binnenlopen in een haven. De afwegingen worden gemaakt in het RBN. Tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt worden deze afwegingen gemaakt in overeenstemming met de ministers wie het mede aangaat.

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

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

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

Bij het opstellen van de voorwaarden wordt rekening gehouden met belangen die betrekking hebben op de infrastructuur (het waterstaatkundig beheer) de nautische en economische belangen (het nautisch beheer), de verplichtingen op basis van het Volkenrecht (beroep op zeenood) en het gezondheidsrisico (→ **deel C schema's 5.6 en 5.7**).

### **5.2 Places of refuge**

Mede naar aanleiding van recente scheepsrampen hebben zowel de IMO als de EU maatregelen getroffen om de gevolgen van zo'n ramp te beperken. Zo heeft de IMO de 'guidelines on places of refuge' opgesteld (resolutie 949) en heeft de EU de zogenaamde monitorrichtlijn (richtlijn 2002/59/EG) gepubliceerd. In de guidelines zijn richtlijnen opgenomen om een afweging van (economische en ecologische) belangen te maken om een schip wel of niet naar een veilige haven te dirigeren en in de EU-richtlijn is bepaald dat lidstaten plannen dienen te hebben voor de opvang van schepen in nood. Gezien de rechte en merendeels ondiepe kustlijn-, het bestaan van Particular Sensitive Sea Areas (PSSA's)-, overheersende windrichtingen-, zware deining en/of hoge golfslag gedurende zwaar weer condities-, etc., biedt de Nederlandse kust praktisch geen goede Place of Refuge (PoR) voor incident schepen die tijdelijk een relatief rustig zeegebied zoeken om in staat te zijn de noodsituatie van-, of aan boord van het schip te stabiliseren die als gevolg van een incident op zee is ontstaan.



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

Het aanwijzen van een PoR wordt gedaan door de voorzitter van het RBN door het toepassen van de Wet BON (zie Deel C 3.3.1 en schema 5.7). In de besluitvorming moet het advies van de betrokken (haven-) autoriteit (lokaal bevoegd gezag) worden meegenomen. Bij de afwegingen een incidentschip naar een PoR te dirigeren worden de benodigde- en beschikbare havenfaciliteiten, de omstandigheden en de risico's betrokken (→ **deel C schema's 5.6 en 5.7**, zie ook paragraaf 5.1).

### *5.3 Aansprakelijkheidsaspecten*

Bij de afhandeling van rampen en incidenten op de Noordzee wordt rekening gehouden met de aspecten op het gebied van aansprakelijkheid.

Het betreft de algemene aansprakelijkheid van de belanghebbenden bij het betreffende schip (kapitein, reder, ladingeigenaar etc.) voor schade en kosten en het vragen van een borgsom of bankgarantie aan de belangvertegenwoordiger van het incidentschip.

De borgsom of bankgarantie dient ter dekking van mogelijke risico's, te maken of gemaakte kosten en alle geleden of te lijden schade door de Staat of de desbetreffende gemeente, ontstaan door de toelating tot en het verblijf in de Nederlandse territoriale zee, de Nederlandse binnenwateren en/of het betrokken havengebied. De hoogte van het vastgestelde bedrag moet door de staat worden gemotiveerd.

Ook hier worden de afwegingen gemaakt in het RBN, zo nodig wordt overleg gevoerd met de betrokken burgemeester(s).

Er bestaan vele regelingen die betrekking hebben op vergoeding van schade, aansprakelijkheid of de beperking van aansprakelijkheid van vervoerders en verladers (zie Deel C 3.4.3).

## **6. Justitiële aangelegenheden**

### *6.1 Algemeen*

Bij gebeurtenissen die primair de verantwoordelijkheden raken van de minister van Justitie, bij een terroristische actie op de Noordzee, wordt overeenkomstig het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming, bijlage A sub 2, het IBT-terreurbestrijding geactiveerd onder leiding van de betrokken vertegenwoordiger van het ministerie van Justitie en gehuisvest bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Bij alle andere acties, waarbij justitieel optreden vereist is, wordt het DCC Justitie geactiveerd.

### *6.2 Voorlichting over justitiële onderzoeken*

Voorlichting over strafbare feiten en opsporing geschiedt onder verantwoordelijkheid van de officier van justitie. Over justitieel optreden geeft het Kustwachtcentrum geen informatie aan de media.

## *Deel C*

### **Wettelijk instrumentarium, scenario's, capaciteitsplannen en schema's**

#### **1. Draaiboeken**

##### *1.1 Standaard scenario*

Het 'Rampenplan voor de Noordzee 2009' geeft op hoofdlijnen de procedures voor de wijze van samenwerking.

Bij de betrokken diensten bestaan er daarnaast operationele plannen, bestrijdingsplannen, en capaciteitsplannen die betrekking hebben op specifieke onderdelen van de rampen- en incidentenbestrijding.

Het betreft hier plannen voor activiteiten als:

- \* het uitvoeren van een SAR-actie;
- \* het uitvoeren van de daadwerkelijke rampen- en incidentenbestrijding;
- \* het onder controle brengen van de situatie ter plaatse;
- \* het uitvoeren van justitieel onderzoek;
- \* het beperken van de schade;
- \* het geleiden van een incidentschip naar een haven e.d.





Calamiteitenplannen van toepassing aan boord van schepen en mijnbouwinstallaties zijn de verantwoordelijkheid van de desbetreffende scheepvaart- of mijnbouwmaatschappij. Voor het Kustwachtcentrum wordt het draaiboek voor wat betreft de rampen- en incidentenbestrijding gevormd door de in dit rampenplan beschreven werkwijze en het in dit deel opgenomen alarmeringsplan.

De betrokken diensten zijn vanuit de eigen vakinhoudelijke deskundigheid verantwoordelijk voor het opstellen en instandhouden van de diverse bestrijdings- en capaciteitsplannen. Wanneer een situatie bijstand van de Koninklijke marine vergt, die verder strekt dan de inzet van SAR-eenheden en de regulier voor Kustwachttaken beschikbare en geplande middelen, kan deze bijstand door de directeur Kustwacht (het hoofd van de Afdeling Operatiën), eventueel na vooroverleg met het MARSITCEN te Den Helder, worden aangevraagd bij het Defensie Operatie Centrum (DOC).

Wanneer het RBN is geactiveerd zal, zo de defensievertegenwoordiger daarvan deel uitmaakt, de bijstandsaanvraag worden gericht aan de defensievertegenwoordiger in het RBN.

## **2. Deskundigen, materiële middelen en capaciteit**

De acties bij rampen- en incidentenbestrijding zijn gericht op het minimaliseren van de schadelijke gevolgen van een ongeval door inzet van deskundigen en materiële middelen. Met betrekking tot de middelen wordt een onderscheid gemaakt naar de uit te voeren taken te weten:

- het redden van mensen (→ **deel C punt 2.1**);
- de bescherming van het milieu (→ **deel C punt 2.2**);
- de bescherming van de infrastructuur (→ **deel C punt 2.2**);
- het uitvoeren van bergingsoperaties (→ **deel C punt 2.3**);
- het beperken van gezondheidsrisico.

### **2.1 Capaciteit voor het redden van mensen**

De voor het uitvoeren van SAR-acties beschikbare middelen zijn opgenomen in het 'OPPLAN-SAR'.

#### **2.1.1 De opvang van slachtoffers**

Wanneer er sprake is van een groot aantal slachtoffers worden aan de wal speciale maatregelen getroffen.

Door het Kustwachtcentrum worden de betrokken Gemeenschappelijke Meldkamers (GMK's) van brandweer, politie en ambulancediensten op de hoogte gesteld. Daar draagt men er zorg voor dat zo spoedig mogelijk medische capaciteit (ambulances, mobiel medische teams, geneeskundige combinaties) naar de opvanglocatie wordt gedirigeerd. Tevens regelt men het vervoer en de verdeling van de slachtoffers over de diverse ziekenhuizen.

Voor bijzondere behandeling, zoals brandwonden, toxische of nucleaire besmetting, onderkoeling, etc. kunnen specifieke centra worden benaderd voor advisering en verdere behandeling. Zonodig kan het DCC van VWS worden ingeschakeld.

#### **2.1.2 Radio Medische Dienst**

Indien de Radio Medische Dienst 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 ziekenhuizen vooralarm etc.

Voor de uitvoering van de Radio Medische Dienst is er een overeenkomst gesloten tussen de directeur Maritiem Transport van het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart namens de Staat der Nederlanden, de directeur van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en de directeur van het Kustwachtcentrum namens het **Commando Zeestrijdkrachten (CZSK)**. In 2005 is de uitvoering van deze overeenkomst overgedragen van ministerie van Verkeer en Waterstaat aan het ministerie van Defensie.

#### **2.1.3 De identificatie van slachtoffers**

Bij grootschalige calamiteiten waarbij veel slachtoffers vallen die moeilijk te identificeren zijn, doet het betreffende politiekorps veelal een beroep op het Rampen Identificatie Team (RIT). De coördinatie, beheerszorg en de zorg voor paraatheid en alarmering van het RIT zijn opgedragen aan de korpschef van het Korps Landelijke Politiediensten. Het team beschikt over de juiste werkmethode en voldoende materieel om binnen redelijke termijn 500 slachtoffers te kunnen bergen en identificeren.



## 2.2 Capaciteit voor bescherming van het milieu en de infrastructuur

### 2.2.1 Bestrijdingscapaciteit in Nederland

Het Nederlandse potentieel voor de bestrijding van verontreiniging op zee is gebaseerd op het binnen een vastgestelde termijn opruimen van een in de capaciteitsnota 'Bestrijding milieubedreigende stoffen in de zoute getijdenwateren 2005–2010' vastgelegde hoeveelheid.

De beschikbare capaciteit voor het ruimen, in eigen beheer dan wel via gesloten overeenkomsten met particulieren, wordt voldoende geacht om de verontreiniging te bestrijden. Voor meer informatie over de omvang van de beschikbare capaciteit wordt verwezen naar de genoemde nota van Rijkswaterstaat Noordzee.

Met betrekking tot de procedures voor inzet van de eigen organisatie bij de uitvoering van de kustwachttaken rampen- en incidentenbestrijding heeft Rijkswaterstaat Noordzee een eigen deelplan ontwikkeld.

### 2.2.2 Capaciteit Waddenzee

Door werking van eb en vloed bestaat de kans dat verontreinigingen vanuit de Noordzee de Waddenzee instromen.

Voor de bestrijding in de Waddenzee bestaat een eigen organisatie en is materieel opgeslagen in de havens van een aantal Waddengemeenten. Er is een Coördinatieplan Rampenbestrijding Waddenzee (CRW). De vuurtoren Brandaris fungeert daarbij als Centrale Meldpost Waddenzee (CMW).

### 2.3 Bergingscapaciteit

Bij bergingsoperaties op zee, zowel droog als nat, wordt over het algemeen specifiek bergingsmaterieel ingezet. Onder droge berging wordt verstaan het bergen van nog drijvende objecten, onder natte berging die van gezonken of gestrande objecten.

Het voor de uitvoering van bergingsoperaties op zee benodigde materieel is over het algemeen aanwezig bij de particuliere bergingsondernemingen. Garanties over de beschikbaarheid van dit materieel bestaan er echter niet. Om er zeker van te zijn dat bij (dreigende) milieurampen daadwerkelijk over adequate bergingscapaciteit kan worden beschikt heeft Verkeer en Waterstaat een overeenkomst gesloten op basis waarvan een bergingsvaartuig permanent inzetbaar is op de Noordzee. De inzet van dit bergingsvaartuig voor bergings- en SAR-activiteiten is bij operationele overeenkomst gemandateerd aan de directeur Kustwacht.

## 3. Wettelijke regelingen, voorschriften en richtlijnen

### 3.1 Inleiding

Op het gebied van de rampen- en incidentenbestrijding bestaat een groot aantal verdragen, wetten en uitvoeringsregelingen.

Ten aanzien van het optreden op zee bij rampen en incidenten dient een onderscheid te worden gemaakt tussen optreden binnen de territoriale zee (gebied met een breedte van 12 zeemijl langs de kust) en daarbuiten.

Op grond van zijn soevereiniteit kan Nederland binnen de territoriale zee ten opzichte van buitenlandse schepen op praktisch dezelfde voet rechtsmacht uitoefenen als ten opzichte van Nederlandse schepen, behoudens de volkenrechtelijke beperkingen in verband met het recht op onschuldige doorvaart van buitenlandse schepen. Bij incidentschepen die een ernstige bedreiging vormen voor de Nederlandse kust of vitale Nederlandse belangen, kan er echter geen sprake meer zijn van onschuldige doorvaart.

Daarentegen zijn schepen die op volle zee een ongeval overkomt in beginsel alleen onderworpen aan de rechtsmacht van de vlaggestaat. Optreden tegen buitenlandse schepen door een kuststaat wiens belangen (dreigen te) worden aangetast tengevolge van een ongeval is alleen toegestaan onder volkenrechtelijke strikte voorwaarden, die voor Nederland zijn uitgewerkt in de Wet BON. Er kan slechts worden opgetreden als dat noodzakelijk is ter bescherming van wezenlijke belangen van Nederland. Het proportionaliteitsbeginsel (het middel moet redelijk zijn in verhouding met het doel) en het subsidiariteitsbeginsel (er is geen ander, minder ingrijpend middel voorhanden) zijn daarbij van toepassing.

### 3.2 Meldingsplicht

Behalve de direct betrokkenen heeft in bepaalde gevallen ook de overheid een meldingsplicht. Zo moet, alvorens bepaalde maatregelen worden getroffen, conform artikel 7 van de Wet BON, door de minister van Verkeer en Waterstaat overleg worden gepleegd met de vlaggestaat van het betrokken schip, tenzij zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.



In het kader van het Verdrag van Bonn moet een land, dat partij is bij het Verdrag en dat kennis heeft genomen van een verontreiniging op de Noordzee die een ernstige bedreiging kan vormen voor de belangen van een of meer partijen, de andere tot het verdrag toegetreden partijen inlichten (POLREP systeem).

De overheid moet een melding van een lozing van milieuschadelijke stoffen onmiddellijk doorgeven aan de vlaggestaat van het betrokken schip en aan elke andere staat die bij de gevolgen van het incident kan worden betrokken.

Op grond van de Wet BON en de WVVS zal de gezagvoerder melding moeten maken, overeenkomstig de Regeling melding ongevallen en voorvallen op zee, van elk voorval, dreigend dan wel daadwerkelijk, dat lozing van milieuschadelijke stoffen, olie of anderszins, tot gevolg heeft/zal hebben.

Ingevolge de Europese richtlijn 2002/59/EG, nader uitgewerkt in onder meer art. 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee, moeten kapiteins of exploitanten van schepen die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen en die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren tijdig bepaalde gegevens mededelen aan de bevoegde instantie van de Lid-Staat van vertrek en bestemming

### 3.3 Nationale wetgeving

#### 3.3.1 De Wet bestrijding ongevallen Noordzee

De Wet BON, die is gebaseerd op het Interventieverdrag (Brussel 1969, Trb. 1970, 196), voorziet in de mogelijkheid tot optreden in volle zee ingeval van een (potentieel) ongeval met mogelijk ernstige schadelijke gevolgen als verontreiniging van de zee door olie en chemicaliën. Daarbij kan een bergingsactie van het incidentschip noodzakelijk zijn.

Op grond van de Wet BON kan Nederland op volle zee subsidiair en proportioneel maatregelen nemen die noodzakelijk zijn ter voorkoming, vermindering of opheffing van ernstig en dreigend gevaar voor de kust of daarmee samenhangende belangen door (dreigende) verontreiniging van de zee door olie of andere stoffen na een ongeval of daarmee verband houdende handelingen.

Er is zoals hiervoor aangegeven een meldings- en informatieplicht aan alle betrokkenen bij een ongeval in de omschreven zeegebieden.

Nederlandse niet bij een ongeval op volle zee betrokken gezagvoerders van schepen en luchtvaartuigen worden verzocht om op basis van vrijwilligheid mededeling te doen van elk ongeval dat zij waarnemen.

Voor het optreden in volle zee ('interventie') ten aanzien van schepen betrokken bij ongevallen in de zin van de Wet BON en het Interventie-verdrag gelden strikt genomen geen geografische grenzen. Een criterium is of door het ongeval vitale Nederlandse belangen op het spel staan, dit ongeacht de plaats van het ongeval. Om toch tot een zekere operationeel werkbare gebiedsafbakening te komen, is voor de toepassing van de Wet BON een bepaald deel van de zuidelijke Noordzee gekozen. Dit zeegebied, dat de Nederlandse exclusieve economische zone en grote delen van de aangrenzende wateren omvat, bevindt zich tussen de 56° breedtegraad en het Engels Kanaal.

Aan de landzijde wordt de werkingsgrens van de Wet BON en het vigerende 'Rampenplan voor de Noordzee 2009' gevormd door de landwaartse grens van de territoriale zee, d.w.z. de zogenoemde basislijnen op de kust en in de zeegaten. De Wet BON kent hierop echter een uitzondering voor de monding van de Westerschelde: daar is als grens de meer landwaarts gelegen lijn Vlissingen-Breskens (de lengtegraad van 3°-35' Oosterlengte) gekozen, omdat hier vrijwel gelijke maritieme omstandigheden gelden als op zee.

Wat betreft het gemeentelijk ingedeelde zeegebied, met name de uitbreiding met één kilometer buiten de kust en het genoemde gebied in Zeeland, geldt een bijzondere situatie. De Wet BON en de bestaande Wet rampen en zware ongevallen overlappen elkaar hier. Zoals uiteengezet in de Memorie van toelichting bij de Wet BON, is er uit doelmatigheids overwegingen voor gekozen de rampen- en incidentenbestrijding op zee primair te laten plaatsvinden onder de werking van de Wet BON.

Overigens geldt voor de rampen- en incidentenbestrijding in dit gebied dat het optreden op zee door of namens de minister van Verkeer en Waterstaat geschiedt in overeenstemming met de ministers wie het mede aangaat, tenzij er sprake is van een situatie die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt.

Over voorgenomen aanwijzingen en maatregelen ten behoeve van de rampen- en incidentenbestrijding op zee dient vooraf overleg te worden gevoerd met de betrokken burgemeester indien de tenuitvoerlegging van de aanwijzing of maatregel van invloed zal zijn op het gebied van die gemeente. Een en ander geldt niet indien zich een situatie voordoet die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt. Aan de commissaris van de Koningin moeten de nodige inlichtingen worden verstrekt.

Toepassing van de Wet BON volgt het principe van een drietrapsraket (→ **deel C schema 5.5**). Een uitgangspunt van de wet is dat de kapitein of de eigenaar van een schip, al dan niet na overleg met een bergingsbedrijf, aangeeft dat hij een bergingsovereenkomst wil sluiten. Deze overeenkomst is in beginsel een particuliere aangelegenheid waarin de overheid geen betrokkenheid heeft (trap één). De tweede en derde trap worden slechts ontstoken indien de overheid meent op te moeten treden, in



eerste instantie door het geven van een aanwijzing (trap twee) en in laatste instantie door het opleggen of zelf nemen van een maatregel (trap drie). De beslissing of de overheid overgaat tot het geven van een aanwijzing dan wel het nemen van een maatregel is afhankelijk van de ernst van de situatie, zoals die door de overheid wordt ingeschat.

De overheid kan een bergingsovereenkomst tussen de kapitein of scheepseigenaar en de berger niet afdwingen. Indien de eerstgenoemde medewerking weigert is het onder bepaalde omstandigheden evenwel mogelijk dat de overheid het gezag over het schip, zo nodig met behulp van de sterke arm, overneemt. In het gehele werkingsgebied van de Wet BON treedt namens de minister van Verkeer en Waterstaat de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee op. Met het toezicht op de naleving van door hem gegeven aanwijzingen en op de uitvoering van door hem opgelegde maatregelen zijn ter uitvoering van artikel 11, tweede lid, Wet BON, aangewezen de directeur Kustwacht en de ambtenaren die zijn belast met de operationele rampenbestrijding ingevolge het 'Rampenplan voor de Noordzee 2009'.

De aanwijzing of maatregel wordt in de praktijk via telecommunicatie cq satcom aan het schip doorgegeven. Vanuit juridisch oogpunt is het echter wenselijk dat de aanwijzing of maatregel ook op papier wordt gesteld en wordt overhandigd aan de kapitein van het schip. Om dit te vergemakkelijken is aan dit Rampenplan voor de Noordzee 2009 een standaard formulier Aanwijzing en een standaard formulier Maatregel toegevoegd (→ **deel C bijlagen 6.5 tot en met 6.8**).

### *3.3.2 De Scheepvaartverkeerswet*

Wettelijk kader met betrekking tot de ordening van het scheepvaartverkeer. In het belang van een samenhangend overheidsoptreden ten aanzien van het scheepvaartverkeer in de territoriale zee, het in- en uitgaande zeescheepvaartverkeer in de aanloopgebieden op zee en de daaraan aansluitende binnenwateren en havens en het doorgaande scheepvaartverkeer op de binnenwateren wordt verkeersreglementering in het leven geroepen.

### *3.3.3 Het Scheepvaartreglement territoriale zee*

In dit reglement worden als nadere uitwerking van de Scheepvaartverkeerswet ter bevordering van het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, met name in verkeersgebieden (aanloopgebieden), bijzondere regelingen getroffen met betrekking tot het scheepvaartverkeer. In dit reglement is o.a. de reguliere meldplicht van zeeschepen aan de havenautoriteiten opgenomen en ook een meldplicht bij incidenten.

### *3.3.4 De Wet aansprakelijkheid olietankschepen*

Ingevolge deze wet is de eigenaar van een schip aansprakelijk voor schade door verontreiniging door olie. Voor deze schade kunnen niet worden aangesproken degenen die met toestemming van eigenaar, reder of kapitein hulp verlenen aan schepen, goederen of opvarenden (b.v. loods) en zij die preventieve maatregelen nemen alsmede hun ondergeschikten of vertegenwoordigers.

### *3.3.5 De Wrakkenwet*

Deze wet stelt in openbare wateren, waartoe ook de territoriale zee wordt gerekend, de beheerder van het water of waterstaatswerken in staat vaartuigen of overblijfselen daarvan en alle andere voorwerpen, die zijn gestrand, gezonken of aan de grond geraakt, op te (doen) ruimen zonder voor eventuele schade aan het vaartuig, het opgeruimde voorwerp dan wel zaken aan boord of in het voorwerp aansprakelijk te kunnen worden gesteld.

### *3.3.6 De Wet voorkoming verontreiniging door Schepen*

Op grond van deze wet is de overheid bevoegd schepen in een Nederlandse haven aan te houden of de toegang tot een Nederlandse haven te ontzeggen indien deze schepen niet voldoen aan de in deze wet gestelde eisen ten aanzien van bouw, constructie en uitrusting.

### *3.3.7 De Mijnbouwwetgeving*

De Mijnbouwwetgeving en het Mijnbouwbesluit voorzien in de mogelijkheid tot optreden op mijnbouwinstallaties op de Noordzee. In het Mijnbouwbesluit zijn in artikelen 86 tot 91 de bevoegdheden van de Minister van Economische Zaken geregeld, overigens zijn deze bevoegdheden sinds 2004 gemandateerd aan de Inspecteur-generaal der Mijnen. De Minister van Economische Zaken kan ten aanzien van het bestrijden van een voorval als bedoeld in art 86 eerste lid van het Mijnbouwbesluit, of het beperken van de gevolgen ervan, aanwijzingen geven op welke wijze de desbetreffende werkzaamheden worden verricht en welke bestrijdingsmiddelen daarbij worden aangewend. Eveneens kan worden bepaald dat de desbetreffende werkzaamheden worden opgedragen aan een ter zake



deskundige en daarin gespecialiseerde instelling. De uitvoerder verleent op aanwijzing de Minister zoveel mogelijk hulp en bijstand bij het bestrijden van het voorval of beperken van de gevolgen ervan.

### ***3.3.8 Besluit grenzen Nederlandse exclusieve economische zone en uitbreiding werkingssfeer van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken***

Bij dit besluit is de Nederlandse EEZ ingesteld en is bepaald dat de buitengrens van die zone samenvalt met de grenzen van het aan Nederland toekomende gedeelte van het continentale plat. De binnengrens van de EEZ valt samen met de buitengrens van de territoriale zee. De EEZ geeft Nederland ruimere handhavingsmogelijkheden, met name ten aanzien van lozingsovertredingen door buitenlandse schepen.

Naar aanleiding van ontwikkelingen ten aanzien van mogelijke bouwprojecten in zee worden nadere beleidsvoornemens ontwikkeld met betrekking tot de invulling van de rechtsmacht binnen de EEZ. Het toepassingsgebied van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken is daartoe uitgebreid tot de EEZ. Tevens wordt in het kader van de instelling van de EEZ bezien of het wenselijk is nog meer bestaande wetten van toepassing te verklaren, dan wel of een meer omvattend wettelijk kader ontwikkeld dient te worden.

### ***3.3.9 De Wet grenzen Nederlandse territoriale zee***

In deze wet is de afbakening van de territoriale zee vastgelegd, de buitengrens van de territoriale zee vormt tevens de binnengrens van de EEZ.

### ***3.3.10 De Wet installaties Noordzee***

Deze wet treft voorzieningen ter bescherming van rechtsbelangen ten aanzien van installaties opgericht buiten de territoriale wateren op de bodem van het Nederlands deel van het continentaal plat.

### ***3.3.11 Boek 8 Burgerlijk Wetboek***

Dit boek, Verkeersmiddelen en Vervoer genaamd, geeft onder andere bepalingen omtrent hulp en berging bij ongevallen op zee.

### ***3.3.12 Het Besluit instelling Kustwacht***

Deze overeenkomst van 17 november 2006 regelt de organisatie van de Nederlandse Kustwacht. De taken en bevoegdheden van de Kustwacht, het Kustwachtcentrum en de directeur Kustwacht zijn hierin opgenomen.

### ***3.3.13 De Regeling inzake de SAR-dienst 1994***

Deze regeling van 26 augustus 1994 (Stcrt. 188) draagt de organisatie en instandhouding van een Opsporings- en Reddingsdienst in Nederland als onderdeel van de Kustwacht op aan de directeur Kustwacht. Een en ander is nader uitgewerkt in het 'OPPLAN SAR'.

### ***3.3.14 Het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming (NHC)***

Dit handboek is een praktische leidraad voor eenduidige coördinatie- en besluitvormingsstructuren op rijksniveau voor de beheersing van crisis.

Het is, met inachtneming van de bestaande afspraken over een aantal specifieke incidenten, bestemd voor alle crisissituaties die een optreden van de rijksoverheid vereisen. Eén van deze afspraken betreft de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee. Zoals beschreven in bijlage A sub 5 van het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming geschiedt de interdepartementale coördinatie indien en zolang het incident en de gevolgen daarvan zich beperken tot de zee op basis van het onderhavige 'Rampenplan voor de Noordzee 2009'. In situaties met grote gevolgen voor het land kan na verloop van tijd het accent van de operationele uitvoering en de beleidsproblematiek van de bestrijdingsmaatregelen verschuiven naar de landzijde. In dat geval wordt de interdepartementale coördinatie te land verzorgd door het NCC.



### 3.4 Internationaal kader

#### 3.4.1 Opsporing en redding

##### *Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart*

(Chicago, 1944, Stb. 1947, H 165).

Ingevolge de artikelen 25 en 37 verbinden partijen zich om hulp te verlenen aan in nood verkerende luchtvaartuigen en samen te werken conform de maatregelen, aanbevolen door het verdrag. Annex 12 handelt in het bijzonder over 'search and rescue'.

##### *VN Zeerechtverdrag (UNCLOS)*

(Montego Bay 1982, Trb. 1984, 55).

Dit verdrag verplicht de partijen tot de oprichting en instandhouding van een doeltreffende opsporings- en reddingsdienst ten behoeve van de veiligheid op en boven zee.

##### *Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS)*

(Londen, 1974, Trb. 1976, 157).

Hoofdstuk V, voorschrift 15 verplicht partijen tot het treffen van de noodzakelijke voorzieningen voor het bewaken van de kust en het redden van personen die op zee nabij hun kusten in nood verkeren.

##### *Internationaal verdrag inzake maritieme opsporing en redding*

(Hamburg, 1979, Trb. 1980, 181).

Artikel I verplicht tot de instandhouding van een opsporings- en reddingsdienst, die dient te voldoen aan de operationele en technische eisen als opgenomen in het verdrag. Dit met als doel internationaal te komen tot meer eenvormigheid van de SAR-organisaties en tot verbetering van de samenwerking.

#### 3.4.2 Rampen en incidenten

##### *Het Interventieverdrag*

(Brussel 1969, Trb. 1970, 196).

Internationaal verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken, het zogenaamde Interventieverdrag, en het Protocol inzake optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie (Londen, 1973), het zogenaamde Interventieprotocol.

De partijen bij dit Verdrag en Protocol kunnen in volle zee na een ongeval de maatregelen nemen die noodzakelijk zijn ter voorkoming, vermindering of opheffing van ernstig en dreigend gevaar voor hun kust of daarmee samenhangende belangen door verontreiniging of dreigende verontreiniging van de zee door olie of andere stoffen dan olie.

#### 3.4.3 Internationale samenwerking

Nederland is één van de landen rond de Noordzee en het is niet uitgesloten dat een maritiem incident in Nederlandse wateren uitstraling kan hebben naar een aangrenzend land. Andersom kan een maritiem incident in de wateren van een buurland effect hebben op de Nederlandse wateren of het land.

Illustratief hiervoor is het incident met de 'TRICOLOR', een autoschip dat na een aanvaring zonk in Franse wateren. De uitstraling die de ramp had op Nederlandse wateren en kusten noopte de Nederlandse overheid tot inzet van mensen en middelen.

In gebieden waar nationale belangen elkaar raken is bi- of multilaterale samenwerking essentieel. Die internationale samenwerking wordt hier beknopt toegelicht.

##### *Internationale Maritieme Organisatie*

Onder de International Maritime Organization valt het Oil Pollution Preparedness & Response Cooperation Convention (OPRC). Dit verdrag regelt de samenwerking op mondiaal niveau.

In beperkte mate regelt het OPRC verdrag het voorkomen van oliemorsingen. Het OPRC is meer gericht op schoonmaak na een ongeval. Inzake de samenwerking bij het opruimen zijn er verdragen als het Oilspill Protocol van Cartagena en het bilaterale verdrag met Venezuela. Voorts is er in 2000 door de lidstaten in IMO het protocol gemaakt inzake andere schadelijke stoffen dan olie. Evenals bij het OPRC-Verdrag kan samenwerking uit hoofde van het onderhavige OPRC-HNS Protocol (Hazardous and Noxious Substances ) noodzakelijk zijn zonder dat er daadwerkelijk sprake is van opgetreden

schadelijke gevolgen. Het OPRC-verdrag en het HNS Protocol verplichten de verdragspartijen zich tot het verlenen van bijstand aan andere verdragspartijen die daarom verzoeken. Verder is er sprake van een verplichting om actief samen te werken.

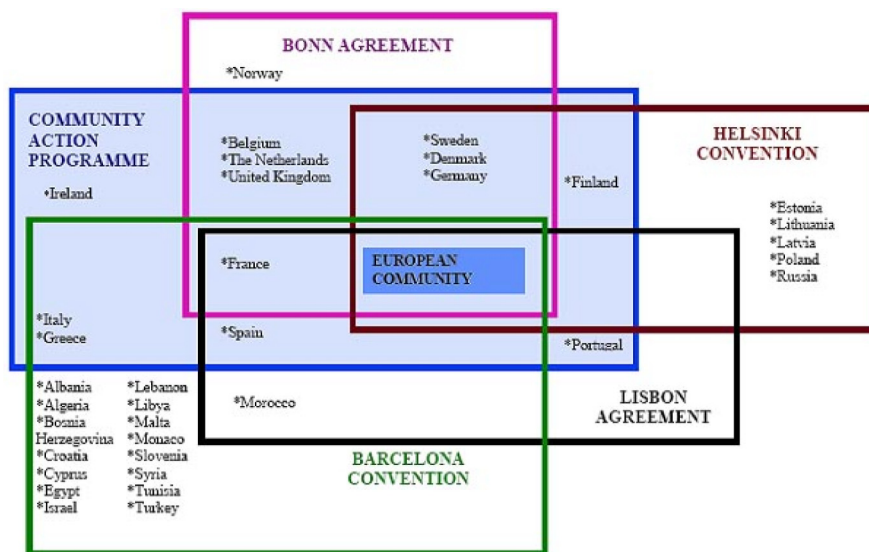
Nederland kan verzoeken om assistentie, maar kan ook verzocht worden samen te werken of assistentie te bieden aan een lidstaat in de IMO.

### Europese Commissie

Binnen de Europese Unie is een aantal regionale verdragen van kracht, die specifiek gericht zijn op maritieme incidenten en de samenwerking daarin. De Europese Commissie (EC) is in al die regionale verbanden partner (zie figuur).

In Brussel is er ten behoeve van de lidstaten een Monitoring en Informatiecentrum (MIC). Dit centrum is permanent bemand. Indien een land een omvangrijke calamiteit overkomt, waarbij internationale hulp nodig is, kan dit via het centrum geregeld worden.

Dit centrum zal communicatie opzetten tussen National Focal Points. In Nederland is het Kustwachtcentrum het nationale aanspreekpunt.



De Regionale verdragen zijn:

- \* HELCOM: landen rond de Oostzee;
- \* BONN AGREEMENT: landen rond de Noordzee, inclusief Ierland;
- \* LISBON CONVENTION, betreft Spanje, Portugal en Marokko (niet effectief van kracht);
- \* BARCELONA CONVENTION; landen rond de Middellandse Zee.

Meest in het oogspringende voorbeeld van de samenwerking onder de MCMP is de internationale hulp die aan Spanje geboden werd bij het ongeval met het ms. 'PRESTIGE'.

### Regionaal Verdrag

Nederland is partij bij het BONN AGREEMENT 1983 (Verdrag van BONN). Dit verdrag kwam tot stand in 1969, na de ramp met de tanker 'TORREY CANYON'.

De Bonn Overeenkomst regelt de samenwerking van de kuststaten van de Noordzee bij de opsporing, melding en bestrijding van verontreiniging van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen. Het betreft hierbij dergelijke vervuiling afkomstig van schepen en installaties. De Bonn Overeenkomst is van toepassing zodra verontreiniging of dreigende verontreiniging van de zee door olie of andere schadelijke stoffen een ernstig of onmiddellijk gevaar betekent voor de kust of daarmee samenhangende belangen van een of meer van de partijen bij het verdrag. Tevens dient de Overeenkomst om te komen tot toezicht als middel om dergelijke verontreinigingen op te sporen en te bestrijden en de overtreding van milieuregels te voorkomen.

Alle landen rond de Noordzee zijn lid van het Verdrag. In 2007 zal Ierland volwaardig lid zijn. Spanje en Portugal komen als waarnemer naar de vergaderingen.

In praktische zin betekent BONN dat in de voorbereidende fase samengewerkt wordt inzake afstemming bij calamiteitenplannen. Uitgangspunten inzake de risicoanalyse over de scheepvaart worden op elkaar afgestemd. Bij het routinematige toezicht op het zeegebied wordt over en weer van de vliegtuigen gebruik gemaakt, bijvoorbeeld als een vliegtuig voor onderhoud aan de grond staat. Jaarlijks zijn er oefeningen met vliegtuigen en/of met schepen. Het netwerk tussen de contactpersonen



en organisatie staat garant voor adequate hulp in geval van een incident. Onder het verdrag hangt een aantal bi- of multilaterale operationele plannen waarbij buurlanden meer expliciete afspraken hebben gemaakt inzake onderlinge assistentie. Nederland kent twee van deze operationele plannen.

#### *DENGERNETH en Zuidelijke Noordzee*

In 1991 besloten Duitsland en Nederland nadere afspraken te maken inzake de samenwerking in het Waddengebied. Dit werd het NETH-GER plan. Rond het Eems-Dollard Estuarium werd een zogenaamde 'Quick Response Zone' ingesteld, hetgeen betekent dat indien in die zone een incident plaatsvindt het land dat snel ter plaatse kan zijn direct kan handelen, ook in de territoriale wateren van het andere land. In 2005 is besloten om het NETH-GER plan samen te voegen met het DEN-GER plan dat Denemarken en Duitsland hebben (DENGERNETH), zodat er een brede samenwerking ontstaat in het Waddengebied. Onderdeel is het jaarlijks oefenen met bestrijdingscapaciteit.

In het zuidelijke deel van de Noordzee, de aanloop naar het Kanaal, is er een operationeel plan tussen Frankrijk, Engeland en België. 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 terwijl Nederland geen partij is in het plan, is Nederland sinds 2005 partij. Ook in dit operationele samenwerkingsplan, waarvoor nu nog geen naam is, gaat het met name om gemeenschappelijk optreden bij een incident in de vorm zoals het Verdrag van Bonn beschrijft.

#### *Contacten*

Voor alle verdragen en plannen geldt dat de contacten gelegd worden met het Kustwachtcentrum. Opvolging van de berichtgeving en het invullen van de mogelijkheden van assistentie wordt door Rijkswaterstaat Noordzee verzorgd.

#### *European Maritime Safety Agency.*

Na het ongeval met het ms. ERIKA is de European Maritime Safety Agency (EMSA) opgericht. Dit agentschap hangt onder het Directorate-General Transport and Energy (DG-TREN). EMSA heeft het hoofdkantoor in Lissabon.

Onder het EMSA is een Technical Consultive Group actief. Deze bestaat uit experts van de lidstaten en kan EMSA ondersteunen, alsook lidstaten, bij het optreden bij maritieme incidenten.





### De Europese samenwerking

Daarnaast bestaan er vele regelingen die betrekking hebben op vergoeding van schade, aansprakelijkheid of de beperking van aansprakelijkheid van vervoerders en verladers. Volstaan wordt met het noemen van:

- \* The international convention on civil liability for oil pollution damage (CLC);
- \* The international convention on the establishment of an international fund for compensation of oil pollution damage (IFC);
- \* Tanker owners voluntary agreement concerning liability for oil pollution (TOVALOP);
- \* Contract regarding an interim supplementa to tanker liability for oil pollution (CRISTAL).

### 3.4.4 Overige internationale regelgeving

Wat de preventie tegen en de afhandeling van rampen en incidenten betreft, wordt in algemene zin ook nog gewezen op:

- \* het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring (Brussel 1910, Stb. 1913, 74), geeft een civielrechtelijke regeling van aansprakelijkheid voor aanvaringsschade;
- \* het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging (Brussel 1910, Stb. 1913, 75), geeft regels met betrekking tot hulp- en bergingsloon en een verplichting tot hulpverlening aan drenkelingen;
- \* het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart (Rome 1988, Trb. 1989, 17), geeft regels ter bevordering van strafrechtelijke samenwerking in geval van kaping en sabotage van zeeschepen;
- \* het STCW-verdrag 1978 respectievelijk de Richtlijn (94/58/EG) (Londen 1978, Trb. 1981, 144) respectievelijk (1994 PbEG L 319). Hierin worden regels gegeven die betrekking hebben op opleiding, vakbekwaamheid en basisprincipes voor wachtdiensten aan boord;
- \* het Verdrag tot eenmaking van enige regelen betreffende strafrechtelijke bevoegdheden in zaken van aanvaringen en andere scheepsongevallen (Brussel 1952, Trb. 1970, 203), geeft uniforme



regels betreffende de strafrechtelijke bevoegdheid in zake aanvaringen en andere scheepsongevallen;

- \* de Colregs 1972, (Londen 1972, Trb. 1974, 51). 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 etcetera. Het verdrag is van toepassing op volle zee en alle wateren daarmee in verbinding die bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen;
- \* het OPRC, Internationaal verdrag inzake voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging (Londen 1990, Trb. 1992, 1), geeft bepalingen met betrekking tot scheepsnoodplannen, meldingsprocedures, oliebestrijdingsplannen, internationale samenwerking bij oliebestrijding, onderzoek en technische samenwerking;
- \* MARPOL 73/78 (Londen 1973, Trb. 1975, 147). Dit Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen, met Protocolen en Bijlagen geeft vele voorschriften betreffende de constructie, uitrusting, en inrichting van schepen en geeft emissienormen.
- \* Onder de International Maritime Organization (IMO) valt het Oil Pollution Preparedness & Response Cooperation Convention (OPRC). Dit verdrag regelt de samenwerking op mondiaal niveau.

#### **4. Informatie over schepen betrokken bij een ramp of incident**

Voor het verkrijgen van informatie over de lading van schepen betrokken bij een ramp of incident dient onderscheid te worden gemaakt tussen de volgende categorieën:

- A. Schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, verder onderverdeeld in:
  - A.1. schepen die naar of uit de zeehavens van de Europese Gemeenschap varen
  - A.2. schepen in doorvaart naar of uit zeehavens buiten de EG;
- B. Overige schepen.

Ter uitvoering van richtlijn 2002/59/EG (⇒deel C punt 3.2) is in Nederland het meld- en informatie systeem SafeSeaNet geïmplementeerd. Met behulp van dit systeem is het voor het Kustwachtcentrum, als aangewezen Nationaal Bevoegde Autoriteit (NBA), mogelijk om snel en langs elektronische weg de benodigde informatie over schepen en scheepsloadingen op te vragen bij de daartoe aangewezen Bevoegde Plaatselijk Autoriteiten (BPA's).

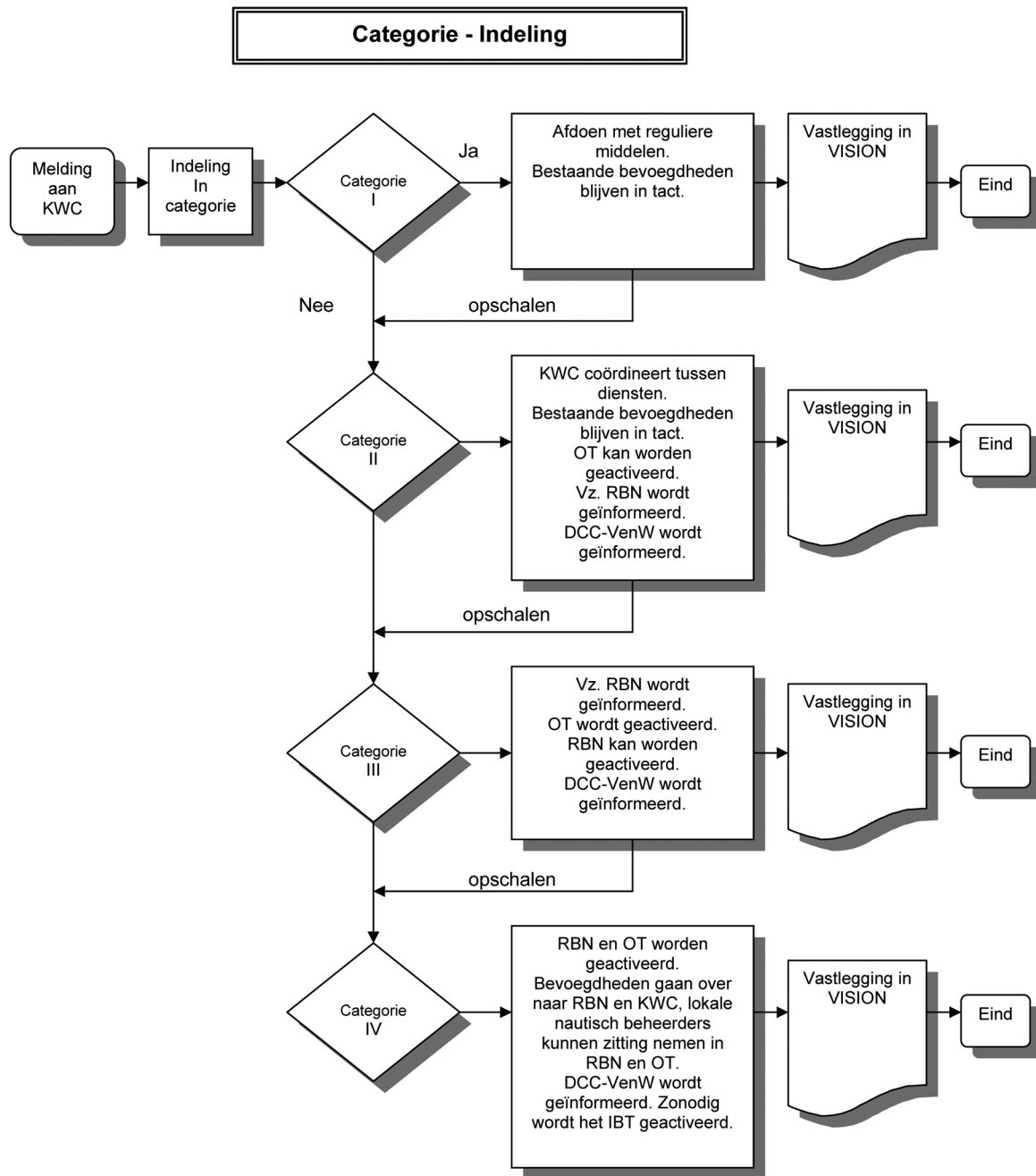
Zolang de elektronische informatie systemen nog niet volledig zijn geïmplementeerd, kan voor alle categorieën schepen betrokken bij een incident op de Noordzee informatie worden verkregen door het raadplegen van de volgende instanties en diensten:

- \* Rederij of scheepsagent;
- \* Verkeersdienst of havenautoriteit haven vertrek/bestemming;
- \* Douane van de haven vertrek/bestemming;
- \* Verlader/ontvanger/stuwadoer;
- \* IVW Divisie Vervoer;
- \* Lloyds Sea Data;
- \* Meldingspunten Engels Kanaal (Frans/Engels);
- \* Ambassade/Consulaat;
- \* Port State Control;
- \* Lloyd's Register.

## 5. Schema's

### Deel C: Schema 5.1

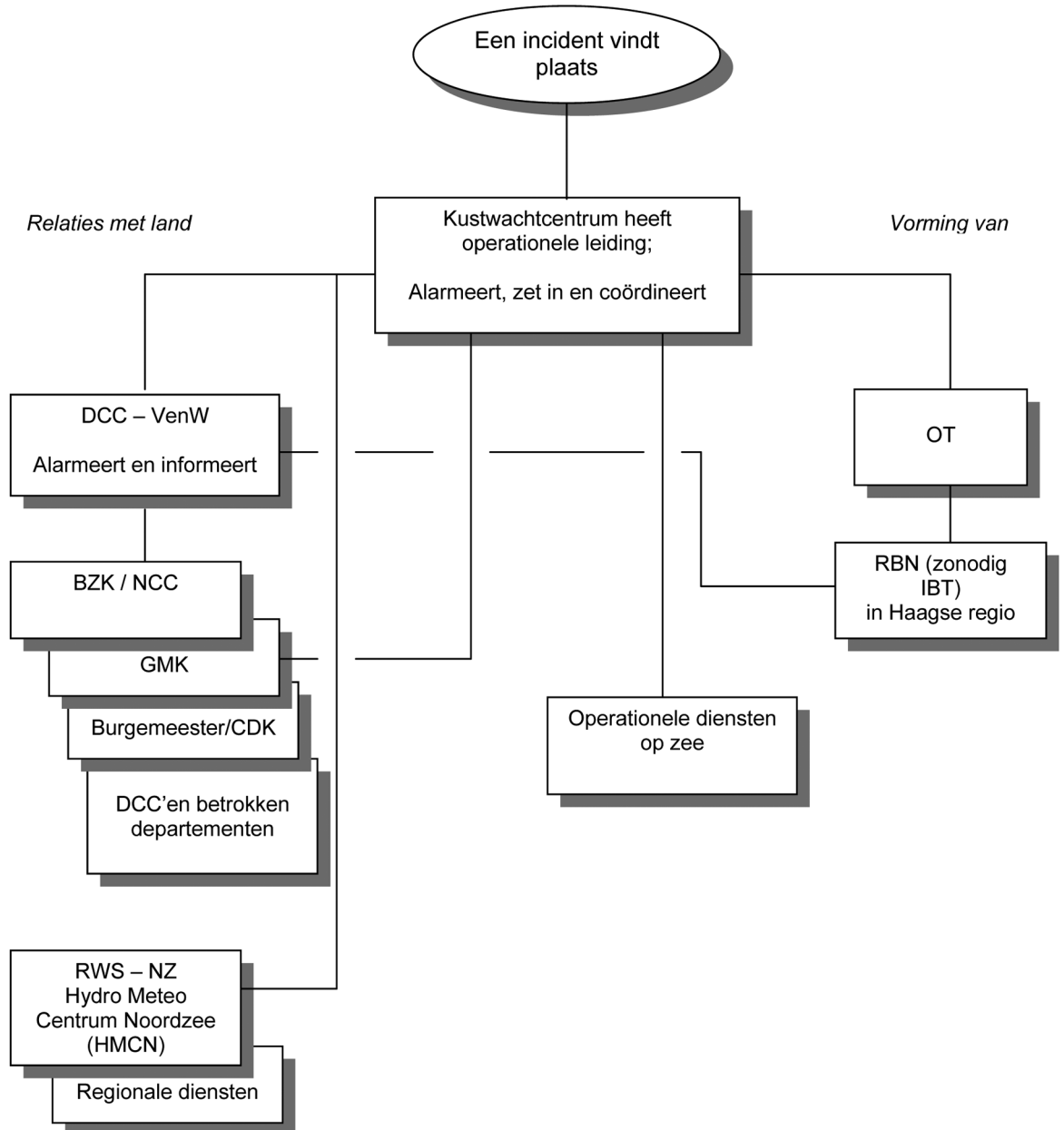
#### Categorie indeling





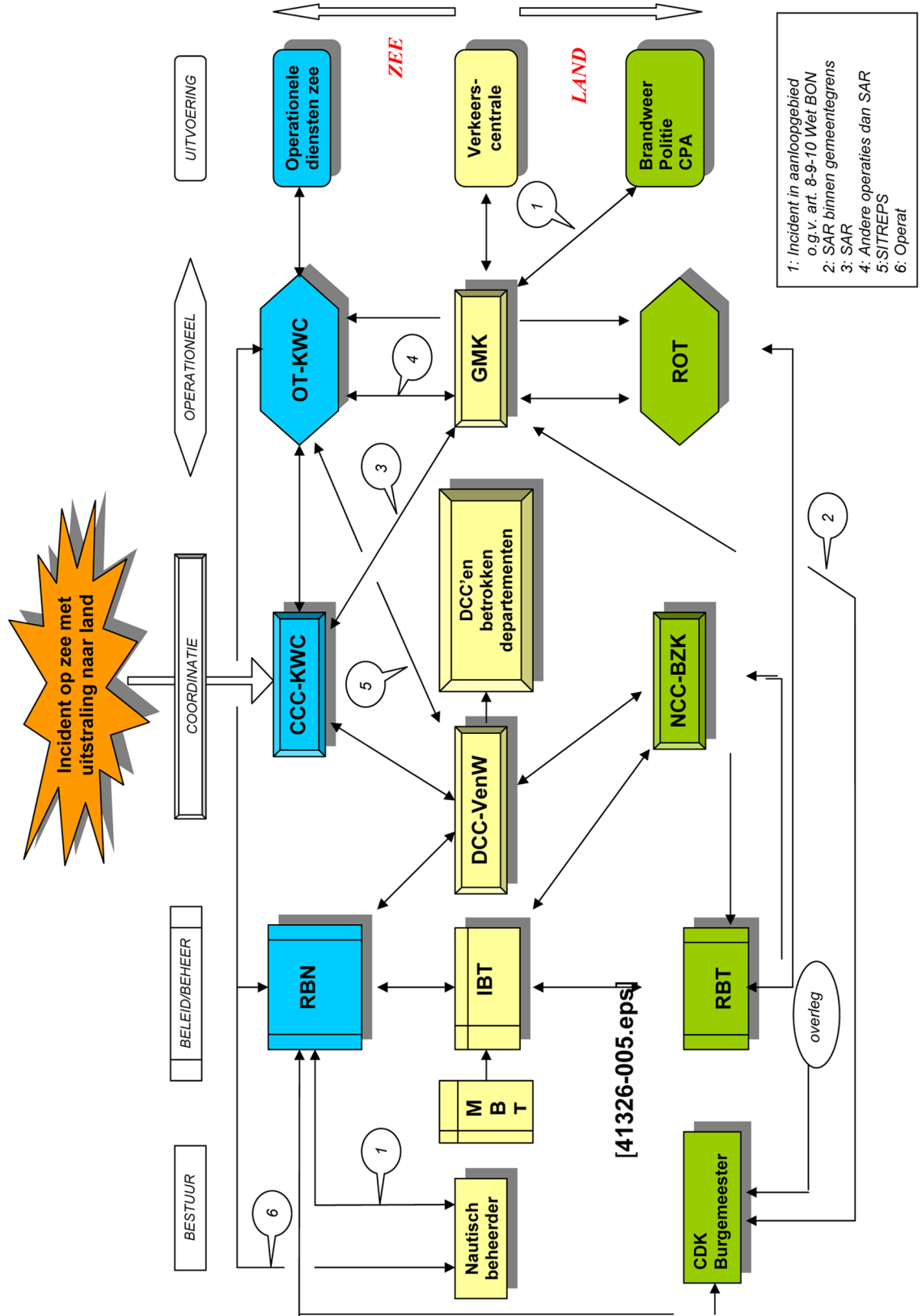
**Deel C: Schema 5.2**  
Alarmeringsplan

**Alarmeringsplan bij overheidsoptreden op zee**



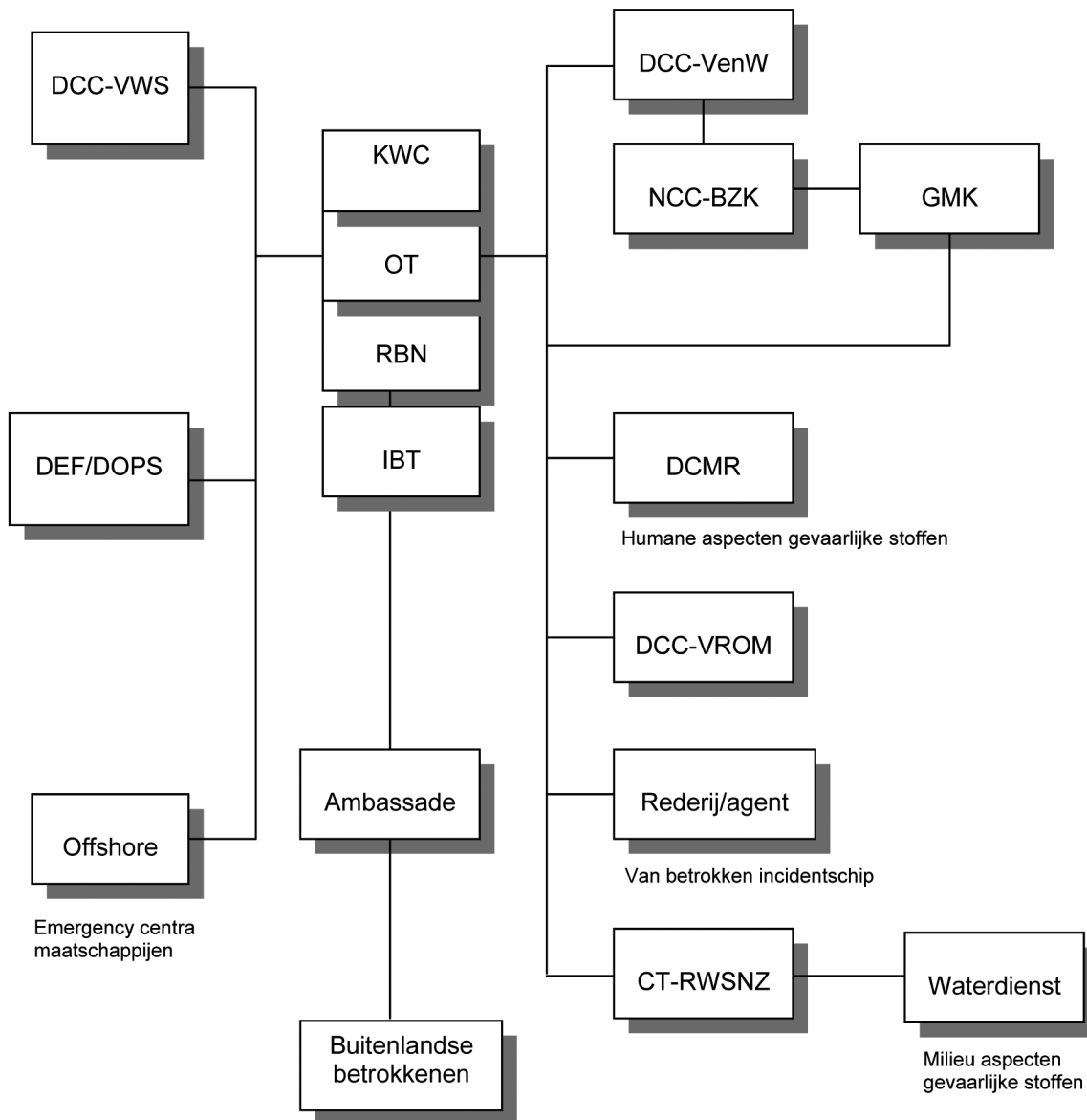


**Deel C: Schema 5.3**  
 Relatie Zee – Land

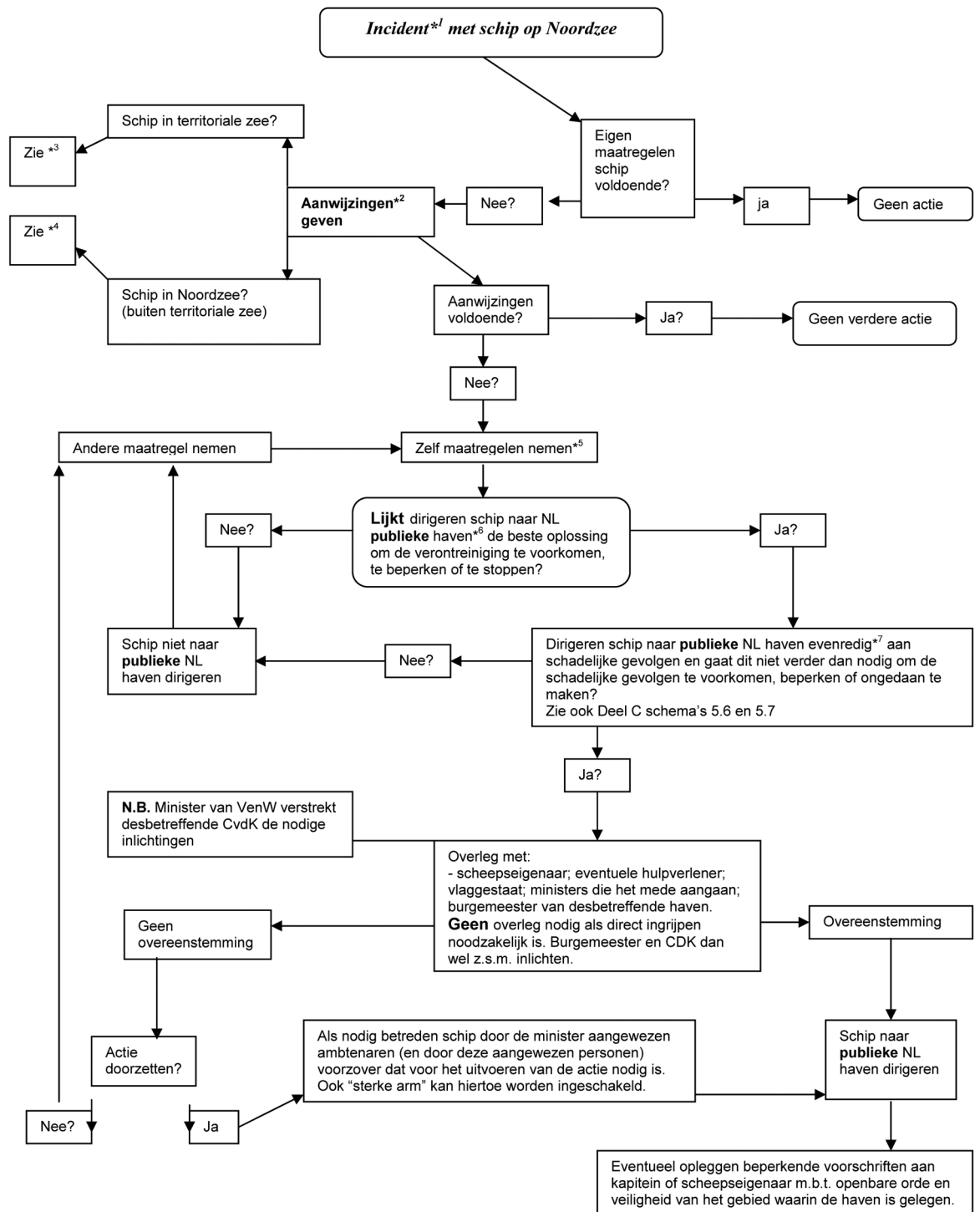


**Deel C: Schema 5.4**  
Betrokken beleids- en operationele centra

**Betrokken beleids- en operationele centra**



**Deel C: Schema 5.5**  
Beslisschema Wet BON



**\*1: Onder een incident (=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. Deze definitie van het begrip incident is ook van toepassing op elke installatie en elke andere zaak in drijvende of gezonken staat, maar niet op mijnbouwinstallaties en installaties of schepen die tot opsporing of winning van delfstoffen in gebruik zijn op een ander dan het Nederlandse deel van het continentaal plat.

**\*2: Aanwijzingen kunnen betrekking hebben op:**

- a. de aanwezigheid van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden op een bepaalde plaats of in een bepaald gebied;



- b. het verplaatsen van het schip en de zaken die zich aan boord daarvan bevinden van of naar een bepaalde plaats of een bepaald gebied;
  - c. het verlenen van hulp aan het schip;
  - d. 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;
  - e. hulpverleners verbieden de hulp voort te zetten of opdragen daarmee verder te gaan.
- \*3: Aanwijzingen genoemd onder \*2** zijn mogelijk als er een ernstige belemmering van de scheepvaart is of dreigt als gevolg van een ongeval of daarmee verband houdende handelingen, waarbij het schip niet is gestrand, gezonken of aan de grond geraakt, als er een ernstige schade is aan zeeeringen, andere waterstaatswerken in de territoriale zee of installaties opgericht op de bodem van de territoriale zee, en ook als er sprake is of kan zijn van een zeer ernstige verontreiniging van de Nederlandse kust of van daarmee samenhangende belangen.
- \*4: Aanwijzingen genoemd onder \*2** zijn mogelijk als er sprake is, of kan zijn, van zeer ernstige verontreiniging van de NL kust of van daarmee samenhangende belangen.
- \*5: Maatregelen kunnen inhouden:**
- a. het verrichten van dat wat onder \*2 is genoemd;
  - b. het verrichten van onderzoek naar de toestand van het schip en de aard en de toestand van de zaken die zich aan boord daarvan bevinden;
  - c. het overnemen van het gezag over het schip;
  - d. het brengen van het schip naar een Nederlandse haven, in beheer bij het Rijk of een ander openbaar lichaam.
- \*6: Publieke haven**  
Het gaat steeds om een Nederlandse haven in beheer bij het rijk of een ander openbaar lichaam. Alleen de haven in beheer bij Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt hierop een uitzondering, omdat daarover in de Rijkshavenmeesterovereenkomst tussen Havenbedrijf N.V. en de Minister van Verkeer en Waterstaat afspraken zijn gemaakt in die zin dat het desbetreffende artikel 6, tweede lid, onderdeel b, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON) ook voor de havens in beheer bij het Havenbedrijf Rotterdam N.V. van toepassing is.
- \*7: Evenredig:**  
Hierbij speelt ook de uit het dirigeren naar een publieke Nederlandse haven voortvloeiende schade, of mogelijk daaruit voortvloeiende schade een rol. Te denken valt aan schade aan personen en objecten, milieuschade en economische schade.



### Deel C: Schema 5.6

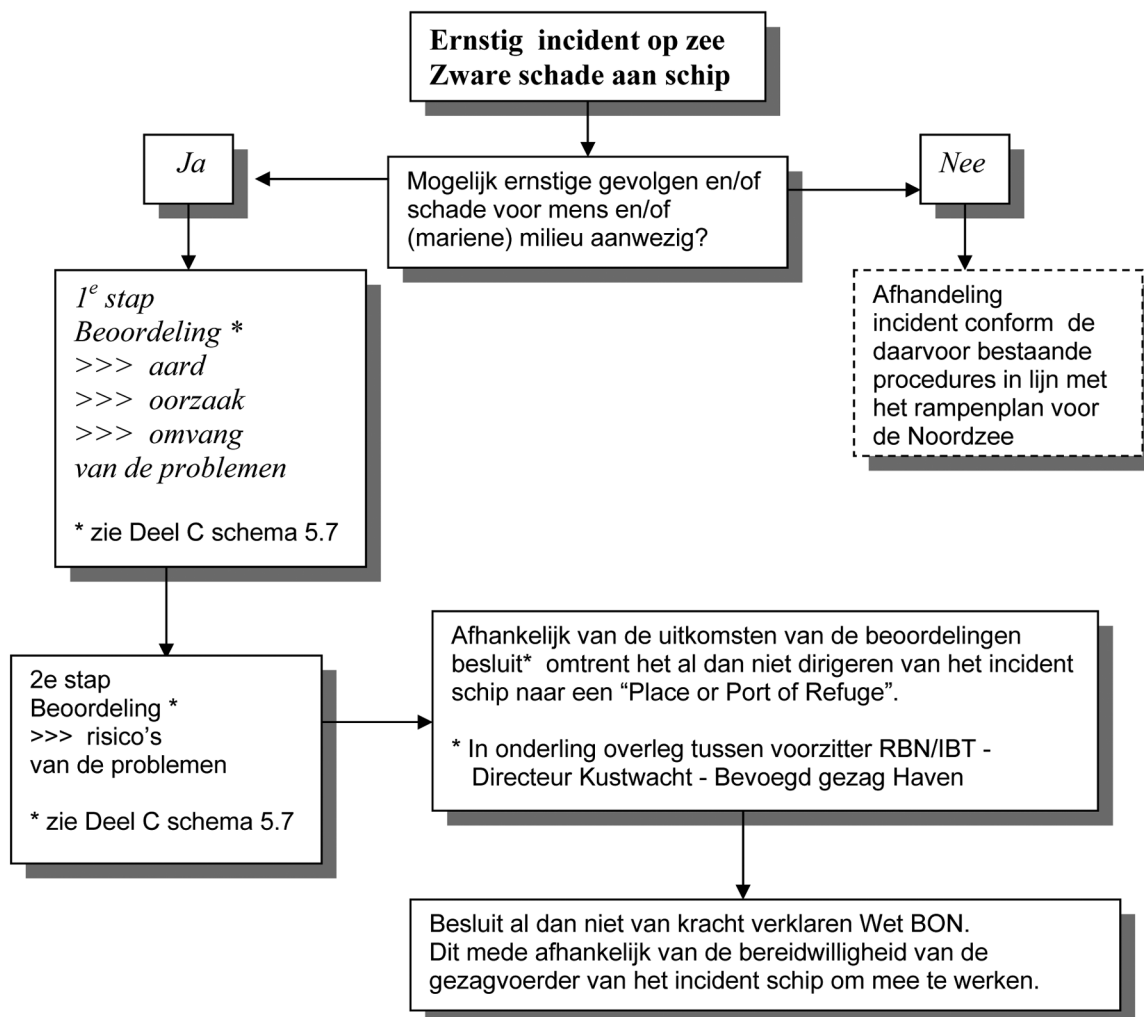
Beslisboom dirigeren incidentschip naar Place of Refuge

**--- INCIDENT SCHIP OP ZEE ---**  
**BESLISBOOM - NOODZAAK TOT HET AL DAN NIET DIRIGEREN VAN EEN**  
**INCIDENT SCHIP NAAR EEN PLACE OR PORT OF REFUGE**

Na initiële beoordeling van aard en omvang van een incident op zee en op basis van een eerste risico analyse kan het noodzakelijk zijn een incident schip, of schepen naar een "Place or Port of Refuge" (POR) te dirigeren om zodoende ernstige schade voor de kuststaat en/of aan het (mariene)milieu te voorkomen.

Alvorens hiertoe over te gaan dienen een aantal beslissingen te worden genomen.

Deze "BESLISBOOM" dient als hulpmiddel om tot een gedegen besluitvorming te komen.





**Deel C: Schema 5.7**  
Beoordeling incidentschip

**Beoordeling van een INCIDENT SCHIP**  
1<sup>e</sup> beoordeling – aard en omvang problemen  
2<sup>e</sup> beoordeling – risico's

*INCIDENT SCHIP – 1<sup>e</sup> beoordeling*  
- Aard- en/of omvang van de problemen

- Brand
- Explosie
- Schade aan schip, inclusief mechanische en/of constructie
- Aanvaring
- Verontreiniging
- Stabiliteitsproblemen
- Aan de grond
- Andersoortig

*INCIDENT SCHIP – 2<sup>e</sup> beoordeling*  
- Risico's

- (Levens)gevaar voor opvarenden → Aantal opvarenden aan boord
- Gevaar voor schip en/of → Zinken / Kapseizen / Driften
- Gevaar voor uitstroom en/of verlies lading → Hoeveelheid / Omvang / Soort
- Omgevingsanalyse – gevaar voor kust, omringende scheepvaart, platforms, etc.
- Afweging – op positie blijven, verder uit de kust slepen, naar POR dirigeren

*Afhankelijk van 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> beoordeling*  
*(aard/omvang/risico's incident)*  
- Toepassing Wet BON noodzakelijk? Indien Ja

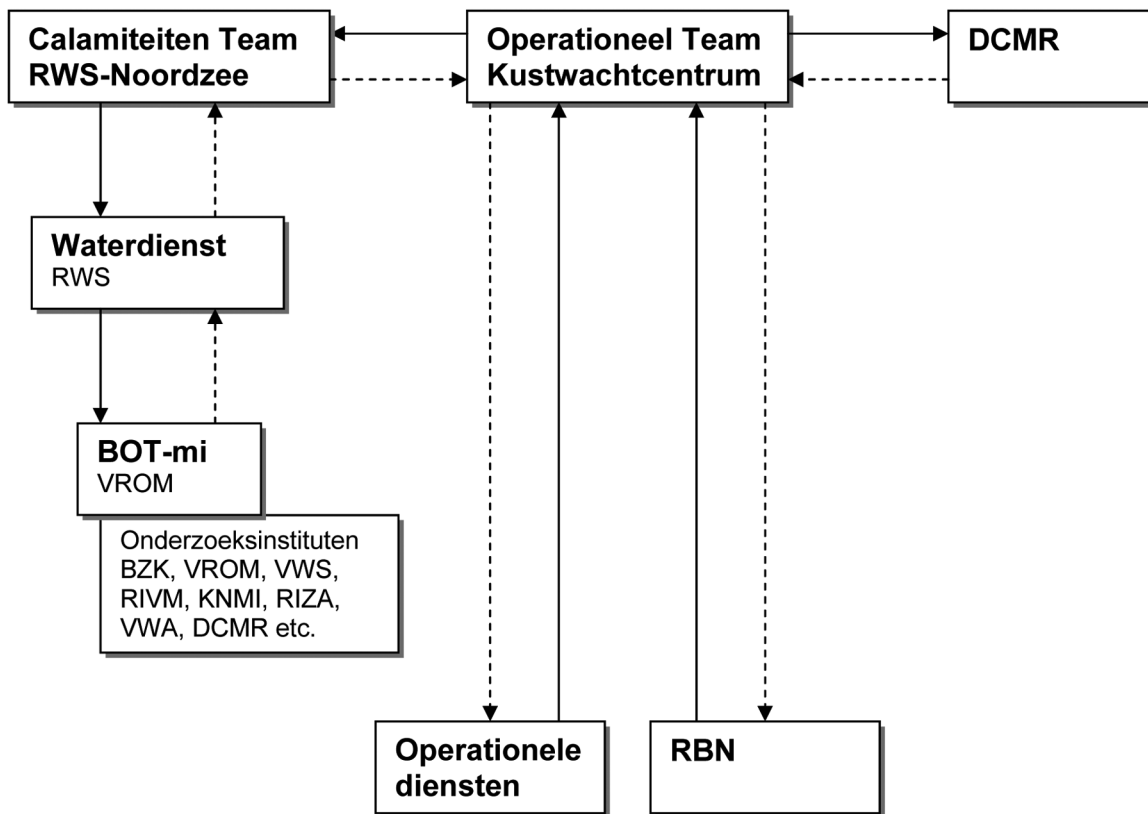
- Stap 1 – Verdere beoordelingsfase
  - Stap 2 – Aanwijzingsfase (Art. 5 Wet BON)
  - Stap 3 – Maatregelenfase (Art. 6 Wet BON)
- Gezagvoerder adviseren, dan wel opdragen schip al dan niet naar een "Place or Port of Refuge" te varen / laten verslepen.**



**Deel C: Schema 5.8**  
Stroomschema beoordeling gevaarlijke stoffen

*Milieutechnische aspecten*

*Humane aspecten*



—————> : Opvragen informatie

- - - - -> : Verstrekken informatie



---

### **Deel C: Bijlage 6.1**

#### **STANDAARDFORMULIER TOEPASSEN RAMPENPLAN VOOR DE NOORDZEE C.Q. WET BON**

Ter bevordering van een integrale rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee, met inachtneming van het gestelde in het vigerende 'Rampenplan voor de Noordzee' c.q. de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, wordt u namens de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) medegedeeld, dat op;

- ..... dag, de ....e ..... 20....., te ..... uur (lokale tijd) is besloten dat
- het rampenplan voor de Noordzee<sup>1</sup>
  - de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee<sup>1</sup>

zal/zullen<sup>1</sup> worden toegepast.

De betrokken nautisch beheerder wordt verzocht in het RBN, zitting te (doen) nemen. Het RBN heeft zitting in het kantoor van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat te Den Haag. Tevens wordt de nautisch beheerder, zo daartoe naar zijn mening aanleiding bestaat, verzocht in overleg met de directeur Kustwacht te beslissen of uitbreiding van het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum met een vertegenwoordiger van de nautisch beheerder noodzakelijk wordt geacht.

De voorzitter van het RBN,  
namens deze de directeur Kustwacht<sup>1</sup>  
namens deze het hoofd Afdeling Operatiën<sup>1</sup>

.....

---

<sup>1</sup> doorhalen wat niet van toepassing is



**Deel C: Bijlage 6.2**  
(Voorbeeld samenwerkingsovereenkomst)

**SAMENWERKINGS OVEREENKOMST KUSTWACHTCENTRUM MET EEN PLAATSELIJK BEVOEGDE AUTORITEIT (NAUTISCH BEHEERDER).**

Deze overeenkomst regelt de samenwerking tussen een plaatselijk bevoegde autoriteit (de nautisch beheerder) en de directeur Kustwacht bij de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het verantwoordelijkheidsgebied van de nautisch beheerder.

Deze regeling laat onverlet het in het Opplan SAR bepaalde ten aanzien van activiteiten op het gebied van opsporing en redding.

Deze regeling verstaat onder incident datgene wat daarover in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee, het vigerende 'Rampenplan voor de Noordzee' en de deelplannen die daarvan deel uit maken wordt gesteld.

Het onder de verantwoordelijkheid van de desbetreffende plaatselijk bevoegde autoriteit vallende aanloopgebied wordt gedefinieerd in het Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ).

Buiten de taken en verantwoordelijkheden die zijn opgenomen in het Opplan SAR heeft het Kustwachtcentrum normaliter geen bemoeienis met zaken die zich voordoen binnen het onder de verantwoordelijkheid van de plaatselijk bevoegde autoriteit vallende gebied.

1. Incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit behoren primair tot diens verantwoordelijkheid.  
Dit inclusief de coördinatie van de afhandeling.  
Op verzoek van de plaatselijk bevoegde autoriteit verleent het Kustwachtcentrum ondersteuning bij de afhandeling van deze incidenten.
2. In het belang van een goede besluitvorming over de noodzaak tot het instellen van het Operationeel team (OT) of het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) verplicht de plaatselijk bevoegde autoriteit zich ieder incident onverwijld te melden aan het Kustwachtcentrum.
3. De coördinatie van de afhandeling van incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijk bevoegde autoriteit wordt op verzoek van deze overgenomen door het Kustwachtcentrum fungerend als Operationeel Commandocentrum.
4. Zodra een incident aanleiding geeft tot instelling van het RBN, gaan de operationele leiding en de coördinatie van de afhandeling over naar het Kustwachtcentrum.  
De plaatselijk bevoegde autoriteit of diens vertegenwoordiger kan in een dergelijk geval zitting nemen in het RBN en kan zich doen vertegenwoordigen in het OT op het Kustwachtcentrum.  
Het gestelde in het vigerende 'Rampenplan voor de Noordzee' en de daarbij behorende deelplannen blijft van toepassing.  
Afhankelijk van aard en omvang van het incident, is de Wet bestrijding ongevallen Noordzee (Wet BON Stb. 1992, 211) van toepassing en zijn de daarin opgenomen bepalingen van toepassing.
5. Indien tijdens een incident de inzet van luchtvaartuigen noodzakelijk wordt geacht, vindt deze uitsluitend plaats door tussenkomst van het Kustwachtcentrum.
6. De berichtgeving aan de scheepvaart die betrekking heeft op het incident wordt, in overleg tussen de plaatselijk bevoegde autoriteit en de directeur Kustwacht, verzorgd door de lokale autoriteiten dan wel vanuit het Kustwachtcentrum.  
Dit laat onverlet de taken en verantwoordelijkheden van het Kustwachtcentrum in het kader van het Nood- Spoed- en Veiligheidsverkeer.  
Berichtgeving via NAVTEX en DSC vindt altijd plaats vanuit het Kustwachtcentrum.

Aldus overeengekomen te enz.

De plaatselijk bevoegde  
autoriteit/Rijkshavenmeester

De directeur Kustwacht



---

### **Deel C: Bijlage 6.3**

#### **ALARMERING REGIONAAL BEHEERSTEAM NOORDZEERAMPEN (RBN)**

Het RBN bestaat uit vertegenwoordigers van:

- \* Verkeer en Waterstaat (voorzitter)
- \* Defensie
- \* Justitie
- \* Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- \* Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit
- \* Economische Zaken
- \* Financiën
- \* Wonen, Wijk en Integratie
- \* Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- \* Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu

De voorzitter van het RBN geeft, na overleg met het hoofd Afdeling operatiën van het KWC, opdracht tot het activeren van het RBN. Op het Kustwachtcentrum wordt door de duty officer een *format alarmering RBN* ingevuld, conform de door de voorzitter opgegeven deelnemerslijst.

Het Kustwachtcentrum doet telefonisch een vooraankondiging naar het DCC van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin hij aangeeft dat een *format alarmering RBN* per fax zal worden verzonden. Na ontvangst van het format op het DCC van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aldaar de ontvangst daarvan aan de duty officer van het Kustwachtcentrum bevestigd. Het DCC van het ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt verder zorg voor de alarmering van de leden van het RBN en informeert de leden conform de *format alarmering RBN*.

Bereikbaarheid voorzitter van het RBN.

Voorzitter van het RBN is de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee of een door hem aan te wijzen plaatsvervanger. Deze is permanent bereikbaar via de mobile telefoon. Daarnaast is deze telefonisch bereikbaar via op het Kustwachtcentrum bekende nummers.



---

## **Deel C: Bijlage 6.4**

### **ALARMERING OPERATIONEEL TEAM**

Het Operationeelteam bestaat uit:

- \* **leider OT** : hoofd Afdeling Operatiën, het HCCC of de stafmedewerker SAR-RIB
- \* **coördinator OT** : het hoofd nautisch beheer of het hoofd planning en programmering of de stafmedewerker KWC
- \* **medewerker OT** : medewerkers planning en programmering  
piket functionarissen BO  
  
de voorlichter(s)
- \* **de externe leden** : operationeel deskundigen van betrokken overheidsdiensten en de liaisons
- \* **de toegevoegde leden** : operationeel deskundigen van relevante diensten, bedrijven en organisaties, van zowel overheid als bedrijfsleven
- \* **de ondersteuning** : medewerker(s) van het secretariaat KWC

Het hoofd Afdeling Operatiën van het Kustwachtcentrum cq de pikethebbende leider van het OT bepaalt het moment waarop het Operationeel Team daadwerkelijk wordt geactiveerd. Hij stelt in dat geval de alarmeringsregeling in werking waarop in eerste instantie de interne leden worden gealarmeerd.

Het alarmeren van de leden geschiedt bij voorkeur telefonisch. Hierbij worden in het kort aard, omvang en locatie van het incident doorgegeven. Bij de alarmering wordt de leden gevraagd de verwachte tijd van aankomst op het Kustwachtcentrum aan te geven.



**Deel C: Bijlage 6.5**  
Standaard formulier Aanwijzing (Nederlands)

**AANWIJZING**

krachtens artikel 5 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee

aan de kapitein/de scheepseigenaar van het zeeschip .....<sup>6</sup>

Met uw zeeschip heeft in/buiten de Nederlandse territoriale wateren een ongeval plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee.

Dit ongeval is gemeld door ..... , op ..... 20.. ... uur, aan ..... .

Het ongeval heeft het navolgende schadelijke gevolg/mogelijk het navolgende schadelijke gevolg:

.....

Naar het oordeel van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de minister van ..... , de minister van ..... , en de minister van ..... , leiden de maatregelen die door u na het ongeval zijn genomen **niet** tot:

- voorkoming van de schadelijke gevolgen van het ongeval;
- voldoende mate van beperking van de schadelijke gevolgen van het ongeval;
- het ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

Met de scheepseigenaar is overleg gevoerd<sup>7</sup> op ..... 20..., ..... uur;

Met de vlaggestaat, te weten ..... , is overleg gevoerd op<sup>7</sup> ..... 20..., ..... uur;

Aan de kapitein/scheepseigenaar van genoemd zeeschip wordt/worden daarom hierbij de volgende aanwijzing/aanwijzingen gegeven, die direct moet/moeten worden opgevolgd:

.....

.....

Deze aanwijzing is noodzakelijk/deze aanwijzingen zijn noodzakelijk omdat<sup>8</sup>:

.....

Deze aanwijzing/aanwijzingen is/zijn u reeds mondeling per telefoon/marifoon/VHF/gegeven op ..... , ..... , 20..., om ..... uur.

**Den Haag, ..., ....., 20..., ..... uur**

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE VOORZITTER/PLV VOORZITTER VAN HET REGIONAAL BEHEERSTEAM NOORDZEERAMPEN,

**Bezwaar**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop het in werking is getreden een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee, Lange Kleiweg 34, postbus 5807, 2280 HV Rijswijk (ZH). Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);

<sup>6</sup> Naam zeeschip en MMSI (maritime mobile service identity) nummer

<sup>7</sup> Niet nodig bij een situatie die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt

<sup>8</sup> Hier moet de evenredigheid van de aanwijzing in relatie tot het schadelijk gevolg van het ongeval duidelijk worden en moet tevens duidelijk worden dat met de aanwijzing niet verder wordt gegaan dan redelijkerwijs noodzakelijk is ter voorkoming, beperking of het ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval





---

d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.



**Deel C: Bijlage 6.6**  
Standaard formulier Aanwijzing (Engels)

**DIRECTION**

Under article 5 of the Wet bestrijding ongevallen Noordzee

To the captain/ship owner of the sea-going vessel .....<sup>9</sup>

Your sea-going vessel on the high seas/outside the Dutch territorial waters has been involved in an incident as meant in article 1, paragraph 1, subdivision d, of the *Wet bestrijding ongevallen Noordzee*.

This incident has been reported by..... on..... 20., at .....hour, to.....

The incident has led to the following detrimental effects/might lead to the following detrimental effects:

.....

In the judgment of the Secretary of the Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, the Minister of ..... , the Minister of..... , the measures you have taken after the incident do **not** lead to:

- Prevention of the detrimental effects of the incident;
- Sufficient restriction of the detrimental effects of the incident;
- Rectification the detrimental effects of the incident.

The ship owner has been consulted<sup>10</sup> on ..... 20., at ..... hour;

The flag state has been consulted<sup>11</sup> on ..... 20., at..... hour;

The captain/ship owner of the above mentioned sea-going vessel is therefore given the following direction(s), which have to be acted upon immediately:

.....

.....

This direction/these directions are necessary because<sup>12</sup>:

.....

This direction/these directions have already been given to you by word of mouth by telephone/marine telephone/VHF on ..... 20., at ..... hour.

The Hague, ..... 20., ..... hour.

THE SECRETARY OF THE MINISTRY OF TRANSPORT, PUBLIC WORKS AND WATERMANAGEMENT,  
on behalf,  
THE PRESIDENT/SUBSTITUTE PRESEDENT OF THE REGIONAAL BEHEERSTEAM NOORDZEERAMPEN,

**Objection**

Regarding the General Act on Administration a party concerned is allowed to lodge a notice of objection within six weeks of this decision coming into force, with: the Secretary of State of the Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, for the attention of the hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee, Lange Kleiweg 34, PO box 5807, 2280 HV Rijswijk (ZH) the Netherlands.

The notice of objection has to be signed and to comprise at least:

- a. name and address of party concerned;
- b. date;

<sup>9</sup> Name of the sea-going vessel and the MMSI (maritime mobile service identity) number

<sup>10</sup> not necessary in a situation that requires immediate action

<sup>11</sup> not necessary in a situation that requires immediate action

<sup>12</sup> Here the outcome proportional to any damages resulting from the accident must be made clear and at the same time it must be made clear that nothing more will be done with the outcome than is reasonably necessary for the prevention, reduction or undoing of the damages resulting from the accident



- 
- c. Reference number and details of the decision and the objection to it;
  - d. Reasons to contend the decision



**Deel C: Bijlage 6.7**  
Standaard formulier Maatregel (Nederlands)

**MAATREGEL**

krachtens artikel 6 van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee

aan de kapitein/de scheepseigenaar van het zeeschip .....<sup>13</sup>

Met uw zeeschip heeft in/buiten de Nederlandse territoriale wateren een ongeval plaatsgevonden als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Wet bestrijding ongevallen Noordzee.

Dit ongeval is gemeld door ..... , op ..... 20..... uur, aan .....

Het ongeval heeft het navolgende schadelijke gevolg/mogelijk het navolgende schadelijke gevolg:

.....

Naar het oordeel van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de minister van ....., de minister van ....., en de minister van ....., zal het geven van een aanwijzing krachtens artikel 5 Wet bestrijding ongevallen Noordzee **niet** leiden tot:

- voorkoming van de schadelijke gevolgen van het ongeval;
- voldoende mate van beperking van de schadelijke gevolgen van het ongeval;
- het ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval.

Met de scheepseigenaar is overleg gevoerd<sup>14</sup> op ..... 20..., ..... uur;

Met de vlaggestaat, te weten ....., is overleg gevoerd<sup>14</sup> op ..... 20..., ..... uur;

Aan de kapitein/scheepseigenaar van genoemd zeeschip wordt/worden daarom hierbij de volgende maatregelen opgelegd, die direct kunnen worden uitgevoerd:

.....

.....

Deze maatregel/maatregelen is/zijn noodzakelijk omdat<sup>15</sup>:

.....

Deze maatregel/maatregelen is/zijn u reeds mondeling per telefoon/marifoon/VHF/gegeven op ..... , ..... , 20..., om ..... uur.

**Den Haag, ..., ....., 20... , ..... uur**

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE VOORZITTER/PLV VOORZITTER VAN HET REGIONAAL BEHEERSTEAM NOORDZEERAMPEN,

**Bezwaar**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop het in werking is getreden een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ter attentie van de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee, Lange Kleiweg 34, postbus 5807, 2280 HV Rijswijk (ZH).

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;

<sup>13</sup> Naam zeeschip en MMSI (maritime mobile service identity) nummer

<sup>14</sup> Niet nodig bij een situatie die onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt

<sup>15</sup> Hier moet de evenredigheid van de maatregel in relatie tot het schadelijk gevolg van het ongeval duidelijk worden en moet tevens duidelijk worden dat met de maatregel niet verder wordt gegaan dan redelijkerwijs noodzakelijk is ter voorkoming, beperking of het ongedaan maken van de schadelijke gevolgen van het ongeval



- 
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
  - d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.



**Deel C: Bijlage 6.8**  
Standaard formulier Maatregel (Engels)

**MEASURE**

Under article 6 of the Wet bestrijding ongevallen Noordzee

To the captain/ship owner of the sea-going vessel .....<sup>16</sup>

Your sea-going vessel on the high seas/outside the Dutch territorial waters has been involved in an incident as meant in article 1, paragraph 1, subdivision d, of the *Wet bestrijding ongevallen Noordzee*.

This incident has been reported by ..... on ..... 20., at .....hour, to.....

The incident has led to the following detrimental effects/might lead to the following detrimental effects:

.....

In the judgment of the Secretary of the Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, the Minister of ....., the Minister of....., giving a direction as meant in article 5 of the *Wet bestrijding ongevallen Noordzee*, does **not** lead to:

- Prevention of the detrimental effects of the incident;
- Sufficient restriction of the detrimental effects of the incident;
- Rectification the detrimental effects of the incident.

The ship owner has been consulted<sup>17</sup> on ..... 20., at ..... hour;

The flag state has been consulted<sup>18</sup> on ..... 20., at ..... hour;

Therefore, the following measures, which can be carried out immediately, are imposed on the captain/ship owner of the above mentioned sea-going vessel:

.....

.....

.....

This measure/these measures are necessary because<sup>19</sup>:

.....

This measure/these measures have already been given to you by word of mouth by telephone/marine telephone/VHF on ..... 20., at ..... hour.

The Hague, ..... 20., ..... hour.

THE SECRETARY OF THE MINISTRY OF TRANSPORT, PUBLIC WORKS AND WATERMANAGEMENT,

on behalf,

THE PRESIDENT/SUBSTITUTE PRESEDENT OF THE REGIONAAL BEHEERSTEAM NOORDZEERAMPEN,

Objection

Regarding the General Act on Administration a party concerned is allowed to lodge a notice of objection within six weeks of this decision coming into force, with: the Secretary of State of the

<sup>16</sup> Name of the sea-going vessel and the MMSI (maritime mobile service identity) number

<sup>17</sup> not necessary in a situation that requires immediate action

<sup>18</sup> not necessary in a situation that requires immediate action

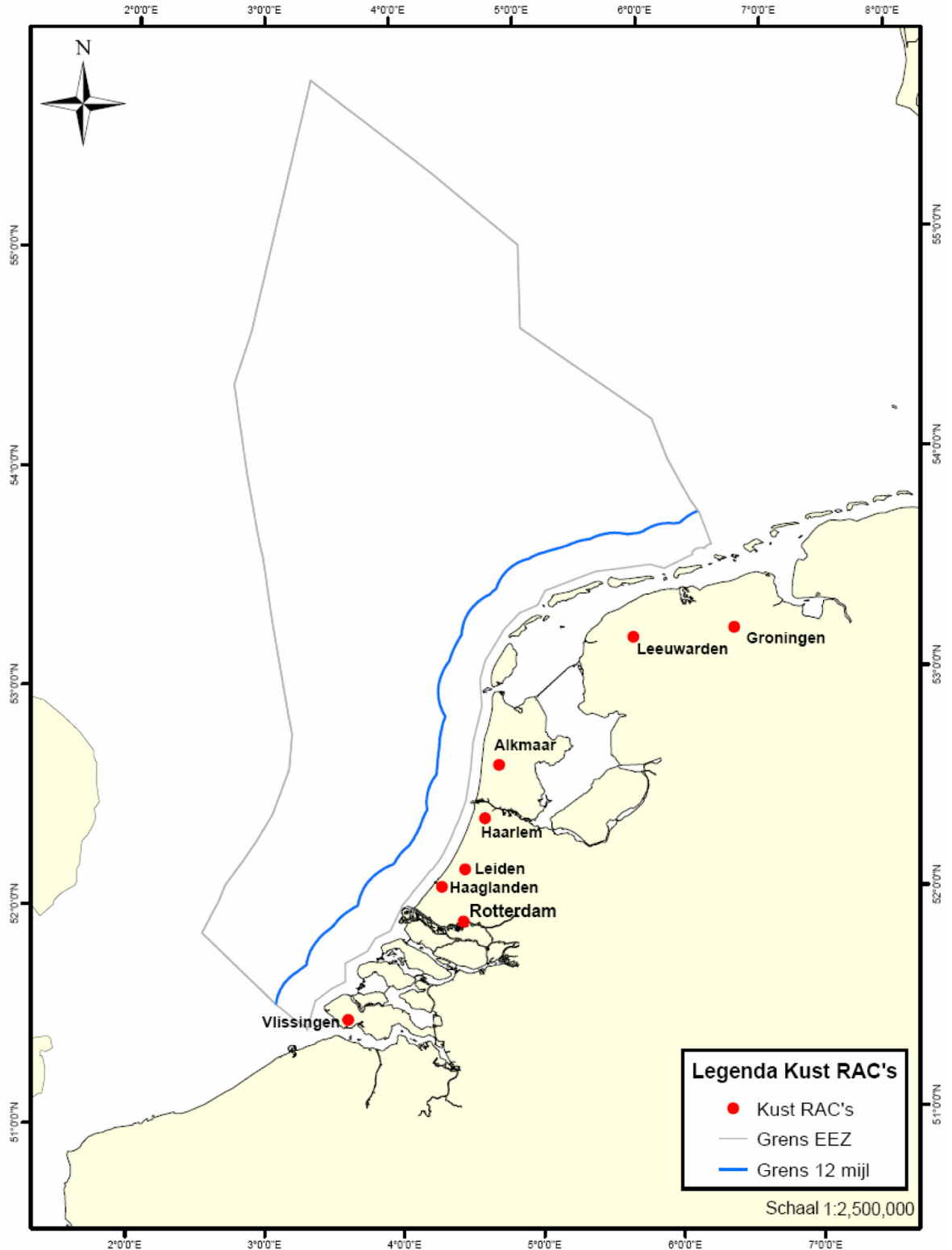
<sup>19</sup> Here the outcome proportional to any damages resulting from the accident must be made clear and at the same time it must be made clear that nothing more will be done with the outcome than is reasonably necessary for the prevention, reduction or undoing of the damages resulting from the accident

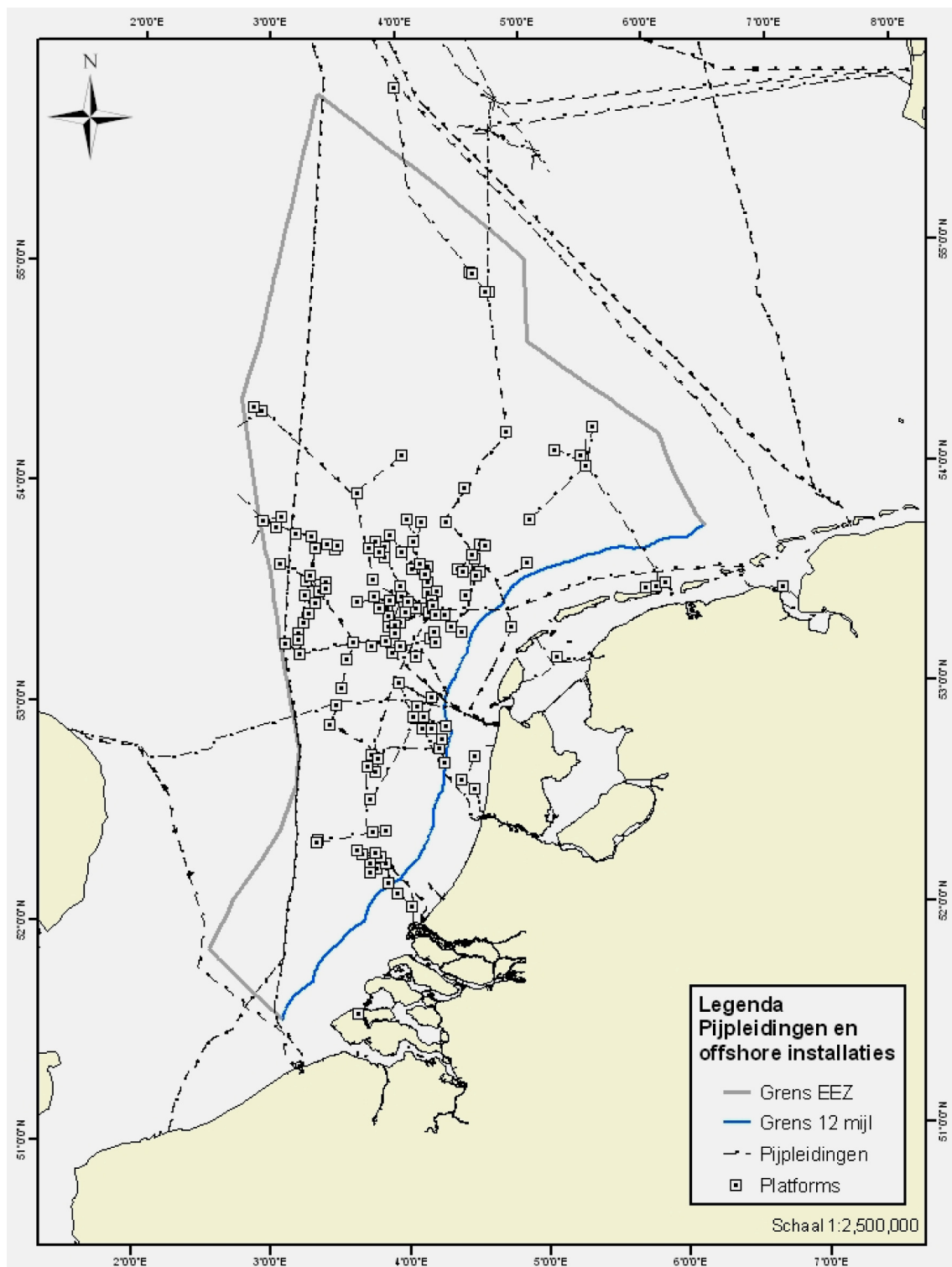


Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, for the attention of the hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee, Lange Kleiweg 34, PO box 5807, 2280 HV Rijswijk (ZH) the Netherlands.

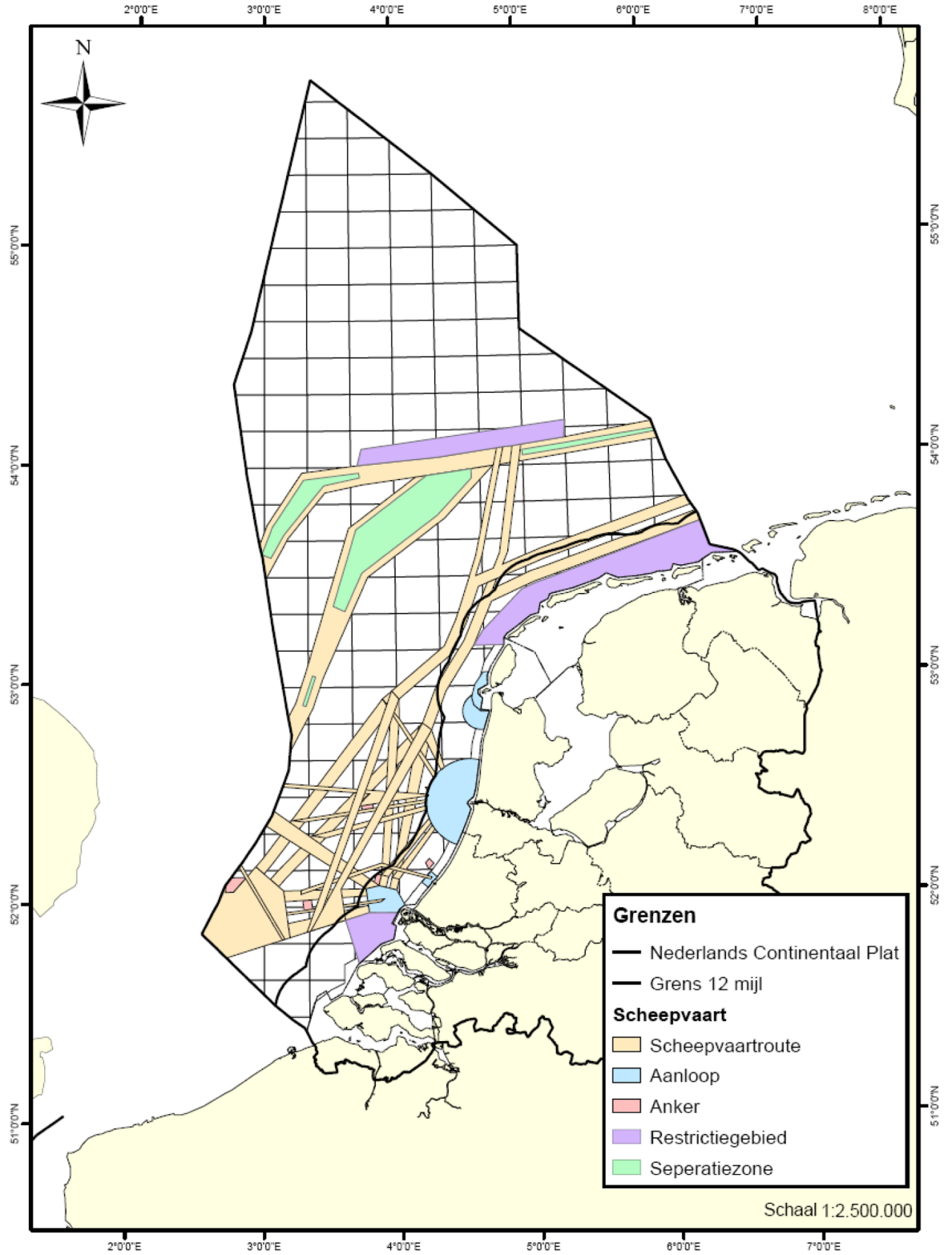
The notice of objection has to be signed and to comprise at least:

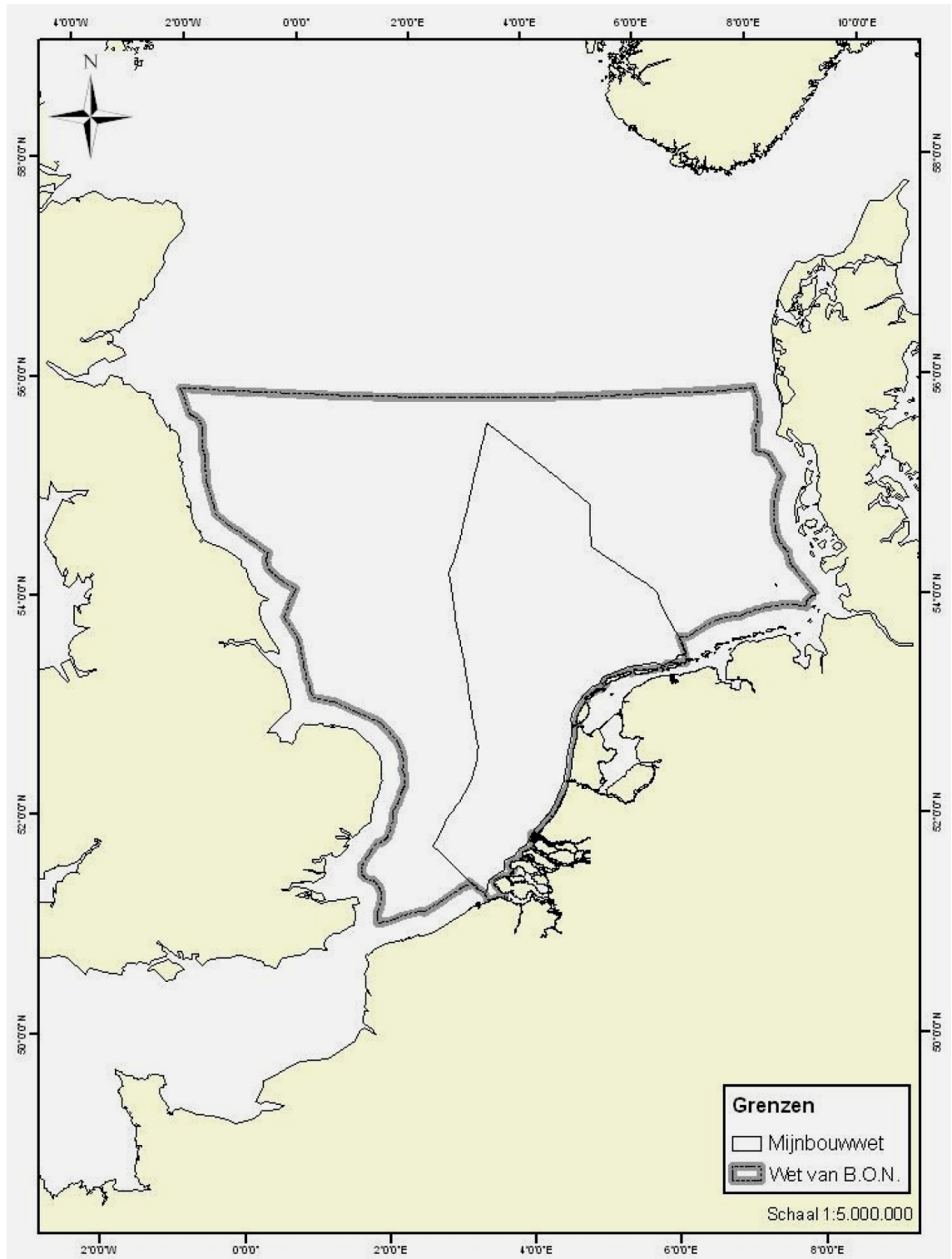
- name and address of party concerned;
- date;
- Reference number and details of the decision and the objection to it;
- Reasons to contend the decision

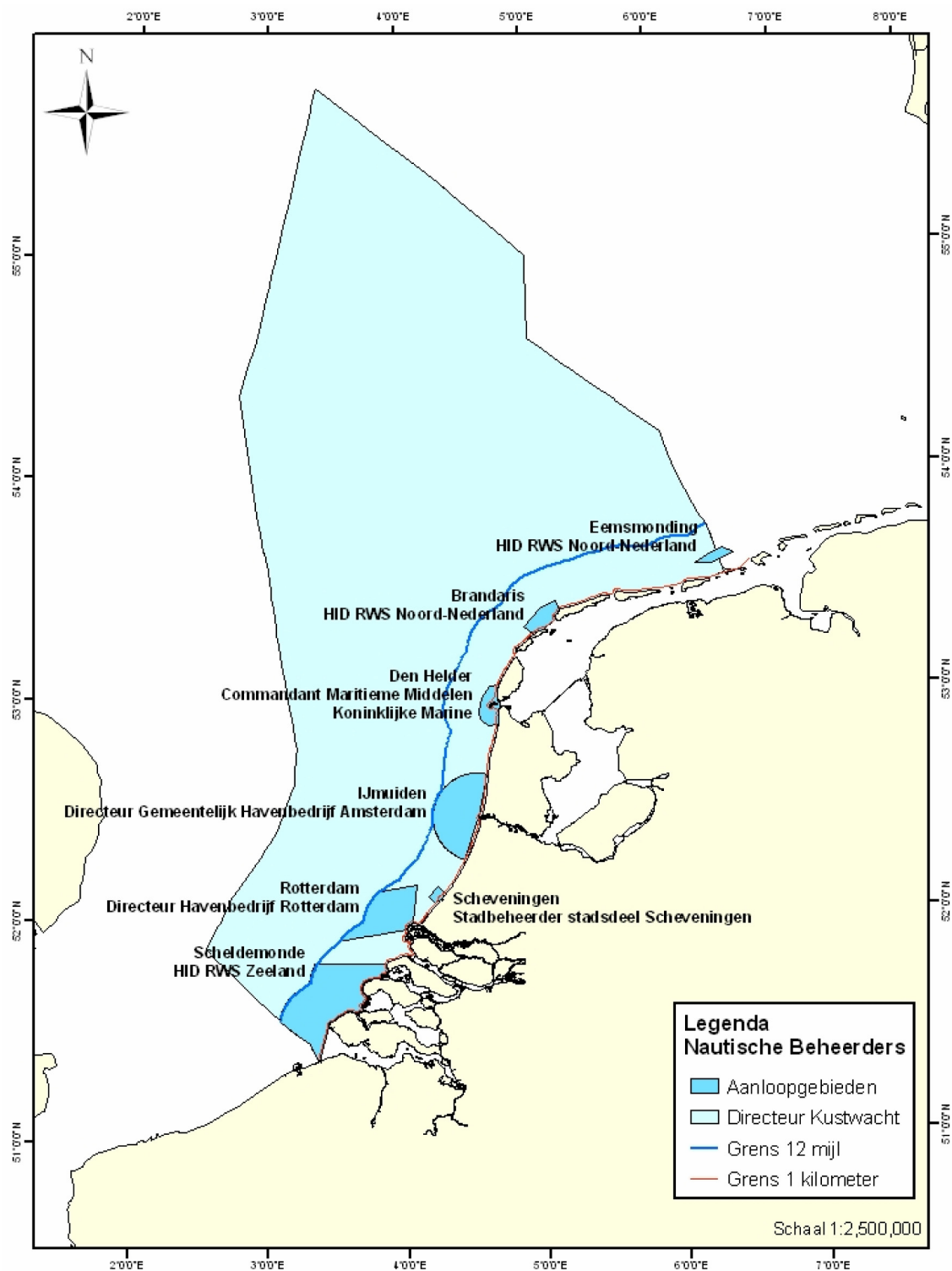


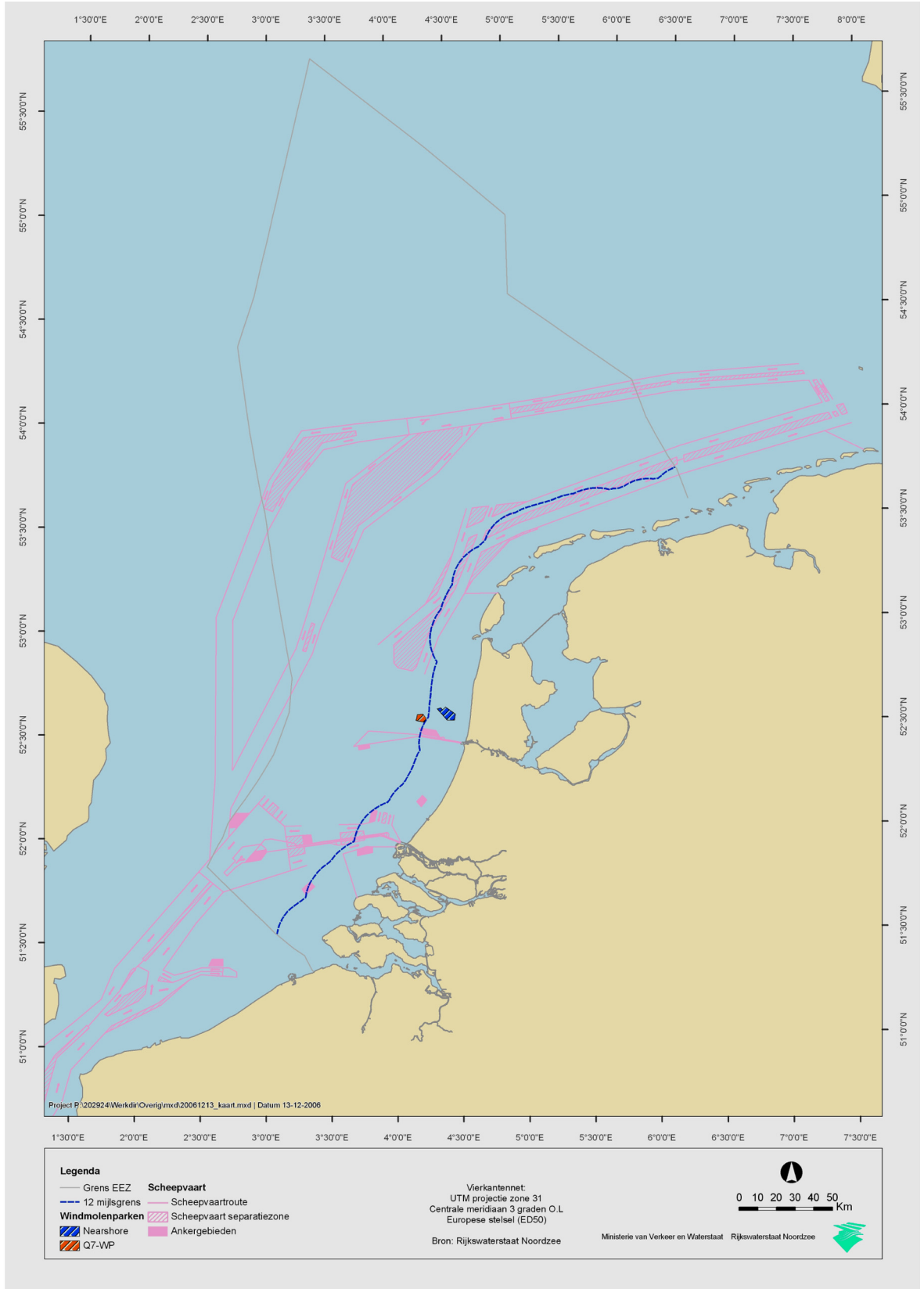














## Lijst met afkortingen

APB	Activiteitenplan en Begroting
BOT-mi	Beleidsondersteunend team Milieu-incidenten
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties
CCC	Communicatie en Coördinatie Centrum
CDK	Commissaris van de Koningin
CMW	Centrale Meldpost Waddenzee
COPI	Commando Plaats Incident (landzijde)
CPA	Centrale Post Ambulancevervoer
CZSK	Commando Zeestrijdkrachten
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum
DCO	Directie Communicatie van VenW
DDG	Duik- en Demontegroep
DEF/DOPS	Defensie Directie Operatiën
DGLM	Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritiem
DNZ	Dienst Noordzee
DOC	Defensie Operatie Centrum
EC	Europese Commissie
EEZ	Exclusieve Economische Zone
EG	Europese Gemeenschap
EOCKL	Explosieven Opruimingscommando Koninklijke Landmacht
EOD	Explosieven Opruimingsdienst
EODKLU	Explosieven Opruimingsdienst Koninklijke Luchtmacht
FIR	Flight Information Region
GBT	Gemeentelijk Beleidsteam
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
HMCN	Hydro Meteo Centrum Noordzee
HNS	Hazardous and Noxious Substances
IBT	Interdepartementaal Beleidsteam
IMO	International Maritime Organization
INTEX	Interne oefening kustwachtcentrum
JRCC	Joint Rescue Coordination Centre
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KWC	Kustwachtcentrum
MARSITCEN	Maritiem Situatie Centrum
MBT	Ministerieel Beleidsteam
MCMP	Management Committee on Marine Pollution
MIC	Monitoring en Informatiecentrum
NBA	Nationaal Bevoegde Autoriteit
NCC	Nationaal CrisisCentrum
NCC/cRC	Nationaal Crisiscentrum/cluster Risico- en Crisiscommunicatie
NHC	Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming
NOREX	Noordzee rampenexercitie
NVC	Nationaal Voorlichtingscentrum
OPPLAN	Operationeel Plan
OPRC	Oil Pollution Preparedness & Response Cooperation Convention
OSC	On-Scene Coordinator
OSRL	Oil Spill Response Limited
OT	Operationeel Team
PBA	Plaatselijk Bevoegde Autoriteit
POLREP	Pollution Report
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzeerampen
RBT	Regionaal Beleidsteam (landzijde)
RIB	Rampen en Incidentenbestrijding
RIT	Rampen Identificatie Team
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RIZA	Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling
RMD	Radio Medische Dienst
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SBK	Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS Diensten
SITREP	Situatierapport
SMC	SAR Mission Coordinator



---

Stb.	Staatsblad
STZ	Scheepvaartreglement territoriale zee
Trb.	Tractatenblad
VROM	ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VenW	ministerie van Verkeer en Waterstaat
VWA	Voedsel en Waren Autoriteit
VWS	ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wet BON	Wet Bestrijding ongevallen Noordzee
WVVS	Wet voorkoming verontreiniging door schepen



## TOELICHTING

Het Besluit Rampenplan voor de Noordzee 2009 vervangt het Besluit Rampenplan voor de Noordzee 2006. Naast een aantal tekstuele wijzigingen is het rampenplan aangepast naar aanleiding van bevindingen van de in 2006, 2007 en 2008 gehouden Noordzee rampenexercities (NOREX). Bovendien is het rampenplan in overeenstemming gebracht met inmiddels gewijzigde namen van organisaties en functies en gewijzigde wet- en regelgeving.

Het Interdepartementale Beleidsteam Noordzeerampen is vervangen door het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen. Het voorzitterschap daarvan is bij de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee gebleven. Het plaatsvervangend voorzitterschap is van de directeur Maritiem Transport van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken overgegaan naar de directeur Water en Scheepvaart van Rijkswaterstaat Noordzee.

Doorgaans zullen rampen en incidenten op zee in zijn totaliteit afgehandeld kunnen worden door het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen en alleen in zeer bijzondere situaties zal het Interdepartementaal Beleidsteam ingeschakeld hoeven te worden. Hiermee wordt beheer en beleid duidelijker gescheiden en wordt beter aangesloten op de structuur die bestaat aan de landzijde conform het 'Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding'.

Uit vorengenoemde rampenexercities vloeide onder andere voort dat:

- De rol en werkwijze van het Departementaal Coördinatiecentrum van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat moest worden verduidelijkt, met name wat de ondersteuning van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen betreft en het faciliteren, informeren en adviseren van de ambtelijke en politieke top van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Het onderdeel Media-voorlichting moest worden aangescherpt, waarbij het Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een rol heeft gekregen wanneer het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen de bestrijding van de schadelijke gevolgen van een ongeval aanstuurt.

De verantwoordelijkheid voor de informatie aan verwanten is van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport overgedragen aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Burgemeester en Wethouders van de gemeente waar slachtoffers in eerste instantie naar toe worden gebracht, zijn in de praktijk de eerst aangewezenen voor het verstrekken van die informatie. Zij kunnen hiervoor het Nederlandse Rode Kruis inschakelen.

De Waterdienst van Rijkswaterstaat is geïntroduceerd als centraal punt voor de coördinatie van de beoordeling van gevaarlijke stoffen.

### Administratieve lasten

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van burgers of bedrijven. Het besluit is dan ook niet voorgelegd aan Actal.

Exemplaren van het Rampenplan voor de Noordzee 2009 zijn verkrijgbaar bij:

Het Kustwachtcentrum,  
Postbus 10 000,  
1780 CA Den Helder,  
telefoon 0233-658300.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J.C. Huizinga-Heringa.*