

INCIDENTBESTRIJDINGSPLAN

NOORDZEEKANAALGEBIED

2020



Vastgesteld door:

De Veiligheidsdirectie van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, 9 september 2019

Het Tactisch Overleg van de Veiligheidsregio Kennemerland, 23 oktober 2019

Het bestuur van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, 14 oktober 2019

Ingangsdatum:

1 januari 2020

Factsheet Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied 2020



Situatie	Betrokken regio(s)	Coördinerende regio	(Coördinerende) meldkamer
Incident op grens met de Noordzee	Kennemerland	n.v.t.	Noord-Holland
Incident havens IJmond	Kennemerland	n.v.t.	Noord-Holland
Incident ten westen van Pont Buitenhuizen en op regiogrens	Kennemerland Zaanstreek-Waterland	Kennemerland	Noord-Holland
Incident havens Zaanstad	Zaanstreek-Waterland	n.v.t.	Noord-Holland
Incident ten oosten van Pont Buitenhuizen en op regiogrens	Zaanstreek-Waterland Amsterdam-Amstelland	Amsterdam-Amstelland	Amsterdam
Incident havens Amsterdam	Amsterdam-Amstelland	n.v.t.	Amsterdam
Incident op grens IJsselmeer	Amsterdam-Amstelland	n.v.t.	Amsterdam
Incident op grens Amsterdam-Rijnkanaal	Amsterdam-Amstelland	n.v.t.	Amsterdam
Overige incidenten/situaties gehele gebied	Amsterdam-Amstelland Zaanstreek-Waterland Kennemerland	Amsterdam-Amstelland	Amsterdam

Hoofdprocessen crisisbeheersing:

Proces	Verantwoordelijke
Brandweezorg	Brandweer van de drie veiligheidsregio's
Geneeskundige zorg	GHOR van de drie veiligheidsregio's
Politiezorg	Politie Noord-Holland, Politie Amsterdam en Landelijke Eenheid
Bevolkingszorg	Alle gemeenten van de drie veiligheidsregio's

Extra processen crisisbeheersing bij incidenten op de wateren in het Noordzeekanaalgebied:

Proces	Verantwoordelijke
Search & Rescue	Brandweer
Nautisch verkeersmanagement	
- Van Noordzee tot en met het IJ	Port of Amsterdam/Centraal Nautisch Beheer
- Blokgebied Schellingwoude tot en met de Oranjesluizen	Rijkswaterstaat
Waterkwaliteit	Rijkswaterstaat
Waterkwantiteit ¹	Rijkswaterstaat

¹ Niet uitgewerkt in IBP NZKG, maar in interregionale planvormen m.b.t. hoog water en overstromingen

Samenwerkingsafspraken basisprocessen crisisbeheersing:

Melding & alarmering

- De betrokken verkeerspost alarmeert de eigen eenheden en crisisorganisatie, en informeert de betrokken meldkamer;
- De betrokken meldkamer alarmeert de eigen eenheden en crisisorganisatie, en informeert de betrokken verkeerspost;

Bij regiogrensoverschrijdende incidenten:

- Wordt met een coördinerende meldkamer gewerkt;
- Is de coördinerende meldkamer of de MK NH of MK A-A, afhankelijk van de incidentlocatie resp. ten westen of ten oosten van Pont Buitenhuizen is.

Leiding & coördinatie

- In het CoPI komen twee water-OvD's: OvD Haven van Port of Amsterdam (namens CNB) en OvD Water van Rijkswaterstaat;
- De regio(s) behoudt de eigen bevoegdheden en coördinatie;

Bij regiogrensoverschrijdende incidenten:

- Wordt met een coördinerende regio gewerkt die verantwoordelijk is voor coördinatie en afstemming tussen de regio's;
- Sluiten Port of Amsterdam (namens CNB) en Rijkswaterstaat aan bij het coördinerende team (VRK of VRAA).

Informatiemanagement

- De betrokken regio(s) en Rijkswaterstaat starten een eigen LCMS-activiteit betreffende het incident;
- De informatiemanagers vermelden z.s.m. hun contactgegevens in LCMS voor onderling contact;

Bij regiogrensoverschrijdende incidenten:

- Geeft de coördinerende regio in de titel van haar LCMS-activiteit aan dat zij de coördinerende regio is;
- Kan de coördinerende regio voor de rol van coördinerend informatiemanager een extra informatiemanager inzetten uit de eigen poule of vragen uit de andere regio's (bijstandsverzoek).

Crisiscommunicatie:

- Reguliere communicatieverantwoordelijkheden van betrokken partners, zoals Port of Amsterdam (namens CNB) en Rijkswaterstaat, blijven gelden bij opschaling. De afspraak om timing en inhoud van (eenduidige) boodschappen af te stemmen geldt in alle gevallen. De afstemming wordt gecoördineerd door de HTOC/RAC van de coördinerende veiligheidsregio;
- Woordvoerder Port of Amsterdam (piket) heeft op verschillende niveaus een sleutelrol in de communicatie naar gebruikers vaarwegen (scheepvaart) en bedrijven in Amsterdamse havens;
- Rijkswaterstaat heeft een sleutelrol bij de gevolgen voor de waterkwaliteit en -kwantiteit.

Bij regiogrensoverschrijdende incidenten:

- Uitgangspunten communicatie-strategie RBT vertalen naar een gezamenlijke communicatie-aanpak (ook voor de nafase);
- Afstemmen met betrokken partners en regio's afstemmen over eenduidige communicatie-aanpak;
- Als coördinerende regio initiëren en delen van communicatie-producten (bv Q&A/basis woordvoeringslijn) voor eenduidige pers- en publieksvoorlichting.

Interregionale coördinatie:

Incidenten in vooral de havenwateren kunnen door de betreffende veiligheidsregio worden gecoördineerd.

Incidenten in de vaarwateren, vooral op het Noordzeekanaal, kunnen snel interregionale effecten hebben vanwege de grillige grenzen.

Bij regiogrensoverschrijdende incidenten vormt de interregionale coördinatie een aanvulling op de regionale coördinatie en richt zich met name op centrale afstemming met nautisch en waterstaatkundig beheer.

Taken Coördinerend ROT:

- Regie houden over de bovenregionale inzet;
- Afstemmen over de interregionale beschikbare middelen en bijstand;
- Afstemmen met de crisisteams van Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam/CNB en indien betrokken de Kustwacht;
- Afstemmen met de ROT's van de betrokken regio(s);
- Afstemmen met andere betrokken partners.

Taken Coördinerend RBT:

- Het op strategisch niveau, in nauw overleg met de vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam /CNB adviseren en coördineren van de afzonderlijke regio's over de (ontwikkeling van de) bestrijding van het incident op het water;
- Het stellen van bovenregionale prioriteiten en/ of het verdelen van capaciteit en middelen bij schaarste;
- Het zorgdragen voor een goede informatievoorziening richting de betrokken beleidsteams;
- Afstemmen over uitgangspunten voor de crisiscommunicatiestrategie.

Voor vragen of informatie: vbk(a)vrk.nl

Versie 1 januari 2020

Inhoudsopgave

Factsheet Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied 2020	2
Inhoudsopgave	4
1. Inleiding	6
1.1. Uitgangspunten	6
1.2. Leeswijzer	6
1.3. Beheer.....	7
2. Werkingsgebied	11
2.1. Noordzeekanaalgebied	11
2.2. Hoofdwaterwegen	12
2.3. Sluizen	12
2.4. Havenwateren	13
2.5. Aangrenzende waterwegen	13
2.6. Aangrenzende watersystemen	13
2.7. Aangrenzende risico-objecten	14
2.8. Evenementen op het water	15
3. Betrokken partners	16
3.1. Eigenaar en kapitein/schipper	18
3.2. Waterpartners	18
3.3. Gemeenten	20
3.4. Veiligheidsregio's	20
3.5. Politie	21
3.6. Overige.....	21
4. Coördinatie-afspraken	24
4.1. Incident binnen één regio	24
4.2. Interregionaal incident ten oosten of westen veerpont Buitenhuizen	25
4.3. Incident op grens met ander watergebied (SRWS)	25
4.4. Overige situaties	25
5. Basisprocessen	26
5.1. Melding en alarmering.....	26
5.2. Verbindingen	27
5.3. Coördinatie plaats incident	28
5.4. Leiding & coördinatie.....	29
5.5. Regiogrensoverschrijdende waterincidenten	30
5.6. Informatiemanagement.....	32
5.7. Crisiscommunicatie.....	34
6. Aandachtspunten per scenario	37
6.0. Leeswijzer scenariokaart.....	38
6.1. Mens en dier in nood.....	39
6.2. Aanvaring	42
6.3. Brand en/of explosie.....	44
6.4. Incident gevaarlijke stoffen	47
6.5. Ordeverstoring.....	50
6.6. Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers	52
6.7. Ecologisch incident	55
6.8. Infectieziekten	58
6.9. Verstoring/uitval nautisch verkeersmanagement	60
7. Procedure aanlanden.....	61
Bijlagen	63
Bijlage 1: Beschikbare specifieke middelen	64
Bijlage 2: Overzicht aanlandingsplaatsen	66
Bijlage 3: Belangrijkste wijzigingen	68
Bijlage 4: Verzendlijst.....	69
Bijlage 5: Afkortingen.....	70

Kerngegevens

Opdrachtgever:	Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied (DOVN)
Opdrachtnemer:	Netwerk Incidentbestrijding Noordzeekanaalgebied (Netwerk IB NZKG)
Beheerder:	Veiligheidsbureau Kennemerland (tevens waterfunctionaris en voorzitter Netwerk IB NZKG)
Colofon	Dit plan is tot stand gekomen met medewerking van: - Port of Amsterdam namens Centraal Nautisch Beheer - Rijkswaterstaat - Gemeente Amsterdam - Gemeente Zaanstad - Gemeente Beverwijk - Gemeente Velsen - Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland - Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland - Veiligheidsregio Kennemerland - Nationale Politie, eenheid Amsterdam - Nationale Politie, eenheid Noord-Holland - Meldkamer Noord-Holland - Meldkamer Amsterdam-Amstelland Redactie en vormgeving: Veiligheidsbureau Kennemerland Fotografie: Simon Stenneberg, tenzij anders vermeld Voor vragen of opmerkingen: vbk@vrk.nl

1. Inleiding

Voor u ligt het Incidentbestrijdingsplan voor het Noordzeekanaalgebied, afgekort IBP NZKG, hierna kortweg het incidentbestrijdingsplan genoemd.

1.1. Uitgangspunten

Uitgangspunten Bij incidentbestrijding op het water kunnen veel partners betrokken zijn, partners die niet dagelijks met elkaar samenwerken. Binnen dit speelveld is het vaak onduidelijk wie verantwoordelijk is voor een proces en wie betrokken is bij de uitvoering. In incidentbestrijdingsplannen worden afspraken gemaakt over de coördinatie binnen het samenhangende risicowatersysteem (SRWS) en de operationele uitwerking van de scenario's.

In het landelijk Handboek Incidentbestrijding op het water (IFV, 2015) worden criteria benoemd voor een incidentbestrijdingsplan, uitgangspunten voor grensbepaling van het SRWS, een format voor een indeling (inhoudsopgave) en nadere beschrijvingen voor onderdelen van een incidentbestrijdingsplan. Dit is gebruikt tenzij maatwerk nodig is en zodat het past binnen de kaders van de crisisplannen van de betrokken veiligheidsregio's.

Voor het incidentbestrijdingsplan gelden de volgende uitgangspunten:

- Het plan bestrijkt het totale SRWS en werkingsgebied van het Centraal Nautisch Beheer (Noordzeekanaal/IJ) en Rijkswaterstaat (Schellingwoude), zie hoofdstuk 1, werkingsgebied;
- De scope is multidisciplinair;
- Het plan is bruikbaar voor alle niveaus van (inter)regionale opschaling door de veiligheidsregio's (GRIP);
- Het plan gaat in op de te nemen multidisciplinaire acties.

Doel IBP NZKG Bovenstaande uitgangspunten leiden tot het volgende doel:

Het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied biedt het kader voor de multidisciplinaire samenwerking bij (dreigende) incidenten, rampen en crisis op de vaarwegen en havens in het Noordzeekanaalgebied.

Gebruikers De gebruikers zijn de functionarissen in de crisis- en beheersorganisaties van de direct betrokken partners bij het werkingsgebied, zoals genoemd in de paragraaf partners.

1.2. Leeswijzer

Inhoud Qua opzet is gekozen voor het toegankelijk presenteren van de informatie. Het incidentbestrijdingsplan is daarom in delen opgebouwd. Omdat voor veel partners incidentbestrijding op het water geen dagelijkse kost is, is besloten in dit plan met name de beschrijving van het coördinatieplan uitgebreid op te nemen. Het incidentbestrijdingsplan bestaat uit de volgende delen:

Deel A Coördinatieplan Deel A (het coördinatieplan) behandelt de algemeen geldende afspraken en gaat in op:

- Het werkingsgebied en de omgeving;
- De betrokken partners met hun bevoegdheden;
- De specifieke afspraken over de basisprocessen.

Deel B Operationeel plan Deel B (het operationele plan) kan bij incidenten, met situationeel maatwerk, worden gebruikt en bestaat uit:

- Aandachtspunten per scenario;
- De aanlandingsplaatsen.

Wijzigingen Een overzicht van de belangrijkste inhoudelijke wijzigingen in deze versie van het incidentbestrijdingsplan zijn opgenomen in bijlage 4.

1.3. Beheer

Beheer	Ten behoeve van de eenduidigheid is het beheer van dit incidentbestrijdingsplan, op basis van het landelijk handboek Incidentbestrijding op het water, als volgt georganiseerd: Het werkingsgebied (samenhangende risicowatersysteem, SRWS zie paragraaf 2.1) beperkt zich over het algemeen niet tot één veiligheidsregio of zelfs één nautisch beheergebied. Daarnaast dient de samenhang met de overige planvorming binnen het SRWS geborgd te worden. Dit vraagt bij de voorbereiding, implementatie en het beheer speciale aandacht voor een aan het SRWS geboden organisatiestructuur. Volgens het landelijk handboek initieert de coördinerende veiligheidsregio, in casu de Waterfunctionaris, hiervoor een bestuurlijk en een operationeel platform SRWS. Voor het Noordzeekanaalgebied zijn dit een strategisch netwerk op directie-, en een operationeel netwerk op beleids- en expertniveau.
DOVN	Het strategisch netwerk is verantwoordelijk voor de gebiedsgebonden strategische afstemming en de operationele uitwerking van het incidentbestrijdingsplan. Dit netwerk stuurt het operationele netwerk aan. Het strategisch netwerk wordt gevormd door het Directeurenoverleg Noordzeekanaal (DOVN). Het is samengesteld uit directievertegenwoordigers van de betrokkenen: - Waterpartners; - Veiligheidsregio's; - Eenheden van de Nationale Politie; - Gemeenten; - Omgevingsdiensten. Het DOVN zet zich in voor een veilig en integer Noordzeekanaalgebied. De thema's en activiteiten zijn daarbij breder dan de incidentbestrijding. Het DOVN wordt hierin ondersteund door het Accounthoudersoverleg. Hierin zitten beleidsadviseurs vanuit dezelfde betrokken partners. De voorzitter Netwerk IB NZKG/waterfunctionaris en de vertegenwoordiger vanuit de Veiligheidsregio Kennemerland zijn hier dezelfde persoon die in het overleg daarom meerdere belangen behartigt.
Netwerk IB NZKG	Het Netwerk Incidentbestrijding Noordzeekanaalgebied is het operationeel netwerk dat verantwoordelijk is voor de inhoudelijke afstemming over: - De interregionale en multidisciplinaire incidentbestrijding in het werkingsgebied; - Het beheer van het incidentbestrijdingsplan met de afspraken over het eerste punt; - De inhoudelijke afstemming met de veiligheidsregio's over het multidisciplinair opleidings-, trainings- en oefenplan; - Eventuele interregionale en multidisciplinaire uitwerkingen. Het operationeel netwerk ontvangt opdrachten van en legt verantwoording af aan het DOVN. De voorzitter adviseert namens het netwerk het DOVN en de verantwoordelijk directeur van de Veiligheidsregio Kennemerland. De vertegenwoordigers en experts van het netwerk adviseren hun vertegenwoordigers in het DOVN, in afstemming met hun vertegenwoordigers in het Accounthoudersoverleg. Het netwerk is samengesteld uit vertegenwoordigers en experts van de betrokkenen: - Waterpartners - Veiligheidsregio's - Meldkamers - Brandweerregio's - GHOR-regio's - Eenheden van de Nationale Politie - Gemeenten (lokaal OOV en Bevolkingszorg)
Water-functionaris	De Waterfunctionaris heeft volgens het landelijk handboek tot taak om in de voorbereiding de activiteiten van alle partners betrokken bij incidentbestrijding op en rond het samenhangende risicowatersysteem te organiseren. In deze netwerkfunctie is contact met de betrokken partners van belang om de organisatie van de incidentbestrijding op te bouwen en in stand te houden.

Voor het Noordzeekanaalgebied vallen onder de verantwoordelijkheid van de Waterfunctionaris:

- Het beheer van het incidentbestrijdingsplan;
- De inhoudelijke afstemming met de veiligheidsregio's over het multidisciplinair opleidings-, trainings- en oefenplan;
- Eventuele interregionale en multidisciplinaire uitwerkingen.

De Waterfunctionaris stemt dit, onder andere in een landelijk netwerk onder regie van het IFV, af met waterfunctionarissen van de aansluitende SRWS'en.

Voor het Noordzeekanaalgebied is de Veiligheidsregio Kennemerland de coördinerende veiligheidsregio. De taken en verantwoordelijkheden van de Waterfunctionaris worden verzorgd door het Veiligheidsbureau Kennemerland, binnen de Veiligheidsregio Kennemerland verantwoordelijk voor de multidisciplinaire voorbereiding en ondersteuning bij rampenbestrijding en crisisbeheersing.

Opleiden,
trainen en
oefenen

Incidenten in het Noordzeekanaalgebied is één van de centrale thema's welke wordt opgenomen in de meerjaren beleidsplannen van de veiligheidsregio's, welke worden afgestemd met de relevante partners.

Daarbij zijn twee doelen cruciaal:

- Samenwerking tussen de vertegenwoordigers van de waterpartners en van de hulpverleningsdiensten;
- Opdoen van kennis van/praktijkervaring met de coördinatie-afspraken en de scenario's uit het incidentbestrijdingsplan.

Om dit te bereiken wordt samengewerkt tussen het Netwerk IB NZKG en de (M)OTO bureaus van de veiligheidsregio's. Belangrijk is de verdeling van verantwoordelijkheden:

- Het netwerk is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van content voor tijd- en locatie onafhankelijke leermiddelen, zoals e-learning en gamification, informatiebijeenkomsten, en oefeningen;
- De veiligheidsregio's zijn verantwoordelijk voor het organiseren, uitvoeren en evalueren van MOTO-activiteiten die bijdragen aan de vakbekwaamheid van de crisisfunctionarissen.

Voorbeelden van oefeningen zijn:

- Iedere 3 jaar in de afzonderlijke veiligheidsregio's een oefening met als thema incidentbestrijding op de wateren van het Noordzeekanaalgebied binnen de eigen regio;
- Iedere 5 jaar ('SAIL-jaar') een interregionale oefening.

Evaluatie

Evaluatie van het incidentbestrijdingsplan vindt plaats na ieder incident waarbij gebruik is gemaakt van het incidentbestrijdingsplan en wanneer het DOVN of het netwerk dat nodig vindt. De evaluatie wordt door of namens de waterfunctionaris uitgevoerd.

Actualisatie

Het incidentbestrijdingsplan wordt door het netwerk elke twee jaar op actualiteit getoetst en waar nodig aangepast. Daarbij worden:

- Operationele wijzigingen in de scenario's en bijlagen (deel B) door het netwerk zelf verwerkt. De nieuwe versie wordt dan ter informatie gedeeld met het DOVN;
- Wijzigingen met betrekking tot coördinatie afspraken (deel A) ter vaststelling voorgelegd aan het DOVN;
- Wijzigingen met bestuurlijke impact betekenen bestuurlijke vaststelling bij alle betrokken partners.

Elke vijf jaar wordt het incidentbestrijdingsplan geheel geactualiseerd en waar nodig vernieuwd. In het jaar daarvóór wordt het incidentbestrijdingsplan geëvalueerd op basis waarvan met het DOVN een plan van aanpak voor actualisatie en/of vernieuwing wordt afgestemd.

Vaststelling

Het incidentbestrijdingsplan wordt bij gehele actualisatie/vernieuwing vastgesteld door de betrokken veiligheidsregio's na instemming door:

- De opdrachtgever: het Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaal;
- De reguliere overlegsgremia binnen de veiligheidsregio's, zoals multidisciplinaire tactisch/strategische overleggen en/of directies.

- Implementatie Dit incidentbestrijdingsplan is geïmplementeerd als het volgende is uitgevoerd:
- Verspreiden van het plan naar de doelgroep;
 - Toelichten in multi- en monodisciplinaire opleidingen, trainingen en/of oefeningen;
 - Zorgdragen voor de randvoorwaarden om de uitvoering mogelijk te maken, zoals uitwerking van de processen in een organisatiestructuur (bemensing) met taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden, en facilitering door de benodigde middelen (werkomgeving, vervoer en verwerking in systemen zoals van de meldkamer);
 - Zorgdragen voor een zo veilig mogelijke uitvoering van, en voor continuïteit bij langdurige inzet en/of verstoring van de processen.

Deel A

Coördinatieplan



2. Werkingsgebied

2.1. Noordzeekanaalgebied

Inleiding

Het Noordzeekanaalgebied is een complexe omgeving. Naast de vele vaarbewegingen over het Noordzeekanaal, het IJ en aanliggende havens (inclusief transport gevaarlijke stoffen), zijn er ook veel bedrijven langs het Noordzeekanaal waarbij met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt.

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de verschillende wateren en de omgeving waarvoor ook specifieke voorbereiding heeft plaatsgevonden.

Het incidentbestrijdingsplan richt zich specifiek op incidenten in de wateren in het Noordzeekanaalgebied, niet op het land. Daarvoor gelden de generieke afspraken in de crisisplannen van de betrokken veiligheidsregio's, eventueel die van specifieke planvormen zoals rampbestrijdingsplannen voor de chemische bedrijven met havens.

Voor de afbakening van het werkingsgebied van een incidentbestrijdingsplan is het leidende criterium dat er sprake is van "een logische eenheid van oppervlaktewateren voor de bij de incidentbestrijding betrokken partners". Dit gebied wordt het 'samenhangend risicowatersysteem' (SRWS) genoemd. Bij het bepalen van de omvang van het SRWS staat zowel het risico als het werkingsgebied van de bij de incidentbestrijding betrokken actoren centraal.

In het landelijk Handboek Incidentbestrijding op het water zijn uitgangspunten voor het bepalen van de grenzen van een SRWS beschreven. Op basis van die uitgangspunten is binnen het voormalig project Waterrand een grove indeling gemaakt van de SRWS-en die aan de hand van de hoofdvaarwegen kunnen worden vastgesteld.

De scenario's en partners bij incidentbestrijding op het water zijn dezelfde bij zowel de hoofdvaarwegen als de havenwateren. Daarom bestaat het werkingsgebied van dit incidentbestrijdingsplan, te noemen het Noordzeekanaalgebied, uit:

- De hoofdwaterwegen Noordzeekanaal en het IJ;
- De havenwateren van de gemeenten Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam, alsmede van Tata Steel.

Daarmee is het werkingsgebied geografisch gezien grotendeels hetzelfde als dat van de gemeenschappelijke regeling² van het Centraal Nautisch Beheer en het havenveiligheidsplan:

- Het zeegebied, voor zover liggend binnen de gemeentegrenzen van Velsen³;
- De buitenhaven van IJmuiden;
- Het noorder- en zuiderbuitenkanaal, het verbindingskanaal daartussen en de buitentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden, alsmede het buitenspuikanaal;
- De Noordzeesluizen te IJmuiden;
- De binnentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
- De eerste, tweede en derde rijksbinnenhaven, het binnenkanaal en de staalhaven, alsmede het binnenspuikanaal te IJmuiden;
- Zijkanaal A naar Beverwijk en Zijkanaal G naar Zaandam tot aan de dr. J.M. den Uylbrug;
- Het Noordzeekanaal en het IJ⁴;
- De havenbekkens, gelegen aan de hiervoor genoemde wateren.

Daarnaast bestaat het werkingsgebied uit het volgende deel van het beheersgebied van Rijkswaterstaat bij Schellingwoude (blokgebied verkeerspost):

- Het IJ tussen het werkingsgebied van het Centraal Nautisch Beheer, de Oranjesluizen en de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- De Oranjesluizen zelf.

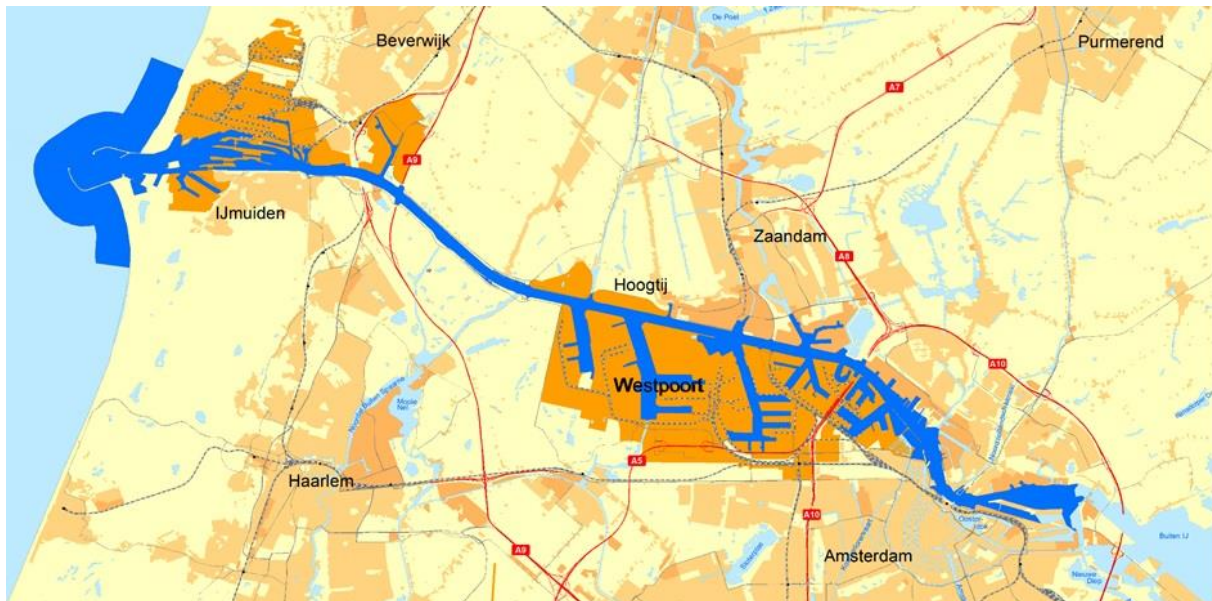
In dit hoofdstuk zijn deze nader beschreven, alsmede specifieke objecten en de aangrenzende waterwegen (en SRWS-en) en watersystemen. Daarbij zijn verwijzingen naar eventuele specifieke planvorming opgenomen.

² Art. 3 lid 2 Gemeenschappelijke Regeling CNB 2018

³ En daarmee de Veiligheidsregio Kennemerland

⁴ Inclusief het blokgebied van Rijkswaterstaat tot en met de Oranjesluizen bij Schellingwoude

Hierna is het werkingsgebied van het Centraal nautisch Beheer geografisch weergegeven:



Afbeelding: gebied Centraal Nautisch Beheer (bron: CNB)

2.2. Hoofdwaterwegen

Noordzee-kanaal	Het Noordzeekanaal is de hoofdvaarroute van de Noordzee bij IJmuiden naar het IJ bij Amsterdam. Het Noordzeekanaal loopt vanaf het Sluizencomplex bij IJmuiden tot ter hoogte van de Mercuriushaven in Amsterdam.
IJ	Het IJ loopt van het Markermeer/IJmeer door Amsterdam naar het Noordzeekanaal. Het Buiten-IJ ligt ten oosten van de Oranjesluizen bij Schellingwoude, het Afgesloten IJ ten westen. Het IJ begint ter hoogte van de Mercuriushaven in Amsterdam en eindigt bij het Markermeer.
Basisnet	Het Noordzeekanaal en het IJ behoren tot het basisnet Water. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

2.3. Sluizen

IJmuiden	De Sluizen van IJmuiden vormen bij IJmuiden de verbinding tussen het Noordzeekanaal en de Noordzee. Hier wordt van 2016 tot 2022 een nieuwe grote zeesluis gebouwd.
Oranjesluizen	De Oranjesluizen bij Schellingwoude scheiden het Afgesloten IJ van het Buiten-IJ. Ze regelen het waterpeil van het Noordzeekanaal en zorgen dat er niet te veel zout water uit het Noordzeekanaal het IJsselmeer in stroomt.
Scheepvaart	De sluizen maken onderdeel uit van het werkingsgebied van dit incidentbestrijdingsplan vanwege het nautisch verkeersmanagement. De rol van de sluizen als waterkering maken deel uit van de planvorming met betrekking tot overstromingen. Zie paragraaf 2.6.

2.4. Havenwateren

IJmond	De gemeenten Velsen en Beverwijk hebben havens die een verbinding hebben met het Noordzeekanaal. Elke gemeente heeft een eigen havendienst. Daarnaast beheert Tata Steel eigen havens.
Zaanstad	De gemeente Zaanstad heeft havens die een verbinding hebben met het Noordzeekanaal, en een eigen havendienst.
Amsterdam	De gemeente Amsterdam heeft havens die een verbinding hebben met zowel het Noordzeekanaal als het IJ. Port of Amsterdam is hier beheerder.
Haarlemmermeer	Deze gemeente grenst wel aan het Noordzeekanaal, maar heeft geen haven. De veerpont bij Buitenhuizen ligt binnen deze gemeente.

2.5. Aangrenzende waterwegen

Effecten water-water	In deze paragraaf worden de aangrenzende waterwegen benoemd met de relevante partners en planvormen vanwege de wederzijdse effecten bij (dreigende) incidenten, rampen en crisis.
Noordzee	Relevante partners: - Rijkswaterstaat - Kustwacht - Alle veiligheidsregio's langs de kust Relevante planvorming: - Incidentbestrijdingsplan Noordzee
Amsterdam-Rijnkanaal	Relevante partners: - Rijkswaterstaat - Veiligheidsregio's Utrecht en Gooi & Vechtstreek Relevante planvorming: - Incidentbestrijdingsplan Amsterdam-Rijnkanaal
IJsselmeer	Relevante partners: - Rijkswaterstaat - Kustwacht - Alle veiligheidsregio's rondom het IJsselmeer Relevante planvorming: - Samenwerkingsregeling Incidentbestrijding IJsselmeer gebied

2.6. Aangrenzende watersystemen

Effecten water-water	In deze paragraaf worden de aangrenzende watersystemen benoemd vanwege de wederzijdse effecten bij (dreigende) incidenten, rampen en crisis. Deze watersystemen bestaan uit de kleinere aangrenzende vaarwateren en andere waterverbindingen via sluizen en gemalen.
'Boven het Noordzeekanaal' (Dijktraject 5/12/13)	Relevante partners: - Rijkswaterstaat - Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Waternet - Provincie Noord-Holland - Veiligheidsregio's Noord-Holland Noord, Amsterdam-Amstelland, Kennemerland en Zaanstreek-Waterland en de daarin liggende gemeenten - Nationale Politie Eenheden Noord-Holland en Amsterdam Relevante planvorming: - Interregionaal Coördinatieplan Overstroming, Wateroverlast en Evacuatie boven het Noordzeekanaal

Amsterdam	Relevante partners: - Rijkswaterstaat - Waternet - Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	- Hoogheemraadschap van Rijnland - Provincie Noord-Holland - Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de gemeente Amsterdam - Politie Eenheid Amsterdam
‘Onder het Noordzee-kanaal’ (Dijktrajecten 14/15/44)	Relevante partners: - Rijkswaterstaat - Hoogheemraadschap van Rijnland en Waternet - Provincies Noord- en Zuid-Holland - Veiligheidsregio’s Noord-Holland, Amsterdam-Amstelland, Utrecht, Kennemerland, Hollands-Midden, Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond en de daarin liggende gemeenten	
	Relevante planvorming: - Coördinatieplan Crisisbeheersing (Dreigende) Overstroming Randstad	

2.7. Aangrenzende risico-objecten

Effecten waterland In deze paragraaf worden de direct aangrenzende risico-objecten benoemd vanwege de wederzijdse effecten bij (dreigende) incidenten, rampen en crisis.

Het gaat dan onder andere om risico-objecten waarvoor multidisciplinaire planvorming is opgesteld, zoals rampbestrijdingsplannen voor een ramp in een:

- Hogedrempelinrichting of categorie van hogedrempelinrichtingen als bedoeld in het Besluit risico’s zware ongevallen 2015;
- Afvalvoorziening categorie A als bedoeld in de Wet milieubeheer.

Daarnaast zijn er diverse objecten en (buis)leidingen van vitale infrastructuur, waarvan een lijst te omvangrijk is voor een operationeel plan als deze.

Net als de risico-objecten zijn deze inzichtelijk via de risicokaart.nl van de provincie.

Bedrijven kunnen ook onderdeel zijn van Port Security (ISPS) en het Alerteringsysteem Terrorisme (ATB). Hiervoor zijn afspraken gemaakt in het Havenveiligheidsplan (zie paragraaf 3.3).

IJmond	Chemische bedrijven (Brzo): - Tata Steel IJmuiden - Linde Gas Benelux - Vattenfall (voorheen Nuon)	
	Relevante planvorming: - Rampbestrijdingsplan Tata Steel IJmuiden NB: dit plan bestaat uit een generiek deel voor alle (dreigende) rampen, en een specifiek deel voor een aantal scenario’s met gevaarlijke stoffen (Brzo)	
Amsterdam	Chemische en afvalbedrijven (Brzo): - First State Investments (voorheen Vopak Terminal) - Oiltanking - Sonneborn Refined Products - Eurotank - Afval Energiebedrijf, met daarin opgenomen Depot gevaarlijk Afval GICA Zenith Energy (voorheen BP)	- Inter Terminals (voorheen Nustar) - Noordegroepse Wijnopslagbedrijf - Eurotank (VTI) - Vattenfall Hemwegcentrale (voorheen Nuon) - VARO (voorheen MAIN Energy) - Albemarle catalyst
	Relevante planvorming: - Rampbestrijdingsplannen per bovengenoemd bedrijf - Procedure Amsterdam-Ymond Mutual Aid (AYMA)	

2.8. Evenementen op het water

Effecten evenementen Een evenement kan extra aandachtspunten opleveren met betrekking tot de openbare orde en veiligheid. Zowel op het land (kades/oeveren) als op het water. Het kan leiden tot een of meerdere scenario's zoals uitval/verstoring scheepvaartmanagement en ordeverstoring. Door de aanwezigheid van meerdere schepen en personen op kades/oeveren wordt het risico op incidenten ook groter en kan de uitvoering van de reguliere maatregelen van de scenario's in dit incidentenbestrijdingsplan belemmerd worden. Het kan daarom nodig zijn om extra (tijdelijke) maatregelen voor dit evenement te treffen die om risico's en ongewenste effecten te nemen zoveel mogelijk te beperken.

Voorbeelden van grote evenementen zijn het vijfjaarlijks terugkerende SAIL op het IJ, met de SAIL-IN en – OUT op het Noordzeekanaal, een stop van een internationale zeilrace (zoals de Volvo Ocean Race), een groot havenfestival of wanneer één van de gemeentelijke havens wordt gekozen voor de landelijke intocht van Sint Nicolaas.

In draaiboeken voor grote evenementen worden maatregelen opgenomen voor de openbare orde en veiligheid. Vanwege de effecten op de coördinatie-afspraken en de scenario's van dit incidentbestrijdingsplan is afstemming noodzakelijk: is het incidentbestrijdingsplan uitgangspunt of kan er een uitzondering worden gemaakt? De afspraken worden in de draaiboeken van het evenement opgenomen.

3. Betrokken partners

Inleiding Het doel van dit hoofdstuk is dat helder wordt wie tijdens een incident welke rol heeft binnen de multidisciplinaire samenwerking.

Netwerkkaarten Het Instituut voor Fysieke Veiligheid (IFV) ontwikkelt Bestuurlijke Netwerkkaarten (BNK) die per ramptype inzichtelijk maken hoe betrokken partners zich juridisch tot elkaar verhouden.

Hieronder zijn de relevante netwerkkaarten bij de scenario's van dit incidentbestrijdingsplan vermeld. De netwerkkaarten zijn digitaal beschikbaar via www.ifv.nl.

Scenario	BNK	
Alle scenario's	1	Rampenbestrijding algemeen en handhaving openbare orde
Mens en dier in nood	2	Geneeskundige hulpverlening algemeen
Aanvaring	2	Geneeskundige hulpverlening algemeen
Brand en/of explosie	2	Geneeskundige hulpverlening algemeen
Incident gevaarlijke stoffen	2	Geneeskundige hulpverlening algemeen
Ordeverstoring	9	Justitie algemeen
Verontreiniging (oppervlakte)water	3	Oppervlaktewater en waterkering
Ecologisch incident	8	Dierziekte
Infectieziekten	7	Infectieziekte
Verstoring/uitval	4	Noordzee en zeescheepvaart
scheepvaartafwikkeling	18	Binnenvaart

Processen In de crisisplannen van de betrokken veiligheidsregio's zijn, op basis van het landelijk Referentiekader Regionaal Crisisplan (IFV), de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van een aantal partners georganiseerd in processen.

Deze indeling wordt ook gehanteerd in het Handboek Incidentbestrijding op het Water. Ten aanzien van incidentbestrijding op het water gelden vier aanvullende processen op de standaard processen van de incidentbestrijding en crisisbeheersing door de veiligheidsregio's:

- Search and Rescue, zie scenario Mens en dier in nood (paragraaf 6.1);
- Nautisch verkeersmanagement, zie scenario Verstoring/uitval nautisch verkeersmanagement (paragraaf 6.8);
- Beheer waterkwaliteit, zie scenario Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers (paragraaf 6.6);
- Beheer waterkwantiteit en waterkeringen⁵.

⁵ Niet uitgewerkt in dit incidentbestrijdingsplan, maar in planvormen m.b.t. hoog water en overstromingen. Zie paragraaf 2.5

Processchema In de hieronder gepresenteerde matrix is per proces aangegeven welke partners hierin coördinerend is. De betrokkenheid van andere partners is per situatie/scenario verschillende..

C = Coördinerende partner	Kapitein / reder	Port of Amsterdam / Centraal Nautisch Beheer	Rijkswaterstaat	Lokale havendienst	Veiligheidsregio (Crisisorganisatie) ⁶	Meldkamer	Brandweer	Ambulance/GHOR	Politie	Openbaar Ministerie	Gemeente (Bevolkingszorg)	Kustwacht	Waterschap
Melding & alarmering						C							
Op- & afschaling					C								
Leiding & coördinatie					C								
Informatiemanagement					C								
Ondersteuningsmanagement					C								
Search and Rescue (link met proces Redding)							C						
Nautisch verkeersmanagement		C											
Waterkwaliteit			C										
Waterkwantiteit ⁷			C										
Bron- en emissiebestrijding							C						
Redding							C						
Ontsmetting							C						
Acute gezondheidszorg								C					
Publieke gezondheidszorg								C					
Ordehandhaving/handhaven netwerken									C				
Opsporing									C				
Mobiliteit									C				
Bewaking en beveiliging									C				
Opsporingsexpertise									C				
Interventie									C				
Crisiscommunicatie											C ⁸		
Publieke zorg											C		
Informeren verwanten											C		
Omgevingszorg											C ⁹		
Nafase											C		

⁶ De veiligheidsregio heeft bij de basisprocessen alleen bij een (dreigende) ramp of crisis een coördinerende taak. Alle partners zijn zowel bij reguliere incidenten als rampen en crisis verantwoordelijk voor deze processen binnen hun eigen organisatie

⁷ Niet uitgewerkt in dit incidentbestrijdingsplan, maar in planvormen m.b.t. hoog water en overstromingen, zie paragraaf 2.5

⁸ Afhankelijk van de veiligheidsregio t/m GRIP 1 hulpdiensten of gemeente

⁹ Wordt uitgevoerd door de omgevingsdiensten

3.1. Eigenaar en kapitein/schipper

Eigenaar en kapitein/schipper	De eigenaar van een schip dient zorg te dragen dat de risico's op het schip tot een minimum beperkt worden. Tevens dient de eigenaar zorg te dragen voor een adequate uitrusting en materiaal om incidenten zelf te kunnen bestrijden. De kapitein heeft het gezag over het schip, de bemanning en opvarenden. Op de binnenvaart is dit meestal de schipper.
Buitenlands schip	Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied is de Nederlandse wet van toepassing, ook op buitenlandse schepen. Deze schepen (met uitzondering van oorlogsschepen) en hun opvarenden dienen zich aan de rechtsmacht van Nederland te onderwerpen. Een buitenlands schip is geen buitenlands grondgebied, maar een uitbreiding van de extraterritoriale rechtsmacht van de vlagstaat binnen het gemeentelijk ingedeeld gebied.

3.2. Waterpartners

Centraal Nautisch Beheer	Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een samenwerkingsverband tussen de havengemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Zo heeft de scheepvaart één loket voor de scheepvaart. Het wettelijk kader van dit samenwerkingsverband is de Gemeenschappelijke Regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, die is vastgesteld door de vier gemeenteraden. Hierin is de samenwerking geregeld op het gebied van het nautisch beheer. Het Centraal Nautisch Beheer heeft als taak om een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen. De voornaamste taak hierbij is scheepvaartverkeersbegeleiding. Ook de Rijkstaak van verkeerbegeleiding op het Noordzeekanaal is onder mandaat aan het Centraal Nautisch Beheer gegeven. De uitvoering ervan heeft het Centraal Nautisch Beheer belegd bij de Directeur CNB die hiervoor de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam (PoA) tot zijn/haar beschikking heeft. Het beheersgebied van het Centraal Nautisch Beheer loopt vanaf 12 mijl voor de koppen van de havenhoofden in IJmuiden (inclusief de IJ-geul 24 mijl) tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de havenbekkens die daarop uitkomen. Het Centraal Nautisch Beheer werkt continu aan het verbeteren van de samenwerking in het Noordzeekanaalgebied omwille van de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart in haar beheersgebied. Een regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied is hiervan een goed voorbeeld en staat voor uniforme regelgeving voor de vier havens aan het Noordzeekanaal. Ook verleent het Centraal Nautisch Beheer vergunningen en ontheffingen en doet het mededelingen aan de scheepvaart die relevant zijn voor het CNB-gebied. Het Centraal Nautisch Beheer coördineert daarnaast de activiteiten rondom het Havenafvalstoffenplan en voert havenveiligheidstaken uit in de Noordzeekanaalregio. De directeur van het Centraal Nautisch Beheer is daarom door de vier CNB-gemeenten benoemd als Port Security Officer.
Haven-diensten	Beheersmatige taken die binnen de havens nodig zijn worden uitgevoerd door de havendiensten. Deze zijn ofwel onderdeel van gemeentelijke organisaties of zelfstandige organisaties die de processen van ligplaatsplanning en dienstverlening organiseren. Indien schepen aan de kade liggen binnen deze havens moeten de havendiensten betrokken worden bij de incidentbestrijding, bijvoorbeeld voor toegang tot de kades, ligplaatsplanning en planning van andere scheepvaart. Het kan ook zijn dat deze taken bij terminals liggen, zoals de haven van Tata Steel. Indien het incident gevolgen heeft voor verkeersbegeleiding of waterkwantiteit worden de activiteiten afgestemd met het Centraal Nautisch Beheer, respectievelijk Rijkswaterstaat. NB: de bij bedrijven aangemeerde schepen (laden/ lossen) vallen onder de vergunning/ melding van het bedrijf. De omgevingsdiensten zijn in het kader van de vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) verantwoordelijk voor alle omgevingszorgzaken, behalve directe lozingen.
Rijks-waterstaat	Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor onderhoud, beheer en aanleg van snelwegen, hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem. Rijkswaterstaat is waterbeheerder van het rijkswater in het Noordzeekanaalgebied en heeft tot taak ervoor te zorgen dat het waterstaatwerk Noordzeekanaal, en de daarin liggende kunstwerken

zoals het spui- en maalcomplex en de sluizen, doelmatig en doeltreffend kunnen (blijven) functioneren.

Tevens is Rijkswaterstaat vaarwegbeheerder van de Rijksvaarwateren. Zij ziet toe op een doelmatig en rechtmatig gebruik van de rijkswateren. CNB als nautisch beheerder van de rijksvaarwateren adviseert Rijkswaterstaat.

Onder het beheer vallen de volgende beheertaken:

- Waterkwaliteitbeheer (zorg voor een goede kwaliteit van het oppervlaktewater);
- Waterkwantiteitbeheer (zorg voor voldoende water, aan- en afvoer, peil- en boezembeheer);
- Waterstaatkundig beheer (veilig en doelmatig gebruik van het waterstaatwerk Noordzeekanaal);
- Waterkeringbeheer (de sluizen bij IJmuiden en bij Schellingwoude fungeren tevens als primaire waterkeringen).

Bevoegdheden Rijkswaterstaat/
CNB

Daar waar de taken van Rijkswaterstaat en het Centraal Nautisch Beheer elkaar raken, of verwarring kan ontstaan over de (operationele) uitvoering, zijn afspraken gemaakt tussen het Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat en beschreven in werkafspraken.

Rijkswaterstaat heeft een crisisorganisatie op landelijk niveau en kan een OvD/liaisons aan de multidisciplinaire crisisteams van de (coördinerende) veiligheidsregio leveren. De hoofdingenieur-directeur (HID) van Rijkswaterstaat kan in bepaalde gevallen optreden als Rijksheer, waardoor hij verregaande ministeriële bevoegdheden krijgt. Ten aanzien van de nautische veiligheid, kan de gemandateerde directeur CNB optreden als Rijksheer. Dit op grond van de aan de functie gemandateerde bevoegdheden:

Nautisch verkeersmanagement

In het kader van het verkeersmanagement dient het Centraal Nautisch Beheer goede voorwaarden voor een vlotte, veilige en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer te scheppen, en in geval van incidenten binnen haar verantwoordelijkheid tevens datgene te doen dat de omgeving tegen de schadelijke gevolgen van scheepvaartverkeer beschermt dan wel deze gevolgen zoveel mogelijk beperkt.

Waterkwaliteit

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de aanpak van incidenten die betrekking hebben op de waterkwaliteit in het gehele Noordzeekanaalgebied, inclusief de havenbekkens en de aangrenzende wateren die in openverbinding staan met het Noordzeekanaal. Afgesproken is dat bij het constateren van een waterverontreiniging door Port of Amsterdam namens CNB onmiddellijk melding wordt gemaakt en tevens de eerste inspanning wordt gedaan om verontreinigingen in te dammen zodat erger wordt voorkomen. Rijkswaterstaat zal zo spoedig mogelijk en met in achtname van de diverse belangen van de betrokken partijen de vervuiling van het oppervlaktewater laten ruimen.

Waterkwantiteit¹⁰

Waterbeheer in het Noordzeekanaalgebied is een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat in relatie met de waterschappen boven en onder het Noordzeekanaal/het IJ. Waterbeheer in het Noordzeekanaalgebied heeft betrekking op:

- Waterkeringbeheer, veiligheid tegen overstromingen (hiermee wordt niet het technisch beheer van de waterkering bedoeld maar de inzet en het gebruik);
- Waterkwantiteitsbeheer, voldoende water, zijnde aan- en afvoer van water in het watersysteem, peilbeheer en boezembeheer.

Wrakkenwet

De wrakkenwet geeft de beheerder de bevoegdheid om wrakken in het Noordzeekanaal te doen opruimen, om zo een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer te kunnen garanderen. Voor het hoofdvaarwater is de beheerder Rijkswaterstaat. Voor de havens zijn dit veelal de betrokken gemeenten via de havenbedrijven. Bijvoorbeeld binnen de havenbekkens van Amsterdam is de Port of Amsterdam namens de gemeente Amsterdam uitvoerder van de wrakkenwet.

Bijzondere omstandigheden

Bij havens en kanalen zoals in het Noordzeekanaalgebied bestaan vele belangen naast elkaar. Indien door bijzondere omstandigheden een afweging gemaakt moet worden tussen deze belangen, dan heeft Rijkswaterstaat hier de verantwoordelijkheid voor. Zij bepalen bij een afweging tussen scheepvaart- en waterstaatkundige belangen de prioriteitstelling. Deze prioriteitstelling is in de basis al geregeld door de waterpartijen in de verdringsreeks. Hierin is

¹⁰ Niet uitgewerkt in dit incidentbestrijdingsplan, maar in planvormen m.b.t. hoog water en overstromingen, zie paragraaf 2.5

in vier niveaus aangegeven welk belang voor een ander belang gaat. Zo kan Rijkswaterstaat sneller bepalen welk belang voorrang krijgt.

Kustwacht De Kustwacht is verantwoordelijk voor de Search and Rescue-taken (SAR) op de Noordzee en ruime binnenwateren, waaronder het IJsselmeer. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid in de gemeentelijke kustwateren: tot 1000 meter vanuit de Laag Water Spring dieptelijn richting zee. De uitvoering van de SAR-taak in deze gemeentelijke kustwateren is echter in een convenant met de Veiligheidsregio Kennemerland ook bij de Kustwacht ondergebracht. Dat betekent voor het incidentbestrijdingsplan dat bij incidenten met raakvlakken met de Noordzee en het IJsselmeer de Kustwacht altijd de afstemmingspartner is.

3.3. Gemeenten

Algemeen De bestuurlijke verantwoordelijkheid van de burgemeester bestaat uit:

- Openbare orde en veiligheid, waaronder de rampenbestrijding en crisisbeheersing;
- Publieke gezondheid bij infectieziekten.

De operationele taken van gemeenten met betrekking tot de bevolkingszorg staan beschreven in de crisisplannen van de veiligheidsregio's en deelplannen van de gemeenten zelf.

Driehoek De afstemming op het grensvlak van (bestuurlijke) handhaving van de openbare orde en (strafrechtelijk) opsporing vindt plaats in de Driehoek. Hier komen de burgemeester, hoofdofficier van justitie en eenheidschef van politie samen om maatregelen te treffen. Het is mogelijk dat bij de bestrijding van incidenten in het Noordzeekanaalgebied maatregelen gevolgd worden zoals die in dit overleg zijn vastgesteld.

**Haven-
veiligheid** Binnen de gemeenten is ook de verantwoordelijkheid neergelegd voor uitvoering, toezicht en handhaving van de Havenbeveiligingswet. De gemeenten in het CNB-gebied hebben deze taak gemandateerd aan de directeur CNB. Uit de Havenbeveiligingswet vloeit de wettelijke verplichting voor gemeenten voort om een Havenveiligheidsplan te hebben die elke vier jaar geactualiseerd moet worden. De vier gemeenten in het Noordzeekanaalgebied hebben gekozen om één gezamenlijk plan te maken. In dit plan staan de maatregelen beschreven die bedrijven, havenbedrijf en gemeenten moeten nemen indien sprake is van havenveiligheidsincidenten. Hierbij gaat het veelal om incidenten in de beveiligingssfeer of dreigingen. In het havenveiligheidsplan is ook aangegeven dat de directeur CNB de rol van Port Security Officer heeft gekregen. In het Havenveiligheidsplan is beschreven dat security gerelateerde incidenten kunnen leiden tot een opschaling van de crisisorganisatie zoals beschreven in het incidentbestrijdingsplan.

3.4. Veiligheidsregio's

Algemeen Het gemeentelijk ingedeeld gebied in Nederland is verdeeld in 25 veiligheidsregio's. De burgemeesters en wethouders van de gemeenten in de regio treffen een gemeenschappelijke regeling waarbij een openbaar lichaam, te weten de veiligheidsregio, wordt ingesteld. Binnen het werkingsgebied van het incidentbestrijdingsplan gaat het om de Veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland, Zaanstreek-Waterland en Kennemerland.

De veiligheidsregio heeft de taken met betrekking tot onder meer:

- Brandweerszorg
- Geneeskundige zorg bij rampen (onder regie, coördinatie en aansturing van GHOR)
- Voorbereiden op en coördinatie van rampenbestrijding en crisisbeheersing

De veiligheidsregio voert de regie over het maken en beheren van afspraken met andere diensten zoals: KNRM, reddingbrigades, waterschappen en omgevingsdiensten met betrekking tot incidentbestrijding.

Binnen de Wet veiligheidsregio's wordt geen onderscheid gemaakt tussen incidentbestrijding op het water en op het land. Dit betekent dat voor incidentenbestrijding op gemeentelijk ingedeelde (binnen)wateren ook de Wet veiligheidsregio's geldt.

Voor de veiligheidsregio's en de politie zijn in het werkingsgebied twee meldkamers actief. Deze zijn nader beschreven in paragraaf 5.1 Melding en alarmering.

3.5. Politie

Algemeen	De politie is belast met de handhaving van de openbare orde en de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die dit behoeven. Deze taken vinden plaats uit naam van het lokale bevoegde gezag (burgemeester) en de Hoofdofficier van Justitie.
Regionale eenheden	Bij incidenten op het Noordzeekanaal ligt de primaire verantwoordelijkheid voor hulpverlening en openbare orde bij de regionale eenheden Noord-Holland en Amsterdam. In het kader van de coördinatie en mobiliteit zal in het Commando Plaats Incident een Officier van dienst van de betreffende eenheid deelnemen.
Landelijke eenheid	De afdeling Noordwest van de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid levert nautische expertise met mensen en middelen in het kader van samenwerking. Daarnaast heeft de Dienst Infra een gezamenlijke verantwoordelijkheid met de eenheid (Noord-Holland of Amsterdam) voor opsporingsprocessen die betrekking hebben op incidenten die zich op het water afspelen. In afstemming met de Algemeen Commandant van de eenheid kan een liaison aan crisisteam worden toegevoegd.
Koninklijke Marechaussee	De Koninklijke Marechaussee is geen onderdeel van de Nationale Politie, maar is wel aanwezig in de havens voor onder andere het grenstoezicht, en kan de politie bij een aantal taken ondersteunen. Bij incidenten waarbij de Koninklijke Marechaussee de politie ondersteunt wordt deze vertegenwoordigd door de Officier van dienst Politie van de betreffende politie-eenheid.

3.6. Overige

Algemeen	Naast de verantwoordelijke partijen in het Noordzeekanaalgebied is er een groot netwerk van ondersteunende en betrokken partijen. Hieronder een korte toelichting op de rol van een aantal relevante partijen.
KNRM	De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) is hulpverlener op zee en de ruime binnenwateren in het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht. De KNRM is een zelfstandige organisatie, die bestaat dankzij donaties en schenkingen, zonder structurele overheidssubsidie. Op reddingstations langs de kust zijn reddingboten gestationeerd en worden bemand door professionele vrijwilligers. Alarmering geschiedt door het Kustwachtcentrum en gemeenschappelijke meldkamers. De KNRM garandeert haar inzet 24 uur per dag. Er wordt naar gestreefd dat 15 minuten na alarmering de reddingboten op het water zijn. Het dichtstbijzijnde reddingstation in het westen is dat van IJmuiden, maar ligt aan de buitenzijde van het sluizencomplex waardoor een (spoed)schutting nodig is voor inzet in het verdere werkingsgebied. Dit geldt ook voor het oosten: reddingstations op de Randmeren moeten schutten via de Oranjesluizen.
Reddingsbrigades	Reddingsbrigades verzorgen met inzet van vrijwillige lifeguards onder meer preventieve strandwacht- of bewakingsdiensten langs de Noordzeekust, de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer, drukke vaarwegen en recreatiegebieden. Voor repressieve taken worden de reddingsbrigades gealarmeerd door de gemeenschappelijke meldkamer of het Kustwachtcentrum. Meerdere reddingsbrigades garanderen een 24-uurs beschikbaarheid. Andere brigades zijn inzetbaar op basis van aanwezigheid. Er zijn reddingsbrigades actief in de Veiligheidsregio's Amsterdam en Zaanstreek-Waterland, de meeste in Kennemerland aan zowel de kust als binnenwateren. Zie bijlage Beschikbare specifieke middelen voor hun inzetbaarheid.

Defensie	Eén van de drie hoofdtaken van het Ministerie van Defensie is de ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal. Om de samenwerking binnen de veiligheidsregio's optimaal te laten verlopen zijn militair liaisons aan de regio's verbonden. Defensie is op deze wijze in staat om daar waar nodig met expertise en capaciteiten een aanvulling te leveren op de operationele slagkracht van de overige partners.
Bergers	Bij het bestrijden van grootschalige scheepsongevallen en -branden is denkbaar dat expertise van particuliere organisaties ingeroepen dient te worden. Denk hierbij aan bergers die specialistische materiaal of kennis kunnen inzetten of verzekeraars die kunnen bepalen waar de financiële aansprakelijkheid moet komen te liggen. Het bergen geschiedt primair in opdracht van de kapitein/scheepseigenaar, vaak via een Protection & Indemnity verzekeringsorganisatie (P&I). Zij treden op als de verzekeraar in kwestie en kunnen daarmee de aansprakelijkheid op zich nemen. Secundair kan de overheid opdracht geven tot het bergen van schip en/of de lading, maar in verband met het (hoge) kostenaspect dient dit eerst bij de kapitein of P&I afgestemd te zijn. In de eerste fase van een incident zal de inzet door hulpdiensten vooral gericht zijn op levensreddend handelen en de situatie zoveel mogelijk onder controle te krijgen. Bij grote scheepsongevallen of branden is het van belang om zo snel mogelijk de aansprakelijkheid bij de rechtmatige eigenaar neer te leggen, zodat deze de opdracht kan geven om specialistische ondersteuning of kennis in te huren. Het netwerk van bergers of specialisten is ook bij de specialistische brandweerdiensten en de havenbedrijven beschikbaar, maar in de verdere incidentbestrijding is het handig als deze vraag actief en expliciet behandeld wordt. Deze vraag kan door hoogst leidinggevende ter plaatse van brandweer of waterpartij (haven of Rijkswaterstaat) gesteld worden. Een onderscheid kan gemaakt worden tussen het inzetten van specialistisch materiaal en kennis. Vaak kan gestart worden met de kennis over inzet bluswater, gevolgen voor lading of inzetmogelijkheden.
Omgevings- diensten	De omgevingsdiensten Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en IJmond zijn binnen het werkingsgebied geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk voor de uitvoering van het proces Omgevingszorg namens de gemeenten, in het bijzonder voor de onderdelen Milieubeheer en Bouwbeheer. Zij opereren niet op het water, alleen op het land. De OD NZKG verzorgt binnen de gemeenten in de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de gemeente Haarlemmermeer alle omgevingszorgtaken bij incidenten. Hiertoe zijn drie 24/7-beschikbaarheidsdiensten beschikbaar: milieu, bouw en coördinatie (hoofd Actiecentrum/ Expertteam en evt. ROT in VRAA). Voor de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland is alleen een milieupiket beschikbaar vanuit de OD NZKG. Vanaf GRIP 1 vallen voorgaande piketten onder de commandostructuur van de veiligheidsregio's. In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is de OD NZKG volledig verantwoordelijk voor het proces Omgevingszorg en zit bij relevante incidenten ook in het ROT en RBT. Naast bovenstaande piketten heeft de OD NZKG nog twee 24/7 beschikbaarheidsdiensten, en wel specifiek voor vrijwel alle Brzo/Rie-bedrijven in Noord-Holland (vooral in het havengebied van Amsterdam en TATA Steel), Utrecht en Flevoland. Sturing hiervan vindt strikt vanuit de OD NZKG plaats (volledige mandatering vanuit de provincie). Indien het incident groter wordt kunnen zij ingezet worden om de brandweer/ CoPI te adviseren. Dit piket valt niet automatisch onder de commando structuur van de veiligheidsregio's.
Water- schappen	Een waterschap is belast met de waterstaatkundige zorg van een bepaald gebied. De rol die het waterschap in het kader van de incidentbestrijding vervult, hangt nauw samen met de wettelijke taken waarmee het waterschap kan zijn belast. In het werkingsgebied van dit plan heeft het waterschap zorg voor de bescherming van het land tegen overstroming (waterkeringszorg). De dijkgraaf is verantwoordelijk voor de zorg voor de waterkering en huishouding, ook bij incidenten. De waterschappen (Rijnland, HHNK, AGV) zijn op grond van de Waterwet de waterbeheerders van de regionale wateren en een belangrijke waterkeringbeheer in het Noordzeekanaalgebied (primaire en secundaire keringen).

Provincie	Een provincie kan op verschillende manieren betrokken raken bij een incident op het water. De provincie heeft taken op het gebied van waterbeheer. Zij vertaalt landelijke doelstellingen naar regionaal beleid en de provincie treedt op als toezichthouder naar waterschappen. De provincie is ook verantwoordelijk/ bevoegd gezag voor alle Brzo/Rie-bedrijven. Bij incidenten is de OD NZKG (en in een enkel geval de OD IJmond) verantwoordelijk om alle partners te adviseren op het gebied van milieu en bouw.
Openbaar Ministerie	Het Openbaar Ministerie (OM) is belast met de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en met andere bij de Wet op de rechterlijke organisatie vastgestelde taken. De hoofdtaak van het OM bestaat uit drie deeltaken: opsporing en vervolging van strafbare feiten en toezicht op de uitvoering van strafvonnissen.
Inspecties	- De <i>Inspectie Leefomgeving en Transport</i> (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; De ILT wordt geïnformeerd door het Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat, afhankelijk van het scenario en hun inzet; - De <i>Inspectie Justitie en Veiligheid</i> (Inspectie JenV) kijkt naar de taakuitvoering van de organisaties (onder andere hulpdiensten) die zijn belast met de voorbereiding op en de aanpak van rampen en crises. De inspectie verricht onderzoek naar aanleiding van een brand, ramp of crisis, tenzij de Onderzoeksraad voor veiligheid een onderzoek instelt. De Inspectie JenV wordt geïnformeerd door de veiligheidsregio's, afhankelijk van het scenario en hun inzet; - De <i>Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd</i> (IGJ) bewaakt de veiligheid en kwaliteit van de zorg. Ze worden geïnformeerd door de GGD, afhankelijk van het scenario.
Onderzoeksraad	De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een zelfstandig bestuursorgaan en opereert onafhankelijk van de Nederlandse overheid en andere partijen. De Raad besluit zelf welke voorvallen en onderwerpen worden onderzocht. Hierbij richt de Raad zich voornamelijk op die zaken waarbij burgers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van andere partijen zoals de overheid, bedrijven of instellingen.

4. Coördinatie-afspraken

Inleiding Incidenten in vooral de havenwateren kunnen door de betreffende veiligheidsregio worden gecoördineerd. Incidenten in de vaarwateren, vooral op het Noordzeekanaal, kunnen snel interregionale effecten hebben vanwege de grillige grenzen.

Hier zijn voor het werkingsgebied de volgende specifieke afspraken gemaakt over coördinatie op tactisch en bestuurlijk niveau.

Deze sluiten aan op de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP) die alle betrokken veiligheidsregio's hanteren en in hun crisisplannen hebben beschreven.

Situatie	Betrokken regio(s)	Coördinerende regio	(Coördinerende) meldkamer
Incident op grens met de Noordzee	Kennemerland	n.v.t.	Noord-Holland
Incident havens IJmond	Kennemerland	n.v.t.	Noord-Holland
Incident ten westen van Pont Buitenhuizen en op regiogrens	Kennemerland Zaanstreek-Waterland	Kennemerland	Noord-Holland
Incident havens Zaanstad	Zaanstreek-Waterland	n.v.t.	Noord-Holland
Incident ten oosten van Pont Buitenhuizen en op regiogrens	Zaanstreek-Waterland Amsterdam-Amstelland	Amsterdam-Amstelland	Amsterdam
Incident havens Amsterdam	Amsterdam-Amstelland	n.v.t.	Amsterdam
Incident op grens IJsselmeer	Amsterdam-Amstelland	n.v.t.	Amsterdam
Incident op grens Amsterdam-Rijnkanaal	Amsterdam-Amstelland	n.v.t.	Amsterdam
Overige incidenten/situaties gehele gebied	Alle drie	Amsterdam-Amstelland	Amsterdam

4.1. Incident binnen één regio

- | | |
|----------------------|---|
| Amsterdam-Amstelland | <ul style="list-style-type: none"> - Bij een incident binnen de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is deze conform hun crisisplan coördinerend voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing; - De Meldkamer Amsterdam is aanspreekpunt voor alle betrokken partners; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. |
| Zaanstreek-Waterland | <ul style="list-style-type: none"> - Bij een incident binnen de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland is deze conform hun crisisplan coördinerend voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing; - De Meldkamer Noord-Holland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland. |
| Kennemerland | <ul style="list-style-type: none"> - Bij een incident binnen de Veiligheidsregio Kennemerland is deze conform hun crisisplan coördinerend voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing; - De Meldkamer Noord-Holland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Kennemerland. |

4.2. Interregionaal incident ten oosten of westen veerpont Buitenhuizen

- | | |
|------------------------------------|--|
| Ten oosten
post
Buitenhuizen | <ul style="list-style-type: none">- Bij een incident ten oosten van de veerpont Buitenhuizen, waarbij zowel de Veiligheidsregio's Kennemerland, Zaanstreek-Waterland als Amsterdam-Amstelland zijn betrokken, treedt de laatste op als coördinerende regio voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing;- De Meldkamer Amsterdam-Amstelland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. |
| Ten westen
pont
Buitenhuizen | <ul style="list-style-type: none">- Bij een incident ten westen van de veerpont Buitenhuizen, waarbij zowel de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland als Kennemerland zijn betrokken, treedt de laatste op als coördinerende regio voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing;- De Meldkamer Noord-Holland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Kennemerland. |

4.3. Incident op grens met ander watergebied (SRWS)

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Grens
Amsterdam-
Rijnkanaal | <ul style="list-style-type: none">- Bij een incident op de grens van het IJ met het Amsterdam-Rijnkanaal, is alleen de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland betrokken;- De Meldkamer Amsterdam is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. |
| Grens
IJsselmeer | <ul style="list-style-type: none">- Bij een incident op de grens van het IJ met het IJsselmeer, wat fysiek wordt gevormd door de Oranjesluizen, is alleen de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland betrokken;- De Meldkamer Amsterdam is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. |
| Grens
Noordzee | <ul style="list-style-type: none">- Bij een incident op de grens met de Noordzee is alleen de Veiligheidsregio Kennemerland betrokken;- De Meldkamer Noord-Holland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en vooral de Kustwacht, en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Kennemerland. |

4.4. Overige situaties

- | | |
|--------------------------------|--|
| VR
Amsterdam-
Amstelland | <ul style="list-style-type: none">- Bij een incident/situatie:<ul style="list-style-type: none">- waarvan de locatie niet bekend of duidelijk is, omdat het zich bijvoorbeeld verplaatst;- in het gehele werkingsgebied, waarbij alle veiligheidsregio's zijn betrokken;- of overige situaties;treedt de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland op als coördinerende regio voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing;- De Meldkamer Amsterdam is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de coördinerende crisisteams van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. |
|--------------------------------|--|

5. Basisprocessen

- Inleiding De volgende basis- of randvoorwaardelijke processen zijn van groot belang om de organisatie van de incidentbestrijding, rampenbestrijding en crisisbeheersing goed in te richten en op te bouwen:
- Melding en alarmering;
 - Op- en afschaling;
 - Leiding en coördinatie;
 - Informatiemanagement;
 - Crisiscommunicatie¹¹.

In dit hoofdstuk staan de afwijkingen of aanvullingen op de afspraken zoals die in de calamiteiten- of crisisplannen van de betrokken partners zijn opgenomen.

5.1. Melding en alarmering

- Inleiding Bij de hulpverlening in het Noordzeekanaalgebied zijn verschillende organisaties en hun meldkamers betrokken met als gevolg dat een melding langs verschillende wegen de meldkamer(s) bereikt. In deze paragraaf staan de afspraken over de samenwerking tussen de meldkamers en de verkeersposten.

- Verkeersposten Voor een vlotte en veilige doorvaart krijgt de scheepvaart begeleiding vanaf speciale verkeersposten op de wal. Vanuit de verkeerspost wordt informatie gegeven aan het scheepvaartverkeer: of er werkzaamheden zijn, mogelijke ondieptes of verplaatste betonning, afwijkingen van de waterstand, et cetera.

In de Scheepvaartverkeerswet is opgenomen dat een bindende verkeersaanwijzing door een daartoe bevoegd persoon gegeven kan worden aan een of meerdere verkeersdeelnemers. Deze hebben betrekking op zowel het varende als het stilliggende “verkeer”. De aanwijzing is een gebod of verbod om een bepaald resultaat in het verkeersgedrag te bewerkstelligen. De kapitein is verplicht de aanwijzing op te volgen, tenzij hij op grond van goed zeemanschap verplicht is hiervan af te wijken.

Indien de kapitein de verkeersaanwijzing overtreedt en daardoor onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van personen of goederen ontstaat of dreigt te ontstaan, kan het bevoegd gezag bestuursdwang toepassen ter voorkoming of bestrijding van dat gevaar.

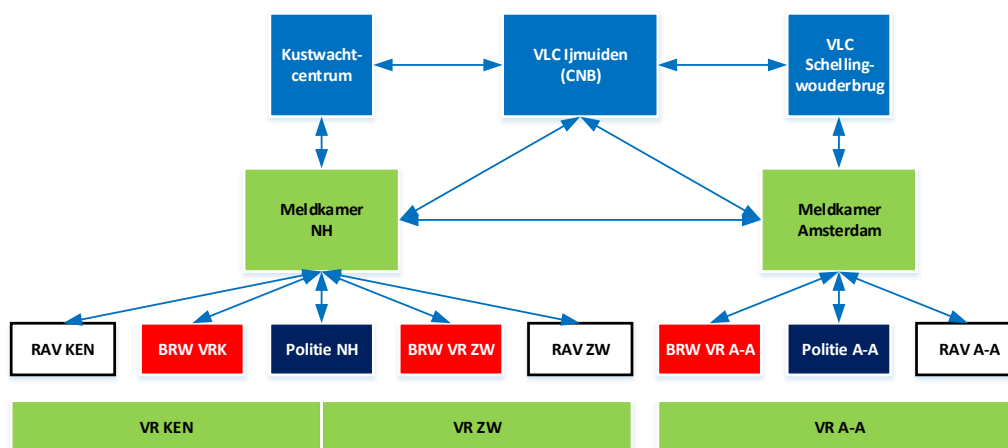
- Meldkamers De meldkamerfunctie bestaat uit het ontvangen, registreren en beoordelen van meldingen waarbij wordt gevraagd om acute inzet van politie, ambulancezorg, brandweer of Koninklijke marechaussee, het bieden van een adequaat hulpaanbod en het begeleiden en coördineren van de hulpdiensten.
- De meldkamerfunctie wordt uitgevoerd op een meldkamer, welke wordt beheerd door de politie in samenwerking met veiligheidsregio's en regionale ambulancevoorzieningen.

- Overzicht Bij een incident op het Noordzeekanaal kunnen in de startfase verschillende verkeersposten en meldkamers betrokken zijn:

Partner	Meldkamer/verkeerspost
Rijkswaterstaat	Verkeerspost Schellingwoude
Centraal Nautisch Beheer	Verkeersleiding Centrum (VLC) IJmuiden
Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland Politie eenheid Amsterdam	Meldkamer Amsterdam
Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland Veiligheidsregio Kennemerland Politie eenheid Noord-Holland	Meldkamer Noord-Holland
Politie landelijke eenheid	Operationeel Centrum Driebergen
Kustwacht	Kustwachtcentrum Den-Helder

¹¹ Omdat crisiscommunicatie cruciaal is voor effectieve crisisbeheersing, wordt het in dit plan beschreven bij de basisprocessen.

Schema



C-MK

Bij een regio-overschrijdend incident betreft de coördinerende meldkamer (C-MK) de meldkamer welke binnen de coördinerende regio (zie hoofdstuk 4) valt.

Taken C-MK:

- Het centrale informatiepunt voor de overige meldkamers en verkeersposten;
- Heeft de regie over de interregionale informatievoorziening (opstarten LCMS).

NB: er is geen 'coördinerende verkeerspost'; elke verkeerspost treedt zelfstandig op indien het incident binnen hun blokgebied valt. In de meeste situaties is reguliere afstemming tussen de verkeersposten voldoende. Dit geldt ook voor het Kustwachtcentrum.

5.2. Verbindingen

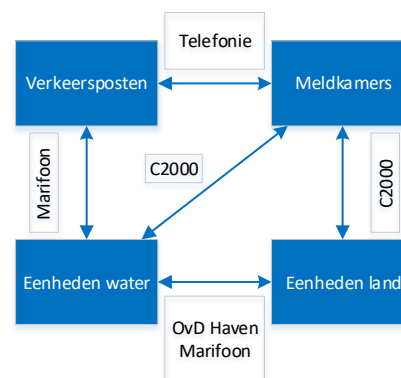
Inleiding

Op het land en op het water wordt met verschillende communicatiesystemen gewerkt. Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar af te stemmen zijn in dit hoofdstuk specifieke afspraken hierover opgenomen.

Middelen

Bij incidenten op het water worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt:

- Op het land communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten via het landelijke communicatienetwerk C2000;
 - Alle op het water opererende hulpverleningsdiensten communiceren onderling via VHF (marifoon).
- NB: de vaartuigen van de Nationale Politie en Port of Amsterdam kunnen ook via C2000 communiceren.



De communicatie bij incidenten op het water is volgens de volgende afspraken:

Reguliere incidenten

Voor de multidisciplinaire communicatie tussen de op het water opererende hulpverleningsdiensten (bijv. Landelijke eenheid Politie) en de andere hulpverleningsdiensten op het land (bijvoorbeeld een op de wal wachtende ambulance) wordt vanwege de interregionale aspecten van het werkingsgebied gebruik gemaakt van een Landelijke Multidisciplinaire Gespreksgroep (LMG) binnen het C2000-netwerk die situationeel bepaald wordt door de Landelijke Eenheid in Driebergen op verzoek van de C-MK. Voor nautische communicatie zijn LMG 11 t/m 15 bij alle partners beschikbaar

Opschaling vanaf GRIP 1

Voor de communicatie tussen de leden van het CoPI kan worden gebruik gemaakt van een regionale gespreksgroep (RMG), of bij interregionaal en/of meerdere CoPI's een landelijke gespreksgroep (LMG) die situationeel wordt bepaald zoals bij reguliere incidenten.

5.3. Coördinatie plaats incident

Inleiding

Bij de incidentbestrijding ter plaatse zullen de leidinggevendenden van de betrokken partners elkaar opzoeken om de samenwerking af te stemmen. Dit wordt door de hulpverleningsdiensten vaak het ‘motorkapoverleg’ genoemd. Dit is de afstemmingsvorm bij reguliere incidenten (GRIP 0). Daarnaast zoeken de dienstdoende voorlichters en woordvoerders contact met elkaar om een woordvoeringslijn en communicatie-aanpak af te stemmen.

Wanneer behoefte is aan multidisciplinaire coördinatie wordt conform de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP)¹², een Commando Plaats Incident (CoPI) gevormd waar een Leider CoPI vanuit de veiligheidsregio, namens de burgemeester of voorzitter veiligheidsregio als bevoegd gezag, de coördinatie op zich zal nemen (GRIP 1).

Op het water hebben verschillende organisaties voor beheer en verkeersbegeleiding eigen taken en verantwoordelijkheden. Daarnaast vormen zij een eigen beeld van de situatie over de scheepvaart en waterkwaliteit en kwantiteit. Om deze redenen zal niet altijd het gehele incident voor alle procesverantwoordelijken zichtbaar zijn, en er zullen verschillende partners aanwezig zijn. Om in die gevallen toch een goede afstemming en een juist beeld te krijgen van de situatie op het water, worden specifieke functionarissen aan de crisisorganisatie, waarvan de OvD's aan het CoPI worden toegevoegd:

Officier van dienst Haven (Port of Amsterdam namens CNB)	Officier van dienst Water (Rijkswaterstaat)
- Nautisch verkeersmanagement	- Waterkwaliteit - Waterkwantiteit
- Zich een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen etc.; - Het afstemmen van de inzet van de eenheden op het water in overleg met het CoPI¹³; - Coördineren, in overleg met het CoPI, van het watercomponent van het incident met het land gebonden component van het incident (aanlanding locaties, opstappende eenheden etc.); - Nieuw aangekomen eenheden aansturen in overleg met het CoPI, bijvoorbeeld sleepboten; - Maken van afspraken over de wijze waarop de schepen met elkaar in verbinding staan; - Onderhouden van, intermediair zijn in, de communicatie tussen het CoPI en de ingezette vaartuigen; - Periodiek rapporteren over de toestand ter plaatse op het water; - De OvD Haven heeft contact met het verkeersleidingcentrum IJmuiden vanuit de nautische bevoegdheden, de mogelijkheid het verkeer geheel of gedeeltelijk te stremmen en schepen aan te sturen om assistentie te verlenen in het incidentgebied.	- Zich een totaalbeeld vormen van het incident en de effecten voor waterkwaliteit en kwantiteit; - Het afstemmen van de inzet van de eenheden op het water in overleg met het CoPI; - Coördineren, in overleg met het CoPI, van de waterkwaliteits- en kwantitatieve component van het incident met de land gebonden component van het incident, inclusief eventueel berging van vaartuigen; - Nieuw aangekomen eenheden aansturen in overleg met het CoPI, bijvoorbeeld bergingsvaartuigen ; - Maken van afspraken over de wijze waarop de schepen met elkaar in verbinding staan; - Onderhouden van, intermediair zijn in, de communicatie tussen het CoPI en de ingezette vaartuigen; - Periodiek rapporteren over de toestand ter plaatse op het water; - De OvD Water heeft contact met de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat om eventuele maatregelen te nemen voor de waterkwantiteit en waterkwaliteit.

Samenwerking

Gelet op de eigenstandige bevoegdheden en mogelijkheden tot het nemen van maatregelen zijn zowel de OVD Haven van het CNB als de OVD Water van Rijkswaterstaat een belangrijke crisispartners in de operationele coördinatie van incidenten. De OVD Haven zal zich hierbij voornamelijk focussen op het management van het scheepvaartverkeer en de OVD Water zal zich vooral op de waterkwantiteit, waterkwaliteit en bakbeheer en berging richten. Beide officieren van dienst werken nauw samen.

¹² Deze is in de crisisplannen van de betrokken veiligheidsregio's vrijwel gelijk.

¹³ Tot aankomst OvD Haven gebeurt dit door eerste vaartuig Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat of politie

5.4. Leiding & coördinatie

Inleiding Hier zijn voor het werkingsgebied de volgende specifieke afspraken gemaakt over coördinatie op tactisch en bestuurlijk niveau.

Deze sluiten aan op de Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdingsprocedure (GRIP) die alle betrokken veiligheidsregio's hanteren en in hun crisisplannen hebben beschreven.

Voor dit incidentbestrijdingsplan wordt ervan uitgegaan dat alle betrokken veiligheidsregio's, conform de wet en besluit veiligheidsregio's, beschikken over de volgende crisisteams:

- *Commando Plaats Incident (CoPI)*: belast met de operationele leiding ter plaatse, de afstemming met andere betrokken partijen, en het adviseren van het ROT;
- *Regionaal Operationeel Team (ROT)*¹⁴: belast met de operationele leiding, de afstemming met andere bij de ramp of crisis betrokken partijen en het adviseren van het gemeentelijk of regionaal beleidsteam;
- *Gemeentelijk Beleidsteam (GBT)*: ondersteunt de burgemeester bij de rampenbestrijding en crisisbeheersing;
- *Regionaal Beleidsteam (RBT)*: ondersteunt de voorzitter veiligheidsregio bij de rampenbestrijding en crisisbeheersing;
- *Regionaal actiecentrum communicatie, onderdeel taakorganisatie crisiscommunicatie (RAC/ToC)*: belast met de afstemming en uitvoering van de communicatie-aanpak om te voorzien in de maatschappelijke informatiebehoefte.

Liaisons Om te waarborgen dat alle bevoegdheden in het team vertegenwoordigd zijn, wordt de standaardbezetting van de crisisteams van de veiligheidsregio aangevuld met liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat, en, afhankelijk van de specifieke kenmerken van het incident, bijvoorbeeld vertegenwoordigers van de waterschappen.

De vertegenwoordigers van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat staan in contact met hun eigen crisisteams en vullen indien nodig zelf een stafsectie bij het ROT van de veiligheidsregio in.

Scenario-denken Afhankelijk van het incident kan sprake zijn van de volgende scenario's en een combinatie daarvan:

Best case	Real case	Worse case
- Klein incident	- Groot incident	- Zeer groot incident
- Enkel scenario van toepassing	- Meerdere scenario's	- Meerdere scenario's
- Weinig tot geen slachtoffers	- Meerdere slachtoffers	- Veel (overleden) slachtoffers
- Beperkte (in)directe schade	- Beperkte (in)directe schade	- Grote (in)directe schade
- Kortdurende/geen effecten op omgeving/scheepvaart-verkeer	- Langer durende effecten op omgeving/scheepvaartverkeer	- Langdurige effecten op omgeving/scheepvaartverkeer
- Binnen één veiligheidsregio	- Binnen het werkingsgebied - Binnen één veiligheidsregio	- Ook buiten het werkingsgebied - Meerdere veiligheidsregio's betrokken
- Inzet Commando Plaats Incident voldoende	- Inzet Commando Plaats Incident en Regionaal Operationeel Team voldoende	- Noodzaak tot interregionale coördinatie door een C-ROT en evt. een C-RBT

¹⁴ In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland worden de bron- en effectbestrijding door het CoPI uitgevoerd.

5.5. Regiogrensoverschrijdende waterincidenten

Inleiding	Incidenten in vooral de havenwateren kunnen door de betreffende veiligheidsregio worden gecoördineerd. Incidenten in de vaarwateren, vooral op het Noordzeekanaal, kunnen snel interregionale effecten hebben vanwege de grillige grenzen. Wanneer het gaat om grote/complex incidenten op de grens van meerdere betrokken regio's waarbij wordt opgeschaald op basis van de GRIP-procedures, is interregionale afstemming nodig. Er wordt dan met een coördinerende regio gewerkt, zie hoofdstuk 4 "Coördinatie-afspraken".
CoPI	Bij inzet van meerdere CoPI's, bijvoorbeeld op beide oevers, meerdere incidentlocaties of voor scheiding tussen bronbestrijding en grote aanlandingsplaats, wordt de afstemming verzorgd door het (Coördinerende) ROT. De Ovd's Haven en Water nemen deel aan het CoPI van de coördinerende regio.
C-ROT	Een Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) is verantwoordelijk voor de bovenregionale coördinatie van de incidentbestrijding op het water. Het C-ROT dient de praktische voorwaarden te scheppen voor de uitvoering in nauw overleg met Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam namens het Centraal Nautisch Beheer. Het C-ROT heeft als extra taken: - Regie houden over de bovenregionale inzet; - Afstemmen met: - Crisisteams waterpartners: Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel de Kustwacht; - Crisisteams (ROT's) andere betrokken veiligheidsregio's; - Eventuele betrokken vitale infrastructuur zoals waterschappen; - Bijstandspartners zoals Defensie; - Betrokken Rijksoverheden; - Afstemmen over: - Opschaling en leiding & coördinatie; - Informatiemanagement; - Uitgangspunten bevolkingszorg, zoals mate van zelfredzaamheid; - Monodisciplinaire/hoofdprocessen: brandweer-, geneeskundige en politiezorg; - Te communiceren instructie/handelingsoverzicht voor specifieke doelgroepen van de bevolking en inzet van middelen zoals de calamiteitenzender en NL Alert; - Bijstand t.b.v. niet regulier beschikbare middelen; - Aflossing, afschaling en nafase. Om te waarborgen dat alle bevoegdheden in het team vertegenwoordigd zijn, wordt de standaardbezetting van het C-ROT aangevuld met liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat, en, afhankelijk van de specifieke kenmerken van het incident, bijvoorbeeld vertegenwoordigers van de waterschappen. De vertegenwoordigers van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat staan in contact met hun eigen crisisteams en vullen indien nodig zelf een stafsectie bij het C-ROT in.
C-RBT	Indien er (interregionale) bestuurlijke besluiten genomen dienen te worden bij incidenten in het werkingsgebied, wordt conform GRIP 5 gewerkt. Dit houdt in dat elke betrokken regio opschaaft naar een Regionaal Beleidsteam (RBT). Het RBT van de coördinerende regio treedt daarbij op als coördinerend RBT.

Het C-RBT heeft als extra taken:

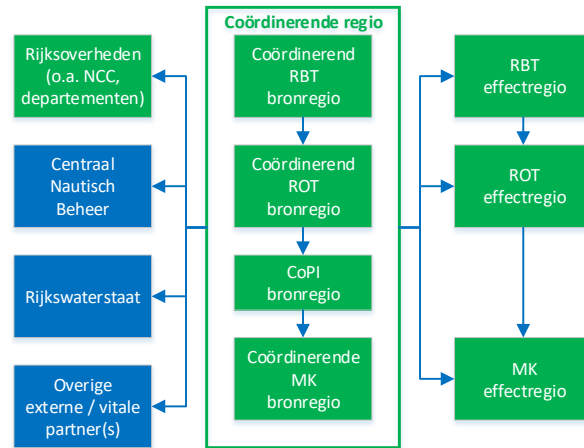
- Het op strategisch niveau, in nauw overleg met de (Rijks)havenmeester als vertegenwoordiger van het Centraal Nautisch Beheer en de HID van Rijkswaterstaat, adviseren en coördineren van de afzonderlijke regio's en partners over de (ontwikkeling van de) bestrijding en effecten van het incident op het water;
- Het stellen van bovenregionale prioriteiten en/of het verdelen van capaciteit en middelen bij schaarste;
- Het afstemmen met bovenregionale/vitale en nationale partners zoals Rijksoverheid;
- Het bepalen van de communicatiestrategie (uitgangspunten voor de communicatie over bestuurlijke dilemma's en gevoelige thema's) en het geven van persconferenties.

- Denkt vooruit (scenario's), zet acties in een gewenste volgorde en delegeert activiteiten.

De uiteindelijke samenstelling van het overleg is afhankelijk van de specifieke kenmerken van het incident. Het overleg kan worden uitgebreid met bijvoorbeeld vertegenwoordigers van de waterschappen.

Schema

Bij bovenregionale coördinatie (GRIP 5) kan de afstemming er als volgt uit zien:



Afspraken

Overige afspraken leiding en coördinatie bij regiogrensoverschrijdende incidenten:

- Interregionale (bestuurlijke) coördinatie is bestemd voor incidenten met een bovenregionale uitstraling;
- Elke regio behoudt de eigen bevoegdheden: ieder van de burgemeesters/voorzitters regio behoudt het wettelijk vastgelegde opperbevel voor de rampenbestrijding binnen de eigen gemeente/veiligheidsregio;
- De interregionale (bestuurlijke) coördinatie vormt een aanvulling op eventuele regionale coördinatie;
- Ten tijde van het incident dragen het C-ROT en C-RBT bij voorkeur de taken niet over naar een andere regio;
- Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam/CNB schuiven aan bij het coördinerende team (van CoPI t/m RBT). De coördinerende meldkamer alarmeert Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam/CNB.

5.6. Informatiemanagement

Algemeen Voor dit incidentbestrijdingsplan gelden op het gebied van netcentrisch werken de uitgangspunten zoals ze beschreven worden in het landelijk Referentiekader Netcentrische Crisisbeheersing (IFV). De IM-functionarissen van de veiligheidsregio's worden conform dit kader op opgeleid en vakbekwaam gehouden. Ook andere partijen zijn bezig om de netcentrische werkwijze te implementeren en op dit gebied de samenwerking met andere partijen te verstevigen. Voor Rijkswaterstaat is dit inmiddels gerealiseerd.

Bij regiogrens-Overschrijdend incident Wanneer er sprake is van een regiogrensoverschrijdend incident, is er een aantal aanvullende afspraken gemaakt:

- (Dreigend) interregionaal incident: coördinerende meldkamer informeert andere betrokkende meldkamers en verkeerspost(en);
- Ieder betrokken veiligheidsregio (Calamiteitencoördinator van de meldkamer of Informatiemanager van het CoPI of ROT) start een eigen activiteit in het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS) op;
- Naam van de afzonderlijke activiteiten: <regionummer> <aard & omvang incident> <locatie incident>;
- De informatiemanagers delen zo snel mogelijk de contactgegevens via LCMS.

De coördinerende regio:

- De coördinerende regio geeft in de titel van zijn eigen activiteit aan dat zij de coördinerende regio is;
- De coördinerende regio maakt in het veld 'beeldvorming' een duidelijk onderscheid tussen:
 - informatie die relevant is voor het regionale beeld.
 - informatie die relevant is voor het interregionale beeld;
- De regievoerende Informatiemanagers van de betrokken veiligheidsregio's importeren het tabblad van het CoPI of ROT van de coördinerende regio;
- De Informatiemanager ROT van de coördinerende regio stemt de informatie-uitwisseling met de bovenregionale externe partijen af (Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat, waterschappen etc. en andere overheden) en verwerkt deze in het interregionale beeld;
- De Informatiemanager ROT van de coördinerende regio stemt met de Informatiemanagers van de andere veiligheidsregio's af welke thema's in het interregionale beeld opgenomen moeten worden.

Wanneer geen coördinerende regio aangewezen is:

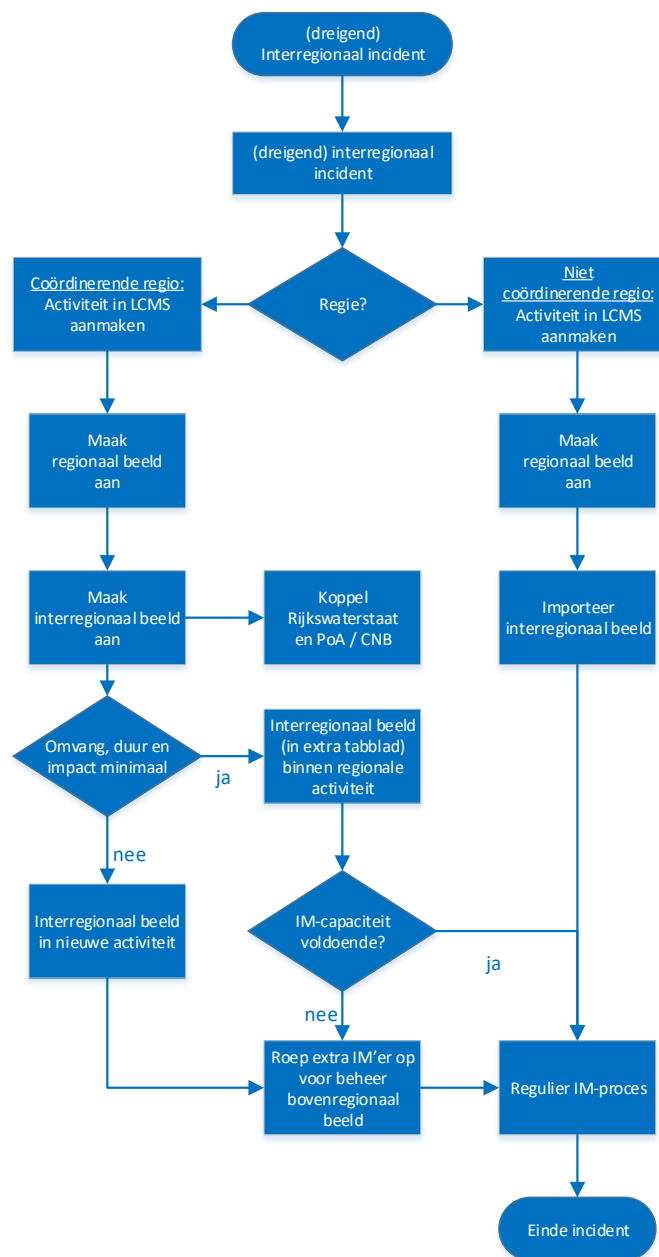
- De regievoerende informatiemanagers van de betrokken veiligheidsregio's stemmen af of het relevant is om een interregionaal beeld aan te maken en zo ja; waar en welke thema's in dat beeld verwerkt worden.

Overige aandachtspunten

- Wissel eventueel tussen de veiligheidsregio's liaisons uit, waarbij een Informatiemanager van de betrokken (effect)regio naar de coördinerende regio toe gaat;
- Als de omvang van de interregionale coördinatie groot is, draagt de regievoerende Informatiemanager van de coördinerende regio zorg voor inzet van extra IM-capaciteit.

IVIC Het Veiligheids Informatiecentrum verzamelt en consolideert de multidisciplinaire relevante informatie rondom het Noordzeekanaalgebied vanuit de veiligheidsregio's Amsterdam Amstelland, Kennemerland en Zaanstreek Waterland. Het doel is om continu de risico's en de beheersing van risico's te monitoren en te analyseren waardoor risico's op dreigingen en verstoringen voor de veiligheidsregio's in een vroegtijdig stadium kunnen worden gesignaleerd en beleidsmatig worden afgedekt.

Dit beeld wordt wekelijks in het LCMS geactualiseerd vanuit een virtueel IVIC. Bij grote evenementen zoals SAIL kan het IVIC fysiek ingericht worden, waarbij een informatiemanager kan worden toegevoegd aan het veiligheidsoverleg of commandopost van het evenement.



5.7. Crisiscommunicatie

Taak-organisatie Crisis-communicatie De gemeentelijke Taakorganisatie Crisiscommunicatie (ToC) van de regionale crisisorganisatie geeft uitvoering aan de coördinatie.

De voorlichter van dienst in het CoPI¹⁵, de omgevingsanalist, de communicatieadviseurs in de crisisteams OT en BT en het regionaal actiecentrum communicatie (RAC) vormen samen de taakorganisatie crisiscommunicatie¹⁶ van de regionale crisisorganisatie. De taakorganisatie wordt bemenst door regiogemeenten en wordt aangestuurd door een hoofd ToC (incl. RAC).

De taakorganisatie adviseert, coördineert en geeft uitvoering aan het proces crisiscommunicatie. De taakorganisatie werkt nauw samen met de woordvoerders/communicatieadviseurs van de betrokken partners (o.a. PoA, Rijkswaterstaat, politie en Kustwacht) die pers- en publieksvragen beantwoorden over de eigen processen, voorziening en maatregelen.

De taakorganisatie wordt ingezet om tijdens een crisissituatie te voorzien in de maatschappelijke informatiebehoefte op basis van de drieslag:

- Informatievoorziening: geven van feitelijke (proces)informatie;
- Schadebeperking: communiceren van handelingsperspectief en concrete instructie;
- Betekenisgeving: aansluiten op heersende emoties, situatie in context plaatsen.

Als VRAA de coördinerende regio is, wordt de taakorganisatie communicatie ingevuld door Gemeente Amsterdam. Daarmee coördineert de gemeente Amsterdam de crisiscommunicatie.

Bij regiogrens overschrijdend incident Voor de interregionale samenwerking op het gebied van crisiscommunicatie gelden bestaande afspraken. Het uitgangspunt is afstemmen met 'de evenknie' in de betrokken buurregio ('s). De coördinerende regio zorgt voor de afstemming met betrokken partners en deelt informatie met de effectregio('s) over de communicatiestrategie en -aanpak, zoals overzichten van vraag & antwoord (Q&A's) en communicatie-boodschappen voor de (online) informatievoorziening.

Reguliere communicatieverantwoordelijkheden van betrokken partners blijven daarbij gelden. Het doel is eenduidige communicatieboodschappen (incl. handelingsperspectieven) voor getroffen, ongeacht welke partner het bericht verzendt.

Verdeling De verdeling van communicatieverantwoordelijkheden bij calamiteiten op het Noordzeekanaal is als volgt:

Communicatie over	Verantwoordelijk
Feiten en procesinformatie lokaal Zichtbare inzet hulpverlening (incl. KNRM en reddingsbrigades) en eerste instructie	Hulpverleningsdiensten (regionale crisisorganisatie)
Duiding en handelingsperspectieven lokaal/regionaal Algemene informatie over maatregelen en betekenisgeving doelgroepen	Burgemeester/Voorzitter Vr (regionale crisisorganisatie)
Gevolgen voor scheepvaartverkeer (beroepsvaart) op de vaarwegen en voor bedrijven in het havengebied van Amsterdam	Port of Amsterdam (namens CNB)
Toezicht en handhaving beroeps- en recreatievaart.	Politie
Opsporingsonderzoek	OM, eventueel via politie/KMar
Gevolgen voor bedrijven in de havengebieden van IJmuiden, Beverwijk en Zaandam	Havendienst of havenbedrijf, eventueel via gemeente
Gevolgen voor waterkwaliteit en -kwantiteit en watersystemen	Rijkswaterstaat
Veiligheidsmaatregelen lokaal/regionaal (bewaken en beveiligen, handhaving OOV)	Burgemeester/Voorzitter Vr en OM (regionale crisisorganisatie)

¹⁵ De voorlichter van dienst is 24/7 bereikbaar via een piketnummer en wordt gealarmeerd vanaf middel-incident. Hij/zij neemt bij opschaling plaats in het CoPI als communicatieadviseur. In VRAA worden standaard twee voorlichters gealarmeerd, van brandweer en politie. De taakverdeling wordt in onderling overleg situationeel bepaald.

¹⁶ De organisatie en inrichting van het proces crisiscommunicatie staat beschreven in de crisisplannen en deelplannen bevolkingszorg van de betrokken veiligheidsregio's.

Gevolgen voor de dienstverlening- en handhavingstaken op zee (scheepvaart)	Kustwacht
Grensbewaking en grenscontrole op schepen	KMar
Feiten en duiding nationaal	Betrokken vakminister, bv Infrastructuur en Waterstaat over gevolgen voor sector (afstemmen via NKC van NCC)

Afstemming acute fase De voorlichter van dienst van de veiligheidsregio¹⁷ is 24/7 bereikbaar via een vast piketnummer en zorgt voor de eerste afstemming van pers- en publieksvoorlichting. Hij/zij neemt hiervoor contact op met de woordvoerder van de betrokken partner(s) en de dienstdoende hoofd ToC (incl. RAC).

Bij opschaling wordt de afstemming overgenomen door het hoofd ToC¹⁸ (hierna HToC), of een door hem/haar aangewezen vertegenwoordiger. De ToC (incl. RAC) coördineert en monitort de pers- en publieksvoorlichting en geeft hier uitvoering aan. Het actiecentrum communicatie kan indien wenselijk of noodzakelijk uitgebreid worden met liaisons van betrokken partners.

Port of Amsterdam / Centraal Nautisch Beheer De woordvoerder van Port of Amsterdam (PoA) treedt op als woordvoerder van het Centraal Nautisch Beheer over incidenten op het Noordzeekanaal. Daarnaast staat Port of Amsterdam in direct contact met de bedrijven in het Amsterdamse havengebied. Bij calamiteiten worden bedrijven direct (telefonische) geïnformeerd¹⁹ over de gevolgen en de stand van zaken.

De woordvoerder staat in direct contact met de Manager Operations en heeft een sleutelrol op verschillende niveaus in de eigen crisisorganisatie. Vanwege bemensing van de eigen calamiteitenorganisatie, zal er geen woordvoerder/communicatieadviseur van Port of Amsterdam plaatsnemen in het RAC van de veiligheidsregio. De afstemming over de communicatieaanpak en boodschappen tussen woordvoerder en HToC gebeurt telefonisch (bv whatsapp-groep) en per e-mail. Contactgegevens worden uitgewisseld via de dienstdoende woordvoerder van Port of Amsterdam/CNB en voorlichter van de veiligheidsregio. Hetzelfde geldt voor afstemming over woordvoering tussen CNB en Rijkswaterstaat.

Rijks-waterstaat De woordvoerder van Rijkswaterstaat is 24/7 bereikbaar via een vast piketnummer en neemt bij opschaling als communicatieadviseur plaats in de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat. Hij/zij kan de voorzitter ook adviseren op te schalen vanwege communicatie (informatiebehoefte, capaciteit). De afstemming tussen de woordvoerder en HToC gebeurt telefonisch (bv whatsapp-groep) en per e-mail. In overleg met Hoofd ToC wordt bepaald of vertegenwoordiging in het RAC wenselijk of noodzakelijk is.

Overige partners De samenwerking met overige partners, zoals politie, verloopt via reguliere werkwijzen. Zo stemmen dienstdoende voorlichters en woordvoerder af via vaste piketnummers. En wordt indien nodig bij opschaling contact gelegd tussen de HToC en Eenheid Crisiscommunicatie Team (ECCT) van de politie (eventueel via de Hoofd Communicatie in de Staf Grootchalig en Bijzonder Optreden). Verder kan de ToC afstemmen met het Nationaal Kernteam Communicatie (NKC) van het Nationaal Crisiscentrum (NCC).

Aandachtspunten

- Ook bij niet opgeschaalde inzetten (geen GRIP) is er zichtbare inzet van hulpverleningsdiensten. Dit kan pers- en publieksvragen oproepen bij alle betrokken partners. De afspraak om af te stemmen geldt daarom in alle gevallen;
- Zichtbaarheid van incidenten op het kanaal en de kans op ramptoerisme;
- Internationale karakter en belangstelling (internationale) nieuwsmedia;
- Nationaliteit van opvarenden (meerdere talen);
- Aantal communicerende partijen met wettelijke communicatieverantwoordelijkheden;
- Meerdere partijen zijn gericht op dezelfde doelgroepen (bv Rijkswaterstaat en gemeente op woonbootbewoners, havenbedrijf en gemeente op bedrijven, PoA/CNB en politie op beroepsvaart);
- Communicatie in de nafase: alle doelgroepen in beeld, ook belangengroepen.

¹⁷ In VRAA ligt t/m GRIP1 de regie op de communicatie bij brandweer en/of politie. Afhankelijk van de situatie doet de brandweer of politie de woordvoering. Vanaf GRIP2 neemt de gemeente Amsterdam de regie over.

¹⁸ In VRK is de HToC 24/7 bereikbaar via een vast piketnummer, in VRZW en VRAA niet. In alle drie regio's is de HToC oproepbaar via de meldkamer en zijn contactgegevens opvraagbaar bij de voorlichters van dienst die bereikbaar zijn via vaste piketnummers.

¹⁹ Port of Amsterdam werkt aan een alerteringssysteem (Alert for all) voor bedrijven in het havengebied. Via dit systeem kunnen bedrijven geïnformeerd worden over de gevolgen, de stand van zaken en actuele handelingsperspectieven.

Deel B

Operationeel plan



6. Aandachtspunten per scenario

- Inleiding** In 2015 is in opdracht van het DOVN het “Risicobeeld en Capaciteitenanalyse van het Noordzeekanaalgebied, volgens een interregionale benadering” ontwikkeld door de Veiligheidsregio’s Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland.
- Allereerst is op basis van de werkwijze zoals beschreven in de landelijke Handreiking Regionaal Risicoprofiel een aantal scenario’s ontwikkeld voor het Noordzeekanaalgebied. Aan de hand hiervan zijn de risico’s geïnventariseerd en daarna afgewogen tegen de aanwezige capaciteiten. Dit heeft geresulteerd in 8 scenario’s die per incidenttype aangeven hoe de huidige situatie is. Deze zijn als best practice overgenomen in het Landelijk Handboek Incidentbestrijding op het water (IFV).
- Bij de actualisatie van deze versie (2020) zijn enkele scenario’s toegevoegd naar aanleiding van de risicoprofielen van de betrokken veiligheidsregio’s en de nautische partners. Het gaat hierbij om scenario’s die kunnen leiden tot (dreigende) crisis waarvoor samenwerking met, en vooral opschaling door de veiligheidsregio’s nodig is.
- Scenario-kaarten** In dit hoofdstuk is per scenario een scenariokaart ontwikkeld. Het doel van deze scenariokaarten is om de bij een incident betrokken leidinggevendenden van de organisatie een handvat en checklist te bieden bij de bestrijding per scenario.
- Een scenariokaart geeft:
- Inzicht in de voor dat scenario van belang zijnde informatie over de basisprocessen;
 - Focus op aanvullende functionarissen in teams en algemene punten;
 - Inzicht in multidisciplinaire aandachtspunten voor relevante processen;
 - De relevante partijen.
- Opbouw** Alle scenariokaarten hebben dezelfde opbouw. De leeswijzer in de volgende paragraaf laat de opbouw van een scenariokaart zien. De scenariokaarten zijn levende documenten. Dat wil zeggen dat aanpassing van de kaarten na lering uit inzet en oefening mogelijk is.
- Gebruikers** De scenariokaarten zijn primair voor de operationele functionarissen in het Commando Plaats Incident (CoPI) bedoeld, maar bevatten ook aandachtspunten voor het ROT en andere teams.
- Scenario’s** In dit hoofdstuk zijn de volgende scenario’s uitgewerkt:

Ramptypen	Crisistypen
- Mens en dier in nood - Aanvaring - Brand en/of explosie - Incident met gevaarlijke stoffen - Ordeverstoring	- Verstoring/uitval nautisch verkeersmanagement - Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers - Ecologisch incident - Infectieziekten

Een aantal scenario’s komen overeen met de waterprocessen. Deze zijn hier als scenario uitgewerkt om aan te geven of en waar specifieke aandachtspunten voor de betrokken partners bestaan. Een scenario met betrekking tot verstoring waterkwantiteit is in dit incidentbestrijdingsplan niet uitgewerkt. Daarvoor wordt verwezen naar de interregionale planvormen tussen de veiligheidsregio’s en waterbeheerders Rijkswaterstaat en waterschappen.

Zoals in het landelijk handboek benoemd, kunnen zich er natuurlijk ook combinaties van scenario’s voordoen.

6.0. Leeswijzer scenariokaart

Scenario	Korte beschrijving scenario.
Voorbeelden	Vermelding van voorbeelden, waar mogelijk geïllustreerd met praktijksituaties.

Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	De partners (geen gedetailleerde inzetvoorstellen) en wijze van alarmering
Op- & afschalen	Redenen om (multidisciplinair) op te schalen (GRIP)
Leiding & coördinatie	De structuur van de coördinatie voor de multidisciplinaire samenwerking
Informatie-management	Essentieel beschikbare en te delen informatie
Crisiscommunicatie	Eenduidige communicatie richting 'pers en publiek'

NB: benodigde specifieke middelen worden per proces benoemd en/of wordt verwezen naar bijlage 1 'Beschikbare specifieke middelen'

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement	Specifieke aandachtspunten per proces
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement	
	Waterkwaliteit	
	Waterkwantiteit	
Brandweer	Bron- & emissiebestrijding	
	Redding / Search And Rescue	
	Ontsmetting	
Ambulance/GHOR	Opgeschaalde acute zorg	-
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	-
Politie	Mobiliteit	-
	Bewaken & beveiligen	
	Ordehandhaving	
Politie/OM	Opsporing	-
	Interventie	
	Identificatie	
Gemeenten	Crisiscommunicatie	-
	Publieke zorg	
	Informeren verwanten	
	Omgevingszorg ²⁰	
	Nafase	

NB:

n.v.t. = dit proces is niet van toepassing bij dit scenario

geen bijzonderheden = proces is wel van toepassing, maar geen specifieke aandachtspunten

²⁰ Wordt uitgevoerd door de omgevingsdiensten, zie paragraaf 3.6

6.1. Mens en dier in nood

Scenario Onder dit type incident vallen ongevallen met betrekking tot beroepsvaart, pleziervaart, sporters en dergelijke. Het redden van mensen is een belangrijke overeenkomst en dat het gevaar bestaat op mogelijke verdrinking van personen of dieren in het gebied. Het scenario "Mens en dier in nood" kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten.

Voorbeelden²¹

- Watersporter in problemen
- Schip in nood
- Persoon overboord/vermist
- Ongeval/gewonde
- Ziekte aan boord
- Dier in nood/besmeurd

Foto rechts: Britse man overboord van partyschip ter hoogte van Westzaan met langdurige zoekactie (17 oktober 2017) (foto: Inter Vidual Studio)



Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informeren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- OvD's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Ook bij niet opgeschaalde inzetten (geen GRIP) is er zichtbare inzet van hulpverleningsdiensten. Dit kan pers- en publieksvragen oproepen bij alle betrokken partners. De afspraak om af te stemmen geldt daarom in alle gevallen. - Nationaliteit van opvarenden (meerdere talen) - Zichtbaarheid van incidenten op het kanaal: kans op ramptoerisme en burgerhulpverlening.

²¹ In het landelijk handboek wordt tevens een neergestort vliegtuig genoemd. Hiervoor wordt in dit incidentbestrijdingsplan verwezen naar de regionale planvormen en het nationaal crisisplan met betrekking tot luchtvaartongevallen.

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats; - Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	
	Waterkwaliteit	
	Waterkwantiteit	
Brandweer	Redding/ Search And Rescue NB: search and rescue kan snel overgaan in berging, waarbij hulpverlening overgaat in opsporing.	- Binnen de sluisen zijn geen specifieke SAR-organisaties/posten/eenheden aanwezig; - KNRM vooral alleen buiten de sluisen. Spoedschutting mogelijk; - Lokale reddingsbrigades (IJmuiden, Haarlem, Zaanstad en Amsterdam) niet allemaal 24/7 beschikbaar - Overweeg voor zoekacties inzet van: - Vaartuigen overheids-/hulpdiensten - Eventueel vaartuig/sleepboot vorderen door/namens burgemeester op basis van art. 4 lid 2 Wet veiligheidsregio's of art. 175 Gemeentewet - Landelijk Team Onderwaterzoekingen (Politie) - Helikopter politie en SAR-helikopter Kustwacht - Zoekhonden (LE Politie/SIGNI) - Dreg- en sonardiensten - Defensieduikers en duik medisch personeel/arts (militaire bijstand) - Duikers brandweer inzetbaar tot max 15 meter diepte
Ambulance/ GHOR	Opgeschaalde acute zorg	- Ambulancezorg komt op het water wanneer er medische zorg nodig is en er sprake is van een veilige werkplek. - Opstapplaats en aanlandingsplaats bepalen. - Extra capaciteit (handen) voor overname gewonden van schip naar schip of wal.
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- Bij een (verdenking) van infectieziekte aan boord van een schip gelden de normen van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit een dergelijke situatie te melden aan de havenautoriteit, die dit door meldt aan de arts Infectieziekten GGD, verder volgens afgesproken procedures. Zie scenario Infectieziekten.
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informereren scheepvaart in de buurt. Kan hierbij gezamenlijk optrekken met het CNB en stemmen dit onderling af - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek (Plaats delict-management) - Vastleggen waarneming ten behoeve van proces-verbaal - Verkeersongevallenanalyse Water ter plaatse - Inspectie leefomgeving en Transport, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalige arbeidsinspectie) informeren en eventueel hun eigen Inlichtingen- en Opsporingsdienst - Bemonstering t.b.v. Dienst Regionale Recherche milieu
	Interventie	- N.v.t.
	Identificatie	- Bij slachtoffers indien omgekomen door niet natuurlijke oorzaak
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Opvanglocatie(s) in een of meerdere regio's (bijv. beide kades) - Per aanlandingsplaats verschillende de opvangmogelijkheden (zie bijlagen) - Betrek de betrokken reder, verlader of andere betrokken (water)partijen voor hun rol richting bemanningsleden of passagiers - Maak afspraken over de aansturing van het Nederlandse Rode Kruis en Stichting Salvage en andere gezamenlijke partners

	Informereren verwanten	- Bij incidenten op het water is sneller sprake van vermisten - Maak afspraken over inzet en gebruik van SIS verwantencontact. NB: Amsterdam spant zich in om iedereen te registreren en niet alleen de doden en naar ziekenhuis vervoerde slachtoffers, andere regio's doen dit alleen met een bepaald doel. Zorg dat je afstemt hoe je de registratie doet om dubbele registratie te voorkomen.
	Omgevingszorg	- Stem af over inzet en aansturing van de omgevingsdienst(en)
	Nafase	- De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie - Communicatie - Hulpverlening getroffen en verwanten (medisch/ psychosociaal) - Zorg aan eigen organisatie(s) - Rouwverwerking en herdenking - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, onderzoek en evaluatie

6.2. Aanvaring

Scenario Door aanvaring of bij het verliezen van lading kan de continuïteit van het scheepvaartverkeer in de IJmond regio in gevaar komen, dan wel ernstig verstoord worden.

Aandachtspunt zijn de passagiersschepen, waarbij de binnenvaartpassagiersschepen, partyvaartuigen en rondvaartboten een kwetsbare groep vormen, in verband met de andere eisen die aan binnenvaartschepen worden gesteld en de grote aantallen personen aan boord.

Zeevaartpassagiersschepen hebben in het algemeen, door de op zeevaart geënte bouw en uitrustings-eisen, een groter vermogen om ongevalseffecten te absorberen.

Door het gemeenschappelijk gebruik van het Noordzeekanaal en aanliggende vaarwegen door een mix van zeevaart, binnenvaart en recreatievaart kunnen complexe situaties ontstaan, waaruit incidenten kunnen voortvloeien.

Afhankelijk van het soort aanvaring en de bij de aanvaring betrokken vaartuigen, kunnen een of meerdere vaartuigen zinken, objecten en vervuilende stoffen in het water komen en personen en dieren te water raken.

Afhankelijk van de aard en omvang van het incident zullen prioriteiten in de incidentbestrijding gesteld moeten worden. Ladingverlies zal, in het overgrote deel van de gevallen, een gevolg zijn van een aanvaring. Daarnaast kan ook het een gevolg zijn van het breken of kapseizen van een vaartuig of losraken van de lading als gevolg van verkeerde belading.

Voorbeelden Situaties:

- In de vaarweg
- Gezonken
- Op oever, strand
- Vermist

Incidenten:

- Aanvaring rondvaartboot met partyschip op het IJ, meerdere gewonden (14 juli 2018)
- Aanvaringen veerponten met de kade op het IJ, meerdere gewonden (6 en 15 mei 2018)



Aanvaring riviercruiseschip met Sumatrabade (15-10-2017) (foto: Politie AA)

Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informereren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- Ovd's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Ook bij een operationele inzet 'middel' of 'groot' is er zichtbare inzet van hulpverleningsdiensten. Dit roept pers- en publieksvragen op bij alle betrokken partners. De afspraak om af te stemmen geldt daarom in alle gevallen. - Nationaliteit van opvarenden (meerdere talen) - Zichtbaarheid van incidenten op het kanaal (kans op ramp-toerisme).

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats;
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	- Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
	Waterkwaliteit	- Bij verontreiniging: zie 6.6 "Verontreiniging oppervlaktewater en oevers"
	Waterkwantiteit	- Eventueel stoppen met spuien / bemaling; - Informeer betrokken waterschappen.
Brandweer	Bron- & emissiebestrijding	- Ladinggegevens: wel of geen gevaarlijke stoffen
	Redding	- Search And Rescue: zie 6.1 'Mens en dier in nood'
Ambulance/GHOR	Opgeschaalde acute zorg	- Zo nodig inzet Grootchalige Geneeskundige Bijstand - Opstap- aanlandingsplaats
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- Zo nodig inzet psychosociale hulpverlening (PSH) - Zo nodig inzet Medische Milieukunde/GAGS, afhankelijk van lading en emissies gevaarlijke stoffen
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informeren scheepvaart in de buurt - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek (Plaats delict-management) - Vastleggen waarneming ten behoeve van proces-verbaal - Verkeersongevallenanalyse Water ter plaatse - Inspectie leefomgeving en Transport, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalige arbeidsinspectie) informeren en eventueel hun eigen Inlichtingen- en Opsporingsdienst - Bemonstering t.b.v. Dienst Regionale Recherche milieu
	Identificatie	- Bij slachtoffers indien omgekomen door niet natuurlijke oorzaak
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Opvanglocatie(s) in een of meerdere regio's (bijv. beide kades) - Per aanlandingsplaats verschillende de opvangmogelijkheden - Betrek de betrokken reder, verlader of andere betrokken (water)partijen voor hun rol richting bemanningsleden of passagiers - Maak afspraken over de aansturing van het Nederlandse Rode Kruis en Stichting Salvage en andere gezamenlijke partners
	Informeren verwanten	- Bij incidenten op het water is sneller sprake van vermisten - Maak afspraken over inzet en gebruik van SIS verwantencontact²².
	Omgevingszorg	- Stem af over inzet & aansturing van de omgevingsdienst(en) - Bij gevaarlijke of vervuilende stoffen waar nodig afstemmen met partners (o.a. brandweer AGS, GAGS, waterschappen) en adviseren - Bij aanvaring met object, dan adviseren m.b.t. proces bouwbeheer (inzet bouw- en woningtoezicht)
	Nafase	- De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie en communicatie - Schademanager en juridische afwikkeling - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, onderzoek & evaluatie - Bij aanvaring met (veel) slachtoffers: - Hulpverlening getroffen en verwanten (medisch/ psychosociaal) - Zorg aan eigen organisatie(s), rouwverwerking & herdenking

²² NB: Amsterdam spant zich in om iedereen te registreren en niet alleen de doden en naar ziekenhuis vervoerde slachtoffers, andere regio's doen dit alleen met een bepaald doel. Zorg dat je afstemt hoe je de registratie doet om dubbele registratie te voorkomen.

6.3. Brand en/of explosie

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

Brand kan naast de hierboven genoemde tanker met brandbare en explosieve lading ook plaatsvinden op alle andere schepen. In eerste instantie vindt blussing plaats met brandbestrijdingsmiddelen die aan boord zijn. Op kleine schepen zal het bij uitbreiding van de brand nodig zijn om van boord te gaan voordat de brandweer arriveert. Dit betekent dat op dat moment ook het ontruimen/evacueren en redden van mensen een belangrijk proces is. Bij grotere schepen (veerboten) biedt het schip op zich wel meer ruimte, waardoor men minder snel genoodzaakt zal zijn om van boord te gaan. Indien het schip niet verder kan varen zal in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen).

Voorbeelden

- Pleziervaartuij
- Binnenvaartschip
- Rondvaartboot
- Zeeschip
- Cruise/ferry

Foto rechts:
Grote en langdurige scheepsbrand haven Velsen
Noord (30 januari 2007) (foto: Rob Amoureux)



Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informeren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- OvD's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Advies AGS/GAGS over te communiceren instructie/ handelingsperspectief (bv via NL-Alert). - Zichtbaarheid van incidenten op het kanaal en de kans op ramptoerisme. - Nationaliteit van opvarenden (meerdere talen) - Internationale karakter en belangstelling (internationale) nieuwsmedia.

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats; - Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	
	Waterkwaliteit	
	Waterkwantiteit	
Brandweer	Bron- en emissiebestrijding	- Bronbestrijding: beeld vormen aan de hand van de melding; - <u>Inzetgebied</u>: bovenwinds gebied - Effectgebied, onveilig gebied; - <u>Stromingsgebied</u>: geeft duidelijk aan als explosiegevaar is, de bron wordt bovenwinds benaderd, als het schip varende is wordt door de nautisch verkeersmanager een aanlegplaats voorgeschreven - Eventueel vaartuig/sleepboot vorderen door/namens burgemeester op basis van art. 4 lid 2 Wvr of art 175 Gemeentewet - Algemeen (afhankelijk van de situatie): de brandweer treedt het schip niet als er brand is in de lading, bij brand in de accommodatie en/of machinekamer gaat de brandweer op verkenning, het blussen gebeurt in overleg met deskundigen (bij dreigende vervuiling). - Inzet van bluscapaciteit van PoA alarmeren via brandweer Amsterdam-Amstelland. - Inzet van specialistische SBB-teams via meldkamer VRR
	Redding	- Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario 'Mens en dier in nood'. - Is de bron te stoppen? Zo ja binnen welke tijd?
	Ondersteuning	- Bij risico's voor de omgeving wordt de meetplanorganisatie opgestart. - Het onveilige gebied wordt afgebakend. - Waarschuwen bevolking bij explosiegevaar met een mogelijk effectgebied naar de wal en / of effect op het water.
	Ontsmetting	- Geen bijzonderheden
Ambulance/GHOR	Acute gezondheidszorg	- Opstap-/ aanlandingsplaats - Zo nodig Grootschalige Geneeskundige Bijstand.
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- Inschatten gezondheidsrisico's. - Advies GAGS i.s.m. AGS Brandweer
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informereren scheepvaart in de buurt - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek (Plaats delict-management) - Vastleggen waarneming ten behoeve van proces-verbaal - Verkeersongevallenanalyse Water ter plaatse - Inspectie leefomgeving en Transport, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalige arbeidsinspectie) informeren en eventueel hun eigen Inlichtingen- en Opsporingsdienst - Bemonstering t.b.v. Dienst Regionale Recherche milieu
	Interventie	- N.v.t.
	Identificatie	- Bij slachtoffers indien omgekomen door niet natuurlijke oorzaak
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Opvanglocatie(s) in een of meerdere regio's (bijv. beide kades) - Per aanlandingsplaats verschillende de opvangmogelijkheden (zie bijlagen 2 en 3)

		- Betrek de betrokken reder, verlader of andere betrokken (water)partijen voor hun rol richting bemanningsleden of passagiers - Maak afspraken over de aansturing van het Nederlandse Rode Kruis en Stichting Salvage en andere gezamenlijke partners
	Informeren verwanten	- Bij incidenten op het water is sneller sprake van vermisten - Maak afspraken over inzet en gebruik van SIS verwantencontact. NB: Amsterdam spant zich in om iedereen te registreren en niet alleen de doden en naar ziekenhuis vervoerde slachtoffers, andere regio's doen dit alleen met een bepaald doel. Zorg dat je afstemt hoe je de registratie doet om dubbele registratie te voorkomen.
	Omgevingszorg	- Stem af over inzet & aansturing van de omgevingsdienst(en) - Bij gevaarlijke of vervuilende stoffen waar nodig afstemmen met partners (o.a. brandweer AGS, GAGS, waterschappen) en adviseren m.b.t. proces milieubeheer
	Nafase	- De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie - Communicatie - Schademanagerment - Juridische afwikkeling - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, onderzoek & evaluatie - Bij (veel) slachtoffers: - Hulpverlening getroffen en verwanten (medisch/ psychosociaal) - Zorg aan eigen organisatie(s) - Rouwverwerking & herdenking

6.4. Incident gevaarlijke stoffen

Scenario	Het gaat hier vooral om incidenten waarbij giftige of explosieve gassen vanuit de "verpakking" vrijkomen of giftige vloeistoffen die uitdampen en een gaswolk vormen en die een gevaar (kunnen) vormen voor de volksgezondheid. Bij een ongeval met een schip met een giftige lading is de bedreiging van een groter gebied dan de directe omgeving mogelijk (afhankelijk van de hoeveelheid vrijkomende stof, aard van de stof en de weersomstandigheden). De giftige gassen kunnen ook het vaste land bereiken en de bevolking bedreigen.	
Voorbeelden	- Hinderlijke lucht - Vrijgekomen brandbare stof - Vrijgekomen chemische stof - Vrijgekomen radioactieve stof	- Ontstaan gaswolk - Transportleiding - Aantreffen explosief - Gedumpte onbekende stof
Stoffen	Voorbeelden van veel voorkomende gevaarlijke stoffen die in het werkingsgebied per zee- en binnenvaart vervoerd worden:	

Stofnaam	Bestemming	
Benzine	First State Investments Oiltanking	Afrikahaven Amerikahaven
Gasolie & LPG	Eurotank Zenith Energy	Jan van Riebeeckhaven Amerikahaven
Kerosine	Oiltanking	Amerikahaven
Ethanol	Noord- Europees Wijnopslag Bedrijf	Westhaven
LNG	Titan	Amerikahaven

Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informeren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- OvD's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Advies AGS/GAGS over eenvoudig geformuleerde toelichting van de eigenschappen van de gevaarlijke stof en te communiceren handelingsperspectief (instructie, hygiëne-advies); - Adviseren over inzet en impact NL-Alert, WAS en calamiteitenzender; - Extra aandacht voor perceptie (onrust) en informatiebehoefte (zorgen) buitenwereld naar binnen halen via omgevingsanalyse, volgens standaard werkwijze ToC.

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats; - Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	
	Waterkwaliteit	
	Waterkwantiteit	
Brandweer	Bron- en emissiebestrijding	- Bronbestrijding: beeld vormen aan de hand van de melding, gebied voorlopig indelen in: - <u>Inzetgebied</u>: bovenwinds gebied - Effectgebied, onveilig gebied - <u>Stromingsgebied</u>: de bron wordt bovenwinds benaderd, als het schip varende is kan door de Nautisch verkeersmanager een aanlegplaats worden voorgeschreven., - Eventueel vaartuig/sleepboot vorderen door/namens burgemeester op basis van art. 4 lid 2 Wvr of art 175 Gemeentewet - Bepaal welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt, maak inzetplan voor bronbestrijding, regel zo nodig externe deskundigheid, regel opvang en verzorging slachtoffers; - Bij brand zie scenario 6.3
	Redding	- Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood. Is de bron te stoppen? Zo ja binnen welke tijd?
	Ondersteuning	- eNose netwerk in beheer bij OD, kan worden uitgelezen door Adviseur Gevaarlijke Stoffen zie convenant eNose netwerk NZK - Waarnemen, meten en waarschuwen: bij risico's voor de omgeving wordt de meetplanorganisatie opgestart. - Het onveilige gebied wordt afgebakend. - Waarschuwen bevolking in onveilig gebied
	Ontsmetting	- Gebruik ontsmettingsmethode en –middelen voor hulpverleners en andere betrokkenen
Ambulance/ GHOR	Acute gezondheidszorg	- Ambulance stand-by - Opstap-/aanlandingsplaats - Zo nodig Grootchalige Geneeskundige Bijstand.
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- Inschatten gezondheidsrisico's. - Advies GAGS i.s.m. AGS Brandweer
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informereren scheepvaart in de buurt - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek (Plaats delict-management) - Vastleggen waarneming ten behoeve van proces-verbaal - Verkeersongevallenanalyse Water ter plaatse - Inspectie leefomgeving en Transport, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalige arbeidsinspectie) informeren en eventueel hun eigen Inlichtingen- en Opsporingsdienst - Bemonstering t.b.v. Dienst Regionale Recherche milieu
	Interventie	- N.v.t.
	Identificatie	- Bij slachtoffers indien omgekomen door niet natuurlijke oorzaak
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen

	Publieke zorg	- Opvanglocatie(s) in een of meerdere regio's (bijv. beide kades) - Per aanlandingsplaats verschillende de opvangmogelijkheden (zie bijlagen 2 en 3) - Betrek de betrokken reder, verlader of andere betrokken (water)partijen voor hun rol richting bemanningsleden of passagiers - Maak afspraken over de aansturing van het Nederlandse Rode Kruis en Stichting Salvage en andere gezamenlijke partners
	Informeren verwanten	- Bij incidenten op het water is sneller sprake van vermisten - Maak afspraken over inzet en gebruik van SIS verwantencontact. NB: Amsterdam spant zich in om iedereen te registreren en niet alleen de doden en naar ziekenhuis vervoerde slachtoffers, andere regio's doen dit alleen met een bepaald doel. Zorg dat je afstemt hoe je de registratie doet om dubbele registratie te voorkomen.
	Omgevingszorg	- Stem af over inzet & aansturing van de omgevingsdienst(en) - Bij gevaarlijke of vervuilende stoffen waar nodig afstemmen met partners (o.a. brandweer AGS, GAGS, waterschappen) en adviseren m.b.t. proces milieubeheer
	Nafase	- De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie - Communicatie - Schademanagement - Juridische afwikkeling - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, onderzoek & evaluatie - Bij (veel) slachtoffers: - Hulpverlening getroffen en verwanten (medisch/ psychosociaal) - Zorg aan eigen organisatie(s) - Rouwverwerking & herdenking

6.5. Ordeverstoring

Scenario Er is sprake van het scenario ordeverstoring als de dagdagelijkse orde aan boord van een schip in een dergelijke mate verhindert wordt dat een interventie noodzakelijk is. Eveneens valt onder dit scenario een ontregelde verkeersomstandigheid op het water. Het scenario kan ontstaan als neveneffect van een andere trigger of als opzet in het spel is.

NB: dit scenario heeft raakvlakken met extreem geweld/aanslag, maar specifieke aandachtspunten zijn hiervoor niet in dit incidentbestrijdingsplan benoemd vanwege het vertrouwelijke karakter ervan. Reguliere procedures voor extreem geweld/aanslagen of dreiging ervan kunnen van toepassing zijn.

- Voorbeelden**
- Paniek tijdens demonstraties, evenementen en manifestaties;
 - Bewuste ordeverstoring/gewelddadigheden rondom demonstraties, evenementen en manifestaties;
 - Paniek op een recreatieboot, partyboot, cruiseschip of ferry;
 - Bewuste ordeverstoring op een recreatieboot, partyboot, cruiseschip of ferry;
 - Stremming van de vaarweg;
 - Bewuste blokkade van de vaarweg;
 - Bewuste ordeverstoring/activisten sluizencomplex inclusief walkant.



Blokkade Noordzeekanaal bij Velsen (1981)
(foto: Hans van Dijk/Anefo)

Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informeren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- OvD's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5); - Afstemming Driehoek met crisisorganisatie(s); - Eventuele inzet noodbevoegdheden burgemeester (OOV).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Eerste woordvoering en afstemming door Politie (ordehandhaving) en Port of Amsterdam/CNB (gevolgen scheepvaart). Hierbij wordt in dien nodig contact gezocht met de gemeente om de communicatie-aanpak af te stemmen; - Bij opschaling volgt de veiligheidsregio (ToC) de woordvoeringslijn en vult aan (na overleg/afstemming).

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats; - Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	
	Waterkwaliteit	
	Waterkwantiteit	
Brandweer	Redding/Search and Rescue	- Inzet brandweer alleen in veilig gebied; - Overweeg ondersteuning van het Kustwachtcentrum i.v.m. SAR;
Ambu/GHOR	Acute gezondheidszorg	- Inzet ambulance alleen in veilig gebied
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- N.v.t.
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informeren scheepvaart in de buurt - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen! - Organiseer opvang en het vervoer hier naartoe - Wijs de aanlandingsplaatsen aan conform bijlage 2 - Aandacht voor de pers - Overweeg inzet ME-waterpeloton Landelijke Eenheid/Eenheid Rotterdam (ETA 1,5 uur) - Overweeg inzet politiehelikopter i.v.m. beeldvorming - Overweeg inzet ondersteuningsteam (LogW) voor aanhoudingen op het water (ETA 1,5 uur) - Overweeg inzet DSI.
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek (Plaats delict-management) - Vastleggen waarneming ten behoeve van proces-verbaal - Verkeersongevallenanalyse Water ter plaatse - Inspectie leefomgeving en Transport, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalige arbeidsinspectie) informeren en eventueel hun eigen Inlichtingen- en Opsporingsdienst - Bemonstering t.b.v. Dienst Regionale Recherche milieu
	Interventie	- Zie Ordehandhaving
	Identificatie	- Bij slachtoffers indien omgekomen door niet natuurlijke oorzaak
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Opvanglocatie(s) in een of meerdere regio's (bijv. beide kades) - Per aanlandingsplaats verschillende de opvangmogelijkheden - Betrek de betrokken reder, verlader of andere betrokken (water)partijen voor hun rol richting bemanningsleden of passagiers - Maak afspraken over de aansturing van het Nederlandse Rode Kruis en Stichting Salvage en andere gezamenlijke partners
	Informeren verwanten ²³	- Bij incidenten op het water is sneller sprake van vermisten - Maak afspraken over inzet en gebruik van SIS verwantencontact.
	Omgevingszorg	- Beheer openbare ruimte in afstemming met politie
	Nafase	De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelpartijen die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie en Communicatie - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, onderzoek & evaluatie Bij (veel) slachtoffers: - Hulpverlening getroffen en verwanten (medisch/ psychosociaal) - Zorg aan eigen organisatie(s), Rouwverwerking & herdenking

²³ NB: Amsterdam spant zich in om iedereen te registreren en niet alleen de doden en naar ziekenhuis vervoerde slachtoffers, andere regio's doen dit alleen met een bepaald doel. Zorg dat je afstemt hoe je de registratie doet om dubbele registratie te voorkomen.

6.6. Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers

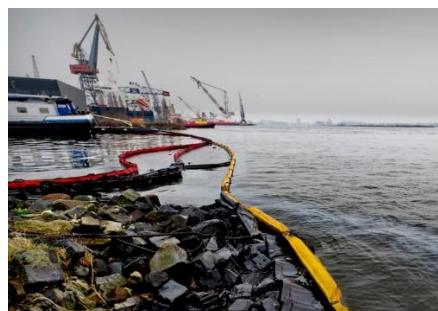
Scenario Bij diverse scenario's kan een situatie ontstaan dat in het water stoffen komen die daar niet in thuishoren. Gedacht kan worden aan containers, vloeistoffen en scheepswrakken.

Dit scenario is feitelijk een verstoring van het proces 'beheer waterkwaliteit'. De waterkwaliteitsbeheerder kan Rijkswaterstaat, provincie, waterschap of gemeente zijn. Deze is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het water. Het verwijderen of neutraliseren van watervreemde materie is daar een onderdeel van.

Het waterkwaliteitsbeheer betreft de zorg voor de kwaliteit van het water en het behoud van het afgesproken niveau inclusief het opruimen van (opdrijvende) stoffen of objecten op water of oevers die het waterbeheer en/of het nautisch beheer hinderen.

Voorbeelden:

- Aanvaring tanker met olieverontreiniging Noordzeekanaal ter hoogte van havens Amsterdam (4 januari 2011);
- Olielekkage tanker met verontreiniging havens Rotterdam en verspreiding Nieuwe Waterweg (23 juni 2018).



Olieverontreiniging haven Amsterdam (2011)
(foto: ANP)

Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informeren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- Zodra PoA/CNB een vervuiling met olie/chemicaliën op het water signaleert, neemt PoA/CNB de eerste inspanning om verdere verspreiding te voorkomen en informeert direct Rijkswaterstaat. De verantwoordelijkheid voor het opruimen ligt bij Rijkswaterstaat. - Bij minder dan 5 m3 vervuiling met olie/chemicaliën op het land is de gemeente verantwoordelijk of is dit ondergebracht bij het havenbedrijf (zoals in Amsterdam). - Is het meer dan is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het opruimen. - De officier van dienst Water van Rijkswaterstaat heeft de leiding bij het opruimen en stemt de acties van de hulpverleners op het water onderling af; - OvD's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5); - Afstemming Driehoek met crisisorganisatie(s); - Eventuele inzet noodbevoegdheden burgemeester (OOV).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Rijkswaterstaat geeft antwoord op pers- en publieksvragen over de gevolgen, maatregelen en stand van zaken in relatie tot de waterkwaliteit, waterkwantiteit en watersystemen. - Communicatie in de nafase: alle doelgroepen in beeld, ook belangengroepen - Eenduidige communicatieboodschappen: meerdere partijen zijn gericht op dezelfde doelgroepen (bv RWS en gemeente op woonbootbewoners, havenbedrijf/dienst en gemeente op bedrijven in havengebied. PoA/CNB en politie op beroepsvaart)

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats;
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	- Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
	Waterkwaliteit	- Overleg met EZ - Bepalen inzetgebied - Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden en prognose - Inzet vaartuigen en ondersteuning door drone/helikopter/vliegtuig - Modelling aard en gedrag op stoffen in water door WMCN Lelystad als onderdeel CET drinkwater en milieu - Als er veel (vervuild) bluswater in open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken zoals inblokken, afzuigen, extra doorstromen.
	Waterkwantiteit	- Eventueel stoppen met spuien / bemaling; - Informeer betrokken waterschappen.
Brandweer	Bestrijden van brand en gevaarlijke stoffen	- Adviseren over wijze waarop vervuiling wordt opgeruimd.
	Ontsmetten mens en dier	- Gebruik ontsmettingsmethode en middelen voor hulpverleners en andere betrokkenen. - Vraag via Rijkswaterstaat bijstand voor schoonmaken besmeurde dieren.
	Waarnemen en meten	- eNose netwerk in beheer OD, kan worden uitgelezen door AGS BRW - Meetwaarden en interpretatie van de mate en omvang vervuiling - Advies te gebruiken beschermingsmiddelen - Waarneming vastleggen als bewijsmateriaal (politie), - Bemonstering (Rijkswaterstaat, politie DRR milieu) - Analyseren van watermonsters (Rijkswaterstaat) - Analyse van verspreidingspatroon (Rijkswaterstaat)
Ambulance/GHOR	Opgeschaalde acute zorg	- N.v.t.
GGD/GHOR	Publieke Gezondheidszorg	- Advies GAGS over gezondheidsrisico's en handelingsperspectieven
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informerende scheepvaart in de buurt - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek (Plaats delict-management) - Vastleggen waarneming ten behoeve van proces-verbaal - Verkeersongevallenanalyse Water ter plaatse - Inspectie leefomgeving en Transport, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (voormalige arbeidsinspectie) informeren en eventueel hun eigen Inlichtingen- en Opsporingsdienst - Bemonstering t.b.v. Dienst Regionale Recherche milieu
	Interventie	- N.v.t.
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Geen bijzonderheden
	Informerende verwanten	- Geen bijzonderheden
	Omgevingszorg	M.b.t. zorg voor het milieu: - Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen zoals visverbod en zwemverbod. - Inschatting van de effecten voor het milieu - Bij minder dan 5 m3 vervuiling met olie/chemicaliën op het land is de gemeente verantwoordelijk of is dit ondergebracht bij het havenbedrijf (zoals in Amsterdam).

	Nafase	De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie - Communicatie - Monitoren maatschappelijke onrust - Schademanagement en herstelwerkzaamheden - Financiën - Juridische afwikkeling - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, (strafrechtelijk) onderzoek & evaluatie
--	--------	---

6.7. Ecologisch incident

Scenario Er wordt gesproken van een ecologisch incident als zich omstandigheden voordoen waardoor het ecologische evenwicht wordt verstoord door één van de andere scenario's of door besmettelijke dierziekten.

Een virus of ziekte kan grote aantallen dode en/of zieke flora en/of fauna veroorzaken. Bij dit scenario moeten de risico's voor de volksgezondheid continu bewaakt worden. Vooral het inperken en afschermen van de bron en het besmette gebied is in dit scenario van belang. Tevens is voorlichting een belangrijk deelproces waaraan invulling moet worden gegeven.

Voorbeelden

- Aangespoelde vogels/dieren
- Veel zieke/dode dieren in het water

Voorbeelden:

- Ruim honderd watervogels vervuild door olie lekkage na aanvaring haven Amsterdam (4 januari 2011);
- Grote aantallen watervogels door olieverontreiniging havens Rotterdam en verspreiding Nieuwe Waterweg (23 juni 2018) (foto rechts: RTV Rijnmond).



Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & alarmering	- Alarmeren/informeren relevante meldkamers/verkeerspost(en); - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden (zie bij aandachtspunten hoofdprocessen); - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- hulpverleningsdiensten activeren eigen/monodisciplinaire opschaling eenheden/crisisstructuur; - Voor afstemming tussen hulpverleningsdiensten op het land en het water multidisciplinair opschalen naar een Commando Plaats Incident (GRIP 1); - Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende en nadat afspraken zijn gemaakt over overdracht naar de beheerder(s) en de nafase.
Leiding & coördinatie	- OvD's Haven van Port of Amsterdam/CNB en Water van Rijkswaterstaat nemen deel aan het CoPI; - Zo snel mogelijk aanlandingsplaats(en) bepalen; - Liaisons van Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat nemen deel aan het ROT en eventueel G/RBT van de bronregio, of bij meerdere betrokken regio's de coördinerende regio; - Voor de afstemming van eventuele effectbeheersing met (bestuurlijke) maatregelen zie coördinatie-afspraken (hoofdstukken 4 en 5); - Afstemming Driehoek met crisisorganisatie(s); - Eventuele inzet noodbevoegdheden burgemeester (OOV).
Informatie-management	- De hulpverleningsdiensten op het land en op het water informeren elkaar over betrokken vaartuigen, (gevaarlijke) lading, passagiers, eigen maatregelen en prognoses; - De (coördinerende) veiligheidsregio verzorgt de afstemming met betrekking tot het uitwisselen van informatie, zoals het koppelen van waterpartners aan het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS).
Crisiscommunicatie	- Advies GAGS over te communiceren gezondheidsrisico's en handelingsperspectieven (hygiëne advies) en eventueel gebruikmaken van communicatietoolkits RIVM. - Rijkswaterstaat geeft antwoord op pers- en publieksvragen over de gevolgen, maatregelen en stand van zaken in relatie tot de waterkwaliteit, waterkwantiteit en watersystemen. - Eenduidige communicatieboodschappen: meerdere partijen zijn gericht op dezelfde doelgroepen (bv RWS en gemeente op woonbootbewoners, havenbedrijf/dienst en gemeente op bedrijven in havengebied) - Communicatie in de nafase: alle doelgroepen in beeld, ook belangengroepen

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement (Noordzeekanaal/IJ)	- Informeer scheepvaart in de buurt; - Eventueel stoppen van scheepvaart; - Bepaal indien mogelijk aanlegplaats; - Houdt daarbij rekening met zo min mogelijk hinder voor omgeving; - Stem af met (water)politie.
Rijkswaterstaat	Nautisch verkeersmanagement (Schellingwoude)	
	Waterkwaliteit	
	Waterkwantiteit	
Brandweer	Ontsmetten mens en dier	- Wijze van schoonmaken van dieren / mensen / water / oevers.
	Waarnemen en meten	- Bepaal de verspreiding van dode / zieke planten en dieren.
	Toegankelijk maken en opruimen	- Ruimen van dode dieren i.a.m. Rijkswaterstaat en gemeenten (zie Omgevingszorg).
Ambulance/GHOR	Opgeschaalde acute zorg	- Geen
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- Advies GAGS en/of Arts Infectieziekten
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Betrekken/informeren scheepvaart in de buurt - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij aanlandingsplaatsen
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek: wat was de oorzaak?
	Interventie	- N.v.t.
	Identificatie	- N.v.t.
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Opvanglocatie(s) in een of meerdere regio's (bijv. beide kades) - Per aanlandingsplaats verschillende de opvangmogelijkheden (zie bijlagen 2 en 3) - Betrek de betrokken reder, verlader of andere betrokken (water)partijen voor hun rol richting bemanningsleden of passagiers - Maak afspraken over de aansturing van het Nederlandse Rode Kruis en Stichting Salvage en andere gezamenlijke partners
	Informeren verwanten	- Bij incidenten op het water is sneller sprake van vermisten - Maak afspraken over inzet en gebruik van SIS verwantencontact. - NB: Amsterdam spant zich in om iedereen te registreren en niet alleen de doden en naar ziekenhuis vervoerde slachtoffers, andere regio's doen dit alleen met een bepaald doel. Zorg dat je afstemt hoe je de registratie doet om dubbele registratie te voorkomen.
	Omgevingszorg	- Ruimen van dode dieren op de waterkant; - Eventueel Samenwerkingsregeling afhandeling besmeurde vogels van Rijkswaterstaat met kustgemeenten om advies/bijstand vragen - Maatregel waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen, zoals visverbod en zwemverbod.
	Nafase	De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie - Communicatie - Monitoren maatschappelijke onrust - Schademanagement en herstelwerkzaamheden - Financiën

		- Juridische afwikkeling - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, (strafrechtelijk) onderzoek & evaluatie
--	--	--

6.8. Infectieziekten

Scenario Onder dit type incident vallen alle vormen van mogelijke besmetting met een infectieziekte, inclusief ziekten uit de A- categorie, met betrekking tot beroepsvaart, pleziervaart en dergelijke in het werkingsgebied.

Foto rechts:
Tientallen zieken op cruiseschip in Rotterdam
(20-09-2018) (foto: ANP)



Basisprocessen

Proces	Aandachtspunten
Melding & Alarmering	- Alarmeren/informerende relevante meldkamers/verkeerspost(en) - Alarmeren reguliere en specifieke eenheden, specifiek Ovd-G en arts infectieziekten - Eventueel coördinerende meldkamer bij regiogrensoverschrijdend incident.
Op- & afschalen	- Er wordt niet standaard opgeschaald. - Indien er opgeschaald dient te worden, wordt er opgeschaald naar GRIP 3 (dit i.v.m. bevoegdheden burgemeester en DPG (directeur publieke gezondheid)). - Bij ziekten vallende onder de A-categorie kan door de DPG worden opgeschaald naar GRIP 4 (dit i.v.m. bevoegdheden Voorzitter Veiligheidsregio). - In beide situaties wordt zo de samenhang tussen de bevoegdheden uit de Wet Veiligheidsregio's en de Wet Publieke Gezondheidszorg geborgd.
Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijk: GGD (GHOR). Aanvullende functionarissen in crisisteams veiligheidsregio: - Arts Infectieziekten. NB: RIVM en ministerie van VWS hebben ook een rol bij de coördinatie van infectieziektebestrijding. Er dient goed afgestemd te worden met deze partijen.
Informatie-management	Bepaal omstandigheden: wat is er aan de hand? Hoeveel personen zijn er ziek en hoeveel personen zijn er aan boord? Wat is de aard en omvang van de klachten? Is er een aanwijsbare bron? Waar kan het schip afgezonderd en beveiligd worden? Wat zijn de gevolgen voor de scheepvaart en andere economische activiteiten rondom het Noordzeekanaalgebied? Relevante wet- en regelgeving: - Plan Noodsituaties Infectieziekten Havens (PNIH) en de Meldingsprocedure - Wet Publieke Gezondheid (onder andere bevoegdheden burgemeester en voorzitter VR) - International Health Regulations (WHO)
Crisiscommunicatie	- Niet opgeschaald: GGD is verantwoordelijk voor de communicatie in overleg met gemeente. - Wel opgeschaald: De crisisorganisatie (ToC) coördineert en monitort de pers en publieksvoorlichting en geeft hier uitvoering aan. Arts IZB adviseert over medische inhoud informatievoorziening. ToC werkt nauw samen met communicatieadviseur(s) GGD. - RIVM ondersteunt en adviseert professionals bij onderzoek en publieksvoorlichting (landelijk met online toolkits en publieksinformatielijn (o.a. flyers en folders).

Hoofdprocessen

Partner	Proces	Aandachtspunten
Port of Amsterdam/CNB	Nautisch verkeersmanagement	- Bereikbaarheid ligplaats, coördineren overig scheepvaart in de haven; - Effecten op omgeving haven en stagnatie scheepsverkeer Noordzeekanaal
Rijkswaterstaat	Waterkwaliteit	- N.v.t.
	Waterkwantiteit	- N.v.t.
Brandweer	Bron- & emissiebestrijding	- N.v.t.
	Redding	- N.v.t.
	Ontsmetting	- N.v.t.
Ambulance/GHOR	Opgeschaalde acute zorg	- Besmette personen dienen volgens de juiste protocollen vervoerd te worden
GGD/GHOR	Publieke gezondheidszorg	- Nemen van maatregelen ter voorkoming van verdere verspreiding - Eventuele behandeling van de zieken
Politie	Mobiliteit	- Afzetten bron- en effectgebied - Zorgen voor vrije doorgang (aan- en afvoer) bij haven
	Bewaken & beveiligen	- Bij (vermoeden van) strafbaar feit: bewaken plaats delict
	Ordehandhaving	- Ruim afzetten indien schip in de haven ligt. - Indien nodig omstanders op afstand houden: zowel op de kant als op het water. NB: ook bij aanlandingsplaatsen!
Politie/OM	Opsporing	Bij (vermoeden van) strafbaar feit: - Starten opsporingsonderzoek: wat was de oorzaak?
	Interventie	- N.v.t.
	Identificatie	- N.v.t.
Gemeenten	Crisiscommunicatie	- Zie aandachtspunten onder Basisprocessen
	Publieke zorg	- Geen bijzonderheden, alleen aandacht voor voorkomen verdere besmetting
	Informeren verwanten	- Lijst opvarenden t.b.v. contactonderzoek GGD. Zo nodig in werking stellen Ambassadeprotocol
	Omgevingszorg	- N.v.t.
	Nafase	De nafase is situationeel afhankelijk. Bij dit scenario kan gedacht worden aan de volgende thema's/ deelprojecten die (multidisciplinaire) samenwerking vereisen: - Informatie & coördinatie - Communicatie - Monitoren maatschappelijke onrust - Regionale, landelijke en/of internationale afstemming - Verantwoording, onderzoek & evaluatie

6.9. Verstoring/uitval nautisch verkeersmanagement

Scenario	Langdurige en/of omvangrijke verstoring of zelfs uitval van vitale infrastructuur en personeel leidt tot verstoring/uitval van het scheepvaartmanagement. Dit heeft logistieke/economische impact op het gehele werkingsgebied en politiek/maatschappelijke/media aandacht.
Voorbeelden	De oorzaak kan liggen in één of meerdere van de andere scenario's, of andere interne/externe oorzaken, zoals: - Uitval sluis - Werkzaamheden - Droogte, overstromingen – te hoog water - Verstoring van scheepvaartbegeleidings-instrumenten (walradar, AIS) - Verontreiniging - Instorten kade/dijklichaam - Wrak/gezonken schip - Brand aan de wal met rookwolk over water - Drenkelingen/vermisten (SAR)
Aandachtspunten PoA/CNB	NB: specifieke multi- en monodisciplinaire aandachtspunten worden al benoemd bij de scenario's die de oorzaak zijn. Bij dit scenario betreft het vooral aandachtspunten voor Port of Amsterdam/CNB: - Scheepvaartbericht van stremming - Verkeersleiding handhaaft de stremming, al dan niet gebruik maken van patrouillevaartuigen van Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat en politie. - Afweging maken tussen te verwachte schade en de proportionele maatregelen - Bij schade aan de bak, of bij gezonken schip maakt Rijkswaterstaat met het Centraal Nautisch Beheer en eventueel andere partijen een plan. In de havenbekkens moeten de havenbedrijven of gemeenten dit samen met het Centraal Nautisch Beheer doen. - Opruim of bergingsplan - Kostenverdeling - Tijdsindicatie van duur van operatie - Werkwijze - Betrokken partijen (ook externe) - Gebied/locatie - Communicatiestrategie - Opdrachtgever - Het maken van een plan hoeft niet per se in CoPI of ROT verband gemaakt te worden. - Het kan enkele uren duren voordat een indicatie gegeven kan worden van de uitvoering van het plan.
Werking stremming	Keuze maken tussen: - Gedeeltelijke stremming van de vaarweg - Volledige stremming van de vaarweg Daarnaast is relevant duur of verkeersmaatregelen (beheersmaatregelen – beperking snelheid, verkeersbegeleiding, konvooi-varen, toestaan/niet-toestaan type schepen n.a.v. afmetingen en diepgang en lading, of maatregelen zoals ramen deuren sluiten). Gevolgen van een stremming: - 1e 24 uur weinig problemen - 24-48 uur kapiteins/schippers/reders worden onrustig - Na 48 uur serieuze schade: - Ca. 1 miljoen Euro per dag voor Amsterdam alleen, hele regio 2 miljoen Euro per dag - Ca. 2,2 miljard Euro, 5,5 - 20% - direct betrokken bedrijven
Bevoegdheden	Conform de Scheepvaartverkeerswet neemt de directeur CNB het besluit vanuit mandaat verkeersafwikkeling. Afhankelijk van het 'bronincident' wordt afgestemd met de relevante andere bevoegde partijen. De politie heeft ook bevoegdheden om te stremmen, maar omdat het Centraal Nautisch Beheer de verkeersafhandeling uitvoert heeft het Centraal Nautisch Beheer meer inzicht in de gevolgen en kan daarom beter inschatten wat een stremming voor gevolgen heeft en de proportionele maatregelen nemen.
Samenwerking veiligheidsregio	Bij mogelijke stremming altijd de OVD-Haven van Port of Amsterdam/CNB in het CoPI opnemen, die kan afstemmen met de verkeerspost die stremt. Deze zal afstemmen met de verantwoordelijke voor het bronincident, dus Leider CoPI/brandweer bij een brand aan de wal, politie bij verstoring openbare orde of Rijkswaterstaat bij een verontreiniging of schade aan de infrastructuur (bak).

7. Procedure aanlanden

Inleiding Bij een incident op het water kunnen personen, waaronder slachtoffers, vanaf het water overgedragen worden aan hulpverleners op het land. Vooraf dient bepaald te worden hoe, waar en op welke voorwaarden de samenwerking en de overdracht tussen de land- en waterpartijen zal plaatsvinden. Uniformering van de afspraken heeft als doel dat de samenwerking bij bovenregionale bijstand efficiënt en eenduidig kan plaatsvinden.

Deze procedure behandelt achtereenvolgens:

- Aanwijzen aanlandingsplaatsen
- Categorie-indeling van de aanlandingsplaatsen
- Overnameprocedure

Aanlandingsplaatsen Bij de keuze voor een aanlandingsplaats is niet alleen de afstand vanaf de plaats incident naar het land van belang, maar speelt ook de opvangmogelijkheid en doorstroomcapaciteit een belangrijke rol. Om op landelijk uniforme wijze inzichtelijk te maken wat voor soort aanlandingsplaats het betreft, is ervoor gekozen om de aanlandingsplaatsen in drie categorieën in te delen:

- A: geschikt voor de opvang van grotere groepen personen c.q. slachtoffers.;
- B: geschikt voor de aanlanding van enkele personen c.q. slachtoffers;
- 'Overig': plaatsen die niet voldoen aan de criteria voor categorie A of B, maar die wel gebruikt kunnen worden als daarvoor doorslaggevende redenen zijn.

Het aanwijzen van een aanlandingsplaats ten tijde van een incident geschiedt in eerste instantie in overleg tussen de betrokken verkeerspost(en), het KWC indien betrokken en de betrokken (C)-GMK. Bij opschaling naar GRIP 1 is het een besluit dat door het CoPI in afstemming met de hulpverleningsdiensten genomen wordt. Bij opschaling naar GRIP 2 of hoger wordt de aanwijzing gegeven door het ROT in overleg met het operationeel team van het KWC/VP.

Betreft het een aanlandingsplaats in de haven dan dient de havenmeester betrokken te worden. In alle gevallen geldt dat tijdens een incident de gekozen aanlandingsplaats buiten het (mogelijke) effectgebied van het incident dient te liggen.

Categorie A Een aanlandingsplaats categorie A wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden/aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen c.q. slachtoffers. Ook al is de aanvaartijd naar een categorie B aanlandingsplaats korter, dan moet men zich realiseren dat de hulpverlening daarna kan stagneren op de aanlandingsplaats, waardoor vertraging in het hulpverleningsproces ontstaat.

Een categorie A aanlandingsplaats voldoet bij voorkeur aan de volgende eisen:

- Diepte van het water ten minste 2 meter;
- Aanrijroute minimaal tweestrooksweg met voldoende circulatiemogelijkheid;
- Aanlegsteigers in een getijdhaven te allen tijde bereikbaar;
- Aanlegsteigers geschikt voor het vervoer van slachtoffers/rijden met brancard;
- Opstelplaats biedt ruimte voor ten minste de volgende (hulpverlenings-)voertuigen:
 - o 1 brandweereenheid
 - o 4 ambulances
 - o 2 piketauto's van de politie
 - o 1 MMT-voertuig
- Ruimte voor het opzetten van een gewondennest of de aanwezigheid van ruimtes die hiervoor in te richten zijn;
- In de nabijheid een plaats die geschikt voor het landen van een helikopter.

Naast bovengenoemde eisen is het een pluspunt als ook de volgende mogelijkheden aanwezig zijn:

- Af te sluiten voor publiek;
- Beweegbare kade of brug voor het overtillen van slachtoffers;
- Aanwezigheid van elektriciteit en stromend water;
- Kantinefaciliteiten, toiletten en douches;
- Nabij opslag aanvullende reddingsmiddelen;
- Opslagruimte voor bevoorrading;
- Nabij tankstation.

Categorie B Een aanlandingsplaats categorie B is geschikt voor de overname van enkele personen of enkele slachtoffers. Wanneer tijd cruciaal is voor de behandeling van een slachtoffer (T1) en een aanlandingsplaats van de categorie B dicht bij de plaats van het incident gelegen is, dan kan ervoor gekozen worden dat slachtoffer naar die aanlandingsplaats te brengen, mits directe overname door ambulancepersoneel mogelijk is.

Een categorie B aanlandingsplaats dient aan de volgende eisen te voldoen:

- Verharde toegangsweg;
- Diepte van het water ten minste 1,5 meter;
- Aanlegsteiger/overname plaats die het gehele jaar bereikbaar is;
- Opstelplaats voor tenminste 2 ambulances;
- Mogelijkheid voor ambulances om te keren.

Een mogelijkheid voor het landen van een helikopter wordt, naast bovengenoemde eisen, als wenselijk beschouwd.

Categorie Overig Een aanlandingsplaats categorie Overige is in principe niet geschikt voor het overnemen van slachtoffers. De keuze voor een dergelijke aanlandingsplaats wordt alleen gemaakt in noodgevallen. Reden kan bijvoorbeeld zijn dat laagwater het de hulpverleningsvaartuigen onmogelijk maakt om een andere aanlandingsplaats te bereiken, of dat de tijdswinst in geval van een (enkel) instabiel slachtoffer een snelle maar oncomfortabele overname rechtvaardigt (scoop and run).

Overname Wanneer bij een incident op het water personen, waaronder slachtoffers, vanaf het water overgedragen worden aan hulpverleners op het land dan dient aan een aantal randvoorwaarden zijn voldaan:

- Voldoende menskracht, voor een vlotte overname van slachtoffers (tilcapaciteit) en/of de begeleiding van betrokkenen. Overweeg of er bij geneeskundige opschaling ook een brandweereenheid ter assistentie mee gealarmeerd kan worden;
- Een korte overdracht, zo mogelijk met NAW-gegevens;
- Besef aanwezig dat hulpverleningsvaartuigen in principe zo snel mogelijk weer inzetbaar moeten zijn voor hun reddingstaak.

Alle hulpverleners zijn verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid. Aan boord is de kapitein te allen tijde eindverantwoordelijk.

Checklist

- Aanlandingsplaatsen moeten in de preparatiefase regelmatig gecontroleerd worden, zodat er een actueel beeld is wat er mag worden verwacht op de locatie;
- Het overzicht van de aanlandingsplaatsen dient actueel te zijn;
- Het is van groot belang de juiste aanlandingsplaats te kiezen voor de personen c.q. slachtoffers die aangeland moeten worden, dit is niet altijd de dichtstbijzijnde;
- De aanwijzing van een aanlandingsplaats geschiedt door gremia binnen de GRIP-structuur of als deze niet zijn ingesteld door de betrokken meldkamers in afstemming met de land- en waterdiensten;
- Categorie A wordt geselecteerd op basis van het totale proces van aanrijden/aanlanding, overname, opvang en doorvoer van meerdere personen;
- Categorie B is geschikt voor de overname van enkele personen of enkele slachtoffers;
- Categorie Overig is in principe niet geschikt voor het overnemen van slachtoffers;
- Zorg voor een zo kort mogelijke overdracht en voldoende hulpverleners op de aanlandingsplaats.

Bijlagen



Bijlage 1: Beschikbare specifieke middelen

Inleiding In dit schema is een niet limitatief overzicht van beschikbare specifieke middelen opgenomen die relevant kunnen zijn voor de incidentbestrijding in het Noordzeekanaalgebied.

Organisatie	Middel	Locatie	Beschikbaarheid	Bijzonderheden	Meer info
Havenbedrijf Amsterdam	Patrouillevaartuig met en zonder bluscapaciteit		24/7 365 d/jr	2 beschikbaar, 1 in reserve Daarnaast ook 1x blusponton van 22.000 liters per minuut	
	Oliebeschermingsmiddelen				
Rijkswaterstaat	Patrouillevaartuig				
	Oliebeschermingsmiddelen			Zoals schermen, bestrijdings-/meetvaartuigen, drones, helikopter en vliegtuigen	
Ministerie I&W	Crisis Expert Team Milieu & Drinkwater (CET-md)	Den Haag	24/7 365 d/jr		www.dcc-ienw.nl/themas/milieu/cet-md
Politie LE	Patrouillevaartuig	IJmuiden Amsterdam		In principe voor Noordzee Inzet havens, NZK en IJ	
	Helikopter	Luchthaven Schiphol	24/7 365 d/jr	Beide types hebben geen redding-hoist	
	Landelijk Team Onderwater Zoekingen (LTOZ)		24/7 piket		
Politie eenheid Amsterdam	RHIB politievaartuig	Amsterdam	24/7 365 d/jr		
Dregteam SOAD	Sonarapparatuur	Urk	24/7 365 d/jr	Inzet via LTOZ	www.dregteamsoad.nl
Brandweer Kennemerland	Duikteams waarvan 2 met vaartuig	Post Velsen Post Haarlem (West) Post Nieuw-Vennep			
	Redding-/blusvaartuig	Post Uitgeest	24/7 365 d/jr	Lancering vanaf trailer vanaf trailerhelling	
Brandweer Zaanstad-Waterland	Duikteams (met vaartuig)	Post Prins Bernardplein Post Purmerend			
	Blusvaartuig				
Brandweer Amsterdam-Amstelland	Duikteams	Post Nico IJ-tunnel Post Amstelveen		Beschikt over een snel vaartuig (RHIB) die ligt bij de waterpolitie (IJ-Dock). Post Aalsmeer heeft ook een RHIB.	
	Blusvaartuig-Groot	Post Landelijk-Noord			

Brandweer Noord-Holland Noord	Bijstandspeloton Scheepsbrandbestrijding	Den Helder		1x TS Kon. Marine, 1x TS BRW NHN, 1x OvD en 1x VC Kon. Marine	
Brandweer Rotterdam-Rijnmond	Coördinerende meldkamer SBB-nl, landelijke samenwerking tussen verschillende regio's, Port of Rotterdam en de marine		24/7 365 d/jr	In principe t.b.v. scheepsbrandbestrijding in de haven. VRR-team ook inzetbaar op zee	https://vr-rr.nl/extra/brons-team-vrr/
KNRM	Reddingboot	Reddingstation IJmuiden Reddingstation Wijk aan Zee	24/7 365 d/jr	(Spoed)schutting zeesluis nodig	https://www.knrm.nl/alarmeren
Defensie	Explosieven Opruimingsdienst (EODD)	Soesterberg	24/7 365 d/jr		
	Duik- en Demontegroep	Marinehaven Den Helder		T.b.v. VRNHN 24/7 365 d/jr, daarbuiten via militaire bijstand	
Defensie/ Kustwacht				Aanvraag en inzet via Kustwachtcentrum:	
	SAR-helikopter	Den Helder Airport	24/7 365 d/jr	Inhuur van Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV).	https://www.kustwacht.nl/
	Patrouillevliegtuig	Schiphol		SAR-ondersteuning	
	Schip van de wacht	Marinehaven Den Helder		Evt. incl. helikopter	
Reddingsbrigade IJmuiden	Diverse reddingvaartuigen	Post IJmuiden	24/7 365 d/jr	Lancering vanaf strand met (spoed)schutting zeesluis nodig Of lancering vanaf trailer via trailerhelling of kraan HV-voertuig brandweer	https://www.ijrb.nl/
Reddingsbrigade Zaanstad	Diverse reddingvaartuigen			Lancering vanaf trailer via trailerhelling of kraan HV-voertuig brandweer	https://www.rbzaanstad.nl/
Reddingsbrigade Amsterdam	Diverse reddingvaartuigen				http://amsterdamsereddingsbrigade.nl/
RIVM	Specifieke meetapparatuur	Bilthoven			https://www.rivm.nl/
AYMA	Schuimbluscapaciteit			Alleen beschikbaar voor ledenbedrijven	www.amas-fire.nl/nl/8/ayma

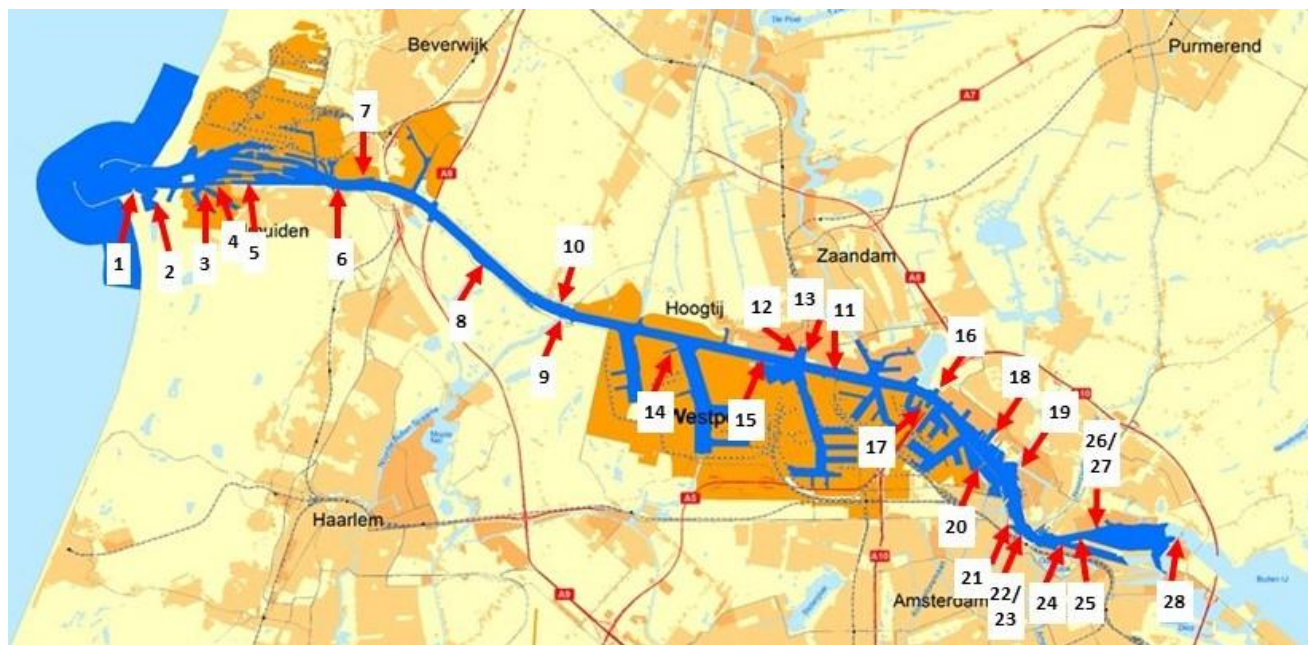
Bijlage 2: Overzicht aanlandingsplaatsen

Inleiding

Bij de keuze voor een aanlandingsplaats is niet alleen de afstand van de plaats incident tot het land van belang, maar speelt ook de opvang en doorstroomcapaciteit een belangrijke rol. Zie hoofdstuk 7.

De aanlandingsplaatsen zijn als kaartlaag digitaal beschikbaar in het geografisch Mobiel Operationeel Informatiesysteem (MOI) van de veiligheidsregio's.

NB: naar de aanlandingsplaatsen in IJmuiden (zeezijde sluizencomplex) wordt ook verwezen door het incidentbestrijdingsplan voor de Noordzee.



Nr.	Cat.	Gemeentenaam	Plaatsnaam	Haven / locatie	Locatie (x/y)
1	B	Velsen	IJmuiden	Marina Seaport IJmuiden, (zeezijde sluizencomplex)	98660 - 497265
2	A	Velsen	IJmuiden	IJmondhaven (Monnickendamkade), (zeezijde sluizencomplex)	99510 - 497475
3	A	Velsen	IJmuiden	Leonarduskade, (zeezijde sluizencomplex)	100209 - 497424
4	B	Velsen	IJmuiden	Felison terminal (zeezijde sluizencomplex)	100581 - 497602
5	A	Velsen	IJmuiden	Steigerweg IJmuiden (landzijde sluizencomplex)	101460 - 497415
6	B	Velsen	Velsen Zuid	Pontplein	103965 - 497515
7	A	Velsen	Velsen Noord	Grote Houtkade, Velsen Noord	104564 - 497820
8	B	Velsen	Velsen Zuid	Kruithaven (ter hoogte van zijkanaal B)	107497 - 495441
9	B	Haarlemmermeer	Spaarnwoude	Amsterdamseweg ter hoogte van Pont Buitenhuizen (zuidzijde kanaal)	109940 - 49393
10	A	Zaanstad	Assendelft	pont Buitenhuizen (noordzijde kanaal)	109985 / 494302
11	A	Zaanstad	Zaandam	Hempont	116866 / 492752
12	B	Zaanstad	Zaandam	Willem Thomassenhaven (Symon Spiersweg)	116146 / 493260
13	B	Zaanstad	Zaandam	Willem Thomassenhaven (Gerrit Bolkade)	115858 / 493198
14		Amsterdam	Amsterdam	Alaskahaven	

15		Amsterdam	Amsterdam	Stromboliweg	
16	B	Amsterdam	Amsterdam	Coentunnel Noord, Ventilatiegebouw	119501 / 492189
17	B	Amsterdam	Amsterdam	Westerhoofd 11, Ventilatiegebouw	119203 / 491683
18	B	Amsterdam	Amsterdam	TT Vasumweg, t/o kazerne Cornelia	121060 / 491086
19	B	Amsterdam	Amsterdam	Distelweg, pontveer	121613 / 489892
20	A	Amsterdam	Amsterdam	Tasmanstraat 170, pontveer	120906 / 489593
21		Amsterdam	Amsterdam	Westerdoksdiijk	121390 / 488515
22	A	Amsterdam	Amsterdam	De Ruyterkade, Steigers 15/16/17/18	121570 / 488334
23	A	Amsterdam	Amsterdam	'Riviercruise' Ruyterkade Oost	
24	A	Amsterdam	Amsterdam	Passenger terminal Amsterdam, Veemkade	
25		Amsterdam	Amsterdam	Java Eiland West	123193 / 488111
26	A	Amsterdam	Amsterdam	Aambeeldstraat 4, Ponthaven GVB	123632 / 488552
27	B	Amsterdam	Amsterdam	Aambeeldstraat 10	123792 / 488479
28	B	Amsterdam	Amsterdam	Wachtsteiger Oranjesluis aan Zuiderijdiijk	125878 / 488096

Bijlage 3: Belangrijkste wijzigingen

Inleiding De actualisatie bestaat uit het actualiseren van de bestaande afspraken, toelichtingen en de scenario-uitwerkingen, op basis van actuele ontwikkelingen en leerpunten uit incidenten en oefeningen.

Hieronder zijn de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de vorige versie uit 2015 opgenomen:

Wijziging	Toelichting
Aanpassing werkingsgebied	Niet alle wateren waar het CNB een rol in heeft, waren onderdeel van het werkingsgebied van het IBP. Incidenten kunnen plaatsvinden op de grens van (hoofd)vaarweg met dat van een haven waarbij dezelfde partners betrokken zijn. Door het werkingsgebied gelijk te trekken met dat van het CNB en de Oranjesluizen van Rijkswaterstaat ontstaat hierover geen onduidelijkheid.
Evenementen	Omdat het incidentbestrijdingsplan ook van toepassing is bij grote evenementen zoals SAIL, is hiervoor een koppeling toegevoegd.
Coördinatie-afspraken	In de versie uit 2015 staan alleen coördinatieafspraken over bovenregionale incidenten ten westen of oosten van pont Buitenhuizen. Deze zijn: - verduidelijkt door samenwerkingsafspraken voor incidenten binnen 1 regio en voor op de grens van 2 regio's; - uitgebreid met samenwerkingsafspraken over de grensgebieden met andere SRWS'en voor het hele werkingsgebied.
Betrokken partners	De betrokken partners zijn beschreven en nader toegelicht.
Informatie-management	Bij de voorbereiding op SAIL in 2015 zijn bovenregionale afspraken gemaakt over het netcentrisch werken en het LCMS. Deze zijn nu opgenomen in de nieuwe versie.
Crisiscommunicatie	In de nieuwe versie zijn afspraken over de (inter)regionale samenwerking bij de crisiscommunicatie opgenomen.
OvD's Haven (PoA/CNB) en Water (Rijkswaterstaat)	Het landelijk handboek Incidentbestrijding op het water hanteert de rol OvD Water, in de regel ingevuld door Rijkswaterstaat. Vanwege de eigen rol van het CNB heeft Port of Amsterdam een eigen OvD. Daarom worden voor het werkingsgebied beide rollen OvD Haven van het PoA/CNB en OvD Water van Rijkswaterstaat gehanteerd.
Verkeersleider plaats incident/OSC	De rol van 'verkeersleider op het water' of 'on scene coordinator' (OSC) is vanwege de overzichtelijkheid van de wateren in het werkingsgebied niet nodig en daarom vervallen. De OvD Haven heeft contact met de eenheden op het water.
Waterprocessen	De 'waterprocessen' uit het landelijk handboek en het Referentiekader Crisisplan werden in de huidige versie wel genoemd, maar niet toegelicht. Dat is nu gedaan met benoeming van de procesverantwoordelijke.
Toevoegen scenario's	Vanuit de risicoprofielen en actuele ontwikkelingen is de behoefte aan uitbreiding van de scenario's en de specifieke aandachtspunten voor samenwerking daarbij, vooral gericht op verstoring van de waterprocessen. Het gaat hierbij om scenario's die kunnen leiden tot (dreigende) crisis waarvoor samenwerking met, en vooral opschaling door de veiligheidsregio's nodig is.
Aanlandingsplaatsen	Er was nog geen toelichting en criteria voor de aanlandingsplaatsen. Deze is als procedure uit het landelijk handboek overgenomen.
Beschikbare specifieke middelen	In plaats van veel dezelfde opsommingen van beschikbare specifieke middelen/resources per scenario, is in de bijlage één centraal overzicht opgenomen.
Beheer	In de nieuwe versie is de beheerstructuur beschreven met het DOVN als strategisch en Netwerk IB NZKG als operationeel netwerk.

Bijlage 4: Verzendlijst

Inleiding

Het incidentbestrijdingsplan is een openbaar document en daarmee voor iedereen beschikbaar. De verzendlijst is specifiek gericht op de doelgroep: functionarissen in de crisis- en beheersorganisaties van de direct betrokken partners bij het werkingsgebied, zoals genoemd in de paragraaf partners.

Port of Amsterdam/CNB	- Verkeersleiders - Officieren van dienst Haven - Functionarissen crisisteam - Beleidsmedewerkers - Manager Operaties - Afdeling Communicatie
Rijkswaterstaat	- Verkeersleiders - Officieren van dienst Water/Rijkswaterstaat - Functionarissen landelijk crisisteam - Landelijk bureau Incident Management Water en Scheepvaart - Adviseurs crisisbeheersing/Accounthouders Bureau Preparatie
MK NH	- Calamiteitencoördinatoren - Officieren van dienst Operationeel Centrum Politie - Beleidsmedewerkers
MK AA	- Calamiteitencoördinatoren - Officieren van dienst Operationeel Centrum Politie - Beleidsmedewerkers
VR AA	- (Hoofd)Officieren van dienst / Functionarissen Commando Plaats Incident - Functionarissen Regionaal Operationeel Team - Functionarissen Gemeentelijk/Regionaal Beleidsteam - Functionarissen Bevolkingszorg/Crisiscommunicatie - Functionarissen Omgevingsdienst - Beleidsmedewerkers brandweer, GHOR, gemeenten en omgevingsdienst
VRK	- (Hoofd)Officieren van dienst / Functionarissen Commando Plaats Incident - Functionarissen Operationeel Team - Functionarissen Beleidsteam - Functionarissen Bevolkingszorg/Crisiscommunicatie - Beleidsmedewerkers brandweer, GHOR en Bevolkingszorg
VR ZW	- (Hoofd)Officieren van dienst / Functionarissen Commando Plaats Incident - Functionarissen Regionaal Operationeel Team - Functionarissen Gemeentelijk/Regionaal Beleidsteam - Functionarissen Bevolkingszorg/Crisiscommunicatie - Functionarissen Omgevingsdienst - Beleidsmedewerkers brandweer, GHOR en Bevolkingszorg
Politie NH	- (Hoofd)Officieren van dienst / Functionarissen Commando Plaats Incident - Functionarissen Staven Grootchalig en Bijzonder Optreden - Functionarissen in de Regionaal Operationeel Teams van de veiligheidsregio's - Functionarissen Gemeentelijk/Regionaal Beleidsteam van de veiligheidsregio's - Communicatieadviseurs - Medewerkers Conflict en Crisisbeheersing
Politie A-A	- (Hoofd)Officieren van dienst / Functionarissen Commando Plaats Incident - Functionarissen Staven Grootchalig en Bijzonder Optreden - Functionarissen in de Regionaal Operationeel Teams van de veiligheidsregio's - Functionarissen Gemeentelijk/Regionaal Beleidsteam van de veiligheidsregio's - Communicatieadviseurs - Medewerkers Conflict en Crisisbeheersing
Politie LE	- (Hoofd)Officieren van dienst / Functionarissen Commando Plaats Incident

Bijlage 5: Afkortingen

A	AC	Algemeen Commandant
B		
C	CaCo CET-md CNB CoPI C-ROT C-RBT	Calamiteitencoördinator (meldkamer) Crisis expert Team Milieu & Drinkwater (Ministerie I&W) Centraal Nautisch Beheer Commando Plaats Incident Coördinerend ROT Coördinerend RBT
D	DOVN DPG	Directeuren Overleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied Directeur Publieke Gezondheid (GGD)
E		
F		
G	GAGS GBT GGD GHOR GRIP	Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen Gemeentelijk Beleidsteam Geneeskundige en Gezondheidsdienst Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
H	HID HOvD	Hoofdingenieur Directeur (Rijkswaterstaat) Hoofd Officier van Dienst
I	IBP IFV IGJ ILT IM ISPS IVIC	Incidentbestrijdingsplan Instituut Fysieke Veiligheid Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd Inspectie Leefomgeving & Transport Informatie Management of Informatie Manager International Ship and Port facility Security Interregionaal Veiligheids Informatie Centrum
J		
K	KNRM KWC	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij Kustwachtcentrum
L	LCM LCMS LMG	Landelijk Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Landelijk Crisis Management Systeem Landelijke Multidisciplinaire Groep (C2000)
M	MK AA MK NH	Meldkamer Amsterdam-Amstelland Meldkamer Noord-Holland
N	NCC NZKG	Nationaal Coördinatie Centrum (Ministerie J&V) Noordzeekanaalgebied
O	ODNZKG OvD OOV OVV	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied Officier van Dienst Openbare Orde en Veiligheid Onderzoeksraad Voor Veiligheid
P	PoA PSH PSO	Port of Amsterdam Psychosociale Hulpverlening Port Security Officer
R	RAC RAV RBT RIVM ROT	Regionaal Actiecentrum Regionale Ambulance Voorziening Regionaal Beleidsteam Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu Regionaal Operationeel Team
S	SAR SBB SOAD SRWS	Search And Rescue Scheeps Brand Bestrijding Stichting Opsporings Apparatuur Drenkelingen Samenhangend Risico Water Systeem
T	TOC	Taakorganisatie Crisiscommunicatie
U		
V	VHF VP	Very High Frequency (marifoon) Verkeerspost
W		
X		
Y		
Z		