

# Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal

*Versie 2.0 (2015)*



# Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal

Versie 2.0 (2015)

## Documentgegevens

<b>Documentnaam</b>	Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal (IBP NZK)
<b>Opdrachtgever</b>	Directeurenoverleg veiligheid Noordzeekanaalgebied
<b>Beheerder</b>	Veiligheidsbureau Kennemerland

## Overzicht besluitvormingslijst

<b>Besluitvormend / adviesgever</b>	<b>Vergaderdatum</b>	<b>Besproken versie</b>	<b>Resultaat</b>
Beheergroep IBP Noordzeekanaal	8 dec 2014	Concept-Definitief versie 1.2	Akkoord met een aantal kleine tekstuele aanpassingen
Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied	2 maart 2015	Concept-Definitief versie 1.4	Akkoord
Algemeen bestuur VRZaWa	26 maart	Definitief versie 2.0	
Bestuurlijke commissie openbare veiligheid VRK	13 april	Definitief versie 2.0	
Algemeen bestuur VRAA	22 juni	Definitief versie 2.0	

# Inhoudsopgave

---

1	Inleiding.....	4
1.1	Algemeen.....	4
1.2	Doelstelling .....	4
1.3	Leeswijzer .....	4

## Deel A Coördinatieplan

2	Omgeving Noordzeekanaal .....	6
2.1	BRZO-bedrijven .....	6
2.2	Dijken .....	6
2.3	Aansluitende watersystemen .....	6
2.4	Haven Amsterdam .....	7
2.5	Terrorisme.....	7
2.6	Infectieziekten .....	8
3	Werkingsgebied van het plan.....	9
4	Betrokken partijen.....	10
4.1	Algemeen.....	10
4.2	Verantwoordelijkheden betrokken partners.....	11
4.3	Overige partners .....	13
5	Basisprocessen.....	15
5.1	Melding en alarmering.....	15
5.2	Leiding en coördinatie .....	17
5.3	Op- en afschaling .....	19
5.4	(Operationeel) Informatiemanagement .....	19

## Deel B Operationeel plan (te gebruiken bij incidenten)

6	Maatregelen per scenario .....	23
6.1	Scenariokaart Mens en dier in nood.....	25
6.2	Scenariokaart Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers.....	26
6.3	Scenariokaart ongeval met gevaarlijke stoffen.....	28
6.4	Scenariokaart brand en / of explosie.....	30
6.5	Scenariokaart ordeverstoring .....	32
6.6	Scenariokaart ecologisch incident.....	34
6.7	Scenariokaart aanvaring en /of losgeslagen schip, object of lading.....	35
6.8	Scenariokaart infectieziekten .....	37
7	Aanlandingsplaatsen.....	38
	Bijlage 1 Afkortingen .....	40
	Bijlage 2 Kader en beheer .....	41

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Algemeen

**Aanleiding** Bij de incidentbestrijding op het Noordzeekanaal kunnen veel partijen betrokken zijn, die niet dagelijks met elkaar samenwerken. Het is binnen dit veld van spelers niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is voor een proces en wie is betrokken bij de uitvoering. Voorliggend incidentbestrijdingsplan (IBP) bepaalt de coördinatie binnen het samenhangende risicowatersysteem Noordzeekanaal en besteedt aandacht aan de operationele uitwerking van de scenario's.

## 1.2 Doelstelling

**Doelstelling** Doel van dit incidentbestrijdingsplan is vast te leggen hoe de meest uiteenlopende incidenten op het Noordzeekanaal bestreden dienen te worden.

Voor het plan zijn de volgende kaders gehanteerd:

- De scope is multidisciplinair;
- Het plan moet aansluiten bij de dagelijkse praktijk;
- Het plan is bruikbaar voor alle niveaus van opschaling;
- Het plan gaat in op de te nemen acties. Niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan;
- Het plan gaat in op de (interregionale) operationele en bestuurlijke coördinatie;
- Het plan functioneert tussen de (regionale) crisisplannen, calamiteitenplannen van de beheerders van waterstaatswerken en het havenveiligheidsplan.

## 1.3 Leeswijzer

**Opbouw** Qua opzet is gekozen voor het goed toegankelijk presenteren van de voor de hulpverleningsdiensten vereiste operationele 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 plan bestaat uit de volgende delen:

**Deel A  
Coördinatieplan** Deel A (het coördinatieplan) behandelt de algemeen geldende afspraken en gaat in op de omgeving van het NZK, de betrokken partijen met hun bevoegdheden, het werkingsgebied van het NZK en beschrijft de specifieke afspraken op de basisprocessen.

**Deel B  
Operationeel plan** Deel B (het operationele plan) kan bij incidenten worden gebruikt en bestaat uit twee delen: de acht scenario's en de aanlandingsplaatsen. Dit deel van het IBP is dynamisch, wat inhoudt dat tussentijds aanpassingen kunnen worden gedaan zonder dat daarvoor het formele vaststellingstraject hoeft te worden doorlopen.

# Deel A Coördinatieplan

## 2 Omgeving Noordzeekanaal

---

Inleiding	Het Noordzeekanaal is een complex gebied. Naast de vele vaarbewegingen over het Noordzeekanaal (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 risico's waarvoor ook specifieke voorbereiding heeft plaatsgevonden. Het IBP NZK richt zich specifiek op incidenten op het Noordzeekanaal. Dit hoofdstuk kan worden gebruikt voor de omgevingsanalyse voor potentiële domino-effecten.
Bestuurlijke netwerkkaarten	Voor incidenten op het Noordzeekanaal kan gebruik worden gemaakt van de volgende bestuurlijke netwerkkaarten: Oppervlaktewater en waterkering (3), Noordzee en zeescheepvaart (4), Milieu (5), Infectieziekte (7), Terrorisme (10) en Binnenvaart (18).

### 2.1 BRZO-bedrijven

Ramp- bestrijdingsplannen	In het Noordzeekanaalgebied zijn diverse rampbestrijdingsplannen van kracht voor BRZO-bedrijven (bedrijven waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt). Deze rampbestrijdingsplannen haken aan bij het crisisplan van de betreffende veiligheidsregio. Rampbestrijdingsplannen van West naar Oost langs het Noordzeekanaal: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tata Steel-site (Tata steel, Linde Gas) [Kennemerland];</li><li>▪ Vopak Terminal [Amsterdam-Amstelland];</li><li>▪ Oiltanking [Amsterdam-Amstelland];</li><li>▪ BP [Amsterdam-Amstelland];</li><li>▪ Chemtura [Amsterdam-Amstelland];</li><li>▪ Sonneborn Refined Products (in zijhaven) [Amsterdam-Amstelland];</li><li>▪ Eurotank [Amsterdam-Amstelland];</li><li>▪ Main [Amsterdam-Amstelland].</li></ul>
------------------------------	---

### 2.2 Dijken

Interregionaal coördinatieplan Dijkvingen 14, 15 en 44	Voor overstromingsgevaar is een interregionaal coördinatieplan dijkvingen 14, 15 en 44 opgesteld. Deze afspraken zijn leidend bij een overstroming. Het IBP NZK gaat derhalve niet in op overstromingsscenario's.
---	---

### 2.3 Aansluitende watersystemen

IBP Noordzee	Ten behoeve van incidentbestrijding op de Noordzee is een IBP Noordzee opgesteld door Rijkswaterstaat.
IBP Amsterdam Rijnkanaal	Aansluitend op het Noordzeekanaal is het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK). Ten behoeve van incidentbestrijding op het Amsterdam-Rijnkanaal is het IBP ARK opgesteld.
IBP IJsselmeer	Aansluitend op het Noordzeekanaal is ook het werkingsgebied van het IBP IJsselmeer (hierin staan de samenwerkingsafspraken ten behoeve van incidentbestrijding op het IJsselmeer).

Calamiteitenplannen waterstaatswerken In en langs het Noordzeekanaal zijn de crisisbeheersingsplannen, calamiteitenplannen en onderliggende calamiteitenbestrijdingsplannen van Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Rijnland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht / Waternet van kracht voor het beheer van de waterkering, waterkwantiteitsbeheer, waterkwaliteitsbeheer en objectbeheer.

## 2.4 Haven Amsterdam

Havenveiligheidsplan Het Havenveiligheidsplan (Beveiliging) en het IBP NZK (Fysieke Veiligheid) dragen samen zorg voor de veiligheid op en rond het Noordzeekanaal. Het havenveiligheidsplan beschrijft preventieve maatregelen op basis van de Havenbeveiligingswet en de daarbij behorende coördinatiestructuur. Dit sluit naadloos aan op het Crisisplan (zoals bedoeld in de Wet Veiligheidsregio's) waarin repressieve maatregelen en de coördinatiestructuur bij een incident worden beschreven.

Incidentenbestrijdingsplan Haven Amsterdam Voor de afhandeling van incidenten met scheepvaart heeft de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Amsterdam (HbA) voor het gebied van het Centraal Nautisch Beheer (CNB) het Incidentenbestrijdingsplan Haven Amsterdam vastgesteld.

Draaiboek crisisbeheersing Westpoort<sup>1</sup> De Divisie Havenmeester van HbA heeft taken in de crisisbeheersing voor de landzijde van het gebied Westpoort. Deze zijn beschreven in het Draaiboek Crisisbeheersing Westpoort.

## 2.5 Terrorisme

Alertering Terrorisme dreiging Binnen het plangebied is een aantal sectoren aangesloten op het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding. Er zijn afspraken gemaakt door de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding met de betreffende sector, over verschillende beveiligingsmaatregelen bij een verhoogde dreiging. De sector blijft verantwoordelijk voor de genomen maatregelen, en deze zullen vertaald worden naar de desbetreffende (regionale) gezagsdriehoek. De volgende sectoren binnen het plangebied zijn aangesloten op het alerteringssysteem Terrorismebestrijding:

- sector Zeehavens (werkwijze Havenbeveiligingsplan);
- sector chemie (Industrie);
- sector waterkeringen en tunnels (RWS);
- sector openbaar vervoer.

De bestuurlijke netwerkkaart terrorisme is van toepassing.

---

<sup>1</sup> Het voornemen bestaat om het incidentenbestrijdingsplan Havenbedrijf Amsterdam en het Draaiboek Crisisbeheersing Westpoort in de toekomst samen te voegen tot één plan.

## 2.6 Infectieziekten

Vorbereiding  
infectieziekten op het  
Noordzeekanaal

De bestrijding van infectieziekten in Nederland is gebaseerd op de Wet Publieke Gezondheid (WPG) en diverse (inter-)nationale regelingen en afspraken. Voor de sloop- en luchtvaart gelden specifieke regelingen, met name voor het melden van mogelijke infectieziekten aan boord van een sloop of vliegtuig.

Voor het Noordzeekanaalgebied zijn 2 specifieke documenten opgesteld: de procedure 'Afhandeling meldingen Havens Noordzeekanaal' (juni 2013, v2.0) kortweg de 'Meldingsprocedure' en het 'Plan Noodsituaties Infectieziektebestrijding Havens NZK' (juni 2013, v1.0) kortweg PNIH.

### **Meldingsprocedure**

Deze procedure heeft tot doel een melding over een (mogelijke) infectieziekte vanaf een sloop uiteindelijk bij de juiste GGD te krijgen, afhankelijk van de aard, omvang en ernst van de ziekte en de bestemming van het sloop. Deze procedure is een afgeleide van de internationale afspraken hierover. Iedere kapitein dient volgens deze procedure te handelen.

### **PNIH**

In dit plan zijn de interregionale afspraken opgenomen tussen de drie betrokken veiligheidsregio's, de betrokken gemeenten, de betrokken GGD'en en het CNB. Het doel is uiteindelijk tot een verantwoorde keuze van ligplaats te komen, rekening houdend met gezondheidskundige, nautische en economische belangen. Op het moment dat een sloop afgemeerd ligt, zijn de gebruikelijke infectieziekte- en crisisbestrijdingsprocedures van toepassing. CNB kan wel gevraagd worden om de haven-aangelegenheden te coördineren.

### **Bevoegdheden Openbaar bestuur**

De verantwoordelijkheid en bevoegdheid tot het nemen van maatregelen voor een goede infectieziektebestrijding van ziekten uit de B- of C-categorie ligt bij de burgemeester van de plaats waar de infectie zich voordoet. Bij A-ziekten ligt deze verantwoordelijkheid bij de Voorzitter van de Veiligheidsregio. Voor schepen is in eerste instantie de bestemming en uiteindelijk de ligplaats bepalend.

Bestuurlijke netwerkkaarten

Van toepassing zijn de kaart 07: Infectieziekte en 04: Noordzee en zeesloopvaart.



### 3 Werkingsgebied van het plan

---

#### Werkingsgebied

- Het werkingsgebied voor het IBP NZK omvat de hoofdvaarweg tussen de pieren van IJmuiden en de Oranjesluis. De westgrens van het gebied bevindt zich tussen de uiteinden van de pieren van IJmuiden;
- De oostgrens loopt tot en met de Oranjesluizen en sluit daarbij aan op het werkingsgebied van het Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied (Samij);
  - Bij de Amsterdamsebrug op het Amsterdam Rijnkanaal sluit het IBP NZK aan op het IBP ARK.
- Voor de waterkwantiteit betekent dit inclusief het gehele gemaal en spuisluiscomplex;
- Voor de infrastructuur betekent dit inclusief tunnelbak met kanteldijken, brugdeel boven het water en pijpleiding onder het water.

De wateren binnen de havens vallen niet onder het werkingsgebied van het IBP NZK.

## 4 Betrokken partijen

### 4.1 Algemeen

#### Relatieschema

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

In de hierna gepresenteerde matrix is per proces aangegeven welke partners hierin actief zijn en, indien er meerdere zijn, wie per proces de leiding en coördinatie heeft, uitvoerend is, of alleen betrokken is.

Ten aanzien van incidentbestrijding op het water gelden vier aanvullende processen op de standaard processen van de veiligheidsregio's:

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

V=procesverantwoordelijke partij O=ondersteunende partij als vaste partner B=betrokken partij en kan specifieke info / expertise leveren	Brandweer	GHOR	Politie	Gemeente	Kustwacht	KNRM	Reddingsbrigade	Nautisch beheerder (CNB)	RWS	Kapitein / reder	Berger	Omstanders (scheepvaart)	GGD (arts infectieziekten)	Provincie	Defensie (duikers, duik medisch personeel arts)	Hoogheemraadschap/waterschap
Bron- en emissiebestrijding	V							O		O	O					
Redding	V		O		B	O	B	O			O	O			O	
Ontsmetting	V	B														
Acute gezondheidszorg		V				O	B	O					O		B	
Publieke gezondheidszorg		V											O			
Ordehandhaving / handhaven netwerken	O	O	V	O				O				B				
Opsporing			V	B				O								
Mobiliteit			V	O				O/B								
Bewaking en beveiliging			V					B								
Opsporingsexpertise			V	B						B						
Interventie			V					O								
Crisiscommunicatie	B	B	B	V	B		B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Publieke zorg		O	O	V						B						
Informereren verwanten		O	O	V	B		B	B		O						
Omgevingszorg	O	O		V	B			O	O	B	B		O	B		
Nafase		O		V				O	O	O			O			
Search and Rescue link met process Redding	V		O		B	O	O	B/O				O				
Nautisch verkeersmanagement			O					V	V <sup>2</sup>	B	B	B		B		
Waterkwaliteit								B/O	V							B/O
Waterkwantiteit								B/O	V							B/O

<sup>2</sup> Ten oosten van boei IJ3 verantwoordelijkheid RWS

## 4.2 Verantwoordelijkheden betrokken partners

Gemeente	<p>De gemeenten kennen een aantal operationele taken. Deze staan beschreven in de Regionale Crisisplannen van de veiligheidsregio's. De bestuurlijke verantwoordelijkheid op het aspect openbare orde en veiligheid van de incidentafhandeling ligt bij de burgemeester.</p>
Brandweer	<p>De brandweer heeft tot taak:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Het voorkomen, beperken en bestrijden van brand;</li><li>▪ Het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand. De procesverantwoordelijkheid van search and rescue op het Noordzeekanaal ligt ook bij de brandweer.</li></ul>
GHOR	<p>De geneeskundige zorg tijdens crisissituaties wordt geleverd door zorginstellingen, zoals de regionale ambulancevoorziening (RAV), de gemeenschappelijke gezondheidsdienst (GGD), het Nederlandse Rode Kruis, traumacentra en ziekenhuizen. De Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR) vormt een coördinerende schakel tussen die organisaties ter voorbereiding op en bij opschaling naar een GRIP-fase.</p>
Politie	<p>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.</p> <p>Bij incidenten op het Noordzeekanaal ligt de primaire verantwoordelijkheid voor hulpverlening en openbare orde bij de regionale eenheden. 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 de verantwoordelijkheid voor opsporingsprocessen die betrekking hebben op incidenten die zich op het water afspelen.</p> <p>In het kader van de coördinatie en mobiliteit op het water zal in de opschalingsstructuur een liaison van de afdeling Noordwest worden afgevaardigd.</p>
Kustwacht	<p>De Kustwacht is verantwoordelijk voor de Search and Rescue-taken (SAR) op de Noordzee. 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 ook bij de Kustwacht ondergebracht. Dat betekent voor het IBP NZK dat bij incidenten met raakvlakken met de Noordzee, de Kustwacht altijd de afstemmingspartner is.</p>
Rijkswaterstaat en Havenbedrijf Amsterdam	<p>Rijkswaterstaat (RWS) is waterbeheerder van het rijkswater in het Noordzeekanaalgebied en heeft tot taak ervoor te zorgen dat het waterstaatwerk Noordzeekanaal doelmatig en doeltreffend kan (blijven) functioneren. Uitvoerende partij namens Rijkswaterstaat is Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (RWS WNN).</p> <p>Onder het beheer vallen de volgende beheertaken:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Waterkwaliteitbeheer (zorg voor een goede kwaliteit van het oppervlaktewater);</li><li>▪ Waterkwantiteitbeheer (zorg voor voldoende water, aan- en afvoer, peil- en boezembeheer);</li><li>▪ Waterstaatkundig beheer (veilig en doelmatig gebruik van het</li></ul>

- waterstaatwerk Noordzeekanaal);
- Waterkeringbeheer (de sluizen bij IJmuiden en bij Schellingwoude fungeren tevens als primaire waterkeringen).

De verantwoordelijkheid voor de nautische taak, inclusief de bediening van de sluizen, is door Rijkswaterstaat gemandateerd aan de directeur van het CNB en wordt uitgevoerd door de medewerkers van de Divisie Havenmeester van het HbA<sup>3</sup>.

Daar waar de bovengenoemde taken elkaar raken, of verwarring kan ontstaan over de (operationele) uitvoering, zijn afspraken gemaakt tussen het CNB en RWS WNN en beschreven in werkafspraken<sup>4</sup>.

RWS heeft een crisisorganisatie op alle niveaus en kan Ovd'en en liaisons RBT / GBT aan de multidisciplinaire crisisteams leveren. De hoofdingenieur-directeur (HID) van RWS 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.

#### Relevante bevoegdheden

<b>Waterkwantiteit</b>	Waterbeheer in het NZK-gebied is een verantwoordelijkheid van RWS. Waterbeheer in het NZK-gebied heeft betrekking op; <ol style="list-style-type: none"> <li>Waterkeringbeheer, veiligheid tegen overstromingen (hiermee wordt niet het technisch beheer van de waterkering bedoeld maar de inzet en het gebruik);</li> <li>Waterkwantiteitsbeheer, voldoende water, zijnde aan- en afvoer van water in het watersysteem, peilbeheer en boezembeheer.</li> </ol>
<b>Waterkwaliteit</b>	RWS WNN 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. Afsproken is dat bij het constateren van een waterverontreiniging door CNB / HbA onmiddellijk melding wordt gemaakt en tevens de eerste inspanning wordt gedaan om verontreinigingen in te dammen zodat erger wordt voorkomen. RWS WNN zal zo spoedig mogelijk en met in achtneming van de diverse belangen van de betrokken partijen de vervuiling van het oppervlaktewater laten ruimen.
<b>Nautische verkeersmanagement</b>	In het kader van het verkeersmanagement dient het CNB goede voorwaarden voor een vlotte, veilige en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer te scheppen, en tevens datgene te doen dat de omgeving tegen de schadelijke gevolgen van scheepvaartverkeer beschermt dan wel deze gevolgen zoveel mogelijk beperkt.
<b>Wrakkenwet</b>	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 RWS. Binnen de havenbekkens van Haven Amsterdam is de gemeente Amsterdam uitvoerder van de wrakkenwet.

#### Bijzondere omstandigheden

Bij afweging tussen scheepvaart- en waterstaatkundige belangen heeft het hoofd

<sup>3</sup> Voor een uitgebreid overzicht van regelgeving en bevoegdheden op het gebied van de nautische en overige rijkstaken en definities wordt verwezen naar het mandaatbesluit en de werkafspraken RWS-CNB, oktober 2013.

<sup>4</sup> Werkafspraken RWS-CNB, oktober 2013.

van district West Nederland Noord een beslissende stem (prioriteitsstelling, beslissingsbevoegd, dwingende aanwijzing) indien zich vanuit waterstaatkundig oogpunt bezien, bijzondere omstandigheden voordoen of dringende noodzaak daartoe bestaat (hiertoe hebben de waterpartijen een verdringingsreeks opgesteld). Dit is het geval indien de werkafspraken vermelde grenzen worden bereikt of anderszins voldaan moet worden aan de randvoorwaarden gesteld met betrekking tot de waterkering, de waterhuishouding, het wegverkeer en de instandhouding en bescherming van de kunstwerken.

Waterschap	<p>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.</p> <p>De waterschappen (Rijnland, HHNK, AGV) zijn op grond van de Waterwet de waterbeheerders van de regionale wateren en een belangrijke waterkeringbeheer in het NZK-gebied (primaire en secundaire keringen).</p>
Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	<p>De omgevingsdienst NZKG is binnen de drie betrokken veiligheidsregio's geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk voor de uitvoering van het proces Omgevingszorg, in het bijzonder voor de onderdelen Milieubeheer en Bouwbeheer. Zij opereert alleen op het land, niet alleen voor de bedrijven die onder haar bevoegd gezag vallen, maar binnen haar werkgebied ook bij bedrijven waar zij niet het bevoegd gezag vertegenwoordigt of bij milieu- en bouwincidenten en calamiteiten in de openbare ruimte.</p>

### 4.3 Overige partners

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 de verschillende partijen.

KNRM	<p>De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) is de erkende hulpverlener op zee en de ruime binnenwateren in het werkingsgebied van de Nederlandse Kustwacht. De KNRM heeft tot doel het kosteloos verlenen van hulp en bijstand aan hen die in gevaar verkeren of in gevaar dreigen te geraken.</p>
Reddingsbrigade Nederland	<p>Reddingsbrigade Nederland (KNBRD) is de overkoepelende organisatie van 175 reddingsbrigades in Nederland. Deze verzorgen de bewaking en beveiliging bij strand en recreatiewater. Daarnaast heeft Reddingsbrigade Nederland namens het Ministerie van Veiligheid &amp; Justitie de Nationale Reddingsvloot (NRV) in beheer die wordt ingezet bij regionale en landelijke rampbestrijding en overstromingsscenario's.</p>
Bergers	<p>Bergingsmaatschappijen dragen zorg voor het verslepen, wegslepen en bergen van schepen die in nood verkeren of hebben verkeerd. Het bergen geschiedt primair in opdracht van de kapitein / scheepseigenaar en secundair kan de overheid opdracht geven tot het bergen van schip en / of de lading.</p>
Provincie	<p>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</p>

toezichthouder naar waterschappen.

#### Eigenaar schip

De eigenaar van een schip dient zorg te dragen dat de risico's op het schip tot het minimum beperkt zijn.

De eigenaar en / of reder van het schip is verplicht zorg te dragen, dat het schip en de bemanning voldoen aan de voorgeschreven internationale regelgeving en de regelgeving van de vlagstaat ten aanzien van veiligheidsuitrusting, opleiding en training van de bemanning

Daarnaast moet het schip voldoen aan de geschiktheidseisen voor de vaart zoals deze in de wetgeving van de vlagstaat is opgenomen. Tevens dient de eigenaar zorg te dragen voor een adequate uitrusting en materiaal om incidenten zelf te kunnen bestrijden (de verantwoordelijkheid bestaat onder andere uit verplichte compartimentering van het schip en het zorgen voor aanwezigheid van blusmiddelen). De kapitein heeft het gezag over het schip, de bemanning en opvarenden. De brandweer heeft een publieke verantwoordelijkheid bij incidenten en kan, indien aanwezig, gebruik maken van de aanwezige middelen op het schip. Op het moment dat er geen gevaar voor mens en dier is, is de eigenaar verantwoordelijk voor incidentbestrijding.

#### Buitenlands schip:

Een buitenlands schip is geen buitenlands grondgebied, maar een uitbreiding van de extraterritoriale rechtsmacht van de vlagstaat binnen het gemeentelijk ingedeeld gebied. Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied is de Nederlandse wet van toepassing, ook op buitenlandse schepen. Deze dienen zich aan de rechtsmacht van Nederland te onderwerpen.

#### 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.

## 5 Basisprocessen

Inleiding De volgende randvoorwaardelijke processen zijn van groot belang, om de organisatie van de incidentbestrijding goed in te richten en op te bouwen:

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

In dit hoofdstuk staan de afwijkingen of aanvullingen op de afspraken zoals zij in de regionaal crisisplannen van de veiligheidsregio's zijn opgenomen.

### 5.1 Melding en alarmering

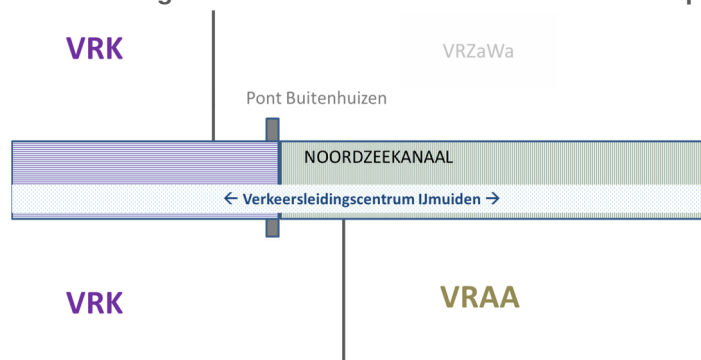
Inleiding Bij de hulpverlening in het Noordzeekanaalgebied zijn verschillende organisaties en hun meldkamers betrokken met als gevolg dat een melding langs verschillende wegen de meldkamer(s) bereikt. Er zijn afspraken gemaakt over de samenwerking tussen de meldkamers.

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

<b>Gemeenschappelijke Meldkamers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zaanstreek Waterland</li> <li>▪ Kennemerland</li> <li>▪ Amsterdam Amstelland</li> </ul>
<b>Meldkamer RWS</b>	Verkeerspost Schellingwoude
<b>Verkeerspost</b>	Verkeersleiding Centrum IJmuiden (VLC IJmuiden)
<b>Overige</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kustwachtcentrum</li> <li>▪ Landelijke eenheid Politie</li> </ul>

Coördinerende meldkamers en verkeersposten Elke meldkamer alarmeert conform eigen protocollen de eenheden. Tevens worden de coördinerende meldkamer en verkeerspost geïnformeerd. Dit is vanuit de veiligheidsregio ofwel Kennemerland ofwel Amsterdam Amstelland afhankelijk van incidentlocatie en vanuit de waterpartijen is dat het VLC IJmuiden.

#### Overzichtsfiguur coördinerende meldkamer en verkeerspost:



Keuze C-GMK en C-VP De coördinerende meldkamer betreft de regionaal gemeenschappelijke meldkamer welke binnen de coördinerende regio valt:

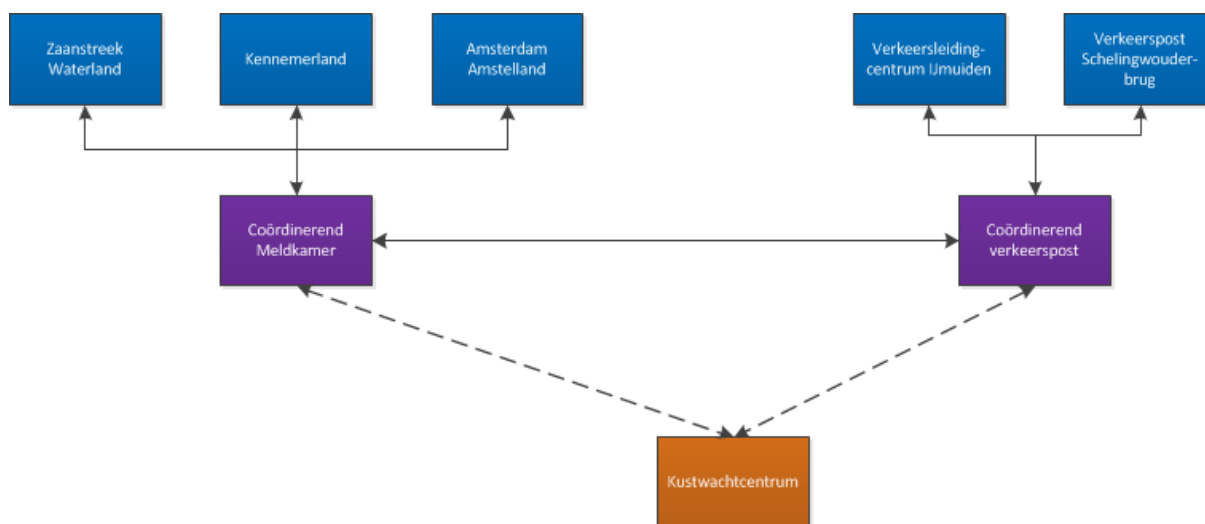
- GMK Kennemerland indien er een incident ten westen van de veerpont Buitenhuizen plaatsvindt, en door;
- GMK Amsterdam Amstelland indien het incident ten oosten van veerpont Buitenhuizen plaatsvindt;
- Indien dit nog niet bekend is of indien de juiste locatie niet duidelijk is zal de

rol van coördinerende meldkamer worden vervuld door de VRK;

- Verkeersleidingcentrum IJmuiden vervult de rol van coördinerende verkeerspost voor het gehele Noordzeekanaal en stemt af indien noodzakelijk met de verkeerspost Schellingwoude.

Taken C-GMK en C-VP

- Is het centrale informatiepunt voor de overige meldkamers;
- Communiqueert en stemt af met de betrokken meldkamers en informeert het verkeersleidingcentrum IJmuiden en vice versa;
- Heeft de regie over de interregionale informatie voorziening (opstarten LCMS).



Uitvraagprotocol

De gemeenschappelijke meldkamers werken met een eigen gestandaardiseerde uitvraag protocol. Voor meldingen vanuit het werkingsgebied van het IBP NZK is het van belang dat deze aangevuld wordt met specifieke informatie:

Wie	Wat	Waar
Naam / telefoonnummer melder	Aantal personen aan boord	Positie schip
Naam schip	Aantal gewonden / vermisten	Wel / niet aan de kade
Type schip	Lading	Dichtstbijzijnde boei / haven
Roepletters / nummer schip	Aard van het incident	Havennummer
	Wat is waargenomen	

Classificeren en kwalificeren

Op basis van de melding zal het incident door de Gemeenschappelijke Meldkamer geclassificeerd worden volgens één van de bestaande meldingsclassificaties van het gemeenschappelijke meldkamersysteem (GMS), waardoor er een eenduidige vorm van classificeren ontstaat. Aan de hand van deze meldingsclassificatie kan een eerste alarmering van de eenheden en / of diensten plaatsvinden.

De eerst operationeel leidinggevende ter plaatse zal het incident kwalificeren. Aan de hand van zijn bevindingen kan er indien noodzakelijk aanvullende eenheden en / of diensten gealarmeerd worden.

Uitwisselen informatie

Door de meldkamers en het verkeersleidingcentrum IJmuiden is afgesproken dat in de opstartfase van de bestrijding van het incident de eerst relevante informatie direct met elkaar gedeeld wordt.



## 5.3 Leiding en coördinatie

### 5.3.1 Coördinatie op plaats incident

Inleiding	<p>Bij incidentbestrijding op het water is al snel behoefte aan coördinatie op de plaats van het incident. Dit vanwege het feit dat op het water niet altijd het gehele incident voor alle procesverantwoordelijken zichtbaar is en er 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 ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Een OvD-Haven (CNB);</li><li>▪ Een OvD-Water (RWS);</li><li>▪ Een 'verkeersleider plaats incident'.</li></ul>
Samenstelling CoPI	<p>Om te waarborgen dat alle bevoegdheden in het team vertegenwoordigd zijn, zal de standaardbezetting van het CoPI zijn aangevuld met een:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ OvD-Water van RWS voor de processen waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterkeringen;</li><li>▪ OvD-Haven van CNB voor het proces nautisch verkeersmanagement.</li></ul>
Taken OvD Haven	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zich, samen met de verkeersleider plaats incident, een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen etc.;</li><li>▪ Het afstemmen van de inzet van de eenheden op het water in overleg met het CoPI;</li><li>▪ Coördinatie, in overleg met het CoPI, van de watercomponent van het incident met de land gebonden component van het incident (aanlanding locaties, opstappende eenheden etc);</li><li>▪ Nieuw aangekomen eenheden aansturen in overleg met het CoPI, bijvoorbeeld sleepboten;</li><li>▪ Maken van afspraken over de wijze waarop de schepen met elkaar in verbinding staan;</li><li>▪ Onderhouden van, intermediair zijn in, de communicatie tussen het CoPI en de ingezette vaartuigen;</li><li>▪ Periodiek rapporteren over de toestand ter plaatse op het water;</li><li>▪ De OvD-Haven heeft 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.</li></ul>
Uitgangspunten inzet verkeersleider plaats incident	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ De OvD-Haven wijst een partij met geschikte capaciteiten aan die in staat is om overzicht op de incidentlocatie te houden en als ogen en oren kan functioneren voor de OvD-Haven en het CoPI;</li><li>▪ De verkeersleider plaats incident aan boord van een (patrouille)vaartuig werkt altijd onder leiding van de OvD-Haven (en als deze er nog niet is onder leiding van het verkeersleidingcentrum IJmuiden).</li></ul>

### 5.3.2 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten

Inleiding	<p>Incidenten op het Noordzeekanaal kunnen snel interregionale effecten hebben vanwege de grillige grenzen. Hiervoor zijn ten aanzien van het Noordzeekanaal specifieke afspraken gemaakt over coördinatie op tactisch en bestuurlijk niveau.</p>
Coördinerend-ROT (C-ROT)	<p>Het Coördinerende-ROT (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</p>

RWS en het HbA.

Het C-ROT heeft als extra ta(a)k(en):

- regie houden over de bovenregionale inzet;
- afstemmen over de interregionale beschikbare middelen;
- afstemmen met het Actiecentrum Water;
- communiceren met de betrokken ROT's en indien betrokken het KWC.

Samenstelling C-ROT  
/ Interface

Om te waarborgen dat alle bevoegdheden in het team vertegenwoordigd zijn, wordt de standaardbezetting van het C-ROT aangevuld met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf, en afhankelijk van de specifieke kenmerken van het incident, bijvoorbeeld vertegenwoordigers van de waterschappen..

De vertegenwoordigers van RWS en HbA staan in contact met hun eigen actiecentra en vullen indien nodig zelf een stafsectie in.

Coördinerend-RBT  
(C-RBT)

Indien er (interregionale) bestuurlijke effecten zijn bij incidenten op het Noordzeekanaal wordt conform 'eenheid in verscheidenheid' en dus GRIP 5 gewerkt. Dit houdt in dat elke betrokken regio opschaalt naar een (R)BT. Het (R)BT van de coördinerende regio treedt daarbij op als coördinerend (R)BT.

Het C-(R)BT heeft als extra taken:

- Het op strategisch niveau, in nauw overleg met de vertegenwoordigers van RWS en HbA 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 de publieks- en perscommunicatie;
- Denkt vooruit (scenario's), zet acties in een gewenste volgorde en delegeert activiteiten.

Samenstelling C-RBT

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.

Contact tussen de  
(R)BT's

Om de bestuurlijke afstemming en coördinatie goed vorm te kunnen geven, wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van videoconferencing tussen de regio's (indien nodig kan men fysiek bijeenkomen).

Samenstelling  
afstemmingsoverleg

De samenstelling van het bestuurlijke afstemmingsoverleg is als volgt:

- Betrokken burgemeesters / voorzitters;
- Verslaglegger (1);
- HID Rijkswaterstaat (1);
- Rijkshavenmeester (1);
- Hoofdofficier van Justitie (bij voorkeur de Hoofdofficier van Justitie van de coördinerende regio).

De voorzitter van het Coördinerend (R)BT treedt tevens op als voorzitter tijdens de afstemming en draagt tevens zorg voor de verslaglegging van de besluitvorming.

De uiteindelijke samenstelling van het afstemmingsoverleg is echter afhankelijk van de specifieke kenmerken van het incident.

Afhankelijk van het incident kan het overleg worden uitgebreid met de betrokkenen:

- dijkgraven;
- adviseurs (R)BT;
- overige betrokkenen.

#### Afspraken

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;
- Bij interregionale effecten wordt gewerkt met een coördinerende regio die verantwoordelijk is voor coördinatie en afstemming tussen de regio's;
- Bij incidenten ten westen van en op Pont Buitenhuis is de VRK coördinerend;
- Bij incidenten ten oosten van Pont Buitenhuis is de VRAA coördinerend;
- Indien de locatie onbekend is, is de VRK coördinerend;
- De keuze voor de locatie van het C-ROT en C-(R)BT is afhankelijk van wie de coördinerende regio is;
- Ten tijde van het incident draagt het C-ROT en C-RBT bij voorkeur de taken niet over;
- De C-GMK bevindt zich in dezelfde regio als het C-ROT;
- RWS en HbA schuiven aan bij het coördinerende team (van CoPI t/m BT). De meldkamer van de veiligheidsregio alarmeert RWS en CNB / Divisie Havenmeester bij GRIP-opstapeling via het Verkeersleidingcentrum IJmuiden.

## 5.4 Op- en afschaling

Interregionale  
coördinatie bij GRIP  
1/2

Wanneer het gaat om incidenten op de grens van meerdere betrokken regio's, nog zonder behoefte aan bestuurlijke coördinatie, is interregionale afstemming op operationeel en tactisch niveau nodig.

In dat geval kan gekozen worden om tot maximaal GRIP 2 op te schalen binnen de getroffen regio's. Er wordt dan met een coördinerend CoPI en / of coördinerend OT gewerkt.

## 5.5 (Operationeel) Informatiemanagement

Netcentrisch werken

Voor het netcentrisch werken bij incidenten op het Noordzeekanaal zijn de volgende afspraken gemaakt:

De coördinerende regio verzorgt de coördinatie op het informatiemanagement. Coördinerend houdt in:

- Maken en bijhouden van een interregionaal beeld;
- Afstemmen informatie-uitwisseling met de bovenregionale externe partijen:
  - Waterpartners (Havenbedrijf / CNB, RWS / Waterschappen);
  - Andere overheden (provincie, LOCC / NCC);
  - Invoeren / koppelen van informatie van de waterpartners in het interregionale beeld<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> RWS en HbA zijn niet aangesloten op het LCMS en brengen de relevante informatie in via hun OvD.

Afspraken bij interregionale samenwerking

- Alle betrokken regio's starten een eigen LCMS-activiteit betreffende het incident;
- De coördinerende regio geeft in de titel van haar LCMS-activiteit aan dat zij de coördinerende regio is;
- De informatiemanagers vermelden z.s.m. hun contactgegevens in LCMS voor onderling contact;
- De coördinerende regio kan indien nodig voor de rol van coördinerend informatiemanager een extra informatiemanager inzetten uit de eigen poule of vragen uit de andere regio's (bijstandsverzoek).

### 5.5.1 Specifieke informatiebehoefte

Scheepsinformatie:  
lading en passagiers

Het verkeersleidingcentrum IJmuiden kan informatie aanleveren over:

- Ladinggegevens;
  - aard en hoeveelheid (bij vervoer van gevaarlijke stoffen: VN-nummer, klasse, classificatiecode, verpakkingsgroep en stofnaam, bij containervervoer: aantal containers per lengteklasse: 20, 30, 40ft).
- Scheepsgegevens;
- Agent gegevens;
- Ligplaatsgegeven;
- Verkeersbeeld in en om het incidentgebied.

### 5.5.2 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.

Communicatiemiddelen

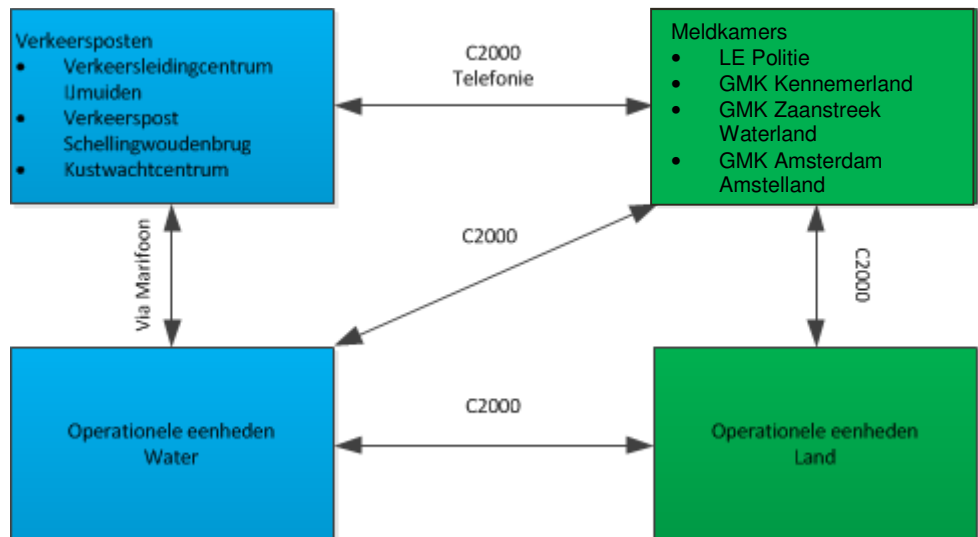
Bij incidenten op het water worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt:

- Op het land communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten via het landelijke communicatienetwerk C2000;
- Alle op het water opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via VHF (marifoon).

De communicatie bij incidenten op het water is volgens de volgende vastgestelde communicatiemodellen (verbindingsschema's) ingericht.

Communicatie  
routinematig  
veldeenheden

Voor de multidisciplinaire communicatie tussen de op het water opererende (hulpverlenings)partijen (bijv. Landelijke eenheid Politie) en de andere hulpverleningsdiensten op het land (bijvoorbeeld een op de wal wachtende ambulance) wordt gebruik gemaakt van de Regionale Gespreksgroep 05 (Sxx-RMG05, xx staat voor de afkorting van betreffende regio) binnen het C2000-netwerk.



Communicatie vanaf GRIP 1

Schema vanaf GRIP 1: contact tussen CoPI – Verkeersleider plaats incident

Voor de communicatie tussen het CoPI en de Verkeersleider plaats incident gelden de volgende uitgangspunten:

- De deelnemers van het CoPI zullen communiceren via Sxx-RMG01;
- Om afstemming te houden tussen land en water zal ook de verkeersleider plaats incident en het CoPI via Sxx-RMG01 in verbinding met elkaar staan. Het is dus belangrijk bij het aanwijzen van een verkeersleider plaats incident rekening te houden met het feit dat dit platform ook uitgerust is met C2000;
- De patrouillevaartuigen HbA zijn met C2000 uitgerust, politievaartuigen ook. Overige scheepvaart niet.

# Deel B Operationeel plan

Deel B van het IBP NZK behandelt per scenario de operationele uitwerking volgens het handboek incidentbestrijding op het water.

Dit deel behandelt de volgende onderwerpen:

Onderwerp	Zie pagina
6. Maatregelen per scenario	23
Samenvatting basisafspraken	24
6.1 Scenariokaart Mens en dier in nood	25
6.2 Scenariokaart Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers	26
6.3 Scenariokaart Ongeval met gevaarlijke stoffen	28
6.4 Scenariokaart Brand en / of explosie	30
6.5 Scenariokaart Ordeverstoring	32
6.6 Scenariokaart Ecologisch incident	34
6.7 Scenariokaart Aanvaring en / of losgeslagen schip, object of lading	35
6.8 Scenariokaart Infectieziekten	37
7. Aanlandingsplaatsen	38

## 6 Maatregelen per scenario

Scenariokaarten	<p>In dit hoofdstuk is per scenario een scenariokaart ontwikkeld. Het doel van deze scenariokaarten is om de bij een incident betrokken leidinggevenden van de organisatie een handvat en checklist te bieden bij de bestrijding per scenario.</p> <p>Een scenariokaart geeft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inzicht in de voor dat scenario van belang zijnde informatie over de randvoorwaardelijke processen;</li> <li>▪ Focus op aanvullende functionarissen in teams en algemene punten;</li> <li>▪ Inzicht in multidisciplinaire aandachtspunten voor relevante processen;</li> <li>▪ De relevante partijen.</li> </ul>
Opbouw scenariokaart	<p>Alle scenariokaarten hebben dezelfde opbouw. Onderstaand een voorbeeld van de opbouw van een scenariokaart. Deze scenariokaarten zijn levende documenten. Dat wil zeggen dat aanpassing van de kaarten na lering uit inzet en oefening mogelijk is.</p>
Doelgroep	<p>De doelgroep van deze scenariokaarten is primair de bezetting van het CoPI. Daarnaast zijn de kaarten ook het ROT en de operationeel functionarissen in het veld bruikbaar.</p>

### Leeswijzer Scenariokaart

Scenariokaart	
Korte beschrijving scenario, hierin staan alle subscenario's gemeld.	
Randvoorwaardelijk	
Leiding & Coördinatie	De structuur van leiding & coördinatie
Melding & Alarmering	De eenheden en wijze van alarmering
Op- & afschalen	Redenen om op te schalen
Informatie & resource management	Essentieel te delen Informatie
Aanvullende functionarissen in teams	Aanvullende functionarissen in operationeel, tactisch en strategische teams
Algemene punten	De beschikbare middelen, specialismen en overzichten
Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<p>Voor dit scenario relevante proces opnemen. Deze processen staan in relatieschema benoemd.</p> <p>De kleur geeft aan welke organisatie proces verantwoordelijk is en / of coördineert.</p>	<p>Specifieke maatregelen benoemen die onder dit proces vallen</p>

## Samenvatting basisafspraken

### Melding en alarmering

- Elke meldkamer alarmeert de eigen eenheden en informeert de coördinerende meldkamer;
- Indien nodig wordt met een coördinerende meldkamer gewerkt;
  - Meldkamer Veiligheidsregio:
    - De coördinerende meldkamer veiligheidsregio is of VRK of VRAA, afhankelijk of de incidentlocatie ten westen of ten oosten van Pont Buitenhuizen is.
  - Meldkamer Havenbedrijf:
    - Verkeersleidingcentrum Haven IJmuiden treedt op als coördinerende verkeerspost. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de alarmering van de meldkamer Water en Scheepvaart van Rijkswaterstaat.

### Op- en afschaling

- De basis voor op- en afschaling binnen de regio ligt vastgelegd in de regionaal crisisplannen;
- RWS en HbA sluiten aan bij het coördinerende team (VRK of VRAA);
- Bij incidenten met interregionale effecten waarbij geen bestuurlijke coördinatie nodig is, kan gekozen worden om tot maximaal GRIP 2 op te schalen binnen de getroffen regio's. Er wordt dan met een coördinerend CoPI en / of coördinerend OT gewerkt.

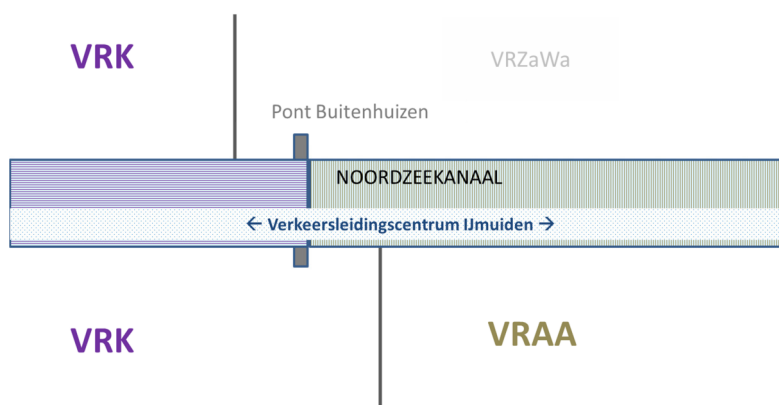
### Leiding en coördinatie

- Elke regio behoudt de eigen bevoegdheden. Bij interregionale effecten wordt gewerkt met een coördinerende regio die verantwoordelijk is voor coördinatie en afstemming tussen de regio's:
  - Bij incidenten ten westen van en op Pont Buitenhuizen is de VRK coördinerend;
  - Bij incidenten ten oosten van Pont Buitenhuizen is de VRAA coördinerend;
  - Indien de locatie onbekend is, is de VRK coördinerend;
  - De verkeersleidingcentrum IJmuiden is over het hele Noordzeekanaal coördinerend.
- Er wordt gewerkt met een verkeersleider plaats incident onder aansturing van de OvD-Haven. De verkeersleider plaats incident vormt de ogen en oren op het water;
- In het CoPI komen twee water OvD's: Rijkswaterstaat (OvD-water) en het Havenbedrijf (OvD-haven).

### Informatiemanagement

- Alle betrokken regio's starten een eigen LCMS-activiteit betreffende het incident;
- De coördinerende regio geeft in de titel van haar LCMS-activiteit aan dat zij de coördinerende regio is;
- De informatiemanagers vermelden z.s.m. hun contactgegevens in LCMS voor onderling contact;
- De coördinerende regio kan indien nodig voor de rol van coördinerend informatiemanager een extra informatiemanager inzetten uit de eigen poule of vragen uit de andere regio's (bijstandsverzoek).

### Overzichtsfiguur coördinerende veiligheidsregio en verkeerspost





## 6.1 Scenariokaart Mens en dier in nood

### Scenariokaart - Mens en dier in nood

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.

Dit scenario kent de volgende subscenario's:

Watersporter in problemen, Schip in nood, Persoon overboord / vermist, Ongeval / gewonde, Ziekte aan boord, Neergestort vliegtuig en Problemen ijs.

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

### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijk: Brandweer In het algemeen opereert het CoPI voor de bronbestrijding vanaf de dichtstbijzijnde oever. Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Vanuit het CoPI heeft de OvD-W contact met de verkeersleider ter plaatse.
Melding & Alarmering	Duikteam, tankautospuiter, OvD-B, ambulance, politie-vaartuig
Op- & afschalen	Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ multi afstemming noodzakelijk wordt geacht;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>▪ er op het water meerdere processen spelen.</li> </ul> OvD-B overlegt in het CoPI of verdere (zoek)acties worden stopgezet. Afschaling vindt plaats in overleg met hoogst aanwezige leidinggevende.
Informatie & resource management	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen / ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden, brand / explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel / niet het water op gaat. Inzetplan maken. Zo snel mogelijk afstemming of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
Aanvullende functionarissen in teams	OvD-Water in CoPI, OvD-Haven in CoPI; Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	Regionaal: overzicht van inzetbare eenheden Landelijk / specialistisch: bergers, schepen met sonar, USAR Bij een omvangrijke redding kan de KNRM vanaf IJsselmeer en IJmuiden ingezet gaan worden. Alarmering verloopt via het KWC. Afhankelijk van lokale / regionale afspraken kan de reddingsbrigade (Zaanstad, Haarlem, Amsterdam, IJmuiden) ingezet worden.

### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Redding	Genomen maatregelen (inzet brandweereenheden en specialisten, inzet reddingshonden SIGNI, inzet dregteams SOAD, gebruik schepen met sonar, wens om te stoppen met spuien en bemaling), voortgang en tijdsduur, aanlandingsplaats, aantal personen, is vervoer nodig naar opvanglocatie.
Acute gezondheidszorg	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 schip / wal gewonden.
Publieke gezondheidszorg	Bij een (verdenking) van infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die dit doormeldt aan de arts Infectieziekten GGD, verder afgesproken procedures.
Mobiliteit	Betrek scheepvaart in de buurt.
Opsporing	Bepaal mortuarium overleden slachtoffers.
Crisiscommunicatie	I.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
Publieke zorg	Opvanglocatie, vervoer, betrek de betrokken reder en / of oliemaatschappijen.
Informeren verwanten	Niet- en minder- zelfredzame mensen worden geregistreerd.
Nafase	Uitvaartverzorging i.s.m. de betrokken private partijen.
Search and Rescue	Overweeg voor zoekacties: de inzet van SIGNI, dreg- en sonardiensten, helikopters, Defensie duikers en duik medisch personeel / arts. (politie, defensie).
Nautisch Verkeersmanagement	Informeert scheepvaart in de buurt, stop de scheepvaart.
Waterkwantiteit	Stoppen met spuien / bemaling.

## 6.2 Scenariokaart Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers

### Scenariokaart - Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers

Onder dit type incident vallen verontreinigingen door olie en andere chemicaliën. De verontreiniging kan ontstaan bij een aanvaring met een schip, maar ook door (illegale) lozing. De mogelijkheid tot ruimen van de verontreiniging is onder meer afhankelijk van de hoeveelheid vrijgekomen stof, de aard van de stof (Viscositeit) en de weersomstandigheden.

Dit scenario kent de volgende subscenario's:

Versmering, Stof opgelost in water, Stof drijft op het water, Stof zinkt, Verontreiniging kust / oever.

### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	<p>Procesverantwoordelijke: RWS</p> <p>Zodra het CNB een vervuiling met olie / chemicaliën op het water signaleert, neemt het CNB de eerste inspanning om verdere verspreiding te voorkomen en informeert direct RWS. De verantwoordelijkheid voor het opruimen ligt bij RWS.</p> <p>Bij minder dan 5 m3 vervuiling met olie / chemicaliën op het land is de gemeente verantwoordelijk. Is het meer dan is RWS verantwoordelijk voor het opruimen.</p> <p>De Inspecteur-RWS heeft de leiding bij het opruimen en stemt de acties van de hulpverleners op het water onderling af.</p> <p>Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet van het water en op het land. Ovd-W is toegevoegd aan het CoPI.</p>
Melding & Alarmering	Verkeerspost-RWS, inspecteur-RWS, BOA, Ovd-B, Adviseur Gevaarlijke Stoffen (AGS)
Op- & afschalen	<p>Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op.</p> <p>Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ multi afstemming noodzakelijk wordt geacht;</li> <li>▪ hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZ alarmeren);</li> <li>▪ er op het water meerdere processen spelen;</li> <li>▪ langdurige inzet.</li> </ul> <p>Afschaling vindt plaats in overleg met CoPI / Inspecteur-RWS en door hoogst leidinggevende.</p>
Informatie & resource management	<p>Bepaald aard, omvang, bron en chemische eigenschappen van de vervuiling. Bepaal verwachte tijdsduur van het opruimen en eventueel benodigd materieel.</p> <p>Zijn er effecten naar het land?</p> <p>Wat zijn de risico's voor de omgeving?</p> <p>Opschaling gewenst?</p>
Aanvullende functionarissen in teams	<p>Ovd-Water in CoPI, mogelijk ook Ovd-Haven in CoPI bij gevolgen voor de scheepvaart.</p> <p>Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.</p>
Algemene punten	<p>Mogelijk betrekken; RWS Crisisexpertteam (CET) Milieu, LNV.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft beschikking tot een uitgebreid scala aan middelen voor het opruimen van olie en andere chemicaliën, verspreid rondom het kanaal bij netwerkpartners. Tevens heeft RWS een waakvlamovereenkomst gesloten voor het ruimen van (olie)verontreiniging op het water.</p> <p>Brandweerkorpsen hebben middelen voor kleinschalige verontreinigingen.</p>

### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Bestrijden van brand en gevaarlijke stoffen	Wijze waarop vervuiling wordt opgeruimd.
Ontsmetten mens en dier	Gebruikte ontsmettingsmethode en middelen voor hulpverleners.
Waarnemen en meten link met proces waterkwaliteit	<p>Meetwaarden en interpretatie van vervuiling;</p> <p>Advies te gebruiken beschermingsmiddelen;</p> <p>Waarneming vastleggen als bewijsmateriaal (politie), Bemonstering (RWS, politie);</p> <p>Analyseren van watermonsters (RWS);</p> <p>Analyse van verspreidingspatroon (RWS).</p>
Publieke Gezondheidszorg	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen zoals visverbod en zwemverbod.
Afzetten en afschermen	Aan- en afvoerroutes voor materieel; Strand en / of oevers.
Strafrechtelijk onderzoek	Volgt wel / geen strafrechtelijk onderzoek.
Voorlichten en informeren	Voorlichting van pers en publiek en bedrijven.
Milieuzorg link met proces waterkwaliteit en	Inschatting van de effecten voor het milieu.

<i>waterkwantiteitbeheer</i>	
Nazorg	Aandacht voor woonboot bewoners die overlast hebben ondervonden.
Nautisch verkeersmanagement	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
Waterkwaliteit <i>link met proces waarnemen en meten en Milieuzorg</i>	Overleg met EZ; Inzetgebied; Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden; Prognose; Ingezette vaartuigen; Ondersteuning door heli.
Waterkwantiteitsbeheer	Stoppen met spuiten / bemalen.

## 6.3 Scenariokaart Ongeval met gevaarlijke stoffen

### Scenariokaart - Ongeval met gevaarlijke stoffen

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

Dit scenario kent de volgende subscenario's:

Hinderlijke lucht, Vrijgekomen brandbare stof, Vrijgekomen chemische stof, Vrijgekomen radioactieve stof, Ontstaan gaswolk, Transportleiding, Aantreffen explosief en Gedumpte onbekende stof.

Dit scenario heeft nauwe verbanden met scenario "Verontreiniging (oppervlakte)water en oever en "Brand en / of explosie". Dit is afhankelijk van de eigenschappen van de stoffen die vrijkomen.

### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijk: Brandweer In het algemeen opereert het CoPI vanaf de dichtstbijzijnde oever. Een brandend schip / incident met een gevaarlijke stof wordt bij voorkeur geblust als het is afgemeerd. Nautisch verkeersmanager bepaalt indien mogelijk de aanlegplaats. Bij de keuze van de aanlegplaats wordt er rekening mee gehouden, dat geen of zo min mogelijk bevolking hinder ondervindt van de gevaarlijke stoffen.
Melding & Alarmering	OvD-B, AGS, tankautospuit, OvD-G / GAGS, ambulance, milieudienst, RWS, politie basiseenheid
Op- & afschalen	Afhankelijk van het incident kan besloten worden de meetplanorganisatie op te starten. Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ multi afstemming noodzakelijk wordt geacht;</li> <li>▪ hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZ alarmeren);</li> <li>▪ er op het water meerdere processen spelen;</li> <li>▪ langdurige inzet.</li> </ul> Afschaling vindt plaats in overleg met CoPI / Inspecteur-RWS en hoogst leidinggevende. Vrijgeven situatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vrijgeven van de gevaren zone;</li> <li>▪ Intrekken van eventueel opgelegde beperkingen;</li> <li>▪ Eventueel strafrechtelijk onderzoek;</li> <li>▪ Registreren van slachtoffers;</li> <li>▪ Schade afhandelen;</li> <li>▪ Nazorg.</li> </ul>
Informatie & resourcemanagement	Korte beschrijving van de situatie: effecten, benodigde middelen, verwachte ontwikkelingen, gewenste opschaling.
Aanvullende functionarissen in teams	Nautisch beheerder (RWS); OvD-RWS (waterkwaliteit / waterkwantiteit) in CoPI; Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden; Landelijk / specialistisch: BOTMI, RIVM, Bergers, MIRG, Falck Risk.

### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Bron- en emissiebestrijding	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bronbestrijding: beeld vormen aan de hand van de melding, gebied voorlopig indelen in: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Inzetgebied</u>: bovenwinds gebied en effectgebied, onveilig / veilig gebied;</li> <li>▪ <u>Stromingsgebied</u>: de bron wordt bovenwinds benaderd, als het schip varend is kan door de Nautisch verkeersmanager een aanlegplaats worden voorgeschreven, als het schip stuurloos wordt, kan de burgemeester van de gemeente een geschikte sleepboot vorderen, als dat niet mogelijk is, kan een pont of ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners worden ingezet, als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt, maak inzetplan voor bronbestrijding, regel zo nodig externe deskundigheid, regel opvang en verzorging slachtoffers;</li> <li>▪ Algemeen (afhankelijk van de situatie): de brandweer betreedt 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), bluscapaciteit van blusschepen kan worden aangevraagd bij CNB.</li> </ul> </li> </ul>
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	Ontsmetting zal voornamelijk plaatsvinden door af te spoelen of besmette kleding in te nemen. Waarnemen, meten en waarschuwen: bij risico's voor de omgeving wordt de meetplanorganisatie opgestart. Het onveilige gebied wordt afgebakend.

Acute gezondheidszorg	Ambulance stand-by
Publieke gezondheidszorg	Inschatten gezondheidsrisico's.
Bewaken en beveiliging	Effectgebied is afgezet, toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden.
Opsporing	Volgt er wel / geen strafrechtelijk onderzoek.
Crisiscommunicatie	Aard en omvang van het incident, bestrijdingsmaatregelen, gevaren voor de volksgezondheid, te verwachten ontwikkelingen.
Nafase	Welke bedrijven hebben schade geleden, welke burgers hebben schade geleden, de omvang van de effectschade, welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
Nautisch verkeersmanagement	Genomen maatregelen voor de scheepvaart.
Waterkwaliteit	Als er veel (vervuild) bluswater in open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken zoals: inblokken, afzuigen, extra doorstromen.
Waterkwantiteit	Als watersystemen worden geblokt of als extra doorstroming moet plaatsvinden.

## 6.4 Scenariokaart Brand en / of explosie

### Scenariokaart - Brand en / of explosie

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

Dit scenario kent de volgende subscenario's:

Pleziervaarttuig, Binnenvaartschip, Rondvaartboot, Zeeschip en Cruise / ferry

### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijk: Brandweer In het algemeen opereert het CoPI vanaf de dichtstbijzijnde oever. Een brandend schip wordt bij voorkeur geblust als het is afgemeerd. Nautisch verkeersmanager bepaalt indien mogelijk de aanlegplaats. Bij de keuze van de aanlegplaats wordt rekening gehouden dat geen of zo min mogelijk bevolking hinder ondervindt van de gevaarlijke stoffen.
Melding & Alarmering	OvD-B, AGS, tankautospuit, OvD-G, ambulance, milieudienst, RWS, politie basiseenheid
Op- & afschalen	Afhankelijk van het incident kan besloten worden de meetplanorganisatie op te starten. Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ multi afstemming noodzakelijk wordt geacht;</li> <li>▪ hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZ alarmeren);</li> <li>▪ er op het water meerdere processen spelen;</li> <li>▪ langdurige inzet.</li> </ul> Afschaling vindt plaats in overleg met CoPI / Inspecteur-RWS en hoogst leidinggevende. Vrijgeven situatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vrijgeven van de gevare zone;</li> <li>▪ Intrekken van eventueel opgelegde beperkingen;</li> <li>▪ Eventueel strafrechtelijk onderzoek;</li> <li>▪ Registreren van slachtoffers;</li> <li>▪ Schade afhandelen;</li> <li>▪ Nazorg.</li> </ul>
Informatie & resourcemanagement	Korte beschrijving van de situatie: Effecten: wat brand er: lading / accommodatie / machinekamer Wat zijn de risico's: brand blijft beperkt / snelle branduitbreiding Aard van de lading, explosiegevaar, benodigde middelen, verwachte ontwikkelingen
Aanvullende functionarissen in teams	Nautisch beheerder (RWS), OvD-Water (waterkwaliteit / waterkwantiteit) in CoPI, Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden; Landelijk / specialistisch: MIRG, Falck Risk, Bergers, BOTMI, RIVM, EODD.

### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Bron- en emissiebestrijding	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bronbestrijding: beeld vormen aan de hand van de melding;</li> <li>▪ <u>Inzetgebied</u>: bovenwindsgebied en effectgebied, onveilig gebied;</li> <li>▪ <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, als het schip stuurloos wordt kan de burgemeester van de gemeente een geschikte sleepboot vorderen voor vervoer hulpverleners kan een pont of een ander vaartuig worden gevorderd, als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen, door de hulpverleners worden gebruikt, maak inzetplan voor bronbestrijding, regel zo nodig externe deskundigheid, regel opvang en verzorging slachtoffers;</li> <li>▪ Algemeen (afhankelijk van de situatie): de brandweer betreedt 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), bluscapaciteit van blusschepen kan worden aangevraagd bij CNB.</li> </ul>

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.
Acute gezondheidszorg	Opstap- / aanlandingsplaats.
Publieke gezondheidszorg	Inschatten gezondheidsrisico's.
Mobiliteit	Effectgebied is afgezet, toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden.
Opsporing	Volgt er wel / geen strafrechtelijk onderzoek.
Crisiscommunicatie	Aard en omvang van het incident, bestrijdingsmaatregelen, gevaren voor de volksgezondheid, te verwachten ontwikkelingen.
Nafase	Welke bedrijven hebben schade geleden, welke burgers hebben schade geleden, de omvang van de effectschade, welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
Nautisch verkeersmanagement	Genomen maatregelen voor de scheepvaart.
Waterkwaliteit	Te verwachte schade aan 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	Als watersystemen worden geblokt of als extra doorstroming moet plaatsvinden.

## 6.5 Scenariokaart Ordeverstoring

### Scenariokaart - Ordeverstoring

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.

De volgende incidenttypen zijn mogelijk:

- 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 sluiscomplex inclusief walkant.

### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijk: politie Bij GRIP-0 ligt de leiding bij de OvD-P. Bij een hoger GRIP-niveau is de leiding conform de regeling GRIP.
Melding & Alarmering	BPZ-eenheden, OvD-P, surveillancehond
Op- & afschalen	Bij GRIP 0 wordt het opschalen en afschalen in overleg met de partners bepaald. Te verwachten is dat de politie als procesverantwoordelijke hierin een bepalende rol speelt. Bij overige GRIP-niveaus ligt het besluit hieromtrent bij de leiding conform de regeling GRIP.
Informatie & resource management	<p>Informatiemanagement: bepalen van de omstandigheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betreft het recreatie, binnenvaart of zeevaart?;</li> <li>▪ Vaart het schip of ligt het langs de kant?;</li> <li>▪ Betreft het een Nederlands of een buitenlands schip (welk land)?;</li> <li>▪ Wat is de naam van het type schip?;</li> <li>▪ Wat is de exacte locatie van het schip (onveilige gebied)?;</li> <li>▪ Wat is de geschatte tijd dat hulp ter plaatse kan zijn?;</li> <li>▪ Wat is de oorzaak van de ordeverstoring: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ X alcohol – en / of drugsgebruik?</li> <li>○ X doelgroep?</li> <li>○ X belangenverstrengelingen?</li> </ul> </li> <li>▪ Hoe is het weer?;</li> <li>▪ Hoeveel personen zijn betrokken? Had het schip lading (welke) aan boord?</li> </ul> <p>Resource management: bepalen welke partijen aan zet zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Politie, BPZ-eenheid;</li> <li>▪ Politie, Dienst Infra<sup>6</sup>, watervoertuigen (ETA 30 minuten, 1,5 uur);</li> <li>▪ Politie, helikopter;</li> <li>▪ Politie, ondersteuningsgroep voor aanhoudingen op het water (ETA 1,5 uur);</li> <li>▪ Politie, LE, DSI met mogelijkheid tot versterking van de Unit Defensie Mariniers;</li> <li>▪ Politie, bijstand KMar;</li> <li>▪ Politie, watergetrainde ME-pelotons;</li> <li>▪ CNB; coördinatie en aanwijzingen op het water;</li> <li>▪ Kustwacht;</li> <li>▪ KMar inzake grensbewaking (IJmuiden en Amsterdam);</li> <li>▪ HbA;</li> <li>▪ RWS;</li> <li>▪ Reddingsbrigade;</li> <li>▪ KNRM;</li> <li>▪ Loodswezen;</li> <li>▪ Overige reguliere hulpinstanties.</li> </ul>
Aanvullende functionarissen in teams	RWS: OvD, liaison of Rijksheer in respectievelijk CoPI, OT of BT CNB: OvD Haven, CoPI Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	Ministerie van Infrastructuur en Milieu inzake juridische regelgeving / bevoegdheden buitenlandse schepen; OM als sprake is van strafrechtelijk onderzoek, opsporing en vervolging; Private bedrijven om en rond het water; Bergingsbedrijven; Rederijen; Denk aan bestuurlijke netwerkkaarten voor de diverse bestuurlijke actoren; Denk aan belendende BRZO-bedrijven.

<sup>6</sup> De Dienst Infa opereert vanuit Amsterdam, Den Helder of Lelystad.



<b>Multidisciplinaire aandachtspunten</b>	
<b>Proces</b>	<b>Wat (bijzonderheden op het water)</b>
<b>Crisiscommunicatie</b>	Procesverantwoordelijk bij GRIP 0: politie; Vanaf GRIP 1: gemeenten conform regeling GRIP; Communiqueer over aard en omvang. Benoem concreet de hinder voor de scheepvaart. Te verwachte ontwikkelingen.
<b>Ordehandhaving / handhaving netwerken</b>	Organiseer opvang en het vervoer hier naartoe; Wijs de aanlandingsplaatsen aan conform IBP NZK; Aandacht voor de pers; Overweeg inzet ME-waterpeloton (ETA 1,5 uur); Overweeg inzet politiehelikopter i.v.m. beeldvorming; Overweeg inzet ondersteuningsteam voor aanhoudingen op het water (ETA 1,5 uur); Overweeg inzet DSI.
<b>Mobiliteit</b>	Effectgebied afzetten; Toegangs- en afvoerwegen voor hulpverlening vrijhouden; Circulatie op het water direct organiseren.
<b>Opsporing</b>	Afweging maken over wel / geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>Search and Rescue</b>	Overweeg ondersteuning van het Kustwachtcentrum i.v.m. SAR; Reddingsbrigades kunnen een rol spelen bij de beveiliging van politie personeel en potentiële orde verstoorders.
<b>Nautisch verkeersmanagement</b>	Te nemen maatregelen i.v.m. scheepvaartverkeer.

## 6.6 Scenariokaart Ecologisch incident

### Scenariokaart – Ecologisch incident

Het scenario betreft de volgende subscenario's: Aangespoelde vogels / dieren, veel zieke / dode dieren in het water.

#### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijke: RWS De eerste acties liggen bij RWS Als er is opgeschaald naar GRIP 1 en verder wordt het incident vanaf de wal afgehandeld Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land
Melding & Alarmering	CNB, Verkeerspost-RWS, Inspecteur RWS, OvD-B, AGS, RIVM, Milieudienst, OVD-G, Gemeente, CET-Milieu (RWS)
Op- & afschalen	Afhankelijk van de beeldvorming starten de landpartijen de nodige processen op. Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>▪ er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZ alarmeren);</li> <li>▪ er op het water meerdere processen spelen;</li> <li>▪ langdurige inzet.</li> </ul> Afschaling vindt plaats in overleg met CoPI / Inspecteur-RWS en hoogst leidinggevende.
Informatie & resource management	Bepaald diergroep en omvang van het incident? Is er een aanwijsbare bron? Wat zijn de risico's voor de omgeving? Wat zijn de effecten naar land? Eventueel benodigd materieel? Verwachte tijdsduur van het opruimen? Mogelijk opschaling gewenst?
Aanvullende functionarissen in teams	OvD-Water in CoPI, mogelijk ook OvD-Haven in CoPI bij gevolgen voor de scheepvaart. Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	Deskundigheid bij vogelopvang, Ecomare op Texel, Dolfinarium in Harderwijk en het CET-Milieu (RWS).

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
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 <i>link met proces Waterkwaliteit</i>	Inschakelen gemeente voor het inschakelen van vrijwilligers en het leveren van containers / zakken om dode dieren in te doen.
Publieke Gezondheidszorg	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen, zoals visverbod en zwemverbod.
Voorlichten en informeren	Voorlichting van pers en publiek en bedrijven.
Nautisch verkeersmanagement <i>link met proces toegankelijk maken en opruimen &amp; Verkeer regelen</i>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
Waterkwaliteit <i>link met proces Waarnemen en meten &amp; Milieuzorg</i>	Te verwachte schade aan milieu; Adviezen om milieu te sparen.

## 6.7 Scenariokaart Aanvaring en /of losgeslagen schip, object of lading

### Scenariokaart – Aanvaring en / of losgeslagen schip, object of lading

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 één of meerdere vaartuigen zinken, objecten en vervuilende stoffen in het water komen en personen en dieren te water.

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 het een gevolg zijn van het breken of kapseizen van een vaartuig als gevolg van verkeerde belading.

4 deel scenario's: 7.1 in de vaarweg / 7.2 gezonken / 7.3 op oever, strand / 7.4 vermist

Relatie met scenario's: 1, mens en dier in nood / 2, verontreiniging (oppervlakte) water en oevers / 3, ongeval met gevaarlijke stoffen / 4, brand en / of explosie / 6, ecologisch incident.

### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijke Nautische Verkeersmanagement – CNB / HbA Procesverantwoordelijke Waterkwaliteit en Waterkwantiteit (Peilbeheer), Technisch Beheer Noordzeekanaal met kunstwerken – RWS Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Indien noodzakelijk, Verkeersleider Incidentgebied, aangestuurd door OvD-Haven.
Melding & Alarmering	Patrouillevaartuigen HbA;
Op- & afschalen	Opschalen naar GRIP 1 en hoger als: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inzet van alle hulpdiensten noodzakelijk is;</li> <li>▪ Uitstralingseffecten naar het land zijn;</li> <li>▪ Langdurige inzet noodzakelijk lijkt.</li> </ul>
Informatie & resource management	Uitvraagprotocol c.f. Waterrand; Nautisch verkeersbeeld; Scheepsinformatie; Eventueel passagierslijsten; Ladinginformatie; Continuïteit IJmondgebied; Indien nodig, communicatie met de diplomatieke vertegenwoordiging van betrokken personen. M.n. passagiers.
Aanvullende functionarissen in teams	OvD-Haven – CNB OvD-Water – RWS Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	Indien effecten voor waterkering zijn dan relevante waterschappen betrekken. Verzekeraars; Sleepdiensten / bergers; Hydrografische opname capaciteit.

### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Redding	Overweeg voor zoekacties de inzet van SIGNI, dreg- en sonardiensten en helikopters (politie, defensie).
Bron- en emissiebestrijding	Ladinggegevens. Schoonmaakactie bij aanspoelen lading op stranden en oevers
Crisiscommunicatie	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Havenbedrijf als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de crisiscommunicatie i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
Mobiliteit	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden
Opsporing expertise	Vastleggen waarneming. Bemonstering.
Nautisch verkeersmanagement <i>link met proces</i>	CNB / HbA; Bepaalt initieel de grootte van het incidentgebied; Verkeersregeling in en om het incidentgebied.

<i>toegankelijk maken en opruimen &amp; Verkeer regelen</i>	
<i>Waterkwaliteit link met proces Waarnemen en meten &amp; Milieuzorg</i>	Rijkswaterstaat regio West-Nederland Noord: .Uitwisselen gegevens met Waterschap en gemeente

## 6.8 Scenariokaart Infectieziekten

### Scenariokaart - Infectieziektebestrijding

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 op het Noordzeekanaal.

#### Randvoorwaardelijk

Leiding & Coördinatie	Procesverantwoordelijk: GGD (GHOR).
Melding & Alarmering	Inzetvoorstel: GMK, OvD-G, arts infectieziekten, politie, RWS
Op- & afschalen	Er wordt <b>niet</b> 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.
Informatie & resourcemanagement	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 NZK?  Relevante wet- en regelgeving: Plan Noodsituaties Infectieziekten Havens (PNIH) en de Meldingsprocedure
Aanvullende functionarissen in teams	Havendienst; Arts Infectieziekten. Indien van toepassing: afstemming met waterschappen.
Algemene punten	RIVM en ministerie van VWS hebben ook een rol bij infectieziektebestrijding. Er dient goed afgestemd te worden met deze partijen.

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Ordehandhaving / afzetten / afschermen	Ruim afzetten indien schip in de haven ligt.
Mobiliteit	Stagnatie in vervoer slachtoffers, mobiliteitsplan.
Acute gezondheidszorg	Besmette personen dienen volgens de juiste protocollen vervoerd te worden.
Publieke gezondheidszorg	Nemen van maatregelen ter voorkoming van verdere verspreiding.
Crisiscommunicatie	Indien opgeschaald wordt, is de gemeente in overleg met de GGD verantwoordelijk voor de communicatie. Bij infectieziekten uit de A-categorie heeft het ministerie van VWS de leiding over de communicatie.
Informeren verwanten	Lijst opvarenden t.b.v. contactonderzoek GGD. Zo nodig in werking stellen Ambassadeprotocol.
Nautisch verkeersmanagement	Bereikbaarheid ligplaats, coördineren overig scheepvaart in de haven; Effecten op omgeving haven en stagnatie scheepsverkeer Noordzeekanaal.

## 7 Aanlandingsplaatsen

Nr.	Cat.	Gemeentenaam	Plaatsnaam	Haven / locatie	Locatie (x/y)
1	B	Velsen	IJmuiden	Marina Seaport IJmuiden, (zeezijde sluisencomplex)	98660 - 497265
2	A	Velsen	IJmuiden	IJmondhaven (monnickendamkade), (zeezijde sluisencomplex)	99510 - 497475
3	A	Velsen	IJmuiden	Leonarduskade, (zeezijde sluisencomplex)	100209 - 497424
4	B	Velsen	IJmuiden	Felison terminal (zeezijde sluisencomplex)	100581 - 497602
5	A	Velsen	IJmuiden	Steigerweg IJmuiden (landzijde sluisencomplex)	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	Haarlemmer- liede	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

Categorie A= geschikt voor de opvang van grotere groepen personen en slachtoffers

Categorie B = geschikt voor de aanlanding van enkele personen.

De uitwerking van de aanlandingsplaatsen gebeurt in aparte bereikbaarheidskaarten

# Bijlagen

## Bijlage 1 Afkortingen

---

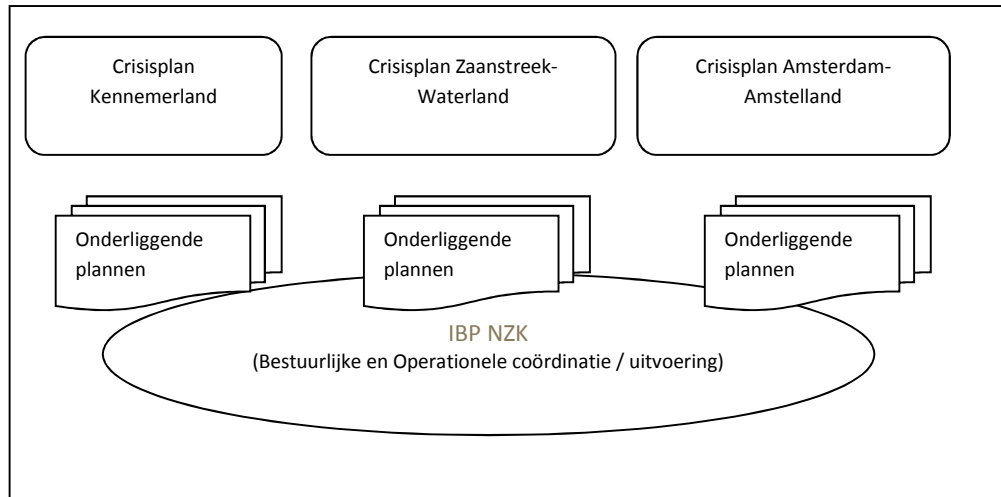
AC	Actiecentrum
BOT-mi	Beleids Ondersteunend Team milieu-incidenten
BRW	Brandweer
CET-Milieu	Crisis Expert Team Milieu (voorheen BOTmi)
CoPI	Commando Plaats Incident
CNB	Centraal Nautisch Beheer
CMIJ	Centrale Meldpost IJsselmeergebied
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure
HbA	Havenbedrijf Amsterdam
IBP	Incidentbestrijdingsplan
ICMS	
KNBRD	Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (nieuwe naam: Reddingsbrigade Nederland)
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum
LCM	Landelijke Coördinatiecommissie Milieu-incidenten water (RWS)
LCMS	Landelijk Crisis Management Systeem
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum
MIC	Melding- en informatiecentrum
NCC	Nationaal CrisisCentrum
NLPD	Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, voorheen KLPD
OTO	Opleiden / trainen / oefenen
OvD	Officier van Dienst
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-W	Officier van Dienst Water (van RWS)
PNIH	Plan Noodsituaties Infectieziektebestrijding Havens
RAC	Regionale alarmcentrale
RBT / GBT	Regionaal beleidsteam, Gemeentelijk beleidsteam
RCC	Rescue Coördination Centre
RMC	Regionaal Militaire Commando's
ROT	Regionaal operationeel team
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search And Rescue
SAMIJ	Samenwerkingsregeling ongevallenbestrijding IJsselmeergebied
SIGNI	Stichting Zoekhonden
SITRAP	Situatierapport
SMC	SAR-Mission Coördinator
SOAD	Stichting Opsporings Apparatuur Drenkelingen (dregteam)
SRWS	Samenhangend Risicowatersysteem
VC	Verkeerscentrale of verbindingscommandowagen
VHF	Very High Frequency (Marifoon)
VLC	Verkeersleidingcentrum
VN	Afkorting voor stofidentificatienummer
VP	Verkeerspost
VR	Veiligheidsregio



## Bijlage 2 Kader en beheer

### Kader voor het IBP NZK

**Planvorming** Het Incidentbestrijdingsplan maakt onderdeel uit van een systeem van plannen binnen de rampenbestrijding en crisisbeheersing (crisisbestrijding). Hieronder wordt het huis van planvorming waar het incidentbestrijdingsplan deel van uitmaakt weergegeven:



- Crisisplan (zoals bedoeld in de Wet op de Veiligheidsregio's);
- IBP NZK (bestuurlijk en operationeel), aanvullende afspraken op het regionaal crisisplan;
- Overige onderliggende plannen:
  - Rampbestrijdingsplan (zoals bedoeld in de Wet op de Veiligheidsregio's);
  - Calamiteitenplan (zoals o.a. bedoeld in de Waterwet);
  - Monodisciplinaire plannen / procedures e.d. (bijvoorbeeld Aanvalsplannen).

### Beheer

**Beheer** De veiligheidsregio Kennemerland trekt het beheer van dit plan in overleg met de betrokken veiligheidsregio's. Het plan zal een periodieke (5 jaarlijkse) toets op actualiteit ondergaan. Wijzigingen voor de dynamische bijlagen zijn gemandateerd aan de directeur VRK.

**Vaststelling** Het directeurenoverleg veiligheid Noordzeekanaal accordeert het IBP NZK en geleidt het door naar de algemeen besturen van de veiligheidsregio's. De feitelijke vaststelling geschiedt formeel door de besturen van elke veiligheidsregio afzonderlijk.

### Opleiden en oefenen

**Opleiden en oefenen** Opleidingen en oefeningen in het kader van dit plan vallen onder de verantwoordelijkheid van de veiligheidsregio's en crisispartners. De veiligheidsregio's en crisispartners maken met elkaar afspraken over welke MOTO-activiteiten worden georganiseerd en leggen dit vast in hun jaarkalenders.