

# INCIDENTBESTRIJDINGS- PLAN IJSSELMEEERGEBIED

Versie 8.2 Definitief  
24 april 2013





# INCIDENTBESTRIJDINGS- PLAN IJSSELMEEERGEBIED

Versie 8.2 Definitief  
24 april 2013



**SA**  
**SMJ**

## Inhoud

	blz.
<b>DEEL 0 ALGEMEEN</b>	<b>4</b>
<b>1 Documentgegevens</b>	<b>4</b>
1.1 Documentinformatie	4
1.2 Documentlocatie	4
1.3 Status en versie historie	4
<b>2 Inleiding</b>	<b>5</b>
2.1 Algemeen	5
2.2 Doel	5
2.3 Leeswijzer	5
2.4 Bronnen en kaders voor het plan	6
2.5 Beheer	6
2.6 Opleiden en oefenen	7
<b>DEEL A COÖRDINATIEPLAN</b>	<b>8</b>
<b>3 Werkingsgebied</b>	<b>8</b>
<b>4 Betrokken partijen</b>	<b>10</b>
4.1 Inleiding	10
4.2 Toelichting op verantwoordelijkheden	11
4.3 Netwerk IJsselmeergebied	12
4.4 Bestuurlijke Netwerkaart	13
<b>5 Randvoorwaardelijke processen</b>	<b>14</b>
5.1 Melding & alarmering	14
5.1.1 <i>Melding &amp; alarmering in het IJsselmeergebied</i>	14
5.1.2 <i>Procesverantwoordelijkheid</i>	14
5.1.3 <i>Afspraken over locatie van het incident</i>	16
5.1.4 <i>Wanneer verscheidene meldkamers betrokken zijn</i>	16
5.1.5 <i>Protocollen en afspraken</i>	17
5.2 Leiding & coördinatie	18
5.2.1 <i>Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen</i>	19
5.2.2 <i>Coördinatie op plaats incident</i>	19
5.2.3 <i>Regiogrensoverschrijdende waterincidenten</i>	21
5.3 Op- & afschaling	23
5.3.1 <i>Opschaling</i>	23
5.3.2 <i>Afschaling</i>	24
5.4 Informatiemanagement	24
5.4.1 <i>Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS)</i>	24
5.4.2 <i>Wederzijdse afhankelijkheid van informatievoorziening</i>	25
5.4.3 <i>Verbindingen</i>	25

<b>DEEL B</b>	<b>OPERATIONEEL PLAN</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Maatregelen per scenario</b>	<b>27</b>
6.1	Mens en dier in nood	28
6.2	Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers	29
6.3	Ongeval met gevaarlijke stoffen	30
6.4	Brand en /of explosie	31
6.5	Ordeverstoring	32
6.6	Ecologisch incident	33
6.7	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading	34
6.8	Ongeval op ijs/persoon door ijs	35
 <b>BIJLAGEN</b>		
	<b>Bijlage 1 Afkortingen</b>	<b>36</b>
	<b>Bijlage 2 Dekkingsplan</b>	<b>37</b>
	<b>Bijlage 3 Uitvraagprotocol</b>	<b>38</b>
	<b>Bijlage 4 Meldkamerprotocollen</b>	<b>39</b>
	<b>Bijlage 5 Inzetvoorstellen</b>	<b>45</b>
	<b>Bijlage 6 Aanlandingsplaatsen</b>	<b>49</b>

## DEEL 0 ALGEMEEN

### 1 Documentgegevens

#### 1.1 Documentinformatie

<b>Naam</b>	Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied
<b>Datum</b>	28 maart 2013
<b>Versienummer</b>	8.2
<b>Status</b>	Definitief
<b>Opdrachtgever</b>	SAMIJ
<b>Auteurs</b>	Expertisegroep IBP: Anja Nachtegaal (Kustwacht), Johanna Metselaar (RWS-IJG), Ad Krom (VR NHN), Han van Dijk (SAMIJ), John Geel (KNRM), Martijn van Nieuwenhuijze (Save).

#### 1.2 Documentlocatie

Dit document wordt bewaard in het dossier van de SAMIJ. De elektronische versie van het plan is te raadplegen via: [www.incidentbestrijdingophetwater.nl](http://www.incidentbestrijdingophetwater.nl) onder het kopje documenten.

Contactgegevens  
 Veiligheidsregio Flevoland (SAMIJ)  
 Postbus 501  
 8200 AM Lelystad

#### 1.3 Status en versie historie

<b>Concept</b>	Versie 7.1, 22 mei 2012: eerste concept herziening ter bespreking in expertisegroep Versie 7.2, 9 juli 2012: tweede concept herziening ter bespreking in expertisegroep Versie 7.3, 9 augustus 2012: derde concept herziening laatste check expertisegroep Versie 7.4, 3 september 2012: vierde concept herziening ter bespreking in de operationele werkgroep Versie 7.5, 19 september 2012: eindconcept voor vaststelling BBO
<b>Besluitvorming</b>	Versie 7.5, 19 september 2012: eindconcept voor vaststelling BBO
<b>Definitief</b>	Versie 8.0, 26 februari 2013: laatste versie ter bespreking met expertisegroep Versie 8.1, 25 maart 2013: definitieve versie met besproken punten in expertisegroep Versie 8.2, 28 maart en 24 april laatste op- en aanmerkingen verwerkt

## 2 Inleiding

### 2.1 Algemeen

Bij incidentbestrijding op het water kunnen veel partijen betrokken zijn, die niet dagelijks met elkaar samenwerken. Het is binnen dit veld van spelers vaak onduidelijk wie verantwoordelijk is voor een proces en wie is betrokken bij de uitvoering. Voorliggend incidentbestrijdingsplan (IBP) bepaalt de coördinatie binnen het samenhangende risicowatersysteem IJsselmeergebied en besteedt aandacht aan de operationele uitwerking van de scenario's. Het samenhangende risicowatersysteem bestaat uit het IJsselmeer, het Markermeer, het Ketelmeer, het Zwartemeer, de Gouwzee, het IJmeer en de Randmeren.

Voorliggend plan is een herziening van het Incidentbestrijdingsplan zoals dit binnen het project Waterrand is opgesteld en in juni 2009 bestuurlijk is vastgesteld.

Directe aanleiding voor herziening is de periodiek vastgelegde cyclus in het meerjarenprogramma om op basis van evaluatiepunten en vigerende wetgeving het IBP te herzien.

### 2.2 Doel

#### Doelstelling

Doel van dit incidentbestrijdingsplan is om een inhoudelijk effectief en procedureel juist plan te hebben waarin taken van alle bij de bestrijding van een incident betrokken diensten beschreven zijn. Dit incidentbestrijdingsplan is gemaakt voor de incidentenbestrijding in het IJsselmeergebied.

Voor het plan zijn de volgende kaders gehanteerd:

- de scope is multidisciplinair;
- het plan is bruikbaar voor alle niveaus van opschaling.

Het plan gaat in op de te nemen acties. Niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan.

#### Doelgroep

In het plan zijn afspraken beschreven over hoe diverse organisaties met elkaar samenwerken. Daarmee is de doelgroep elke functionaris/organisatie die betrokken kan zijn bij een incident op het water binnen het IJsselmeergebied.

### 2.3 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. Deze opbouw wijkt op onderdelen af van de eerdere opzet en verschillende modellen die de betrokken regio's hanteren. Vanuit de modellen is voor dit plan de best bruikbare opzet gekozen die voor het gehele netwerk hanteerbaar is. Omdat voor veel partners incidentbestrijding op het water geen dagelijkse kost is, is besloten in dit planfiguur met name de beschrijving van het coördinatieplan uitgebreid te houden. Het plan bestaat uit de volgende delen:

#### Deel 0 Algemeen

Het algemene deel behandelt in hoofdstuk 1 de aanleiding, doel, samenhang, beheer en opleiding, oefening en vaststelling van het incidentbestrijdingsplan.

#### Deel A Coördinatieplan

Deel A gaat in op de afspraken (coördinatie) die gelden voor het samenhangend risicodragend watersysteem, het gehele gebied. Hoofdstuk 4 beschrijft de betrokken partijen en hoofdstuk 5

behandelt de randvoorwaardelijke processen. Hierin is aandacht voor melding/alarmering en leiding en coördinatiestructuur met specifieke aandacht voor de coördinatie en communicatie tussen de land- en waterpartijen. Voor betrokken functionarissen (bestuurlijk en operationeel) bij de incidentenbestrijding in het IJsselmeergebied moet met name dit deel onderdeel vormen van de basiskennis.

- Deel B Operationeel plan** In deel B staat de operationele uitwerking van het incidentbestrijdingsplan per scenario omschreven. In hoofdstuk 6 zijn alle acht scenario's in scenariokaarten uitgewerkt en komen specifieke risico's apart aan bod. In de scenariokaarten is in detail aandacht voor de maatregelen die binnen de processen een rol spelen als een scenario optreedt. Dit deel is specifiek bedoeld voor alle operationele functionarissen (oa. veld, ROT en actiecentra).
- Bijlagen** Aan het incidentbestrijdingsplan zijn bijlagen toegevoegd behorende bij het algemene deel, deel A en deel B.

## 2.4 Bronnen en kaders voor het plan

- Planvorming** Het IBP gaat uit van een systeem van planvorming binnen de Wet veiligheidsregio's. Dit model is gebaseerd op de Wet veiligheidsregio's die per 1 oktober 2010 in werking is getreden, maar valt niet onder deze wet. In deze wet staan drie soorten plannen, te weten: crisisplan, beleidsplan en rampbestrijdingsplan.
- Incidentbestrijdingsplan** Voorliggend plan is het incidentbestrijdingsplan voor incidenten op het water. Omdat dit een specifieke situatie is en de bestrijding vaak de gemeentegrenzen overschrijdt en veel verschillende partijen betrokken zijn bij de feitelijke incidentbestrijding, is dit plan vergelijkbaar met een bovenregionaal rampbestrijdingsplan.
- Overeenkomst SAMIJ 2010** Op 11 februari 2010 is de "Overeenkomst SAMIJ 2010" door alle betrokkenen ondertekend. In deze overeenkomst wordt de samenwerking tussen de betrokken Veiligheidsregio's en de bovenregionale opererende crisispartners geborgd. Er zijn afspraken over de samenwerkingsstructuur van de SAMIJ en implementatie van het IBP opgenomen. De overeenkomst borgt dit IBP als operationeel afspraken document.
- Convenant** In de overeenkomst SAMIJ 2010 is tevens het samenwerkingsconvenant tussen veiligheidsregio's, Kustwacht en de KNRM opgenomen. Hierbij is de inzet van de 'Search and Rescue' activiteiten bij het Kustwachtcentrum belegd, als ook de taak van het maritieme en aeronautische reddingscoördinatiecentrum. Binnen het kader van deze overeenkomst is de SAR – taak een primaire taak van de Kustwacht en de KNRM, hierbij kunnen binnen nader te bepalen kaders ook Reddingsbrigades worden ingezet. In bijlage 3 van het convenant zijn verdere afspraken omtrent de SAR – taak beschreven.

## 2.5 Beheer

- Beheer** De waterfunctionaris binnen de coördinerende veiligheidsregio Flevoland beheert dit plan namens de betrokken veiligheidsregio's. Het plan zal een periodieke (4 jaarlijkse) toets op actualiteit ondergaan.
- Vaststelling** Voor de vaststelling hebben alle betrokken veiligheidsregio's (en gemeenten van de SAMIJ), Waterschappen, Rijkswaterstaat, KNRM, Kustwacht en Reddingbrigade Nederland het incidentbestrijdingsplan ter meningsvorming ontvangen. Vervolgens stelt de vergadering van het algemeen bestuur van de SAMIJ het plan vast. De feitelijke vaststelling geschiedt vervolgens formeel door de besturen van elke veiligheidsregio afzonderlijk.



## 2.6 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 handreiking Opleiden Trainen Oefenen van Waterrand wordt als kader gehanteerd voor het opleiden en oefenen. Vanuit de SAMIJ vindt de bovenregionale coördinatie plaats in de vorm van een oefenbeleidsplan (2013) en oefenjaarplannen en worden grootschalige oefeningen in het kader van dit plan ondersteund. Het oefenbeleidsplan dient te worden ingebracht in (mono) planvorming van regio's en andere partijen.
Beleidsplannen	Voor de invulling van deze coördinerende rol, is er een meerjaren-beleidsprogramma. Naar verwachting is er medio 2013 een meerjaren-oefenbeleidsplan gereed waarin gedetailleerd het beleid ten aanzien van oefenen beschreven is.

## DEEL A COÖRDINATIEPLAN

### 3 Werkingsgebied

Werkingsgebied

Het werkingsgebied van dit Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied bevat de volgende wateren: het IJsselmeer, het Markermeer, de Gouwzee, het Zwartemeer, het IJmeer, Nijkerkernauw, Eemmeer, Gooimeer en de Randmeren (te weten: Veluwerandmeren (tussen de sluisen: Drontermeer, Velumemeer, Wolderwijd, Nuldernauw), Ketelmeer en Vossemeer). Zie figuur 3.1 waarin wit gemarkeerd het werkingsgebied is weergegeven.

Detail

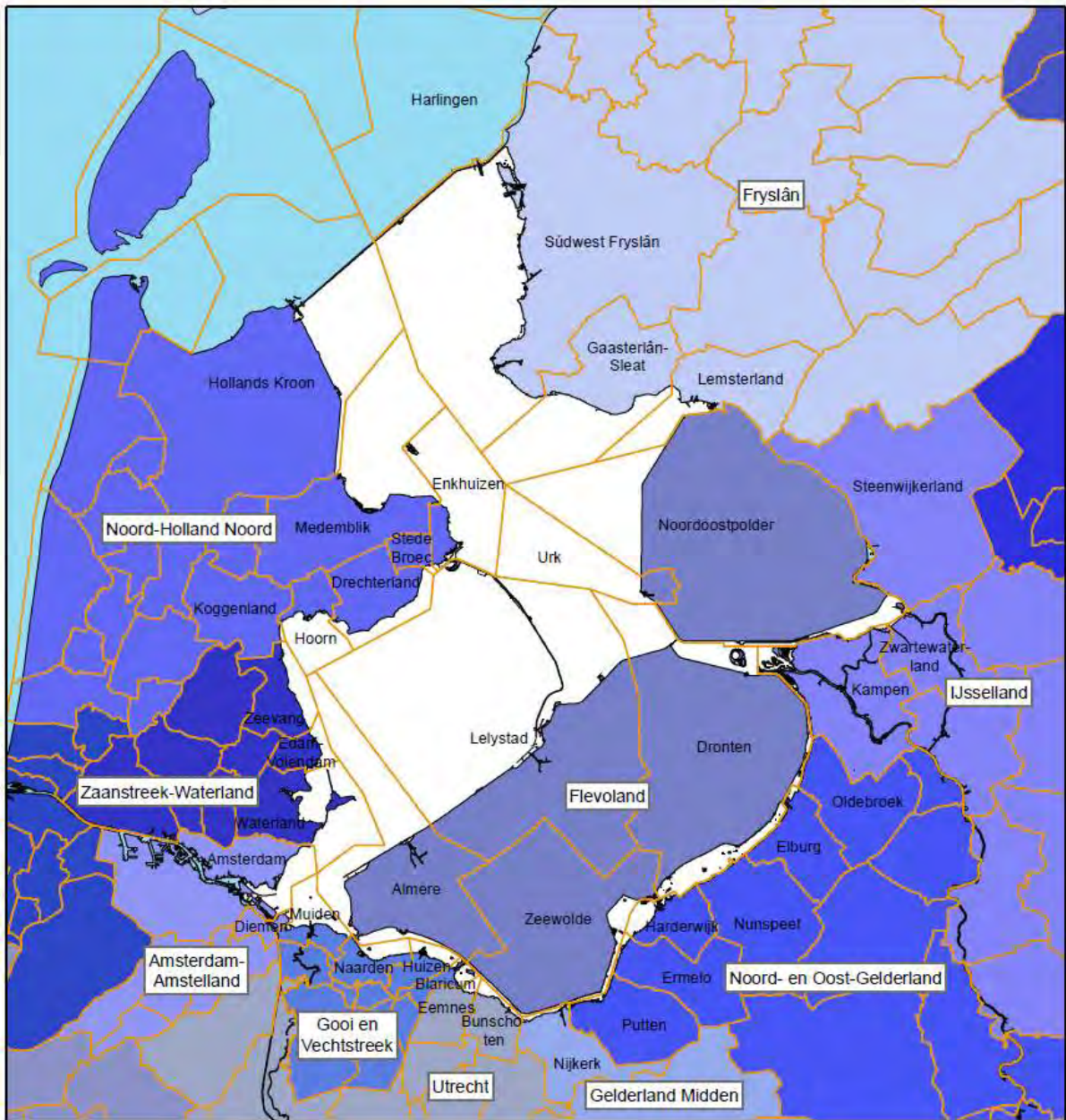
Meer in detail ligt de grens van het gebied op de kruinlijn van de dijken, kademuur en op de sluisdeuren aan de IJsselmeerkant van het water. Uitzondering hierop zijn de sluisen in de afsluitdijk, hier ligt de grens aan de waddekant van de sluisdeuren. Voor de rivieren die open uitstromen op het water geldt dat de op het land gemarkeerde grens het gebied markeert, dikwijls aangegeven door een bord.

- IJssel: het bord 'IJssel'.
- Zwartemeer: Overgang Zwartewater/Zwartemeer: Grens ligt tussen zwod13 en zwod14 (zie nautische kaarten, betonning).
- Eem: bij het bord 'Eem'.

Bij de sluisdeuren van de Oranjesluis sluit het werkingsgebied aan op dat van het incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaal. Bij de sluisen (waddekant) in de afsluitdijk (Den Oever, Kornwerderzand) sluit dit plan aan op het incidentbestrijdingsplan Waddenzee. Bij de monding van de IJssel sluit dit plan aan op het ICP Vaarwegen Oost-Nederland.

Kaart

Gemeenten en veiligheidsregio's in en rond het IJsselmeergebied



<b>Legenda</b> Gemeente Veiligheidsregio		Auteur: DJN Datum: 11-3-2013 Kaartnummer: Referentie: Akkoord: Gecontroleerd: Schaal: 1:600.000 Bron: Topografische Dienst Kadaster, RIVM	

Figuur 3.1 Samenhangend risicowatersysteem IJsselmeergebied, met wit weergegeven het werkingsgebied IBP IJsselmeergebied

## 4 Betrokken partijen

### 4.1 Inleiding

Inleiding

In dit hoofdstuk is een tabel opgenomen waarin aangegeven is welke partijen voor welk proces verantwoordelijk zijn.

In het Referentiekader Regionaal Crisisplan zijn voor het cluster Water- en scheepvaartzorg de volgende processen opgenomen:

17. Search and Rescue
18. Nautisch verkeersmanagement
19. Beheer waterkwaliteit
20. Beheer waterkwantiteit en waterkeringen

		Brandweer	GHOR	Politie	Gemeente	Kustwacht	Rijkswaterstaat	Waterschap
1	Communicatie				■			
2	Publieke zorg				■			
3	Evacuatie				■			
4	Omgevingszorg				■			
5	Bron- en emissiebestrijding	■						
6	Redding <i>link met proces 17</i>	■				■		
7	Ontsmetting	■						
8	Waarschuwen bevolking	■						
9	Acute gezondheidszorg		■					
10	Publieke gezondheidszorg		■					
11	Ordehandhaving / Handhaven netwerken			■				
12	Opsporing			■				
13	Mobiliteit			■				
14	Bewaking en beveiliging			■				
15	Opsporing expertise			■				
16	Interventie			■				
17	Search and Rescue <i>link met proces 6</i>	■				■		
18	Nautisch verkeersmanagement						■	
19	Beheer waterkwaliteit						■	
20	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen						■	■



■ Verantwoordelijk in werkingsgebied IBP IJsselmeergebied

■ Gedeelde verantwoordelijkheid in werkingsgebied IBP IJsselmeergebied

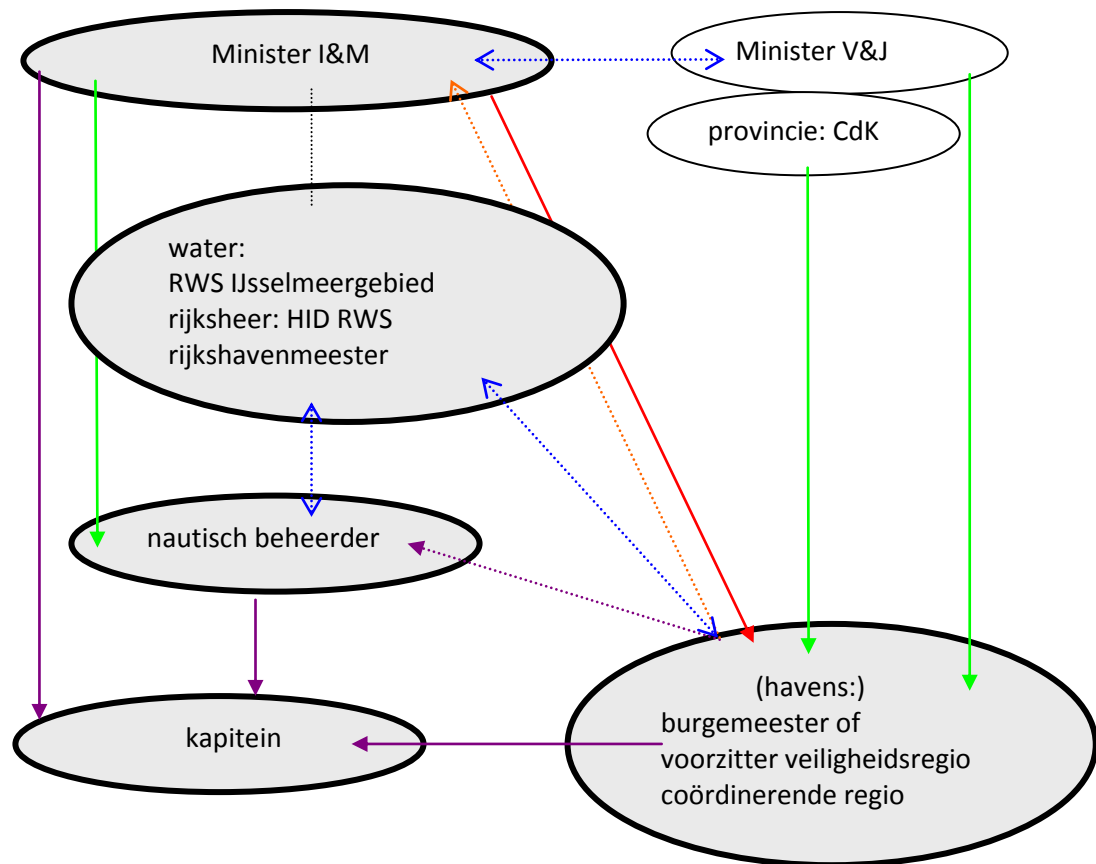
## 4.2 Toelichting op verantwoordelijkheden

Gemeente	De gemeenten kennen een aantal operationele taken. Deze staan beschreven in de Regionale Crisisplannen van de veiligheidsregio's. De bestuurlijke verantwoordelijkheid van de Incidentafhandeling ligt bij de Burgemeester.
Brandweer	De brandweer heeft tot taak: <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.</li> </ul> Binnen de havenhoofden (in de haven) ligt de procesverantwoordelijkheid voor SAR bij de brandweer.
GHOR	De GHOR is belast met de coördinatie, aansturing en regie van de geneeskundige hulpverlening, en met de advisering van andere overheden en organisaties op het gebied van de geneeskundige hulpverlening.
Politie	Politie: Wie het bevoegd gezag is voor de politie en dus beslissingen mag nemen, verschilt per politietaak. Als het gaat om handhaven van de openbare orde of om hulpverlening, heeft de burgemeester van de betreffende gemeente de leiding. Maar, als de politie wordt ingezet voor het opsporen van strafbare feiten, dan doet zij dit onder de verantwoordelijkheid van een officier van justitie van het Openbaar Ministerie. De Dienst Infrastructuur, Afdeling N.W., van de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie (voorheen KLPD) heeft een ondersteunende rol op de meeste processen binnen Politiezorg. Er ligt een verantwoordelijkheid bij deze dienst voor het onderdeel "opsporing op het water".
Kustwacht	Kustwacht: In de Regeling inzake de SAR-dienst 1994 is opgenomen dat de directeur Kustwacht verantwoordelijk is voor de SAR-acties op de Noordzee. De SAR-dienst is uitgebreid met het werkgebied op de gemeentelijk ingedeelde ruime binnenwateren. De primaire verantwoordelijkheid voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water maakt onderdeel uit van de brandweezorg en ligt derhalve bij het college van burgemeester en wethouders. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt bij wie de taak van het redden in een voorkomend geval belegd wordt: bij de (regionale) brandweer, de Kustwacht of mogelijk een andere (particuliere) partij. Het ligt voor de hand dat daarbij gebruik wordt gemaakt van de daartoe het best toegeruste organisatie. De veiligheidsregio heeft hierover met de Kustwacht als crisispartner afspraken gemaakt. In het plangebied (IJsselmeergebied) is 'search and rescue' belegd bij de Kustwacht, met uitzondering van het water in de havens.
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat (RWS) zorgt voor droge voeten, voldoende schoon water, vlotte en veilige doorstroming op weg en water en betrouwbare, bruikbare informatie. RWS is verantwoordelijk voor drie van de vier processen binnen het cluster Water- en Scheepvaartzorg in het IJsselmeergebied (Beheer waterkwaliteit, Beheer waterkwantiteit en waterkeringen en tot slot Nautisch Verkeersmanagement). RWS heeft een crisisorganisatie op alle niveaus voor de bestrijding van crisis voor de drie eigen netwerken van hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Zij levert OvD'en en liaisons aan alle multidisciplinaire crisisteams. De hoofdingenieur-directeur (HID) van RWS kan in bepaalde gevallen optreden als Rijksheer, waardoor hij verregaande ministeriële bevoegdheden krijgt.
Waterschap	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.

### 4.3 Netwerk IJsselmeergebied

Netwerk IJsselmeergebied	Naast de verantwoordelijke partijen in het IJsselmeergebied is er een groot netwerk van ondersteunende en betrokken partijen. Hieronder een korte toelichting op de rol van de verschillende partijen.
KNRM	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.
Reddingsbrigade Nederland	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 & Justitie de Nationale Reddingsvloot (NRV) in beheer die wordt ingezet bij regionale en landelijke rampbestrijding en overstromingsszenario's.
Bergers	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/scheeps-eigenaar en secundair kan de overheid opdracht geven tot het bergen van schip en/of de lading.
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.
Eigenaar schip	De eigenaar van een schip dient zorg te dragen dat de risico's op het schip tot het minimum beperkt zijn. 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.
Defensie	Het Ministerie van Defensie heeft drie hoofdtaken: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. bescherming van de integriteit van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied;</li> <li>2. bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit;</li> <li>3. ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal.</li> </ol> <p>Defensie neemt via Regionaal Militaire Commando's (RMC's) deel in de veiligheidsregio's. Zij vervullen een brugfunctie naar de civiele instanties in zijn gezagsgebied. In het convenant ICMS en de bijbehorende catalogus is specifieke informatie opgenomen.</p>

#### 4.4 Bestuurlijke Netwerkaart



*functionele keten Samij*

*algemene keten*

- Informatie en afstemming
- Interne lijnen
- Aansturing (indien nodig)
- Maatregelen jegens bevolking/bedrijven
- Verzoek burgemeester of voorzitter veiligheidsregio aan min I&M om jegens een beheerder op te treden
- Maatregelen jegens een beheerder door burgemeester of voorzitter veiligheidsregio, subsidiair
- Bestuurlijk toezicht, tevens onderlinge informatie

NB 1. In dit schema zijn de functies van de HID Rijkswaterstaat als rijksheer en het nautisch beheer gescheiden; beide kunnen echter organisatorisch samenvallen in aanloopgebieden; het nautisch beheer in aanloopgebieden kan ook liggen bij een gemeente.

NB 2. De burgemeester en voorzitter veiligheidsregio maken zowel deel uit van de functionele keten havens, als van de algemene keten; dat houdt in dat de aansturing door de minister van I&M plaats vindt binnen zijn functionele keten.

NB 3. In het Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied is bepaald dat bij een regiogrensoverschrijdend incident de voorzitter van de veiligheidsregio waar het incident zich voordoet het Coördinerend Regionaal Beleidsteam voorziet, indien de locatie bekend is. Is de locatie onbekend, dan levert Flevoland het Coördinerend Regionaal Beleidsteam.

NB 4. Achterliggende informatie en borging van deze netwerkaart is te raadplegen via de Provincie Noord-Holland.

Deze kaart is gebaseerd op de bestuurlijke netwerkaarten v2012-4.1, Binnenvaart

## 5 Randvoorwaardelijke processen

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 zijn deze processen nader uitgewerkt voor het IJsselmeergebied.

### 5.1 Melding & alarmering

Inleiding Het aannemen van een melding van een incident en het alarmeren van de hulpverleningsdiensten is de eerste stap in het opstarten van een incidentbestrijdingsorganisatie. Bij de activiteiten in het IJsselmeergebied zijn verschillende organisaties en hun meldkamers betrokken. Een melding kan via verschillende wegen een meldkamer bereiken.

Een melding snel omzetten in een effectieve alarmering is voor een hulpverlening van groot belang. Dat is te bereiken door een vaste structuur te hanteren voor de verwerking van een melding en de alarmering van eenheden.

#### 5.1.1 Melding & alarmering in het IJsselmeergebied

Verbindings- en meldkamers Cruciaal binnen het proces Melding & alarmering zijn het Kustwachtcentrum, de meldkamers en verkeersposten. Het proces dient dusdanig ingericht te zijn, dat meldingen van incidenten ertoe leiden dat procesverantwoordelijke organisaties de benodigde hulpverleningsdiensten alarmeren.

Overzicht De vele betrokken partijen in het proces Melding & alarmering bij incidenten op het water zijn in het volgende overzicht gevisualiseerd.

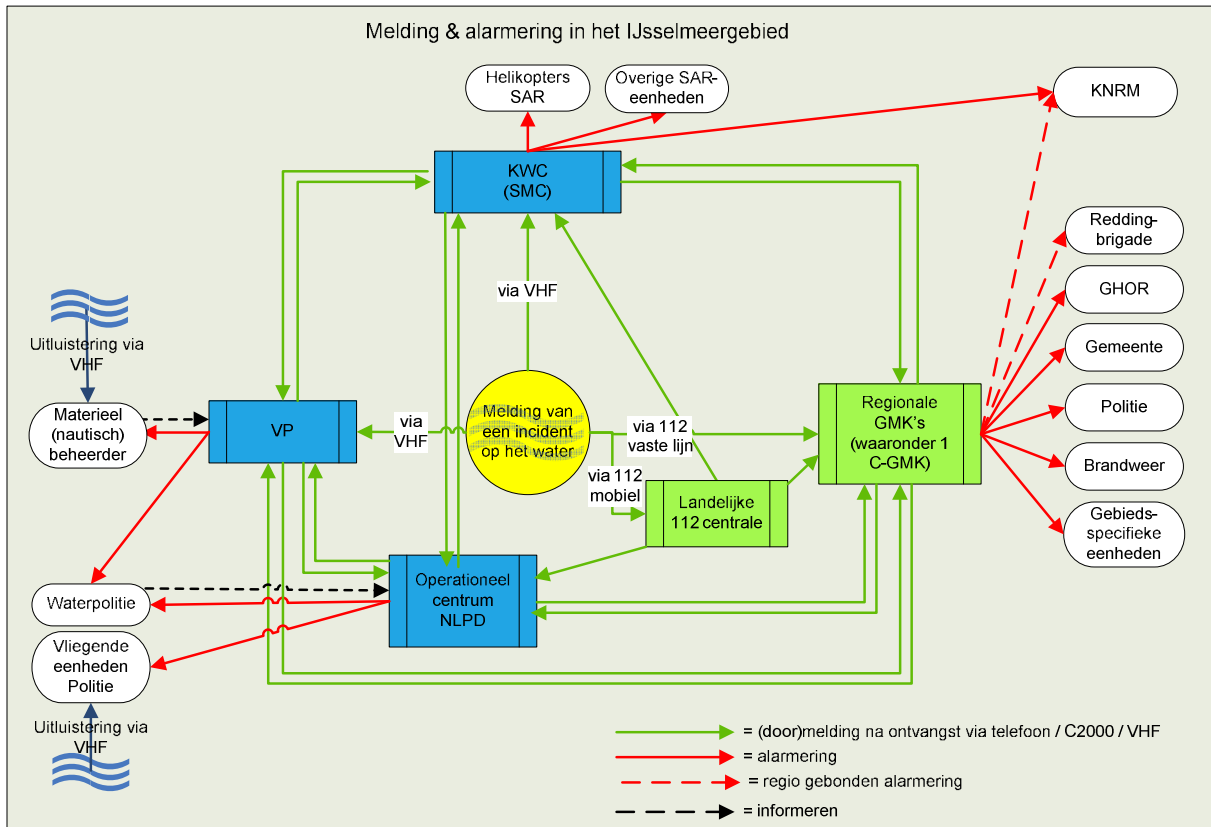
Toelichting Het overzicht toont hoe de melding en alarmering verlopen. De figuur geeft weer dat een drietal soorten meldkamers (VP, KWC en GMK) elkaar informeert en dat daarnaast ook het OC-Politie en de landelijke 112-centrale betrokken zijn. Uit de figuur volgt tenslotte welke meldkamers welke middelen/instanties alarmeren.

#### 5.1.2 Procesverantwoordelijkheid

Procesverantwoordelijkheid Iedere meldkamer alarmeert zijn eigen eenheden. Onderstaande tabel geeft aan welke meldkamer (eerste) acties onderneemt vanuit de procesverantwoordelijkheid afhankelijk van het primaire proces in het incident. Het zo snel mogelijk doorzetten van de melding, als deze niet bij de daarvoor verantwoordelijke meldkamer binnenkomt is van groot belang.



Meldkamer	Primair proces
Gemeenschappelijke meldkamer	1 t/m 16. Overige processen
Kustwachtcentrum	17. Search and Rescue
Verkeerspost	18. Nautisch verkeersmanagement 19. Beheer waterkwaliteit 20. Beheer waterkwantiteit en waterkeringen



Figuur 5.1 Melding en alarmering in het IJsselmeergebied

De hierop volgende tabel geeft aan welke meldkamers het in het IJsselmeergebied betreffen.

KWC		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Kustwachtcentrum	Gehele IJsselmeergebied	Den Helder
NLPD		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Operationeel centrum	Gehele IJsselmeergebied	Driebergen
VP <sup>1</sup>		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
CMIJ (coördinerend VP)	Gehele IJsselmeergebied	Lelystad, Houtribsluis
Schellingwoude	Oranjesluizen t/m boei p13 (Lijn IJ-toren - punt strekdam)	Schellingwoude

1. De CMIJ is officieel geen verkeerspost maar een meldpost.

GMK		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Meldkamer Flevoland (coördinerend GMK <sup>2</sup> )	VR Flevoland, (Gehele IJsselmeergebied)	Lelystad
Meldkamer Noord-Holland Noord	VR Noord-Holland Noord	Alkmaar
Meldkamer Noord-Nederland (MkNN)	VR Fryslân	Drachten
Meldkamer Zaanstreek-Waterland	VR Zaanstreek-Waterland	Zaandam
Meldkamer Gooi en Vechtstreek	VR Gooi en Vechtstreek	Naarden
Meldkamer Oost Nederland (MON)	VR Noord- en Oost- Gelderland / VR IJsselland	Apeldoorn
Meldkamer Amsterdam-Amstelland	VR Amsterdam-Amstelland	Amsterdam
Meldkamer Utrecht	VR Utrecht	Utrecht
Meldkamer Gelderland Midden	VR Gelderland Midden	Arnhem

### 5.1.3 Afspraken over locatie van het incident

Locatie Naast het scenario (welk hulpverleningsproces is leidend) is de locatie van het incident van groot belang. De gemeenschappelijke meldkamers alarmeren in principe alleen (land) eenheden voor incidenten op het eigen grondgebied, tenzij er sprake is van een bijstandverzoek of hierover vooraf bindende afspraken zijn gemaakt.

### 5.1.4 Wanneer verscheidene meldkamers betrokken zijn

C-GMK Bij incidenten op het IJsselmeergebied doet zich regelmatig de situatie voor dat verscheidene veiligheidsregio's met hun meldkamers betrokken zijn. Bij het betrekken van verscheidene (of meer dan één) meldkamers is een centraal punt aangewezen als coördinatiepunt: de coördinerende gemeenschappelijke meldkamer (C-GMK).

Keuze C-GMK In het IJsselmeergebied zijn de volgende afspraken gemaakt met betrekking tot de C-GMK:

- De keuze voor de C-GMK is afhankelijk van de plaats van het incident.
- Als de incidentlocatie niet duidelijk is of een Veiligheidsregio aangegeven heeft de rol van C-GMK niet te vervullen, start de GMK van de Veiligheidsregio Flevoland als C-GMK of wijst er een aan.
- Als de incidentlocatie geheel duidelijk is, is de GMK waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-GMK.
- Het overdragen van taken van de C-GMK ten tijde van het incident is niet wenselijk, ook niet als de locatie van het incident bij nader inzien in een andere regio blijkt te zijn.

Dit keuzeproces geldt ook voor de aanwijzing van de C-VP (CMIJ).

C-GMK De instelling van een C-GMK betekent:

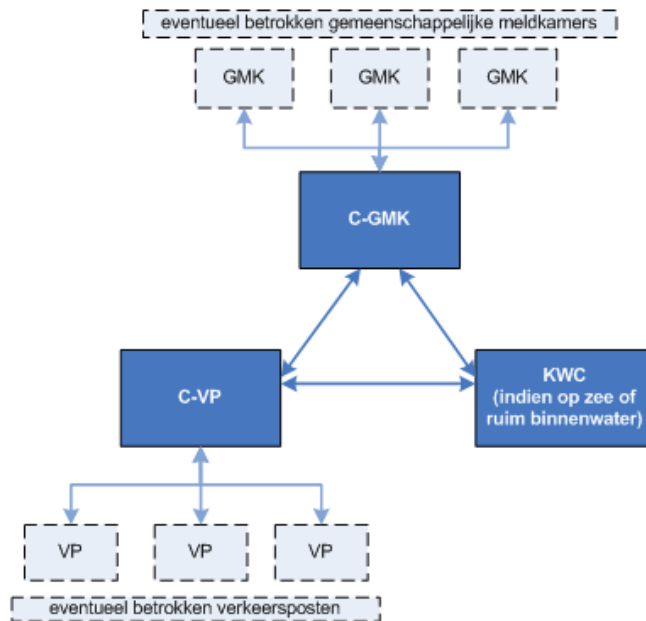
- Eén GMK is het centrale informatiepunt voor de "landmeldkamers" dat het totaaloverzicht heeft over alle uitgezette acties (gevoed door alle betrokken GMK's).
- Dit centrale informatiepunt van het land voor het betreffende waterincident is de "C-GMK".
- De C-GMK communiceert met de VP en het KWC.
- Indien verscheidene VP's zijn betrokken fungeert één VP als centrale verkeerspost, ook wel de C-VP.
- Afstemming vindt altijd plaats tussen de C-GMK de C-VP en het. Informatie voor de C-GMK en C-VP komt van de 'eigen meldkamers' en zijn zetten daar ook weer acties uit.
- De volgende tabel geeft weer welke GMK's\* de rol van C-GMK wel en niet invullen.

2. Tenzij direct duidelijk is dat de bronlocatie van het incident in een andere regio is (zie 5.1.3).

Meldkamer vervult C-GMK rol	Meldkamer vervult C-GMK rol <u>niet</u>
Meldkamer Flevoland	Meldkamer Amsterdam-Amstelland
Meldkamer Noord-Holland Noord	Meldkamer Utrecht
Meldkamer Noord-Nederland (MkNN)	Meldkamer Gelderland Midden
Meldkamer Gooi en Vechtstreek	Meldkamer Zaanstreek-Waterland

\* Over de rol van Meldkamer Oost Nederland (MON) heeft nog geen bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden. Ambtelijk is aangegeven dat de MON de rol van C-GMK waarschijnlijk niet zal vervullen.

Visualisatie van de positie van een C-GMK is als volgt:



Figuur 5.2 Afstemming tussen de verschillende betrokken meldkamers

Taken C-GMK

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

- Is verantwoordelijk voor de (afstemming over) de alarmering ten behoeve van het incident met de bijbehorende acties (de feitelijke alarmering blijft een actie van elke betrokken GMK).
- Heeft regie over het bovenregionaal berichtenverkeer, o.a. opstarten LCMS.
- Communiqueert met de betrokken GMK's en informeert de C-VP en het KWC binnen het samenhangend risicowatersysteem.
- Alarmeert het C-ROT (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK) (zie Leiding & coördinatie).
- Alarmeert het C-RBT (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK) (zie Leiding & coördinatie).
- Is operationele vraagbaak en verzorgt afstemming voor en met de driehoek C-VP, KWC en de betrokken GMK's.

### 5.1.5 Protocollen en afspraken

Inleiding

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

1. het uitvraagprotocol;
2. het vaststellen van het scenario;
3. het alarmeringsprotocol;
4. de inzetvoorstellen;
5. de meldkamerprotocollen.

**Uitvraagprotocol** Voor alle meldkamers waar een incidentmelding binnen kan komen is hetzelfde uitvraagprotocol van toepassing zoals is opgenomen in het Handboek "Incidentbestrijding op het water". Dit uitvraagprotocol geeft aan welke informatie het uitvragen moet opleveren, het gaat niet per se om de exacte inhoud van de vragen.

**Scenario's** Een centralist moet op basis van de melding een inschatting maken voor de gewenste alarmering. Om dit proces gestructureerd te laten plaatsvinden, is de melding te kwalificeren naar scenario's. Waterincidenten zijn in dit IBP ingedeeld in acht scenario's, te weten:

Overzicht scenario's	
1	Mens en dier in nood
2	Verontreiniging oppervlaktewater
3	Ongeval met gevaarlijke stoffen
4	Brand en/of explosie
5	Ordeverstoring
6	Ecologisch incident
7	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading
8	Ongeval op ijs/persoon door ijs

**Alarmeringsprotocol** Voor alle meldkamers zijn vervolgens uitvraag- en alarmeringsprotocollen opgesteld met wie welke eenheden wanneer alarmeert en wie wie informeert (inclusief terugmelding). Het informeren van andere betrokken meldkamers verloopt met name via de telefoon (eventueel is informeren via een lichtkrant ook mogelijk). Per betrokken meldkamer (KWC, (G)MK, OC-Politie en VP's) is een alarmeringsprotocol opgesteld. In het handboek "Incidentbestrijding op het water" zijn deze opgenomen.

**Inzetvoorstellen** In de bijlage 5 "inzetvoorstellen" is beschreven welke inzetvoorstellen in het gebied aan de verschillende scenario's verbonden zijn.

**Meldkamerprotocol** In de bijlage 4 "meldkamerprotocol" zijn protocollen opgenomen voor de meldkamers om te gebruiken bij het doorlopen van verschillende scenario's en de keuze van de C-GMK. De protocollen geven op onderwerp een samenvatting specifiek voor de meldkamer van de informatie die in dit IBP is beschreven.

## 5.2 Leiding & coördinatie

**Inleiding** Het proces Leiding & coördinatie behelst voor alle disciplines (horizontaal) en voor alle niveaus (verticaal):

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

**Afspraken** In reactie op complicerende factoren zijn in de volgende deelparagrafen de afspraken aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water in het IJsselmeergebied.

### 5.2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen

Operationele leiding

In onderstaande tabel is beschreven bij wie de operationele leiding ligt in de acht onderscheiden scenario's<sup>3</sup>. Dit geldt ook voor incidenten die tot GRIP 0 beperkt blijven. Het bestuurlijk opperbevel ligt in alle gevallen bij de burgemeester van de gemeente waar de bron van het incident ligt.

Scenario	Primair proces	Operationele leiding
Mens en dier in nood	Search and Rescue	Kustwacht, (In de haven: Brandweer)
Verontreiniging oppervlaktewater	Beheer waterkwaliteit	Rijkswaterstaat
Ongeval met gevaarlijke stoffen	Bron- en Emissiebestrijding	Brandweer
Brand en/of explosie	Bron- en Emissiebestrijding	Brandweer
Ordeverstoring	Handhaven openbare orde	Politie
Ecologisch incident	Beheer waterkwaliteit	Rijkswaterstaat
Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading	Nautisch verkeersmanagement	Rijkswaterstaat
Ongeval op ijs/persoon door ijs	Search and Rescue	Kustwacht**

\*\*Buiten het werkingsgebied van het plan, binnendijs is dit de Brandweer

### 5.2.2 Coördinatie op plaats incident

OSC

Bij incidentbestrijding op het water is al snel behoefte aan afstemming en 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 is het aanwijzen van een functionaris met de praktische coördinatie op de plaats van het incident een optie. Deze functionaris is de "On Scene Coördinator" (OSC).

Om helderheid te verschaffen in de taken en bevoegdheden van OSC, en om toe te lichten hoe deze functionaris past in het geheel van de incidentbestrijding is de functie van OSC hieronder nader uitgewerkt.

Uitgangspunten instelling OSC De volgende uitgangspunten gelden voor de instelling van een OSC:

1. Besluiten tot het inzetten van een OSC kan op basis van bepaalde criteria. Bijvoorbeeld bij het ontbreken van zicht op het incident kan behoefte ontstaan aan 'een verlengde arm' van de OvD.
2. De procesverantwoordelijke wijst in dat geval een (functionaris als) OSC aan op het daartoe best toegeruste vaartuig of verkeerspost met zicht op het incident. Deze eenheid neemt in principe niet deel aan de procesuitvoering. De OSC dient te beschikken over zowel VHF (marifoon) als over C2000. In een acute situatie kan de schipper van een passerend vaartuig de OSC-taak uitvoeren totdat een functionaris van een overheidshulpverleningsdienst /KNRM ter plaatse is en de OSC-taak kan overnemen.
3. Het inzetten van eenheden van andere disciplines bij de genoemde waterprocessen gebeurt vaak. Deze eenheden melden zich in dat geval bij aankomst bij de OSC.

Scenario	Primair proces	OSC contact met CoPI via:
----------	----------------	---------------------------

3. Wanneer een incident meerdere scenario's omvat moet bepaald worden welk scenario leidend is.

Scenario	Primair proces	OSC contact met CoPI via:
Mens en dier in nood	Search and Rescue	SAR-Liaison via KWC (in de haven Ovd-B)
Verontreiniging oppervlaktewater	Beheer waterkwaliteit	Ovd-RWS
Ongeval met gevaarlijke stoffen	Bron- en Emissiebestrijding	Ovd-B
Brand en/of explosie	Bron- en Emissiebestrijding	Ovd-B
Ordeverstoring	Handhaven openbare orde	Ovd-P <sup>4</sup>
Ecologisch incident	Beheer waterkwaliteit	Ovd-RWS
Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading	Nautisch verkeersmanagement	Ovd-RWS
Ongeval op ijs/persoon door ijs	Search and Rescue	SAR-Liaison via KWC***

\*\*\*Buiten het werkingsgebied van het plan, binnendijks is dit de Ovd-B

- De OSC valt - afhankelijk van het type incident - onder een procesverantwoordelijke functionaris. In onderstaande tabel is weergegeven welke functionaris dit bij de verschillende scenario's is. Bij elke incidentlocatie kan maar één OSC tegelijkertijd operationeel zijn.
- Indien SAR het primair proces is, vindt contact tussen OSC en CoPI middels tussenkomst van het KWC plaats. In dit geval stuurt de SMC (het KWC) de OSC aan.
- De OSC stemt de activiteiten op het water op elkaar af en is de 'ogen en oren' voor de wal. De OSC dient niet in de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden te treden van de functionarissen in het CoPI.
- De precieze communicatielijnen en verbindingsschema's zijn opgenomen in het onderdeel Informatiemanagement.

#### Taken OSC

De OSC heeft de volgende taken:

- Zich ter plaatse een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen etc.
- Het coördineren van de inzet van de vaartuigen ter plaatse.
- Het afstemmen van de tactiek van de inzet ter plaatse en briefing van nieuw aangekomen eenheden.
- Het maken van afspraken over de frequentie<sup>5</sup> waarmee deelnemende eenheden zich melden bij de OSC en (virtueel) stuurhutoverleg<sup>6</sup> hebben.
- Zo spoedig mogelijk communiceren met de Ovd in het CoPI over het totaalbeeld van het incident.
- Onderhouden van de verbinding met de SAR liaison in het CoPI en met de kustwacht.

#### Plaats CoPI

In het CoPI zijn leidinggevend van de hulpdiensten en eventueel adviseurs actief. Zij moeten de informatie, die binnen de verschillende diensten bekend is, op een efficiënte manier met elkaar delen en te nemen acties afstemmen op te behalen operationele doelen. Daarnaast moeten zij het naaste hogere echelon (ROT) adequaat informeren, adviseren en besluiten voorleggen. Hierbij is vooral het effect van het incident op de omgeving van belang. De OSC voorziet het CoPI van informatie over de activiteiten op de plaats incident.

- De Dienst Infrastructuur, Afdeling N.W., van de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie (voorheen KLPD) heeft een ondersteunende rol op de meeste processen binnen Politiezorg. Er ligt een verantwoordelijkheid bij deze dienst voor het onderdeel "opsporing op het water". In het CoPI wordt deze dienst door de OVD-P vertegenwoordigt.
- Op ruime binnenwateren treedt het KWC op als radiokuststation, de frequenties worden afgesproken in overleg met het KWC.
- Dit is het equivalent van het motorkapoverleg.

Criteria voor de locatie van een CoPI zijn:

- een veilige plaats;
- goed bereikbaar vanaf het land;
- bij voorkeur met zicht op het incident<sup>7</sup>;
- goede communicatiemiddelen;
- bij voorkeur bij de aanlandingsplaats.

Verscheidene proceseigenaren De vertegenwoordiging van de processen binnen het cluster Water- en Scheepvaartzorg in het CoPI is als volgt:

- het proces 17 SAR door een SAR-Liaison van de Kustwacht<sup>8</sup>;
- de processen 18 Nautisch Verkeersmanagement, 19 Beheer waterkwaliteit en 20 Beheer waterkwantiteit en waterkeringen door een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat (OvD-RWS).

OvD-W Uitgangspunt in het Handboek "Incidentbestrijding op het Water" is het beperken van het aantal vertegenwoordigers van waterpartijen in teams. Omdat in het IJsselmeergebied tot nog toe niet met een OvD Water- en scheepvaartzorg (OvD-W) als vertegenwoordiger van de processen Water- en scheepvaartzorg gewerkt is, is gekozen voor de in dit plan beschreven oplossing. Dit sluit niet uit dat aanstellen van de OvD-W in de toekomst geen optie is.

### 5.2.3 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten

Afspraken

Afspraken leiding en coördinatie bij regiogrensoverschrijdende incidenten

- In het IJsselmeergebied is het de Veiligheidsregio Flevoland die een bovenregionale coördinerende functie heeft ten aanzien van de preparatie (opleiding, oefening en planvorming) op de incidentbestrijding op het water. Dit is de Coördinerende Veiligheidsregio.
- In de voorbereidingsfase betekent dit dat deze regio (met waterfunctionaris) de spil vormt van de planvorming en oefening van incidentbestrijding op het water. Het maken van goede afspraken met de (landelijke) waterpartijen is hier een belangrijk onderdeel van.

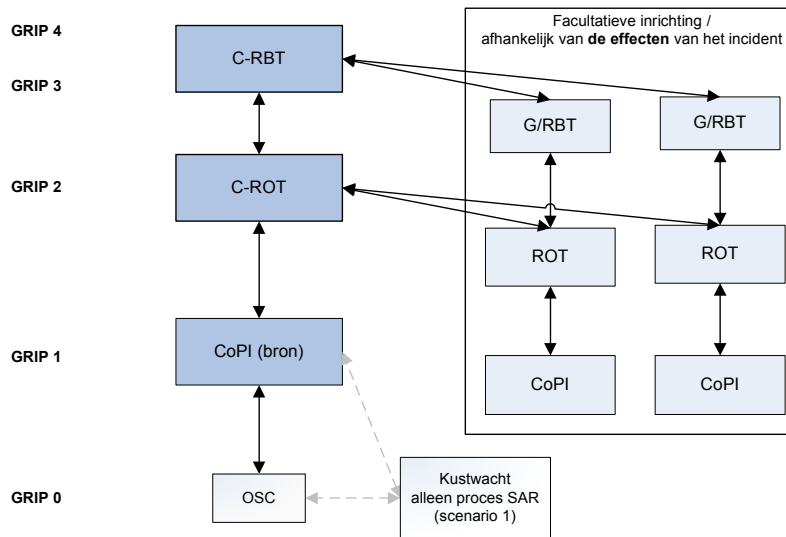
Ten aanzien van uitvoering:

- De keuze voor de locatie van C-ROT en C-RBT is afhankelijk van de plaats van het incident.
- Als de incidentlocatie niet duidelijk is, start het C-ROT en C-RBT in de Veiligheidsregio Flevoland of wijst er een aan.
- Als de incidentlocatie duidelijk is, is het ROT en RBT waar het incident (de bron) gesitueerd is, ook het C-ROT en C-RBT.
- Ten tijde van het incident draagt het C-ROT en C-RBT de taken bij voorkeur niet over.
- Vanwege de onderlinge communicatie heeft het de voorkeur dat de C-GMK zich in dezelfde regio bevindt als de het C-ROT.
- Bij effecten in andere gemeenten / regio's, richt die regio daar een of meer ROT's en G/RBT's in voor de bestrijding van de effecten op het eigen grondgebied.

7. Hierdoor kan het voorkomen dat een CoPI niet vanuit de regio opereert waar de bestuurlijke leiding ligt.

8. De SAR-liaison wordt veelal geleverd door de KNRM, en spreekt namens de Kustwacht

Dit wordt als volgt gevisualiseerd:



Figuur 5.3 Regiogrensoverschrijdende contacten tussen verschillende gremia

Binnen het werkingsgebied kunnen in de verschillende regio's verschillende GRIP-niveaus van toepassing zijn. Vanwege het effect van een gaswolk kan gemeente E in dit voorbeeld zijn opgeschaald tot GRIP 2, terwijl regio Y als Coördinerende Veiligheidsregio is opgeschaald tot GRIP 4.

Extra taken C-ROT

Het Coördinerend Regionaal Operationeel Team (C-ROT) is verantwoordelijk voor een bovenregionale gecoördineerde uitvoering van de incidentbestrijding op het water. Het C-ROT dient de praktische voorwaarden te scheppen voor de uitvoering, in nauw overleg met de betrokken waterpartijen.

Het C-ROT heeft als extra taak:

- regie houden over de bovenregionale inzet;
- afstemmen met het Actiecentrum Water;
- communiceren met de betrokken ROT's en - indien betrokken - het KWC;
- communiceren met /adviseren van het C-RBT.

Actiecentrum water- en scheepvaartzorg

Crisisbestrijdingsorganisaties van verschillende overheden en organisaties voeren binnen het actiecentrum (sectie) water- en scheepvaartzorg hoofdtaken uit. Het gaat dan bijvoorbeeld om deskundigheid met betrekking tot nautisch verkeersmanagement, waterkwaliteit, waterkwantiteit, reddingsdiensten of bergingswerkzaamheden.

De organisaties sturen zo mogelijk een liaison en eventueel ondersteunend personeel naar het actiecentrum water- en scheepvaartzorg. De liaisons vormen samen de stafsectie water- en scheepvaartzorg bij het ROT. Zij bepalen in overleg met de operationeel leider wie het actiecentrum water- en scheepvaartzorg vertegenwoordigt (of vertegenwoordigen) in het regionaal operationeel team.

Extra taken C-RBT

Het Coördinerend Regionaal Beleidsteam (C-RBT) informeren vindt plaats wanneer bij een incident op het water verscheidene regio's zijn betrokken. De coördinerend bestuurder van de betreffende regio is voorzitter van het C-RBT en is het aanspreekpunt van de operationeel leider van het C-ROT.

Het C-RBT heeft als extra taken:

- het op beleidsmatig niveau, in nauw overleg met de vertegenwoordiger van de waterpartijen 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 regionale of gemeentelijke beleidsteams (G)RBT- indien van toepassing;
- afstemmen over de publieks- en perscommunicatie;
- denkt vooruit (scenario's), zet acties in een gewenste volgorde en delegeert activiteiten.

### 5.3 Op- & afschaling

Link met Leiding en coördinatie

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

Bij incidenten op het water doet zich al snel de situatie voor dat verscheidene gemeenten en soms regio's betrokken zijn.

Afspraken GRIP-niveau

- In principe wordt stapsgewijs op- en afgeschaald van GRIP 1 tot en met GRIP 4 en terug.

Bevoegdheid tot op- en afschaling

- Volgens het referentiekader regionaal crisisplan kunnen de leidinggevendenden van de operationele diensten en de burgemeester de opschalingsprocedure in werking laten treden. Zie voor de exacte bevoegdheden het regionaal crisisplan van de eigen regio's.
- In de (meeste) veiligheidsregio's zijn ook de centralisten van de GMK bevoegd tot het instellen van de opschalingsprocedure tot en met niveau GRIP 2. De OSC, medewerkers van het Kustwachtcentrum en de Verkeersposten dienen op de hoogte te zijn van de GRIP-structuur en dienen in overleg te treden met de GMK indien opschaling in hun ogen gewenst is.
- De afschaling vindt plaats zodra dat mogelijk is, na instemming van hoogst leidinggevende functionarissen, conform de GRIP-procedure in elke regio.

#### 5.3.1 Opschaling

Monodisciplinaire opschaling

Bij incidentbestrijding op het water zullen organisaties als de Kustwacht, de KNRM, de Reddingsbrigade, de nautisch beheerder / waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder en eventueel andere (private) organisaties reageren en de eigen middelen inzetten en de hulpverleningsorganisatie opbouwen.

Multidisciplinaire afstemming

Uiteindelijk is inzet van het juiste aantal en het juiste niveau van mensen en middelen tijdens de opschaling van belang (zie inzetvoorstellen). Opschalen wil niet altijd zeggen dat (meer) manschappen ter plaatse gaan. Dit kan ook alleen een leidinggevende zijn.

Indien behoefte is aan eenhoofdige leiding wordt multidisciplinair opgeschaald:

- Afstemming en prioritering van de processen door de diensten vindt in multidisciplinair verband plaats.
- Te betrekken sleutelfunctionarissen, die in gezamenlijke rampbestrijdingsteams bij de bestrijding moeten optreden, zijn via de GRIP gekoppeld aan opschalingsniveaus. Op die manier is geborgd dat op het juiste niveau, juiste mensen de beslissingen kunnen nemen.

Ook bij incidenten op het water is de landelijke GRIP-structuur van toepassing. In de vorige paragraaf "Leiding & coördinatie" is deze incidentbestrijdingsprocedure nader uitgewerkt.

GRIP Kortom, om diverse monodisciplinaire activiteiten goed op elkaar af te stemmen, valt het totaal van alle opgestarte rampbestrijdingsprocessen ten tijde van een incident onder multidisciplinaire aansturing. Inrichting van de leiding en coördinatie ten tijde van het incident verloopt via de landelijk vastgestelde GRIP-structuur, zoals hierna in de tabel is weergegeven.

Coördinatie alarm	Reikwijdte incident
Routine / GRIP 0	Normale dagelijkse werkwijzen van de operationele diensten
GRIP 1	Bronbestrijding
GRIP 2	Bron- en effectbestrijding
GRIP 3	Bedreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking
GRIP 4	Gemeentegrensoverschrijdend, eventueel schaarste

### 5.3.2 Afschaling

Proces De afschaling vindt gefaseerd (naar niveau) en gecoördineerd plaats, na expliciete kennisgeving aan of besluitvorming van het direct bovenliggende niveau. De afhandeling van een incident kan na de afschaling in de nazorgfase nog enige tijd in beslag nemen.

## 5.4 Informatiemanagement

Inleiding Het proces informatiemanagement is de belangrijkste randvoorwaarde voor het proces Leiding & coördinatie. Naarmate de benodigde informatie completer en sneller beschikbaar komt, nemen de mogelijkheden tot leiding & coördinatie meer dan evenredig toe. De juiste informatie moet in de juiste vorm en op het juiste moment beschikbaar zijn voor degenen die deze nodig hebben, het LCMS is hiervoor een geschikt middel.

Afspraken In reactie op complicerende factoren zijn in de volgende deelparagrafen de afspraken aangegeven voor de inrichting van de incidentbestrijding op het water in het IJsselmeergebied.

### 5.4.1 Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS)

LCMS Het Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS) wordt gebruikt om tijdens een grootschalig incident de informatie die bij de verschillende partijen beschikbaar is op eenvoudige wijze te delen. Hiermee wordt bereikt dat al deze partijen gelijktijdig over alle informatie kunnen beschikken en zo een gelijk beeld hebben over de situatie en de manier waarop het incident bestreden wordt. Een partij die op het water bij de hulpverlening betrokken is en de beschikking heeft over LCMS is de Kustwacht, mogelijk in de toekomst ook Rijkswaterstaat. Ook de Waterschappen hebben de intentie aan te sluiten bij LCMS en zijn hierover in gesprek met de Veiligheidsregio's.

### 5.4.2 Wederzijdse afhankelijkheid van informatievoorziening

Scenariokaarten

Scenariokaarten zijn een goed hulpmiddel om het betreffende netwerk van actoren, hun rol en verantwoordelijkheden, op een snelle en adequate wijze en voor alle niveaus van opschaling inzichtelijk te maken, inclusief de communicatielijnen. In deel B, hoofdstuk 5 zijn de scenariokaarten opgenomen.

### 5.4.3 Verbindingen

Communicatiemiddelen

Er zijn bij incidenten op het water verschillende communicatiemiddelen in gebruik: Op het land communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten onderling via het landelijke communicatienetwerk C2000. Binnen C2000 zijn onder andere afspraken gemaakt over hoe te communiceren tussen de verschillende hulpverleningsdiensten (multidisciplinair). Deze afspraken zijn zowel regionaal als landelijk gemaakt (Landelijk Kader Fleetmap).

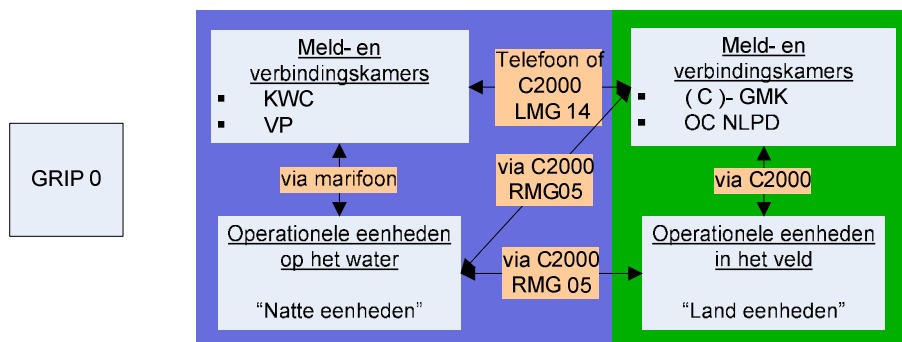
Alle op het water opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via VHF (marifoon). Tijdens een incident gebruiken partijen hiervoor normaliter VHF-kanaal 67. Om de verschillende communicatiesystemen adequaat te benutten en op elkaar af te stemmen is inrichting van de communicatie bij incidenten op het water volgens de volgende vastgestelde communicatiemodellen (verbindingsschema's) van belang. De verbindingsschema's zijn hierna opgenomen waarin de juiste gespreksgroepen vermeld zijn.

Communicatie

Schema routine (tot GRIP 1): contact tussen veldeenheden

veldeenheden op water en op land

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



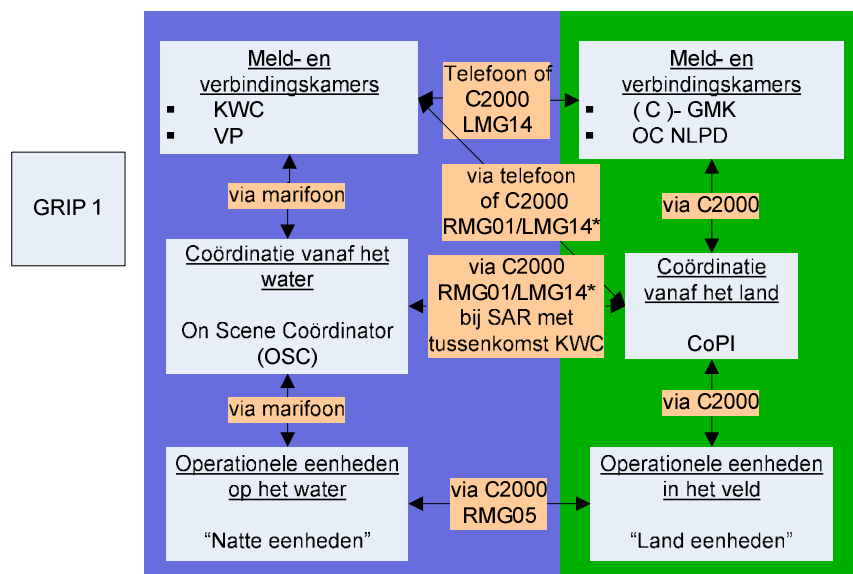
Als eenheden van buiten de betreffende regio bijstand verlenen aan de bronregio, moeten zij zich via de gangbare procedure (zie onderstaand kader uit handboek fleetmapping) hiervoor inmelden om te kunnen koppelen aan RMG 05.

*Procedure voor gebruik van Inmeldgroepen:*

- Een eenheid van een regio die contact wil met een andere regio meldt zich op de inmeld gespreksgroep van de betreffende regio (via de methode van aanvraag spraakcontact).
- De meldkamer van de betreffende regio bepaalt of de afhandeling plaatsvindt op de inmeldgroep.
- Indien de aard van het incident zodanig is, dat afhandeling niet kan plaatsvinden op de inmeld gespreksgroep, bepaalt de centralist dat afhandeling van het incident plaatsvindt op de bijstandgroep van de betreffende regio.

**Schema vanaf GRIP 1: contact tussen CoPI – OSC**

- Voor de communicatie tussen het CoPI en de OSC gelden de volgende uitgangspunten:
- De deelnemers van het CoPI zullen communiceren via Sxx-RMG01 of SLA-LMG14.
- Om afstemming te houden tussen land en water zal ook de OSC en het CoPI via Sxx-RMG01 of SLA-LMG14 in verbinding met elkaar staan. Het is dus belangrijk bij het aanwijzen van een OSC rekening te houden met het feit dat dit platform ook uitgerust is met C2000. Als Search and Rescue (SAR) het primair proces is vindt communicatie tussen OSC en CoPI plaats met tussenkomst van de SAR-Liaison met het KWC
- Ook als er geen OSC is aangewezen bij een SAR-actie zal het KWC, via tussenkomst met de SAR Liaison, communiceren met het CoPI. Het KWC zal meeluisteren via de betreffende gespreksgroep, zodat zij vanuit het bronbestrijdings-gebied geïnformeerd blijft. Het KWC en de regionale meldkamer zullen elkaar blijven informeren. Dit behoeft niet via C2000 te zijn, maar kan ook telefonisch.



RMG01/LMG 14\*: Voor C2000 communicatie tussen CoPI - OSC en CoPI met de Meld- en verbindingkamers zijn twee mogelijkheden weergegeven, RMG 01 of LMG 14. RMG 01 is het regionaal coördinatiekanaal dat een CoPI ook bij landincidenten gebruikt. LMG 14 is een landelijke watergespreksgroep voor het IJsselmeergebied. Gelet op de problemen met RMG-kanalen in het Randmerengebied waar het in de praktijk lastig is om leidinggevend van verschillende regio's op het water en het land met elkaar te laten communiceren kan het landelijke kanaal een oplossing bieden.

## DEEL B OPERATIONEEL PLAN

### 6 Maatregelen per scenario

Inleiding	In dit hoofdstuk is per scenario een scenariokaart ontwikkeld. Het doel van deze scenariokaarten is om de bij een incident betrokken leidinggevendenden van de organisaties een handvat en checklist te bieden bij de bestrijding per scenario.  Een scenariokaart geeft: <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> </ul>
Opbouw scenariokaart	Alle scenariokaarten hebben dezelfde opbouw. Onderstaand een voorbeeld van de opbouw van een scenariokaart.
Toelichting	Deze scenariokaarten zijn levende documenten. Dat wil zeggen dat aanpassing van de kaarten na lering uit inzet en oefening de kaarten mogelijk is.
Doelgroep	De doelgroep van deze scenariokaarten is primair de bezetting van het CoPI. Daarnaast zijn de kaarten ook voor de bezetting van het ROT en operationeel functionarissen in het veld bruikbaar.

SCENARIOKAART XX
Korte beschrijving scenario, hierin staan alle subscenario's gemeld.

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

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

## 6.1 Mens en dier in nood

### SCENARIOKAART 1, 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 is opgedeeld in 8 deelscenario's namelijk:

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

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: Kustwacht, binnen havenhoofd is de Brandweer verantwoordelijk
<b>Melding &amp; alarmering</b>	KNRM + gelieerde Reddingbrigades, SAR-helikopter, Politie-vaartuig, evt. duikteam, ambu, OvD-P
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als; - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - langdurige inzet.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	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. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	SAR-Liaison in CoPI Liaison OT Kustwacht in ROT
<b>Algemene punten</b>	Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden, SAMIJ-container (Enkhuizen, Monnickendam en Lelystad). Landelijk/specialistisch: bergers, schepen met sonar.

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij de Kustwacht als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
<b>2. Publieke zorg</b>	Opvanglocatie, vervoer naar opvanglocatie: betrek de betrokken reder en/of oliemaatschappijen. I.s.m. de betrokken private partijen wordt de uitvaart verzorgd. Vanaf GRIP 3 registreert gemeente de slachtoffers.
<b>6. Redding</b>	Genomen maatregelen, voortgang en tijdsduur, aanlandingsplaats, ligplaats, aantal personen, is vervoer nodig naar opvanglocatie.
<b>9. Acute gezondheidszorg</b>	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.
<b>10. Publieke gezondheidszorg</b>	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die doormeldt aan de GGD.
<b>12. Opsporing</b>	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>14. Bewaking en beveiliging</b>	Betrek scheepvaart in de buurt.
<b>15. Opsporing expertise</b>	Voortgang berging. Overweeg voor zoekacties de inzet van SIGNI, dreg- en sonardiensten, enz. Bepaal een locatie voor de overleden slachtoffers.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie Incidentbestrijdingsplan Noordzee voor de uitwerking van het SAR-proces. <a href="http://www.savedigiplan.nl/ibp/noordzee">www.savedigiplan.nl/ibp/noordzee</a> , procedures SAR 3 t/m 13, H8.2
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Informeel scheepvaart in de buurt. Strem de scheepvaart.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Genomen maatregelen communiceren

## 6.2 Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers

### SCENARIOKAART 2, VERONTREINIGING (OPPERVLAKTE) WATER EN OEVERS

Als gevolg van een incident kan een schip lading of brandstof verliezen, waarbij deze in het water terechtkomt en tot verontreiniging van het water leidt. Ook kan een lozing vanaf het land (calamiteit of dumping) verontreiniging van het water veroorzaken. Verschillende stoffen reageren verschillend met water:

- Drijvende vloeibare stoffen zoals olie en olieachtige substanties (versmering), kun je bestrijden met schermen, veegarmen, olieboom en skimmers (opruim zuigsystemen) (besmering). Daarnaast kan opruimen van toepassing zijn wanneer de verontreiniging is aangespoeld op een waterstaatswerk zoals dijken, oevers of op het strand.
- Door in water oplosbare of dispergerende stoffen ontstaat verontreiniging die verduistering, verzuring/verloging, opwarming, zuurstofdepletie, toxiciteit en/of bioaccumulatie kan veroorzaken. Deze verontreinigingen zijn in principe niet op te ruimen maar wel zijn maatregelen te nemen zodat het verontreinigde water snel is af te voeren naar bijvoorbeeld de zee of ander groot water. De stoffen die na het dispergeren overblijven zijn wel op te ruimen. Dit scenario is opgedeeld in 5 deelscenario's, namelijk:

2.1 Versmering / 2.2 Stof opgelost in water / 2.3 Stof drijft op het water / 2.4 Stof zinkt / 2.5 Verontreiniging kust/oever

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: RWS
<b>Melding &amp; alarmering</b>	Inzetvoorstel: RWS-LCM (onderdeel waterkamer van VWM), OvD-B, OvD-RWS, AGS, gemeente
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZ alarmeren); - er op het water meerdere processen spelen; - langdurige inzet.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Wat is er gebeurd: aard en omvang van de vervuiling, wat zijn de risico's voor de omgeving, wat zijn de effecten naar land, eventueel benodigd materieel, verwachte tijdsduur van het opruimen, opschaling gewenst.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS) OvD-RWS (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI Waterschap, EZ
<b>Algemene punten</b>	Rijkswaterstaat heeft een uitgebreid scala aan middelen voor het opruimen van olie en andere chemicaliën. Daarnaast zijn er SAMU-containers (Enkhuizen, Monnickendam en Lelystad). Waterschappen beschikken ook over middelen. Brandweerkorpsen hebben middelen voor kleinschalige verontreinigingen.

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij RWS als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
<b>2. Publieke zorg</b>	Aandacht voor scheepvaart die overlast heeft ondervonden.
<b>4. Omgevingszorg</b>	Inschatting van de effecten voor het milieu mn op het land.
<b>5. Bron- en emissiebestrijding</b>	Wijze waarom vervuiling wordt opgeruimd.
<b>7. Ontsmetting</b>	Gebruikte ontsmettingsmethode en middelen voor hulpverleners.
<b>10. Publieke gezondheidszorg</b>	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen. Zoals vis- en zwembod. Voorkomen van verdere gezondheidsschade.
<b>12. Opsporing</b>	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Mobiliteit</b>	Aan- en afvoerroutes voor materieel: strand en/of oevers.
<b>15. Opsporing expertise</b>	Waarnemingen en monsters vastleggen als bewijsmateriaal.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Overleg met EZ. Inzetgebied, Prognose. Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli. Stoppen met inname drinkwater.
<b>20. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen</b>	Stoppen met spuien /bemalen.

### 6.3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

#### SCENARIOKAART 3, ONGEVAL MET GEVAARLIJKE STOFFEN

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

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

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

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: Brandweer.
<b>Melding &amp; alarmering</b>	Inzetvoorstel: Ovd-B, AGS, TS, Ovd-G, ambu, Milieudienst, RWS, politie basiseenheid.
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Korte beschrijving van de situatie: effecten, benodigde middelen, verwachte ontwikkelingen, gewenste opschaling.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS) Ovd-RWS (waterkwaliteit/waterkwantiteit) in CoPI Waterschap
<b>Algemene punten</b>	Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden, SAMIJ-container (Enkhuizen, Monnickendam en Lelystad) Landelijk/specialistisch: BOT-mi via RWS-LCM, RIVM, Bergers, Flack Risk.

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij de Brandweer als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en). Communiceer over de aard en omvang van het incident. Bestrijdingsmaatregelen. Gevaren voor de volksgezondheid Te verwachten ontwikkelingen: Informeren van scheepvaart / bewoners / omliggende bedrijven / pers
<b>2. Publieke zorg</b>	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
<b>5. Bron- en emissiebestrijding</b>	Beeld vormen aan de hand van de melding. Gebied voorlopig indelen in: inzetgebied, bovenwinds gebied en effectgebied, onveilig gebied, stromingsgebied. De bron bovenwinds benaderen. Als het schip vaart, kan de nautisch verkeersmanager een lig-, aanleg- of ankerplaats voorschrijven. Als dat niet mogelijk is, moet een 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. Zie IVS90 (via RWS) voor informatie over ladinggegevens. Regel opvang en verzorging voor de slachtoffers.
<b>6. Redding</b>	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood.
<b>7. Ontsmetting</b>	Ontsmetting zal voornamelijk plaatsvinden door af te spoelen of besmette kleding in te nemen. Zijn er mensen en/of dieren in de rook geweest? Schoonmaken van mensen / dieren / water / oevers.
<b>10. Publieke gezondheidszorg</b>	Voorkomen van verdere gezondheidsschade en/of geven van adviezen (via proces Communicatie).
<b>12. Opsporing</b>	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Mobiliteit</b>	Geef locatie aan waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust.
<b>14. Bewaking en Beveiliging</b>	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Als er veel verontreiniging in het open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken zoals: inblokken, afzuigen, extra doorstromen.
<b>20. Beheer Waterkwantiteit en waterkeringen</b>	Als watersystemen worden geblokt of als extra doorstroming moet plaatsvinden.



## 6.4 Brand en /of explosie

### SCENARIOKAART 4, BRAND EN / OF EXPLOSIE

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

4.1 Pleziervaarttuig / 4.2 Binnenvaartschip / 4.3 Rondvaartboot

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: Brandweer
<b>Melding &amp; alarmering</b>	Inzetvoorstel: Ovd-B, AGS, TS, Ovd-G, ambu, Milieudienst, RWS, politie basiseenheid
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Afhankelijk van het incident kan besloten worden de meetplanorganisatie op te starten.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	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
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS) Ovd-RWS (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI Waterschap
<b>Algemene punten</b>	Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden, SAMIJ-container (Enkhuizen, Monnickendam en Lelystad) Landelijk/specialistisch: Falck Risk, Bergers, BOT-mi via RWS-LCM, RIVM

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij de Brandweer als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en). Communiceer over de aard en omvang van het incident, Bestrijdingsmaatregelen, Gevaren voor de volksgezondheid Te verwachten ontwikkelingen, Informeren van scheepvaart / bewoners / omliggende bedrijven / pers
<b>2. Publieke zorg</b>	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
<b>4. Omgevingszorg</b>	Adviezen om het milieu te sparen.
<b>5. Bron- en emissiebestrijding</b>	Een brandend schip wordt bij voorkeur geblust als het is afgemeerd. Nautisch verkeersmanager bepaalt de aanlegplaats. Bij de keuze van de ligplaats, anker- of aanlegplaats wordt rekening gehouden dat geen of zo min mogelijk bevolking hinder ondervindt van de gevaarlijke stoffen. Zie IVS90 (via RWS) voor informatie over ladinggegevens, procedure 3 opvragen en advisering ladinggegevens (handboek Waterrand, blz 122). 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. Komt er bluswater in open water terecht Het blussen gebeurt in overleg met deskundigen.
<b>6. Redding</b>	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood.
<b>12. Opsporing</b>	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Mobiliteit</b>	Geef locatie aan waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust.
<b>14. Bewaking en Beveiliging</b>	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijgehouden.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie scenariokaart 1
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Als er veel (vervuild) bluswater in open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken.

## 6.5 Ordeverstoring

SCENARIO 5, ORDEVERSTORING
<p>Er is sprake van een ordeverstoring indien de dagelijkse orde aan boord van een schip verstoord is. Daarnaast zijn ordeverstoringen: grootschalige demonstraties en/of blokkades door belangengroeperingen (milieu, visserij etc).</p> <p>Bij een incident veroorzaakt door relschoppers aan boord zal het schip in principe doorvaren naar de haven. De kapitein waarschuwt de politie, die de relschoppers in de haven zal opwachten. Ook opvang van eventuele gewonden vindt plaats in de haven. Vindt de afhandeling niet in de haven maar op het open water plaats dan verloopt de afhandeling en coördinatie via de afgesproken structuren. We onderscheiden de volgende deelscenario's:</p> <p>5.1 Recreatie / 5.2 Partyboot / 5.3 Activisten op een vaartuig / 5.4 Stremming van de vaarweg / 5.5 Bij sluis/op de kant</p>

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: politie De leiding en coördinatie ligt bij GRIP 0 de OvD-P
<b>Melding &amp; alarmering</b>	Inzetvoorstel: Basiseenheid politie, Politie-vaartuig
<b>Op- &amp; afschalen</b>	OvD-P bepaalt in eerste instantie op-/afschaling. Verder volgens GRIP-regeling.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepalen omstandigheden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- betreft recreatie, binnenvaart of zeevaart;</li> <li>- schip vaart of schip ligt aan de kant;</li> <li>- exacte locatie / - wat is het onveilige gebied;</li> <li>- geschatte tijd waarin hulp ter plaatse kan zijn;</li> <li>- oorzaak ordeverstoring:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- doelgroep (tegengestelde belangen),</li> <li>- alcohol-/drugsgebruik,</li> <li>- enz.</li> </ul> </li> </ul> Weer: veiligheidsaspecten. Personen: aantal betrokken personen.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS)
<b>Algemene punten</b>	Denk aan: watergetrainde ME-pelotons. Regionaal zijn er overzichten van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij de politie als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en). Communiceer over de aard en omvang van de ordeverstoring. Hinder voor de scheepvaart. Te verwachten ontwikkelingen.
<b>11. Ordehandhaving / Handhaven Netwerken</b>	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Regel opvang, Aanlandingsplaatsen. Vervoer naar opvang. Toegangswegen zijn vrij voor hulpverleners. Pers op afstand. Mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons.
<b>12. Opsporing</b>	Afweging maken, volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Mobiliteit</b>	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie scenariokaart 1.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Verkeer op het water wordt omgeleid

## 6.6 Ecologisch incident

### SCENARIOKAART 6, ECOLOGISCH INCIDENT

Een ecologisch incident is een incident waarbij zich omstandigheden voordoen waardoor verstoring van het ecologische evenwicht door één van de andere scenario's of door besmettelijke dierziekten ontstaat. Een virus of ziekte kan grote aantallen dode en/of zieke flora en/of fauna veroorzaken. Bij dit scenario is continue bewaking van de risico's voor de volksgezondheid van belang. Vooral het inperken en afschermen van de bron en het besmette gebied is in dit scenario van belang. Tevens is voorlichting een belangrijk deelproces. We onderscheiden de volgende 2 deelscenario's:

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

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: RWS. Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Vanuit het CoPI heeft de OvD-RWS contact met de OSC.
<b>Melding &amp; alarmering</b>	Inzetvoorstel: RWS heeft regie vanuit CMIJ.
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Welke diergroep betreft het? Wat is de omvang van het incident? Is er een aanwijsbare bron? Wat zijn de risico's voor de omgeving? Wat zijn de effecten naar land?
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS) OvD-RWS (waterkwaliteit/waterkwantiteit) in CoPI Waterschap
<b>Algemene punten</b>	Deskundigheid bij vogelopvang, Ecomare op Texel, Dolfinarium in Harderwijk en het BOT-mi via RWS-LCM. SAMJ-container (Enkhuizen, Monnickendam en Lelystad).

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
<b>5. Bron- en emissiebestrijding</b>	Inschakelen van vrijwilligers voor het opruimen. Inschakelen gemeente voor het leveren van containers/zakken om dode dieren in te doen. Bepaal de verspreiding van dode/zieke planten en dieren.
<b>7. Ontsmetting</b>	Wijze van schoonmaken van dieren/mensen/water/oeveren.
<b>10. Publieke Gezondheidszorg</b>	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen, zoals vis- en zwembod.
<b>13. Mobiliteit</b>	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijhouden.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie scenariokaart 1.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Te verwachten schade aan milieu. Adviezen om milieu te sparen bij RWS-LCM / BOT-mi verzamelen.

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

### SCENARIOKAART 7, AANVARING EN/OF LOSGESLAGEN SCHEPEN EN/OF LADING

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

Oprijvende materialen kun je met netten of kranen opvissen of borgen, eventueel ruimen wanneer ze aanspoelen. Baggeren, dreggen of borgen zijn opties bij zinkende stoffen en materialen. Daarnaast is het uitvoeren van onderzoek naar mogelijke (milieu)gevaren en mogelijke oorzaak en gevolgen van het incident van belang. We onderscheiden de volgende 4 deelscenario's:

7.1 In de vaarweg / 7.2 Gezonken / 7.3 Op oever/strand / 7.4 Vermist

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: RWS. De OSC coördineert de inzet op het water. Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Vanuit het CoPI heeft de OvD-RWS contact met de OSC.
<b>Melding &amp; alarmering</b>	Inzetvoorstel: Boot van Politie en/of RWS
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Opschaling naar GRIP 1 en verder overwegen als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Wat is er gebeurd? Wat is de omvang van het incident? Zijn er personen gewond? (betrek scenariokaart 1) Wat zijn de gevolgen voor de scheepvaart en andere economische activiteiten rondom het IJsselmeergebied? Is er een aanwijsbare bron?
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS) OvD-RWS (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI Waterschap
<b>Algemene punten</b>	Houd rekening met inzet van sleepboten.

#### Multidisciplinaire aandachtspunten

Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
<b>5. Bron- en emissiebestrijding</b>	Ladinggegevens. Schoonmaakactie bij aanspoelen lading op stranden en oevers.
<b>13. Mobiliteit</b>	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden.
<b>15. Opsporing expertise</b>	Vastleggen waarneming. Bemonstering.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie scenariokaart 1.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Uitwisselen gegevens met Waterschap en gemeente.

## 6.8 Ongeval op ijs/persoon door ijs

SCENARIOKAART 8, ONGEVAL OP IJS/PERSOON DOOR IJS	
Onder dit type incident vallen ongevallen op het ijs en personen die door het ijs zakken. Dit scenario is opgedeeld in 2 deelscenario's namelijk:	
8.1 Ongeval op ijs	
8.2 Persoon (en) door het ijs	

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	KWC = Buitendijks (ruim binnenwater) OvD B = Buiten het werkingsgebied van het plan, binnendijks
<b>Melding &amp; alarmering</b>	GMK/ KWC
<b>Op- &amp; afschalen</b>	Afhankelijk van de beeldvorming starten landpartijen processen op. GRIP 1 kan overwogen worden indien als: - Complexiteit, Hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden, Er duidelijke effecten zijn naar het land, Er meerdere processen op het water spelen, Langdurige inzet OvD B / KWC overleggen indien verdere zoekacties worden stopgezet. Afschaling door de hoogst leidinggevende. SAR proces wordt beëindigd door KWC
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepaal omstandigheden: - Aard incident, aantal personen, Locatie, afstand tot landzijde, bereikbaarheid, Locatie binnenwater, ruim binnenwater (buiten de dijken), Complicerende factoren, Sterkte ijs, Kruierend Ijs, Hulpverlening wel of niet op het ijs Wat is er gebeurd, Verwachte locatie en tijdstip aanlandingsplaats(en), Aantal en toestand geredde personen, Voortgang search and rescue, Extra benodigd materieel
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	SAR-Liaison in CoPI Liaison OT Kustwacht in ROT
<b>Algemene punten</b>	Redmiddelen brandweer eventueel aangevuld met ijsvlet. Helikopter. Reddingsbrigades inzetbaar met specialistische middelen (o.a overlevingspakken, brancards, drijflijnen). In sommige gebieden kan KNRM hulpverleners in overlevingspakken leveren, die assisteren in de redding op het ijs. (hierover dienen afspraken tussen KNRM en regionale brandweer gemaakt te worden) (Model Marken).

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij de Kustwacht als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en).
<b>2. Publieke zorg</b>	Opvanglocatie, vervoer naar opvanglocatie: betrek de betrokken reder en/of oliemaatschappijen. I.s.m. de betrokken private partijen wordt de uitvaart verzorgd. Vanaf GRIP 3 registreert gemeente de slachtoffers.
<b>6. Redding</b>	Standaard procedure duikinzet, oppervlakte redding, ijsduiken. OvD, duikploegleider en bevelvoerder bepalen op basis van risico analyse inzet. Startpunt en situatie ter plaatse is bepalend. In Marken, Zeevang, Harderwijk en Elburg zijn hiervoor specialistische teams beschikbaar.
<b>9. Acute gezondheidszorg</b>	Buitendijks: Ambulance personeel komt niet op ijs. Binnendijks, alleen als het signaal veilig is gegeven.
<b>12. Opsporing</b>	Strafrechtelijk onderzoek (oorzaak)
<b>13. Mobiliteit</b>	Verkeerscirculatie
<b>17. Search and Rescue</b>	Inzet Helikopter: Op ruim binnenwater is KWC verantwoordelijk voor search and rescue. Op binnendijks water kan een verzoek tot ondersteuning van de helikopter gedaan worden. (dag en nacht inzetbaar, bij zeer slecht zicht / ijsvorming niet)

## Bijlage 1 Afkortingen

Afkorting	Omschrijving
AC	Actiecentrum
BOT-mi	Beleids Ondersteunend Team milieu-incidenten
BRW	Brandweer
CoPI	Commando Plaats Incident
CMIJ	Centrale Meldpost IJsselmeergebied
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure
IBP	Incidentbestrijdingsplan
NLPD	Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, voorheen KLPD
KNBRD	Koninklijke 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 Crisismanagementsysteem
MIC	Melding- en informatiecentrum
OSC	On Scene Coördinator
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-RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
OvD-W	Officier van Dienst Water
RAC	Regionale alarmcentrale
RBT / GBT	Regionaal beleidsteam, Gemeentelijk beleidsteam
RCC	Rescue Coördination Centre
ROT	Regionaal operationeel team
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search And Rescue
SAMIJ	Samenwerkingsregeling ongevallenbestrijding IJsselmeergebied
SITRAP / SITREP	Situatie rapport / Situation report
SMC	SAR-Mission Coördinator
SRWS	Samenhangend Risicowatersysteem
VC	Verkeerscentrale of verbindingscommandowagen
VHF	Very High Frequency (Marifoon)
VP	Verkeerspost
VR	Veiligheidsregio

## Bijlage 2 Dekkingsplan

**Toelichting** Het dekkingplan is een plan waarin voor het samenhangend risicowatersysteem vastgesteld is welke middelen waar op welk moment kunnen zijn. Ook is aangegeven waar zorgnormen voor de verschillende processen haalbaar zijn.

**Dekkingsplan** De laatste versie van het dekkingplan is opgesteld in 2010. In het dekkingplan is de opkomst en dekking van de volgende categorieën middelen in beeld gebracht:

Middelen	Voorbeeld
Reddingsvaartuigen	Vaartuigen KNRM en Reddingsbrigade met SAR taken
Reddingshelikopter	SAR-helikopter Defensie Helikopter Commando (DHC)
Vaartuig duikteam	Brandweerboten van Hoorn, Bunschoten en KNRM Urk
Oliebestrijdingsvaartuig	RWS-oliebestrijdingsvaartuigen
Geneeskundige hulp op het water	Reddingsvaartuigen met opstapregelingen (formeel en informeel)
Vaartuig brandweereenheid 1	Het tweede reddingsvaartuig van KNRM of reddingsbrigade van elke post met opstapregelingen (formeel en informeel)
Vaartuig brandweereenheid 2	Ook de boten van de brandweer zijn hierin opgenomen
Vaartuig politie	Vaartuig van een dienst van de politie
Vaartuig t.b.v. verkeersmanagement	Vaartuigen Politie en Rijkswaterstaat
KNRM + gelieerde stations	KNRM + gelieerde stations
Patrouillevaartuig Rijkswaterstaat	Vaartuigen van RWS

Daarnaast is ook de opkomst van de scenario's in beeld gebracht aan de hand van een maatgevend middel.

**Middelen** In het dekkingplan is een lijst opgenomen met de beschikbare middelen.

**SAMIJ-container** De SAMIJ-container gestationeerd te Sneek is niet meer operationeel.

### Bijlage 3      Uitvraagprotocol

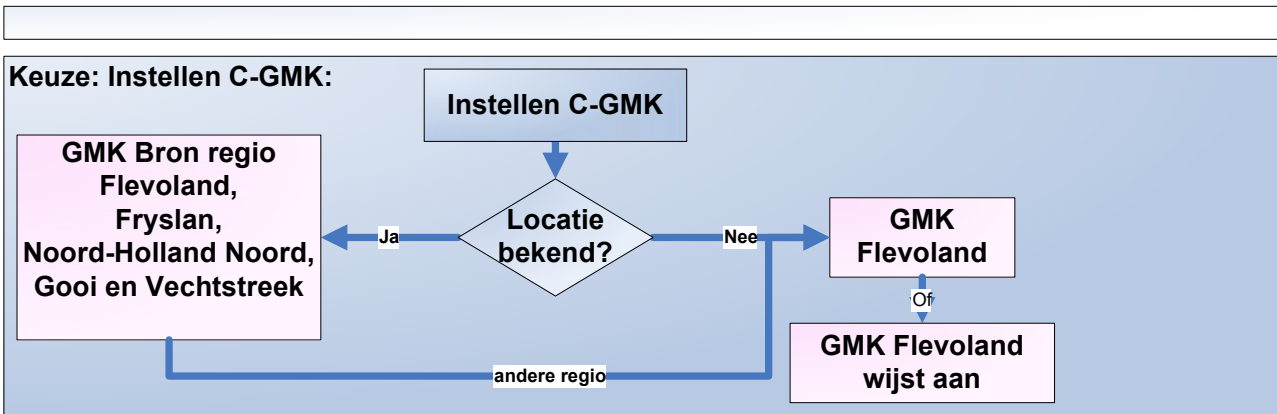
Toelichting

Uitvraagprotocol ten behoeve van meldkamers die een incidentmelding kunnen ontvangen.

<b>Wie</b>
<input type="checkbox"/> Naam melder en bereikbaarheidsgegevens
<input type="checkbox"/> Roepletters/nummer schip
<input type="checkbox"/> Naam schip
<input type="checkbox"/> Type schip
<b>Wat</b>
<input type="checkbox"/> Personen aan boord (POB's)
<input type="checkbox"/> Aantal gewonden/vermisten
<input type="checkbox"/> Lading
<input type="checkbox"/> Aard van incident
<input type="checkbox"/> Wat is waargenomen (meerdere schepen betrokken)
<b>Waar</b>
<input type="checkbox"/> Positie schip (KM raai)
<input type="checkbox"/> Dichtstbijzijnde boei of haven
<input type="checkbox"/> Havennummer
<b>Wanneer</b>
<input type="checkbox"/> Wanneer heeft incident plaatsgevonden



## Bijlage 4 Meldkamerprotocollen

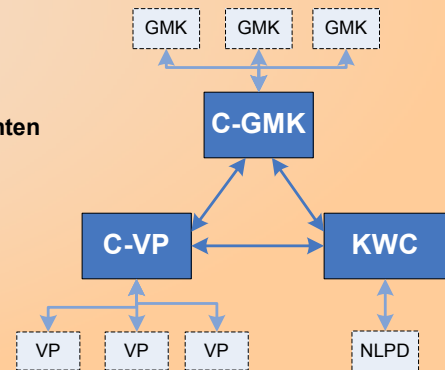


### TAKEN:

- Is verantwoordelijk voor de (afstemming over) de alarmering ten behoeve van het incident met de bijbehorende acties.
- Heeft regie over het bovenregionaal berichtenverkeer en zorgt ervoor dat de eenheden naar de juiste (landelijke) gespreksgroepen schakelen (zie Informatiemanagement).
- Communiqueert met de betrokken GMK's en informeert de CMIJ en het KWC binnen het IJsselmeergebied.
- Alarmeert het C-ROT (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK)
- Alarmeert het C-RBT (of heeft daarover contact met de bijbehorende GMK)
- Is operationele vraagbaak en verzorgt afstemming voor en met de driehoek CMIJ, KWC en de betrokken GMK's;

### ACTIES:

- Acties in de rol van GMK uitvoeren
- Besluit instelling/toewijzing C-GMK
- Doormelding naar andere GMK
- Omliggende regio's informeren over svz onderstaande inhoudelijke punten
- Contact C-VP / KWC via schema hiernaast als contact voor alle GMK's
- Check bij KWC of NLPD op de hoogte is



- Breng aan alle partijen sitrap uit na afloop hectische fase (binnen 1 uur na aanvang) bij voorkeur via mail of fax

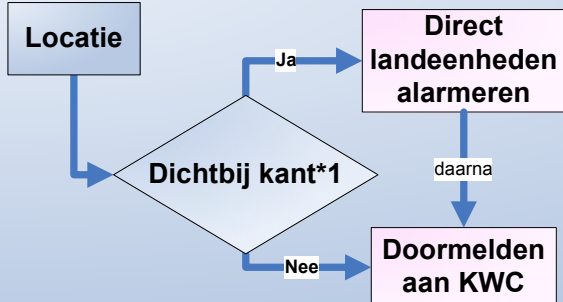
### INHOUD:

- Uit welke scenario's kaarten/protocol is het incident opgebouwd
- Hanteer bij afhandeling scenarioprotocol afstemming en scenariokaart uit IBP
- Welke dienst, instantie is procesverantwoordelijk
- Wie is leidend ter plaatse, is er een OSC
- Welke eenheden zijn ingezet
- Wat is de locatie van het CoPI (bij >/- GRIP 1)
- Wat is de aanlandingsplaats
- Hoe zijn de verbindingen georganiseerd
- Hoe is voorlichting geregeld
- .....

### Afstemming meldkamers: scenario 1 Mens en dier in nood

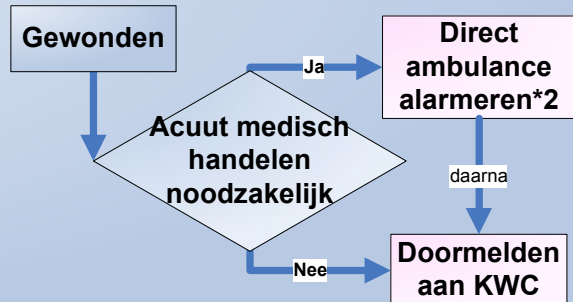
- Aanneمة melding door één van de meldkamers adhv uitdraagprotocol
- Scenariokeuze maken
- Doormelding naar de meldkamer van het primaire proces
- Onderstaande acties uitvoeren:

#### Keuze: Locatie incident tov de kant



\*1 Grijpredding vanaf de kant is realistisch

#### Acuut medisch handelen:



\*2 Als opstappers mee op reddingboot

#### TAKEN:

<p>(C-) GMK</p> <p>Alleen direct alarmeren als het incident dichtbij de kant plaatsvindt anders altijd eerst door alarmeren</p> <p>Beslissingsbevoegdheid aanlandingsplaats regelen KWC in afstemming met OvD (bijlage IBP)</p> <p>Alarmering Ambulance en mogelijk MMT</p> <p>Aandachtspunt tijd / tempo</p>	<p>KWC</p> <p>primair proces verantwoordelijk directeur Kustwacht</p> <p>Alarmering reddingsvaartuigen en helikopter conform inzetvoorstel en dekkingsplan</p> <p>Contact Radio Medisch Advies tbv inschatting medische zorg voor mogelijk slachtoffer</p> <p>Aandacht voor indirecte alarmering van eenheden reddingsbrigade (in IJsselmeergebied Hoorn en Naarden)</p> <p>Contact met C-GMK over locatie aanlandingsplaats</p> <p>Inlichten C-VP, AICP</p>	<p>C-VP</p> <p>Ondersteunen bij positiebepaling</p> <p>Verkeersmanagement</p>
---	--	---

#### ACTIES:

- Beslis en communiceer wie rol van C-GMK heeft, zie protocol C-GMK
- Opschaling (GRIP) en de OSC functie bepalen
- Organiseer verbindingen, koppel gespreksgroepen in C2000
- Stem af wat door wie ingezet word
- Stem de locatie van het CoPI en aanlandingsplaats af
- Betrek scenariokaart en kijk of andere scenario's betrokken zijn
- Informeer C-VP in ieder geval na afloop ivm incident registratie

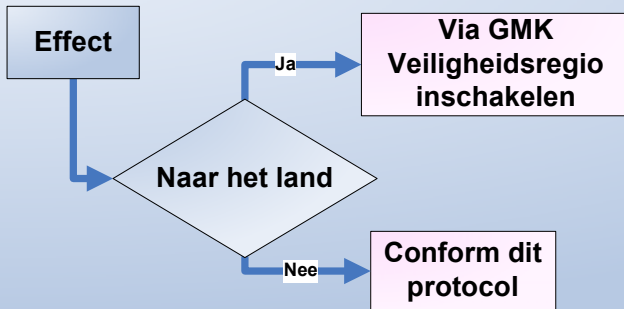
#### ACTIES SUBSCENARIO'S:

- neergestort vliegtuig
- als personen van boord zijn, ga naar scenario 7
- voor het sub-scenario ziekte aan boord is er ook een belangrijke rol voor de GHOR, neem direct contact op met betrokken GHOR

### Afstemming meldkamers: Scenario 2 en 6 Verontreiniging oppervlaktewater en ecologisch incident

- Aannee melding door één van de meldkamers adhv uitvraagprotocol
- Scenariokeuze maken
- Doormelding naar de meldkamer van het primaire proces
- Onderstaande acties uitvoeren:

#### Keuze: Effecten naar het land



#### TAKEN:

(C-) GMK

Maatregelen op het land afstemmen, dan scenario 3

Afstemmen of voorlichting vanuit "land"partijen nodig is

KWC

Mogelijk organisatie materiële bijstand

Inlichten NLPD

C-VP

primair proces verantwoordelijk nautisch beheerder, EZ is verantwoordelijk voor een ecologisch incident

Aanwijzen OSC

Rol voorlichting invullen

Ministerie van EZ betrekken  
Waterschap inlichten

Deskundigen raadplegen: milieudienst, RIVM, BOTMI

Verkeersmaatregelen nemen

#### ACTIES:

- Beslis en communiceer wie rol van C-GMK heeft, zie protocol C-GMK
- Opschaling (GRIP) en de OSC functie bepalen
- Organiseer verbindingen, koppel gespreksgroepen in C2000
- Stem af wat door wie ingezet word
- Stem de locatie van het CoPI en aanlandingsplaats af
- Betrek scenariokaart en kijk of andere scenario's betrokken zijn
- Informeer C-VP in ieder geval na afloop ivm incident registratie

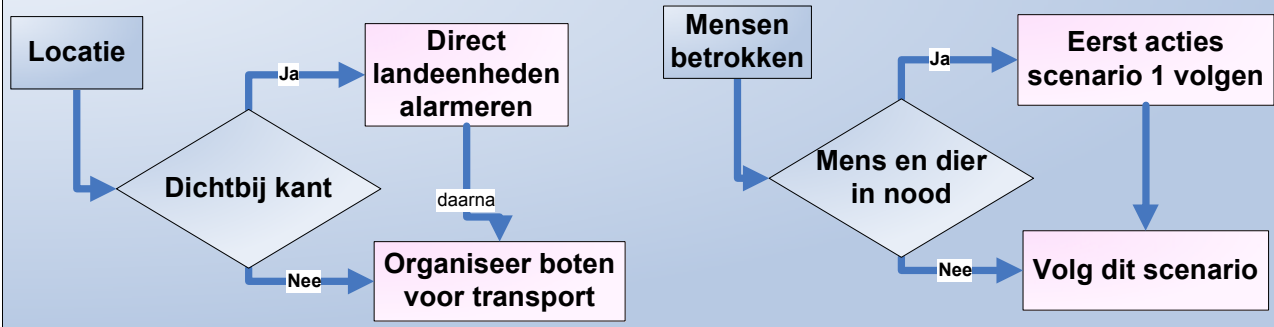
#### ACTIES SUBSCENARIO'S:

- indien dieren betrokken hiervoor juiste deskundigheid inschakelen, zie scenariokaart

**Afstemming meldkamers: Scenario 3 en 4 Ongeval met gevaarlijke stof en Brand en/of explosie**

- Aanname melding door één van de meldkamers adhv uitraagprotocol
- Scenariokeuze maken
- Doormelding naar de meldkamer van het primaire proces
- Onderstaande acties uitvoeren:

**Keuze: Locatie en Mensen betrokken**



**TAKEN:**

<p>(C-) GMK  <b>primair proces verantwoordelijk brandweer</b></p> <p>Alarmering TS+OvD volgens dekkingsplan, aanvullende alarmering voor OGS: AGS</p> <p>Organiseer vaartuig via KWC</p> <p>Gevaarsinschatting voor hulpverleners doorgeven</p> <p>Meteo, ontsmetting</p> <p>C-VP inlichten</p> <p>Aanwijzen OSC</p>	<p>KWC</p> <p>Organiseer transport voor brandweer</p> <p>Inbreng kennis schepen met blusmiddelen en overdruk mogelijkheden</p> <p>Inlichten NLPD</p>	<p>C-VP</p> <p>Verkeersmanagement</p> <p>Ondersteunen bij positiebepaling</p> <p>Informereren naar bluswatervervuiling , scenario 2</p> <p>Kennis over kegelschepen inbrengen</p> <p>Schade aan het milieu, dan ander scenario</p>
--	--	--

**ACTIES:**

- Beslis en communiceer wie rol van C-GMK heeft, zie protocol C-GMK
- Opschaling (GRIP) en de OSC functie bepalen
- Organiseer verbindingen, koppel gespreksgroepen in C2000
- Stem af wat door wie ingezet word
- Stem de locatie van het CoPI en aanlandingsplaats af
- Betrek scenariokaart en kijk of andere scenario's betrokken zijn
- Informeer C-VP in ieder geval na afloop ivm incident registratie

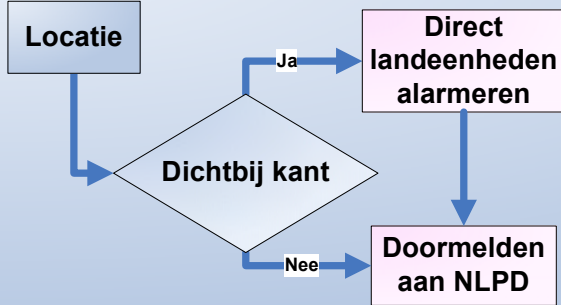
**ACTIES SUBSCENARIO'S:**

-

### Afstemming meldkamers: Scenario 5 Ordeverstoring

- Aanneمة melding door één van de meldkamers adhv uitvraagprotocol
- Scenariokeuze maken
- Doormelding naar de meldkamer van het primaire proces
- Onderstaande acties uitvoeren:

#### Keuze: Locatie incident tov de kant :



#### TAKEN:

(C-) GMK  
**primair proces verantwoordelijk politie**

Alarmering conform inzetvoorstel en dekkingsplan

Aanwijzen OSC

Voorlichting organiseren

KWC

Inlichten NLPD

C-VP

Verkeersmanagement, afsluiten vaarweg

Ondersteunen bij positiebepaling  
 Input strafrechtelijk onderzoek

#### ACTIES:

- Beslis en communiceer wie rol van C-GMK heeft, zie protocol C-GMK
- Opschaling (GRIP) en de OSC functie bepalen
- Organiseer verbindingen, koppel gespreksgroepen in C2000
- Stem af wat door wie ingezet word
- Stem de locatie van het CoPI en aanlandingsplaats af
- Betrek scenariokaart en kijk of andere scenario's betrokken zijn
- Informeer C-VP in ieder geval na afloop ivm incident registratie

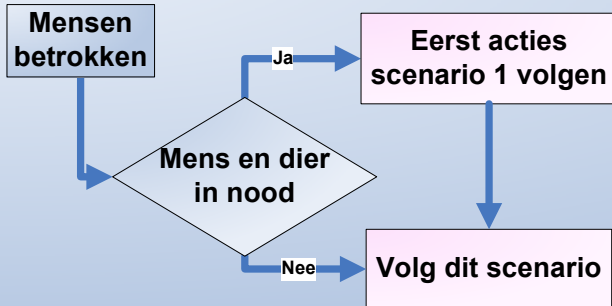
#### ACTIES SUBSCENARIO'S:

-

**Afstemming meldkamers: Scenario 7 Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading**

- Aanneمة melding door één van de meldkamers adhv uitvraagprotocol
- Scenariokeuze maken
- Doormelding naar de meldkamer van het primaire proces
- Onderstaande acties uitvoeren:

**Keuze: Andere scenario's van toepassing**



**TAKEN:**

(C-) GMK

Rol voorlichting invullen indien er bestuurlijke implicaties kunnen zijn:  
vb: object in vaarweg  
vb: passagiers betrokken

Bij betrokkenheid van personen (in gevaar, dan scenario 1

KWC

Bij betrokkenheid van personen (in gevaar, dan scenario 1

C-VP

**primair proces verantwoordelijk nautisch beheerder**

NLPD informeren voor mogelijk onderzoek

Bij betrokkenheid van personen (in gevaar, dan scenario 1

Aanwijzen OSC

Bij verontreiniging water, dan scenario 2

Bij stremming vaarweg en omvaarroutes ook verkeersposten in andere vaargebieden waarschuwen

**ACTIES:**

- Beslis en communiceer wie rol van C-GMK heeft, zie protocol C-GMK
- Opschaling (GRIP) en de OSC functie bepalen
- Organiseer verbindingen, koppel gespreksgroepen in C2000
- Stem af wat door wie ingezet word
- Stem de locatie van het CoPI en aanlandingsplaats af
- Betrek scenariokaart en kijk of andere scenario's betrokken zijn
- Informeer C-VP in ieder geval na afloop ivm incident registratie

**ACTIES SUBSCENARIO'S:**

- Op de oever dan direct GMK waarschuwen, voor eenheden vanaf het land
- Vermist met personen, ga naar scenario 1

## Bijlage 5 Inzetvoorstellen

Toelichting

Overzicht van inzetvoorstellen per (sub)scenario zoals deze door de werkgroep meldkamers is opgesteld (versie 0.4)

- Ad 1: Gekoppeld aan het scenario resp. subscenario zit een generieke voorstel vast dat aangeeft wat voor eenheden benodigd zijn.
- Ad 2: Op basis van een dekkingsplan zullen aan de hand van de gemelde locatie de door de meldingsclassificatie gewenste eenheden bepaald worden.
- Ad 3: De prioriteit geeft ernst van de situatie aan.

In onderstaand overzicht wordt alleen de eerste inzet weergegeven en uitgegaan van het principe dat er altijd de 'common sense' van de centralist/operator noodzakelijk blijft. De centralist/operator kan dus afwijken van het inzetvoorstel afhankelijk van de situatie.

Mens en dier in nood <sup>A1)</sup>	(G)MK	Politie	VP/RWS	KWC
Persoon overboord/vermist	1 x WO 1 x TS 1 x HV <sup>A2)</sup> 1 x OVD-B 1 x ambu <sup>A3)</sup>			2 x reddingsvaartuigen (SAR) 1 x heli (SAR) OSC vaartuig <sup>A4)</sup>
Schip in nood <sup>A5)</sup>	1 x WO 1 x TS 1 x HV 1 x OVD-B 1 x ambu			2 x reddingsvaartuigen (SAR) 1 x heli (SAR) OSC vaartuig
Watersporter in problemen <sup>A6)</sup>				1 x reddingsvaartuig (SAR)
Ongeval/gewonde <sup>A7)</sup>	1 x ambu			1 x reddingsvaartuig (SAR) 1 x heli (SAR)
Ziekte aan boord	1 x ambu			1 x reddingsvaartuig (SAR) 1 x heli (SAR)
Neergestort luchtvaartuig <sup>A8)</sup>	1 x WO 1 x TS 1 x HV 1 x OVD-B 1 x ambu 1 x politie GRIP 1	1 x vaartuig		2 x reddingsvaartuigen (SAR) 1 x heli (SAR) OSC vaartuig
Problemen ijs	1 x WO 1 x TS 1 x HV 1 x OVD-B 1 x ambu			1 x heli (SAR) <sup>A9)</sup>

- A1) Proces 26 Search and Rescue zoals uitgevoerd door o.a. KNRM onder verantwoordelijkheid van KWC kent niet zoals bijvoorbeeld de Brandweer een opschalingssystematiek.
- A2) Alarmering indien incidentlocatie bekend (i.v.m. opkomsttijden, gouden uur en zoekpatronen). Van belang hierbij is te realiseren dat zowel Friesland als Amsterdam geen duikinzet plegen op het IJsselmeer.
- A3) Alarmering indien locatie bekend en daadwerkelijk SO's betrokken bij incident.
- A4) Het OSC vaartuig en OSC functionaris kan worden geleverd door Politie/RWS/KNRM afhankelijk van de locatie van het incident en wordt door het KWC aangesteld conform de bepalingen in het IBP.
- A5) Het gaat hier om dreigende nood die noopt tot onmiddellijke hulp. Bijvoorbeeld mensen aan boord in nood of dreigend en onmiddellijk gevaar. Inzet is hetzelfde als bij persoon overboord/vermist.
- A6) Watersporter in problemen: zijnde niet pleziervaartuigen. Denk hierbij aan een zoekanoer, of een surfer die zichzelf niet (meer) in veiligheid kan brengen, zonder hulp van buitenaf.
- A7) Het gaat hier om een opvarende met letsel die noodzakelijk medische verzorging nodig heeft. KWC consulteert arts en alarmeert via CPA ambulance(s) of MMT
- A8) Classificatie noodzakelijk, klein, middel, groot. Opschaling naar GRIP 1
- A9) Indien IJsselmeer dichtgevroren dan alleen SAR heli alarmeren, indien niet dichtgevroren dan reddingseenheden.



Ongevallen gevaarlijke stoffen	(G)MK	Politie	VP/RWS	KWC
Hinderlijke lucht		1 x vaartuig		
Vrijgekomen brandbare stof	1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B 1 x ambu	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	1 x reddingsvaartuigen (SAR) <sup>A10)</sup>
Vrijgekomen chemische stof	GRIP 1 1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B 1 x AGS 1 ambu ambu	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	1 x reddingsvaartuigen (SAR)
Vrijgekomen radioactieve stof	GRIP 1 1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B 1 x AGS 1 ambu	1 x vaartuig		1 x reddingsvaartuigen (SAR)
Ontstaan gaswolk	GRIP 1 1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B 1 x AGS 1 ambu	1 x vaartuig		
Transportleiding	GRIP 1 1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B 1 x AGS 1 ambu Gemeente Eigenaar	1 x vaartuig		
Aantreffen explosief	1 x OVD-B 1 x Ambu, 1 x TEV (PVO) X x Politie	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	
Gedumpte/onbekende stof	1 x OVD-B 1 x AGS, 1 x LFO	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement) 1 x BOA	

A10) Altijd een extra vaartuig alarmeren i.v.m. opstappers brandweer.

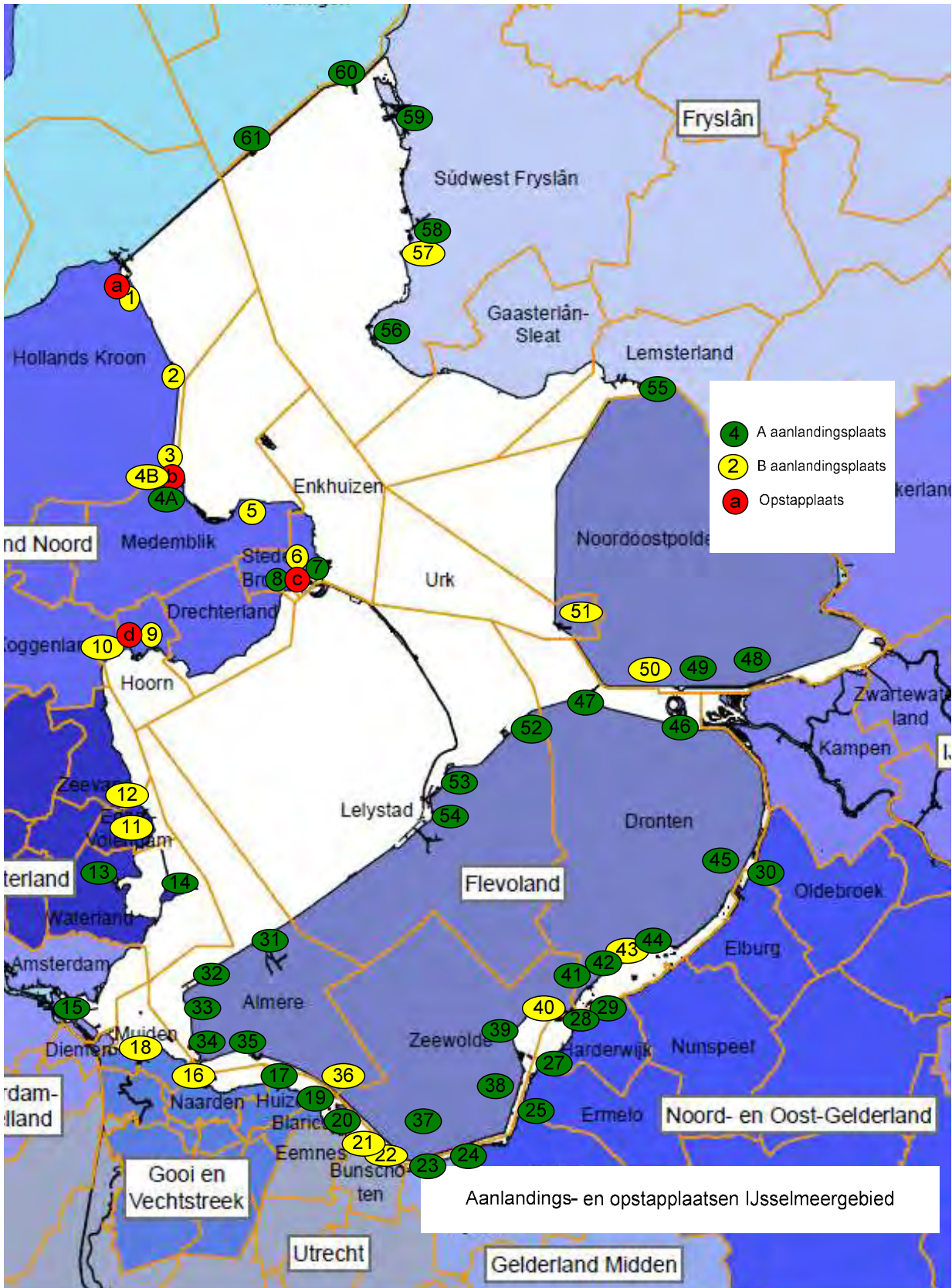
<b>Brand en explosie</b>	<b>(G)MK</b>	<b>Politie</b>	<b>VP/RWS</b>	<b>KWC</b>
Pleziervaart	1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	1 x reddingsvaartuigen (SAR) 1 x heli (SAR)
Binnenvaartschip	1 x blusboot/boot met bluscapaciteit 1 x TS 1 x OVD-B	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	1 x reddingsvaartuigen (SAR)
Rondvaartboot	GRIP 1 2 x blusboot/boot met bluscapaciteit 2 x TS 1 x OVD-B	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	2 x reddingsvaartuigen (SAR) 1 x heli (SAR)
Cruiseschip/partyschip	GRIP 1 2 x blusboot/boot met bluscapaciteit 2 x TS 1 x OVD-B	1 x vaartuig	1 x vaartuig (verkeersmanagement)	2 x reddingsvaartuigen (SAR) 1 x heli (SAR)

<b>Verontreiniging (oppervlakte) water en oevers</b>	<b>(G)MK</b>	<b>Politie</b>	<b>VP/RWS</b>	<b>KWC</b>
Versmering	1 x OVD-B 1 x OvD-G AGS	1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA + oliebestrijdingsmiddelen 1 x OVD-RWS	
Stof opgelost in water	1 x OVD-B 1 x OvD-G AGS	1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	
Stof drijft op water	1 x OVD-B 1 x OvD-G AGS	1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA + oliebestrijdingsmiddelen 1 x OVD-RWS	
Stof zinkt	1 x OVD-B 1 x OvD-G AGS	1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	
Verontreiniging kust/oever	AGS Grip-1 ehd-politie	1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA + oliebestrijdingsmiddelen 1 x OVD-RWS	

<b>Ecologisch incident</b>	<b>(G)MK</b>	<b>Politie</b>	<b>VP/RWS</b>	<b>KWC</b>
Aangespoelde vogels/dieren	Ehd – politie		1 x BOA 1 x OVD-RWS	
Veel zieke/dode dieren in het water		1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	

<b>Aanvaring en/of losgeslagen schepen en lading</b>	<b>(G)MK</b>	<b>Politie</b>	<b>VP/RWS</b>	<b>KWC</b>
In de vaarweg		1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	
gezonken		1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	
Op oever/strand	2 x ehd-politie OVD-P		1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	
Vermist		1 x vaartuig	1 x vaartuig + BOA 1 x OVD-RWS	

## Bijlage 6 Aanlandingsplaatsen



**OVERZICHT AANLANDINGSPLAATSEN PER VEILIGHEIDSREGIO**
**Noord-Holland Noord**

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
1	B	Wieringermeer	Den Oever	Zuiderhaven	x = 132 103 y = 549 225	N = 52 55 5 E = 05 02 5	52.929670, 5.046292
2	B	Wieringermeer	Oude Zeug	Oude Zeug	x = 135 917 y = 541 287	N = 52 51 3 E = 05 06 1	52.858867, 5.103225.
3	B	Medemblik	Medemblik	Havenkantoor	x = 136 199 y = 531 529	N = 52 46 2 E = 05 06 5	52.771123, 5.108283
4A	A	Medemblik	Medemblik	Regattahaven	x = 136 716 y = 531 495	N = 52 46 1 E = 05 06 6	52.770406, 5.115783
4B	B	Medemblik	Medemblik	Stoommuseum	x = 137 020 y = 530 409	N = 52 45 4 E = 05 07 2	52.76671 5.12085
5	B	Andijk	Andijk	Jachthaven Andijk	x = 141 219 y = 528 582	N = 52 44 4 E = 05 10 6	52.744573, 5.183326
6	B	Enkhuizen	Enkhuizen	KNRM-gebouw	x = 148 993 y = 523 867	N = 52 42 0 E = 05 17 5	52.702531, 5.298253
7	A	Enkhuizen	Enkhuizen	Gependam	x = 148 447 y = 523384	N = 52 41 5 E = 05 17 2	52.69783, 5.29027
8	A	Enkhuizen	Enkhuizen	Iswal	x = 147 375 y = 522 394	N = 52 41 2 E = 05 16 3	52.688851, 5.273947
9	B	Hoorn	Hoorn	Visserseiland	x = 132 567 y = 516 458	N = 52 38 0 E = 05 03 2	52.634614, 5.055977
10	B	Hoorn	Hoorn	Houten Hoofd	x = 133 122 y = 516 614	N = 52 38 1 E = 05 03 5	52.637119, 5.063150

**Opstapplaatsen Noord-Holland Noord (niet beschreven en geen kaartjes of foto's)**

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
a	O	Wieringermeer	Den Oever	Schutsluis Zuiderhaven / ad- hoc met KNRM	x = 132 173 y = 549 299	N = 52 55 5 E = 05 02 5	52.9390128 5.04773
b	O	Medemblik	Medemblik	Oosterhaven / eventueel met Rescue Medemblik	x = 136 199 y = 531 529	N = 52 46 1 E = 05 06 3	52.77074 5.10863
c	O	Enkhuizen	Enkhuizen	Compagnie haven / met KNRM	x = 148 993 y = 523 867	N = 52 42 7 E = 05 17 5	52.70218 5.29834
d	O	Hoorn	Hoorn	vluichthaven Julianapark / Hessel Snoeck	x = 133 348 y = 516 693	N = 52 38 1 E = 05 04 2	52.63731 5.06735

**Zaanstreek-Waterland**

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
11	B	Edam-Volendam	Volendam	haven van Volendam	x = 133 321 y = 499 745	N = 52 29 6 E = 05 04 5	52.48500 5.06806
12	B	Edam-Volendam	Edam	camping Strandbad Edam / Nieuwe Haven	x = 133 317 y = 503 269	N = 52 31 0 E = 05 04 4	52.51667 5.06777
13	A	Waterland	Monnickendam	Markerveerhuis	x = 130 982 y = 496 078	N = 52 27 7 E = 05 02 2	52.45194 5.03389
14	A	Waterland	Marken	station KNRM	x = 135 495 y = 495 997	N = 52 27 5 E = 05 06 1	52.458971, 5.100690

### Amsterdam-Amstelland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
15	A	Amsterdam	Amsterdam	IJdijk / Zuider IJstraat	x = 126 377 y = 486 676	N = 52 22 2 E = 04 58 1	52.369914, 4.977515

### Gooi en Vechtstreek

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
16	B	Naarden	Naarden	Jachthaven Naarden	x = 137 816 y = 479 360	N = 52 18 7 E = 05 08 7	52.30195 5.13527
17	A	Huizen	Huizen	haven van Huizen	x = 144 637 y = 479 340	N = 52 18 7 E = 05 14 7	52.30194 5.23528
18	B	Muiden	Muiden	Koninklijke Jachthaven Muiden	x = 133 171 y = 482 902	N = 52 20 1 E = 05 04 1	52.33362 5.06695
19	A	Blaricum	Blaricum	aanlandingsplaats nabij Reddingsbrigade Blaricum	x = 149 050 y = 477 451	N = 52 17 6 E = 05 18 0	52.28503 5.30001

### Utrecht

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
20	A	Bunschoten	Bunschoten	Jachthaven Nieuwboer	x = 153 635 y = 473 674	N = 52 15 4 E = 05 22 2	52.260777, 5.372218
21	B	Bunschoten	Bunschoten	Nieuwe Haven de Eendracht	x = 153 768 y = 471 913	N = 52 14 7 E = 05 22 9	52.255050, 5.381933
22	B	Bunschoten	Bunschoten	Oude Haven / Gemeentelijke Haven	x = 153 730 y = 471 319	N = 52 14 7 E = 05 22 7	52.257116, 5.381402

### Gelderland-Midden

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
23	B	Nijkerk	Nijkerk	Jachthaven	x = 159 459 y = 473 707	N = 52 15 5 E = 05 27 9	52.25139 5.45250
24	B	Nijkerk	Nijkerk	Sluis en Arkervaartsluis	x = 160 521 y = 473 801	N = 52 15 8 E = 05 28 5	52.25138 5.46806

### Noord- en Oost-Gelderland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
25	A	Putten	Nulde	strand Nulde	x = 165 082 y = 475 824	N = 52 16 1 E = 05 32 0	52.269319, 5.535285
27	A	Ermelo	Horst	strand Horst	x = 166 900 y = 480 800	N = 52 18 5 E = 05 33 4	52.31503 5.56172
28	A	Harderwijk	Harderwijk	Vissershaven	x = 170 980 y = 484 980	N = 52 21 1 E = 05 37 2	52.35244 5.62175
29	A	Harderwijk	Harderwijk	Lorentzhaven	x = 171 050 y = 486 900	N = 52 22 1 E = 05 37 2	52.36975 5.62287
30	B	Elburg	Elburg	Elburg	x = 184 232 y = 496 045	N = 52 27 5 E = 05 49 2	52.45139 5.81722

### IJsselland

Er zijn geen aanlandings- en opstapplaatsen in IJsselland binnen het werkgebied van dit IBP (in het IBP Vaarwegen Oost-Nederland zijn aanlandingsplaatsen rond Kampen opgenomen).

### Flevoland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
31	A	Almere	Almere	Blocq van Kuffeler	x = 143 715 y = 492 232	N = 52 25 4 E = 05 13 1	52.417786, 5.2213290
32	A	Almere	Almere-Pampus	loswal Pampus	x = 137 650 y = 488 480	N = 52 23 2 E = 05 07 5	52.383904, 5.132375
33	A	Almere	Almere	Jachthaven Marina Almere-strand / Hollandse Brug	x = 137 754 y = 483 837	N = 52 20 3 E = 05 08 2	52.342183, 5.134134
34	A	Almere	Almere-Haven	Gooimeerdijk west / Almere-Haven west	x = 140 785 y = 482 933	N = 52 20 2 E = 05 10 4	52.334146, 5.178659
35	A	Almere	Almere-Haven	Sluiskade	x = 143 329 y = 482 543	N = 52 19 5 E = 05 12 5	52.330697, 5.215995
36	B	Zeewolde	Zeewolde	Eemmeerdijk / Gooimeerdijk Oost	x = 150 251 y = 479 528	N = 52 18 1 E = 05 19 3	52.303706, 5.317587
37	A	Zeewolde	Zeewolde	Jachthaven Eemhof	x = 155 533 y = 474 634	N = 52 15 3 E = 05 23 4	52.259740, 5.395017
38	A	Zeewolde	Zeewolde	Jachthaven Erkemedestraand	x = 161 759 y = 475 465	N = 52 16 1 E = 05 29 1	52.267163, 5.486223
39	A	Zeewolde	Zeewolde	Aanloophaven centrum	x = 165 766 y = 482 663	N = 52 19 5 E = 05 32 4	52.331792, 5.545156
40	B	Zeewolde	Harderhaven	Jachthaven Harderhaven	x = 170 240 y = 486 668	N = 52 22 3 E = 05 36 3	52.367686, 5.610967
41	A	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven Flevostrand	x = 171 784 y = 488 615	N = 52 23 6 E = 05 38 1	52.385135, 5.633733
42	A	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven Bremerbergsehoek	x = 179 338 y = 491 988	N = 52 24 5 E = 05 44 4	52.415168, 5.744938
43	B	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven de Klink	x = 181 668 y = 493 571	N = 52 25 4 E = 05 46 4	52.429288, 5.779302
44	A	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven Riviera Beach	x = 183 325 y = 495 488	N = 52 26 4 E = 05 48 1	52.446430, 5.803839
45	A	Dronten	Dronten	loswal Drontermeer	x = 184 190 y = 496 945	N = 52 27 3 E = 05 49 0	52.459478, 5.816676
46	A	Dronten	Ketelhaven	Jachthaven Intermarina	x = 180 309 y = 510 439	N = 52 34 5 E = 05 45 3	52.580946, 5.760612
47	A	Dronten	Swifterbant	loswal Kamperhoek	x = 172 227 y = 513 244	N = 52 36 2 E = 05 38 2	52.606476, 5.641517
48	A	Noordoostpolder	Ens	loswal Ramspolbrug	x = 186 069 y = 514 284	N = 52 36 5 E = 05 50 4	52.615208, 5.845939
49	B	Noordoostpolder	Ens	Loswal	x = 189 492	N = 52 37 3	52.625320,

				Neushoornweg	y = 515 432	E = 05 53 4	5.8966.76
50	A	Noordoostpolder	Nagele	Jachthaven Schokkerhaven	x = 179 267 y = 513 941	N = 52 36 4 E = 05 44 4	52.612472, 5.745490
51	B	Urk	Urk	KNRM	x = 169 586 y = 518 977	N = 52 39 2 E = 05 36 1	52.658073, 5.602781
52	A	Lelystad	Lelystad	Flevocentrale	x = 164 637 y = 510 002	N = 52 34 3 E = 05 31 4	52.57752, 5.52938
53	A	Lelystad	Lelystad	Jachthaven Deco Marina	x = 158 707 y = 504 901	N = 52 31 5 E = 05 26 3	52.531750, 5.441837
54	A	Lelystad	Lelystad	Jachthaven Lelystad-Haven	x = 156 797 y = 501 488	N = 52 30 3 E = 05 24 4	52.501084, 5.413674

### Fryslân

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
55	A	Lemsterland	Lemmer	loswal / kade Vuurtorenweg	x = 176 631 y = 539 171	N = 52 50 2 E = 05 42 2	52.839315, 5.708234
56	A	Nijefurd	Stavoren	steiger veer Stavoren- Enkhuizen	x = 153 030 y = 544 392	N = 52 53 1 E = 02 21 2	52.886658, 5.357938
57	B	Nijefurd	Hindeloopen	Havenkade / Gemeentehaven bij bunkerstation	x = 156 070 y = 550 797	N = 52 56 3 E = 05 24 1	52.944219, 5.403122
58	A	Nijefurd	Workum	Jachthaven "It Soal"	x = 157 319 y = 553 278	N = 52 57 5 E = 05 25 1	52.966516, 5.421718
59	A	Wûnseradiel	Makkum	Jachthaven Marina Makkum	x = 154 800 y = 563 057	N = 53 03 1 E = 05 23 3	53.05439, 5.384234
60	A	Wûnseradiel	Kornwerder- zand	Lorenzsluizen	x = 151 590 y = 564 651	N = 53 04 0 E = 05 20 1	53.068703, 5.336330
61	A	Wûnseradiel	Breezanddijk IJsselmeerszijde	Zuiderhaven	x = 142 809 y = 559 158	N = 53 01 0 E = 05 12 2	53.019217, 5.205545







