



Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied

Update 2023

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0473223.100
Definitief revisie 3.0
19 juli 2023

www.anteagroup.nl

Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied

Update 2023

projectnummer 0473223.100
documentnummer 20230426-473223
op basis van definitief revisie 3.0
19 juli 2023

Auteurs

SAVE

Opdrachtgever

Veiligheidsregio Flevoland
Postbus 10334
1301 AH Almere

datum	beschrijving	vrijgave
19 juli 2023	Bewerkbare versie	x

Inhoudsopgave

DEEL 0 ALGEMEEN	5
Documentgegevens	5
1.1 Documentinformatie	5
1.2 Documentlocatie	5
1.3 Status en versie historie	5
2 Inleiding	6
2.1 Algemeen	6
2.2 Doel	6
2.3 Leeswijzer	6
2.4 Bronnen en kaders voor het plan	7
2.5 Beheer	7
2.6 Opleiden en oefenen	8
DEEL A COÖRDINATIEPLAN	9
3 Werkingsgebied	9
4 Betrokken partijen	11
4.1 Inleiding	11
4.2 Toelichting op verantwoordelijkheden	12
4.3 Netwerk IJsselmeergebied	13
4.4 Bestuurlijke Netwerkaart Binnenvaart	14
5 Randvoorwaardelijke processen	15
5.1 Melding & alarmering	15
5.1.1 Procesverantwoordelijkheid	16
5.1.2 Wanneer verscheidene meldkamers betrokken zijn	16
5.1.3 Alarmeringsopties voor een GMK	18
5.1.4 Protocollen en afspraken	18
5.2 Leiding & coördinatie	18
5.2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen	18
5.2.2 Samenwerking bij GRIP 0	19
5.2.3 Coördinatie op plaats incident	19
5.2.4 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten	21
5.2.5 Verantwoordelijkheden op de eilanden	22
5.3 Op- & afschaling	22
5.3.1 Opschaling	22
5.3.2 Afschaling	23
5.4 Informatiemanagement	23
5.4.1 Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS)	23
5.4.2 Crisiscommunicatie	23
5.4.3 Verbindingen	24
DEEL B OPERATIONEEL PLAN	27
6 Maatregelen per scenario	27
6.1 Mens en dier in nood	28
6.2 Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers	30
6.3 Ongeval met gevaarlijke stoffen	32

datum 19 juli 2023
projectnummer 0473223.100
betreft Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied

6.4	Brand en/of explosie	34
6.5	Ordeverstoring	36
6.6	Ecologisch incident	38
6.7	Aanvaring (en/of losgeslagen schip, object of lading)	40
6.8	Ongeval op ijs/persoon door ijs	42

Bijlage 1	Afkortingen	45
------------------	--------------------	-----------

Bijlage 2	Aanlandingsplaatsen	47
------------------	----------------------------	-----------

Bijlage 3	Lijst eilanden IJsselmeergebied	53
------------------	--	-----------

Bijlage 4	Hulpverleningsvaartuigen met bluscapaciteit	55
------------------	--	-----------

DEEL 0 ALGEMEEN

Documentgegevens

1.1 Documentinformatie

Naam	Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied
Datum	14 juli 2023
Versienummer	3.0
Status	Definitief
Opdrachtgever	SAMIJ
Auteurs	Werkgroep SAMIJ, Antea Group

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 (onder het kopje documenten).

Contactgegevens

Veiligheidsregio Flevoland (SAMIJ)
Postbus 501
8200 AM Lelystad

1.3 Status en versie historie

Concept	1.1 maart 2023
Definitief	2.0 april 2023
Definitief na veegactie	3.0 14 juli 2023
Besluitvorming	<i>op basis van deze versie</i>

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 Samenhangend 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 in 2009 en is herzien in 2013 en 2018. Directe aanleiding voor herziening is de periodiek vastgelegde cyclus in het meerjarenprogramma om op basis van evaluatiepunten en vigerende wetgeving het IBP te herzien. Ook de herziening van het handboek 'Incidentbestrijding op het water' is voor herziening aanleiding geweest. Insteek van deze herziening is dat het handboek integraal als uitgangspunt is gebruikt.

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. 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 2 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-, lucht- 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 (o.a. 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 interregionale grenzen 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 afsprakendocument.

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, alsook 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.

Risicoprofiel IJsselmeergebied

Het Risicoprofiel omvat een overzicht van alle actuele en relevante risico's in relatie tot de nautische en gebruiksfuncties binnen het IJsselmeergebied. Uit het risicobeeld zijn verscheidene scenariobeschrijvingen opgesteld. De scenariobeschrijvingen van het risicoprofiel hebben raakvlakken met de scenariokaarten van dit IBP.

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.

datum 19 juli 2023
projectnummer 0473223.100
betreft Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied

Vaststelling

Voor de vaststelling hebben alle betrokken veiligheidsregio's (en gemeenten van de SAMIJ), Waterschappen, Rijkswaterstaat, KNRM, Kustwacht en Reddingbrigade Nederland het incident-bestrijdingsplan 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 afzonderlijke veiligheidsregio.

2.6 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.

Voor de invulling van deze coördinerende rol, is er een meerjarenbeleidsprogramma.

DEEL A COÖRDINATIEPLAN

3 Werkingsgebied

Werkingsgebied

Het werkingsgebied van dit Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied omvat de volgende wateren: het IJsselmeer, het Markermeer, de Gouwzee, het Zwartemeer, het IJmeer, Nijkerkernauw, Eemmeer, Gooimeer en de Randmeren. 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.

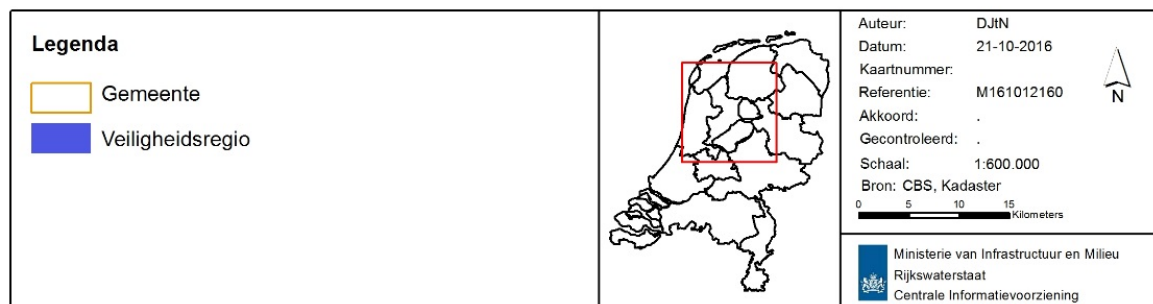
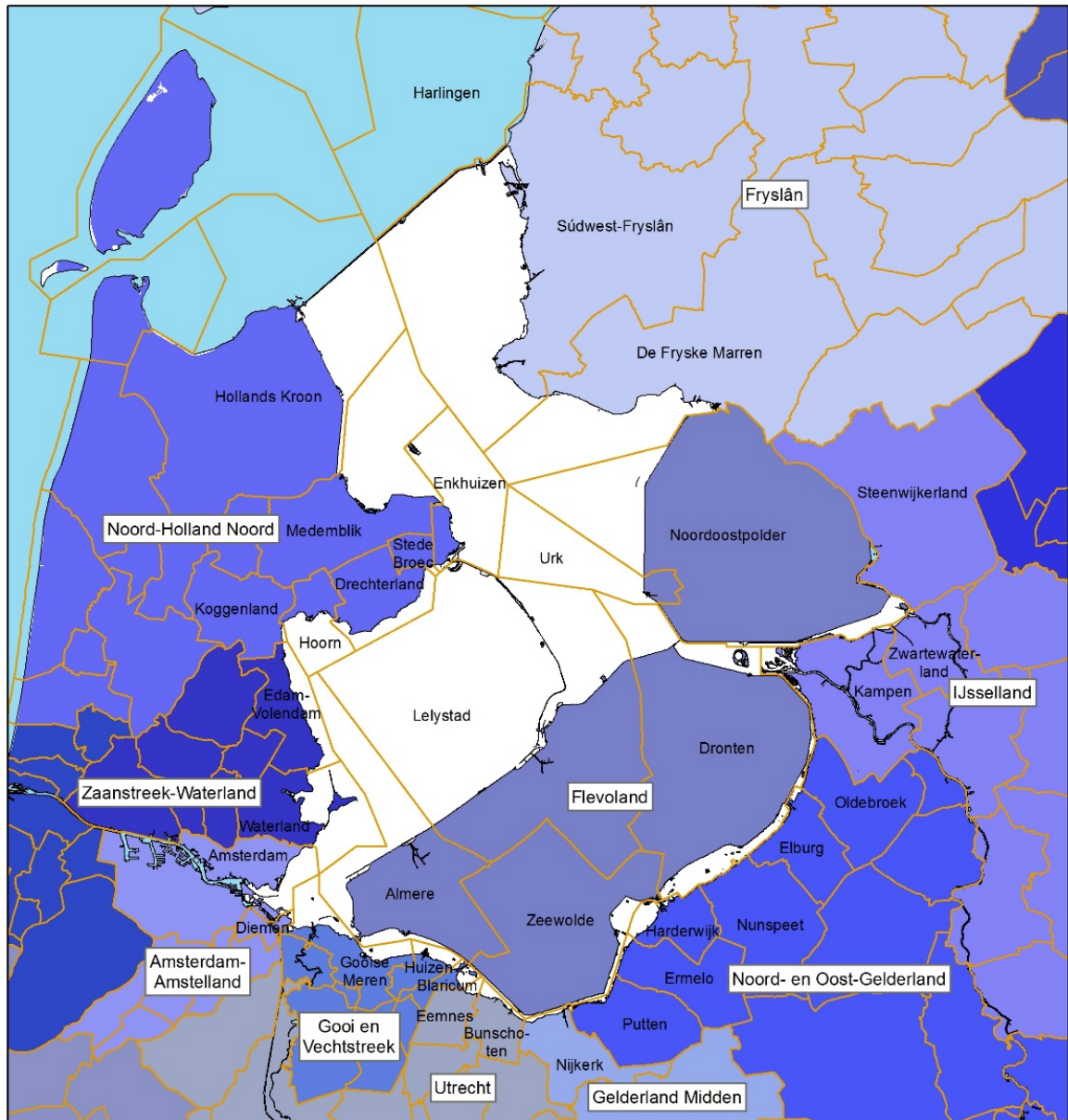
- IJssel: het bord 'IJssel'.
- Zwartemeer: Overgang Zwartewater/Zwartemeer: Grens ligt tussen zd13 en zd14 (zie nautische kaarten, betonning).
- Eem: bij het bord 'Eem'.

Bij de sluisdeuren van de Oranjesluis sluit het werkingsgebied aan op dat van het incident-bestrijdingsplan 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 IBP Vaarwegen Oost-Nederland.

Eilanden

In de wateren van het werkingsgebied van het IBP liggen een aantal eilanden. De locaties en namen van de eilanden zijn opgenomen in bijlage 3.

Gemeenten en veiligheidsregio's in en rond het IJsselmeergebied



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. Aan de processen op het land zijn een viertal waterprocessen toegevoegd.

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

		Kustwacht	Rijkswaterstaat	Brandweer	GHOR	RAV	Politie	Gemeente	Waterschap
1	Bron- en emissiebestrijding		x	x					
2	Redding			x (link 17)					
3	Ontsmetting			x					
4	Acute gezondheidszorg				x	x			
5	Publieke gezondheidszorg				x				
6	Bewaking en beveiliging						x		
7	Ordehandhaving						x		
8	Mobiliteit						x		
9	Handhaven netwerken						x		
10	Opsporings-expertise						x		
11	Interventie						x		
12	Opsporing						x		
13	Communicatie							x	
14	Publieke zorg							x	
15	Evacuatie							x	
16	Omgevingszorg							x	
17	Search and Rescue	x		x in haven					
18	Nautisch Verkeersmanagement		x					x (bij aantal havens)	
19	Beheer Waterkwaliteit		x						x (achter de dijken)
20	Beheer Waterkwantiteit		x						x (achter de dijken)

4.2 Toelichting op verantwoordelijkheden

Brandweer

De brandweer heeft tot taak:

- het voorkomen, beperken en bestrijden van brand;
 - het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand.
- 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.

RAV

De RAV is verantwoordelijk voor het organiseren van de ambulancezorg en de kwaliteit van de zorgverlening in de regio. De regio's van de RAV staan gelijk aan die van de Veiligheidsregio's. In 2022 is tussen AZN en het Kustwacht overeengekomen dat vanuit patiëntenbelang de taak van de Radio Medische Dienst voor RAV-regio's wordt overgedragen aan de meldkamers ambulancezorg. Dit geldt ook voor het IJsselmeergebied. De verwachting is dat deze transitie in de loop van 2023 geëffectueerd wordt. Dit zal 3 maanden voor aanvang met betrokken partijen gecommuniceerd worden door AZN en Kustwacht gezamenlijk.

Politie

De taak van de politie is in ondergeschiktheid van het bevoegd gezag:

- De daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde
- Het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven

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.

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.

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 (IJsselmeer-gebied) 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 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.

Drinkwaterproductiebedrijf

Het water van het IJsselmeer wordt in het drinkwaterproductiebedrijf van Andijk gebruikt voor het winnen van drinkwater. De waterkwaliteit, welke beïnvloed kan worden door calamiteiten op het water, is van invloed op de drinkwaterkwaliteit.

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 166 reddingsbrigades in Nederland. Deze verzorgen de bewaking en beveiliging bij strand en recreatiewater. Er is sprake van dat de eenheden van de Nationale Reddingsvloot worden opgenomen binnen de veiligheidsregio's, hierover vindt overleg plaats. De Reddingsvloot wordt ingezet bij regionale en landelijke rampbestrijding en overstromingsscenario'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/scheepseigenaar 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 ervoor zorg te dragen dat de risico's op het schip tot het minimum beperkt zijn. Tevens dient de eigenaar te zorgen 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:

1. bescherming van de integriteit van het eigen en bondgenootschappelijk grondgebied;
2. bevordering van de internationale rechtsorde en stabiliteit;
3. ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal.

Defensie neemt via de brigades van de landmacht deel aan de veiligheidsregio's. De Regionaal Militair Commandant is de Rijksheer namens defensie. Het eerste aanspreekpunt voor de VR is de Regionaal Militair

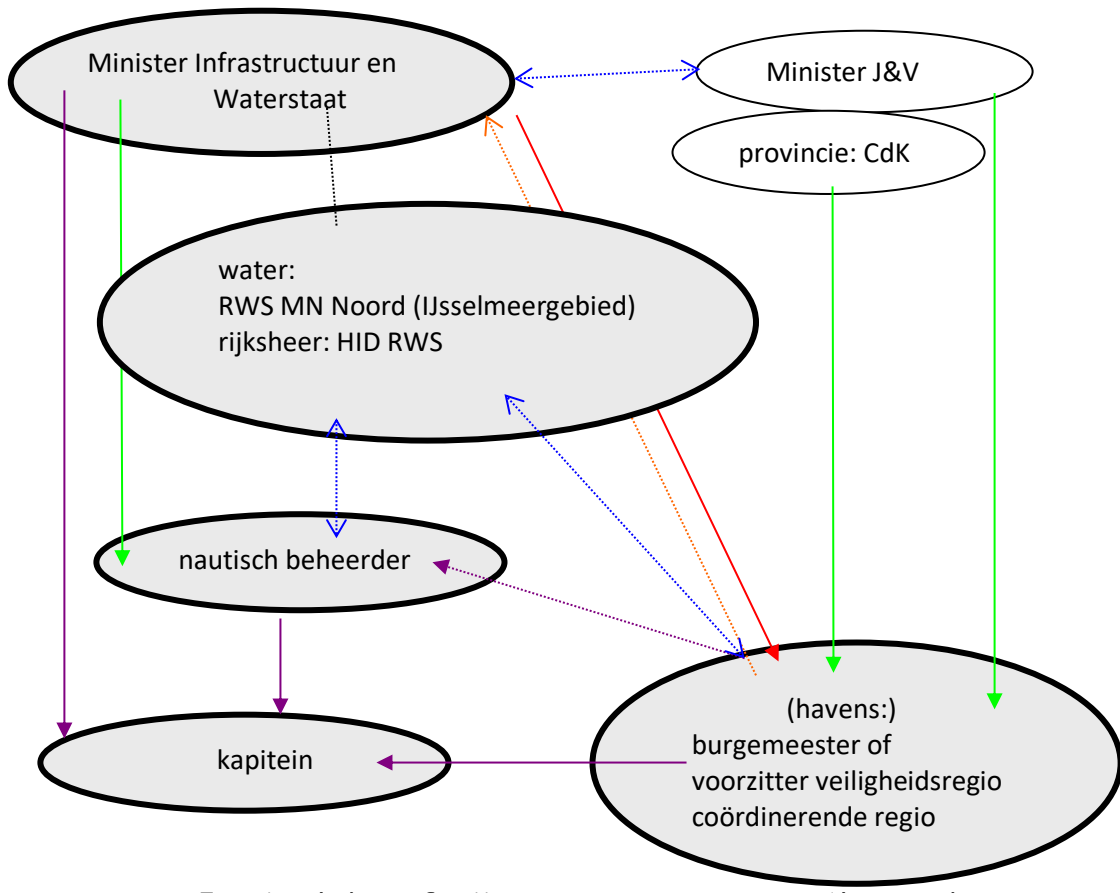
operationeel adviseur (voorheen OVR). Zij kunnen ondersteuning bieden door het inzetten van militairen en materieel. Daarnaast kan men de hulpverlening coördineren.

PWO

De PWO'ers is een private hulpverleners organisatie en zijn actief op de meren en vaarwegen van zuidwest Fryslân. Doordat er vanuit dat gebied vaarwegen in het IJsselmeer uitstromen, kunnen zij ook als ondersteunende partij fungeren bij incidenten rondom zuidwest Fryslân.

4.4 Bestuurlijke Netwerkaart Binnenvaart

Deze kaart is gebaseerd op de bestuurlijke netwerkaarten versie 2018, Binnenvaart van Instituut Fysieke Veiligheid. Naast Binnenvaart (bnk 18) kunnen ook andere BNK's van toepassing zijn, waaronder bnk 3 Oppervlaktewater & waterkering en bnk 5 Milieu.



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; het nautisch beheer 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&W plaatsvindt 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 voorzigt, 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.

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

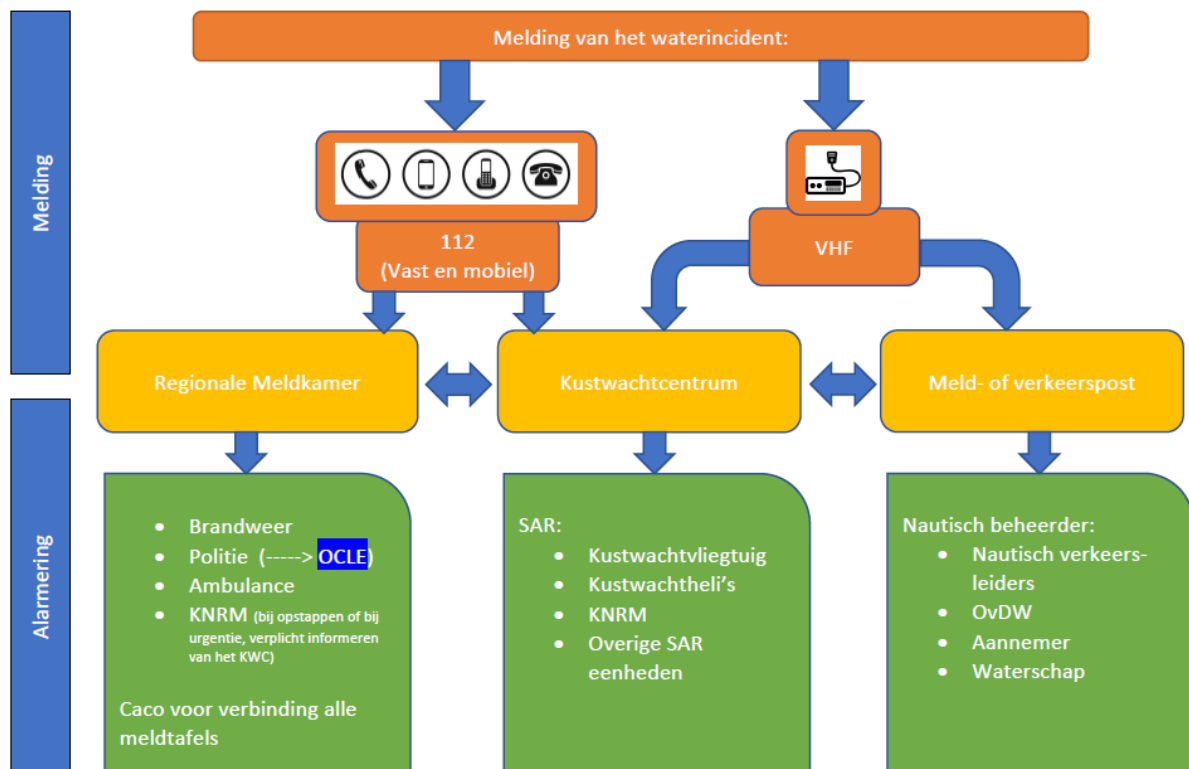
In dit hoofdstuk zijn deze processen nader uitgewerkt voor het IJsselmeergebied.

5.1 Melding & alarmering

Verbindings- en meldkamers

Cruciaal binnen het proces Melding & Alarmering zijn het Kustwachtcentrum, de meldkamers van veiligheidsregio's en de Centrale Meldpost IJsselmeergebied (CMIJ). Het proces dient dusdanig ingericht te zijn, dat meldingen van incidenten ertoe leiden dat procesverantwoordelijke organisaties de benodigde hulpverleningsdiensten alarmeren. De vele betrokken partijen in het proces Melding & Alarmering bij incidenten op het water zijn in het volgende overzicht gevisualiseerd.

Overzicht



Figuur 5.1 Melding en alarmering in het IJsselmeergebied

Toelichting

Het overzicht toont hoe de melding en alarmering verlopen vanuit een drietal betrokken 'meldkamers'. Dit zijn:

- Regionale Meldkamer, ook wel (coördinerende) gemeenschappelijke meldkamer (C)-GMK;
- Kustwachtcentrum (KWC);
- Meld- of verkeerspost, hier Centrale Meldpost IJsselmeergebied (CMIJ).

De figuur geeft weer dat een drietal soorten meldkamers elkaar informeert en dat daarnaast ook de Politie (OCLE) betrokken is. Uit de figuur volgt tenslotte welke meldkamers welke middelen/instanties alarmeren. Waterschappen kunnen door de CMIJ in de rol van beheerder (binnendijks) betrokken worden.

5.1.1 Procesverantwoordelijkheid

Procesverantwoordelijkheid

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 omdat eenheden doorgaans gealarmeerd door de procesverantwoordelijke meldkamer.

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

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

KWC		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Kustwachtcentrum	Gehele IJsselmeergebied	Den Helder
Nationale Politie		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Operationeel centrum	Gehele IJsselmeergebied	Driebergen
VP / CMIJ		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
CMIJ (Centrale Meldpost)	Gehele IJsselmeergebied	Lelystad, Houtribsluis
Schellingwoude (VP)	Oranjesluizen t/m boei p13 (Lijn IJ-toren - punt strekdam)	Schellingwoude
GMK		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Meldkamer Flevoland, Gooi en Vechtstreek	VR Flevoland, Gooi en Vechtstreek	Lelystad
Meldkamer Noord-Holland	VR Noord-Holland Noord, VR Zaanstreek – Waterland & VR Kennemerland	Haarlem
Meldkamer Amsterdam	VR Amsterdam-Amstelland	Amsterdam
Meldkamer Noord-Nederland (MkNN)	VR Fryslân, VR Groningen & VR Drenthe	Drachten
Meldkamer Oost Nederland (MKON)	VR Noord- en Oost-Gelderland/IJsselland & VR Gelderland-Midden	Apeldoorn
Meldkamer Utrecht	VR Utrecht	Utrecht

5.1.2 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).

Niet elke meldkamer pakt de C-GMK rol op in het IJsselmeergebied. De Veiligheidsregio's die hiervan afgezien hebben zijn:

- VR Noord- en Oost-Gelderland
- VR IJsselland
- VR Gelderland-Midden
- VR Utrecht
- VR Amsterdam-Amstelland

Als de incidentlocatie geheel duidelijk is, wordt de GMK in de veiligheidsregio waar het incident (de bron) gesitueerd is de C-GMK, hiervoor komen in aanmerking:

- Meldkamer Flevoland, Gooi en Vechtstreek (ook voor bovengenoemde Veiligheidsregio's)
- Meldkamer Noord-Holland
- Meldkamer Noord-Nederland

Als de incidentlocatie **niet duidelijk** is dan ligt rol van C-GMK bij de GMK Flevoland, Gooi en Vechtstreek.

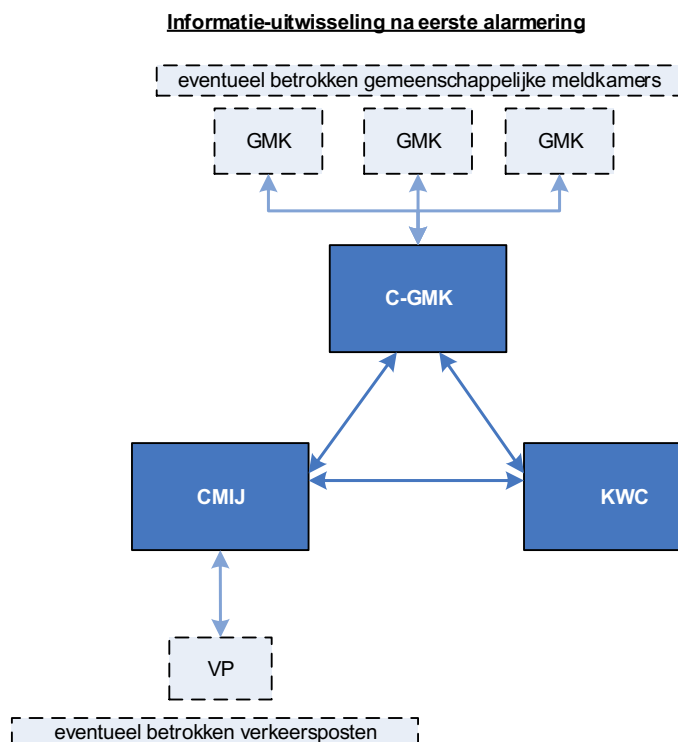
In alle gevallen geldt dat de C-GMK rol van een meldkamer ingevuld wordt door de brandweertafel en bij opschaling is daarbij ook de CaCo betrokken.

Taken C-GMK

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

- Is verantwoordelijk voor de (afstemming over) 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 CMIJ en het KWC.
- 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 CMIJ, KWC en de betrokken GMK's.

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



Figuur 5.3 Afstemming tussen de verschillende betrokken meldkamers

5.1.3 Alarmeringsopties voor een GMK

In het IJsselmeergebied (met name de Randmeren) kan het voorkomen dat een GMK (die niet de rol van C-GMK oppakt) de eerste melding van een incident ontvangt. De GMK gaat in dat geval als volgt te werk:

- Voor het alarmeren van de KNRM is de afspraak dat de betrokken GMK de KNRM in de regio alarmeert als er geen SAR-proces is gestart, dit vanuit de opstapregeling als er vaartuigen nodig zijn voor vervoer.
- Wanneer er wel een SAR-proces is gestart, alarmeert het KWC de KNRM, want IN PRINCIPE alarmeert iedere meldkamer eigen eenheden.
- Uitzondering hierop is dat wanneer de melding een dusdanig spoedeisend karakter heeft (en dichtbij de kant) dat doormelding naar het KWC niet kan worden afgewacht. De meldkamer kan in dat geval zelfstandig eigen eenheden en/of de KNRM/Reddingsbrigade alarmeren. Voorwaarde is wel dat de C-GMK en het KWC hiervan onverwijld op de hoogte worden gesteld. De C-GMK en het KWC onderhouden vervolgens contact.
- In alle andere gevallen bij een SAR-proces alarmeert de GMK direct het KWC en de C-GMK. Alarmering van eigen eenheden gaat in dat geval in opdracht van de C-GMK.

5.1.4 Protocollen en afspraken

Scenario

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.

Binnen het IJsselmeergebied is, aanvullend op de standaard scenario's (zie tabel blz. 20) van incidentbestrijding op het water, één scenario toegevoegd. Te weten:

- Incidenten op ijs

Meldkamerprotocol

Er zijn bij de SAMIJ en betrokken meldkamers "meldkamerprotocollen" in ontwikkeling. Dit zijn protocollen voor de meldkamers om te gebruiken bij het doorlopen van verschillende scenario's.

De protocollen geven per 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 en op de eilanden in het IJsselmeergebied.

5.2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen

In onderstaande tabel is beschreven bij wie de procesverantwoordelijkheid ligt in de acht onderscheiden scenario's. Dit geldt ook voor incidenten die tot GRIP 0 beperkt blijven. De operationele leiding bij een GRIP 1 situatie ligt bij een leider CoPI of OL (conform regeling RCP). Het bestuurlijk opperbevel ligt in alle gevallen bij de burgemeester van de gemeente waar de bron van het incident ligt.

Scenario	Primair proces	Procesverantwoordelijke	Vanaf GRIP 1 heeft OSC contact met CoPI via:
Mens en dier in nood	Search and Rescue (belangrijk sub-proces is het transport)	Kustwacht, (In de haven: Brandweer)	SAR-Liaison via het KWC (in de haven OvD-B)
Verontreiniging oppervlaktewater	Beheer waterkwaliteit	Rijkswaterstaat	OvD-W
Ongeval met gevaarlijke stoffen	Bron- en Emissiebestrijding	Brandweer	OvD-B
Brand en/of explosie	Bron- en Emissiebestrijding	Brandweer	OvD-B
Ordeverstoring	Handhaven openbare orde	Politie	OvD-P
Ecologisch incident	Beheer waterkwaliteit	Rijkswaterstaat	OvD-W***
Aanvaring (en/of losgeslagen schip, object of lading)	Nautisch verkeersmanagement	Rijkswaterstaat*	OvD-W, havenautoriteit in de haven
Ongeval op ijs/persoon door ijs	Search and Rescue	Kustwacht**	SAR-Liaison via het KWC (in de haven OvD-B zonder KWC)

*Bij scheepvaartongevallen geldt dat de politie altijd gealarmeerd dient te worden (landelijke eenheid).

**Buiten het werkingsgebied van het plan, d.w.z. binnendijs is dit de brandweer.

***Zolang het ecologisch incident de waterkwaliteit beïnvloed.

LET OP: een incident kan meerdere scenario's omvatten. In gezamenlijkheid bepalen partijen in zo'n situatie welk scenario leidend is, en daarmee wie de primair procesverantwoordelijke partij is. Wanneer hierover discussie is dient men op te schalen naar GRIP 1, waarna hierover in het CoPI besloten wordt.

Overdracht verantwoordelijkheid

In bepaalde situaties dient de verantwoordelijkheid van het proces, en daarbij de operationele leiding, overgedragen te worden. Dit is nodig wanneer het leidend scenario is afgerond / afgeschaald en de focus komt te liggen op een ander scenario.

5.2.2 Samenwerking bij GRIP 0

Ondanks dat een incident nog niet opgeschaald wordt tot een GRIP 1 situatie, kan er behoefte zijn om onderling afstemming te zoeken. Dit om juiste beeldvorming te creëren van het incident. Hierbij is het van belang dat de OVD'en en de SAR Liaison met elkaar worden gekoppeld (zie hiervoor ook het hoofdstuk verbindingen). De SAR liaison kan door zijn contact met het KWC overzicht creëren in de beeldvorming bij het scenario mens en dier in nood.

5.2.3 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 **bij elk scenario** een optie. Deze functionaris is de "On Scene Coördinator" (OSC).

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 procesverantwoordelijke Ovd.
2. De procesverantwoordelijke wijst in dat geval een (functionaris als) OSC aan op het daartoe best toegeruste vaartuig 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. RWS-vaartuigen zijn hiervoor geschikt.
3. Er worden vaak eenheden van andere disciplines ingezet bij de genoemde waterprocessen. Deze eenheden melden zich in dat geval bij aankomst bij de OSC.
4. De OSC valt - afhankelijk van het type incident - onder een procesverantwoordelijke functionaris. In de tabel in paragraaf 5.2.1 is weergegeven welke functionaris dit bij de verschillende scenario's is. Bij elke incidentlocatie kan maar één OSC tegelijkertijd operationeel zijn. Bij incidenten waarbij SAR het primair proces is, verloopt het contact tussen OSC en CoPI met tussenkomst van het KWC. Het KWC stuurt in dat geval de OSC aan. Als er sprake is van een ander primair proces, dan vindt contact en aansturing tussen OSC en CoPI plaats via de procesverantwoordelijke Ovd. De OSC voorziet het KWC (bij SAR) of de Ovd in het CoPI van informatie over de activiteiten op de plaats van het incident.
5. De OSC stemt de activiteiten op het water op elkaar af en is de 'ogen en oren' voor de hulpverleners op de wal. De OSC dient niet in de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden te treden van de functionarissen in het CoPI.
6. 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 frequentie¹ waarmee deelnemende eenheden zich melden bij de OSC en (virtueel) stuurhutoverleg² hebben.
- Zo spoedig mogelijk communiceren met de procesverantwoordelijke Ovd in het CoPI over het totaalbeeld van het incident.
- Onderhouden van de verbinding met het CoPI via de procesverantwoordelijke Ovd of het KWC wanneer SAR het primaire proces is.

Invulling 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 bij GRIP 2 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 (Bij incidenten waarbij SAR het primair proces is, verloopt het contact tussen OSC en CoPI met tussenkomst van het KWC). De bezetting van CoPI is standaard conform het RCP van de Veiligheidsregio. Eventueel aangevuld met specialisten voor de incidentbestrijding op het water.

1. Op ruime binnenwateren treedt het KWC op als radiokuststation, de frequenties worden afgesproken in overleg met het KWC.
2. Dit is het equivalent van het motorkapoverleg.

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. De SAR-liaison wordt veelal geleverd door de KNRM, en spreekt namens de Kustwacht. Hij staat in contact met het KWC en levert in het CoPI vanuit zijn expertise een bijdrage aan de beeldvorming van het incident;
- de processen 18 Nautisch Verkeersmanagement, 19 Beheer waterkwaliteit en 20 Beheer waterkwantiteit en waterkeringen door de OvD-W, een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat of het Waterschap.

CIS

De Coördinator Incident Schip (CIS) is een functie die wordt ingevuld door een KNRM-functionaris. De CIS treedt op aan boord van het incidentschip bij een incident wanneer op het incidentschip coördinatie van het SAR-proces gewenst is. De CIS maakt samen met de kapitein de risicoanalyse aan boord. De CIS behoudt het overzicht ten tijde van een incident over het SAR-proces en communiceert het situatiebeeld aan de OSC, of bij ontbreken van een OSC aan het KWC. De CIS zoekt gedurende de SAR-operatie afstemming met de eindverantwoordelijke (kapitein) en de hulpverleners aan boord van het incidentschip. De kapitein is eindverantwoordelijke & gezagvoerder en oefent aan boord op alle opvarenden het gezag uit. Het gaat alleen om coördinatie van het SAR-proces op het incidentschip, niet daarbuiten.

Wanneer andere of meerdere processen bij een incident een rol spelen en coördinatie noodzakelijk is, vindt de coördinatie plaats in het CoPI (GRIP 1 of hoger) of het motorkapoverleg en wordt gebruik gemaakt van de OSC.

Uitgangspunten instelling CIS

Uitgangspunten instellen CIS:

1. Alleen voor SAR-proces, is een KNRM functionaris.
2. De kapitein van het schip blijft gezagvoerder.
3. Coördineert het SAR-proces op het incidentschip.
4. Communiceert het situatiebeeld naar de OSC (of bij het ontbreken van een OSC aan het KWC).
5. Indien ook andere processen aan boord een rol spelen wordt naast de CIS ook gebruik gemaakt van een OSC.

5.2.4 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten

Afspraken

Afspraken leiding en coördinatie bij regiogrensoverschrijdende incidenten in de voorbereidende (koude) fase:

- 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 het C-ROT.
- Bij effecten in andere gemeenten/regio's, richt die regio daar één ROT en G/RBT in voor de bestrijding van de effecten op het eigen grondgebied.

5.2.5 Verantwoordelijkheden op de eilanden

Voor noodhulpverlening op een eiland (zie bijlage 3) in het IJsselmeergebied wordt gebruik gemaakt van de afspraken zoals uitgewerkt in dit incidentbestrijdingsplan. Dit betekent concreet dat de partijen verenigd binnen de veiligheidsregio's optreden bij incidenten óp een eiland. Medische hulpverlening en ambulancezorg op en vanaf deze eilanden is een verantwoordelijkheid van de RAV. In uitzonderlijke gevallen kan een meldkamer ambulancezorg het Kustwachtcentrum om een Medevac (Medische evacuatie) met de Kustwacht SAR- heli verzoeken. Voor het vervoer over het water van en naar de eilanden kan een beroep worden gedaan op de vaartuigen van de KNRM (opstapregelingen).

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.

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. Opschalen wil niet altijd zeggen dat (meer) manschappen ter plaatse gaan. Dit kan ook alleen een leidinggevende zijn.

Multidisciplinaire opschaling

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 crisisteam bij de bestrijding moeten optreden, zijn via de GRIP gekoppeld aan opschalingsniveaus. Op die manier is geborgd dat op het juiste niveau, de juiste mensen 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

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	Regionale structuur
Routine / GRIP 0	Normale dagelijkse werkwijzen van de operationele diensten	Motorkap / stuurhut overleg
GRIP 1 (lokaal)	Bronbestrijding,	CoPI
GRIP 2 (lokaal)	Bron- en effectbestrijding	CoPI + ROT
GRIP 3 (lokaal)	Bedreiging van het welzijn van (grote groepen van) de bevolking	CoPI + ROT + GBT
GRIP 4 (regionaal)	Gemeentegrensoverschrijdend, eventueel schaarste	CoPI + ROT + RBT
GRIP 5 (interregionaal)	Veiligheidsregio-grensoverschrijdend	CoPI + ROT + RBT

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. Dit met inachtneming van de belangen van alle betrokken partners in de samenwerking. De afhandeling van een incident kan na de afschaling in de nazorgfase nog enige tijd in beslag nemen.

Sein einde SAR COPI/Kustwacht

Tijdens een SAR incident buiten de havens is de Kustwacht de procesverantwoordelijke partij. Zij zijn, bij monde van de SMC (SAR-Mission Coördinator), verantwoordelijk voor het afschalen van een SAR incident. De SMC is gevestigd in de KWC.

In een GRIP 0 situatie is het van belang dat de OSC hiervan alle betrokkenen ter plaatse op de hoogte stelt. In een GRIP 1 situatie heeft de SMC via de SAR Liaison contact met het CoPI. Aldaar wordt het afschalen van het GRIP niveau besloten.

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.

5.4.1 Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS)

LCMS

Het Landelijk Crisismanagementsysteem (LCMS) wordt gebruikt om tijdens een grootschalig incident (vanaf GRIP 1) 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.

De volgende betrokken partijen bij de incidentbestrijding op het water zijn in ieder geval aangesloten op het LCMS:

- Veiligheidsregio's
- Kustwacht
- Rijkswaterstaat
- Politie
- Waterschappen
- Nationaal crisiscentrum
- Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum

5.4.2 Crisiscommunicatie

Bij een incident is er behoefte aan actuele en eenduidige informatie. In deze paragraaf worden de uitgangspunten van de crisiscommunicatie besproken, de betrokken partijen en hun verantwoordelijkheden en de relatie met verschillende overheden. Met de term crisiscommunicatie wordt zowel de communicatie met de pers als met het publiek bedoeld.

Crisisinformatie

Over de te communiceren informatie is het volgende afgesproken:

- Elke partij communiceert over de feiten van de inzet, procedures en procesinformatie van de eigen organisatie.
- De eindverantwoordelijke bij het incident doet de duiding van dit incident. Dat is vaak (namens) de burgemeester, de minister of een ander bestuurder als het gaat om een specifiek deel van het incident.
- Partijen stemmen de schadebeperking en handelingsperspectieven af. Het is van belang dat de inhoudelijke kennis door de inhoudelijk deskundigen wordt geleverd. Het kernbericht en de te bereiken effect wordt opgesteld door communicatiespecialisten, zodat de partijen een eenduidig samenhangende boodschap kunnen uitgeven voor hun eigen publiek.

Kustwacht

De crisiscommunicatie vanuit de Kustwacht beperkt zich uitsluitend tot de feiten rond een incident en de bestrijding daarvan. Wat betreft betekenisgeving/duiding en handelingsperspectief verwijst de Kustwacht door naar de verantwoordelijke partij voor het primaire proces dat zich tijdens het incident voordoet (zie paragraaf bevoegdheden). Voor SAR-incidenten is de Kustwacht primair verantwoordelijk en doet zij de woordvoering.

Rijkswaterstaat

In geval van een oeververontreiniging kan het betrokken regionaal organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat in wiens beheergebied de effecten van een incident terechtkomen, de media te woord staan.

5.4.3 Verbindingen

Communicatiemiddelen

Er zijn bij incidenten op het water verschillende communicatiemiddelen in gebruik:

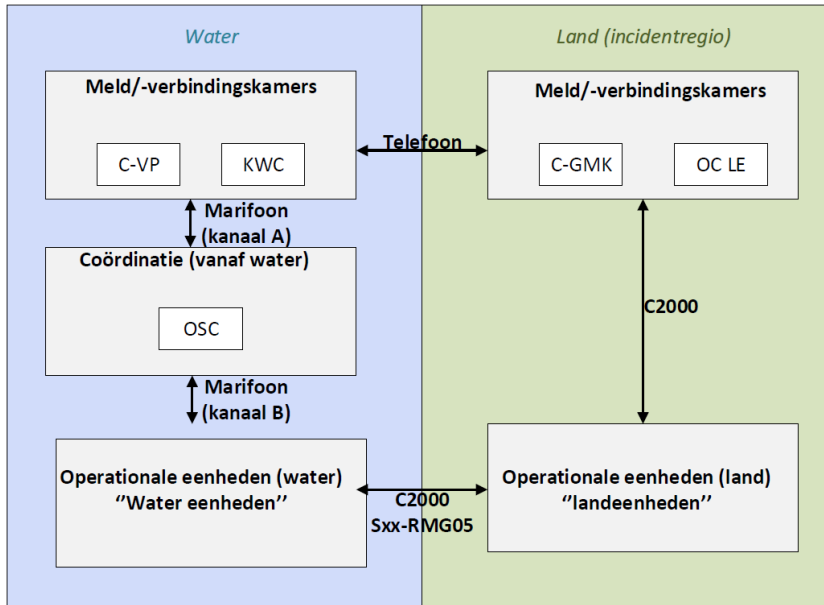
- Op het land communiceren de reguliere hulpverleningsdiensten onderling via het landelijke communicatienetwerk C2000. Binnen C2000 zijn onder andere afspraken gemaakt over hoe te communiceren tussen de verschillende hulpverleningsdiensten (multidisciplinair). Deze afspraken zijn zowel regionaal als landelijk gemaakt, zie onder andere: [Landelijk Kader Fleetmap-brandweer](#). De vaartuigen van Rijkswaterstaat en de OVD-W beschikken ook over C2000 waardoor ze kunnen aansluiten op RMG-05 (direct (bij voorkeur) of met koppelgroepen).
- Alle op het water opererende (hulpverlenings)partijen communiceren onderling via de marifoon. Tijdens een incident gebruiken partijen hiervoor normaliter het marifoonkanaal 67, tenzij het Kustwachtcentrum (KWC) andere marifoonkanalen toewijst.

Een belangrijk aspect is het feit dat de land- en waterhulpverleningsdiensten door verschillende meldkamers, waaronder ook het KWC, worden aangestuurd.

Communicatie tussen veldeenheden

Schema routine (tot GRIP 1): contact tussen veldeenheden

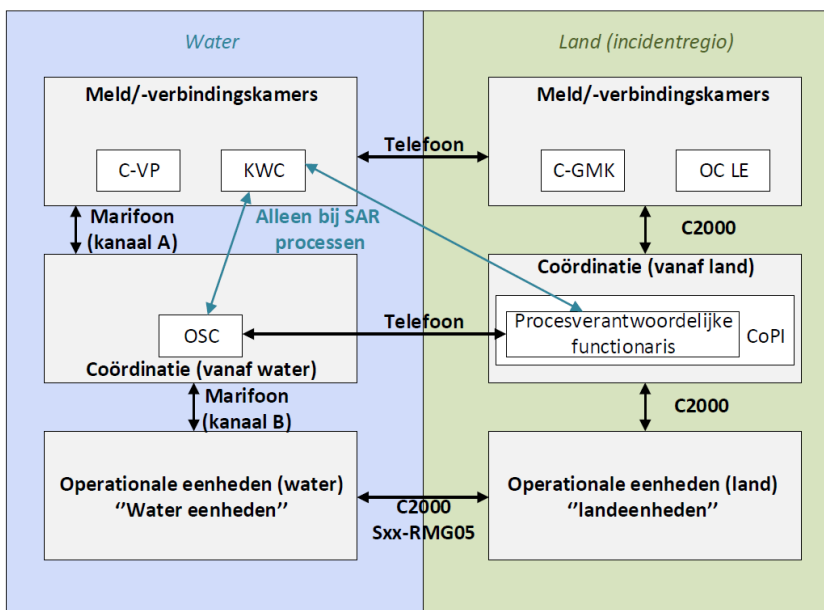
- De natte eenheden communiceren via de marifoon met het KWC of de OSC op het door het KWC aangegeven marifoonkanaal. Normaliter is dit VHF-kanaal 67.
- Het KWC dient in geval van gebruikmaking van een OSC, de communicatie tussen KWC - OSC en daarnaast de OSC-eenheden te scheiden, door gebruik te maken van twee verschillende marifoonkanalen.
- Multidisciplinair wordt gecommuniceerd via Sxx-RMG05 (xx staat voor de afkorting van de regio waar de RMG-gespreksgroep toe behoort) van betreffende regio, tenzij de GMK een andere gespreksgroep toewijst.
- Als OVD-en uit verschillende regio's met elkaar moeten communiceren, zal in eerste aanleg de procedure 'gebruikers buiten eigen regio' gevolgd worden. In specifieke gebieden, zoals de Randmeren, kunnen regio's onderling afspraken maken met betrekking tot het uitwisselen van elkaars RMG-gespreksgroep(en).



Figuur 5.5: schema tot GRIP 1

Schema vanaf GRIP 1: uitgangspunten

- De water-eenheden communiceren via de marifoon met het KWC of de OSC op het door het KWC aangegeven marifoonkanaal. Normaliter is dit VHF-kanaal 67.
- Het KWC dient in geval bij gebruikmaking van een OSC de communicatie tussen KWC - OSC en daarnaast de OSC - eenheden te scheiden, door gebruik te maken van twee verschillende marifoonkanalen.
- Multidisciplinair wordt gecommuniceerd via Sxx-RMG05 (xx staat voor de afkorting van de regio waar de RMG-gespreksgroep toe behoort) van betreffende regio, tenzij de GMK een andere gespreksgroep toewijst.
- Als OvD-en uit verschillende regio's met elkaar moeten communiceren, zal in eerste aanleg de procedure 'gebruikers buiten eigen regio' (zie LKF C2000 voor de brandweergebruikers) gevolgd worden. In specifieke gebieden, zoals de Randmeren, kunnen regio's onderling afspraken maken met betrekking tot het uitwisselen van elkaars RMG-gespreksgroep(en).
- Om afstemming te houden tussen land en water zal de OSC verbinding houden met de procesverantwoordelijke OvD in het CoPI. Voor een incident waarbij SAR het primaire proces is, verloopt het contact tussen OSC en CoPI via het KWC. Het KWC heeft dan contact met de SAR-liaison, die zitting heeft in het CoPI.



Figuur 5.6: schema vanaf GRIP 1

datum 19 juli 2023
projectnummer 0473223.100
betreft Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied

Communicatie bovenregionaal incident, gebruik SLA-LMG14

Van een bovenregionaal incident op het water is sprake als er voor de bestrijding van het incident:

- Meerdere landmeldkamers en eenheden nodig zijn;
- Meerdere veiligheidsregio's daadwerkelijk betrokken zijn bij een incident (bijvoorbeeld aanlanding van slachtoffers in meerdere regio's);
- Gewerkt moet worden met een C-GMK;
- Gebruik moet worden gemaakt van verschillende opstap- en aanlandlocaties voor respectievelijk landhulpverleners en slachtoffers.

In geval van een bovenregionaal incident, communiceren de land- en watermeldkamers en/of de hoogst leidinggevenden via de gespreksgroep SLA-LMG-14. De overige teams en functionarissen communiceren zoals aangegeven in het schema van GRIP1.

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 leidinggevenden van de organisaties een handvat en checklist te bieden bij de bestrijding per scenario.

Een scenariokaart geeft:

- inzicht in de voor dat scenario van belang zijnde informatie over de randvoorwaardelijke processen;
- focus op aanvullende functionarissen in teams en algemene punten;
- inzicht in multidisciplinaire aandachtspunten voor relevante processen.

Opbouw scenariokaart

Alle scenariokaarten hebben dezelfde opbouw. Onderstaand een voorbeeld van de opbouw van een scenariokaart. Deze scenariokaarten zijn levende documenten. Dat wil zeggen dat aanpassing van de kaarten, na lering uit inzet en oefening, mogelijk is. 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	
LCMS (Methane & IM Verzamelplan)	
Incident/situatie > Major incident / Exact location / Type of Incident	Grootte en omvang van het scenario, omschrijving opschaling GRIP. Exacte plaats van het incident, x-y coördinaten. - Korte omschrijving incident/Oorzaak / Reden van opschaling GRIP.
Veiligheid > Hazards > Acces	Omschrijving van de risico's en maatregelen die in dit scenario een rol kunnen spelen zijn. - veiligheidsrisico's, veilige aanrijroutes, veilige afstand c.q. opstelplaats.
Meteo	Windrichting en –kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers.
Omgeving/Effecten	Mogelijke effecten richting de omgeving worden hier omschreven. - Bedreiging effectgebied (verwachting), kwetsbare objecten, bebouwing en verkeerscirculatie.
Communicatie	
Betrokken diensten > Emergency Services	Welke organisaties ingezet moeten worden.
Leiding & coördinatie	De structuur van leiding en coördinatie. Aanvullende functionarissen in operationeel, tactisch en strategische teams.
Informatie & Resource management	
Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden)
Voor dit scenario relevante proces opnemen. Deze processen zijn in hoofdstuk 4 benoemd. De kleur geeft aan welke organisatie procesverantwoordelijk is en/of coördineert. Benoemen onder welke categorie het valt: bevolking, brand, Politie water en scheepsvaart.	Specifieke maatregelen benoemen die onder dit proces vallen.

6.1 Mens en dier in nood

Scenariokaart 1, mens en dier in nood	
<p>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. 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.</p>	
LCMS (Methane & IM Verzamelplan)	
Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	<p>Welke GRIP?, Overwegen GRIP-opstapeling als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (Ministerie LNV alarmeren); • er op het water meerdere processen spelen; • langdurige inzet. OvD B / KWC overleggen indien verdere zoekacties worden stopgezet. Afschaling door de hoogst leidinggevende. SAR-proces wordt beëindigd door KWC. <p>Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen.</p> <p>Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 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.</p>
Veiligheid > Hazards > Acces	<p>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.</p> <p>Kortste aanvaartijd naar incidentlocatie bepalen in samenspraak met de Kustwacht. Bepaal de aanlandingsplaats in afstemming met de Kustwacht.</p>
Meteo	Windrichting en –kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de hoeveelheid opvarenden. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).
Omgeving/Effecten	Het brongebied is het effectgebied, geen bedreiging naar omgeving.
Communicatie	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij de kustwacht als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de Veiligheidsregio in afstemming met overige betrokken partijen de voorlichting. Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevend naast de C2000-kanalen.
Betrokken diensten > Emergency Services	KNRM, SAR-helikopter, Politie- Brandweer en RWS-vaartuig, (brandweer, ambu, OvD'en, CoPI bezetting). Alarmering: KNRM + gelieerde Reddingbrigades, SAR-helikopter, politie-vaartuig, evt. duikteam, ambulance, OvD-P. Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden. Landelijk/specialistisch: bergers, schepen met sonar. Overweeg het stand-by zetten van overige hulpdiensten. Hierbij onderscheid maken in in, op en onder het water.
Leiding en coördinatie	<p>Procesverantwoordelijk: Kustwacht (heeft contact met de OSC en wijst deze direct aan), binnen havenhoofd is de Brandweer verantwoordelijk. De CIS kan op een incidentschip een rol spelen als coördinatie van processen gewent is. Let nabij havens op de rol van de rijkshavenmeester.</p> <p>Bij een Medevac is de RAV verantwoordelijk.</p> <p>Bij een incident met een infectieziekte is de GGD (GHOR) procesverantwoordelijk. Een arts infectieziekte sluit dan aan in één van de crisisteam.</p> <p>Aanvullende functionarissen: SAR-Liaison in CoPI namens SMC van het KWC. Liaison OT Kustwacht in ROT.</p>
Informatie & Resource management	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen/ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden, brand/explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
2. Redding	Communicatie vereist over de genomen maatregelen, voortgang en tijdsduur, aanlandingsplaats, ligplaats, aantal personen, is vervoer nodig naar opvanglocatie. Overweeg het stand by zetten van bepaalde hulpdiensten (bijv. duikers).
3. Ontsmetting	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
4. Acute gezondheidszorg	Ambulancezorg komt alleen op het water wanneer er medische zorg nodig is en er sprake is van een veilige werkplek. Het opstappen op vaartuigen door landhulpverleners kan onder voorwaarden. Opstapplaats en aanlandingsplaats bepalen. Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal gewonden. Bij incidenten op een eiland (bijlage 3) treedt de Veiligheidsregio (GHOR) en de RAV (in de uitvoering) op (Medevac). Bij infectieziekte dienen besmette personen volgens de juiste protocollen vervoerd te worden.
5. Publieke gezondheidszorg	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 naar de GGD. Er dienen maatregelen genomen te worden ter voorkoming van verdere verspreiding en eventuele behandeling van de zieken. RIVM en ministerie van VWS hebben ook een rol bij de coördinatie van infectieziektebestrijding. Er dient goed afgestemd te worden met deze partijen.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Bij infectieziekte dient het bron- en effectgebied worden afgezet en dient een vrije doorgang (aan- en afvoer) naar havens te worden gerealiseerd.
8. Mobiliteit	Inzet van Politie voor verkeergeleiding nabij de aanlandingsplaats.
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Denk aan de inzet van het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie. Communicatie over de voortgang van een eventuele berging. Overweeg voor zoekacties de inzet van SIGNI, dreg- en sonardiensten, enz. Bepaal een locatie voor de overleden slachtoffers.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Communiqueer over de keuze of er wel/geen strafrechtelijk onderzoek plaatsvindt.
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid voor communicatie ligt tot GRIP 1 bij de Kustwacht als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en) conform de normale GRIP-werkwijze. Afstemming met waterpartijen over de (strategische) boodschap moet hierbij plaatsvinden, dit kan in CoPI of ROT. Voor het volgen van informatie kan de voorlichter van de veiligheidsregio aan het KWC gekoppeld worden.
14. Publieke zorg	Uitgangspunt van bevolkingszorg is de zelfredzaamheid van mensen. Opvanglocaties kunnen in beeld komen als dit niet mogelijk is. Denk na over het vervoer naar de locaties. Er wordt gewerkt met het Slachtoffer Informatie Systeem (SIS) / verwanteninformatie. Zorg voor een adequate nazorg voor betrokkenen (zowel getuigen als hulpverleners).
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
16. Omgevingszorg	De betrokken gemeenten informeren. De gemeente kan oa middels middelen het afzetten van de aanlandingsplaats faciliteren.
17. Search and Rescue ➤ Onder het water ➤ Op het water	Op het water: Bij een Search and Rescue actie op het water staat allereerst het zoeken centraal met varende en vliegende eenheden. Als de mens/het object in nood gevonden is kan vervolgens de reddingsoperatie starten. Zie Operationeel Plan Search and Rescue (OPPLAN SAR) voor de uitwerking van het SAR-proces (versie 1.1 2016). Onder water: Als personen verdrinken en vermist worden en blijven onder water, dient het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden. Uiteraard speelt het tijdsbestek hier een rol. Binnen het gouden uur kan immers nog gedoken worden. Zorg dat alle betrokken eenheden op de hoogte zijn van het proceseinde SAR, ook in het CoPI. Als het proces SAR eindigt en de persoon nog niet gevonden is ligt op dat moment de procesverantwoordelijkheid bij de Politie (berging).
18. Nautisch Verkeersmanagement	Informeer scheepvaart in de buurt. Neem verkeersmaatregelen voor de scheepvaart indien nodig.
19. Beheer Waterkwaliteit	Geen bijzonderheden.
20. Beheer Waterkwantiteit	Let er bij een SAR-actie in de buurt van spuuisluizen op dat het spuien stilgelegd wordt.

6.2 Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers

Scenariokaart 2, verontreiniging (oppervlakte)water en oevers

Als gevolg van een incident kan een schip (illegaal) 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. Zie ook scenariokaart 3 voor giftige, schadelijk uitdampende stoffen.

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)

Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	Overwegen GRIP opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (Ministerie LNV alarmeren); • er op het water meerdere processen spelen; • langdurige inzet. <p>Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen.</p> <p>Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 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.</p>
Veiligheid > Hazards > Acces	<p>Verschillende stoffen reageren verschillend met water:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drijvende vloeibare stoffen, zoals olie en olieachtige substanties (versmering). kun je bestrijden met schermen, veegarmen, oilboom 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 oplosende 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 mogelijk wel op te ruimen. <p>Bij benadering van het incident aandacht voor de veiligheid van hulpverleners.</p>
Meteo	Windrichting en –kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).
Omgeving/Effecten	Het incident kan effecten buiten het brongebied hebben. Hier dient aandacht voor te zijn. Zie ook 'Veiligheid'.
Communicatie	Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor communicatie over de bron. Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Voorlichting over het handelen van burgers (ramen en deuren sluiten, e.d.). Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevend naast de C2000-kanalen.
Betrokken diensten > Emergency Services	Inzetvoorstel: RWS-LCM (onderdeel waterkamer van VWM), Ovd'en, AGS, gemeente, Politie, CoPI bezetting. Rijkswaterstaat heeft een uitgebreid scala aan middelen voor het opruimen van olie en andere chemicaliën. Waterschappen beschikken ook over middelen. De brandweer heeft middelen voor kleinschalige verontreinigingen. Daarnaast kunnen professionele vrijwilligers ook betrokken worden in dit proces. Wanneer incident in haven: havenmeester en zijn middelen betrekken.
Leiding en coördinatie	Procesverantwoordelijk: Waterkwaliteitsbeheerder (RWS, Waterschap), de Ovd-W heeft contact met de OSC (de OSC is de mobielverkeersleider van RWS). Ook in de havens is Rijkswaterstaat waterkwaliteitsbeheerder. Aanvullende functionarissen in teams: Nautisch beheerder, Ovd-W (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI Waterschap, vertegenwoordiger van het Ministerie van LNV.
Informatie & Resource management	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.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	Wijze waarop vervuiling wordt opgeruimd. Zie ook scenariokaart 3.
2. Redding	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
3. Ontsmetting	Gebruikte ontsmettingsmethode en middelen voor hulpverleners.
4. Acute gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
5. Publieke gezondheidszorg	Vanuit de GHOR kan geadviseerd worden over het voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen. Denk hierbij ook aan vis- en zwemverbod waarbij Ministerie LNV en provincie betrokken zijn. Voorkomen van verdere gezondheidsschade.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Voorkom dat omstanders het verontreinigd gebied kunnen betreden.
8. Mobiliteit	Denk aan de aan- en afvoerroutes voor materieel: haven, strand en/of oevers.
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Waarnemingen en monsters vastleggen als bewijsmateriaal.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	In overleg met procesverantwoordelijke over het doen van wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid voor communicatie ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting, i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en) conform de normale GRIP-werkwijze. Afstemming met waterpartijen over de (strategische) boodschap moet hierbij plaatsvinden, dit kan in CoPI of ROT. Verzekeraars (Salvage) ook informeren over incident.
14. Publieke zorg	Aandacht voor scheepvaart die overlast heeft ondervonden.
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
16. Omgevingszorg	Inschatting van de effecten voor het milieu, met name op het land, in afstemming met procesverantwoordelijke van proces 19 Rijkswaterstaat. Daarnaast aandacht voor verbinding met binnenwater. Hierbij Provincie en Waterschap betrekken.
17. Search and Rescue	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
18. Nautisch Verkeersmanagement	Communicatie over genomen maatregelen die invloed hebben op het scheepvaartverkeer. Aandacht voor scheepvaart die overlast heeft ondervonden.
19. Beheer Waterkwaliteit	Overleg met Ministerie LNV over inzetgebied, prognose en voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli / drones / satellietbeelden. Stoppen met inname proces-/koelwater voor de industrie. De provincie is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het zwemwater. Bij kleine hoeveelheden verontreiniging op de oever is de gemeente, ook in de rol van strandvonder, bevoegd en verantwoordelijk. Waterschappen hebben veelal de verantwoordelijkheid op de binnendijkse wateren (buiten werkingsgebied IBP). Bij een verontreiniging van toxische stoffen staat in de UBKR-regeling beschreven wanneer RWS de verantwoordelijkheid neemt (specifiek voor kust). Procesverantwoordelijke heeft ook een taak in het achterhalen van de veroorzaker.
20. Beheer Waterkwantiteit	Stoppen met spuien/bemalen, waardoor stroomrichting van het water positief beïnvloed kan worden.

6.3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

Scenariokaart 3, Ongeval met gevaarlijke stoffen
<p>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.</p> <p>Dit scenario heeft nauwe verbanden met scenario 2 en 4. Dit is afhankelijk van de eigenschappen van de stoffen die vrijkomen.</p>

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)	
Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	<p>Welke GRIP?, Overwegen GRIP-opscaling als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er op het water meerdere processen spelen; • er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is; • langdurige inzet. <p>Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten.</p> <p>Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen. Alarmeer bovenwinds.</p> <p>Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 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</p>
Veiligheid > Hazards > Acces	<p>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 vasteland bereiken en de bevolking bedreigen.</p> <p>Bij benaderen aandacht voor veiligheid van hulpverleners. Houd hierbij ook rekening met de windrichting. Bij een incident een 'sein veilig' geven, zodat hulpverleners weten dat ze het vaartuig kunnen benaderen.</p>
Meteo	Windrichting en –kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).
Omgeving/Effecten	Het incident kan effecten buiten het brongebied hebben. Hier dient aandacht voor te zijn. De effecten bij een incident kunnen tot ver in de omgeving reiken.
Communicatie	Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Voorlichting over het handelen van burgers (ramen en deuren sluiten, e.d.). Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevendens naast de C2000-kanalen.
Betrokken diensten > Emergency Services	Inzetvoorstel: AGS, TS, Ovd'en, CoPI bezetting, ambu, Milieudienst, RWS, politie. Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden. Landelijk/specialistisch: CET (Crisis Expert Team) via RWS-LCM, RIVM, Bergers.
Leiding & coördinatie	Procesverantwoordelijk: Brandweer. De brandweer is de partij die de OSC instelt. De Ovd-B heeft in het CoPI contact met de OSC. Aanvullende functionarissen in teams: Nautisch beheerder, Ovd-W (waterkwaliteit/waterkwantiteit) in CoPI, waterschap.
Informatie & Resource management	Korte beschrijving van de situatie: effecten, benodigde middelen, verwachte ontwikkelingen, gewenste opscaling.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	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. Het opstappen op vaartuigen door landhulpverleners kan onder voorwaarden dat eigen veiligheid geborgd is. Houdt bij het aanlanden aan incidentschip rekening met risico's voor directe omgeving vanuit incidentschip. Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt. Maak inzetplan voor bronbestrijding. Wanneer stof onbekend is: inzetten van experts met juiste meetapparatuur zodat men in kaart brengen hoe om te gaan met de situatie. Deel informatie over de vracht/stof via het LCMS. Regel zo nodig externe deskundigheid. Zie IVS90 (via RWS) voor informatie over ladinggegevens. Regel opvang en verzorging voor de slachtoffers. Denk aan het bijschakelen van expertise vanuit TGB Terrorismegevolgbestrijding.
2. Redding	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood.
3. Ontsmetting	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/oeveren. Let hierbij op dat ontsmetten stofafhankelijk is.
4. Acute gezondheidszorg	Ambulancezorg komt alleen op het water wanneer er medische zorg nodig is en er sprake is van een veilige werkplek. Het opstappen op vaartuigen door landhulpverleners kan onder voorwaarden. Opstapplaats en aanlandingsplaats bepalen. Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal gewonden. Bij incidenten op een eiland (bijlage 3) treedt de Veiligheidsregio (GHOR) en de RAV (in de uitvoering) op (Medevac).
5. Publieke gezondheidszorg	Inschatten gezondheidsrisico's en/of geven van adviezen. Advies GAGS i.s.m. AGS Brandweer.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
8. Mobiliteit	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden. Geef eventueel een verkeersaanwijzing over waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust.
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Betrokken bij de beslissing of er wel/geen strafrechtelijk onderzoek volgt.
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid voor communicatie ligt tot GRIP 1 bij de Brandweer als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en) conform de normale GRIP-werkwijze. Afstemming met waterpartijen over de (strategische) boodschap moet hierbij plaatsvinden, dit kan in CoPI of ROT. Communiceer over de aard en omvang van het incident, bestrijdingsmaatregelen, gevaren voor de volksgezondheid en te verwachten ontwikkelingen. Doelgroepen van de informatie zijn: scheepvaart (via proces 18)/ bewoners/ omliggende bedrijven/ pers.
14. Publieke zorg	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
15. Evacuatie	Overweeg evacuatie indien er voldoende tijd is en ernstige effecten verwacht worden. SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) kan hierbij als middel dienen. Conform reguliere procesafhandeling.
16. Omgevingszorg	Tijdig beeld en aandacht voor de omvang van de effectschade.
17. Search and Rescue	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
18. Nautisch Verkeersmanagement	Geef locatie aan waar het schip kan worden afgemeerd om het incident aan te pakken. Dit in overleg met landpartijen, de MPL (G)AGS van de Brandweer. Ga na of er ten behoeve van de bestrijding verkeersmaatregelen genomen kunnen worden voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Aandacht voor scheepsverkeersmanagement, voor zowel de beroeps- en recreantvaart.
19. Beheer Waterkwaliteit	Als er veel verontreiniging in het open water komt, neemt de veroorzaker maatregelen (inblokken, afzuigen, etc.). Gebeurt dit niet? Dan neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken zoals: inblokken, afzuigen, extra doorstromen.
20. Beheer Waterkwantiteit	Als watersystemen worden geblok 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.
 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.

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)

Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	Welke GRIP?, Overwegen GRIP opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; • er op het water meerdere processen spelen; -er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is; • langdurige inzet. Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten. Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen. Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 4.1 Pleziervaartuig / 4.2 Binnenvaartschip / 4.3 Rondvaartboot. Bij slachtoffers ook scenariokaart 6.1 (mens en dier in nood) toepassen.
Veiligheid > Hazards > Acces	Explosiegevaar. 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. 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). Bij benadering van het incident aandacht voor veiligheid van hulpverleners. Houd rekening met de windrichting. Bij een incident een 'sein veilig' geven, zodat hulpverleners weten dat ze het vaartuig kunnen benaderen.
Meteo	Windrichting en -kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijv. burgers, schippers). Bij slachtoffers: zie scenariokaart 1.
Omgeving/Effecten	Het incident kan effecten buiten het brongebied hebben. Hier dient aandacht voor te zijn. De effecten bij een incident kunnen tot ver in de omgeving reiken.
Communicatie	Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Zorg voor communicatie naar mogelijke getuigen. Voorlichting over het handelen van burgers (ramen en deuren sluiten, e.d.). Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevendenden.
Betrokken diensten > Emergency Services	Inzetvoorstel: OvD-B, AGS, TS, OvD-G, ambu, Milieudienst, RWS, politie basiseenheid. Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden. Landelijk/specialistisch: Falck Risk, Bergers, CET (Crisis Expert Team) via RWS-LCM, RIVM, team scheepsbrandbestrijding. Bij melding van brand/gevaarlijke stoffen moeten de reddingsboten worden gewaarschuwd die hiervoor het best geëquipeerd zijn. Rond het IJsselmeergebied zijn een aantal stations met vaartuigen met een vaste pomp, namelijk Urk, Enkhuizen en Marken. Als er reddingsboten voor transport brandweer worden gebruikt, dan zijn deze in principe niet meer beschikbaar voor de SAR-taak. Daarom zou een GMK/KWC bij een brandmelding altijd twee eenheden moeten alarmeren, namelijk 1x SAR en 1 x transport brandweer.
Leiding & coördinatie	Procesverantwoordelijk: Brandweer. De OvD-B heeft in het CoPI contact met de OSC. Aanvullende functionarissen in teams: Nautisch beheerder, OvD-W (waterkwaliteit/waterkwantiteit) in CoPI, waterschap.
Informatie & Resource management	Korte beschrijving van de situatie: Effecten: Wat brandt er: Lading/Accommodatie/Machinekamer? Wat zijn de risico's: Brand blijft beperkt/Snelle branduitbreiding. Aard van de lading, Explosiegevaar, Benodigde middelen, Verwachte ontwikkelingen.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	Een brandend schip wordt bij voorkeur geblust als het is afgemeerd. Nautisch verkeersmanager/havenmeester of Politie bepaalt de aanlegplaats. Bij de keuze van de ligplaats, anker- of aanlegplaats wordt er rekening mee gehouden dat geen of zo min mogelijk bevolking hinder ondervindt van de gevaarlijke stoffen. Zie IVS90 (via RWS) voor informatie over ladinggegevens en zie procedure 3 opvragen en advisering ladinggegevens (Handboek Incidentbestrijding op het water). 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: denk aan milieuaspecten, ook indien er een brand is op de wal. Het blussen gebeurt in overleg met deskundigen. Hulpverleningsvaartuigen die beschikken over bluscapaciteit zijn opgenomen in bijlage 4.
2. Redding	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood.
3. Ontsmetting	Aandacht voor branden waarbij bijvoorbeeld asbest betrokken is.
4. Acute gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
5. Publieke gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Aandacht voor het afzetten van het effectgebied en het stremmen van de toegangswegen. Omstanders op afstand.
8. Mobiliteit	Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijgehouden. Geef locatie aan waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust. Effectgebied is afgezet.
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid voor communicatie ligt tot GRIP 1 bij de veiligheidsregio als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en) conform de normale GRIP-werkwijze. Afstemming met waterpartijen over de (strategische) boodschap moet hierbij plaatsvinden, dit kan in CoPI of ROT. Communiceer over de aard en omvang van het incident, bestrijdingsmaatregelen, gevaren voor de volksgezondheid en te verwachten ontwikkelingen. Doelgroepen zijn: de scheepvaart (via proces 18)/ bewoners/ omliggende bedrijven/pers.
14. Publieke zorg	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken. Zorg voor een adequate nazorg voor betrokkenen (zowel getuigen als hulpverleners).
15. Evacuatie	Overweeg evacuatie indien er voldoende tijd is en ernstige effecten verwacht worden. SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) kan hierbij als middel dienen. Conform reguliere procesafhandeling.
16. Omgevingszorg	Met waterpartijen komen tot adviezen om het milieu te sparen. Omvang van de effectschade bepalen.
17. Search and Rescue	Zie scenariokaart 1 indien er ook sprake is van redding bij het incident. Voor de triage ter plaatse denk aan inzet van de Medic (SAR helikopter) of de verpleegkundige van de ambulance.
18. Nautisch Verkeersmanagement	Bepalen van de aanlegplaats waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust oa in relatie tot effect op de omgeving (zie bijlage 2) . Communicatie over de genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer communiceren via CMIJ.
19. Beheer Waterkwaliteit	Als er veel (vervuild) bluswater in het open water dreigt te komen, neemt de brandweer in overleg met de eigenaar/veroorzaker maatregelen (bv. Bluswater overpompen in opslagcapaciteit (tank, bakken, schepen, etc). De waterbeheerder neemt middels bijv. indammen maatregelen om de effecten te beperken.
20. Beheer Waterkwantiteit	Aandacht voor de kunstwerken die invloed hebben op de waterbeweging (gemalen, spuitsluizen, Inlaat).

6.5 Ordeverstoring

Scenariokaart 5, Ordeverstoring

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.).

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.

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)

Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	<p>OvD-P bepaalt in eerste instantie op-/afschaling. Verder volgens GRIP-regeling. Welke GRIP? Overwegen GRIP opschaling als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er op het water meerdere processen spelen; • er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is; • langdurige inzet. <p>Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten.</p> <p>Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen. Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 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>
Veiligheid > Hazards > Acces	<p>Aandacht voor de sociale veiligheid en eigen veiligheid tijdens inzet van hulpverleners.</p>
Meteo	<p>Windrichting en -kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.</p>
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	<p>Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).</p>
Omgeving/Effecten	<p>Het incident zal beperkte effecten richting de omgeving hebben.</p>
Communicatie	<p>Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Zorg voor communicatie naar mogelijke getuigen. Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevenden naast de C2000-kanalen.</p>
Betrokken diensten > Emergency Services	<p>Inzetvoorstel: Bij kleine incidenten: regionale politie diensten met RHIB's . Bij grotere incidenten: landelijke eenheid met patrouille vaartuigen. Daarnaast OvD'en, CoPI bezetting. Denk aan: watergetrainde ME-pelotons. Regionaal zijn er overzichten van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden. Gemeente waarin situatie zich voordoet.</p>
Leiding & coördinatie	<p>Procesverantwoordelijk: politie. De OvD-P heeft in het CoPI contact met de OSC. De leiding en coördinatie ligt bij GRIP 0 bij de OvD-P Gemeentelijke driehoek heeft leiding vanaf GRIP 1. Aanvullende functionarissen in teams: Nautisch beheerder RWS.</p>
Informatie & Resource management	<p>Bepalen omstandigheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • betreft recreatie, binnenvaart of zeevaart; • schip vaart of schip ligt aan de kant; • exacte locatie/wat is het onveilige gebied; • geschatte tijd waarin hulp ter plaatse kan zijn; • oorzaak ordeverstoring: <ul style="list-style-type: none"> ○ doelgroep (tegengestelde belangen), ○ alcohol-/drugsgebruik, ○ enz. • Weer: veiligheidsaspecten; • Personen: aantal betrokken personen.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
2. Redding	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
3. Ontsmetting	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
4. Acute gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
5. Publieke gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
6. Bewaking en beveiliging	Moeten er specifieke personen op het water beveiligd worden. Stel plaats delict in en stel een zone in waarin hulpverleners veilig kunnen werken. Zorg dat sein veilig naar ketenpartners wordt gecommuniceerd.
7. Ordehandhaving	Overweeg mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons of de OG (ondersteuningsgroep) water. Regel opvang, Aanlandingsplaatsen en vervoer naar opvang. Bij inzet eigen veiligheid altijd voor ogen houden.
8. Mobiliteit	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden.
9. Handhaven netwerken	Begidsen van vervoer naar opvang.
10. Opsporings-expertise	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Afweging maken, volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid voor communicatie ligt tot GRIP 1 bij de politie als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en) conform de normale GRIP-werkwijze. Afstemming met waterpartijen over de (strategische) boodschap moet hierbij plaatsvinden, dit kan in CoPI of ROT. Communiceer over de aard en omvang van de ordeverstoring. Hinder voor de scheepvaart. Te verwachten ontwikkelingen.
14. Publieke zorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
16. Omgevingszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
17. Search and Rescue	Zie scenariokaart 1 indien redding op het water een rol speelt.
18. Nautisch Verkeersmanagement	Aandacht voor het omleiden van het verkeer op het water bij een ordeverstoring.
19. Beheer Waterkwaliteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
20. Beheer Waterkwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.

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.

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)

Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	Welke GRIP?, Overwegen GRIP-opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er op het water meerdere processen spelen; • er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is; • langdurige inzet. Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten. Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen. Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 6.1 Aangespoelde vogels/dieren / 6.2 Veel zieke/dode dieren in het water
Veiligheid > Hazards > Acces	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. Bij benadering: aandacht voor veiligheid van hulpverleners. Houd rekening met ziektes die kunnen overslaan op mensen.
Meteo	Windrichting en -kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).
Omgeving/Effecten	Het incident kan effecten buiten het brongebied hebben. Hier dient aandacht voor te zijn. De effecten bij een incident kunnen tot ver in de omgeving reiken.
Communicatie	Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Voorlichting over het handelen van burgers (ramen en deuren sluiten e.d.). Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevendenden naast de C2000-kanalen.
Betrokken diensten > Emergency Services	Inzetvoorstel: RWS heeft regie vanuit CMIJ. Deskundigheid bij vogelopvang, NVWA, DWHC, Dolfinarium in Harderwijk en het CET (Crisis Expert Team) via RWS-LCM. Ook waterschap en gemeente betrekken voor de (binnen)wateren waar zij verantwoordelijkheid dragen als waterbeheerder.
Leiding & coördinatie	Procesverantwoordelijk: RWS (alleen wanneer effect heeft op waterkwaliteit IJsselmeergebied, binnendijs zijn Waterschap en Gemeenten verantwoordelijk). In geval van nog levende dieren dient besluitvorming door Ministerie LNV met NVWA en DWHC plaats te vinden. Als dieren (vogels) dood zijn is RWS voor de afhandeling verantwoordelijk (dit kan zijn ruimen maar ook laten liggen is een optie). Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land Bij opruimactie is gebiedsbeheerder verantwoordelijk. Vanuit het CoPI heeft de OvD-W contact met de OSC. Aanvullende functionarissen: OvD-W voor Nautisch beheerder, waterkwaliteit en waterkwantiteit in CoPI en eventueel het Waterschap betrekken.
Informatie & Resource management	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? Afhankelijk van soort dier, hoeveelheden en locatie kan scenario diverse uitkomsten hebben. Raadpleeg samenwerkingsregeling SBV (Samenwerking Besmette vogels)

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	Inschakelen van vrijwilligers voor het opruimen. Bij nog levende dieren Ministerie LNV betrekken. Inschakelen gemeente voor het leveren van containers/zakken om dode dieren in te doen. Bepaal de verspreiding van dode/zieke planten en dieren. Raadpleeg samenwerkingsregeling SBV (Samenwerking Besmette vogels).
2. Redding	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
3. Ontsmetting	Wijze van schoonmaken van dieren/mensen/water/oevers. Zie de SBV (Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels) te raadplegen via het Noordzeeloket.
4. Acute gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
5. Publieke gezondheidszorg	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen, zoals vis- en zwemverbod.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Effectgebied afzetten. Voorkomen dat omstanders in aanraking komen met zieke dieren.
8. Mobiliteit	Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijhouden.
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Mogelijke betrokkenheid bij het achterhalen van de bron van het ecologisch incident.
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat als procesverantwoordelijke als de waterkwaliteit in het geding is. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en). Bij ecologisch incident in contact met Ministerie LNV.
14. Publieke zorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
16. Omgevingszorg	Zijn er risico's voor het milieu.
17. Search and Rescue	Zie scenariokaart 1.
18. Nautisch Verkeersmanagement	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
19. Beheer Waterkwaliteit	Te verwachten schade aan milieu. Adviezen om milieu te sparen bij RWS-LCM / CET (Crisis Expert Team) verzamelen. Bij dode vogels hanteert RWS hiervoor protocol vogelgriep (HPAI) en scenariokaart verminderde waterkwaliteit door natuurlijke oorzaak.
20. Beheer Waterkwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.

6.7 Aanvaring (en/of losgeslagen schip, object of lading)

Scenariokaart 7, Aanvaring en/of losgeslagen schip, object 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. Opdrijvende 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)gevaaren en mogelijke oorzaak en gevolgen van het incident van belang.

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)

Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	Welke GRIP?, Overwegen GRIP opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er op het water meerdere processen spelen; • er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is; • langdurige inzet. Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten. Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en watervallen. Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 7.1 In de vaarweg / 7.2 Gezonken / 7.3 Op oever/strand / 7.4 Vermist
Veiligheid > Hazards > Acces	Mogelijk gevaarlijke stoffen aan boord van een schip. Achterhaal de lading. Houd hiermee rekening bij benadering van het incident. Zie scenariokaart ongeval met gevaarlijke stoffen (6.3).
Meteo	Windrichting en -kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).
Omgeving/Effecten	Afhankelijk van de lading van het schip kunnen de effecten naar de omgeving groot of klein zijn. Om deze reden is het snel achterhalen van de lading van het schip belangrijk.
Communicatie	Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevenden naast de C2000-kanalen.
Betrokken diensten > Emergency Services	Inzetvoorstel: Vaartuig van de Politie basiseenheid en/of RWS. Houd rekening met inzet van sleepboten.
Leiding & coördinatie	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-W contact met de OSC. Aanvullende functionarissen: Ovd-W voor Nautisch beheerder, waterkwaliteit en waterkwantiteit in CoPI en eventueel het Waterschap betrekken.
Informatie & Resource management	Wat is er gebeurd ? Wat is de omvang van het incident? Zijn er personen gewond? Betrek scenariokaart ongeval met dier of mens (6.1). Zijn er gevaarlijke stoffen betrokken? Betrek scenariokaart ongeval met gevaarlijke stoffen (6.3). Wat zijn de gevolgen voor de scheepvaart en andere economische activiteiten? Is er een aanwijsbare bron? Is er alcohol of drugs in het spel, is er ruzie aan boord, kan er sprake zijn van een misdrijf?

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	Ladinggegevens. Schoonmaakactie bij aanspoelen lading op stranden en oevers, zie scenario 2.
2. Redding	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
3. Ontsmetting	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
4. Acute gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
5. Publieke gezondheidszorg	Consulteren arts Medische Milieukunde (MMK).
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
8. Mobiliteit	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrij gehouden.
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Vastleggen waarneming. Bemonstering.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Opstarten van strafrechtelijk onderzoek, kan ook bij bijna-aanvaring
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de veiligheidsregio namens de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en). Conform de normale GRIP-werkwijze. Meld incident door aan politie voor strafrechtelijk onderzoek.
14. Publieke zorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
16. Omgevingszorg	Het oppakken van de effecten van de aanvaring op stranden vallen onder scenario 2.
17. Search and Rescue	Zie scenariokaart 1.
18. Nautisch Verkeersmanagement	Houd nabij havens rekening met de bevoegdheden van de Rijkshoer. Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer. Houd rekening met de windparken in het gebied. Bij de afhandeling van incidenten waar een vaartuig bij is betrokken, zorgen dat Rijkswaterstaat, politie en (C-)VP met elkaar in contact zijn over bijvoorbeeld berging van het vaartuig.
19. Beheer Waterkwaliteit	Uitwisselen gegevens met Waterschap en gemeente.
20. Beheer Waterkwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.

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.

LCMS (Methane & IM Verzamelplan)	
Incident/situatie > Major incident > Exact location > Type of Incident	Welke GRIP?, Overwegen GRIP-opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> • hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; • er duidelijke effecten zijn naar het land; • er op het water meerdere processen spelen; • er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is; • langdurige inzet. Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten. Ovd B/KWC overleggen indien verdere zoekacties worden stopgezet. Afschaling door de hoogst leidinggevende. SAR-proces wordt beëindigd door KWC. Locatie: Afhankelijk van de melding, maak voor plaatsbepaling gebruik van boeien en waternamen. Denk bij dit scenario aan de volgende mogelijke incidenten die met deze kaart zijn af te handelen: 8.1 Ongeval op ijs / 8.2 Perso(o)n(en) door het ijs.
Veiligheid > Hazards > Acces	Houd rekening met onderkoeling van slachtoffer en hulpverleners. Bij benadering van het incident aandacht voor veiligheid van hulpverleners, o.a. onderkoeling en ongevallen met door het ijs zakken. Door het ijs kan bij het slachtoffer komen lastig zijn.
Meteo	Windrichting en -kracht in m/s, temperatuur, neerslag en verwachting korte en lange termijn.
Slachtoffers/Bevolking > Number of Casualties	Aantal mogelijke slachtoffers hangt sterk af van de grootte van het incident. Bepaal de triage (indien mogelijk). Noem overige betrokkenen (bijvoorbeeld burgers, schippers).
Omgeving/Effecten	Het incident zal beperkte tot geen effecten naar de omgeving hebben.
Communicatie	Mogelijk social media in de gaten houden, persbericht indien het incident (veel) belangstelling trekt. Bij bovenregionale communicatie LMG 14-proces starten en gebruiken voor communicatie tussen leidinggevendena naast de C2000-kanalen.
Betrokken diensten > Emergency Services	Inzetvoorstel: 1 x WO, 1 x TS, 1 x HV, 1 x OVD-B, 1 x ambu, KWC met 1x heli. Indien IJsselmeer dichtgevroren dan alleen SAR heli alarmeren. Indien niet dichtgevroren dan reddingseenheden. Bij vaartuigongeval politie ook alarmeren. Overweeg ook om RWS te alarmeren. Wellicht kunnen zij ondersteuning bieden met een ijsbreker die mogelijk in het gebied is. 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).
Leiding & coördinatie	KWC = Buitendijks (ruim binnenwater) Ovd B = Binnendijks Procesverantwoordelijkheid ligt in principe bij het KWC, maar als de KNRM niet bij een incident kan komen vanwege ijs, kan worden overwogen om de brandweer leidend te maken (oppervlaktereddingsteam of duikteam). Bij een georganiseerd evenement is de organisator verantwoordelijk. 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. Aanvullende functionarissen: SAR-liaison in CoPi en Liaison OT Kustwacht in ROT.
Informatie & Resource management	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.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
1. Bron- en emissiebestrijding	..
2. Redding	Standaard procedure duikinzet, oppervlakte redding, ijsduiken. OvD, duikploegleider en bevelvoerder bepalen op basis van risicoanalyse inzet. Startpunt en situatie ter plaatse is bepalend. In Marken, Zeevang en Elburg zijn er voor ijsredding specifiek getrainde teams beschikbaar. Daarnaast zijn de overige oppervlakte redteams van de brandweer ook inzetbaar. Overweeg hulp RWS om ijs te breken.
3. Ontsmetting	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
4. Acute gezondheidszorg	Buitendijks: Ambulancepersoneel komt niet op ijs. Binnendijks, alleen als het signaal veilig is gegeven.
5. Publieke gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
7. Ordehandhaving	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
8. Mobiliteit	Verkeerscirculatie
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
10. Opsporings-expertise	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
12. Opsporing	Strafrechtelijk onderzoek (oorzaak).
13. Communicatie	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).
14. Publieke zorg	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. Zorg voor een adequate nazorg voor betrokkenen (zowel getuigen als hulpverleners).
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
16. Omgevingszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
17. Search and Rescue	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, uitzondering hierop is zeer slecht zicht en ijsvorming op de heli.
18. Nautisch Verkeersmanagement	RWS kan eventueel ondersteuning bieden met een ijsbreker. Dit om een vaarroute begaanbaar te maken.
19. Beheer Waterkwaliteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.
20. Beheer Waterkwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario.

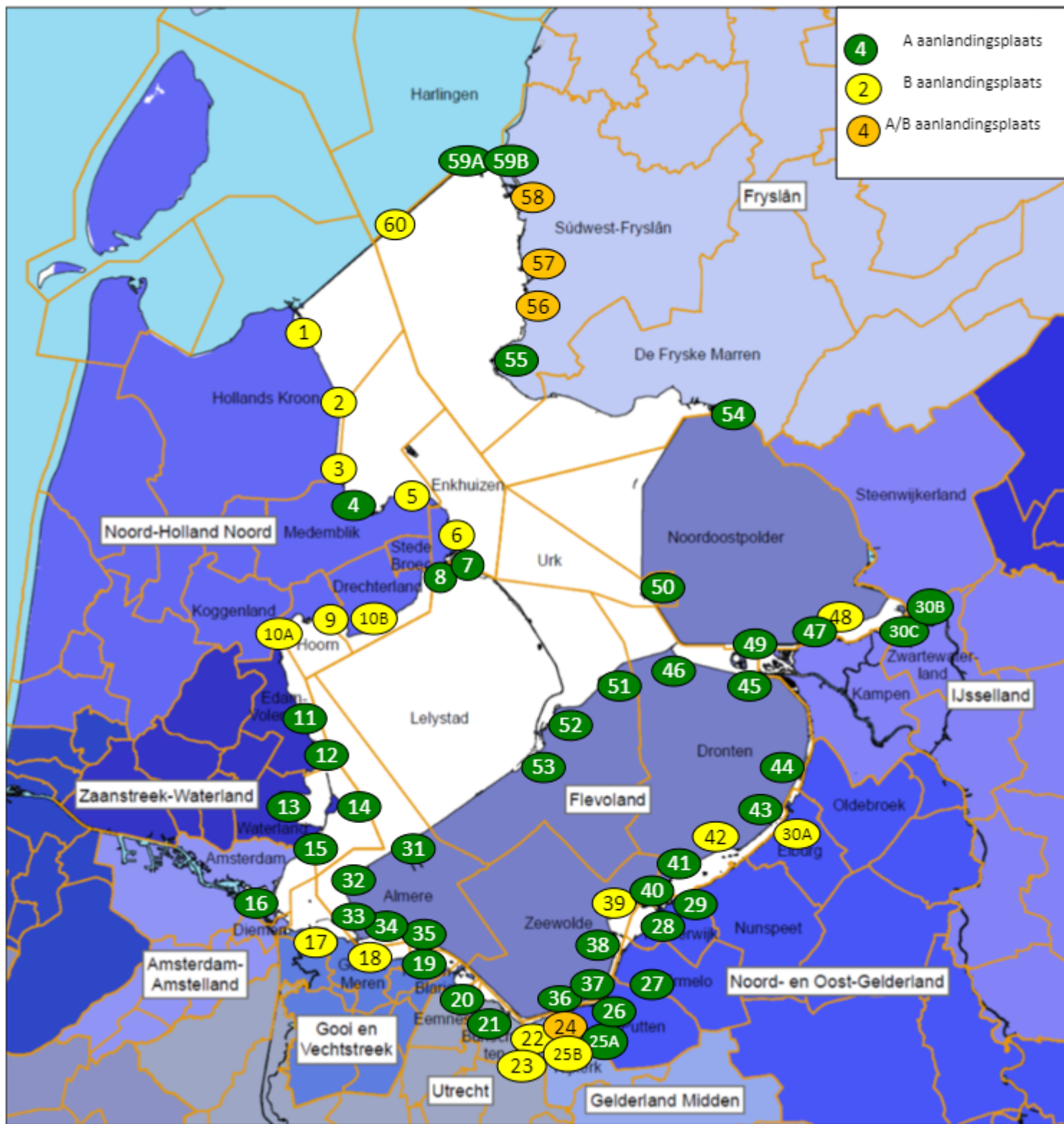
Bijlage 1 Afkortingen

Bijlage 1 Afkortingen

Afkorting	Omschrijving
AC	Actiecentrum
AZN	Ambulancezorg Nederland
BRW	Brandweer
CET-MD	Crisis Expert Team - Milieu en Drinkwater
CIS	Coördinator Incident Schip
CoPI	Commando Plaats Incident
CMIJ	Centrale Meldpost IJsselmeergebied
DLOC	Dienst Landelijk Operationeel Centrum
GAGS	Gezondheidskundig adviseur Gevaarlijke stoffen
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure
IBP	Incidentbestrijdingsplan
KLPD	Korps landelijke politiediensten
KNBRD	Koninklijke Bond tot het Redden van Drenkelingen (nu: Reddingsbrigade Nederland)
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum
LCM	Landelijke Coördinatiecommissie Milieu-incidenten water (RWS)
LKF	Landelijk Kader Fleetmap
LNv	Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Ministerie)
MIC	Melding- en informatiecentrum
MMK	arts Medische Milieukunde
MMT	Mobiel Medisch Team
OCLE	Operationeel Centrum Landelijke Eenheid
OL	Operationeel Leider
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-W	Officier van Dienst Water
PCMS	Programma Civiel-Militaire Samenwerking
RAC	Regionale alarmcentrale
RAV	Regionale Ambulancevoorziening
RBT	Regionaal beleidsteam
RHIB	Rigid hull inflatable boat
RCC	Rescue Coordination Centre
RCP	Regionaal Crisisplan
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 Riscowatersysteem
TGB	Terrorismegevolgbestrijding
VC	Verkeerscentrale of verbindingscommandowagen
VHF	Very High Frequency (Marifoon)
VP	Verkeerspost, C-VP is de coördinerend verkeerspost
VR	Veiligheidsregio

Bijlage 2 Aanlandingsplaatsen

Bijlage 2 Aanlandingsplaatsen



datum 19 juli 2023
 projectnummer 0473223.100
 betreft Incidentbestrijdingsplan IJsselmeergebied

nr	Aanlandingsplaats A	Aanlandingsplaats B
1	Diepte van het water ten minste 2 meter	Diepte van het water ten minste 1,5 meter
2	Aanlegsteigers geschikt voor het vervoer van slachtoffers/ rijden met brancard	Verharde toegangsweg.
3	Aanrijroute minimaal tweestrooksweg met voldoende circulatiemogelijkheid	Mogelijkheid voor ambulances om te draaien
4	Aanlegsteigers in een getijdhaven te allen tijde bereikbaar.	Aanlegsteiger/overname plaats die het gehele jaar be is.
5	Opstelplaats biedt ruimte voor ten minste de volgende (hulpverlenings-)voertuigen: a. 1 brandweer eenheid b. 4 ambulances c. 1 voertuig Grootschalige Geneeskundige Bijstand d. 2 piketauto's van de politie e. 1 MMT busje	Opstelplaats voor tenminste 2 ambulances
6	Ruimte voor het inrichten van een gewondenverzamelplaats of de aanwezigheid van ruimtes die hiervoor in te richten zijn.	
7	In de nabijheid een plaats die geschikt voor het landen van een helikopter	

OVERZICHT AANLANDINGSPLAATSEN PER VEILIGHEIDSREGIO

Noord-Holland Noord

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
1-SAMIJ	B	Hollands Kroon	Den Oever	Zuiderhaven	x = 132 103 y = 549 225	N = 52 55 5 E = 05 02 5	52.929670, 5.046292
2-SAMIJ	B	Hollands Kroon	Wiering-gerwerf	Oude Zeug	x = 135 917 y = 541 287	N = 52 51 3 E = 05 06 1	52.858867, 5.103225
3-SAMIJ	B	Medemblik	Medemblik	Middenhaven/ Oosterhaven	x = 136 199 y = 531 529	N = 52 46 2 E = 05 06 5	52.771123, 5.108283
4a-SAMIJ	A	Medemblik	Medemblik	Regattacentre	x = 136 716 y = 531 495	N = 52 46 1 E = 05 06 6	52.770406, 5.115783
4b-SAMIJ	B	Medemblik	Medemblik	Stoommachine museum	x = 137 020 y = 530 409	N = 52 454 E = 05 07 2	52.76671 5.12085
5-SAMIJ	B	Medemblik	Andijk	Jachthaven Andijk	x = 141 219 y = 528 582	N = 52 44 4 E = 05 10 6	52.744573, 5.183326
6-SAMIJ	B	Enkhuizen	Enkhuizen	KNRM-gebouw	x = 148 993 y = 523 867	N = 52 42 0 E = 05 17 5	52.702531, 5.298253
7-SAMIJ	A	Enkhuizen	Enkhuizen	Gependam	x = 148 447 y = 523384	N = 52 41 5 E = 05 17 2	52.69783, 5.29027
8-SAMIJ	A	Enkhuizen	Enkhuizen	Loswal	x = 147 375 y = 522 394	N = 52 41 2 E = 05 16 3	52.688851, 5.273947
9-SAMIJ	B	Hoorn	Hoorn	Visserseiland	x = 132 567 y = 516 458	N = 52 38 0 E = 05 03 2	52.634614, 5.055977
10A-SAMIJ	B	Hoorn	Hoorn	Houten Hoofd	x = 133 122 y = 516 614	N = 52 38 1 E = 05 03 5	52.637119, 5.063150
10B-SAMIJ	B	Drechterland	Wijdenes	Vluchthaven Wijdenes	x= 140 380 y = 515 953	N = 52 37 9 E = 05 10 3	52.630880, 5.17130

Zaanstreek-Waterland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
11 - SAMIJ	A	Edam-Volendam	Volendam	Oude haven	x = 133 892 y = 500 759	N= 52 29 4 E= 05 04 3	52.49413 5.07640
12 - SAMIJ	A	Edam-Volendam	Edam	camping Strandbad Edam / Nieuwe Haven	x = 132 840 y = 500 094	N = 52 31 0 E = 05 04 4	52.51667 5.06777
13 - SAMIJ	A	Waterland	Katwoude	Jachthaven de Zeilhoek	x = 131 300 y = 497 658	N= 52 27 1 E = 05 02 0	52.46616 5.03845
14 - SAMIJ	A	Waterland	Marken	station KNRM	x = 135 500 y = 496 837	N = 52 27 5 E = 05 06 1	52.45897 , 5.100690
15 - SAMIJ	A	Waterland	Uitdam	Jachthaven/ camping Uitdam	x = 133 679 y = 493 380	N= 52 25 4 E= 05 04 2	52.41778 , 5.06722

Amsterdam-Amstelland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
16 - SAMIJ	A	Amsterdam	Amsterdam	Zuider ijdijk thv Kea Boumanstraat 96	x = 126 599 y = 487 485	N = 52 37 4 E = 04 97 0	52.37448, 4.97011

Gooi en Vechtstreek

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
17 - SAMIJ	B	Gooise meren	Muiden	Koninklijke Jachthaven Muiden	x=133 171 y=482 902	N=52 20 0 E=05 04 0	52.33362 5.06695
18 - SAMIJ	B	Gooise meren	Naarden	Jachthaven Naarden	x=138 473 y=480355	N=52 18 7 E=05 08 7	52.310907, 5.144854
19 - SAMIJ	A	Huizen	Huizen	Haven van Huizen	x=145544 y=480171	N=52 18 7 E=05 14 9	52.309424, 5.248546
20 - SAMIJ	A	Blaricum	Blaricum	Nabij Reddingsbrigade Blaricum	x= 149182 y= 479271	N=52 18 1 E=05 18 1	52.30139, 5.30190

Utrecht

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
21 - SAMIJ	A	Bunschoten	Bunschoten	Jachthaven Nieuwboer	x = 153 635 y = 473 674	N = 52 15 4 E = 05 22 2	52.260777, 5.372218
22 - SAMIJ	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
23 - SAMIJ	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
24 - SAMIJ	A/B	Nijkerk	Nijkerk	Jachthaven de Zuidwal	x = 160 340 y = 474 527	N = 52 15 4 E = 05 27 9	52.25593, 5.46665
25A - SAMIJ	A	Nijkerk	Nijkerk	Nijkerkersluis	x = 160 797 y = 474 890	N = 52 15 7 E = 05 28 3	52.261852, 5.471864

25B-SAMIJ	B	Nijkerk	Nijkerk	Stoomgemaal Arkemheen	x = 158 509 y = 473 855	N = 52 15 2 E = 05 26 3	52.25251, 5.43840
------------------	----------	---------	---------	-----------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------

Noord- en Oost-Gelderland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
26-SAMIJ	A	Putten	Nulde	strand Nulde	x = 165 082 y = 475 824	N = 52 16 1 E = 05 32 0	52.269319, 5.535285
27-SAMIJ	A	Ermelo	Horst	strand Horst	x = 166 900 y = 480 800	N = 52 18 5 E = 05 33 4	52.31503, 5.56172
28-SAMIJ	A	Harderwijk	Harderwijk	Vissershaven	x = 170 980 y = 486 900	N = 52 21 1 E = 05 37 2	52.35244, 5.62175
29-SAMIJ	A	Harderwijk	Harderwijk	Lorentzhaven	x = 171 950 y = 486 040	N = 52 22 1 E = 05 37 2	52.362427, 5.632673
30A-SAMIJ	B	Elburg	Elburg	Haven van Elburg	x = 184 527 y = 496 693	N = 52 27 5 E = 05 49 2	52.45139, 5.81722

IJsselland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
30B-SAMIJ	A	Zwartewaterland	Zwartsluis	Havendijk	x = 201 095 y = 516 995	N = 52 38 3 E = 06 04 1	52.63855, 6.06846
30C-SAMIJ	A	Zwartewaterland	Genemuiden	Veerweg	x = 199 113 y = 515 931	N = 52 37 8 E = 06 02 3	52.62959, 6.03882

Flevoland

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
31-SAMIJ	A	Almere	Almere	Jachthaven van Kuffeler	x = 144 047 y = 492 442	N = 52 25 4 E = 05 13 1	52.417786, 5.2213290
32-SAMIJ	A	Almere	Almere-Pampus	Almere Pampus	x = 137 650 y = 488 480	N = 52 23 2 E = 05 07 5	52.383904, 5.132375
33-SAMIJ	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-SAMIJ	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-SAMIJ	A	Almere	Almere-Haven	Sluiskade	x = 143 329 y = 482 543	N = 52 19 5 E = 05 12 5	52.330697, 5.215995
36-SAMIJ	A	Zeewolde	Zeewolde	Jachthaven Eemhof	x = 155 533 y = 474 634	N = 52 15 3 E = 05 23 4	52.259740, 5.395017
37-SAMIJ	A	Zeewolde	Zeewolde	Jachthaven Erke-mederstrand	x = 161 759 y = 475 465	N = 52 16 1 E = 05 29 1	52.267163, 5.486223
38-SAMIJ	A	Zeewolde	Zeewolde	Aanloophaven centrum	x = 165 766 y = 482 663	N = 52 19 5 E = 05 32 4	52.331792, 5.545156
39-SAMIJ	B	Zeewolde	Harderhaven	Jachthaven Harderhaven	x = 170 240 y = 486 668	N = 52 22 3 E = 05 36 3	52.367686, 5.610967
40-SAMIJ	A	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven Flevostrand	x = 171 784 y = 488 615	N = 52 23 6 E = 05 38 1	52.385135, 5.633733
41-SAMIJ	A	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven Bremerbergse-hoek	x = 179 338 y = 491 988	N = 52 24 5 E = 05 44 4	52.415168, 5.744938
42-SAMIJ	B	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven de Klink	x = 181 668 y = 493 571	N = 52 25 4 E = 05 46 4	52.429288, 5.779302

nr.	cat.	gemeentenaam	plaatsnaam	haven / locatie	locatie (x/y)	locatie (lat / long)	GPS City Nav
43-SAMIJ	A	Dronten	Biddinghuizen	Jachthaven Rivièra Beach	x = 183 325 y = 495 488	N = 52 26 4 E = 05 48 1	52.446430, 5.803839
44-SAMIJ	A	Dronten	Dronten	Ioswal Drontermeer	x = 184 190 y = 496 945	N = 52 27 3 E = 05 49 0	52.459478, 5.816676
45-SAMIJ	A	Dronten	Ketelhaven	Jachthaven Intermarina	x = 180 309 y = 510 439	N = 52 34 5 E = 05 45 3	52.580946, 5.760612
46-SAMIJ	A	Dronten	Swifterbant	Ioswal Kamperhoek	x = 172 227 y = 513 244	N = 52 36 2 E = 05 38 2	52.606476, 5.641517
47-SAMIJ	A	Noordoostpolder	Ens	Ioswal Ramspolbrug	x = 186 069 y = 514 284	N = 52 36 5 E = 05 50 4	52.615208, 5.845939
48-SAMIJ	B	Noordoostpolder	Ens	Loswal Neushoornweg	x = 189 492 y = 515 432	N = 52 37 3 E = 05 53 4	52.625320, 5.8966.76
49-SAMIJ	A	Noordoostpolder	Nagele	Jachthaven Schokkerhaven	x = 179 267 y = 513 941	N = 52 36 4 E = 05 44 4	52.612472, 5.745490
50-SAMIJ	A	Urk	Urk	KNRM	x = 169 586 y = 518 977	N = 52 39 2 E = 05 36 1	52.658073, 5.602781
51-SAMIJ	A	Lelystad	Lelystad	Flevocentrale	x = 164 637 y = 510 002	N = 52 34 3 E = 05 31 4	52.57752, 5.52938
52-SAMIJ	A	Lelystad	Lelystad	Jachthaven Deco Marina	x = 158 707 y = 504 901	N = 52 31 5 E = 05 26 3	52.531750, 5.441837
53-SAMIJ	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
54-SAMIJ	A	De Friese Meren	Lemmer	Ioswal/kade Vuurtorenweg	x = 176 631 y = 539 171	N = 52 50 2 E = 05 42 2	52.839315, 5.708234
55-SAMIJ	A	Sudwest-Fryslân	Stavoren	steiger veer Stavoren-Enkhuizen	x = 153 030 y = 544 392	N = 52 53 1 E = 02 21 2	52.886658, 5.357938
56-SAMIJ	A/B	Sudwest-Fryslân	Hindeloopen	Havenkade / Gemeentehaven bij bunkerstation	x = 156 070 y = 550 797	N = 52 56 3 E = 05 24 1	52.944219, 5.403122
57-SAMIJ	A/B	Sudwest-Fryslân	Workum	Jachthaven "It Soal"	x = 157 319 y = 553 278	N = 52 57 5 E = 05 25 1	52.966516, 5.421718
58-SAMIJ	A/B	Sudwest-Fryslân	Makkum	Jachthaven Marina Makkum	x = 154 800 y = 563 057	N = 53 03 1 E = 05 23 3	53.05439, 5.384234
59A-SAMIJ	A	Sudwest-Fryslân	Kornwerder-zand	Lorenzsluizen	x = 151 590 y = 564 651	N = 53 04 0 E = 05 20 1	53.068703, 5.336330
59B-SAMIJ	A	Sudwest-Fryslân	Kornwerder-zand	Afsluitdijk Wadden Center	x = 151937 y = 565143	N = 53 04 2 E = 05 20 3	53.07313, 5.341498
60-SAMIJ	B (tijdelijk)*	Sudwest-Fryslân	Breezanddijk IJsselmeerzijde	Zuiderhaven	x = 142 809 y = 559 158	N = 53 01 0 E = 05 12 2	53.019217, 5.205545

*opmerking: vaste steiger is slecht bereikbaar door toedoen van werkzaamheden afsluitdijk.

Bijlage 3 Lijst eilanden IJsselmeergebied

Bijlage 3 Lijst eilanden IJsselmeergebied

Veiligheidsregio	Naam Eiland	Gemeente	Watergebied	Ligging	
Flevoland	De Zegge	Zeewolde	Wolderwijd	t.o. Zeewolde	
	De Biezen	Zeewolde	Wolderwijd	Zeewolde bij Knardijk	
	2 Eilanden aan de Nulderdijk	Zeewolde	Nuldernauw	Tussen Strand Horst en Strand Nulde	
	De Kluut	Dronten	Veluwemeer	Hardewijk (ten noorden van)	
	De Krooneend	Dronten	Veluwemeer	Tussen Harderwijk en Harderbos	
	Pierland	Dronten	Veluwemeer	Tussen Biddinghuizen en Hierden	
	De Snip	Dronten	Veluwemeer	Tussen Pierland en de Ral	
	De Ral	Dronten	Veluwemeer	T.h.v. strandpaviljoen Bremenberghoek	
	De Kwak	Dronten	Veluwemeer	Tussen eiland de Ral en Aqua centrum Bremenberghoek	
	De Eekt	Dronten	Drontemeer	T.h.v. Drontermeerdijk kruising Abbertweg	
	De Abbert	Dronten	Drontemeer	T.h.v. camping De Abbert	
	De Reve	Dronten	Drontemeer	T.h.v. Drontermeertunnel	
	IJsseloog	Dronten	Ketelmeer	T.h.v. Ketelhaven	
	Vogeleiland	Noordoost polder	Zwolsediep	T.h.v. kruising vaarwegen Kadoelermeer, Zwarte water en Ramsdiep.	
	Markerwadden (5 eilanden)	Lelystad	Markermeer	Eilandengroep tussen Enkhuizen en Lelystad	
	Eilandengroep bij Naviduct	Lelystad	Markermeer	Markerwaarddijk / Hoornsche gat	
	Fryslân	Makkumer Noordwaard	Súdwest-Fryslân	IJsselmeer	Noordwestelijk gelegen van Makkum
	IJsselland	Eilandengroep bij Ketelmeer	Kampen	Ketelmeer	In gebied Ketelmeer, Ketelmeer en Kattendiep.
		De Zwaan (eilandengroep)	Kampen	Vossemeer	Vossemeerdijk t.h.v. Roggebotzand
Noord Oost Gelderland	Knarland	Harderwijk	Wolderwijd	Harderwijk t.h.v. aquaduct	
Noord Holland Noord	De Kreupel	Enkhuizen	IJsselmeer	T.h.v. lijn Medemblik/ Andijk	
Gooi en Vechtstreek	De Dode Hond	Blaricum	Eemmeer	Ten oosten van Stichtse Brug aan A27.	
	Huizerhoef	Huizen	Gooimeer	Ten oosten van Stichtse Brug aan A27.	
	De Schelp	Gooisemeren	Gooimeer	T.h.v. Naarderbos (Naarden-vesting)	
	Hoofst	Gooisemeren	Gooimeer	T.h.v. Muiden / Muidenberg	
	Pampus	Gooisemeren	IJmeer	T.o. Muiden	
Amsterdam-Amstelland	Durgerdam (vuurtoreneiland)	Amsterdam	Buiten-ij	T.h.v Durgerdam	

**Bijlage 4 Hulpverleningsvaartuigen met
bluscapaciteit**

Bijlage 4 Hulpverleningsvaartuigen met bluscapaciteit

Vaartuigen	Organisatie	Ligplaats	Pompcapaciteit	Worplengte	Brandweer
Nieuwe Diep	Rijkswaterstaat	-	-	-	-
Heffesant	Rijkswaterstaat	-	-	-	-
Waddenstroom	Rijkswaterstaat	-	-	-	-
Con Zelo Pro Worker 650	Veiligheidsregio Flevoland	Almere post Veluwe kant op trailer	1560 liter / minuut	20 meter	Eigen vaartuig Brandweer
Bona Fide Pro Worker 650	Veiligheidsregio Flevoland	Lelystad op trailer	1560 liter / minuut	20 meter	Eigen vaartuig Brandweer
Lucas Flevo Pro Worker 650	Veiligheidsregio Flevoland	Zeewolde in boothuis	1560 liter / minuut	20 meter	Eigen vaartuig Brandweer
Nijkerk1111	Veiligheidsregio Gelderland-Midden	Nijkerk op trailer	1000 liter / minuut Otterpomp mobiel	+/- 20 meter	Eigen vaartuig Brandweer
Stormer Marine	Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland	Zaandam Houtveldweg op trailer	1740 liter / minuut (vast)	30 tot 40 meter	Eigen vaartuig Brandweer

Ps 1. De KNRM ondersteunt de brandweer bij inzetten voor brandbestrijding. Elke eenheid van de KNRM (station) heeft de mogelijkheid om de aanwezige mobiele pomp in te zetten voor eerste inzet van brandbestrijding. Deze mobiele pomp heeft een capaciteit van ongeveer 500 liter per minuut. Een tweede pomp die meestal in het boothuis staat kan ook worden ingezet.

Ps 2. De huidige patrouille vaartuigen van Rijkswaterstaat hebben geen geschikte middelen om branden te blussen bij anderen aan boord of op de wal.

Ps 3. Vaartuigen Monnickendam en Volendam zijn uitgefaseerd, voor de toekomst wordt op het Markermeer gekeken naar een nauwere samenwerking tussen KNRM en Brandweer.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
T. +31 6 15 64 56 47
E. Jogchum.Otten@AnteaGroup.nl

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl