

INCIDENTBESTRIJDINGSPLAN NOORDZEEKANAALGEBIED 2025



Het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied is een openbaar document. Gehele of gedeeltelijke bewerking van de inhoud, het gebruik van gedeeltelijk bewerkte versies en verspreiding en/of verstrekking aan derden van een dergelijk plan op welke wijze dan ook, is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Veiligheidsregio's Kennemerland, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam-Amstelland.

Ingangsdatum versie 2025:
Maandag 6 januari 2025, 09:00 uur

Actualisatie 2025 per betrokken veiligheidsregio vastgesteld door:
Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, 16 december 2024, Veiligheidsbestuur
Veiligheidsregio Kennemerland, 16 december 2024, Algemeen Bestuur
Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, 24 maart 2025, Algemeen Bestuur (onder voorbehoud)

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding.....	3
1.1. Doel en doelgroep	3
1.2. Leeswijzer	3
2. Werkingsgebied.....	4
2.1. Noordzeekanaalgebied.....	4
2.2. Risicobeeld: locaties	5
2.3. Risicobeeld: nieuwe brandstoffen	5
2.4. Evenementen op het water.....	6
3. Betrokken partijen.....	7
3.1 Waterpartijen	7
3.2 Reguliere (crisis)partners.....	8
3.3 Overige verantwoordelijkheden en rollen	10
4. Randvoorwaardelijke- en waterprocessen.....	12
4.1. Melding en alarmering.....	12
4.2. Leiding & Coördinatie	13
4.2.1. Bovenregionale en regionale crisisstructuur	13
4.2.2. Bepalen coördinerende en betrokken regio('s)	15
4.2.3. Waterprocessen en liaisons	17
4.2.4. Aanlandingsplaats(en) bepalen.....	18
4.3. Informatiemanagement	20
4.4. Crisiscommunicatie.....	22
4.5. Overdracht, nafase en herstel.....	23
Bijlagen.....	25
Bijlage 1: Beschikbare middelen	25
Bijlage 2: Afkortingen.....	27
Bijlage 3: Werkwijze communicatiemiddelen	28
Colofon.....	29

De scenario's (deel B van het plan) en de samenvatting zijn als separate kaarten beschikbaar.

I. Inleiding

Voor u ligt het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied, afgekort IBP NZKG.

I.1. Doel en doelgroep

Doel IBP NZKG Bij incidentbestrijding op het water kunnen veel partners betrokken zijn. Partners die niet dagelijks met elkaar samenwerken. Binnen dit speelveld kan onduidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor een proces en wie betrokken is bij de uitvoering. In incidentbestrijdingsplannen worden afspraken gemaakt over de coördinatie binnen een zogeheten samenhangend risicowatersysteem (SRWS), in dit geval het Noordzeekanaalgebied en de operationele uitwerking van de scenario's.

Het Incidentbestrijdingsplan Noordzeekanaalgebied biedt het kader:

- Voor de multidisciplinaire samenwerking;
- Bij (dreigende) incidenten, rampen en crises;
- In het werkingsgebied (beschreven in hoofdstuk 2).

Doelgroep Functionarissen die actief zijn in de multi-crisisorganisatie van Veiligheidsregio Kennemerland, Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek-Waterland: de CaCo's van MKNH en MCAA, het CoPI, (R)OT en BT inclusief de in hoofdstuk 3 benoemde (water)partners.

Toepassing Plannen en procedures geven structuur, maar de praktijk leert dat rampen en crises nooit verlopen zoals vooraf bedacht. Goede crisisplanning garandeert niet dat het crisismanagement altijd goed zal gaan (E. Quarantelli, 1998). De doelgroep wordt geacht de afspraken uit het IBP vooraf te kennen en effectief te kunnen toepassen tijdens een incident. Waar de plannen niet toereikend zijn, valt men terug op basiskennis, ervaring, netwerkrelaties, improvisatievermogen en veerkracht. Trainen en oefenen van de inhoud is hierbij van groot belang.

Het IBP is een verbijzondering van de 'reguliere crisisbeheersing'; als iets niet beschreven staat in dit plan, gelden de Regionale Crisisplannen, calamiteitenplannen en rampbestrijdingsplannen van bijzondere locaties in het Noordzeekanaalgebied.

I.2. Leeswijzer

Inhoud Incidentbestrijdingsplannen voor waterincidenten bestaan, conform handboek, uit twee delen:

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

- Het werkingsgebied;
- De betrokken partners en hun bevoegdheden;
- De specifieke afspraken over de basisprocessen en belegging van de waterprocessen.

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

- Multidisciplinaire aandachtspunten per scenario;

Deel B van dit plan wordt aangeboden in de vorm van losse scenariokaarten.

Gekoppelde documenten De volgende documenten zijn onderdeel van het IBP NZKG, maar worden ook los aangeboden, omdat deze een andere beheercyclus of doelgroep hebben:

- Aanlandingsplaatsen Noordzeekanaalgebied (beheer CNB);
- Samenvatting IBP NZKG (beheer CB VRK);
- Scenariokaart Cybergevolgbestrijding Noordzeekanaalgebied (beheer CNB);
- Plan Noodsituaties Infectieziekten Havens (PNIH) en de meldingsprocedure (beheer GGD's en GHOR-regio's).

Deel A Coördinatieplan

2. Werkingsgebied

2.1. Noordzeekanaalgebied

Inleiding

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

Werkingsgebied

Het werkingsgebied, waarbij het IBP NZKG geldig is, is geografisch gezien grotendeels hetzelfde als dat van de gemeenschappelijke regeling¹ van het Centraal Nautisch Beheer en het havenveiligheidsplan:

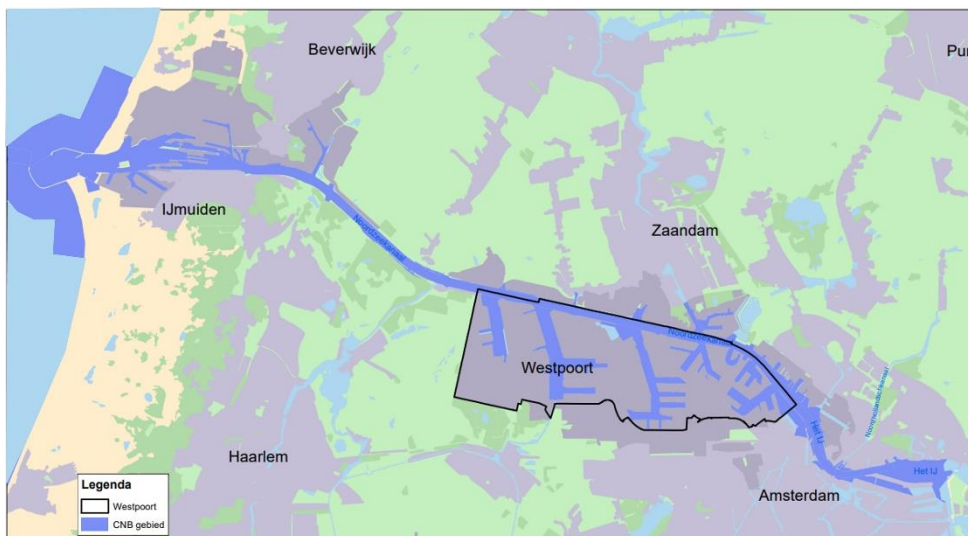
- Het zeegebied, voor zover liggend binnen de gemeentegrenzen van Velsen;
- De buitenhaven van IJmuiden;
- Het noorder- en zuiderbuitenkanaal, het verbindingskanaal daartussen en de buitentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden, alsmede het buitenspuikanaal;
- De Noordzeesluizen te IJmuiden;
- De binnentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
- De eerste, tweede en derde rijksbinnenhaven, het binnenkanaal en de staalhaven, alsmede het binnenspuikanaal te IJmuiden;
- Zijkanaal A naar Beverwijk en Zijkanaal G naar Zaandam tot aan de dr. J.M. den Uylbrug;
- Het Noordzeekanaal en het IJ²;
- De havenbekkens.

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

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

Het werkingsgebied van het IBP bestaat, zoals hierboven beschreven, uit diverse wateren en sluizen in het Noordzeekanaalgebied. In het havengebied (op land) gelden in principe de afspraken uit de regionale crisisplannen, maar moet men wel bewust zijn van mogelijke effecten op het Noordzeekanaal (en de betrokken partijen).

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



Afbeelding: Indicatie gebied Centraal Nautisch Beheer. Beheersgebied = werkingsgebied (bron: CNB)

¹ Art. 3 lid 2 Gemeenschappelijke Regeling CNB 2018

² Inclusief het blokgebied van Rijkswaterstaat tot en met de Oranjesluizen bij Schellingwoude

2.2. Risicobeeld: locaties

Inleiding

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

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

- Hogedrempelinrichting of categorie van hogedrempelinrichtingen als bedoeld in het Besluit activiteiten leefomgeving;
- Afvalvoorziening categorie A als bedoeld in de Wet milieubeheer.

Daarnaast zijn er diverse objecten en (buis)leidingen van vitale infrastructuur, waarvan een lijst te omvangrijk is voor een plan als deze. Net als de risico-objecten zijn deze inzichtelijk via www.atlasleefomgeving.nl/kaarten (inlogvrij) van de provincie.

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

IJmond

Chemische bedrijven (Seveso):

- Tata Steel IJmuiden
- Linde Gas Benelux
- Vattenfall

Relevante planvorming:

- Rampbestrijdingsplan Tata Steel IJmuiden, inclusief Linde Gas
NB: dit plan bestaat uit een generiek deel voor alle (dreigende) rampen, en een specifiek deel voor een aantal scenario's met gevaarlijke stoffen (Seveso)

Amsterdam

Chemische en afvalbedrijven (Seveso):

- | | |
|--|------------------------------------|
| - First State Investments | - Inter Terminals |
| - Oiltanking | - Noord-Europese Wijnopslagbedrijf |
| - Sonneborn Refined Products | - Eurotank (VTTI) |
| - Eurotank | - Vattenfall Hemwegcentrale |
| - Afval Energiebedrijf, met daarin opgenomen Depot gevaarlijk Afval GICA Zenith Energy | - VARO |
| | - Albemarle catalyst |

2.3. Risicobeeld: nieuwe brandstoffen

Inleiding

Duurzame ontwikkelingen zetten zich voort. Het aantal bedrijven dat zich bezighoudt met een onderwerp dat valt onder duurzaamheid en/of energietransitie groeit. Het meest relevante voor dit plan is dat het type brandstof verandert. In vrachtwagens, auto's, fabrieken, maar ook in schepen.

Planning

In 2024, zijn nieuwe brandstoffen zoals vloeibaar/gasvormig waterstof, methanol, LNG, NaBH₄, toluen, methyl cyclohexaan en energiedrager zoals Li-ion (van kleine tot hele grote accu's), niet of in mondjesmaat aanwezig in het Noordzeekanaalgebied, maar dit zal (sterk) gaan versnellen vanaf 2026/2027. Let wel: deze nieuwe brandstoffen zullen bestaan naast de oude, die nog lange tijd de bulk zullen zijn.

Veel initiatieven zijn nu in de planningsfase. Om een initiatief te kunnen ontplooiën dienen vraag, aanbod en ook infrastructuur op elkaar afgestemd te zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen ook tegelijkertijd gerealiseerd worden. Een beeld hiervan wordt gegeven op de Nationale waterstofkaart: [Missie H2 & TKI Waterstofkaart](#). Een essentieel gevolg is dat de afstemming van initiatieven betekent dat de realisatie ook binnen afzienbare tijd gerealiseerd wordt. Het risico op incidenten met waterstof(dragers) zal daarom ook een stijging laten zien.

IJmond

Daarnaast wordt verwacht dat het hele energiesysteem zal transformeren. Denk hierbij aan een toename van hoogspanningsverbindingen, trafostations, verdeelstation, elektrolyselocaties etc. Zeker in het IJmondgebied zal dit een rol spelen.

Gevolg

Dit betekent dat een regulier incident andere dimensies kan krijgen op het moment dat de brandstof erbij wordt betrokken. Denk hierbij aan fysieke verandering (zelf-verhittend, reactief met water, explosief), risico's voor gezondheid (corrosief voor de huid, allergie inducerend) of milieugevaarlijk (water verontreinigend). Waar men gewend was aan diesel, benzine, stookolie, aardgas, kerosine, zal men, naast deze stoffen, ook de nieuwe brandstoffen tegen gaan komen: Het ligt niet in de lijn der verwachting dat in de eerstvolgende jaren ammoniak (giftig) zijn intrede zal doen in het NZKG, maar daarna kan dit beeld veranderen.

Bij incidentbestrijding in het NZKG is daarom, naast aandacht voor de cargo, ook aandacht voor het type brandstof van belang en multidisciplinair relevant. Daarbij komt nog, dat aanvankelijk niet altijd bekend is welke nieuwe brandstoffen aanwezig zijn wat een extra risico en dus terughoudendheid/vertraging met zich meebrengt.

2.4 Evenementen op het water

Evenementen

Een evenement kan extra aandachtspunten opleveren met betrekking tot de openbare orde en veiligheid. Zowel op het land (kades/oevers) als op het water. Het kan daarom nodig zijn om extra (tijdelijke) maatregelen voor dit evenement te treffen die om risico's en ongewenste effecten te nemen zoveel mogelijk te beperken. In draaiboeken voor grote evenementen worden maatregelen opgenomen voor de openbare orde en veiligheid.

Voorbeelden van grote evenementen zijn het vijfjaarlijks terugkerende SAIL op het IJ, met de SAIL-IN en –OUT op het Noordzeekanaal, een stop van een internationale zeilrace (zoals de Volvo Ocean Race) of een groot havenfestival.

Uitgangspunt

Het uitgangspunt voor ieder evenement is dat het IBP NZKG leidend is met betrekking tot coördinatie afspraken en uitgewerkte scenario's voor incidentbestrijding in het Noordzeekanaalgebied, tenzij hier om onderbouwde reden van afgeweken moet worden.

3. Betrokken partijen

Inleiding Het doel van dit hoofdstuk, is dat helder wordt wie tijdens een incident betrokken is en wat zijn of haar rol en bevoegdheid is. Let op: deze lijst is niet allesomvattend; het netwerk bij nautische incidenten is complex en omvangrijk. Zie ook bijlage 1: beschikbaar middelen, voor meer betrokken partijen en de bestuurlijke netwerkkaart.

BNK Voor een overzicht van (bestuurlijke) verantwoordelijkheden en mogelijke maatregelen, zie de [Bestuurlijke Netwerkkaart \(BNK\) Binnenvaart](#). Daarnaast helpt het om goed te kijken naar de diverse [bevoegdheden](#) die de verantwoordelijke bestuurders hebben.

3.1 Waterpartijen

Kapitein De kapitein/schipper heeft het gezag over het schip, de bemanning en opvarenden. Op de binnenvaart is dit meestal de schipper.

Centraal Nautisch Beheer Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een samenwerkingsverband tussen de havengemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Zo heeft de scheepvaart één loket voor de scheepvaart.

Het wettelijk kader van dit samenwerkingsverband is de Gemeenschappelijke Regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, die is vastgesteld door de vier gemeenteraden. Hierin is de samenwerking geregeld op het gebied van het nautisch beheer. Het Centraal Nautisch Beheer heeft als taak om een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen. De voornaamste taak hierbij is scheepvaartverkeersbegeleiding. Ook de Rijkstaak van verkeerbegeleiding op het Noordzeekanaal is onder mandaat aan het Centraal Nautisch Beheer gegeven. De uitvoering ervan heeft het Centraal Nautisch Beheer beledigd bij de Directeur CNB die hiervoor de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam (PoA) tot zijn/haar beschikking heeft. Het beheersgebied van het Centraal Nautisch Beheer loopt vanaf 12 mijl voor de koppen van de havenhoofden in IJmuiden (inclusief de IJ-geul 24 mijl) tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de havenbekkens die daarop uitkomen.

Havendiensten Beheersmatige taken die binnen de havens nodig zijn worden uitgevoerd door de havendiensten. Deze zijn ofwel onderdeel van gemeentelijke organisaties of zelfstandige organisaties die de processen van ligplaatsplanning en dienstverlening organiseren. Indien schepen aan de kade liggen binnen deze havens moeten de havendiensten betrokken worden bij de incidentbestrijding, bijvoorbeeld voor toegang tot de kades, ligplaatsplanning en planning van andere scheepvaart. Het kan ook zijn dat deze taken bij terminals liggen, zoals de haven van Tata Steel. Indien het incident gevolgen heeft voor verkeersbegeleiding of waterkwantiteit worden de activiteiten afgestemd met het Centraal Nautisch Beheer, respectievelijk Rijkswaterstaat.

NB: de bij bedrijven aangemeerde schepen (laden/ lossen) vallen onder de vergunning/ melding van het bedrijf. De omgevingsdiensten zijn in het kader van de vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) verantwoordelijk voor alle omgevingszorgzaken, behalve directe lozingen.

Rijkswaterstaat Rijkswaterstaat is beheerder van het rijkswater in het Noordzeekanaalgebied, het spui- en maalcomplex en de sluisen in IJmuiden en het sluisencomplex Schellingwoude. Ook is Rijkswaterstaat vaarwegbeheerder van de Rijksvaarwateren, waaronder het Noordzeekanaal.

Onder het beheer vallen de volgende beheertaken:

- Waterkwaliteitsbeheer (zorg voor een goede kwaliteit van het oppervlaktewater, in afstemming met andere waterbeheerders);
- Waterkwantiteitbeheer (zorg voor voldoende water, aan- en afvoer, peil- en boezembeheer in samenspraak met de omliggende waterbeheerders);
- Waterstaatkundig beheer (veilig en doelmatig gebruik van het waterstaatwerk Noordzeekanaal);
- Waterkering beheer (de sluisen bij IJmuiden en bij Schellingwoude fungeren tevens als primaire waterkeringen).

KNRM De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) is hulpverlener op zee en de ruime binnenwateren in het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht. De KNRM is een zelfstandige organisatie, die bestaat dankzij donaties en schenkingen, zonder structurele overheids subsidie.

Op reddingstations langs de kust zijn reddingboten gestationeerd en worden bemand door professionele vrijwilligers. Alarmering geschiedt door het Kustwachtcentrum en gemeenschappelijke meldkamers. De KNRM garandeert haar inzet 24 uur per dag. Er wordt naar gestreefd dat 15 minuten na alarmering de reddingboten op het water zijn.

Het dichtstbijzijnde reddingstation in het westen is dat van IJmuiden, maar ligt aan de buitenzijde van het sluiscomplex waardoor een (spoed)schutting nodig is voor inzet in het verdere werkingsgebied. Dit geldt ook voor het oosten: reddingstations op de Randmeren moeten schutten via de Oranjesluizen.

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

Reddingsbrigades Reddingsbrigades verzorgen met inzet van vrijwillige lifeguards onder meer preventieve strandwacht- of bewakingsdiensten langs de Noordzeekust. Voor repressieve taken worden de reddingsbrigades gealarmeerd door de gemeenschappelijke meldkamer of het Kustwachtcentrum. Meerdere reddingsbrigades garanderen een 24-uurs beschikbaarheid. Andere brigades zijn inzetbaar op basis van aanwezigheid.

Er zijn reddingsbrigades actief in de Veiligheidsregio's Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Kennemerland, waarbij de meeste actief zijn in Kennemerland aan zowel de kust als binnenwateren. Zie *bijlage 1: Beschikbare middelen* voor hun inzetbaarheid.

Landelijke Eenheid Politie De afdeling Noordwest van de Dienst Infrastructuur van de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX) levert nautische expertise met mensen en middelen aan de regionale eenheden. De regionale eenheden Noord-Holland en Amsterdam hebben de verantwoordelijkheid voor opsporingsprocessen die betrekking hebben op incidenten die zich op het water afspelen.

In afstemming met de Hoofdofficier van Dienst of Algemeen Commandant (als er een SGBO actief is) van de eenheid kan een liaison aan crisisteams worden toegevoegd.

3.2 Reguliere (crisis)partners

Gemeenten bestuurlijk De burgemeester:

- is bestuurlijk verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid; en draagt het opperbevel bij rampen (algemene kolom);
- geeft leiding aan de acute bestrijding van infectieziekten in categorieën B1, B2, en C. Voor categorieën A1 en A2 is de minister VWS bevoegd; voor preventie en niet-acute bestrijding is het College B&W bevoegd (Wet publieke gezondheid).
- is deelnemer/voorzitter van de justitiële driehoek (burgemeester, Openbaar ministerie, leiding politie);
- is 'bevoegd gezag' waar de Havenbeveiligingswet van toepassing is op gemeentelijke havengebieden. In het CNB-gebied hebben de gemeenten bevoegdheden t.a.v. havenbeveiliging overgedragen aan de Directeur CNB. Burgemeester heeft de keuze, wanneer omstandigheden dit vragen, het 'bevoegd gezag' zelf uit te oefenen.

Driehoek In de justitiële driehoek vindt afstemming plaats tussen burgemeester, Openbaar Ministerie en politieleiding om éénduidigheid te bereiken tussen de bestuurlijke handhaving van openbare orde en veiligheid en strafrechtelijke handhaving te bereiken. De 'driehoek' is geen bestuurslichaam, de burgemeester beslist op eigen bestuurlijk gezag over maatregelen in het kader van rampenbestrijding en crisisbeheersing. Een 'driehoeksoverleg' kan plaatsvinden binnen de setting van een BT als de vereiste deelnemers aanwezig zijn.

Bevolkingszorg Bevolkingszorg is een zelfstandige kolom binnen de crisishoofdstructuur en moet onderscheiden worden van de figuur 'gemeente'. Bevolkingszorg voert in de warme fase de volgende processen uit:

- Publieke zorg (opvang, verzorgen en verplaatsen);
- Omgevingszorg (bouw-, milieu-, ruimtebeheer);

- Informeren en registreren (het informeren van verwanten, het coördineren en registreren van slachtoffers en schade (ongevallen) en informatie uitwisselen (intern en extern));
- Preparatie nafase (organiseren overdracht);
- Signaleren, adviseren en op verzoek ondersteunen bij opstarten of voorbereiden thema's nafase met multidisciplinaire inbreng.

Crisiscommunicatie behoort formeel tot de kolom Bevolkingszorg, maar is georganiseerd als een eigenstandige functionaliteit binnen crisisteam.

Gemeente En haven-bedrijf	<p>Port of Amsterdam/CNB heeft binnen de bedrijfsvoering een eigen crisisorganisatie. Een OvD-Haven neemt bij opschaling deel aan het CoPI (als liaison, en voor nautische processen rondom de haven).</p> <p>De Havenbeveiligingswet verplicht de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied een Havenveiligheidsplan te hebben. Er is één gezamenlijk plan, waarin de rol van Port Security Officer bij de Directeur CNB is belegd.</p>
Veiligheidsregio's	Binnen het werkingsgebied van het incidentbestrijdingsplan zijn de Veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland, Zaanstreek-Waterland en Kennemerland actief.
Politie	De politie is belast met de handhaving van de openbare orde en de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die dit behoeven. Deze taken vinden plaats uit naam van het lokale bevoegde gezag (burgemeester) en de Hoofdofficier van Justitie.
Regionale eenheden	Bij incidenten op het Noordzeekanaal ligt de primaire verantwoordelijkheid voor hulpverlening en openbare orde bij de regionale eenheden Noord-Holland en Amsterdam.
Koninklijke Marechaussee	De Koninklijke Marechaussee is geen onderdeel van de Nationale Politie, maar is wel aanwezig in de havens voor onder andere het grenstoezicht, en kan de politie bij een aantal taken ondersteunen. Bij incidenten waarbij de Koninklijke Marechaussee de politie ondersteunt wordt deze vertegenwoordigd door de Officier van dienst Politie van de betreffende politie-eenheid.
Defensie	Eén van de drie hoofdtaken van het Ministerie van Defensie is de ondersteuning van civiele autoriteiten bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, zowel nationaal als internationaal. Om de samenwerking binnen de veiligheidsregio's optimaal te laten verlopen zijn militair liaisons aan de regio's verbonden. Defensie is op deze wijze in staat om daar waar nodig met expertise en capaciteiten een aanvulling te leveren op de operationele slagkracht van de overige partners.
Omgevingsdiensten	<p>De Omgevingsdiensten Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) en IJmond zijn binnen het werkingsgebied geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk voor de uitvoering van het proces Omgevingszorg namens de gemeenten, in het bijzonder voor de onderdelen Milieubeheer en Bouwbeheer. Zij opereren niet op het water, alleen op het land.</p> <p>De OD NZKG verzorgt binnen de gemeenten in de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en de gemeente Haarlemmermeer alle omgevingszorgtaken bij incidenten en ongewone voorvallen. Hiertoe zijn drie 24/7-beschikbaarheidsdiensten beschikbaar: milieu, bouw en coördinatie (hoofd Omgevingszorg Actiecentrum/ Expertteam en evt. ROT in VRAA). Voor de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland is tevens 24/7 milieupiket SEVESO en Milieu beschikbaar vanuit de OD NZKG. In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is de OD NZKG volledig verantwoordelijk voor het proces Omgevingszorg en zit bij relevante incidenten ook in het (R)OT en BT.</p> <p>Naast bovenstaande piketten heeft de OD NZKG nog twee 24/7 beschikbaarheidsdiensten, en wel specifiek voor vrijwel alle Seveso/Rie-bedrijven in Noord-Holland (vooral in het havengebied van Amsterdam en Tata Steel), Utrecht en Flevoland. Sturing hiervan vindt strikt vanuit de OD NZKG plaats (volledige mandatering vanuit de provincie). Indien het incident groter wordt kunnen zij ingezet worden om de brandweer/CoPI te adviseren. Dit piket valt niet automatisch onder de commando structuur van de veiligheidsregio's.</p>
Waterschappen	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 hebben de waterbeheerders (Rijnland, HHNK en Amstel, Gooi en Vecht) zorg voor de bescherming van het land tegen overstroming (waterkeringszorg). De dijkgraaf is verantwoordelijk voor de zorg voor

de waterkering en huishouding, ook bij incidenten. De waterschappen (Rijnland, HHNK, AGV) zijn op grond van de Waterwet de waterbeheerders van de regionale wateren en een belangrijke waterkering beheer in het Noordzeekanaalgebied.

- Provincie** Een provincie kan op verschillende manieren betrokken raken bij een incident op het water. De provincie heeft taken op het gebied van waterbeheer. Zij vertaalt landelijke doelstellingen naar regionaal beleid en de provincie treedt op als toezichthouder naar waterschappen.
- De provincie is ook verantwoordelijk / bevoegd gezag voor alle Seveso/Rie-bedrijven. Bij incidenten is de OD NZKG (en in een enkel geval de OD IJmond) verantwoordelijk om alle partners te adviseren op het gebied van milieu en bouw.
- Openbaar Ministerie** Het Openbaar Ministerie (OM) is belast met de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en met andere bij de Wet op de rechterlijke organisatie vastgestelde taken. In het kader van crisisbeheersing is van belang dat het OM de leiding heeft over de opsporing en vervolging van strafbare feiten en bij een (concrete) dreiging het gezag is over het bewaken en beveiligen van objecten en diensten.
- Inspecties**
- De *Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)* is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW); De ILT wordt geïnformeerd door het Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat, afhankelijk van het scenario en hun inzet, voornamelijk als het gaat over de constructie van vaartuigen, bijvoorbeeld na een aanvaring;
 - De *Inspectie Justitie en Veiligheid (Inspectie JenV)* kijkt naar de taakuitvoering van de organisaties (onder andere hulpdiensten) die zijn belast met de voorbereiding op en de aanpak van rampen en crises. De inspectie verricht onderzoek naar aanleiding van een brand, ramp of crisis, tenzij de Onderzoeksraad voor veiligheid een onderzoek instelt. De Inspectie JenV wordt geïnformeerd door de veiligheidsregio's, afhankelijk van het scenario en hun inzet;
 - De *Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd (IGJ)* bewaakt de veiligheid en kwaliteit van de zorg. Ze worden geïnformeerd door de GGD, afhankelijk van het scenario.
- Onderzoeksraad** De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een zelfstandig bestuursorgaan en opereert onafhankelijk van de Nederlandse overheid en andere partijen. De Raad besluit zelf welke voorvallen en onderwerpen worden onderzocht. Hierbij richt de Raad zich voornamelijk op die zaken waarbij burgers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van andere partijen zoals de overheid, bedrijven of instellingen.
- Rijks-overheid** Binnen de functionele keten binnenvaart heeft de minister van IenW de landelijke regie/coördinatie over het binnenvaartverkeer. Hij/zij kan diverse maatregelen treffen (zie bestuurlijke netwerkkaart binnenvaart). De minister van IenW kan worden vertegenwoordigd door de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat als rijksheer in het beleidsteam. De Rijkshavenmeester van CNB kan ook optreden als rijksheer namens IenW. Deze twee functies kunnen organisatorisch samenvallen in het BT.

3.3 Overige verantwoordelijkheden en rollen

- Place of Refuge** Een Place of Refuge (PoR) is een veilige haven of plek waar een schip kan liggen ten tijde van nood (ernstige bedreiging van mens en milieu). Het aanwijzen van PoR wordt gedaan door de voorzitter van het Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) (HID RWS Zee & Delta) onder van toepassing van bevoegdheden uit de Wet bestrijding Maritieme ongevallen (VBM). Vooraf heeft de voorzitter van het RBN namens de minister een overlegverplichting met de lokale burgemeester dan wel de voorzitter veiligheidsregio. Alle havens in Nederland kunnen theoretisch aangewezen worden als PoR en kunnen een verzoek niet zomaar weigeren. Meer informatie staat beschreven in het IBP Noordzee en de 'werkwijze Port of Refuge' van CNB.
- Buitenlands schip** Bij een incident op gemeentelijk ingedeeld gebied is de Nederlandse wet van toepassing, ook op buitenlandse schepen. Deze schepen (met uitzondering van oorlogsschepen) en hun opvarenden dienen zich aan de rechtsmacht van Nederland te onderwerpen.
- Berging schip** Het bergen geschiedt primair in opdracht van de kapitein/scheepseigenaar, vaak via een Protection & Indemnity verzekeringsorganisatie (P&I). Zij treden op als de verzekeraar in kwestie en kunnen daarmee de aansprakelijkheid op zich nemen. Secundair kan de overheid opdracht geven tot het

bergen van schip en/of de lading, maar in verband met het (hoge) kostenaspect dient dit eerst bij de kapitein of P&I afgestemd te zijn.

Wrakken wet

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

Bevoegd- heden RWS/CNB

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

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

Prioriteits- stelling RWS

Bij havens en kanalen zoals in het Noordzeekanaalgebied bestaan vele belangen naast elkaar. Indien door bijzondere omstandigheden een afweging gemaakt moet worden tussen deze belangen, dan heeft Rijkswaterstaat hier de verantwoordelijkheid voor. Zij bepalen bij een afweging tussen scheepvaart- en waterstaatkundige belangen de prioriteitstelling. Deze prioriteitstelling is in de basis al geregeld door de waterpartijen in de verdringingsreeks. Hierin is in vier niveaus aangegeven welk belang voor een ander belang gaat. Zo kan Rijkswaterstaat sneller bepalen welk belang voorrang krijgt.

Ministerie lenW

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is vanuit de functionele keten regievoerder over het binnenvaartverkeer. Hij/zij kan daartoe diverse maatregelen treffen (zie Bestuurlijke Netwerkkarta Binnenvaart).

4. Randvoorwaardelijke- en waterprocessen

Inleiding De volgende basis- of randvoorwaardelijke processen zijn van belang om de organisatie van de incidentbestrijding, rampenbestrijding en crisisbeheersing goed in te richten en op te bouwen:

- Melding en alarmering;
- Leiding en coördinatie (inclusief op- en afschaling);
- Informatiemanagement;
- Crisiscommunicatie;
- Overdracht, nafase en herstel.

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

Water Processen Ten aanzien van incidentbestrijding op het water gelden vier aanvullende processen op de standaard processen van de incidentbestrijding en crisisbeheersing door de veiligheidsregio's:

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

Hier wordt nader op ingegaan in de paragraaf leiding en coördinatie.

4.1. Melding en alarmering

Inleiding Bij de hulpverlening in het Noordzeekanaalgebied zijn verschillende organisaties en hun meldkamers betrokken met als gevolg (en risico) dat een melding langs verschillende wegen de meldkamer(s) kan bereiken. Daarnaast kunnen ook meerdere meldkamers tegelijkertijd actief zijn met hetzelfde incident. De Meldkamers van Noord-Holland en Amsterdam-Amstelland hebben ook te maken met IBP's voor de Noordzee, het IJsselmeergebied, de Wadden en het Amsterdam-Rijnkanaal met hun eigen bijzonderheden. In deze paragraaf staan de afspraken over de samenwerking tussen de meldkamers en de verkeersposten.

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

- Haven Operatie Centrum in IJmuiden (HOC, Centraal Nautisch Beheer);
- Verkeerspost Schellingwoude in Amsterdam (Rijkswaterstaat).

Meldkamers De meldkamerfunctie wordt uitgevoerd op een meldkamer, welke wordt beheerd door de politie in samenwerking met veiligheidsregio's en regionale ambulancevoorzieningen. We kennen meerdere meldkamers die een rol spelen in het werkingsgebied:

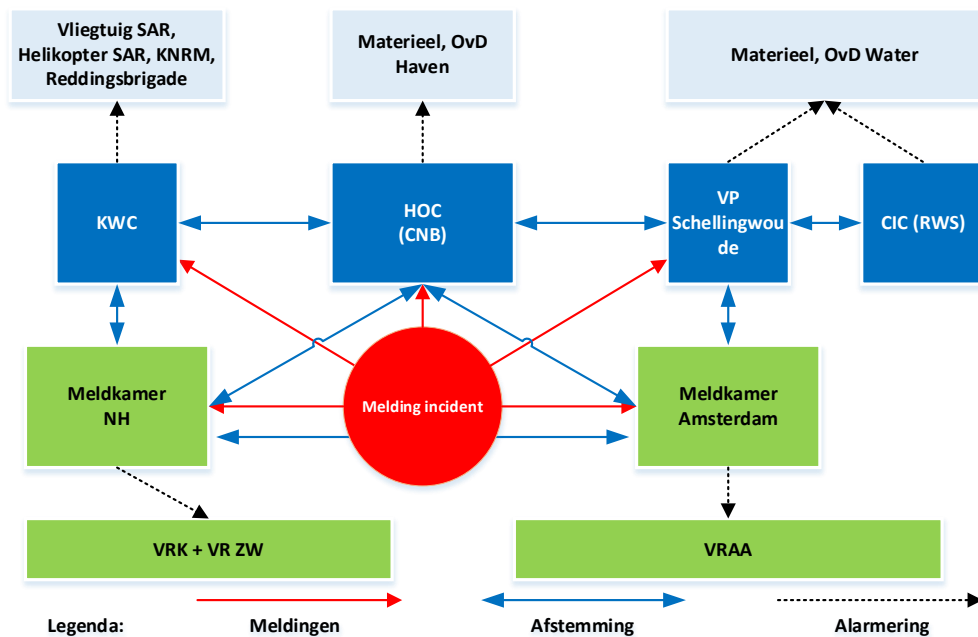
- Meldkamer Noord-Holland in Haarlem (voor Kennemerland en Zaanstreek-Waterland);
- Meldkamer Amsterdam-Amstelland in Amsterdam;
- Meldkamer Landelijke Eenheid (LX) Politie in Driebergen;

KWC Het Kustwachtcentrum (KWC), gelokaliseerd in Den Helder, dient als centrale meldkamer voor alle nautische zaken op de Noordzee.

Afstemming Wat hierboven duidelijk wordt, is dat er veel verkeersposten en meldkamers een rol spelen in en rondom het Noordzeekanaalgebied. Ten tijde van een incident kan bij één of meerdere van deze partijen een melding binnenkomen en het is niet altijd duidelijk of de andere meldkamers al op de hoogte zijn. Het is daarom van belang dat de binnengekomen melding van een incident altijd doorgezet wordt naar de andere meldkamers en verkeersposten. Vroegtijdig elkaar informeren is gewenst.

Schema

De illustratie hieronder geeft weer welke lijnen kunnen lopen tijdens een incident:



C-MK

Bij regiogrens-overstijgende incidenten is het van belang dat de CaCo's van Meldkamer NH en AA onderling afstemmen wie de zogeheten rol van Coördinerende Meldkamer (C-MK) op zich neemt. De C-MK is het centrale informatiepunt voor de andere meldkamers en communiceert met de verkeersposten en het KWC. In principe geldt de regel dat de bronregio de coördinatie op zich neemt (zie paragraaf 4.2.2. voor meer uitleg).

Taken C-MK (stem dit onderling concreet af):

- Het centrale informatiepunt voor de overige meldkamers, verkeersposten, KWC en andere bovenregionale partijen;
- Heeft de regie over de interregionale informatievoorziening (opstarten LCMS);
- Heeft regie over bovenregionaal berichtenverkeer en koppelt eventueel eenheden aan de landelijke gespreksgroepen;

4.2. Leiding & Coördinatie

4.2.1. Bovenregionale en regionale crisisstructuur

Inleiding

Bij (bovenregionale) multidisciplinaire op- en afschaling in het werkingsgebied van het IBP NZKG, wordt gebruik gemaakt van de GRIP-structuur, zoals beschreven in de Regionale Crisisplannen van de drie betrokken veiligheidsregio's en het Protocol Interregionaal Beleidsteams (IRBT). Omdat het Noordzeekanaalgebied zich strekt over drie veiligheidsregio's, effecten in één regio al snel merkbaar worden in de andere twee regio's en men samenwerkt met externe partners is bovenregionale coördinatie wenselijk.

In paragraaf 4.2.1. wordt de structuur van de interregionale crisisstructuur beschreven. In paragraaf 4.2.2. wordt beschreven hoe bepaald wordt welke regio coördinerende is en in paragraaf 4.2.3. wordt beschreven hoe de vier eerdergenoemde extra waterprocessen ingevuld worden.

Uitgangspunten

Algemene afspraken leiding en coördinatie bij regiogrensoverschrijdende incidenten in het Noordzeekanaalgebied:

- Interregionale (bestuurlijke) coördinatie is bestemd voor incidenten met een bovenregionale uitstraling en bij voorkeur wanneer er meer dan één regio in GRIP zit.
- Elke regio behoudt de eigen bevoegdheden: ieder van de burgemeesters/voorzitters regio behoudt het wettelijk vastgelegde opperbevel voor de rampenbestrijding binnen de eigen gemeente/veiligheidsregio;
- Afstemming tussen de regio's vindt plaats middels een OL-Call (operationeel/tactische) en/of IRBT (strategisch);

- Interregionaal opererende crisispartners zoals Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam/CNB schuiven in de basis aan bij de crisisteams (van CoPI t/m BT) van de coördinerende regio. De coördinerende meldkamer alarmeert Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam/CNB. Deze twee partijen blijven (telefonisch) bereikbaar voor de andere regio's voor specifieke regionale zaken.

CoPI's

Het kan, in sommige situaties, een tactische keuze zijn om in een regio meerdere CoPI's actief te hebben (bijvoorbeeld aan beide kanten van het Noordzeekanaal). L&C maakt gezamenlijk, expliciet duidelijk hoe deze CoPI's zich tot elkaar, het ROT én de liaisons verhouden. De OvD's Haven en Water nemen (na alarmering) deel aan het CoPI van de coördinerende regio. Meer informatie over de OvD's Haven en Water volgt in paragraaf 4.2.3 en zie bijlage 3 voor de beschikbare communicatiekanalen boven bovenregionale afstemming.

ROT coördinerende regio

Bij het Regionaal Operationeel Team van de coördinerende regio sluiten in de basis de bovenregionaal opererende crisispartners zoals Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat aan. Dit ROT is naast de reguliere regionale verantwoordelijkheden eveneens verantwoordelijk voor:

- Het op tactisch niveau, in nauw overleg met de vertegenwoordiger van het Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat, adviseren van de afzonderlijke regio's en partners over de (ontwikkeling van de) bestrijding en effecten van het incident op het water;
- het organiseren van interregionale afstemming (OL-call, IM-call en/of IRBT);
- het voorzien in een interregionaal beeld van het incident;
- het afstemmen met bijstandpartners en Rijksoverheid.

De vertegenwoordigers van bovenregionaal opererende crisispartners staan in contact met hun eigen crisisteams en vullen indien nodig zelf een stafsectie bij het ROT in. Zij organiseren ook hoe zij bereikbaar zijn voor de andere betrokken regio's.

OL-call

Bij crisis met betrokkenheid van meerdere regio's, zoeken de betrokken operationeel leiders onderling afstemming via een zogenaamde OL-call: een overleg tussen de operationeel leiders van alle betrokken regio's.

BT coördinerende regio

Indien er interregionale bestuurlijke besluiten genomen dienen te worden bij incidenten in het werkingsgebied vindt interregionale afstemming plaats. In het geval van bestuurlijke opschaling, sluiten bovenregionaal opererende crisispartners zoals Port of Amsterdam/CNB en Rijkswaterstaat in de basis aan bij het BT van de coördinerende regio. Dit BT is naast de reguliere regionale verantwoordelijkheden eveneens verantwoordelijk voor:

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

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

IRBT

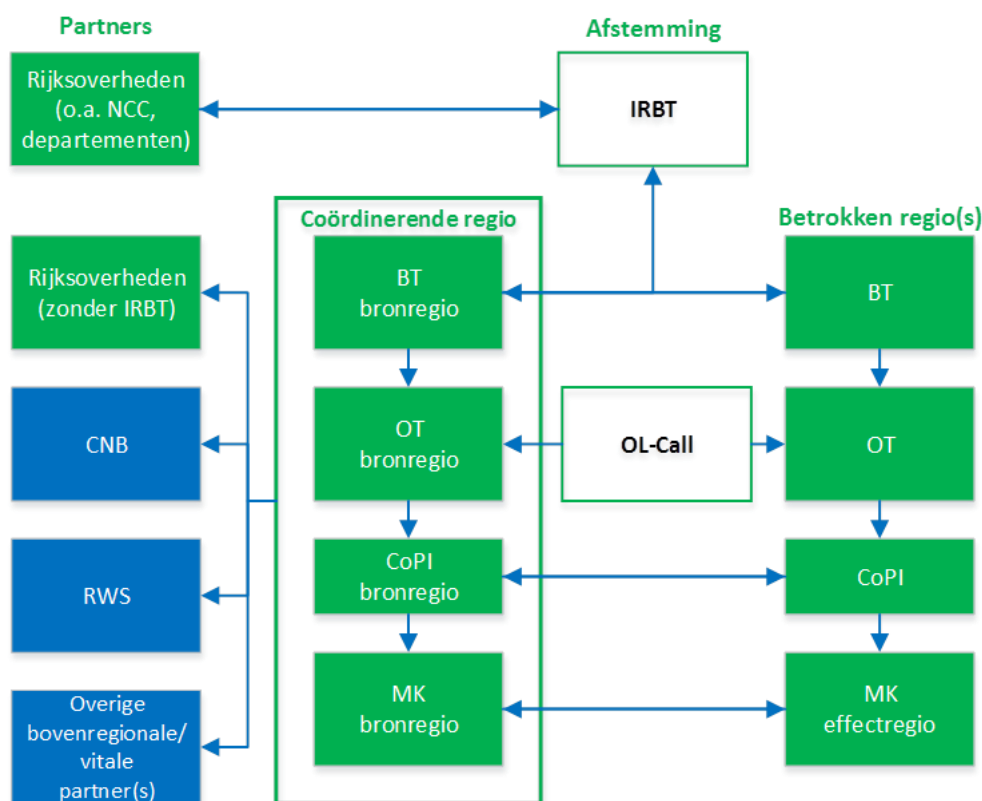
Het Protocol Interregionaal Beleidsteams (IRBT) is bekrachtigd door de besturen van de 25 veiligheidsregio's en samen met de notitie "Verbinding IRBT en regionaal operationeel leider(s)" besproken in de RCDV (29-05-2024) en Veiligheidsberaad.

Bij een bovenregionale crisis kan het IRBT, bestaande uit de voorzitters van de getroffen veiligheidsregio's, indien gewenst geadviseerd worden door een aangewezen operationeel leider, relevante crisispartners en liaison van de NCTV namens de Minister van Justitie en Veiligheid.

Het IRBT:

- stemt af en besluit over de interregionale bestuurlijke coördinatie bij bovenregionale incidenten en stimuleert en faciliteert een slagvaardige aanpak daarvan;
- stemt af en besluit indien het om verdeling van schaarse middelen gaat;
- draagt zorg voor eenduidige crisiscommunicatie;
- informeert de Minister van Justitie en Veiligheid over het bovenregionale incident. In geval van een crisis waarbij de nationale crisisstructuur is geactiveerd, neemt de voorzitter van het IRBT met raadgevende stem deel aan de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing.

Schema Bij bovenregionale coördinatie kan de afstemming er als volgt uit zien:



4.2.2. Bepalen coördinerende en betrokken regio('s)

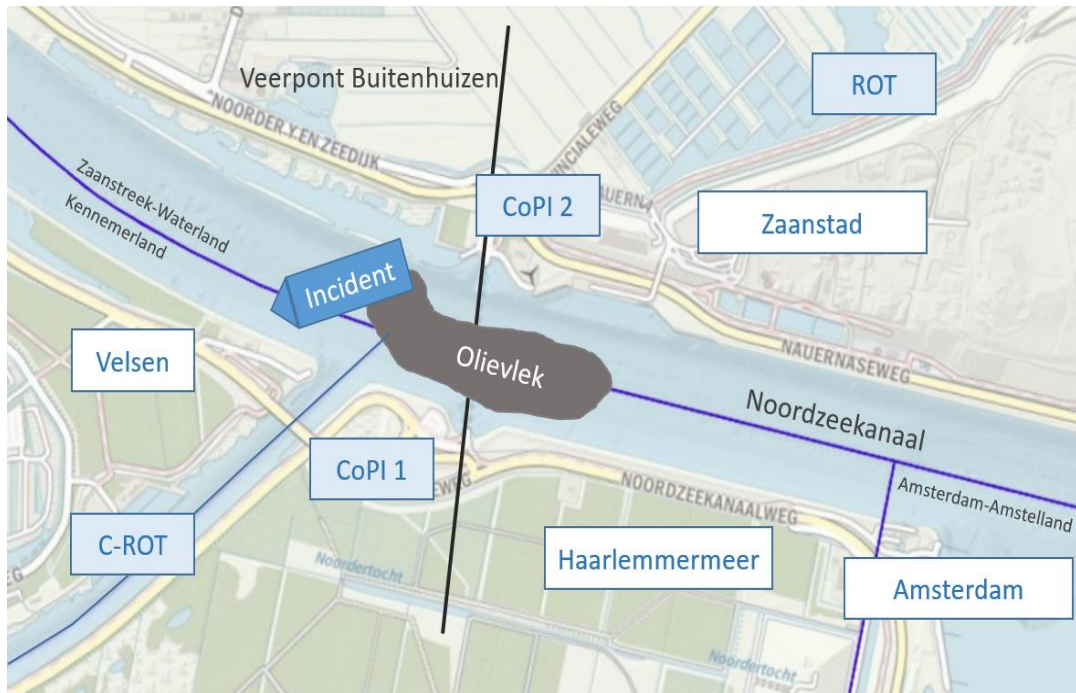
Inleiding Er gelden vaste afspraken om te bepalen welke veiligheidsregio en meldkamer coördinerend is en welke regio of regio's 'betrokken' zijn in het Noordzeekanaalgebied ten tijde van de opgeschaalde situatie. Dit is belangrijk, omdat in een acute situatie geen verwarring mag bestaan over in welke regio CNB, Rijkswaterstaat of anders partners aansluiten. In deze paragraaf worden deze afspraken beschreven.

VRAA MKAA Bij een incident ten oosten van de veerpont Buitenhuizen, waarbij zowel de Veiligheidsregio's Kennemerland, Zaanstreek-Waterland als Amsterdam-Amstelland zijn betrokken, treedt de laatste op als coördinerende regio voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing:

- De Meldkamer Amsterdam-Amstelland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;
- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

VRK MKNH Bij een incident ten westen van de veerpont Buitenhuizen (of op de grens), waarbij zowel de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, Amsterdam-Amstelland als Kennemerland zijn betrokken, treedt de laatste op als coördinerende regio voor de incident-, rampenbestrijding en crisisbeheersing:

- De Meldkamer Noord-Holland is aanspreekpunt voor alle betrokken partners;
- Liaisons van Port of Amsterdam/CNB, Rijkswaterstaat en eventueel ander betrokken partners sluiten aan bij de crisisteams van de Veiligheidsregio Kennemerland.



Voorbeeld: omdat de incidentlocatie ten westen van veerpont Buitenhuizen ligt, de zwarte grenslijn, is Kennemerland coördinerende regio en Zaanstreek-Waterland en Amsterdam-Amstelland zijn betrokken regio (inclusief Meldkamer Amsterdam).

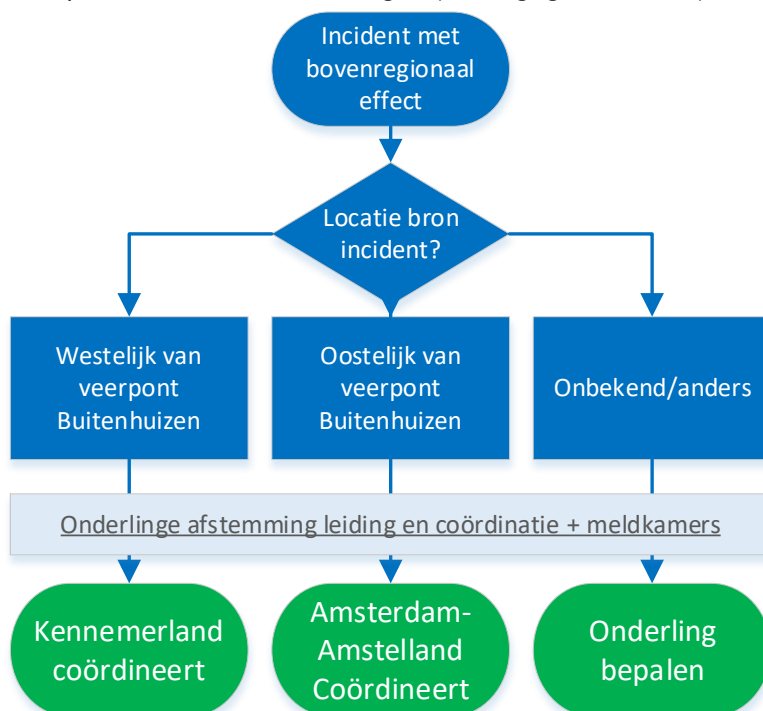
Afstemmen

Zoals in deze paragraaf beschreven, wordt de coördinerende veiligheidsregio primair bepaald door de locatie van het incident (samengevat: bronregio is coördinerend). Echter zijn er situaties denkbaar waarbij deze regel niet afdoende is. Voorbeelden: er is geen duidelijke plaats incident, brongebieden in meerdere regio's, het incident verplaatst zich, of de bronregio kan door beperkt beschikbare capaciteiten (dubbele inzet) niet de coördinerende rol oppakken. Het bepalen van coördinerende regio is daarom ook niet een geautomatiseerd proces.

Het is noodzakelijk dat de hoogst leidinggevende van de betrokken regio's, in samenspraak met de CaCo's van MKNH en MKAA, onderling bepalen wie de bovenregionale coördinatie op zich neemt. Sta hierbij bewust stil en benoem wat de wederzijdse verwachtingen zijn (zie de genoemde taken van het ROT en BT van de coördinerende regio in paragraaf 4.2.1.).

Beslis-schema

Het bepalen van de coördinerende regio bij een regiogrensoverschrijdend incident gaat als volgt:



4.2.3. Waterprocessen en liaisons

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

- Search and Rescue (SAR);
- Nautisch verkeersmanagement (OvD Haven);
- Beheer waterkwaliteit (OvD Water);
- Beheer waterkwantiteit en waterkeringen (OvD Water).

In het Noordzeekanaalgebied worden deze vier waterprocessen ingevuld door functionarissen van de Kustwacht, Brandweer, Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat. We beschrijven hier nader de waterprocessen, de rol van de Officier van Dienst Haven en Officier van Dienst Water en beschrijven daarna de deelname van liaisons aan het crisisteam.

SAR Search and Rescue (SAR) betreft samengevat: opsporing en redding van mens en dier in nood in het water, het verlenen van zorg en het brengen naar een veilige plek. Op de Noordzee is SAR een taak van de Kustwacht namens de minister van IenVV. Voor de overige gemeentelijke ingedeelde wateren als ook de kuststrook (binnen de 1-kilometer-zone) is het SAR-proces een primaire verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders en valt dus onder het gezag van de burgemeester. De uitvoering in de binnenwateren ligt bij de Brandweer. Middels een convenant is SAR in de gemeentelijke kustwateren in Kennemerland ook bij de Kustwacht ondergebracht. In de praktijk wordt SAR altijd, in afstemming, uitgevoerd door de partij die daarvoor het beste geëquipeerd is.

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

OvD Haven De Officier van Dienst Haven (CNB, uitgevoerd door Port of Amsterdam) geeft uitvoering aan het proces Nautisch verkeersmanagement. Hij/zij doet het volgende:

- Zich een totaalbeeld vormen van het incident en de positie van de verschillende betrokken schepen, personen etc.;
- Het afstemmen van de inzet van de eenheden op het water in overleg met het CoPI³;
- Coördineren, in overleg met het CoPI, van het watercomponent van het incident met het land gebonden component van het incident (aanlanding locaties, opstappende eenheden etc.);
- Nieuw aangekomen eenheden aansturen in overleg met het CoPI, bijvoorbeeld sleepboten;
- Maken van afspraken over de wijze waarop de schepen met elkaar in verbinding staan;
- Onderhouden van, intermediair zijn in, de communicatie tussen het CoPI en de ingezette vaartuigen;
- Periodiek rapporteren over de toestand ter plaatse op het water;⁴
- De OvD Haven heeft contact met het verkeersleidingcentrum IJmuiden vanuit de nautische bevoegdheden, de mogelijkheid het verkeer geheel of gedeeltelijk te stremmen en schepen aan te sturen om assistentie te verlenen in het incidentgebied.

Waterkwaliteit Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de aanpak van incidenten die betrekking hebben op de waterkwaliteit in het gehele Noordzeekanaalgebied, inclusief de havenbekkens en de aangrenzende wateren die in openverbinding staan met het Noordzeekanaal. Afsproken is dat bij het constateren van een waterverontreiniging door Port of Amsterdam namens CNB onmiddellijk melding wordt gemaakt en tevens de eerste inspanning wordt gedaan om verontreinigingen in te dammen zodat erger wordt voorkomen. Rijkswaterstaat zal zo spoedig mogelijk en met in achtname van de diverse belangen van de betrokken partijen de vervuiling van het oppervlaktewater laten ruimen. Er gelden uitzonderingen, namelijk de zijkanalen, de Houthaven, de grachten van Amsterdam en kleine Noorder IJplas; in deze gevallen werkt Rijkswaterstaat nauw samen met andere waterbeheerders.

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

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

³ Tot aankomst OvD Haven gebeurt dit door eerste vaartuig Port of Amsterdam, Rijkswaterstaat of politie

⁴ Niet uitgewerkt in dit incidentbestrijdingsplan, maar in planvormen m.b.t. hoog water en overstromingen.

OvD Water De Officier van Dienst Water (uitgevoerd door Rijkswaterstaat) geeft uitvoering aan het proces waterkwaliteit én waterkwantiteit. Hij/zij doet het volgende:

- Zich een totaalbeeld vormen van het incident en de effecten voor waterkwaliteit en kwantiteit (daar waar nodig in overleg met ander waterbeheerders);
- Het afstemmen van de inzet van de eenheden op het water in overleg met het CoPI;
- Coördineren, in overleg met het CoPI, van de waterkwaliteits- en kwantitatieve component van het incident met het land gebonden component van het incident, inclusief eventueel berging van vaartuigen;
- Nieuw aangekomen eenheden aansturen in overleg met het CoPI, bijvoorbeeld bergingsvaartuigen;
- Maken van afspraken over de wijze waarop de schepen met elkaar in verbinding staan;
- Onderhouden van, intermediair zijn in, de communicatie tussen het CoPI en de ingezette vaartuigen;
- Periodiek rapporteren over de toestand ter plaatse op het water;
- De OvD Water heeft contact met de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat in overleg met andere waterbeheerders om eventuele maatregelen te nemen voor de waterkwantiteit en waterkwaliteit.

Liaisons Naast de OvD Water en OvD Haven leveren respectievelijk Rijkswaterstaat en CNB ook liaisons voor het OT en BT. Als meerdere regio's opgeschaald zijn zal, zoals eerder beschreven, de coördinerende regio zorgdragen voor de fysieke aansluiting van de liaisons. Dit geldt ook voor de Kustwacht en andere relevante partijen. De liaisons zijn, net zoals hun OvD's in het CoPI, verantwoordelijk voor de processen SAR, Waterkwaliteit, Waterkwantiteit en Nautisch verkeersmanagement.

OSC Vanwege de mogelijke overlap met andere watersystemen (Noordzee of IJsselmeergebied) en grootte van de inzet kan men te maken krijgen met een zogeheten On Scene Commander (OSC). Denk bijvoorbeeld aan een incident dat begon op de Noordzee en zich verplaatst naar de haven van IJmuiden. Kort samengevat is deze persoon een 'operationeel verlengstuk' van één van de procesverantwoordelijke OvD's (bijvoorbeeld OvD-W, OvD-P, OvD-B etc.). De OSC kan ter plaatse (op het schip) dienen als oren en ogen voor de partijen aan wal. Hoewel de naam anders suggereert, gaat deze persoon niet over de aansturing of bevelvoering van (multi) crisisteam(s). Voor meer informatie, zie het landelijk handboek incidentbestrijding op het water, IBP IJsselmeergebied of IBP Noordzee.

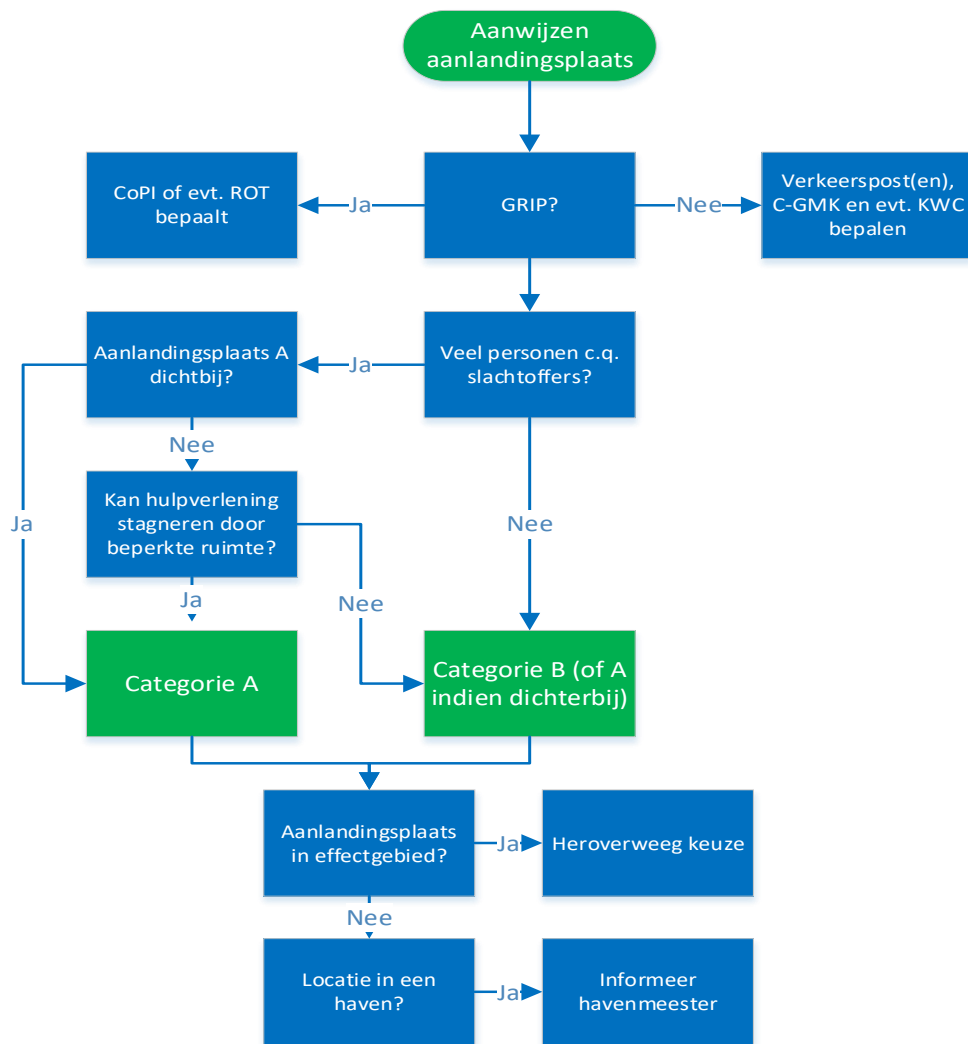
Schema

Waterproces	CNB/PoA	RWS	Brandweer
Search and Rescue (link met proces Redding)			X
Nautisch verkeersmanagement	X		
Waterkwaliteit		X	
Waterkwantiteit		X	

4.2.4. Aanlandingsplaats(en) bepalen

Inleiding Een aanlandingsplaats is bedoeld om mensen van boord te halen van een schip of, indien noodzakelijk, hulpverleners te laten opstappen. Het Noordzeekanaal bevat 24 beschikbare locaties (beschikbaar in LCMS plot als data laag), in categorieën A (groot: ruimte voor meer slachtoffers, o.a. plek voor een gewondennest, betere circulatiemogelijkheid) en B (klein: enkele slachtoffers, minimaal plek voor 2 ambulances), voor het aanlanden en opstappen van personen.

Bepalen De aanlandingsplaats wordt bepaald door de hoogste leidinggevende en in afstemming met relevante de meldkamer(s) en verkeerspost(en). Hieronder wordt de formele werkwijze geïllustreerd:



Let op: dit zijn vooraf bepaalde locaties waarvan bekend dat deze beschikken over een aantal voorzieningen. In praktijk kunnen er situaties ontstaan waardoor gekozen moet worden voor een andere oplossing, bijvoorbeeld omdat het schip onbestuurbaar is, ander scheepvaartverkeer wat risico's creëert, weersomstandigheden en andere onverwachte gebeurtenissen. Dit wordt ook wel de categorie 'overig' genoemd.

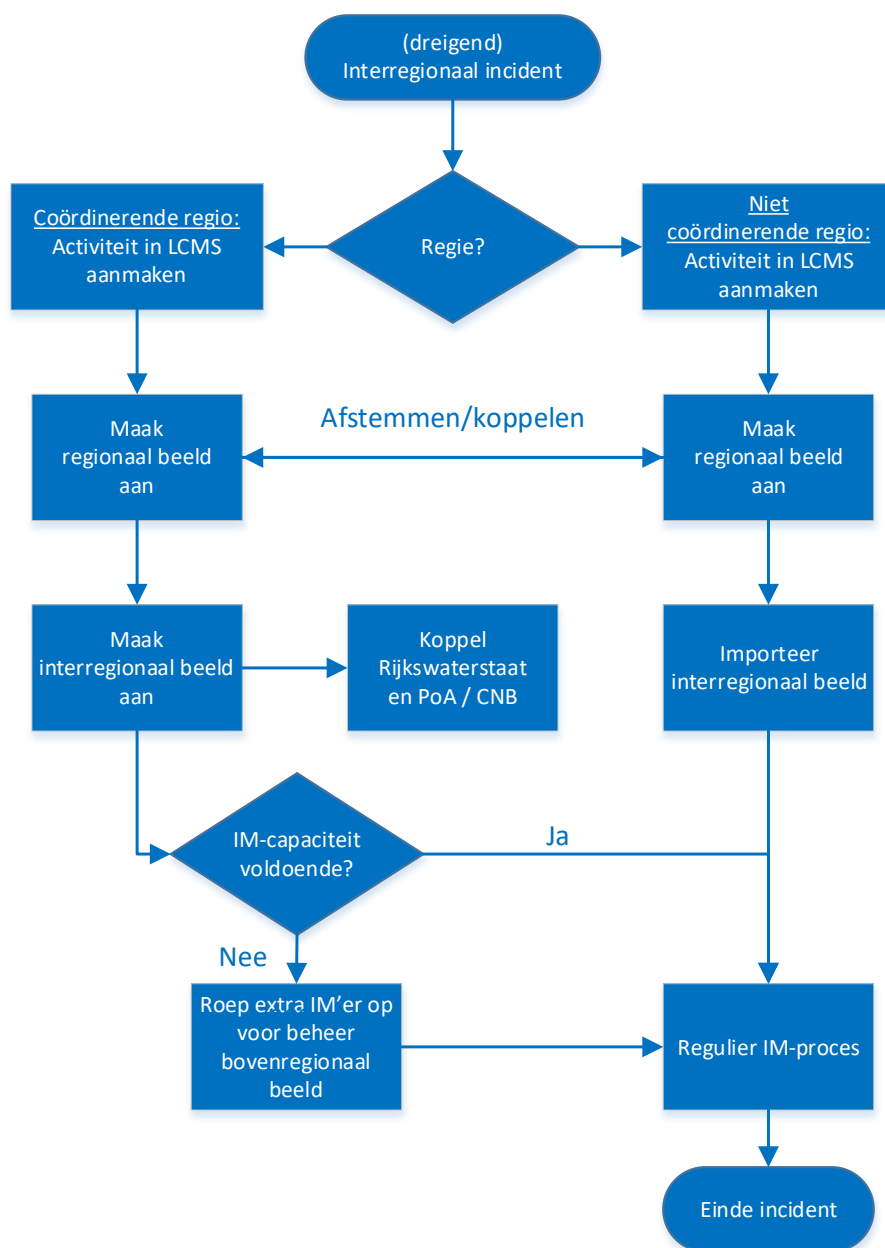
Verwijzing Voor meer informatie en de locatie van de aanlandingsplaatsen, zie apart document *Aanlandingsplaatsen Noordzeekanaalgebied*.

4.3. Informatiemanagement

Inleiding	In het Noordzeekanaalgebied wordt, in het kader van informatiemanagement, gekozen voor een netcentrische werkwijze zoals beschreven in de Regionale Crisisplannen. In dit hoofdstuk benoemen we de specifieke aandachtspunten voor het proces Informatiemanagement.
Werkwijze	<ol style="list-style-type: none">1. CaCo: wanneer er sprake is van een regiogrensoverschrijdend incident:<ul style="list-style-type: none">- (Dreigend) interregionaal incident: coördinerende meldkamer informeert andere betrokkende meldkamers en verkeerspost(en);- Stemmen de betrokken informatiemanagers, netwerkpartners en wie verder nodig geacht wordt af over de manier van informatie delen.2. IM: aandachtspunten voor de coördinerende regio:<ul style="list-style-type: none">- De coördinerende regio benoemt dat zij de coördinerende regio is (in LCMS) en richt LCMS in naar behoefte;- De coördinerende regio zorgt dat duidelijk is welke informatie relevant is voor alle regio's en beschrijft dit in het totaalbeeld;- De Informatiemanager ROT van de coördinerende regio stemt de informatie-uitwisseling met de bovenregionale externe partijen af (Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat, waterschappen etc. en andere overheden) en andere betrokken veiligheidsregio's.- In het geval van interregionale coördinatie, draagt de regievoerende Informatiemanager van de coördinerende regio zorg voor inzet van extra IM-capaciteit als dat nodig is. Overweeg om te kiezen voor een werkverdeling tussen afstemming regionaal beeld en interregionaal beeld.3. IM: wanneer geen coördinerende regio aangewezen is:<ul style="list-style-type: none">- De regievoerende informatiemanagers van de betrokken veiligheidsregio's stemmen af of het relevant is om een interregionaal beeld aan te maken en zo ja; waar en welke thema's in dat beeld verwerkt worden.
Plot	Geo-informatiemedewerkers (GIM) van de veiligheidsregio's kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de crisisoverleggen. Naast de reguliere taken kunnen zij: <ul style="list-style-type: none">- (potentiële) Aanlandingsplaatsen als data laag tonen in LCMS;- Via Automatic Identification System (AIS) realtime het scheepvaartverkeer volgen.
Werkwijze CNB	Centraal Nautisch Beheer / Port of Amsterdam werkt in principe niet in LCMS. Ze hebben wel toegang en leesrechten voor regio Amsterdam-Amstelland (VR13). CNB / PoA zorgt dat zij de activiteit kan bekijken in regio I1 (Zaanstreek-Waterland) en I2 (Kennemerland) door middel van leesrechten in LCMS. De liaison van de organisatie in het crisisoverleg levert voorafgaand aan de overleggen de relevante informatie via de sectie Informatiemanagement. Hier kan de liaison ook inzage krijgen in het LCMS indien nodig.
CIC Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat werkt netcentrisch, ook in LCMS. Het Crisis Informatie Centrum (CIC) van Rijkswaterstaat is het eerste aanspreekpunt voor haar crisispartners. Het CIC is onder andere verantwoordelijk voor: <ul style="list-style-type: none">- Het continu monitoren van de netwerken van Rijkswaterstaat;- Informatieve berichtgeving aan de betrokken (crisis) organisatie en de ambtelijke top van Rijkswaterstaat;- Informatiemanagement aan de crisisorganisatie en betrokken externe partners tijdens opschaling;- Het alarmeren van de RWS crisisorganisatie, waaronder de inzet van liaisons voor ROT of BT, in afstemming met de Verkeerspost Schellingwoude. <p>Het Crisis Informatie Centrum van Rijkswaterstaat is telefonisch te bereiken. Zie LCMS voor contactgegevens.</p>

Schema

Het toepassen van informatiemanagement bij een regiogrensoverschrijdend incident gaat als volgt:



Rijksdrie- hoek

Locatiebepalingen verschillen bij de betrokken partijen. Sommigen gebruiken verschillende methodieken om tot plaatsbepaling te komen. Voorbeelden hiervan grid rastering, x- en y-coördinaten of Latitude-Longitudecoördinaten.

Voor Incidentbestrijding in het Noordzeekanaal hanteren we in de basis Rijksdriehoekcoördinaten (ook LCMS plot gebruikt dit).

4.4. Crisiscommunicatie

Inleiding Naast de reguliere procesafspraken, zijn de belangrijkste aandachtspunten voor crisiscommunicatie in relatie tot dit plan, bovenregionale samenwerking en afstemmen met de betrokken partijen.

Afstemmen Bij een incident in het Noordzeekanaalgebied wordt nauw samengewerkt met de woordvoerders/communicatieadviseurs van de betrokken partners (o.a. PoA, Rijkswaterstaat, politie en Kustwacht), die pers- en publieksvragen beantwoorden over de eigen processen, voorzieningen en maatregelen.

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

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

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

Communicatie over	Verantwoordelijk
Feiten en procesinformatie lokaal Zichtbare inzet hulpverlening (incl. KNRM en reddingsbrigades) en eerste instructie	Hulpverleningsdiensten (regionale crisisorganisatie)
Duiding en handelingsperspectieven lokaal/regionaal Algemene informatie over maatregelen en betekenisgeving doelgroepen	Burgemeester/Voorzitter Vr (regionale crisisorganisatie)
Gevolgen voor scheepvaartverkeer (beroepsvaart) op de vaarwegen en voor bedrijven in het havengebied van Amsterdam	Port of Amsterdam (namens CNB)
Toezicht en handhaving beroeps- en recreatievaart.	Politie
Opsporingsonderzoek	OM, eventueel via politie/KMar
Gevolgen voor bedrijven in de havengebieden van IJmuiden, Beverwijk en Zaandam	Havendienst of havenbedrijf, eventueel via gemeente
Gevolgen voor waterkwaliteit en -kwantiteit en watersystemen	Rijkswaterstaat
Veiligheidsmaatregelen lokaal/regionaal (bewaken en beveiligen, handhaving OOV)	Burgemeester/Voorzitter Vr en OM (regionale crisisorganisatie)
Gevolgen voor de dienstverlening- en handhavingstaken op zee (scheepvaart)	Kustwacht
Grensbewaking en grenscontrole op schepen	KMar
Feiten en duiding nationaal	Betrokken vakminister, bv Infrastructuur en Waterstaat over gevolgen voor sector (afstemmen via NKC van NCC)

Afstemming acute fase De Voorlichter van Dienst van de veiligheidsregio is 24/7 bereikbaar via een vast piketnummer en zorgt voor de eerste afstemming van pers- en publieksvoorlichting. Hij/zij neemt hiervoor contact op met de woordvoerder van de betrokken partner(s) en het dienstdoende Hoofd Crisiscommunicatie.

Bij opschaling wordt de afstemming overgenomen door het Hoofd Crisiscommunicatie. De Sectie Crisiscommunicatie coördineert en monitort de pers- en publiekvoorlichting en geeft hier uitvoering aan. De sectie kan, indien wenselijk of noodzakelijk, uitgebreid worden met liaisons van betrokken partners.

PoA / CNB	<p>De woordvoerder van Port of Amsterdam (PoA) treedt op als woordvoerder van het Centraal Nautisch Beheer over incidenten op het Noordzeekanaal. Daarnaast staat Port of Amsterdam in direct contact met de watergebonden bedrijven in het Amsterdamse havengebied. Bij calamiteiten worden bedrijven op de hoogte gebracht via het landelijke NL-alert systeem. Voor watergebonden bedrijven kan PoA, in de meeste gevallen, extra contactgegevens aanleveren.</p> <p>De woordvoerder staat in direct contact met de Manager Operations en heeft een sleutelrol op verschillende niveaus in de eigen crisisorganisatie. Vanwege bemensing van de eigen calamiteitenorganisatie, zal er geen woordvoerder/communicatieadviseur van Port of Amsterdam plaatsnemen in de Sectie Crisiscommunicatie van de regionale crisisorganisatie. De afstemming over de communicatieaanpak en boodschappen tussen woordvoerder en Hoofd Crisiscommunicatie gebeurt telefonisch (bijv. Whatsapp-groep) en per e-mail. Contactgegevens worden uitgewisseld via de dienstdoende woordvoerder van Port of Amsterdam/CNB en voorlichter van de veiligheidsregio. Hetzelfde geldt voor afstemming over woordvoering tussen CNB en Rijkswaterstaat.</p>
RWS	<p>De woordvoerder van Rijkswaterstaat is 24/7 bereikbaar via een vast piketnummer en neemt bij opschaling als communicatieadviseur plaats in de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat. De crisiscommunicatieketen van Rijkswaterstaat kan op basis van de communicatiebehoefte (informatie, capaciteit) asynchroon opschalen of als onderdeel van de opgeschaalde crisisteams van Rijkswaterstaat. Afstemming tussen de woordvoerder RWS en het Hoofd Crisiscommunicatie van de Veiligheidsregio gebeurt telefonisch (bv whatsapp-groep) en per e-mail. In overleg met Hoofd Crisiscommunicatie wordt bepaald of vertegenwoordiging in de Sectie Crisiscommunicatie wenselijk of noodzakelijk is.</p>
Overige partners	<p>De samenwerking met overige partners, zoals politie, verloopt via reguliere werkwijzen.</p>

4.5. Overdracht, nafase en herstel

Overdracht	<p>Bevolkingszorg draagt (na afschaling van de crisisorganisatie) taken over aan de staande (gemeentelijke) organisaties waar het incident heeft plaatsgevonden. Denk bijvoorbeeld aan de taken in het kader van omgevingszorg (het laten opruimen van een olievlek) en het afwikkelen van ontstane schade. Bij een incident waarbij slachtoffers te betreuren zijn kan dit gaan over betekenisgeving of herdenking.</p> <p>Reguliere gemeentelijke processen (in herstel- of koude fase) zijn niet per sé onder zeggenschap van de burgemeester, maar kunnen bevoegdheid van het College B&W zijn (bijvoorbeeld het proces rondom vergunningen). Het 'overdrachtsdocument nafase' wordt daarom via de gemeentesecretaris aan de gemeente aangeboden.</p> <p>Rondom het Noordzeekanaalgebied spelen specifieke bevoegdheden, en privaatrechtelijke en publiekrechtelijke verantwoordelijkheden. Om een snel verloop van overdracht mogelijk te maken, verdient het daarom de aanbeveling het generieke 'overdrachtsdocument nafase' te verbijzonderen naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aandachtspunten in privaatrechtelijke sfeer (eigenaren van havenvoorzieningen); - aandachtspunten in publiekrechtelijke sfeer (openbare ruimte en openbare voorzieningen); - aandachtspunten in verband met toezichttaken op vergunningen; - onderzoeken van derde partijen (OvV en rijksinspecties, zoals ILenT). <p>Tevens kan in het overdrachtsdocument, als dat duidelijk is, worden aangegeven of de burgemeester vanwege diens zorg voor openbare orde reeds geïnformeerd is danwel een bestuurlijke rapportage vanuit de politie kan verwachten.</p>
Berging/ Aansprakelijkheid	<p>Bij grote scheepsongevallen of branden is het van belang om zo snel mogelijk de aansprakelijkheid bij de rechtmatige eigenaar neer te leggen, zodat deze de opdracht kan geven om specialistische ondersteuning of kennis in te huren. Het netwerk van bergers of specialisten is ook bij de specialistische brandweerdiensten en de havenbedrijven beschikbaar, maar in de verdere incidentbestrijding is het handig als deze vraag actief en expliciet behandeld wordt. Deze vraag kan door hoogst leidinggevende ter plaatse van brandweer of waterpartij (haven of Rijkswaterstaat) gesteld worden. Een onderscheid kan gemaakt worden tussen het inzetten van specialistisch materiaal en kennis. Vaak kan gestart worden met de kennis over inzet bluswater, gevolgen voor lading of inzetmogelijkheden.</p>

Deel B Operationeel plan

Maatregelen en aandachtspunten per incidenttype staan beschreven in de multi-scenariokaarten.

Bijlagen

Bijlage I: Beschikbare middelen

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

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

Brandweer Amsterdam-Amstelland	Duikteams	Post Nico IJ-tunnel Post Amstelveen		Beschikt over een snel vaartuig (RHIB) die ligt bij de waterpolitie (IJ-Dock). Post Aalsmeer heeft ook een RHIB.	
	Blusvaartuig-Groot	Post Landelijk-Noord			
Brandweer Noord-Holland Noord	Bijstandspeloton Scheepsbrandbestrijding	Den Helder		1x TS Kon. Marine, 1x TS BRW NHN, 1x OvD en 1x VC Kon. Marine	
Brandweer Rotterdam-Rijnmond	Coördinerende meldkamer SBB-nl, landelijke samenwerking tussen verschillende regio's, Port of Rotterdam en de marine		24/7 365 d/jr	In principe t.b.v. scheepsbrandbestrijding in de haven. VRR-team ook inzetbaar op zee	
KNRM	Reddingboot	Reddingstation IJmuiden Reddingstation Wijk aan Zee	24/7 365 d/jr	(Spoed)schutting zeesluis nodig	https://www.knrm.nl/alarmeren
Defensie	Explosieven Opruimingsdienst (EODD)	Soesterberg	24/7 365 d/jr		Zie ook Catalogus Nationale Inzet
	Duik- en Demontegroep	Marinehaven Den Helder		T.b.v. VRNHN 24/7 365 d/jr, daarbuiten via militaire bijstand	
	CBRNe responseenheid	Vught			
Defensie/ Kustwacht				Aanvraag en inzet via Kustwachtcentrum:	
	SAR-helikopter	Den Helder Airport	24/7 365 d/jr	Inhuur van Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV).	https://www.kustwacht.nl/
	Patrouillevliegtuig Schip van de wacht	Schiphol Marinehaven Den Helder		SAR-ondersteuning Evt. incl. helikopter	
Reddingsbrigade IJmuiden	Diverse reddingvaartuigen	Post IJmuiden	24/7 365 d/jr	Lancering vanaf strand met (spoed)schutting zeesluis nodig Of lancering vanaf trailer via trailerhelling of kraan HV-voertuig brandweer	https://www.ijrb.nl/
Reddingsbrigade Zaanstad	Diverse reddingvaartuigen			Lancering vanaf trailer via trailerhelling of kraan HV-voertuig brandweer	https://www.rbzaanstad.nl/
Reddingsbrigade Amsterdam	Diverse reddingvaartuigen				http://amsterdamsereddingsbrigade.nl/
RIVM	Specifieke meetapparatuur	Bilthoven			https://www.rivm.nl/
AYMA	Schuimbluscapaciteit			Alleen beschikbaar voor ledenbedrijven	

Bijlage 2: Afkortingen

A	AC AYMA	Algemeen Commandant Amsterdam Ymond Mutual Aid
B	BNK	Bestuurlijke Netwerkaart
C	CaCo CIC CET-md CNB CoPI C-ROT C-BT	Calamiteitencoördinator (meldkamer) Crisis Informatie Centrum (RWS) Crisis expert Team Milieu & Drinkwater (Ministerie I&W) Centraal Nautisch Beheer Commando Plaats Incident ROT van de coördinerende regio GBT van de coördinerende regio
D	DOVN DPG	Directeuren Overleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied Directeur Publieke Gezondheid (GGD)
E	EODD	Explosieven Opruimingsdienst Defensie
G	GAGS GBT GGD GHOR GRIP	Gezondheidskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen Gemeentelijk Beleidsteam Geneeskundige en Gezondheidsdienst Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdings Procedure
H	HID HOC HOvD	Hoofdingenieur-Directeur (Rijkswaterstaat) Haven Operatie Centrum Hoofd Officier van Dienst
I	IBP IFV IGJ ILT IM ISPS	Incidentbestrijdingsplan Instituut Fysieke Veiligheid (tegenwoordig NIPV) Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd Inspectie Leefomgeving & Transport Informatie Management of Informatie Manager International Ship and Port facility Security
K	KNRM KWC	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij Kustwachtcentrum
L	LCM LCMS LMG LX	Landelijk Coördinatiecommissie Milieuverontreiniging Landelijk Crisis Management Systeem Landelijke Multidisciplinaire Groep (C2000) Eenheid Landelijke Expertise en Operaties politie
M	MK AA MK NH	Meldkamer Amsterdam-Amstelland Meldkamer Noord-Holland
N	NCC NIPV NZKG	Nationaal Coördinatie Centrum (Ministerie J&V) Nederlands Instituut Publieke Veiligheid Noordzeekanaalgebied
O	ODNZKG OvD OOV OVV	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied Officier van Dienst Openbare Orde en Veiligheid Onderzoeksraad Voor Veiligheid
P	PoA PoR PSH PSO PTT	Port of Amsterdam Place of Refuge (ook wel Port of Refuge genoemd) Psychosociale Hulpverlening Port Security Officer Push To Talk
R	RAV RBN RBT RIVM ROT	Regionale Ambulance Voorziening Regionaal Beheersteam Noordzeerampen Regionaal Beleidsteam Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu Regionaal Operationeel Team
S	SAR SBB SOAD SRWS	Search And Rescue Scheeps Brand Bestrijding Stichting Opsporings Apparatuur Drenkelingen Samenhangend Risico Water Systeem
T	TOC	Taakorganisatie Crisiscommunicatie
V	VHF VP	Very High Frequency (marifoon) Verkeerspost
W	WBMO	Wet bestrijding Maritieme ongevallen
Z	Z&D	Zee en Delta (Rijkswaterstaat)

Bijlage 3: Werkwijze communicatiemiddelen

Inleiding

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

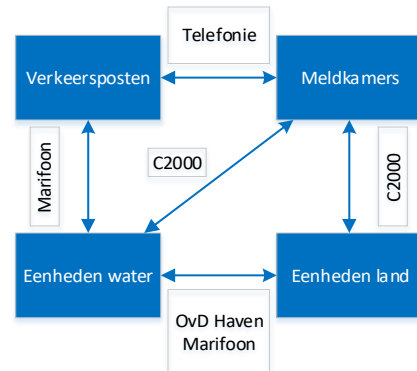
Middelen

Bij incidenten op het water worden verschillende communicatiemiddelen gebruikt:

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

NB: de vaartuigen van de Nationale Politie en Port of Amsterdam kunnen ook via C2000 communiceren.

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



Reguliere incidenten

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

Tijdens reguliere en GRIP-incidenten in 1 veiligheidsregio gelden de standaard verbindingsschema's waarbij er regionale RMG-gespreksgroepen wordt toegewezen voor afstemming. 1 RMG-gespreksgroep voor multidisciplinaire afstemming Land en Water. Bij GRIP komt er nog een RMG-gespreksgroep bij voor Leiding en Coördinatie.

NB: bij het gebruik van een LMG gespreksgroep mag er geen gebruik gemaakt worden van een aanvraag spraakcontact, maar moet alleen de PTT (Push To Talk) button gebruikt worden.

Opschaling vanaf GRIP 1

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

Voor afstemming tijdens bovenregionale incidenten tussen Zaanstreek-Waterland, Kennemerland en Amsterdam of alle drie kan er voor Leiding en Coördinatie een SLA-LMG-gespreksgroep aangevraagd worden via meldkamer Utrecht.

Colofon

Opdrachtgever	Directeurenoverleg Veiligheid Noordzeekanaalgebied (DOVN)
Opdrachtnemer	Beheergroep Incidentbestrijding Noordzeekanaalgebied (BHG IB NZKG)
Beheerder	Crisisbeheersing Kennemerland, Veiligheidsregio Kennemerland
Met dank aan	Dit plan is tot stand gekomen met medewerking van: <ul style="list-style-type: none">- Gemeente Amsterdam;- Gemeente Beverwijk;- Gemeente Velsen;- Gemeente Zaanstad;- Meldkamer Amsterdam-Amstelland;- Meldkamer Noord-Holland;- Nationale Politie, eenheid Amsterdam;- Nationale Politie, eenheid Noord-Holland;- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;- Port of Amsterdam namens Centraal Nautisch Beheer;- Rijkswaterstaat;- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland;- Veiligheidsregio Kennemerland;- Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland;

Voor vragen of opmerkingen: crisisbeheersing@vrk.nl