

## Incidentbestrijdingsplan Waddenzee



# Incidentbestrijdingsplan Waddenzee

CRW

## Projectgroep bestaande uit

Ad Krom - Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

Dick Veen - KNRM mede namens de Kustwacht

Kees Preijde - Politie Landelijke Eenheid

Alwin van Beem / Sophia Dingenouts - Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Ron Veenstra / Rien van de Ven - CRW

Geert-Jan Reinders / Dirk Klinkenberg - Havens Waddenzee mede namens rederijen

Ben Diesveld - GHOR vertegenwoordiging mede namens Veiligheidsregio Groningen en Fryslân

## Tekstbijdragen

Adviesgroep SAVE van Antea Group

## Beheerder:

CRW

Adres: Postbus 612  
8901 BK Leeuwarden

Actuele versie van het plan is te raadplegen op: [www.vrfryslan.nl/crw](http://www.vrfryslan.nl/crw)

# Inhoud

Blz.

<b>0</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
0.1	Aanleiding	1
0.2	Wettelijk kader	1
0.3	Doel	2
0.4	Leeswijzer	2
0.5	Samenhangende planvorming	2
0.6	Beheer	3
0.7	Vakbekwaamheid	3
<b>1</b>	<b>Algemeen</b>	<b>4</b>
1.1	Werkingsgebied	4
1.2	Betrokken partijen	5
1.2.1	Netwerk waddenzeegebied	6
1.2.2	Voorbeeld bestuurlijke netwerkkaart	7
<b>2</b>	<b>Randvoorwaardelijke processen</b>	<b>9</b>
2.1	Melding & alarmering	9
2.1.1	Procesverantwoordelijkheid	10
2.1.2	Wanneer verscheidene meldkamers betrokken zijn	11
2.1.3	Protocollen en afspraken	11
2.2	Leiding & coördinatie	11
2.2.1	Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen	11
2.2.2	Coördinatie op plaats incident	12
2.2.3	Regiogrensoverschrijdende waterincidenten	12
2.3	Op- & afschaling	13
2.4	Informatiemanagement	13
<b>3</b>	<b>Scenario's</b>	<b>14</b>
3.1	Mens en dier in nood	15
3.2	Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers	17
3.3	Ongeval met gevaarlijke stoffen	19
3.4	Brand en/of explosie	22
3.5	Ordeverstoring	24
3.6	Ecologisch incident	26
3.7	Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading	28
3.8	Veerdiensten	30
	<b>Bijlage 1: Afkortingen</b>	<b>59</b>
	<b>Bijlage 2: Dekkingsplan</b>	<b>60</b>
	<b>Bijlage 3: Aanlandingsplaatsen</b>	<b>61</b>

# 0 Inleiding

## 0.1 Aanleiding

Bij de incidentbestrijding op de Waddenzee kunnen veel partijen betrokken zijn, die niet dagelijks met elkaar samenwerken. Om die reden is het belangrijk dat vooraf vastligt wie verantwoordelijk is voor een proces en wie betrokken is bij de uitvoering.

Het Incidentbestrijdingsplan dient tenminste éénmaal per jaar gecontroleerd te worden op actualiteit. Gezien de ontwikkelingen rondom het project Waterrand (actualisatie Handboek Incidentbestrijding op het Water) en binnen de SAMIJ (actualisatie IBP IJsselmeergebied) is besloten het IBP Waddenzee te actualiseren. In de actualisatie zijn de volgende punten meegenomen:

- afstemming (bestuurlijk) gebiedsaanduiding;
- afstemming Handboek Incidentbestrijding op het water;
- afstemming IBP SAMIJ;
- afstemming rond rampbestrijdingsplannen;
- regionale risicoprofielen van de veiligheidsregio's.

Deze versie van het IBP Waddenzee is een actualisatie van het IBP Waddenzee versie 6.1 dat op 10 december 2010 is vastgesteld. Bij actualisatie wordt de wettelijke termijn van actualisatie bij rampbestrijdingsplannen aangehouden. Het CRW convenant blijft met deze actualisatie onverminderd van kracht.

Het IBP is een interregionaal plan, voor de vaststelling hebben alle betrokken partijen in 2009 het IBP ter meningsvorming ontvangen. Deze keer is versie 8.2 van het plan aan betrokkenen toegestuurd. De besturen van de veiligheidsregio's, Kustwacht en Rijkswaterstaat dienen deze definitieve versie 9.1 van het IBP vast te stellen, evenals het bestuur van de CRW.

De verspreiding van het plan vindt via de website van CRW plaats. Deze website is openbaar toegankelijk. Alle betrokkenen die met dit plan in aanraking kunnen komen zullen hierop gewezen worden.

Het voorliggende Incidentbestrijdingsplan Waddenzee (IBP) beschrijft:

- de operationele uitvoering van de hulpverlening aan de hand van scenario's.
- de bestuurlijke coördinatie voor het optreden bij grote incidenten

De operationele uitvoering is gebaseerd op het Handboek Incidentbestrijding op het water.

## 0.2 Wettelijk kader

Voor incidentbestrijding en crisisbeheersing op het water is de relevante wetgeving opgenomen in het Handboek Incidentbestrijding op het water.

### 0.3 Doel

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 op de Waddenzee, en een middel om juist te handelen bij de afhandeling van incidenten.

Voor het plan zijn de volgende kaders gehanteerd:

- De scope is multidisciplinair;
- Moet aansluiten bij de dagelijkse praktijk;
- Het plan is bruikbaar voor alle niveaus van opschaling;
- Het plan gaat in op de te nemen acties. Niet op de monodisciplinaire uitwerking daarvan;
- Het plan gaat in op de bestuurlijke coördinatie;
- Het plan moet aansluiten op de drie Regionale Crisisplannen van de drie betrokken veiligheidsregio's;
- Het plan voldoet aan de geschetste kaders in het Handboek Incidentbestrijding op het water.

### 0.4 Leeswijzer

Qua opzet is gekozen voor het goed toegankelijk presenteren van de voor de hulpverleningsdiensten vereiste operationele informatie. Het incidentbestrijdingsplan is daarom opgebouwd op basis van het format voor rampbestrijdingsplannen zoals de noordelijke veiligheidsregio's dat hanteren.

In hoofdstuk 0 staan het wettelijke kader, doel, samenhang, bronnen, beheer, opleiden en oefenen en vaststelling van het incidentbestrijdingsplan.

Hoofdstuk 1 behandelt de algemeen geldende afspraken, de afbakening van het gebied waar dit plan voor geldt. Evenals een beschouwing van de risico's en de betrokken partijen.

Hoofdstuk 2 behandelt de randvoorwaardelijke processen, hierin aandacht voor melding/alarmering en leiding & coördinatiestructuur met specifieke aandacht voor de coördinatie en communicatie tussen de land- en wateronderdelen. Dit deel vormt de concrete invulling van afspraken binnen het waddenzeegebied zoals zij in het Handboek Incidentbestrijding op het water zijn beschreven.

Hoofdstuk 3 gaat per scenario in op de operationele uitwerking van het incidentbestrijdingsplan. In dit hoofdstuk worden alle scenario's in aparte scenariokaarten uitgewerkt. Er zijn acht scenario's uitgewerkt welke allen bestaan uit enkele deelscenario's. In de scenariokaart zijn de maatregelen en informatiestromen benoemd, die voor dat scenario specifiek zijn.

Aan het incidentbestrijdingsplan zijn bijlagen toegevoegd.

### 0.5 Samenhangende planvorming

Het IBP maakt deel uit van een systeem van planvorming binnen de Wet veiligheidsregio's, te weten crisisplan, beleidsplan en rampbestrijdingsplan. Dit IBP is gebaseerd op hetgeen in de Wet veiligheidsregio's wordt voorgeschreven voor rampbestrijdingsplannen.

Andere planvormen waarmee samenhang is van het incidentbestrijdingsplan Waddenzee:

- Regionale Risicoprofielen
- CRW Convenant
- Andere incidentbestrijdingsplannen
- Bestuurlijke netwerkkaarten

## 0.6 Beheer

Het Bestuurlijk Waddenzee Overleg (BWO) is verantwoordelijk voor het beheer van het IBP-W. Het BWO wordt hiervoor geïnformeerd en ondersteund door een (water)functionaris. De operationele coördinatie is in handen van het Tactisch Waddenzee Overleg (TWO).

Het BWO bestaat uit een voorzitter, tevens DB lid van het veiligheidsbestuur Fryslân, 3 burgemeesters van de eiland- en kustgemeenten, vertegenwoordigers van de directies van: de drie veiligheidsregio's, Rijkswaterstaat, het Kustwachtcentrum en de voorzitter van het Tactisch Waddenzee Overleg (TWO).

Het TWO is het Tactisch Waddenzee Overleg. Het TWO bestaat tegenwoordig uit een voorzitter, tevens waterfunctionaris, en deelnemers van RWS, KW en drie veiligheidsregio's. Het TWO wordt ondersteund door een tweetal werkgroepen. Eén voor het onderwerp vakbekwaamheid, en één voor het onderwerp risico's planvorming en procedures. Naast de "reguliere" crisispartners kunnen ook bijvoorbeeld de KNRM, havenautoriteit of veerdiensten hierbij een rol hebben.

## 0.7 Vakbekwaamheid

Vanuit het waddengebied is een Meerjarenbeleidsplan Vakbekwaamheid opgesteld. De drie betrokken veiligheidsregio's en RWS zijn de aangewezen organisaties om hier (in samenwerking met andere betrokken partijen) uitvoering aan te geven. Hiervoor wordt jaarlijks een jaarplan vakbekwaamheid opgesteld. Deze plannen zullen geïntegreerd moeten worden in de regionale oefenplannen van de betreffende veiligheidsregio's. De werkgroep vakbekwaamheid ziet erop toe dat iedereen vakbekwaam moet blijven in het handelen conform de afspraken in het IBP Waddenzee.

# 1 Algemeen

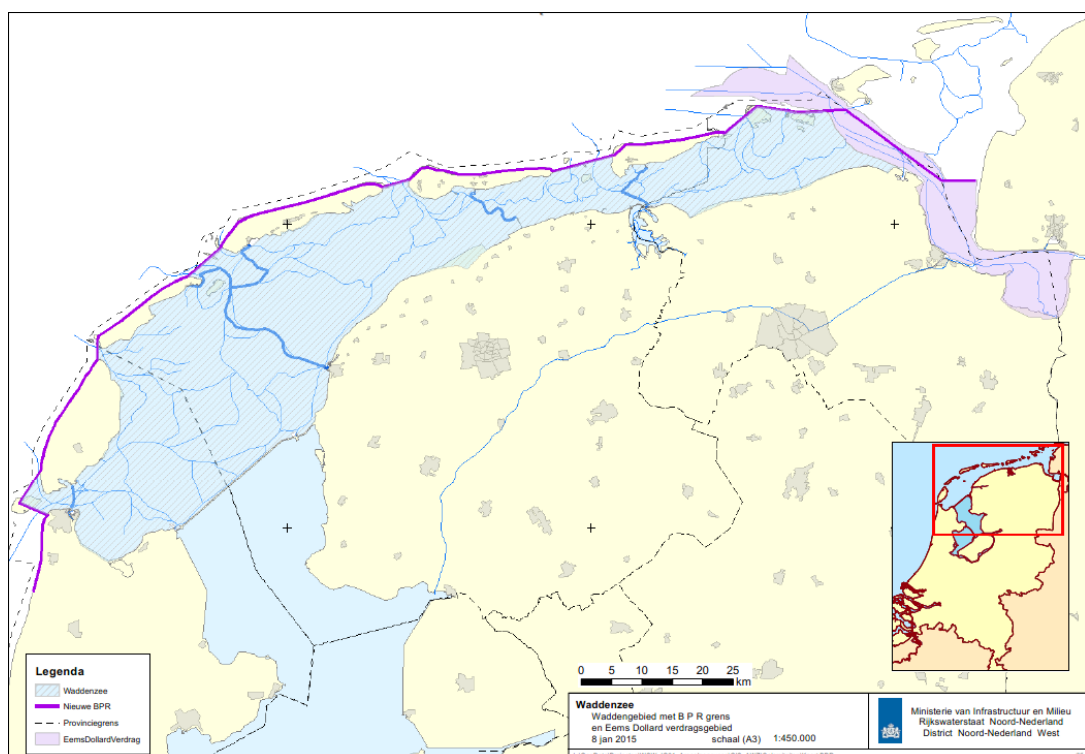
## 1.1 Werkingsgebied

Het IBP Waddenzee heeft als werkingsgebied het gehele Nederlandse deel van de Waddenzee en Eems, zoals is aangegeven op de bijgaande kaart. De aangrenzende (open)havens vallen onder het werkingsgebied van het plan.

Wanneer (dreigende) ongevallen en rampen alleen het land betreffen, volstaan de bestaande plannen en afspraken. Voor bronnen op het water zijn de afspraken van het IBP bepalend, ook indien een gebeurtenis zowel land- als wateraspecten kent.

De Waddenzee staat in directe verbinding met de Noordzee en het Eems Dollard gebied. Voor deze gebieden gelden in sommige opzichten andere afspraken. De belangrijkste afspraken vanuit oogpunt incidentbestrijding zijn beschreven in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee en het Eems Dollard Verdrag. Incidenten in het gemeentelijk ingedeeld gebied van de Noordzee (1 km zone) worden derhalve afgehandeld volgens het IBP Noordzee.

In het Eems Dollard gebied geldt dat schepen die de Nederlandse vlag voeren of die een Nederlandse haven als bestemming hebben vallen onder het Nederlands recht, terwijl schepen die de Duitse vlag voeren of die een Duitse haven als bestemming hebben onder het Duitse recht vallen. Het IBP Waddenzee sluit voor de Eems-Dollard aan op de incidenten die onder het Nederlandse recht vallen.



Figuur 1.1 Werkingsgebied Incidentbestrijdingsplan Waddenzee

## 1.2 Betrokken partijen

In onderstaande tabel is aangegeven welke partijen voor welke processen verantwoordelijk zijn. Vervolgens is voor alle betrokken partijen aangegeven welke rol ze hebben in het waddenzeegebied.

In het Referentiekader Regionaal Crisisplan 2009 wat voor deze opsomming van processen het vertrekpunt is geweest en het Handboek Incidentbestrijding op het water zijn voor het cluster Water- en Scheepvaartzorg de volgende processen opgenomen:

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

	Verantwoordelijk (V), is de verantwoordelijke partij voor dit proces. Indien er voor één proces meerdere verantwoordelijke zijn is met kleur aangegeven waar de verantwoordelijkheid van kracht is. Ondersteunend (O), levert middelen is een vaste partner van verantwoordelijke bij dit proces. Betrokken (B), levert informatie kan specifieke expertise leveren bij dit proces.	Brandweer	GHOR	Politie	Gemeente	Kustwacht	Rijkswaterstaat	Havenmeester	Waterschap	Economische zaken	KNRM	Overige SAR Eenheden	Kapitein/ Reder	Berger	Omstanders (Scheepvaart)	GGD (Arts infectieziekten)	Provincie	Marine (duikers en artsen)	Eigenaar vliegtuig/ pijpleiding
1	Bron- en emissiebestrijding	V				B					O		O	O					
2	Redding <i>link met proces 17</i>	V/O		O		V		O			O			O	O			O	
3	Ontsmetting	V	B																
4	Spoedeisende Medische Hulpverlening		V			B					O					O		B	
5	Publieke gezondheidszorg		V													O			
6	Bewaking en beveiligen	O	O	V	O	B	O	O			O				B				
7	Ordehandhaving			V	B														
8	Mobiliteit			V															
9	Handhaven netwerken			V															
10	Opsporingsexpertise			V	B								B						B
11	Interventie			V															
12	Opsporing			V	B								B						B
13	Communicatie				V					B			B			O	B		B
14	Publieke zorg			O	V					B			B						B
15	Evacuatie			O	V					B			O						O
16	Omgevingszorg	O	O		V					B							B		B
17	Search and Rescue <i>link met proces 2</i>	V/O		O		V					O	O			O				
18	Nautisch verkeersmanagement			O		B	V	V/O			O		B	B	B		B		
19	Beheer waterkwaliteit					V				V/B									
20	Beheer waterkwantiteit en waterkeringen					V		V/O											

	Verantwoordelijk in werkingsgebied Waddenzee, bij havens zijn er enkele uitzonderingen, dit is in rood weergegeven
	Verantwoordelijk in havens binnen het werkingsgebied Waddenzee
	Gedeelde verantwoordelijkheid in werkingsgebied Waddenzee



### 1.2.1 Netwerk waddenzeegebied

Inleiding	Hieronder wordt een korte beschrijving gegeven van de betrokken partijen die Waddenzee specifieke taken hebben op het water. Dit is niet een volledige weergave van het gehele netwerk binnen de Waddenzee. Naast de 'waterpartijen' hebben ook de gemeenten en veiligheidsregio's een wezenlijke taak bij incidenten op het water. De Burgemeester van een gemeente bijvoorbeeld is ook op de Waddenzee bevoegd gezag omdat het water gemeentelijk ingedeeld is.
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 (Waddenzee) is 'search and rescue' belegd bij de Kustwacht, met uitzondering van het water in de havens.
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat (RWS) zorgt voor droge voeten, voldoende schoon water, vlotte en veilige doorstroming op weg en water en betrouwbare, bruikbare informatie. RWS is verantwoordelijk voor drie van de vier processen binnen het cluster Water- en Scheepvaartzorg in het waddengebied (Beheer waterkwaliteit, Beheer waterkwantiteit en waterkeringen en tot slot Nautisch Verkeersmanagement). RWS heeft een crisisorganisatie op alle niveaus voor de bestrijding van crisis voor de drie eigen netwerken van hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Zij levert OvD'en en liaisons aan alle multidisciplinaire crisisteams. De hoofdingenieur-directeur (HID) van RWS kan in bepaalde gevallen optreden als Rijksheer, waardoor hij verregaande ministeriële bevoegdheden krijgt.
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.
Bergers	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. Bergingsmaatschappijen dragen zorg voor het verslepen, wegslepen en bergen van schepen die in nood verkeren of hebben verkeerd. Bovendien kunnen bergers ondersteunen bij andere incidenten, zoals oliebesmetting (convenant met Rijkswaterstaat) en bij blussing op een schip in overleg met de brandweer.
Eigenaar schip	De eigenaar van een schip dient zorg te dragen dat de risico's op het schip tot het minimum beperkt zijn. Tevens dient de eigenaar zorg te dragen voor een adequate uitrusting en materiaal om incidenten zelf te kunnen bestrijden. De kapitein heeft het gezag over het schip, de bemanning en opvarenden.
Veerdiensten	Binnen het waddenzeegebied zijn meerdere maatschappijen die veerdiensten verzorgen, te weten TESO, Doeksen, Wadden Transport, Wagenborg en AG Ems. Bij incidenten op de

Waddenzee met één van de veerdienst, worden de maatschappijen betrokken in de incidentbestrijding.

- Defensie en marine
- 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 Regionaal Militaire Commando's (RMC's) deel in de veiligheidsregio's. Zij vervullen een brugfunctie naar de civiele instanties in zijn gezagsgebied. In het convenant ICMS (Intensivering Civiel-Militaire Samenwerking) en de bijbehorende catalogus is specifieke informatie opgenomen.
- Indien er een duiktaak is in de Waddenzee, dan kunnen duikers vanuit Defensie worden ingezet.

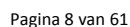
- Havenautoriteit /  
Havenmeester
- De Havenmeester zet zich in voor een veilige afwikkeling van de scheepvaart. Dit omvat nautische veiligheid, transportveiligheid, milieuveiligheid en het beveiligingsniveau bij havenfaciliteiten en risicovolle objecten. De havenmeester beschikt hiervoor o.a. over bevoegdheden voor het geven van verkeersaanwijzingen binnen zijn beheergebied op grond van het BPR.

Een aantal havenmeesters zijn bovendien Rijkshavenmeester. Dat wil zeggen dat deze havenmeesters kunnen optreden als Rijksheren. Rijksheren zijn aangewezen door de minister van Infrastructuur en Milieu als de bevoegde autoriteit voor de nautische veiligheid en het scheepvaartverkeer in een bepaald gebied. Binnen het waddenzeegebied betreft dit de wateren voor Den Helder, Terschelling en de Eemsmonding.

### 1.2.2 Voorbeeld bestuurlijke netwerkkaart

Hier op volgend is een voorbeeld gegeven van een bestuurlijke netwerkkaart. Deze tekening is afkomstig van de bestuurlijke netwerkkaart Waddenzee. De laatste versie van de bestuurlijke netwerkkaarten zijn te vinden op de website van het Instituut Fysieke Veiligheid:  
<http://www.infopuntveiligheid.nl/Publicatie/DossierItem/54/4998/bestuurlijke-netwerkkaarten-crisisbeheersing---vijfde-druk.html>.

**WADDENZEE**



## 2 Randvoorwaardelijke processen

Inleiding

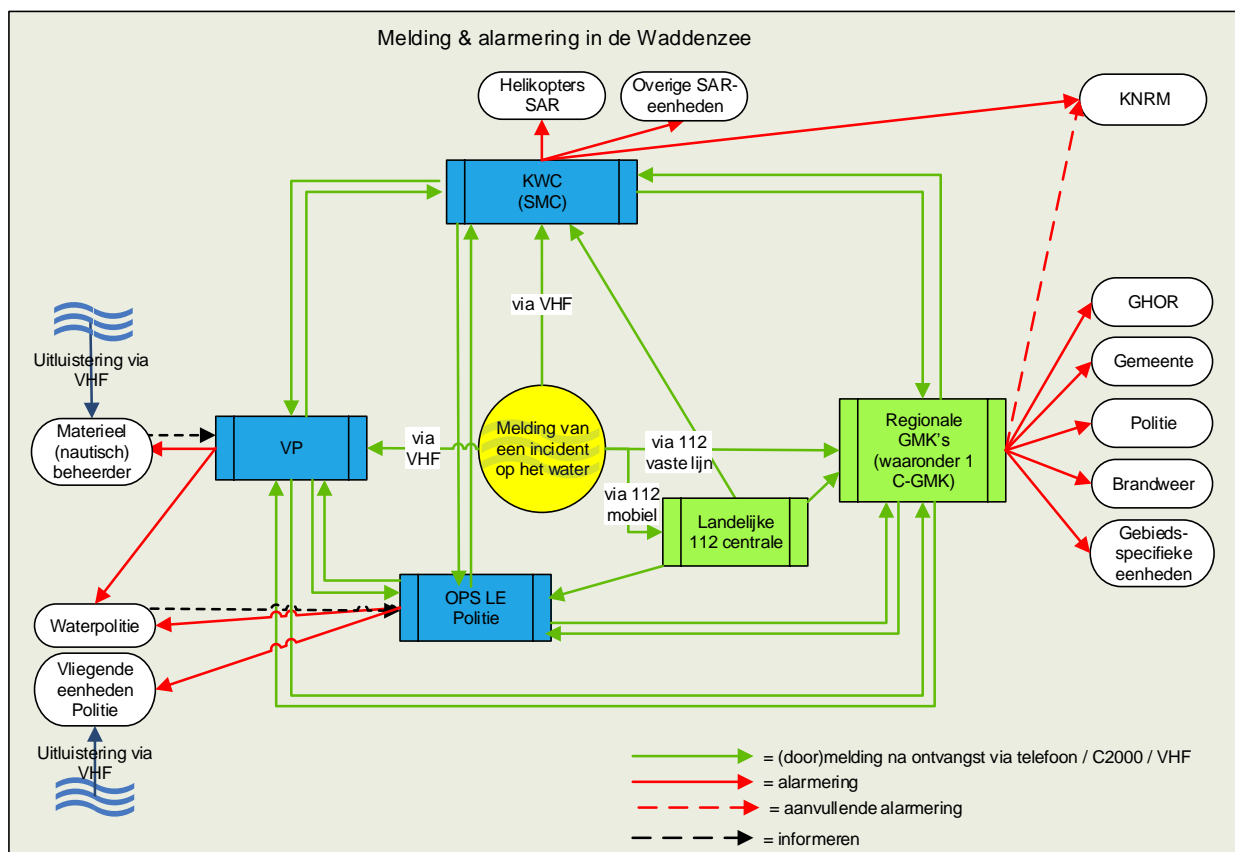
De randvoorwaardelijke processen zijn terug te vinden in het Handboek Incidentbestrijding op het water. In dit hoofdstuk zijn voor de volgende processen de specifieke onderdelen voor het waddenzeegebied gegeven:

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

### 2.1 Melding & alarmering

Overzicht

De vele betrokken partijen in het proces melding & alarmering bij incidenten in het waddenzeegebied zijn in het volgende overzicht gevisualiseerd.



Figuur 2.1 Melding en alarmering in de Waddenzee

Toelichting

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

Uit de figuur volgt tenslotte welke meldkamers welke middelen/instanties alarmeren.

### 2.1.1 Procesverantwoordelijkheid

Procesverantwoordelijkheid Iedere meldkamer alarmeert zijn eigen eenheden. Onderstaande tabel geeft aan welke meldkamer (eerste) acties onderneemt vanuit de procesverantwoordelijkheid afhankelijk van het primaire proces in het incident. Zie in dit kader ook de tabel met betrokken partijen in paragraaf 1.2. Het zo snel mogelijk doorzetten van de melding, als deze niet bij de daarvoor verantwoordelijke meldkamer binnenkomt is van groot belang.

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

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

KWC		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Kustwachtcentrum	Gehele waddengebied	Den Helder

Nationale Politie		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
OPS LE Politie	Gehele waddengebied	Driebergen

VP		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Centrale meldpost Waddenzee	Gehele waddengebied	Terschelling
VC Brandaris	VTS gebied Terschelling	
Verkeerspost Schiermonnikoog	Oost Waddenzee	Schiermonnikoog
Haven Coördinatiecentrum Den Helder	VTS gebied Den Helder	Den Helder
Haven Coördinatiecentrum Groningen Seaports	Haven Delfzijl en Eemshaven	Delfzijl
VC Knock	Eems Dollard gebied	Duitsland

GMK		
Naam	Toepassingsgebied	Locatie
Meldkamer Noord-Holland Noord	VR Noord-Holland Noord	Alkmaar
Meldkamer Noord-Nederland (MkNN)	VR Fryslân, VR Groningen	Drachten

## 2.1.2 Wanneer verscheidene meldkamers betrokken zijn

C-GMK De coördinerende gemeenschappelijke meldkamer (C-GMK) in het waddengebied bij onbekendheid over de incidentlocatie (m.n. in de grensgebieden) is de Noordelijke meldkamer te Drachten.

## 2.1.3 Protocollen en afspraken

Scenario's Een centralist moet op basis van de melding een inschatting maken voor de gewenste alarmering. Om dit proces gestructureerd te laten plaatsvinden, is de melding te kwalificeren naar scenario's. Binnen het waddenzeegebied is één gebied specifieke scenario te weten:

- Veerdiensten

Meldkamerprotocol Er zijn bij de CRW en betrokken meldkamers "meldkamerprotocollen". Dit zijn protocollen voor de meldkamers om te gebruiken bij:

- het doorlopen van verschillende scenario's,
- de keuze van de C-GMK.

De protocollen geven per onderwerp een samenvatting, specifiek voor de meldkamer, van de informatie die in dit IBP is beschreven.

## 2.2 Leiding & coördinatie

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

### 2.2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling rampbestrijdingsprocessen

Operationele leiding In onderstaande tabel is beschreven bij wie de operationele leiding ligt in de acht onderscheiden scenario's. In het geval dat een incident meerdere scenario's omvat, moet bepaald worden welk scenario leidend is. Dit geldt ook voor incidenten die tot GRIP 0 beperkt blijven. Het bestuurlijk opperbevel ligt in alle gevallen bij de burgemeester van de gemeente waar de bron van het incident ligt.

Scenario	Primair proces	Leidende partij bij scenario tot GRIP 1	Vanaf GRIP 1 heeft OSC contact met CoPI via:
Mens en dier in nood	Search and Rescue	Kustwacht, (In de haven: Brandweer)	SAR-Liaison via KWC (in de haven OvD-B)
Verontreiniging oppervlaktewater	Beheer waterkwaliteit	Rijkswaterstaat	OvD-RWS
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 (Dienst Infra van de Landelijke Eenheid)
Ecologisch incident	Beheer waterkwaliteit	Rijkswaterstaat	OvD-RWS

Scenario	Primair proces	Leidende partij bij scenario tot GRIP 1	Vanaf GRIP 1 heeft OSC contact met CoPI via:
Aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading	Nautisch verkeersmanagement	Rijkswaterstaat, Havenautoriteit in de haven	OvD-RWS, Havenautoriteit in de haven
Veerdiensten	Afhankelijk van incident op veerboot*	ntb	ntb

\*In eerste instantie heeft de kapitein en de reder de operationele leiding. Daar ligt de eerste verantwoordelijkheid. In extreme gevallen kan de hulp worden ingeroepen van Kustwacht (SAR, redden mensen en dieren), RWS (als nautisch beheerder) of anderen (afhankelijk van het scenario) voor ondersteuning.

## 2.2.2 Coördinatie op plaats incident

CIS Coördinator incident schip (CIS), treedt op aan boord van het incidentschip bij een incident waarbij coördinatie van processen gewenst is. De CIS maakt samen met de kapitein de risicoanalyse aan boord. De CIS behoudt het overzicht ten tijde van een incident en communiceert het situatiebeeld aan de OSC. De CIS zoekt gedurende de operatie afstemming met de eindverantwoordelijke (kapitein).

Uitgangspunten instelling OSC De volgende uitgangspunten gelden voor de instelling van een OSC in het waddenzeegebied:  
1. De OSC valt - afhankelijk van het type incident - onder een procesverantwoordelijke functionaris, weergegeven in voorgaande tabel. Bij elke incidentlocatie kan maar één OSC tegelijkertijd operationeel zijn.

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

- het proces 18 SAR door een SAR-Liaison van de Kustwacht, de SAR-liaison wordt veelal geleverd door de KNRM, en spreekt namens de Kustwacht;
- de processen 19 Nautisch Verkeersmanagement, 20 Beheer waterkwaliteit en 21 Beheer waterkwantiteit en waterkeringen door een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat (OvD-RWS).

CoWa i.p.v. CoPI Op de Friese Waddeneilanden is in de eerste fase van een incident geen CoPI actief. Als één van de Friese eilanden betrokken raakt bij een incident op het water zal hier ter overbrugging van de opkomst van een CoPI een CoWa actief zijn. Een CoWa is een Coördinatieteam Waddeneilanden. Het CoWa zorgt tot opkomst van het CoPI voor de benodigde multidisciplinaire afstemming.

## 2.2.3 Regiogrensoverschrijdende waterincidenten

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

- In het waddenzeegebied is het de Veiligheidsregio Fryslân 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 uitvoerings (warmer) fase:

- Als de incidentlocatie (nog) niet (geheel) duidelijk/bekend is, start het C-ROT en C-RBT in de Veiligheidsregio Fryslân (of deze wijst er een aan).

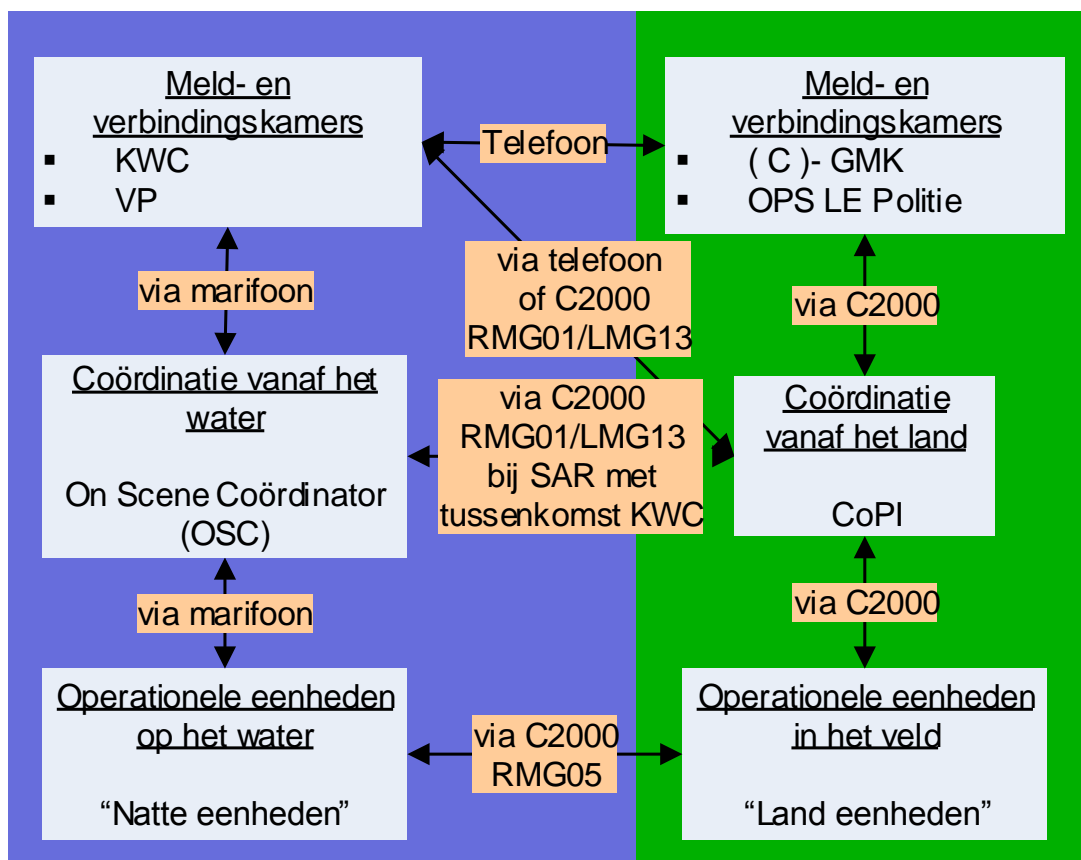
## 2.3 Op- & afschaling

Conform de GRIP-procedures in de betrokken veiligheidsregio's

## 2.4 Informatiemanagement

Specifieke afspraken  
Waddenzee

Het randvoorwaardelijk proces informatiemanagement verloopt conform de procedures die de betrokken veiligheidsregio's hanteren. Voor wat betreft communicatie is er een specifiek verbindingsschema bij GRIP 1 en hoger op de Waddenzee. Dit ziet er als volgt uit:



Figuur 2.2 Verbindingsschema op de Waddenzee



### 3 Scenario's

#### 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.	

METHANE-bericht	
Major Incident / Omvang	Grootte/omvang van het incident
Exact location / Locatie	Exacte plaats van het incident, x-y-coördinaten
Type of incident / (sub) Scenario	Soort incident, gerelateerd aan de scenariokaarten
Hazards / Risico's	Risico's van het scenario
Access / Benadering	Hoe de incidentlocatie benaderd kan worden
Number of casualties / Slachtoffers	Aantal slachtoffers
Emergency services / Betrokkenen	Welke organisaties ingezet moeten worden

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

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
Voor dit scenario relevante proces opnemen. Deze processen zijn in paragraaf 1.2 benoemd. De kleur geeft aan welke organisatie proces verantwoordelijk is en/of coördineert.	Specifieke maatregelen benoemen die onder dit proces vallen.

### 3.1 Mens en dier in nood

SCENARIOKAART 1, MENS EN DIER IN NOOD	
Onder dit type incident vallen ongevallen met betrekking tot beroepsvaart, pleziervaart, sporters en dergelijke. Het redden van mensen is een belangrijke overeenkomst en dat het gevaar bestaat op mogelijke verdrinking van personen of dieren in het gebied. Het scenario "Mens en dier in nood" kan optreden als gevolg van uiteenlopende incidenten. Het redden van walvisachtige is kort behandeld in scenariokaart 6, ecologische incidenten.	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	<b>Welke GRIP?</b> , Overwegen GRIP opschaling als: - 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. OvD B / KWC overleggen indien verdere zoekacties worden stopgezet. Afschaling door de hoogst leidinggevende. SAR proces wordt beëindigd door KWC.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 8 deelscenario's namelijk: 1.1 Persoon overboord/vermist / 1.2 Schip in nood / 1.3 Watersporter in problemen / 1.4 Ongeval/gewonde / 1.5 Ziekte aan boord / 1.6 Neergestort vliegtuig / 1.7 Problemen ijs / 1.8 Problemen wadlopen
<b>Hazards / Risico's</b>	De risico's en maatregelen die in dit scenario een rol kunnen spelen zijn: mogelijke gewonden, het bevrijden van personen (bij bekneling), noodzaak directe medische hulp te verlenen en/of transport (vanaf het schip) naar de wal/ziekenhuis te regelen.
<b>Access / Benadering</b>	Kortste aanvaartijd naar incidentlocatie bepalen in samenspraak met de Kustwacht. Ook de aanlandingsplaats in afstemming met Kustwacht bepalen.
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Hoeveelheid slachtoffers hangt sterk af van de hoeveelheid opvarenden.
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	KNRM, SAR-helikopter, Politie-vaartuig, evt. duikteam (vanuit Defensie KM (in de haven evt brandweerduikers)), ambu, OvD'en, CoPI bezetting. Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden. Landelijk/specialistisch: bergers, schepen met sonar.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: Kustwacht (heeft contact met de OSC en wijst deze aan), binnen havenhoofd is de Brandweer verantwoordelijk. De CIS kan op een incidentschip een rol spelen als coördinatie van processen gewenst is. Let nabij havens (in aanloopgebieden) op de rol van de rijkshavenmeester
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen/ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden (kruierend ijs), brand/explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	SAR-Liaison in CoPI Liaison OT Kustwacht in ROT

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.
3. Ontsmetting	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
4. Spoedeisende Medische Hulpverlening	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. De vaststelling van de uitgangspunten moet nog gaan plaatsvinden. Opstapplaats en aanlandingsplaats bepalen. Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal gewonden.
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 aan de GGD.
6. Bewaking en beveiliging	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
7. Ordehandhaving	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
8. Mobiliteit	Inzet van Politie voor verkeersgeleiding 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.
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.
14. Publieke zorg	Uitgangspunt van bevolkingszorg is de zelfredzaamheid van mensen. Opvanglocaties kunnen in beeld komen als dit niet mogelijk is. Betrek in dat geval ook de betrokken reder en/of oliemaatschappijen. Denk na over het vervoer naar de locaties.
15. Evacuatie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
16. Omgevingszorg	De betrokken gemeente kan middels middelen het afzetten van de aanlandingsplaats faciliteren.
17. Search and Rescue	Zie het OPPLAN SAR voor de concrete uitwerking van het SAR-proces op zee en ruime binnenwateren. Als personen verdrinken en vermist worden en blijven, dient het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden.
18. Nautisch verkeersmanagement	Informeer scheepvaart in de buurt, in de haven en aanloopgebieden doet de havenmeester dit, daarbuiten RWS NN op de Waddenzee Strem de scheepvaart indien nodig.
19. Beheer Waterkwaliteit	Genomen maatregelen communiceren
20. Beheer Waterkwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

### 3.2 Verontreiniging (oppervlakte)water en oevers

SCENARIOKAART 2, VERONTREINIGING (OPPERVLAKTE) WATER EN OEVERS	
Als gevolg van een incident kan een schip lading of brandstof verliezen, waarbij deze in het water terecht komt en tot verontreiniging van het water leidt. Ook kan een lozing vanaf het land (calamiteit of dumping) verontreiniging van het water veroorzaken.	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> <li>- hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden;</li> <li>- er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>- er duidelijke effecten zijn naar kwetsbare natuurgebieden (EZ alarmeren);</li> <li>- er op het water meerdere processen spelen;</li> <li>- langdurige inzet.</li> </ul>
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 5 deelscenario's, namelijk: 2.1 Versmering / 2.2 Stof opgelost in water / 2.3 Stof drijft op het water / 2.4 Stof zinkt / 2.5 Verontreiniging kust/oever.
<b>Hazards / Risico's</b>	Verschillende stoffen reageren verschillend met water: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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 wel op te ruimen.</li> </ul>
<b>Access / Benadering</b>	Aandacht voor de veiligheid van hulpverleners
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Afhankelijk van de grootte van het incident.
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	Inzetvoorstel: RWS-LCM (onderdeel waterkamer van VWM), OvD'en, AGS, CoPI bezetting. Rijkswaterstaat heeft een uitgebreid scala aan middelen voor het opruimen van olie en andere chemicaliën. Waterschappen beschikken ook over middelen. Brandweerkorpsen hebben middelen voor kleinschalige verontreinigingen.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: RWS, de OvD-RWS heeft vanuit het CoPI contact met de OSC.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Wat is er gebeurd: aard en omvang van de vervuiling, wat zijn de risico's voor de omgeving, wat zijn de effecten naar land, eventueel benodigd materieel, verwachte tijdsduur van het opruimen, opschaling gewenst.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS, in de haven de havenautoriteit) OvD-RWS (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI Waterschap, vertegenwoordiger van het ministerie van EZ

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. Spoedeisende Medische Hulpverlening	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 EZ 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 afvoer routes voor materieel: haven, strand en/of oevers.
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	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.
14. Publieke zorg	
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, op de Waddenzee, Rijkswaterstaat.
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 EZ over inzetgebied, prognose en voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli. Stoppen met inname proces-/koelwater voor de industrie. De provincie is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het zwemwater Bij kleine hoeveelheden verontreiniging is de gemeente ook in de rol van strandvonder bevoegd en verantwoordelijk. Bij een verontreiniging van toxische stoffen (SBK-regeling) neemt RWS de verantwoordelijkheid Procesverantwoordelijke heeft ook een taak in het achterhalen van de veroorzaker.
20. Beheer Waterkwaliteit	Stoppen met spuien /bemalen, waardoor stroomrichting van het water positief beïnvloed kan worden

### 3.3 Ongeval met gevaarlijke stoffen

SCENARIOKAART 3, ONGEVAL MET GEVAARLIJKE STOFFEN	
Het gaat hier vooral om incidenten waarbij giftige of explosieve gassen vanuit de "verpakking" vrijkomen of giftige vloeistoffen die uitdampen en een gaswolk vormen en die een gevaar (kunnen) vormen voor de volksgezondheid.	
Dit scenario heeft nauwe verbanden met scenario 2 en 4. Dit is afhankelijk van de eigenschappen van de stoffen die vrijkomen.	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	<b>Welke GRIP?</b> , Overwegen GRIP opschaling als: <ul style="list-style-type: none"> <li>- hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden;</li> <li>- er duidelijke effecten zijn naar het land;</li> <li>- er op het water meerdere processen spelen;</li> <li>- er multidisciplinaire coördinatie noodzakelijk is;</li> <li>- langdurige inzet.</li> </ul> Afhankelijk van het incident besluiten de meetplanorganisatie op te starten.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 8 deel-scenario's, namelijk: 3.1 Hinderlijke lucht / 3.2 Vrijgekomen brandbare stof / 3.3 Vrijgekomen chemische stof / 3.4 Vrijgekomen radioactieve stof / 3.5 Ontstaan gaswolk / 3.6 Transportleiding / 3.7 Aantreffen explosief / 3.8 Gedumpte/onbekende stof
<b>Hazards / Risico's</b>	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.
<b>Access / Benadering</b>	Aandacht voor veiligheid van hulpverleners.
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Afhankelijk van de grootte van het incident.
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	Inzetvoorstel: AGS, TS, OvD'en, CoPI bezetting, ambu, Milieudienst, RWS, politie Noord Nederland, in de haven de havenautoriteit. Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden. Landelijk/specialistisch: BOT-mi via RWS-LCM, RIVM, Bergers, Falck Risk.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: Brandweer. De OvD-B heeft in het CoPI contact met de OSC. De CIS kan op een incidentschip een rol spelen als coördinatie van processen gewenst is.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Korte beschrijving van de situatie: effecten, benodigde middelen, verwachte ontwikkelingen, gewenste opschaling.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS, in de haven de havenautoriteit) OvD-RWS (waterkwaliteit/waterkwantiteit) in CoPI Waterschap

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	Beeld vormen aan de hand van de melding. Gebied voorlopig indelen in: inzetgebied, bovenwinds gebied en effectgebied, onveilig gebied, stromingsgebied. De bron bovenwinds benaderen. Als het schip vaart, kan de nautisch verkeersmanager een lig-, aanleg- of ankerplaats voorschrijven. Als dat niet mogelijk is, moet een ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners worden ingezet. Het opstappen op vaartuigen door landhulpverleners kan onder voorwaarden. De vaststelling van de uitgangspunten moet nog gaan plaatsvinden. Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt. Maak inzetplan voor bronbestrijding. Regel zo nodig externe deskundigheid. Zie IVS90 (via RWS of havenmeester in de haven) voor informatie over ladinggegevens. Regel opvang en verzorging voor de slachtoffers.
<b>2. Redding</b>	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood.
<b>3. Ontsmetting</b>	Ontsmetting zal voornamelijk plaatsvinden door af te spoelen of besmette kleding in te nemen. Zijn er mensen en/of dieren in de rook geweest? Schoonmaken van mensen / dieren / water / oevers.
<b>4. Spoedeisende Medische Hulpverlening</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Voorkomen van verdere gezondheidsschade en/of geven van adviezen (via proces Communicatie).
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>8. Mobiliteit</b>	Effectgebied is afgezet. Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.
<b>9. Handhaven netwerken</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>10. Opsporings-expertise</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>11. Interventie</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>12. Opsporing</b>	Betrokken bij de beslissing of er wel/geen strafrechtelijk onderzoek volgt.
<b>13. Communicatie</b>	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. Communiqueer over de aard en omvang van het incident, bestrijdingsmaatregelen, gevaren voor de volksgezondheid en te verwachten ontwikkelingen. Doelgroepen van de informatie zijn: de scheepvaart (via proces 18)/ bewoners/ omliggende bedrijven / pers
<b>14. Publieke zorg</b>	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
<b>15. Evacuatie</b>	Overweeg evacuatie indien er voldoende tijd is en ernstige effecten verwacht worden. SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) kan hierbij als middel dienen. Conform reguliere procesafhandeling.
<b>16. Omgevingszorg</b>	Tijdig beeld en aandacht voor de omvang van de effectschade.
<b>17. Search and Rescue</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario



Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
18. Nautisch verkeersmanagement	Geef locatie aan waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust, dit in overleg met landpartijen. Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
19. Beheer Waterkwaliteit	Als er veel verontreiniging in het open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken zoals: inblokken, afzuigen, extra doorstromen.
20. Beheer Waterkwantiteit	Als watersystemen worden geblokt of als extra doorstroming moet plaatsvinden.



### 3.4 Brand en/of explosie

SCENARIOKAART 4, BRAND EN / OF EXPLOSIE	
Van explosiegevaar is sprake wanneer er een ongeval is opgetreden op een tanker met explosieve stoffen of gassen, een vrachtschip met lading met explosieve eigenschappen veelal in containers vervoerd, een ongeval met een gasleiding of problemen met vuurwerk en/of munitie aan boord van transportschepen dan wel gevonden munitie uit het verleden. Belangrijk aandachtspunt bij explosiegevaar is een snelle ontruiming van de omgeving. Het gaat dan met name om de evacuatie van de aanwezigen op het schip. Daarnaast is door middel van verkeersmanagement-maatregelen te voorkomen dat andere schepen in de gevarenzone komen. Brand kan naast de hierboven genoemde tanker met brandbare en explosieve lading ook plaatsvinden op alle andere schepen. In eerste instantie vindt blussing plaats met brandbestrijdingsmiddelen die aan boord zijn.	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	<b>Welke GRIP?</b> , Overwegen GRIP opschaling als: - 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 kan besloten worden de meetplanorganisatie op te starten.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 3 deel-scenario's, namelijk: 4.1 Pleziervaartuig / 4.2 Binnenvaartschip / 4.3 Rondvaartboot
<b>Hazards / Risico's</b>	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).
<b>Access / benadering</b>	Aandacht voor de veiligheid van hulpverleners.
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Afhankelijk van de grootte van het incident.
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	Inzetvoorstel: AGS, TS, OvD'en, CoPI-bezetting, ambu, Milieudienst, RWS, politie Noord Nederland, in de haven de havenautoriteit. Regionaal: overzicht van inzetbare (opgeleid en getrainde) eenheden. Landelijk/specialistisch: Falck Risk, Bergers, BOT-mi via RWS-LCM, RIVM

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: Brandweer. De OvD-B heeft in het CoPI contact met de OSC. De CIS kan op een incidentschip een rol spelen als coördinatie van processen gewenst is.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Korte beschrijving van de situatie: Effecten: Wat brand er: Lading / Accommodatie / Machinekamer Wat zijn de risico's: Brand blijft beperkt / Snelle branduitbreiding Aard van de lading, Explosiegevaar, Benodigde middelen, Verwachte ontwikkelingen
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS, in de haven de havenautoriteit) OvD-RWS (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI Waterschap

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	Een brandend schip wordt bij voorkeur geblust als het is afgemeerd. Nautisch verkeersmanager/havenmeester bepaalt de aanlegplaats. Bij de keuze van de ligplaats, anker- of aanlegplaats wordt rekening gehouden dat geen of zo min mogelijk bevolking hinder ondervindt van de gevaarlijke stoffen. Zie IVS90 (via RWS) voor informatie over ladinggegevens of raadpleeg de havenmeester in de haven, 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 milieu-aspecten, ook indien er een brand is op de wal en bluswater een bedreiging vormt voor de Waddenzee. Het blussen gebeurt in overleg met deskundigen.
<b>2. Redding</b>	Zijn er mensen in nood? Start processen bij scenario Mens en dier in nood.
<b>3. Ontsmetting</b>	Aandacht voor branden waarbij bijvoorbeeld asbest betrokken is
<b>4. Spoedeisende Medische Hulp</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Aandacht voor het afzetten van het effectgebied. Omstanders op afstand.
<b>8. Mobiliteit</b>	Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijgehouden.
<b>9. Handhaven netwerken</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>10. Opsporings-expertise</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>11. Interventie</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>12. Opsporing</b>	Volgt er wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Communicatie</b>	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. Communiqueer 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.
<b>14. Publieke zorg</b>	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.
<b>15. Evacuatie</b>	Overweeg evacuatie indien er voldoende tijd is en ernstige effecten verwacht worden. SIS (Slachtoffer Informatie Systematiek) kan hierbij als middel dienen. Conform reguliere procesafhandeling.
<b>16. Omgevingszorg</b>	Met waterpartijen komen tot adviezen om het milieu te sparen.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie scenariokaart 1 indien er ook sprake is van redding bij het incident
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Bepalen van de aanlegplaats waar het schip kan worden afgemeerd om te worden geblust. Communicatie over de genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Als er veel (vervuild) bluswater in het open water komt, neemt de beheerder maatregelen om de effecten te beperken.
<b>20. Beheer Waterkwantiteit</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

### 3.5 Ordeverstoring

SCENARIO 5, ORDEVERSTORING	
<p>Er is sprake van een ordeverstoring indien de dagelijkse orde aan boord van een schip verstoord is. Daarnaast zijn ordeverstoringen: grootschalige demonstraties en/of blokkades door belangengroeperingen (milieu, visserij etc).</p> <p>Bij een incident veroorzaakt door relschoppers aan boord zal het schip in principe doorvaren naar de haven. De kapitein waarschuwt de politie, die de relschoppers in de haven zal opwachten. Ook opvang van eventuele gewonden vindt plaats in de haven.</p> <p>Vindt de afhandeling niet in de haven maar op het open water plaats dan verloopt de afhandeling en coördinatie via de afgesproken structuren.</p>	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	OvD-P bepaalt in eerste instantie op-/afschaling. Verder volgens GRIP-regeling. <b>Welke GRIP?</b> , Overwegen GRIP opschaling als: - 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.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 5 deel-scenario's, namelijk: 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
<b>Hazards / Risico's</b>	-
<b>Access / Benadering</b>	Aandacht voor de sociale veiligheid van hulpverleners
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Niet vooraf te bepalen
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	Inzetvoorstel: Politie Noord Nederland, Politie-vaartuig, OvD'en, CoPi-bezetting Denk aan: watergetrainde ME-pelotons. Regionaal zijn er overzichten van inzetbare (opgeleide en getrainde) eenheden.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: politie. De OvD-P heeft in het CoPI contact met de OSC. De CIS kan op een incidentschip een rol spelen als coördinatie van processen gewenst is. De leiding en coördinatie ligt bij GRIP 0 de OvD-P
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepalen omstandigheden: -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;- doelgroep (tegengestelde belangen), -alcohol-/drugsgebruik,enz. Weer: veiligheidsaspecten.Personen: aantal betrokken personen.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS, in de haven de havenautoriteit, tevens de port security officer)

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. Spoedeisende Medische Hulpverlening	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
7. Ordehandhaving	Overweeg mogelijke inzet watergetrainde ME-pelotons.
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.
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

### 3.6 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.	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en watervallen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 2 deel-scenario's, namelijk: 6.1 Aangespoelde vogels/dieren / 6.2 Veel zieke/dode dieren in het water
<b>Hazards / Risico's</b>	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.
<b>Access / Benadering</b>	Houdt rekening met ziektes die kunnen overslaan op mensen
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Niet vooraf te bepalen
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	Inzetvoorstel: RWS heeft regie vanuit de Brandaris. SOS dolfijn en Eerste Hulp Bij Zeezoogdieren Deskundigheid bij vogelopvang, Ecomare op Texel, Dolfinarium in Harderwijk en het BOT-mi via RWS-LCM.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: RWS en EZ. In het geval van nog levende dieren dient besluitvorming door EZ plaats te vinden, als dieren dood zijn is RWS voor de afhandeling verantwoordelijk. Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Vanuit het CoPI heeft de OvD-RWS contact met de OSC.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Welke diergroep betreft het? Wat is de omvang van het incident? Is er een aanwijsbare bron? Wat zijn de risico's voor de omgeving? Wat zijn de effecten naar land?
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS, in de haven de havenautoriteit) OvD-RWS (waterkwaliteit/waterkwantiteit) in CoPI Waterschap

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	Inschakelen van vrijwilligers voor het opruimen. Bij nog levende dieren EZ betrekken. Deze zal handelen naar de leidraad walvisstranding en bijbehorend operationeel draaiboek Inschakelen gemeente voor het leveren van containers/zakken om dode dieren in te doen. Bepaal de verspreiding van dode/zieke planten en dieren.
<b>2. Redding</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>3. Ontsmetting</b>	Wijze van schoonmaken van dieren/mensen/water/oever. Zie de SBV (Samenwerkingsregeling afhandeling Besmeurde Vogels) te raadplegen via het Noordzeeloket
<b>4. Spoedeisende Medische Hulp</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Maatregelen waarmee wordt voorkomen dat burgers met de verontreiniging in aanraking komen, zoals vis- en zwemverbod.
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Voorkomen dat omstanders in aanraking komen met zieke dieren
<b>7. Ordehandhaving</b>	Effectgebied afzetten.
<b>8. Mobiliteit</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>9. Handhaven netwerken</b>	Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners vrijhouden.
<b>10. Opsporings-expertise</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>11. Interventie</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>12. Opsporing</b>	Mogelijke betrokkenheid bij het achterhalen van de bron van het ecologisch incident.
<b>13. Communicatie</b>	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat en EZ 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.
<b>14. Publieke zorg</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>15. Evacuatie</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>16. Omgevingszorg</b>	Zijn er risico's voor het milieu.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie scenariokaart 1.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Te verwachten schade aan milieu. Adviezen om milieu te sparen bij RWS-LCM / BOT-mi verzamelen.
<b>20. Beheer Waterkwaliteit</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

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

SCENARIOKAART 7, AANVARING EN/OF LOSGESLAGEN SCHEPEN EN/OF LADING	
<p>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 ongevaarlijke objecten. Het aanpassen van maatregelen hierop is van belang.</p> <p>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.</p>	

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 4 deel-scenario's, namelijk: 7.1 In de vaarweg / 7.2 Gezonken / 7.3 Op oever/strand / 7.4 Vermist
<b>Hazards / Risico's</b>	-
<b>Access / Benadering</b>	-
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Niet vooraf te bepalen
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	Inzetvoorstel: Boot van Politie Noord Nederland en/of RWS. Houd rekening met inzet van sleepboten.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijk: RWS, in de haven is dit de havenmeester Houd in aanloopgebieden rekening met de bevoegdheden van de Rijkshavenmeester. De OSC coördineert de inzet op het water. Vanaf GRIP 1 coördineert de Leider CoPI de multidisciplinaire inzet op het water en op het land. Vanuit het CoPI heeft de OvD-RWS contact met de OSC. De CIS kan op een incidentschip een rol spelen als coördinatie van processen gewenst is.
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Wat is er gebeurd? Wat is de omvang van het incident? Zijn er personen gewond? (betrek scenariokaart 1) Wat zijn de gevolgen voor de scheepvaart en andere economische activiteiten rondom het waddenzegebied? 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?
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	Nautisch beheerder (RWS, in de haven de havenautoriteit) OvD-RWS (waterkwaliteit/ waterkwantiteit) in CoPI



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. Spoedeisende Medische Hulp	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
5. Publieke gezondheidszorg	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
6. Bewaking en beveiliging	Bewaken van losgeslagen lading.
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	Vastleggen waarneming. Bemonstering.
10. Opsporings-expertise	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
11. Interventie	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
12. Opsporing	Opstarten van strafrechtelijk onderzoek
13. Communicatie	De verantwoordelijkheid ligt tot GRIP 1 bij Rijkswaterstaat of havenmeester in de haven als procesverantwoordelijke. Vanaf GRIP 1 coördineert de gemeente de voorlichting i.s.m. de hulpverleningsdiensten en de betrokken private partij(en). Conform de normale GRIP-werkwijze.
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 in aanloopgebieden rekening met de bevoegdheden van de Rijkshavenmeester. Genomen maatregelen die van invloed zijn op het scheepvaartverkeer.
19. Beheer Waterkwaliteit	Uitwisselen gegevens met Waterschap en gemeente.
20. Beheer Waterkwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario



### 3.8 Veerdiensten

SCENARIOKAART 8A, VEERDIENST TEXEL – DEN HELDER (TESO)
Onder het scenario veerdienst Texel – Den Helder vallen incidenten met de rederij TESO.

METHANE-bericht	
<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet; - extra ploeg WPD ter ondersteuning (WWT). Als beide gemeenten betrokken zijn, is de overweging op te schalen tot GRIP 3, GRIP 4 lijkt hierbij niet direct noodzakelijk.
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 4 deelscenario's, namelijk: 8.1 Schip is zinkende, 8.2 Schip vaart en er breekt brand uit, 8.3 Schip ligt in de haven aan het vaste land en er breekt brand uit, 8.4 Schip ligt in de haven op een eiland en er breekt brand uit.
<b>Hazards / Risico's</b>	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, snel oplopende files waardoor hulpverleners de locatie niet meer kunnen bereiken. Bij brand zal indien het schip niet verder kan varen in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen). Let op de opslag van grote hoeveelheden CNG aan boord van de Texelstroom voor de voortstuwing
<b>Access / Benadering</b>	-
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	De veerboten van TESO kunnen maximaal 1750 passagiers vervoeren
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	KNRM + gelieerde Reddingsbrigades, Politie-vaartuig, SAR-helikopter, evt. duikteam (defensie), ambu, Ovd-P, Brandweer, Marine. Kapitein TESO meldt via VHF aan VP en KWC, telefonisch aan de rederij.

Randvoorwaardelijk	
<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijke: brandweer in havenhoofd of kustwacht buiten havenhoofd. 1 <sup>e</sup> Contact loopt via de verkeersleider die in contact staat met de kapitein en TESO organisatie. Het in stand houden en continuïteit van de vaarverbinding bij veerdiensten, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van RWS en rederij (concessiehouder).
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	TESO meldt direct aan de meldkamer als patiëntenvervoer door de TESO niet meer mogelijk is. Zorg voor mobiliteitsplan, omdat reguliere aanvoerweg snel is dicht geslibd. De informatie uit METHANE bericht wordt zoveel mogelijk aangevuld en gedeeld. Overzicht van bij incident betrokken partijen opstellen. Optreden van hulpverleningsdiensten en een wel/niet inzet op het water wordt gedeeld. De focus van TESO is om na de hulpverlening weer zo snel mogelijk in bedrijf te komen. Dat kan op gespannen voet staan met processen van hulpverleningsdiensten als de locatie bijvoorbeeld plaats delict wordt of brandweer de locatie nog niet als veilig heeft vrijgegeven.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	CoPI aangevuld met Hoofd Operationele Dienst of stand-by bedrijfsleiding TESO. GBT is aangevuld met Directeur TESO.


Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	<p>In geval van brand, zie scenariokaart 4.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeldvormen aan de hand van de melding.</li> <li>• Opstelplaats kiezen.</li> <li>• Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt.</li> <li>• Maak inzetplan voor bronbestrijding.</li> <li>• Regel zonodig externe deskundigheid.</li> <li>• Regel opvang en verzorging slachtoffers.</li> <li>• Aanvalskaat van veerdienst gebruiken.</li> </ul> <p>Specifiek voor TESO:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contact leggen met verkeerstoren TESO.</li> <li>• Als het schip varende is kan door het nautisch beheer via VC-Den Helder een ligplaats, aanleg- of ankerplaats worden voorgeschreven.</li> <li>• Als het schip stuurloos wordt, kan de nautisch beheerder een geschikte sleepboot vorderen.</li> <li>• Vraag ondersteuning van het MOT Militair Ondersteunings Team (via meldkamer NHN)</li> <li>• Bemanning van 2 TS'n staan bij steiger 19 marine Complex om op te stappen.</li> </ul> <p>Is dat niet mogelijk dan wordt een ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners ingezet.</p>
<b>2. Redding</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <p>Is vervoer nodig naar de opvanglocatie/ gewondennest.</p>
<b>3. Ontsmetting</b>	Zie scenariokaart 3.
<b>4. Spoedeisende Medische Hulpverlening</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal) gewonden.</li> <li>• Arts kan met heli op schip neergelaten worden.</li> </ul> <p>Slachtoffers middels heli's of snelle boten (catamaran ferry's) een transportbrug organiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewondennest in passagiershal.</li> <li>• Ambulance standplaats: McDonalds.</li> </ul>
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die door meldt aan de GGD.
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>8. Mobiliteit</b>	<p>Aan- en afvoer routes naar de veerboot vrijhouden en aangeven.</p> <p>Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.</p> <p>TESO</p> <p>Uitgangstelling eenheden parkeerplaats McDonalds. Verkeerstorenweg 2, Den Helder.</p> <p>Hulpverleningsroute: vanaf McDonalds-de Kooij via N250- Binnenhaven-Havenweg-Nieuwe Diep- Paleiskade-Havenplein. Afsluiten van de wegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paleiskade – Havenplein;</li> <li>• Hoofdgracht-Molenplein- Kanaalweg;</li> <li>• Binnenhaven – Havenweg;</li> <li>• Havenweg – het Nieuwediep;</li> <li>• N250 – Ravelijnweg;</li> <li>• N250 – Guldemondweg;</li> </ul> <p>N250 de Kooij.</p>
<b>9. Handhaven netwerken</b>	Mogelijk inzet van watergetrainde ME-pelotons.
<b>10. Opsporings-expertise</b>	Proces wordt vanuit CoPI op het land georganiseerd
<b>11. Interventie</b>	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Begidsen van vervoer naar opvang.
<b>12. Opsporing</b>	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Communicatie</b>	Communicatie verloopt Conform de normale GRIP-werkwijze. Aanvullend: Verkeersleider communiceert/informeert binnen en buiten de TESO. Voorlichter stemt communicatie / informatie af met de

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
	verkeersleider. Meldingen leiden al snel tot grote ophef in de media. Mede gevoed door snel oplopende files. Zo snel mogelijk incident duiden en indien mogelijk de tijd van stremming communiceren, onder meer met RWS Rijkswegverkeer.
<b>14. Publieke zorg</b>	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken. TESO Voor degenen die niet met eigen vervoer de boot verlaten is opvanglocatie voorzien op/in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schouwborg "De Kampanje" te Den Helder;</li> <li>• Het marine terrein Den Helder;</li> <li>• NIOZ op Texel.</li> </ul> Vervoer daar naar toe moet geregeld worden.
<b>15. Evacuatie</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>16. Omgevingszorg</b>	Inschatting van de effecten voor het milieu. Het opruimen van een milieuverontreiniging vindt op het water plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Zie scenariokaart 6.
<b>17. Search and Rescue</b>	Zie het OPPLAN SAR en scenariokaart 1 voor de uitwerking van het SAR-proces. Als personen verdrinken en vermist worden en blijven dient het Landelijk Team Onderwater Zoeken van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden.
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	Verantwoordelijkheid van de nautischbeheerder (RWS of havenautoriteit) Acties na overleg tussen reder en nautisch beheerder uitvoeren Informeel scheepvaart in de buurt. Strem scheepvaart.
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	Genomen maatregelen communiceren. Overleg met EZ. Inzetgebied, prognose. Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli. Aandacht voor eventueel vervuild bluswater. Rijkswaterstaat Noord-Nederland is hiervoor verantwoordelijk maar betrek hierbij ook Rijkswaterstaat West Nederland-Noord
<b>20. Beheer Waterkwaliteit</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

## Bedrijfs- en inzetgegevens

Naam bedrijf	TESO-bootdienst
Adresgegevens	Pontweg 1 1797 SN Den Hoorn
Telefoon	0222 – 36 96 00
Hoofdactiviteit	Veerdienst: Den Helder – Texel
Gevaarlijke stoffen	Op Texelstroom aandacht voor de batterijen en gasinstallatie. Indicatie aanwezige gevaarlijke stoffen. Op regulier afvaarten zijn er normaliter geen gevaarlijke stoffen in bulk aanwezig op het schip. Er zijn brandstoffen in auto's aanwezig en wat men in bagage heeft (gebruikershoeveelheden). Op gezette tijden vervoer van brandbare gassen en/of vloeistoffen, logen, chloor en stikstof. Rond de jaarwisseling moet men alert zijn op vuurwerk vervoer.

## Algemene gegevens veerboten TESO

Schulpengat	
	
Afmetingen	110 x 18 x 4 meter
Max aantal passagiers	1.750 passagiers
Capaciteit	Upper deck: 209 auto's Lower deck: 2x auto voor invaliden en 169 auto's Of 2x auto voor invaliden en 50 auto's en 34 vrachtauto's
Snelheid	13 knoop
Vlotten	16 x per vlot 150 personen
Brandstof	Diesel
Reddingsvesten	1.750
Man Overboord Boot	2x
Glijgloten	4 stuks aanwezig
Beveiliging passagiersruimte	Poederblussers, CO <sub>2</sub> - blussers en AFFF- blussers
Beveiliging motorruimte	NOVEC kasten, CO <sub>2</sub> - blussers, brandkranen en brandbluspompen
Beveiliging autodek	Sprinkler, AFFF-blusser en schuimextract
Ademlucht	13 x vluchtsetjes

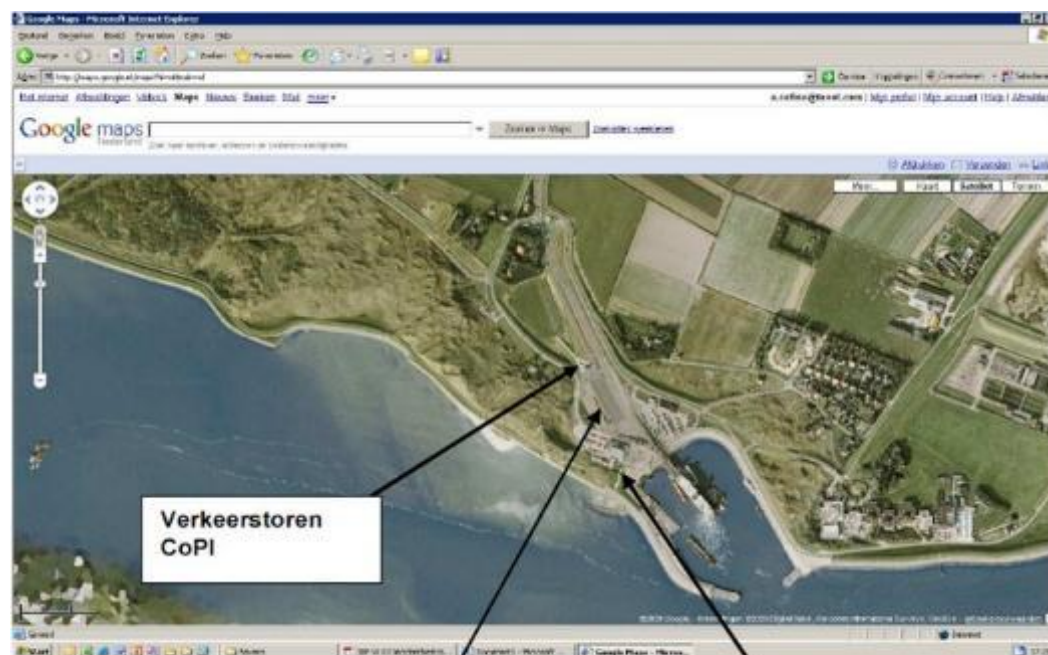
Dokter Wagemaker	
	
Afmetingen	130 x 23 x 4,40 meter
Max aantal passagiers	1.750 passagiers
Capaciteit	Upper deck: 209 auto's Lower deck: 2x auto voor invaliden en 169 auto's Of 2x auto voor invaliden en 50 auto's en 34 vrachtauto's
Snelheid	15 knoop
Vlotten	12 x per vlot 150 personen
Brandstof	Diesel
Reddingsvesten	1760
Man Overboord Boot	1x
Glijgloten	4 stuks aanwezig
Beveiliging passagiersruimte	Poederblussers, CO <sub>2</sub> - blussers en schuimblussers
Beveiliging motorruimte	Vaste CO <sub>2</sub> -kasten, brandkranen en brandbluspompen
Beveiliging autodek	Drencher/sprinkler systeem voor boven/onder autodek. Toevoeging AFFF aan systeem mogelijk
Ademlucht	13 x vluchtsetjes

### Texelstroom



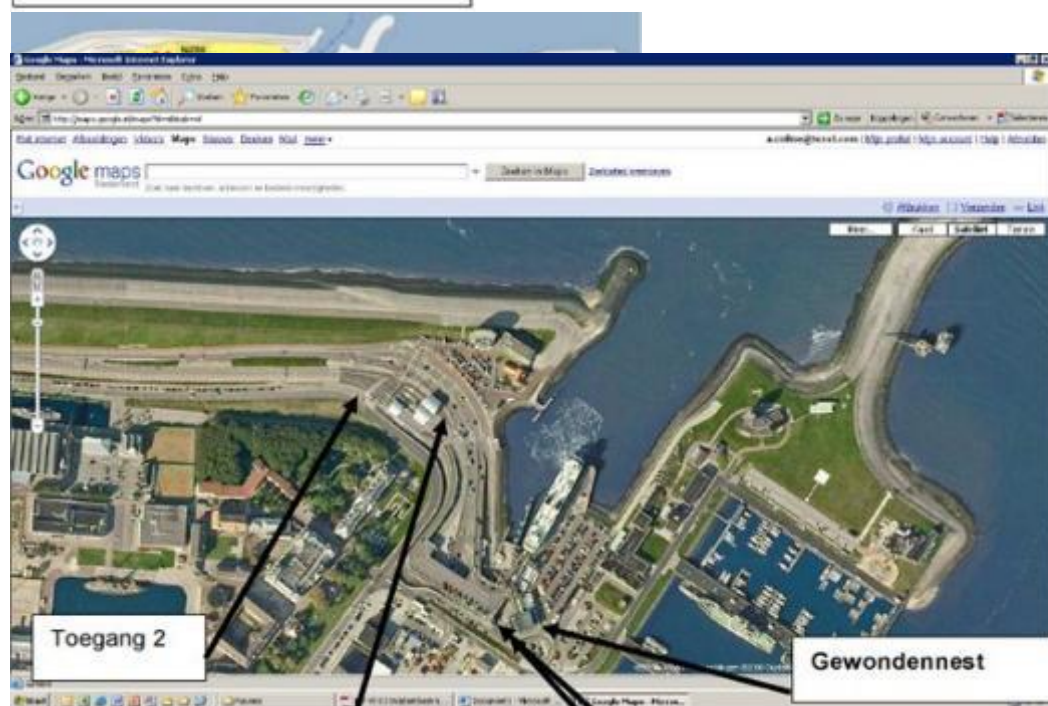
Afmetingen	135,4 x 23/27,9 x 4,4 meter
Max aantal passagiers	1.750 passagiers
Capaciteit	340 auto's
Snelheid	15 knoop
Vloten	12 x per vlot 150 personen
Brandstof	CNG (gecomprimeerd aardgas) en gasolie
Reddingsvesten	1.750
Man Overboord Boot	1 x MOB –rescue runner
Ontvluchting	Via Viking chutes
Beveiliging passagiersruimte	Brandmeldsysteem gehele schip, brand scheidinggordijnen in salon, Vast brandblussysteem met slangen en straalpijpen, poederblusser, Co2 blussers, schuimblussers
Beveiliging motorruimte	Ultra fog hoge druk watermist in de voortstuwingskamers en de gesloten fietsendekken
Beveiliging autodek	Drencher systeem voor boven en onder autodek. Mogelijkheid toevoegen van AFFF schuim.
Ademlucht	13 x vluchtsetjes voor het in veiligheid brengen van eigen personeel





Opstelplaats boven / benedenrijdek

Gewondennest



Toegang 2

Gewondennest

Opstelplaats boven / benedenrijdek

Verkeerstoren  
CoPI

Toegang 1

**SCENARIOKAART 8B, VEERDIENST HARLINGEN – Terschelling/ Vlieland (DOEKSEN)**


Onder dit scenario vallen incidenten met de veerdiensten: Harlingen – Terschelling en Harlingen – Vlieland van de rederij Doeksen.

**METHANE-bericht**

<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet; - extra ploeg WPD ter ondersteuning (WWT).
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 4 deelscenario's, namelijk: 8.1 Schip is zinkende, 8.2 Schip vaart en er breekt brand uit, 8.3 Schip ligt in de haven aan het vaste land en er breekt brand uit, 8.4 Schip ligt in de haven op een eiland en er breekt brand uit.
<b>Hazards / Risico's</b>	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. Bij brand zal indien het schip niet verder kan varen in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen).
<b>Access / Benadering</b>	-
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Afhankelijk van het type incident en de veerdienst kan het aantal slachtoffers oplopen tot > 1.000.
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	KNRM + gelieerde Reddingsbrigades, Politie-vaartuig, SAR-helikopter, evt. duikteam (defensie), ambu, OvD-P, Brandweer, Marine. Kapitein Doeksen meldt via VHF 4 aan CMW, VHF 2 aan VP Brandaris en VHF 16 aan KWC, telefonisch aan rederij.

**Randvoorwaardelijk**

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijke: brandweer in havenhoofd of kustwacht buiten havenhoofd. Het in stand houden en continuïteit van de vaarverbinding bij veerdiensten, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van RWS en rederij (concessiehouder).
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen/ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden (kruisend ijs), brand/explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	CoPI is aangevuld met Hoofd Operatiezaken Doeksen. GBT is aangevuld met Directeur Doeksen.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	<p>In geval van brand, zie scenariokaart 4.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeldvormen aan de hand van de melding.</li> <li>• Opstelplaats kiezen.</li> <li>• Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt.</li> <li>• Maak inzetplan voor bronbestrijding.</li> <li>• Regel zonodig externe deskundigheid.</li> <li>• Regel opvang en verzorging slachtoffers.</li> <li>• Aanvalskaat van veerdienst gebruiken.</li> <li>• Contact leggen met verkeerstoren Doeksen</li> <li>• De brandweer Harlingen meldt zich bij het botenhuis van de KNRM om op te stappen.</li> <li>• Daar is ook de opstelplaats voor bijstand.</li> </ul> <p>Als KNRM niet mogelijk is, wordt een andere opstelplaats en een ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners aangewezen.</p>
<b>2. Redding</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <p>Is vervoer nodig naar de opvanglocatie/ gewondennest.</p>
<b>3. Ontsmetting</b>	Zie scenariokaart 3.
<b>4. Spoedeisende Medische Hulpverlening</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal) gewonden.</li> <li>• Arts kan met heli op schip neergelaten worden.</li> </ul> <p>Slachtoffers in principe altijd naar de vaste wal vervoeren. Indien dit niet mogelijk is, dan middels heli's of snelle boten (catamaran ferry's) een transportbrug organiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewondennest in terminal Doeksen.</li> <li>• Voor niet gewonde slachtoffers is zo nodig wel opvangcapaciteit op de eilanden.</li> <li>• Ambulances voor het transport van gewonden verzamelen vanuit de verre omtrek op de Loodsposten (FR 02 Zurich, FR 04 Leeuwarden).</li> <li>• Ambulances rijden vanaf hier naar de opstelplaatsen ambulance in of nabij het ondersteuningsgebied.</li> </ul>
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die door meldt aan de GGD.
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>8. Mobiliteit</b>	<p>Aan- en afvoerroutes naar de veerboot vrijhouden en aangeven.</p> <p>Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden, zie onderstaande kaart.</p> 



Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
9. Handhaven netwerken	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
10. Opsporings-expertise	Proces wordt vanuit CoPI op het land georganiseerd
11. Interventie	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Begidsen van vervoer naar opvang.
12. Opsporing	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
13. Communicatie	Communicatie verloopt Conform de normale GRIP-werkwijze.
14. Publieke zorg	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.  Voor degenen die niet met eigen vervoer de boot verlaten is opvanglocatie voorzien op/in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Harlingen (zie deelplan opvang en verzorging;)</li> <li>• Terschelling: cluster scholengemeenschap 't Schylger Jouw te Midsland of het cluster o.b.s. 'Prinses Margrietschool' / sportzaal west;</li> <li>• Vlieland: sporthal de Uitlegger of camping de Bolder of de hotels Bruin en Zeeduin;</li> <li>• Vervoer daar naar toe moet geregeld worden.</li> </ul>
15. Evacuatie	Het is bij Doeksen middels het digitale kaart en scansysteem in principe exact bekend hoeveel opvarende er aan boord zijn. Bij opschaling conform GRIP verloopt het proces evacuatie volgens reguliere procedures.
16. Omgevingszorg	Inschatting van de effecten voor het milieu. Het opruimen van een milieuverontreiniging vindt op het water plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Nederland Zie scenariokaart 6.
17. Search and Rescue	Zie het OPPLAN SAR en scenariokaart 1 voor de uitwerking van het SAR-proces. Als personen verdrinken en vermist worden en blijven dient het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden.
18. Nautisch verkeers-management	Verantwoordelijkheid van de nautischbeheerder (RWS of havenautoriteit) Acties na overleg tussen reder en nautisch beheerder uitvoeren Informeel scheepvaart in de buurt. Strem scheepvaart.
19. Beheer Waterkwaliteit	Genomen maatregelen communiceren. Overleg met EZ. Inzetgebied, prognose. Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli. Aandacht voor eventueel vervuild bluswater.
20. Beheer Water-kwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

## Bedrijfs- en inzetgegevens Doeksen

Naam bedrijf	Rederij Doeksen
Adresgegevens	Waddenpromenade 5 8861 NT Harlingen
Hoofdactiviteit	Veerdienst: Harlingen – Terschelling / Harlingen – Vlieland
Gevaarlijke stoffen	Indicatie aanwezige gevaarlijke stoffen. Op reguliere afvaarten zijn er normaliter geen gevaarlijke stoffen in bulk aanwezig op het schip. Er zijn brandstoffen in auto's aanwezig en wat men in bagage heeft (gebruikershoeveelheden). Op speciale gevaarlijke stoffenafvaarten kan men stoffen aantreffen die ook over de openbare weg getransporteerd worden. Veiligheidsplannen van de veerboten bevinden zich op de terminals. Rond de jaarwisseling moet men alert zijn op vuurwerk vervoer.

## Algemene gegevens veerboten

MS Friesland	
	
Max aantal passagiers	1.350 passagiers Zomer gem. 1.100 Winter gem. 850
Capaciteit	100 auto's
Vlotten	10 x per vlot 150 personen
Reddingsvesten	1.470
Reddingsboten	1
Glijloten	2 x topdek 2 x opblaasbare in salon
Beveiliging passagiersruimte	Kleine blusmiddelen en waterslangen
Beveiliging motorruimte	Gasblussysteem en schuimextract
Beveiliging autodek	Sprinkler en schuimextract
Ademlucht	4 x persluchtapparatuur 4 x vluchtsetjes

MS Koegelwieck	
	
Max aantal passagiers	315 passagiers
Capaciteit	Geen auto's
Vlotten	7 x per vlot 45 personen
Reddingsvesten	350
Reddingsboten	1
Beveiliging passagiersruimte	Kleine blusmiddelen en waterslangen
Beveiliging motorruimte	Gasblussysteem

MS Midsland	
	
Max aantal passagiers	1.050 passagiers Zomer gem. 900 Winter gem. 675
Capaciteit	54 auto's
Vlotten	21 x per vlot 50 personen
Reddingsvesten	1.200
Reddingsboten	1
Glijgloten	2 x topdek 2 x opblaasbare in salon
Klimnetten	2 x topdek
Beveiliging passagiersruimte	Kleine blusmiddelen en waterslangen
Beveiliging motorruimte	Gasblussysteem en schuimextract
Beveiliging autodek	Sprinkler en schuimextract
Ademlucht	2 x persluchtapparaten 4 x vluchtsetjes

MS Vlieland	
	
Max aantal passagiers	1.200 passagiers Zomer gem. 950 Winter gem. 800
Capaciteit	57 auto's
Vlotten	11 x per vlot 128 personen
Reddingsvesten	1.220
Reddingsboten	1
Glijgloten	4 x
Klimnetten	2 x topdek
Beveiliging passagiersruimte	Kleine blusmiddelen en waterslangen
Beveiliging motorruimte	FM 2000- installatie ook in kombuis
Beveiliging autodek	Sprinkler
Ademlucht	2 x persluchtapparaat 4 x vluchtsetjes

MS Tiger	
	
Max aantal passagiers	415 passagiers
Vlotten	4 x per vlot 130 personen
Reddingsvesten	459
Reddingsboten	1
Glijgloten	4 x minisliders
Beveiliging passagiersruimte	Kleine blusmiddelen en waterslangen
Beveiliging motorruimte	Gasblussysteem

## Veerhaven Harlingen

<b>Bereikbaarheid</b>	Goed
<b>Toegankelijkheid</b>	Overdag: geopend tot laatste afvaart 's Nachts: afgesloten, contact via hoofd Operationele Zaken of weekendwacht
<b>Aanwezigen dag</b>	Info balie gehele dag tot laatste afvaart Waldiensten/kaartverkoop tijdens boottijden
<b>Aanwezigen nacht</b>	Niemand, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het Hoofd Operationele Zaken of de Weekendwacht



Veerhaven Harlingen





### Veerhaven Terschelling

<b>Bereikbaarheid Haven</b>	Het adres van het rederijkantoor is: Willem Barentzkade 21, 8880 AA
<b>Toegankelijkheid</b>	Overdag: geopend tot laatste afvaart 's Nachts: afgesloten, contact via hoofd Operationele Zaken of weekendwacht
<b>Aanwezig dag</b>	Waldiensten/kaartverkoop tijdens boottijden
<b>Aanwezig nacht</b>	Niemand, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het Hoofd Operationele Zaken of de Weekendwacht

Veerhaven Terschelling



### Veerhaven Vlieland

<b>Bereikbaarheid Haven</b>	Goed
<b>Toegankelijkheid</b>	Overdag: geopend tot laatste afvaart 's Nachts: afgesloten, contact via hoofd Operationele Zaken of weekendwacht
<b>Aanwezig dag</b>	Waldiensten/kaartverkoop tijdens boottijden
<b>Aanwezig nacht</b>	Niemand, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het Hoofd Operationele Zaken of de Weekendwacht

Veerhaven Vlieland



### SCENARIOKAART 8C, VEERDIENST HOLWERD – AMELAND (WAGENBORG)



Onder dit scenario vallen incidenten met de veerdienst Holwerd – Ameland van de rederij Wagenborg.

#### METHANE-bericht

<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet; - extra ploeg WPD ter ondersteuning (WWT).
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 4 deelscenario's, namelijk: 8.1 Schip is zinkende, 8.2 Schip vaart en er breekt brand uit, 8.3 Schip ligt in de haven aan het vaste land en er breekt brand uit, 8.4 Schip ligt in de haven op een eiland en er breekt brand uit.
<b>Hazards / Risico's</b>	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. Bij brand zal indien het schip niet verder kan varen in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen).
<b>Access / Benadering</b>	Toegang tot de havens is te vinden bij deze scenariokaart.
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Wagenborg vaart op dit traject met veerboten met een maximale capaciteit van 1200 passagiers
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	KNRM + gelieerde Reddingsbrigades, Politie-vaartuig, SAR-helikopter, evt. duikteam (defensie), ambu, OvD-P, Brandweer, Marine. Kapitein Wagenborg meldt via VHF 27 aan VP Terschelling en VHF 16 aan het KWC, telefonisch aan de rederij.

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijke: brandweer in havenhoofd of kustwacht buiten havenhoofd. Het in stand houden en continuïteit van de vaarverbinding bij veerdiensten, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van RWS en rederij (concessiehouder).
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen/ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden (kruisend ijs), brand/explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	CoPI is aangevuld met Hoofd Operationele Dienst Wagenborg. GBT is aangevuld met Directeur Wagenborg Passagiersdiensten B.V. of zijn vervanger.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	<p>In geval van brand, zie scenariokaart 4.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeldvormen aan de hand van de melding.</li> <li>• Opstelplaats kiezen.</li> <li>• Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt.</li> <li>• Maak inzetplan voor bronbestrijding.</li> <li>• Regel zonodig externe deskundigheid.</li> <li>• Regel opvang en verzorging slachtoffers.</li> <li>• Aanvalskaat van veerdienst gebruiken.</li> <li>• Contact leggen met Wagenborg.</li> </ul> <p>Als de vooraf aangewezen opstapplaats niet mogelijk is, wordt een andere opstelplaats en een ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners aangewezen.</p>
<b>2. Redding</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <p>Is vervoer nodig naar de opvanglocatie/ gewondennest.</p>
<b>3. Ontsmetting</b>	Zie scenariokaart 3.
<b>4. Spoedeisende Medische Hulpverlening</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal) gewonden.</li> <li>• Arts kan met heli op schip neergelaten worden.</li> </ul> <p>Slachtoffers in principe altijd naar de vaste wal vervoeren (behalve voor Texel). Indien dit niet mogelijk is, dan middels heli's of snelle boten (catamaran ferry's) een transportbrug organiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewondennest in terminal Wagenborg Passagiersdiensten B.V.</li> <li>• Voor niet gewonde slachtoffers is zo nodig wel opvangcapaciteit op de eilanden.</li> <li>• Ambulances voor het transport van gewonden verzamelen vanuit de verre omtrek op de Loodsposten (FR 01 Buitenpost, GR1 Marum of GR 2 Haren). Ambulances rijden vanaf hier naar de opstelplaatsen ambulance (zie tekening overzicht in bijlage bij deze scenariokaart) in of nabij het ondersteuningsgebied.</li> <li>• Voor de afvoer en verspreiding van slachtoffers wordt verwezen naar het gewonden spreidingsplan.</li> </ul>
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die door meldt aan de GGD.
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>8. Mobiliteit</b>	<p>Aan- en afvoerroutes naar de veerboot vrijhouden en aangeven.</p> <p>Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.</p> <p>Zie onderstaande kaarten.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>


Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
9. Handhaven netwerken	Mogelijke inzet van watergetrainde ME-pelotons.
10. Opsporings-expertise	Proces wordt vanuit CoPI op het land georganiseerd
11. Interventie	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Begidsen van vervoer naar opvang.
12. Opsporing	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
13. Communicatie	Communicatie verloopt Conform de normale GRIP-werkwijze.
14. Publieke zorg	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken. Het opvangen en verzorgen van personen is beschreven in het deelplan opvang en verzorging. Conform dit plan kunnen slachtoffers in De Marne worden opgevangen in Restauratie Schierzicht, Zeezicht/terminal Haven 8 9976VN, Lauwersoog. Op Schiermonnikoog worden de slachtoffers opgevangen in daarvoor aangewezen standaardaccommodatie. Op de aanlandingsplaats moet er een faciliteit komen voor niet gewonden opvarende om op de aanlandingsplaats deze stroom in goede banen te leiden. Op de aanlandingsplaats vindt scheiding van de stroom gewonden en niet gewonden plaats. Tijdelijke opvangplekken bij de aanlandingsplaats zijn in de detailtekening opgenomen (zie bijlage bij deze scenariokaart). Aandacht moet worden besteed aan niet gewonde drenkelingen (w.o. droge kleren).
15. Evacuatie	Het is bij Wagenborg niet exact bekend hoeveel opvarende er aan boord zijn. Bij opschaling conform GRIP verloopt het proces evacuatie volgens reguliere procedures.
16. Omgevingszorg	Inschatting van de effecten voor het milieu. Het opruimen van een milieuverontreiniging vindt op het water plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Nederland Zie scenariokaart 6.
17. Search and Rescue	Zie het OPPLAN SAR en scenariokaart 1 voor de uitwerking van het SAR-proces. Als personen verdrinken en vermist worden en blijven dient het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden. Vanuit Wagenborg kan een watertaxi ingezet worden.
18. Nautisch verkeers-management	Verantwoordelijkheid van de nautischbeheerder (RWS of havenautoriteit) Acties na overleg tussen reder en nautisch beheerder uitvoeren Informeel scheepvaart in de buurt. Strem scheepvaart.
19. Beheer Waterkwaliteit	Genomen maatregelen communiceren. Overleg met EZ. Inzetgebied, prognose. Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli. Aandacht voor eventueel vervuild bluswater.
20. Beheer Water-kwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

## Bedrijfs- en inzetgegevens Wagenborg

Naam bedrijf	Wagenborg Passagiersdiensten B.V.
Adresgegevens	Reeweg 4, 9163 ZM Nes Ameland
Hoofdactiviteit	Veerdienst: Ameland – Holwerd Veerdienst: Lauwersoog - Schiermonnikoog
Gevaarlijke stoffen	Indicatie aanwezige gevaarlijke stoffen. Op regulier afvaarten zijn er normaliter geen gevaarlijke stoffen in bulk aanwezig op het schip. Er zijn brandstoffen in auto's aanwezig en wat men in bagage heeft (gebruikershoeveelheden). Op speciale gevaarlijke stoffenafvaarten kan men stoffen aantreffen die ook over de openbare weg getransporteerd worden. Veiligheidsplannen van de veerboten bevinden zich op de terminals. Rond de jaarwisseling moet men alert zijn op vuurwerk vervoer.

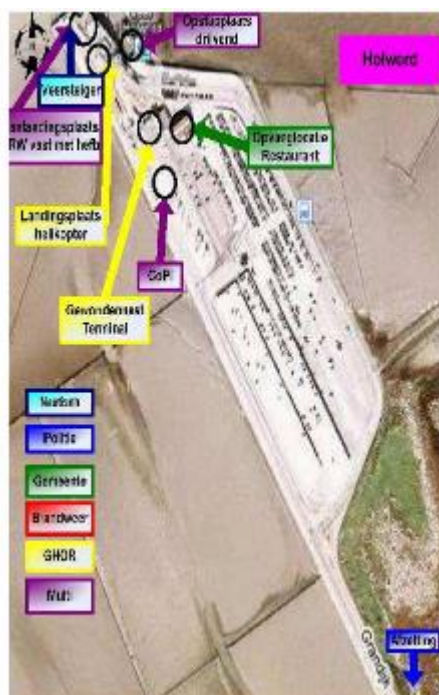


## Algemene gegevens veerboten Wagenborg

Ms Sier en Oerd zijn identiek	
	
Max aantal passagiers	1.200 passagiers Zomer gem. 1.100 Winter gem. 900
Capaciteit	72 auto's
Vlotten	12 x per vlot 100 pers. 1 x per vlot 20 pers.
Reddingsvesten	1.400
Reddingsboten	1
Reddingsboeien	12
Ontschepingsladders	10
Klimnetten	4 x topdek
Beveiliging passagiersruimte	Rook en warmtemelders, mobiele units waternevel
Beveiliging motorruimte	Waternevel met mogelijkheid tot schuimtoevoeging
Beveiliging autodek	Sprinkler met mogelijkheid tot schuimtoevoeging en 50 kg poederblussers

## Veerhaven Holwerd

Vaste wal	Havenkantoor Holwerd
Bereikbaarheid	Goed. Niet bij waterstanden hoger dan NAP + 2,50 meter
Toegankelijkheid	Overdag: geopend 's Nachts: afgesloten, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het hoofd Operationele Dienst
Aanwezigen dag	Verkeersleiders, kaartverkopers
Aanwezigen nacht	Niemand, bereikbaar via bedrijfsleiding, directeur of hoofd Operationele Dienst



#### Veerhaven Nes- Ameland

<b>Vaste wal</b>	Nes Ameland
<b>Bereikbaarheid</b>	Goed. Niet bij waterstanden hoger dan NAP + 2,10 meter
<b>Toegankelijkheid</b>	Overdag: geopend 's Nachts: afgesloten, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het hoofd Operationele Dienst
<b>Aanwezigen dag</b>	Verkeersleiders, controleurs
<b>Aanwezigen nacht</b>	Niemand, bereikbaar via bedrijfsleiding, directeur of hoofd Operationele Dienst



**SCENARIOKAART 8D, VEERDIENST LAUWERSOOG – SCHIERMONNIKOOG (WAGENBORG)**



Onder dit scenario vallen incidenten met de veerdienst Lauwersoog – Schiermonnikoog van rederij Wagenborg.

**METHANE-bericht**

<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet; - extra ploeg WPD ter ondersteuning (WWT).
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 4 deelscenario's, namelijk: 8.1 Schip is zinkende, 8.2 Schip vaart en er breekt brand uit, 8.3 Schip ligt in de haven aan het vaste land en er breekt brand uit, 8.4 Schip ligt in de haven op een eiland en er breekt brand uit.
<b>Hazards / Risico's</b>	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. Bij brand zal indien het schip niet verder kan varen in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen).
<b>Access / Benadering</b>	Toegang tot de havens is te vinden in de bijlage bij deze scenariokaart.
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Wagenborg vaart op dit traject met veerboten met een maximale capaciteit van 1000 passagiers
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	KNRM + gelieerde Reddingsbrigades, Politie-vaartuig, SAR-helikopter, evt. duikteam (defensie), ambu, OvD-P, Brandweer, Marine. Kapitein Wagenborg meldt via VHF 27 aan VP Terschelling en VHF 16 aan het KWC, telefonisch aan de rederij.

**Randvoorwaardelijk**

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijke: brandweer in havenhoofd of kustwacht buiten havenhoofd. Het in stand houden en continuïteit van de vaarverbinding bij veerdiensten, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van RWS en rederij (concessiehouder).
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen/ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden (kruisend ijs), brand/explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	CoPI is aangevuld met Hoofd Operationele Dienst Wagenborg. GBT is aangevuld met Directeur Wagenborg Passagiersdiensten B.V. of zijn vervanger.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	<p>In geval van brand, zie scenariokaart 4.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeldvormen aan de hand van de melding.</li> <li>• Opstelplaats kiezen.</li> <li>• Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt.</li> <li>• Maak inzetplan voor bronbestrijding.</li> <li>• Regel zonodig externe deskundigheid.</li> <li>• Regel opvang en verzorging slachtoffers.</li> <li>• Aanvalskaat van veerdienst gebruiken.</li> <li>• Contact leggen met Wagenborg.</li> </ul> <p>Als de vooraf aangewezen opstalplaats niet mogelijk is, wordt een andere opstalplaats en een ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners aangewezen.</p>
<b>2. Redding</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <p>Is vervoer nodig naar de opvanglocatie/ gewondennest.</p>
<b>3. Ontsmetting</b>	Zie scenariokaart 3.
<b>4. Spoedeisende Medische Hulpverlening</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal) gewonden.</li> <li>• Arts kan met heli op schip neergelaten worden.</li> </ul> <p>Slachtoffers in principe altijd naar de vaste wal vervoeren (behalve voor Texel). Indien dit niet mogelijk is, dan middels heli's of snelle boten (catamaran ferry's) een transportbrug organiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewondennest in terminal Wagenborg Passagiersdiensten B.V.</li> <li>• Voor niet gewonde slachtoffers is zo nodig wel opvangcapaciteit op de eilanden.</li> <li>• Ambulances voor het transport van gewonden verzamelen vanuit de verre omtrek op de Loodsposten (FR 01 Buitenpost, GR1 Marum of GR 2 Haren). Ambulances rijden vanaf hier naar de opstelplaatsen ambulance (zie tekening overzicht in bijlage bij deze scenariokaart) in of nabij het ondersteuningsgebied.</li> <li>• Voor de afvoer en verspreiding van slachtoffers wordt verwezen naar het gewonden spreidingsplan.</li> </ul>
<b>5. Publieke gezondheid</b>	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die door meldt aan de GGD.
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>8. Mobiliteit</b>	<p>Aan- en afvoerroutes naar de veerboot vrijhouden en aangeven.</p> <p>Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.</p> <p>Zie hier op volgende kaarten.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>



Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
9. Handhaven netwerken	Mogelijke inzet van watergetrainde ME-pelotons.
10. Opsporings-expertise	Proces wordt vanuit CoPI op het land georganiseerd
11. Interventie	Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt. Eventueel begidsen van vervoer naar opvang.
12. Opsporing	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
13. Communicatie	Communicatie verloopt Conform de normale GRIP-werkwijze.
14. Publieke zorg	Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden. De omvang van de effectschade. Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken. Het opvangen en verzorgen van personen is beschreven in het deelplan opvang en verzorging. Conform dit plan kunnen slachtoffers in De Marne worden opgevangen in Restauratie Schierzicht, Zeezicht/terminal Haven 8 9976VN, Lauwersoog. Op Schiermonnikoog worden de slachtoffers opgevangen in daarvoor aangewezen standaardaccommodatie. Op de aanlandingsplaats moet er een faciliteit komen voor niet gewonden opvarende om op de aanlandingsplaats deze stroom in goede banen te leiden. Op de aanlandingsplaats vindt scheiding van de stroom gewonden en niet gewonden plaats. Tijdelijke opvangplekken bij de aanlandingsplaats worden in de detailtekening opgenomen (zie bijlage bij deze scenariokaart). Aandacht moet worden besteed aan niet gewonde drenkelingen (w.o. droge kleren).
15. Evacuatie	Het is bij Wagenborg niet exact bekend hoeveel opvarende er aan boord zijn. Bij opschaling conform GRIP verloopt het proces evacuatie volgens reguliere procedures.
16. Omgevingszorg	Inschatting van de effecten voor het milieu. Het opruimen van een milieuverontreiniging vindt op het water plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Nederland Zie scenariokaart 6.
17. Search and Rescue	Zie het OPPLAN SAR en scenariokaart 1 voor de uitwerking van het SAR-proces. Als personen verdrinken en vermist worden en blijven dient het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden. Vanuit Wagenborg kan een watertaxi ingezet worden.
18. Nautisch verkeers-management	Verantwoordelijkheid van de nautischbeheerder (RWS of havenautoriteit) Acties na overleg tussen reder en nautisch beheerder uitvoeren Informeel scheepvaart in de buurt. Strem scheepvaart.
19. Beheer Waterkwaliteit	Genomen maatregelen communiceren. Overleg met EZ. Inzetgebied, prognose. Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden. Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli. Aandacht voor eventueel vervuild bluswater.
20. Beheer Water-kwantiteit	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario

## Bedrijfs- en inzetgegevens Wagenborg

Naam bedrijf	Wagenborg Passagiersdiensten B.V.
Adresgegevens Hoofdactiviteit	Reeweg 4, 9163 ZM Nes Ameland Veerdienst: Ameland – Holwerd Veerdienst: Lauwersoog - Schiermonnikoog
Gevaarlijke stoffen	Indicatie aanwezige gevaarlijke stoffen. Op regulier afvaarten zijn er normaliter geen gevaarlijke stoffen in bulk aanwezig op het schip. Er zijn brandstoffen in auto's aanwezig en wat men in bagage heeft (gebruikershoeveelheden). Op speciale gevaarlijke stoffenafvaarten kan men stoffen aantreffen die ook over de openbare weg getransporteerd worden. Veiligheidsplannen van de veerboten bevinden zich op de terminals. Rond de jaarwisseling moet men alert zijn op vuurwerk vervoer.

## Algemene gegevens veerboten

Ms Rottum en Monnik zijn identiek	
	
Max aantal passagiers	1.000 passagiers
Capaciteit	36 auto's
Vloten	10 x per vlot 100 pers. (Rottum) 20 x per vlot 50 pers. (Monnik)
Reddingsvesten	1.127
Reddingsboten	1
Reddingsboeien	10
Beveiliging passagiersruimte	Rook en warmtemelders
Beveiliging motorruimte	FM200-blusgassysteem
Beveiliging autodek	Sprinkler (bij overkapping autodek)

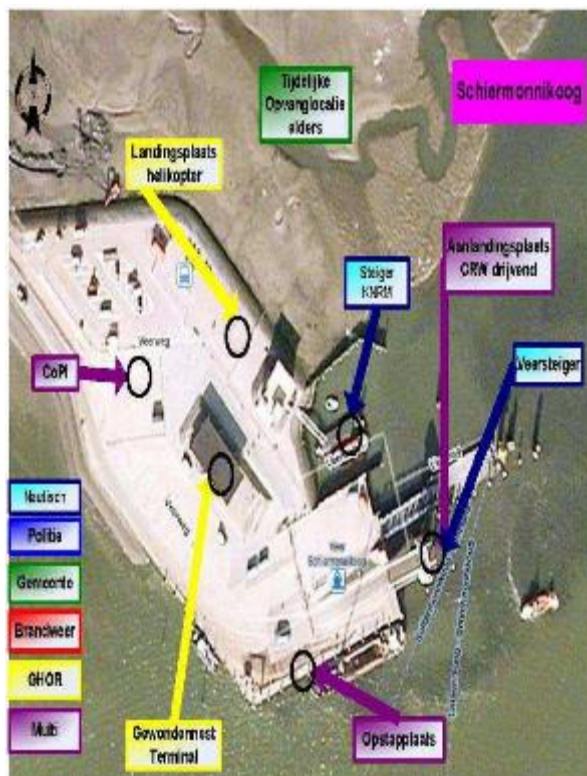
## Veerhaven Lauwersoog

Bereikbaarheid	Goed. Niet bij waterstanden hoger dan NAP + 2,50 meter
Toegankelijkheid	Overdag: geopend 's Nachts: afgesloten, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het hoofd Operationele Dienst
Aanwezig dag	Verkeersleiders, kaartverkopers
Aanwezig nacht	Niemand, bereikbaar via bedrijfsleiding, directeur of hoofd Operationele Dienst



### Veerhaven Schiermonnikoog

<b>Bereikbaarheid</b>	Goed. Niet bij waterstanden hoger dan NAP + 1,90 meter
<b>Toegankelijkheid</b>	Overdag: geopend 's Nachts: afgesloten, er kan een sleutelhouder gealarmeerd worden via het hoofd Operationele Dienst
<b>Aanwezigen dag</b>	Verkeersleiders, controleurs
<b>Aanwezigen nacht</b>	Niemand, bereikbaar via bedrijfsleiding, directeur of hoofd Operationele Dienst





### SCENARIOKAART 8E, VEERDIENST EEMSHAVEN – BORKUM (AG Ems)

Onder dit scenario vallen incidenten met de veerdiensten Eemshaven – Borkum van de rederij AG Ems.

#### METHANE-bericht

<b>Major Incident / Omvang</b>	Overwegen GRIP opschaling als: - hulpverleningsdiensten van het land op het water optreden; - er duidelijke effecten zijn naar het land; - er op het water meerdere processen spelen; - bij een langdurige inzet; - extra ploeg WPD ter ondersteuning (WWT).
<b>Exact location / Locatie</b>	Afhankelijk van de melding, zie dekkingsplankaart op meldkamer met boeibestand en waternamen.
<b>Type of incident / (sub) Scenario</b>	Maak duidelijk welk subscenario het betreft. Dit scenario is opgedeeld in 4 deelscenario's, namelijk: 8.1 Schip is zinkende, 8.2 Schip vaart en er breekt brand uit, 8.3 Schip ligt in de haven aan het vaste land en er breekt brand uit, 8.4 Schip ligt in de haven op een eiland en er breekt brand uit.
<b>Hazards / Risico's</b>	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. Bij brand zal indien het schip niet verder kan varen in veel gevallen een reddingsactie nodig zijn (in internationaal verband wordt gewerkt aan het instellen van een "Safe Haven" aan boord van passagiersschepen).
<b>Access / Benadering</b>	Toegang tot de havens is te vinden bij deze scenariokaart.
<b>Number of casualties / Slachtoffers</b>	Afhankelijk van het type incident en de veerdienst kan het aantal slachtoffers oplopen tot > 1.000. Het exacte aantal slachtoffers staat vermeld in de bijlage bij deze scenariokaart.
<b>Emergency services / Betrokkenen</b>	KNRM + gelieerde Reddingsbrigades, Politie-vaartuig, SAR-helikopter, evt. duikteam (defensie), ambu, OvD-P, Brandweer, Marine. Kapitein AG Ems meldt via VHF 18 of 20 aan WSA Emden en VHF 16 aan het KWC en MRCC Bremen, telefonisch aan de rederij.

#### Randvoorwaardelijk

<b>Leiding &amp; coördinatie</b>	Procesverantwoordelijke: brandweer in havenhoofd of kustwacht buiten havenhoofd. Het in stand houden en continuïteit van de vaarverbinding bij veerdiensten, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van RWS en rederij (concessiehouder).
<b>Informatie &amp; resource-management</b>	Bepaal omstandigheden: aard van het incident, aantal personen in nood, aard van de verwondingen/ziekte, complicerende omstandigheden, weersomstandigheden (kruisend ijs), brand/explosie, gevaarlijke stoffen, infectieziekte, bepaal of medische hulpverlening wel/niet het water op gaat. Inzetplan maken. KWC en C-GMK stemmen zo snel mogelijk af of en waar er aanlandingsplaatsen zijn.
<b>Aanvullende functionarissen in teams</b>	CoPI is aangevuld met adjunct directeur AG-Ems. GBT is aangevuld met Directeur Wagenborg Passagiersdiensten B.V. of zijn vervanger.

Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>1. Bron- en emissiebestrijding</b>	<p>In geval van brand, zie scenariokaart 4.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeldvormen aan de hand van de melding.</li> <li>• Opstelplaats kiezen.</li> <li>• Als de stof bekend is, wordt bepaald welke persoonlijke beschermingsmiddelen door de hulpverleners worden gebruikt.</li> <li>• Maak inzetplan voor bronbestrijding.</li> <li>• Regel zonodig externe deskundigheid.</li> <li>• Regel opvang en verzorging slachtoffers.</li> <li>• Aanvalskaat van veerdienst gebruiken.</li> <li>• Contact leggen met verkeerstoren Wagenborg.</li> <li>• Als de vooraf aangewezen opstapplaats niet mogelijk is, wordt een andere opstelplaats en een ander vaartuig als vervoer voor de hulpverleners aangewezen.</li> <li>• Via de opstapplaats is het mogelijk om specifieke eenheden vanaf het land naar het hulpverleningsgebied te transporteren.</li> </ul> <p>Mocht brand bij het scenario betrokken zijn dan kan gebruik gemaakt worden van hiervoor speciaal opgeleide ploeg van de Feuerwehr Emden en de GSS Gustav Meyer.</p>
<b>2. Redding</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <p>Is vervoer nodig naar de opvanglocatie/ gewondennest.</p>
<b>3. Ontsmetting</b>	Zie scenariokaart 3.
<b>4. Spoedeisende Medische Hulpverlening</b>	<p>Zie scenariokaart 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extra capaciteit (handen) voor overname schip/wal) gewonden.</li> <li>• Arts kan met heli op schip neergelaten worden.</li> </ul> <p>Slachtoffers in principe altijd naar de vaste wal vervoeren (behalve voor Texel). Indien dit niet mogelijk is, dan middels heli's of snelle boten (catamaran ferry's) een transportbrug organiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewondennest in terminal in de Eemshaven.</li> <li>• Geneeskundige capaciteit op Borkum is zeer beperkt.</li> <li>• Loodsposten ambulances van buitenaf: G1 t/m 4.</li> </ul>
<b>5. Publieke gezondheidszorg</b>	Bij een infectieziekte aan boord van een schip geldt de norm van de International Health Regulations. De gezagvoerder is verplicht dit te melden aan de havenautoriteit, die door meldt aan de GGD.
<b>6. Bewaking en beveiliging</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>7. Ordehandhaving</b>	Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario
<b>8. Mobiliteit</b>	<p>Aan- en afvoer routes naar de veerboot vrijhouden en aangeven.</p> <p>Toegangs- en afvoerwegen voor de hulpverleners worden vrijgehouden.</p>
<b>9. Handhaven netwerken</b>	Mogelijk watergetrainde ME-pelotons.
<b>10. Opsporings-expertise</b>	Proces wordt vanuit CoPI op het land georganiseerd
<b>11. Interventie</b>	<p>Overweeg inzet hulpverleners op het water/scheepvaart in de buurt.</p> <p>Begidsen van vervoer naar opvang.</p>
<b>12. Opsporing</b>	Volgt wel/geen strafrechtelijk onderzoek.
<b>13. Communicatie</b>	Communicatie verloopt Conform de normale GRIP-werkwijze.
<b>14. Publieke zorg</b>	<p>Welke bedrijven/burgers hebben schade geleden.</p> <p>De omvang van de effectschade.</p> <p>Welke verzekeringsmaatschappijen zijn betrokken.</p> <p>Slachtoffers kunnen in Eemsmond worden opgevangen in de daarvoor aangewezen standaardaccommodatie.</p> <p>Op de aanlandingsplaats moet er een faciliteit komen voor niet gewonden opvarende om op de aanlandingsplaats deze stroom in goede banen te leiden. Op de aanlandingsplaats vindt scheiding van de stroom gewonden en niet gewonden plaats. Aandacht moet worden besteed aan niet gewonde drenkelingen (w.o. droge kleren).</p>
<b>15. Evacuatie</b>	Het is bij AG - Ems middels handmatige telling bekend hoeveel opvarende er aan boord zijn. Bij opschaling conform GRIP verloopt het proces evacuatie volgens reguliere procedures.


Multidisciplinaire aandachtspunten	
Proces	Wat (bijzonderheden op het water)
<b>16. Omgevingszorg</b>	<p>Inschatting van de effecten voor het milieu.</p> <p>Het opruimen van een milieuverontreiniging vindt op het water plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat Noord-Nederland</p> <p>Zie scenariokaart 6.</p>
<b>17. Search and Rescue</b>	<p>Zie het OPPLAN SAR en scenariokaart 1 voor de uitwerking van het SAR-proces.</p> <p>Als personen verdrinken en vermist worden en blijven dient het Landelijk Team Onderwater Zoekingen van de politie, Landelijke Eenheid in kennis gesteld te worden.</p>
<b>18. Nautisch verkeersmanagement</b>	<p>Verantwoordelijkheid van de nautischbeheerder (RWS of havenautoriteit)</p> <p>Acties na overleg tussen reder en nautisch beheerder uitvoeren</p> <p>Informeel scheepvaart in de buurt.</p> <p>Strem scheepvaart.</p>
<b>19. Beheer Waterkwaliteit</b>	<p>Genomen maatregelen communiceren.</p> <p>Overleg met EZ. Inzetgebied, prognose.</p> <p>Voortgang van schoonmaakwerkzaamheden.</p> <p>Ingezette vaartuigen, ondersteuning door heli.</p> <p>Aandacht voor eventueel vervuild bluswater.</p>
<b>20. Beheer Waterkwaliteit</b>	<p>Geen bijzonderheden voor dit proces bij dit scenario</p>

### Bedrijfs- en inzetgegevens AG-Ems

Naam bedrijf	AG-Ems Nederland bv – Borkumlijn
Adresgegevens	Borkumkade 1, 9979 XX Eemshaven
Hoofdactiviteit	Veerdienst: Eemshaven – Borkum
Gevaarlijke stoffen	<p>Gevaarlijke stoffen worden ook op reguliere afvaarten meegenomen. Voertuigen met bijvoorbeeld benzine, kerosine etc. moeten als dusdanig gekenmerkt zijn en ook geschikt voor dergelijk vervoer. Dergelijke voertuigen komen altijd als laatste aan boord en worden op het open achterdek geplaatst met rondom het voertuig een ruime zone van ca. 2 meter waarbinnen zich geen andere obstakels mogen bevinden.</p> <p>Kleinere hoeveelheden, bijv. een gasfles voor op de camping, mogen niet mee in de salons genomen worden. Dergelijke voorwerpen moeten als vracht worden opgegeven en komen in een container die tevens op het autodek wordt geplaatst.</p>

### Algemene gegevens veerboten

Ms Münsterland, Ostfriesland, Westfalen	
 <p>De Ms Westfalen</p>  <p>De Ms Münsterland en Ostfriesland zijn nagenoeg identiek</p>	
Max aantal passagiers	1.200 passagiers
Capaciteit	65 auto's
Vlotten	Ostfriesland: 8 x per vlot 150 personen 2 x per vlot 100 (via chute) personen Munsterland: 9 x per vlot 150 personen Westfalen: 16 x per vlot 50 personen
Reddingsvesten	1.340 + 120 kinderen
Reddingsboten	2
Reddingsboeien	10
Beveiliging passagiersruimte	Rook en warmtemelders handblusmiddelen Munsterland: FOGTEC waternevelsysteem Westfalen en Ostfriesland: watersprinkler
Beveiliging motorruimte	Novec 1.230 Ostfriesland: heeft duel-feul motoren (ook LNG max 45m3 tankinhoud)
Beveiliging autodek	Waternevel en sprinkler

Ms Groningerland	
	
Max. aantal passagiers	623
Capaciteit	30 auto's
Vlotten	5 x per vlot 150 personen 1 x per vlot 50 personen
Reddingsvesten	708 + 64 kinderen
Reddingsboten	1
Beveiliging passagiersruimte	FOGTEC waternevelsysteem
Beveiliging motorruimte	CO2 –
Beveiliging autodek	Watersprinkler

Ms Nordlicht (catamaran)	
	
Max aantal passagiers	272 passagiers
Capaciteit	Geen auto's
Vlotten	12 x per vlot 25 personen 1 x per vlot 10 personen
Reddingsvesten	294
Reddingsboten	1
Beveiliging passagiersruimte	FOGTEC waternevelsysteem
Beveiliging motorruimte	Novec 1.230

Ms Wappen van Borkum	
	
Max aantal passagiers	358 passagiers
Capaciteit	Geen auto's
Vlotten	8 x per vlot 50 personen
Reddingsvesten	415
Reddingsboten	1
Reddingsboeien	12
Beveiliging passagiersruimte	FOGTEC waternevelsysteem
Beveiliging motorruimte	Poedersprinkler
Beveiliging autodek	Waternevel

### Veerhaven Eemshaven

Vaste wal	Eemshaven
<b>Bereikbaarheid</b>	Via de Borkumkade is het terminalterrein bereikbaar
<b>Toegankelijkheid</b>	<p>Het terminalterrein is compleet omheind met een 2,50 mtr. hoog hekwerk. Openingstijden van de terminal (in de zomerperiode) zijn van 's morgens 06.30 uur tot 's avonds ca. 19.30 uur. In extreme gevallen kan dit uitlopen tot ca. 22.00 uur. In de winterperiode zijn de tijden van 08.00 uur tot 17.00 uur.</p> <p>Na sluitingstijd is er geen personeel meer aanwezig op de terminal. Alleen het landpersoneel en de bemanning van de schepen zijn in het bezit van een sleutel van de toegangspoort. Zie de telefoonlijst voor alarmering</p>
<b>Aanwezigen dag</b>	Verkeersleiders van de rederij, kaartverkopers
<b>Aanwezigen nacht</b>	<p>Indien een schip op de terminal overnacht is minimaal 1 wachtsman aan boord en eventueel andere bemanningsleden die niet naar huis zijn gegaan.</p> <p>Indien er 's nachts geen schip aan de kade ligt is er niemand op de terminal aanwezig. Er kan een sleutelhouder gewaarschuwd worden.</p>

## Bijlage 1: Afkortingen

Afkorting	Omschrijving
AC	Actiecentrum
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
BRW	Brandweer
CIS	Coördinator incidentschip
CoPI	Commando Plaats Incident
CoWa	Coördinatieteam Waddeneilanden
EZ	Economische Zaken
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GMK	Gemeenschappelijke Meldkamer
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentenbestrijdingsprocedure
IBP	Incidentbestrijdingsplan
ICMS	Intensivering Civiel- Militaire Samenwerking
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KW	Kustwacht
KWC	Kustwachtcentrum
LCM	Landelijke Coördinatiecommissie Milieu-incidenten water (RWS)
MIC	Melding- en informatiecentrum
OPS LE	Operationeel Centrum Landelijke Eenheid Politie, te Driebergen
OSC	On Scene Coördinator
OTO	Opleiden /trainen /oefenen
OvD	Officier van Dienst
OvD-B	Officier van Dienst Brandweer
OvD-Bz	Officier van Dienst Bevolkingszorg
OvD-G	Officier van Dienst Geneeskundig
OvD-P	Officier van Dienst Politie
OvD-RWS	Officier van Dienst Rijkswaterstaat
OvD-W	Officier van Dienst Water
RAC	Regionale alarmcentrale
RBT	Regionaal beleidsteam
RCC	Rescue Coördination Centre
ROT	Regionaal operationeel team
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search And Rescue
SITRAP / SITREP	Situatie rapport / Situation report
SMC	SAR-Mission Coördinator
SRWS	Samenhangend Risicowatersysteem
VC	Verkeerscentrale of verbindingscommandowagen
VHF	Very High Frequency (Marifoon)
VP	Verkeerspost
VR	Veiligheidsregio

## Bijlage 2: Dekkingsplan

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

**Dekkingsplan** De laatste versie van het dekkingsplan is opgesteld in 2011. In het dekkingsplan is de opkomst en dekking van de volgende categorieën middelen in beeld gebracht:

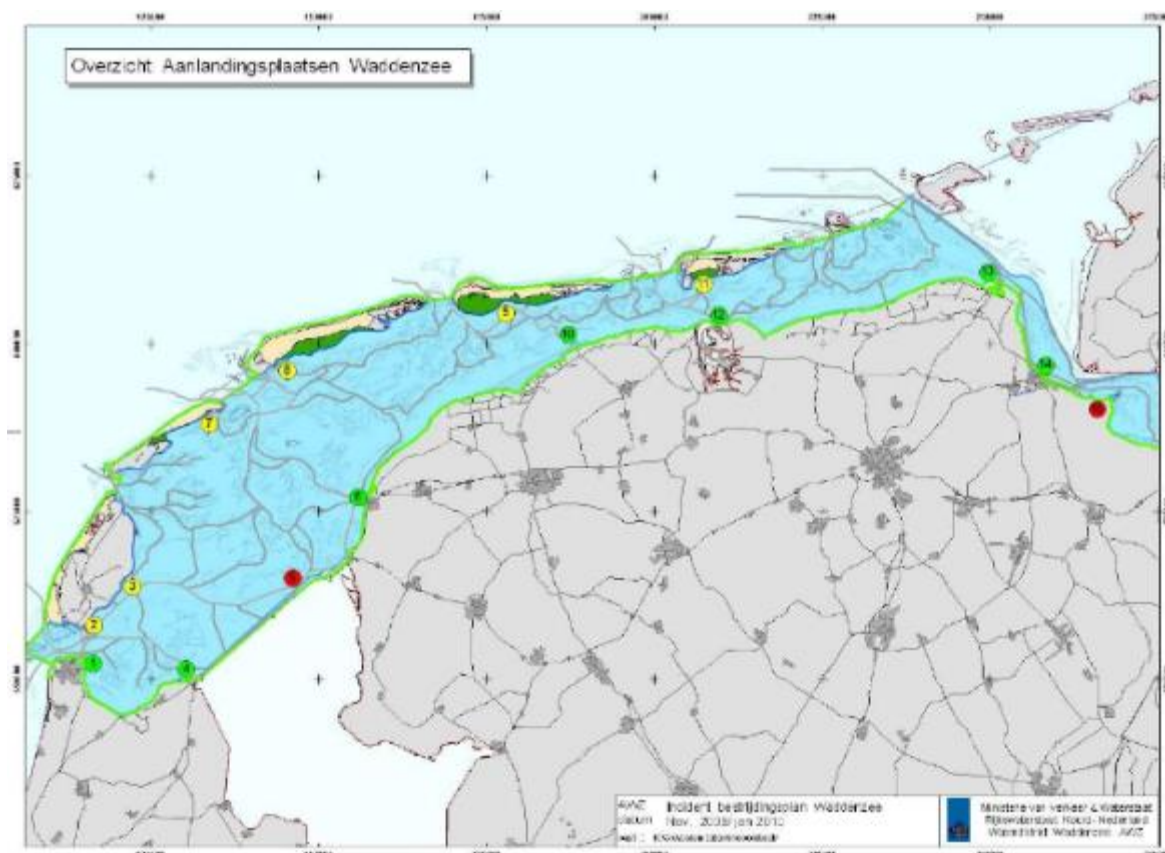
Middelen	Voorbeeld
Reddingsvaartuigen	Vaartuigen van KNRM en DGzRS
Reddingshelikopter	SAR-helikopter Defensie Helikopter Commando (DHC)
Oliebestrijdingsvaartuig	Gecontracteerde bergers
Geneeskundige hulp op het water	Reddingsvaartuigen met opstapregelingen (formeel en informeel)
Vaartuig brandweereenheid 1	Het tweede reddingsvaartuig van KNRM van elke post met opstapregelingen (formeel en informeel)
Vaartuig brandweereenheid 2	Gustav Meijer
Vaartuig politie	Vaartuig van een dienst van de politie
Vaartuig t.b.v. verkeersmanagement	Vaartuigen Politie en Rijkswaterstaat

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

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



## Bijlage 3: Aanlandingsplaatsen



Nr.	Cat.	Gemeente	Plaats	Haven/ locatie	Locatie (X-Y)
1	A	Den Helder	Den Helder	Marine Nw. Haven	A 114230-552991 B 114638-552093
2	B	Texel	't Horntje	Veerhaven	114606-557529
3	B	Texel	Oudeschild	Haven Oudeschild	119134-561722
4	A	Hollands Kroon	Den Oever	Noorderhaven	131608-549756
				Drijvende steiger thv restaurant	131342-549856
5	C	Súdwest-Fryslân	Kornwerderzand	Buitenhaven	151568-565398
6	A	Harlingen	Harlingen	Nieuwe Willemshaven	156772-575996
	A			Veersteiger / Oude Buitenhaven (veerbootterminal)	156764-576696
7	B	Vlieland	Vlieland	Waddenhaven, recreatiehaven, vm werkhaven of veerterminal	135144-590019
8	B	Terschelling	West-Terschelling	WB-kade Havenkade	143544-596752 143869-597436
9	B	Ameland	Nes	Veersteiger Ballumerbocht	180806-605443 177023-605528
10	A	Dongeradeel	Holwerd	Veersteiger	187822-601123
11	B	Schiermonnikoog	Schiermonnikoog	Veersteiger	209088-609514
12	A	De Marne	Lauwersoog	Veerhaven/Buiten-haven	208872-602921
13	A	Eemshmond	Eemshaven	Beatrixhaven Emmahaven	250876-608740 250588-607468
14	A	Delfzijl	Delfzijl	Handelshaven	257876-595040
15	C	Delfzijl	Termunterzijl	Visserijhaven	264858-591948