



Proces verbaal van Oplevering VOB-kade

Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088-797 2111
F

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]

[Redacted]

Datum

12 september 2022

Ons kenmerk

Zaaknr. : 31182447

Bijlage(n)

Restpuntenoverzicht

Opdrachtgever

Naam:	[Redacted]
Directie:	Grote Projecten en Onderhoud
Afdeling:	Wegen en Geotechniek / PPM-5
Functie/rol in project:	Technisch Manager / Projectmanager

Opdrachtnemer

Naam:	[Redacted]
Bedrijf:	Gebr. van 't Hek B.V.
Functie:	Projectleider

De realisatie van de opdracht Buispalen VOB-kade met zaaknr. 31182447 is gereed gemeld.

Opdrachtgever en opdrachtnemer hebben gezamenlijk een opleveringsronde gelopen. In het kader van de oplevering is vastgesteld dat de werkzaamheden in goede orde zijn uitgevoerd. Indien er restpunten zijn, zijn deze genoteerd op onderstaand formulier.

Voor akkoord

[Redacted]	[Redacted]	datum:	[Redacted]
Gebr. Van 't Hek B.V;	[Redacted]	datum:	[Redacted]

Bijlage 1, RestpuntenRijkswaterstaat Grote
Projecten en Onderhoud

Nummer	Locatie	Restpunt	Verwachte hersteltermijn	Datum 1 juni 2022
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

Van: [REDACTED]

Verzonden: 18-10-2022 11:24

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: 221015 coördinatieplan bij onruiming van de cruise ferry [REDACTED]

Hoi [REDACTED],

Ik heb één opmerking het is mij nou niet helemaal duidelijk welke klep ze bedoelen (achterklep aan de voorzijde??) zie pagina 3 punt 8 Ik neem aan dat ze de voorklep bedoelen.

Grt,

[REDACTED]

*****DISCLAIMER*****

De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Gebruik door anderen dan geadresseerde(n) is verboden. De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en kan binnen het bereik vallen van een geheimhoudingsplicht en een verschoningsrecht. Externe e-mail wordt door Veiligheidsregio Kennemerland niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Coördinatieplan bij calamiteiten op de cruise ferry XXXXXXXXXX VOB-kade Velsen-Noord

15 oktober 2022



Indien op het schip een calamiteit plaatsvindt die het noodzaakt om het schip te ontruimen worden de volgende stappen genomen:

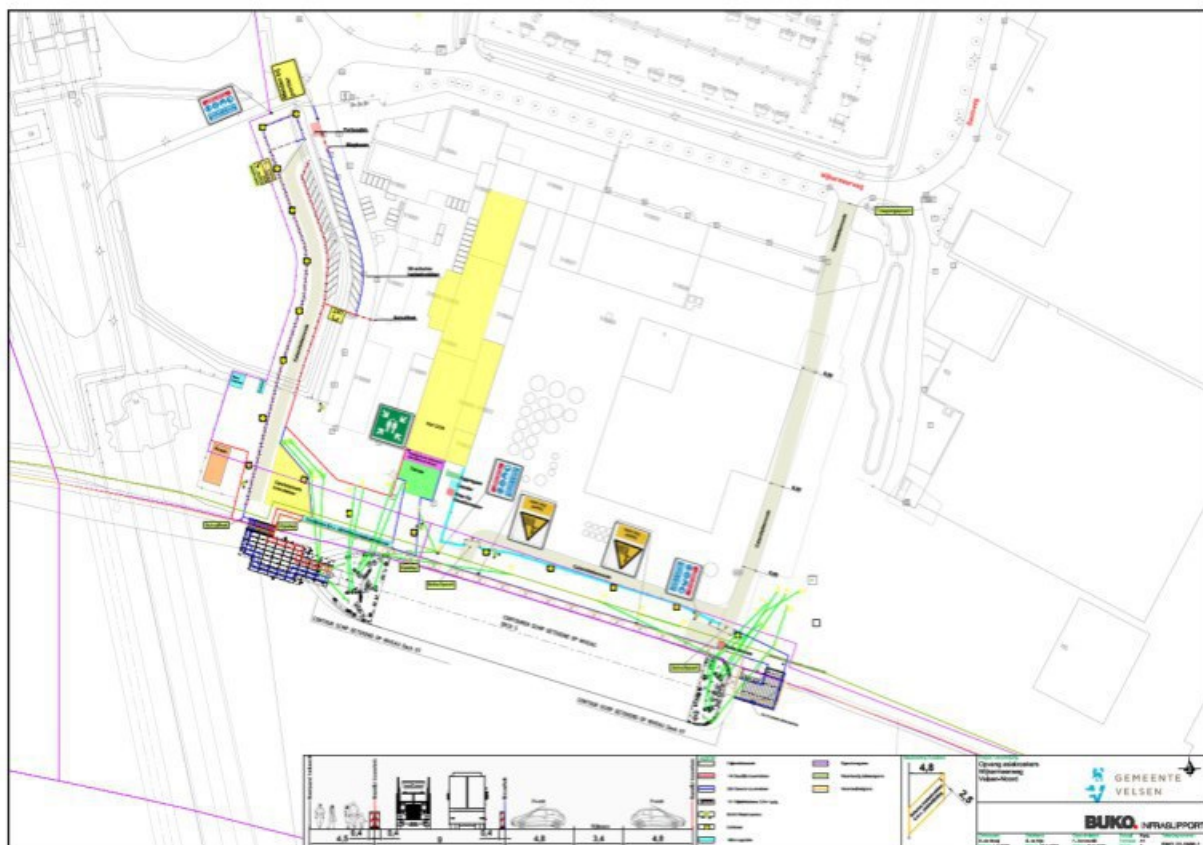
De bemanning (crew) van het schip heeft volledig de leiding over het proces dat tot evacuatie van alle aanwezigen op het schip zal leiden.

Op hoofdlijnen kent het schip 2 calamiteitenprocedures:

1. Verplaatsen van mensen op het schip naar veilige plaatsen op het schip tijdens het varen.
2. Verplaatsen van mensen op het schip naar de kade op het moment dat het schip aan een kade in een haven ligt.

Voor de situatie dat het COA het schip volledig in gebruik heeft voor de opvang van vluchtelingen ligt het schip vast aan de kade en is met 2 pontons verbonden met de kade. Bij calamiteiten zal derhalve de procedure worden gevolgd tot het verlaten van het schip naar een veilige plaats op de kade. Bij de VOB-kade in Velsen is dat primair de 3.000 m² grote bedrijfshal die door het COA is gehuurd en volledig ter beschikking is van het COA.

Voor de ontruimingsprocedure wordt het proces aangehouden dat omschreven is voor het schip [REDACTED] en voor alle schepen van de [REDACTED] wereldwijd hetzelfde basisproces is. Het zogenaamde "In-port Emergency Plan". Het ontruimingsplan op het moment dat het schip in een haven aan de kade ligt.



Situatie kade en schip.

Deze tekening (versie 7) van 19 september 2022 maakt onderdeel uit van de gedoogvergunning.

De 2 grijs gekleurde calamiteitenroutes lopen van de Wijkermeerweg over het terrein van de VOB-kade en het terrein van CMF naar de opstelplaatsen voor calamiteitenvoertuigen aan de voor- en achterkant van het schip. Een derde calamiteitenroute is een aftakking van de route over het terrein van CMF naar het midden van het schip. De 3.000 m² grote bedrijfshal voor calamiteitenopvang is geel gekleurd op de tekening.

Aan de voor- en achterzijde van het schip liggen pontons die bij calamiteiten kunnen worden gebruikt om het schip te verlaten en te betreden.

Op het schip

Op hoofdlijnen gebeurt bij een calamiteit op het schip het volgende:

1. Alle op het schip aanwezige crewmembers krijgen via hun portofoon een codewoord voor het soort calamiteit te horen: ██████ "Skylight", ██████ "MOB" of ██████ ██████. Het kan ook gebeuren dat deze informatie via de door het schip aanwezige intercom wordt omgeroepen. Ter informatie:
 - ██████ "Skylight" hoort bij 'Brand' of 'Schade' en kan gevolgd worden door de aankondiging op welke locatie op het schip de calamiteit plaatsvindt en zal tot evacuatie van het schip leiden nadat het alarm afgaat.
 - ██████ hoort bij het geconstateerd hebben dat op het schip een ernstige vervuiling aanwezig is.
 - ██████ "MOB" hoort bij de constatering dat een man of vrouw overboord is gevallen.
 - ██████ hoort bij de constatering dat op het schip een vechtpartij is uitgebroken of serieus incident heeft plaatsgevonden waar (grootschalig) op moet worden gereageerd.Deze codes zijn voor de crew van belang omdat zij dan weten wat de aanleiding voor het daarop volgende algemene alarm gaat worden en hoe daarna te handelen.
2. Alle leden van de crew van het schip gaan dan naar de posities op het schip die zij van tevoren bij trainingen hebben aangeleerd. Zij gaan naar hun zogenoemde 'Emergency stations'. Alle etages zijn in 2 zones ingedeeld: een voor- en achterzijde van het schip. De crewleden zijn herkenbaar doordat zij fel gekleurde vesten dragen. Op elke etage zijn dus 2 crewleden herkenbaar aanwezig bij de emergency stations. Dat zijn verzamelplekken bij de voorste en achterste centrale trappenhuizen nabij de liften.
3. De vluchtwegen naar de 2 'emergency stations' per etage zijn in alle ruimte van het schip aangegeven en worden ook toegelicht bij de introductie van nieuwe gasten op het schip. Bij een calamiteit vluchten mensen dus primair niet naar buiten maar naar de 2 verzamelpunten per etage.
4. Nadat de crew geïnformeerd is via de portofoons of omroepinstallatie volgt het algemeen alarm dat in alle ruimten van het schip te horen is. Dat alarm bestaat uit 7 korte en 1 lange luide toon. Dat signaal zal meerdere malen achter elkaar te horen zijn. Alle mensen op het schip dienen naar de verzamelpunten te gaan en zich zodanig te kleden dat zij er rekening mee houden dat zij naar buiten gaan.
5. 2 leden van de vaste crew van het schip gaan bij dit alarm naar het achterschip, lossen daar de bakboordtros en doen de stuurboordklep van het autodek open zodat ook via de achterzijde van het schip het schip te voet verlaten kan worden en calamiteiten-organisaties het schip kunnen betreden. Deze handeling is specifiek voor de situatie in Velsen getraind en duurt enkele minuten. De voorklep van het schip is altijd geopend en daar is het schip permanent bereikbaar.
6. Tijdens dit hele proces zijn alleen de crewleden 'in charge' en komen medewerkers van het COA, Hospitality, ██████ etc niet als BHV-er in actie maar voegen zich bij de groepen nabij de emergency stations.
7. De crewleden begeleiden vervolgens de passagiers naar deck 3 (het autodek dat in verbinding met de pontons staat) en vandaar via uitgangen en pontons naar de daarvoor gereserveerde 3.000 m² grote bedrijfshal van het COA aan de VOB-kade. De begeleiding buiten het schip naar de loods wordt ook begeleidt door de beveiliging van het COA.
8. ~~Bij normaal gebruik van het schip is 1 achterklep op deck 3 aan de voorzijde permanent geopend en wordt gebruikt voor in- en uitgaan van voetgangers en goederen via het daaraan gekoppelde ponton.~~
9. De passagiers worden op de kade en in de bedrijfshal opgevangen door de medewerkers van het COA en Hospitality.
10. In de loods zullen de mensen worden opgesteld in rijen van 10 en door de beveiliging van het COA worden geteld.
11. Deze gestructureerde procedure is van belang om het aantal mensen dat het schip verlaat te kunnen tellen zodat geconstateerd kan worden of nog mensen op het schip zijn achtergebleven. Zodra iemand het schip betreedt, wordt deze elektronisch of handmatig geregistreerd bij de ingang bij de klep van het schip. De crew weet derhalve op elk moment hoeveel mensen op het schip aanwezig zijn.
12. Als mensen het schip verlaten bij calamiteiten zullen zij zich zeer waarschijnlijk niet elektronisch afmelden bij de uitgang. Bij de uitgang(en) staan medewerkers van COA-beveiliging Trigion met handtellers het aantal mensen te tellen dat het schip verlaat. Zodra iedereen - inclusief de crew - het schip verlaten heeft, gaat ook de crew het aantal mensen tellen dat in de rijen staat opgesteld in de bedrijfshal en krijgt ook de crew de aantallen te horen die door de beveiligers zijn geteld. Na het tellen van de rijen in de bedrijfshal, geeft de crew aan de kapitein door hoeveel mensen fysiek zijn geteld en hoeveel mensen via de tellers bij de uitgangen van het schip door Trigion zijn geteld.

Deze informatie wordt gecheckt met het aantal aan boord geregistreerde mensen en als de aantallen niet kloppen gaat de crew het schip doorzoeken op achtergebleven passagiers.

He is de bedoeling dat het schip binnen 30 minuten volledig is ontruimd.

13. Zodra het ontruimingsalarm van het schip afgaat, gaan de 6 Trigion-bewakers van COA het volgende doen:
 - De 2 Trigion-bewakers van de hoofdentree gaan met de in de portiersloge aanwezige sleutels van de 2 schuifhekken die het terrein van CMF scheiden met de kade openen zodat alle 3 calamiteitenroutes voor calamiteitvoertuigen toegankelijk worden. Deze bewakers blijven bij de schuifhekken van CMF aan de kade om te voorkomen dat mensen die van het schip naar de bedrijfshal lopen het terrein van CMF kunnen betreden.
 - De 2 beveiligers van Trigion die op het schip de entree van het schip bewaken gaan elk naar een uitgang van het schip op deck 3 en daar met handtellers het aantal mensen te tellen dat in groepen het schip verlaat naar de bedrijfshal.
 - Van de 2 beveiligers van Trigion die het terrein bewaken blijft er 1 dat doen en de tweede assisteert de ISPS-bewaker bij de entree van het terrein.
14. Bij de hoofdentree blijft de ISPS-beveiligers aanwezig en deze zorgt ervoor dat de niemand het terrein kan verlaten via de voetgangsentree of parkeerterrein naast de portiersloge.
15. Het alarm op het schip zal zeer waarschijnlijk ook op de kade te horen zijn maar de Trigion-beveiligers op het schip zullen via hun portofoons ook de op de kade en in de portiersloge aanwezige beveiligers waarschuwen dat het schip ontruimd gaat worden en de calamiteitenroutes vrij moeten blijven.
16. De kapitein zal bij het constateren van een ernstige calamiteit - die het noodzaakt het schip te ontruimen - de lokale autoriteiten, de hospitality-leider van Slaapschepen en de locatiemanager van het COA daarvan op de hoogte stellen.
17. In het veiligheidsplan zijn de verschillende standaard calamiteitenscenario's van het schip zelf aan boord omschreven.
18. Trigion zal aan de hand van de in dit coördinatieplan aangegeven procedures werkinstructies voor de beveiligers uitwerken.

Op de kade en in de bedrijfshal

Zodra de passagiers via de kade in de bedrijfshal aankomen en geteld zijn, ontstaan 3 mogelijke scenario's:

1. De mensen kunnen binnen afzienbare tijd weer terug het schip op.
2. De vluchtelingen moeten voor een aantal uren of dagdelen het terrein verlaten maar slapen wel daarna op het schip.
3. De vluchtelingen kunnen 1 of meerdere dagen niet op het schip verblijven.

Bij scenario 2 zal het COA in overleg met lokale overheden proberen de mensen onder te brengen in een of meerdere grote ruimten zoals sporthal of evenementencomplex. Daartoe zullen bussen worden ingezet om mensen te vervoeren.

Bij scenario 3 zal het COA zoeken naar overnachtingsmogelijkheden op eigen locaties in de regio of hotels.

Scenario 2 kan ook vooraf worden gegaan door scenario 3.

1. Calamiteit melden maar ontruiming van het schip niet noodzakelijk:

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
Besmettelijk ziektes	█ indien noodzakelijk i.o.m. GGZ.	Bekend bij de locatie	
Kleine Technisch storing installatie	Kapitein	Zie █	

2. Calamiteit melden en volledige ontruiming van het schip noodzakelijk voor *korte* periode (enkele uren):
Indien calamiteiten op het schip plaatsvinden die het noodzakelijk om het schip geheel te ontruimen voor korte periode waarbij de mensen in de bedrijfshal kunnen wachten en binnen afzienbare tijd het schip weer kunnen betreden.

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
Bijv. stroomuitval	BHV COA/Kapitein	Zie █	

3. Calamiteit melden en volledige ontruiming van het schip noodzakelijk voor *middellange* periode:
Indien calamiteiten op het schip plaatsvinden die het noodzakelijk om het schip geheel te ontruimen voor middellange periode waarbij de mensen op de kade verzamelen en daarna naar veilige locaties worden gebracht voor enkele uren zonder dat overnachten noodzakelijk is:

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
rookontwikkeling	BHV COA/ Kapitein	Zie █	
Storm winderkracht 10 of hoger	Kapitein/rederij/gemeente	Zie █ en veiligheidsplan	

4. Calamiteit melden en volledige ontruiming van het schip noodzakelijk voor *lange* periode:
Indien calamiteiten op het schip plaatsvinden die het noodzakelijk om het schip geheel te ontruimen voor lange periode waarbij de mensen op de kade verzamelen en daarna naar veilige locaties worden gebracht voor lange periode en minstens ook een overnachting noodzakelijk is:

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
Brandstof-of gaslekkage	112/rederij/Kapitein	Zie Emergencyplan/ veiligheidsplan	
Brand/bommelding	112/BHV/Kapitein	Zie Emergencyplan/ veiligheidsplan	
Waterlekkage in Schip	Kapitein	Zie Emergencyplan	

Calamiteiten op de kade of het ontvangen van de bewoners op de verzamelplaats aan de kade en bedrijfshal bij een ontruiming valt onder de verantwoordelijkheid van de COA-organisatie en hun beveiligers. De ploegleider van het COA en de locatiemanager zijn hierbij aanspreekpunt en zullen indien gewenst met de veiligheidsregio of gemeente gaan afstemmen welke mogelijke oplossing er zijn voor tijdelijk onderdak.

Alarmering en noodzakelijke handelingen na afgaan van het luchtalarm zullen altijd i.o.m. bevoegd gezag worden afgestemd door de kapitein en locatiemanager.

Belangrijke telefoonnummers

Functie	Naam	Telefoon nummer	Telefoon extern
Intern			
ALARM NUMMER			112
Receptie COA	█ Europe	Nog niet bekend	
	Mailadres locatie COA	█	
█	Trigion kantoor Amsterdam		█
	█		█
	█		█
	█		█
Locatiemanager	█	█	
Locatiemanager Hospitality Slaapschepen	█	█	
Regio manager	█		█
Wvd Regio manager	█		█
Bereikbaarheidsdienst	Gegevens bij receptie bekend	Zie specifieke lijst	
Communicatie	Pikettelefoon		█2
	█		█
Bureau Veiligheid	Calamiteitnummer		█9
	█		
CMF directeur █		█	
CMF Savannah Bergenhengouwen		█	

Extern			
Brandweer	Meldkamer	0900-8844	112
Politie	Alarmnummer	0900-8844	112
Wijkagent █		0900-844	
Chef wijkagent █		█	

Havendienst		31 20 523 46 00	
Havendienst technische storingen		██████████8	
Ambulance	Alarmnummer		112
Rode Kruis Ziekenhuis Beverwijk		0251-265555	
Calamiteitenpiket Omgevingsdienst IJmond voor het melden van milieu-incidenten ongewone voorvallen	Semafoon ██████████	██████████8	
Verkeersdienst		020-5234600	
Port of Amsterdam VHF-kanalen	www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/marifoonkanalen		
Blokkanaal verkeersdienst Noordzeekanaal	Noordzeekanaal VHF 3		
Meldpunt verkeer informatie over varende schepen		VHF 68	
Meldpunt voor stilliggende schepen		VHF 14	
Vreemdelingen dienst		██████████0	0900-8844
██████ lijn			088-1122112
Prevent Care (Prik, bijt, snij, krab en spat incidenten)			036-5407407
Arbeidsinspectie(Inspectie SZW)	Melding arbeidsongevallen		0800-5151
Munckhof vervoer			077-3978875
Voorlichting gemeentehuis		0255-567200	
Milieustoring, stoffen en voorwerpen te water:		+31 20 523 46 00 of ██████████5	
Taxicentrale Munckhof		077-3978875	
Afvalverwerking Renewi			040-7514334
Begrafenisondernemer DELA			088 335 35 35

Van: Refund [REDACTED]

Verzonden: 29-09-2022 02:45

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Locatie [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Ik heb straks - donderdag- om 5 hr een afspraak met [REDACTED]
[REDACTED] had het proces aangespannen tegen komst van het schip en jl maandag verloren.

De gemeente had woensdag een hoorzitting nav het proces en heeft [REDACTED] beloofd dat ik nog met hem ga praten over mogelijke voorzieningen.

Ik wil straks alleen met hem praten. Ik had hem namelijk 2 weken geleden een aanbod gedaan gekoppeld aan de voorwaarde dat hij het proces zou intrekken. Dat heeft hij niet gedaan en jl maandag verloren.

Ik acht mij daarom vrij om opnieuw met hem te praten en de voorwaarden eventueel aan te passen. Onderhandelingen daarover doe ik graag alleen.

ik heb [REDACTED] beloofd er met hem uit te komen.

De kade is jl zaterdag geschouwd en goedgekeurd. Daar gaan we niets aan veranderen.

Hooguit kan ik hier en daar een hekwerk een beetje laten verhogen maar dat hoeft niet op tekening gewijzigd te worden.

Hij wil graag 2 camera's op zijn terrein en zijn hekwerk en daar hoeft de tekening niet voor aangepast te worden omdat de tekening niet over zijn terrein gaat.

Als ik morgen met hem over een regeling overeenstemming bereik, zal ik jou en [REDACTED] daarvan op de hoogte stellen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA)

Directie Capaciteitsopgave

Projectmanager Vastgoed

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [redacted]

Verzonden: 15-10-2022 12:23

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

Refund [redacted]

Onderwerp: RE: Achterklep en 2e vluchtroute

Beste [redacted]

Ik ben er van overtuigd dat iedereen met de beste bedoelingen naar dit onderwerp kijkt en handelt. Echter op dit moment moet de achterklep open. Dit is afgesproken in het veiligheidsplan. Dichtzetten betekent dat onze vergunning in gevaar komt. Pas als de VRK haar toestemming heeft verleend en dit is aangepast in het veiligheidsplan, mag de achterklep weer dicht.

Laten we maandag morgen in het overleg even afspreken wie de contacten met de VRK en de gemeente Velsen vanuit onze organisatie heeft, om onduidelijkheid te voorkomen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA)
Directie Opvang & Begeleiding
Regio Midden Noord/ AZC Velsen-Noord
Locatiemanager



Telefoon: [redacted]

Website: www.coa.nl

Adres: [redacted]



Van: [redacted]

Verzonden: vrijdag 14 oktober 2022 10:45

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

[redacted] 'Refund'

Onderwerp: Re: Achterklep en 2e vluchtroute

Dank je [redacted]

Neem ons graag mee in deze overleggen,

We moeten niet op de stoel van de kapitein gaan zitten.

Kapitein is eindverantwoordelijk voor de veiligheid aan boord en die heeft uiteindelijk het laatste woord.

Ik heb hem gesproken omtrent dit en zijn mening is de achterklep te openen op het moment dat er een situatie is die dat vereist.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

General manager

[Redacted] b [Redacted] 3

Slaapschepen Public bv



[Redacted]

[Redacted]

www.slaapschepen.nl

From: [Redacted]

Date: Friday, 14 October 2022 at 10.27

To: [Redacted]

Cc: [Redacted] furdjil de

Lange [Redacted]

[Redacted]

[Redacted] 'Refund' [Redacted]

Subject: RE: Achterklep en 2e vluchtroute

Beste [Redacted]

De genoemde overwegingen om de achterklep dicht te houden en de werkwijze van 1 a 1,5minuut voor het openen van de achterklep bij een incident/ontruiming is via mijn collega [Redacted] gecommuniceerd met de VRK.

Zodra er vanuit VRK reactie/advies is zal dit via [Redacted] worden teruggekoppeld. Indien van toepassing dient de nieuwe procedure aangepast te worden in het calamiteitenplan en gedoogbesluit. Dit verloopt via de reguliere lijn, vergunningen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Casuscoördinator OOV
Domein Publiek en Bestuur

Gemeente Velsen
[Redacted]
Postbus 465, [Redacted] IJmuiden

> [Redacted]

甯 [Redacted]

https://www.velsen.nl/sites/default/files/logo_velsen.jpg.

Van: [Redacted]

Verzonden: donderdag 13 oktober 2022 17:33

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: Re: Achterklep en 2e vluchtroute

Hallo [REDACTED]

Ik ben binnen slaapschepen (de charterer) van het schip verantwoordelijk voor het inhuren en het contract van Slaapschepen en Tallink (de eigenaar).

Ik wil graag op je email onder reageren met wat aanvullende informatie

Sinds de schouw van het schip is er wijzigingen gemaakt mbt de achter ramp, we hebben de zorg die toen uitgesproken is ter harte genomen en het eea verbeterd.

- ·De bakboord lijn die voor de ramp loopt (van de automatische Shore Tension) is omgezet van Bakboord naar Stuurboord.

Aan de Bakboordzijde zit nu een normale tros die de scheepsbemanning ten alle tijden kan controleren.

We hebben vandaag nogmaals getest en,

- ·Dit betekent dat de bemanning de ramp nu in 1,5 minuut kan openen (dit hebben we vandaag nogmaals laten testen en filmen, zie email in het blauw hieronder).
- ·Praktisch betekent dit dat als de eerste passagiers beneden komen dat dan de ramp nagenoeg open is.
- ·Het open houden van de ramp voegt geen veiligheid toe

De brug is 24/7 bemand en bemanning is 24/7 aanwezig om het schip te ontruimen in geval van nood en men kan reageren op de instructies van de Kapitein.

Bij bijvoorbeeld een Plasbrand op het water aan de Oostzijde willen we niet dat de Ramp naar beneden gaat omdat dit de mensen zou blootstellen aan gevaar, en er zijn meerdere scenario's waarin de kapitein een afweging maakt om alleen de voorzijde te gebruiken.

Aanvullend:

Het permanent openhouden van de achter ramp staat in geen van de scheeps veiligheids plannen die leidend zijn voor de veiligheid aanboord van het schip.

Met de komende winter en een overheersende westenwind plus een schip dat oost-west ligt is het niet raadzaam om beide zijden open te houden, dit kan tot vele andere problemen leiden en zelfs gevaarlijke situaties.

Ik hoop dat deze aanvullende informatie u kan overtuigen dat de boeg de primaire toegang is en dat de achter ramp in geval van nood binnen de juiste tijd geopend kan worden.

p.s.

Graag zou ik een kopie van het calamiteiten plan ontvangen

Email van Chief Officier na een drill op het openen van de achter ramp.

Good afternoon!

We measured a few times how long it takes to open the aft ramp.

It took 1 minute if we just slacked the mooring line and lowered the ramp (in this case the mooring line will remain loose under the ramp).

And it took 1,5 minutes if we slacked the mooring line, dragged it away from the swinging reach of the stern ramp, lowered ramp ashore, and tightened the mooring line again.

We also have video clips on board how we did it.

Parimate soovidega / Best regards,

[REDACTED]

Chief Officer

[REDACTED]

-

AS TALLINK GRUPP
SADAMA 5/7, 10111 TALLINN
ESTONIA

MOB: [+372 58 665 360](tel:+37258665360)

EMAIL: [REDACTED]

WWW.TALLINK.COM

Met vriendelijke groet,

General manager

[REDACTED] b [REDACTED] 3

Slaapschepen Public bv



[REDACTED]
[REDACTED]
www.slaapschepen.nl

From: [REDACTED]

Date: Thursday, 13 October 2022 at 15.48

To: [REDACTED]

Subject: Fwd: Achterklep en 2e vluchtroute

----- Forwarded message -----

Van: [REDACTED]

Date: do 13 okt. 2022 om 13:28

Subject: Achterklep en 2e vluchtroute

To: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Zoals telefonisch besproken hierbij de terugkoppeling m.b.t. de achterklep van de boot. De VRK heeft beoordeeld dat de klep ten alle tijden open moet staan als 2^e vluchtroute, zoals opgenomen in het calamiteitenplan en tijdens de schouw is afgesproken. Dit kan als consequentie hebben dat er aanzienlijke tocht aanwezig is. Het is daarom begrijpelijk dat er maatregelen genomen worden om deze tocht te verminderen, bijvoorbeeld door een gordijn o.i.d.

Bij deze wil ik graag verzoeken om een dergelijke oplossing uit te werken en voordat deze wordt geïmplementeerd met ons te delen via de mail, zodat wij dit verder kunnen afstemmen met de VRK. Mogelijk heeft een dergelijke oplossing daarnaast namelijk ook gevolgen voor het calamiteitenplan.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Velsen

Postbus 465, IJmuiden

> [Redacted]
[Redacted]

https://www.velsen.nl/sites/default/files/logo_velsen.jpg.

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen. -----
disclaimer-----

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen. -----
disclaimer-----

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het COA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The COA organisation accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Centraal Orgaan opvang asielzoekers.

Van: Refund [REDACTED]

Verzonden: 19-10-2022 01:56

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Re: FW: Achterklep en 2e vluchtroute

Dame en heren,

Zoals aangegeven in de eerdere mail van mij is het bijgevoegde stuk (221015 coördinatieplan bij ontruiming) een uitwerking van het coördinatieplan en derhalve te beschouwen als onderdeel van de vergunning. Aan de hand van dit plan worden ook de werkinstructies van de crew en beveiliging van het schip en de kade aangepast.

Ik begrijp uit de communicatie dat de medewerkers van de veiligheidsregio ons voorstel de achterklep alleen bij calamiteiten te openen goedkeuren.

[REDACTED] en [REDACTED] als jullie dat kunnen bevestigen, kan [REDACTED] de kapitein instructies geven voor aanpassing van het interne ontruimingsprotocol en de klep laten sluiten.

Het was dinsdag zacht weer maar de nachten worden al fris waardoor sluiten van de klep op woensdag gewenst is.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA)

Directie Capaciteitsopgave

Projectmanager Vastgoed

[REDACTED]

[REDACTED]

Op di 18 okt. 2022 om 13:44 schreef [REDACTED]

Zojuist nog even deze casus kort met diverse spelers besproken,

Zoals we dus zien en lezen staat er in het bericht van [REDACTED] (adviseur brandveiligheid) het volgende :

"Ik begrijp het probleem en kijkend naar de risico's denk ik dat de achter ramp dan wel gesloten kan blijven in normale omstandigheden maar in geval van een calamiteit moet deze wel direct te openen zijn afhankelijk van het incident.

Wel willen wij zien waar en hoe dit geborgd gaat worden bijvoorbeeld in het Coördinatieplan. Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dat graag."

Dit is dus zoals ik begrepen heb, nog geen toestemming om de klep ook daadwerkelijk te sluiten, er moet zoals in het schrijven staat nog wel e.e.a. geborgd worden in het coördinatieplan.

Uiteindelijk moet er dan door een eindverantwoordelijke een besluit genomen gaan worden.

Vr groet [REDACTED]

Op di 18 okt. 2022 om 09:42 schreef [REDACTED]

Hallo [REDACTED] & [REDACTED],

Onder terug koppeling van de brandweer mbt achterklep.

[REDACTED] is je papier werk ook ge update?

Dan kan de klep weer omhoog.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

General manager

[REDACTED] 3

Slaapschepen Public bv



[REDACTED]

[REDACTED]

www.slaapschepen.nl

From: [REDACTED]

Date: Monday, 17 October 2022 at 11.50

To: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Subject: RE: Achterklep en 2e vluchtroute

Goedemorgen [REDACTED],

Ik begrijp het probleem en kijkend naar de risico's denk ik dat de achter ramp dan wel gesloten kan blijven in normale omstandigheden maar in geval van een calamiteit moet deze wel direct te openen zijn afhankelijk van het incident.

Wel willen wij zien waar en hoe dit geborgd gaat worden bijvoorbeeld in het Coördinatieplan.

Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]



Sector: Sector Risicobeheersing, Team Brandveiligheid

Bezoekadres: [redacted]

Postadres: Postbus 5514, [redacted] te Haarlem

Werkdagen: ma, di, [redacted] vrij. **Afwezig:** woensdag

Algemeen telefoonnummer: [redacted]

Mobiel: [redacted]

email: [redacted]

 **Denk aan het milieu, voordat u deze mail print**

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n). Indien dit bericht niet voor u is bedoeld, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te stellen door het bericht te retourneren en de inhoud niet te gebruiken. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 13 oktober 2022 17:33

Aan: [redacted]

CC: [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Onderwerp: Re: Achterklep en 2e vluchtroute

Hallo [redacted]

Ik ben binnen slaapschepen (de charterer) van het schip verantwoordelijk voor het inhuren en het contract van Slaapschepen en Tallink (de eigenaar).

Ik wil graag op je email onder reageren met wat aanvullende informatie

Sinds de schouw van het schip is er wijzigingen gemaakt mbt de achter ramp, we hebben de zorg die toen uitgesproken is ter harte genomen en het eea verbeterd.

- ·De bakboord lijn die voor de ramp loopt (van de automatische Shore Tension) is omgezet van Bakboord naar Stuurboord.

Aan de Bakboordzijde zit nu een normale tros die de scheepsbemanning ten alle tijden kan controleren.

We hebben vandaag nogmaals getest en,

- ·Dit betekent dat de bemanning de ramp nu in 1,5 minuut kan openen (dit hebben we vandaag nogmaals laten testen en filmen, zie email in het blauw hieronder).
- ·Praktisch betekent dit dat als de eerste passagiers beneden komen dat dan de ramp nagenoeg open is.
- ·Het open houden van de ramp voegt geen veiligheid toe

De brug is 24/7 bemand en bemanning is 24/7 aanwezig om het schip te ontruimen in geval van nood en men kan reageren op de instructies van de Kapitein.

Bij bijvoorbeeld een Plasbrand op het water aan de Oostzijde willen we niet dat de Ramp

To: [redacted]

[redacted]

Subject: Fwd: Achterklep en 2e vluchtroute

----- Forwarded message -----

Van: [redacted]

Date: do 13 okt. 2022 om 13:28

Subject: Achterklep en 2e vluchtroute

To: [redacted]

Cc: [redacted] heke [redacted]

[redacted]

Beste [redacted]

Zoals telefonisch besproken hierbij de terugkoppeling m.b.t. de achterklep van de boot. De VRK heeft beoordeeld dat de klep ten alle tijden open moet staan als 2^e vluchtroute, zoals opgenomen in het calamiteitenplan en tijdens de schouw is afgesproken. Dit kan als consequentie hebben dat er aanzienlijke tocht aanwezig is. Het is daarom begrijpelijk dat er maatregelen genomen worden om deze tocht te verminderen, bijvoorbeeld door een gordijn o.i.d.

Bij deze wil ik graag verzoeken om een dergelijke oplossing uit te werken en voordat deze wordt geïmplementeerd met ons te delen via de mail, zodat wij dit verder kunnen afstemmen met de VRK. Mogelijk heeft een dergelijke oplossing daarnaast namelijk ook gevolgen voor het calamiteitenplan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Casuscoördinator OOV
Domein Publiek en Bestuur

Gemeente Velsen
[redacted]
Postbus 465, [redacted] IJmuiden

> [redacted]

[redacted]

https://www.velsen.nl/sites/default/files/logo_velsen.jpg.

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen. -----

disclaimer-----

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u

het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of
vermenigvuldigen. -----

disclaimer-----

*****DISCLAIMER*****

De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Gebruik door anderen dan geadresseerde(n) is verboden. De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en kan binnen het bereik vallen van een geheimhoudingsplicht en een verschoningsrecht. Externe e-mail wordt door Veiligheidsregio Kennemerland niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Coördinatieplan bij calamiteiten op de cruise ferry XXXXXXXXXX VOB-kade Velsen-Noord

15 oktober 2022



Indien op het schip een calamiteit plaatsvindt die het noodzaakt om het schip te ontruimen worden de volgende stappen genomen:

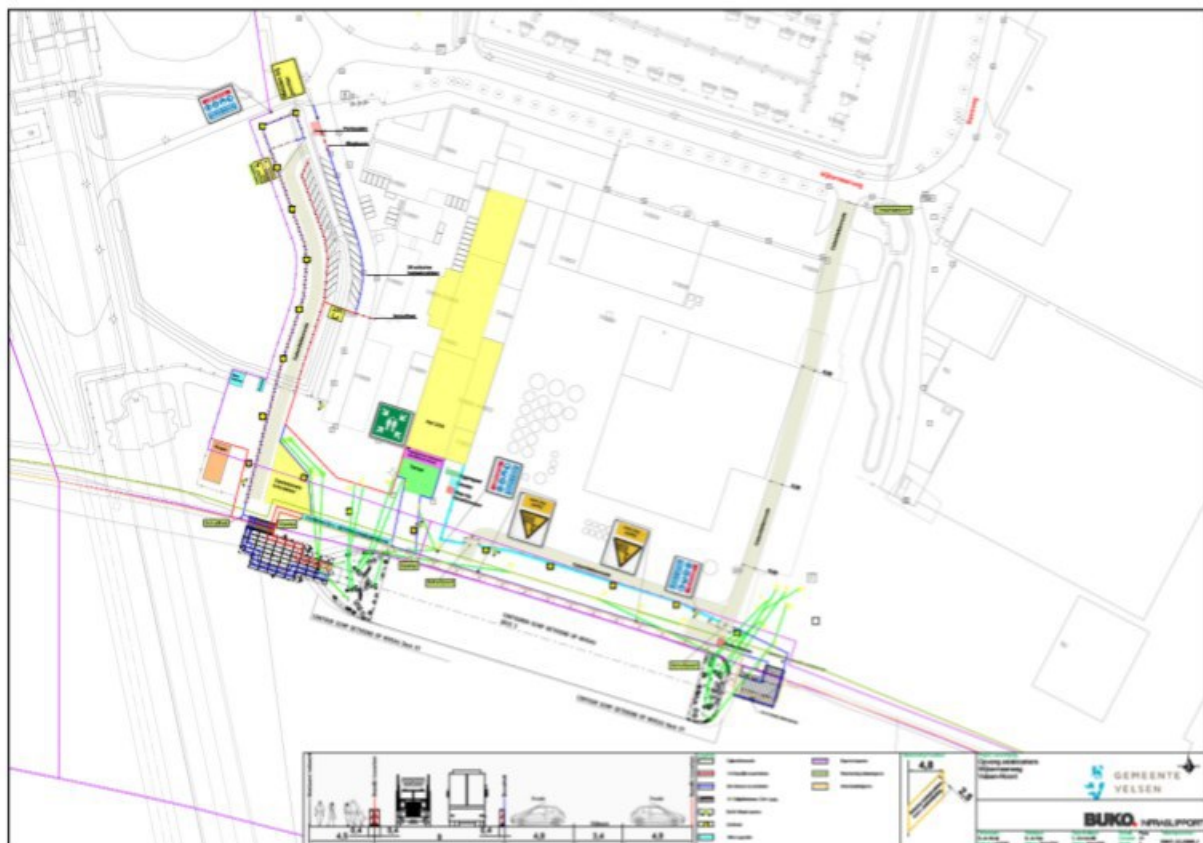
De bemanning (crew) van het schip heeft volledig de leiding over het proces dat tot evacuatie van alle aanwezigen op het schip zal leiden.

Op hoofdlijnen kent het schip 2 calamiteitenprocedures:

1. Verplaatsen van mensen op het schip naar veilige plaatsen op het schip tijdens het varen.
2. Verplaatsen van mensen op het schip naar de kade op het moment dat het schip aan een kade in een haven ligt.

Voor de situatie dat het COA het schip volledig in gebruik heeft voor de opvang van vluchtelingen ligt het schip vast aan de kade en is met 2 pontons verbonden met de kade. Bij calamiteiten zal derhalve de procedure worden gevolgd tot het verlaten van het schip naar een veilige plaats op de kade. Bij de VOB-kade in Velsen is dat primair de 3.000 m² grote bedrijfshal die door het COA is gehuurd en volledig ter beschikking is van het COA.

Voor de ontruimingsprocedure wordt het proces aangehouden dat omschreven is voor het schip [REDACTED] en voor alle schepen van de [REDACTED] wereldwijd hetzelfde basisproces is. Het zogenaamde "In-port Emergency Plan". Het ontruimingsplan op het moment dat het schip in een haven aan de kade ligt.



Situatie kade en schip.

Deze tekening (versie 7) van 19 september 2022 maakt onderdeel uit van de gedoogvergunning.

De 2 grijs gekleurde calamiteitenroutes lopen van de Wijkermeerweg over het terrein van de VOB-kade en het terrein van CMF naar de opstelplaatsen voor calamiteitenvoertuigen aan de voor- en achterkant van het schip. Een derde calamiteitenroute is een aftakking van de route over het terrein van CMF naar het midden van het schip. De 3.000 m² grote bedrijfshal voor calamiteitenopvang is geel gekleurd op de tekening.

Aan de voor- en achterzijde van het schip liggen pontons die bij calamiteiten kunnen worden gebruikt om het schip te verlaten en te betreden.

Op het schip

Op hoofdlijnen gebeurt bij een calamiteit op het schip het volgende:

1. Alle op het schip aanwezige crewmembers krijgen via hun portofoon een codewoord voor het soort calamiteit te horen: ██████ "Skylight", ██████ "MOB" of ██████ ██████. Het kan ook gebeuren dat deze informatie via de door het schip aanwezige intercom wordt omgeroepen. Ter informatie:
 - ██████ "Skylight" hoort bij 'Brand' of 'Schade' en kan gevolgd worden door de aankondiging op welke locatie op het schip de calamiteit plaatsvindt en zal tot evacuatie van het schip leiden nadat het alarm afgaat.
 - ██████ hoort bij het geconstateerd hebben dat op het schip een ernstige vervuiling aanwezig is.
 - ██████ "MOB" hoort bij de constatering dat een man of vrouw overboord is gevallen.
 - ██████ hoort bij de constatering dat op het schip een vechtpartij is uitgebroken of serieus incident heeft plaatsgevonden waar (grootschalig) op moet worden gereageerd.
 Deze codes zijn voor de crew van belang omdat zij dan weten wat de aanleiding voor het daarop volgende algemene alarm gaat worden en hoe daarna te handelen.
2. Alle leden van de crew van het schip gaan dan naar de posities op het schip die zij van tevoren bij trainingen hebben aangeleerd. Zij gaan naar hun zogenoemde 'Emergency stations'. Alle etages zijn in 2 zones ingedeeld: een voor- en achterzijde van het schip. De crewleden zijn herkenbaar doordat zij fel gekleurde vesten dragen. Op elke etage zijn dus 2 crewleden herkenbaar aanwezig bij de emergency stations. Dat zijn verzamelplekken bij de voorste en achterste centrale trappenhuizen nabij de liften.
3. De vluchtwegen naar de 2 'emergency stations' per etage zijn in alle ruimte van het schip aangegeven en worden ook toegelicht bij de introductie van nieuwe gasten op het schip. Bij een calamiteit vluchten mensen dus primair niet naar buiten maar naar de 2 verzamelpunten per etage.
4. Nadat de crew geïnformeerd is via de portofoons of omroepinstallatie volgt het algemeen alarm dat in alle ruimten van het schip te horen is. Dat alarm bestaat uit 7 korte en 1 lange luide toon. Dat signaal zal meerdere malen achter elkaar te horen zijn. Alle mensen op het schip dienen naar de verzamelpunten te gaan en zich zodanig te kleden dat zij er rekening mee houden dat zij naar buiten gaan.
5. 2 leden van de vaste crew van het schip gaan bij dit alarm naar het achterschip, lossen daar de bakboordtros en doen de stuurboordklep van het autodek open zodat ook via de achterzijde van het schip het schip te voet verlaten kan worden en calamiteiten-organisaties het schip kunnen betreden. Deze handeling is specifiek voor de situatie in Velsen getraind en duurt enkele minuten. De voorklep van het schip is altijd geopend en daar is het schip permanent bereikbaar.
6. Tijdens dit hele proces zijn alleen de crewleden 'in charge' en komen medewerkers van het COA, Hospitality, ██████ etc niet als BHV-er in actie maar voegen zich bij de groepen nabij de emergency stations.
7. De crewleden begeleiden vervolgens de passagiers naar deck 3 (het autodek dat in verbinding met de pontons staat) en vandaar via uitgangen en pontons naar de daarvoor gereserveerde 3.000 m² grote bedrijfshal van het COA aan de VOB-kade. De begeleiding buiten het schip naar de loods wordt ook begeleidt door de beveiliging van het COA.
8. Bij normaal gebruik van het schip is 1 achterklep op deck 3 aan de voorzijde permanent geopend en wordt gebruikt voor in- en uitgaan van voetgangers en goederen via het daaraan gekoppelde ponton.
9. De passagiers worden op de kade en in de bedrijfshal opgevangen door de medewerkers van het COA en Hospitality.
10. In de loods zullen de mensen worden opgesteld in rijen van 10 en door de beveiliging van het COA worden geteld.
11. Deze gestructureerde procedure is van belang om het aantal mensen dat het schip verlaat te kunnen tellen zodat geconstateerd kan worden of nog mensen op het schip zijn achtergebleven. Zodra iemand het schip betreedt, wordt deze elektronisch of handmatig geregistreerd bij de ingang bij de klep van het schip. De crew weet derhalve op elk moment hoeveel mensen op het schip aanwezig zijn.
12. Als mensen het schip verlaten bij calamiteiten zullen zij zich zeer waarschijnlijk niet elektronisch afmelden bij de uitgang. Bij de uitgang(en) staan medewerkers van COA-beveiliging Trigion met handtellers het aantal mensen te tellen dat het schip verlaat. Zodra iedereen - inclusief de crew - het schip verlaten heeft, gaat ook de crew het aantal mensen tellen dat in de rijen staat opgesteld in de bedrijfshal en krijgt ook de crew de aantallen te horen die door de beveiligers zijn geteld. Na het tellen van de rijen in de bedrijfshal, geeft de crew aan de kapitein door hoeveel mensen fysiek zijn geteld en hoeveel mensen via de tellers bij de uitgangen van het schip door Trigion zijn geteld.

Deze informatie wordt gecheckt met het aantal aan boord geregistreerde mensen en als de aantallen niet kloppen gaat de crew het schip doorzoeken op achtergebleven passagiers.

He is de bedoeling dat het schip binnen 30 minuten volledig is ontruimd.

13. Zodra het ontruimingsalarm van het schip afgaat, gaan de 6 Trigion-bewakers van COA het volgende doen:
 - De 2 Trigion-bewakers van de hoofdentree gaan met de in de portiersloge aanwezige sleutels van de 2 schuifhekken die het terrein van CMF scheiden met de kade openen zodat alle 3 calamiteitenroutes voor calamiteitvoertuigen toegankelijk worden. Deze bewakers blijven bij de schuifhekken van CMF aan de kade om te voorkomen dat mensen die van het schip naar de bedrijfshal lopen het terrein van CMF kunnen betreden.
 - De 2 beveiligers van Trigion die op het schip de entree van het schip bewaken gaan elk naar een uitgang van het schip op deck 3 en daar met handtellers het aantal mensen te tellen dat in groepen het schip verlaat naar de bedrijfshal.
 - Van de 2 beveiligers van Trigion die het terrein bewaken blijft er 1 dat doen en de tweede assisteert de ISPS-bewaker bij de entree van het terrein.
14. Bij de hoofdentree blijft de ISPS-beveiligers aanwezig en deze zorgt ervoor dat de niemand het terrein kan verlaten via de voetgangersentree of parkeerterrein naast de portiersloge.
15. Het alarm op het schip zal zeer waarschijnlijk ook op de kade te horen zijn maar de Trigion-beveiligers op het schip zullen via hun portofoons ook de op de kade en in de portiersloge aanwezige beveiligers waarschuwen dat het schip ontruimd gaat worden en de calamiteitenroutes vrij moeten blijven.
16. De kapitein zal bij het constateren van een ernstige calamiteit - die het noodzaakt het schip te ontruimen - de lokale autoriteiten, de hospitality-leider van Slaapschepen en de locatiemanager van het COA daarvan op de hoogte stellen.
17. In het veiligheidsplan zijn de verschillende standaard calamiteitenscenario's van het schip zelf aan boord omschreven.
18. Trigion zal aan de hand van de in dit coördinatieplan aangegeven procedures werkinstructies voor de beveiligers uitwerken.

Op de kade en in de bedrijfshal

Zodra de passagiers via de kade in de bedrijfshal aankomen en geteld zijn, ontstaan 3 mogelijke scenario's:

1. De mensen kunnen binnen afzienbare tijd weer terug het schip op.
2. De vluchtelingen moeten voor een aantal uren of dagdelen het terrein verlaten maar slapen wel daarna op het schip.
3. De vluchtelingen kunnen 1 of meerdere dagen niet op het schip verblijven.

Bij scenario 2 zal het COA in overleg met lokale overheden proberen de mensen onder te brengen in een of meerdere grote ruimten zoals sporthal of evenementencomplex. Daartoe zullen bussen worden ingezet om mensen te vervoeren.

Bij scenario 3 zal het COA zoeken naar overnachtingsmogelijkheden op eigen locaties in de regio of hotels.

Scenario 2 kan ook vooraf worden gegaan door scenario 3.

1. Calamiteit melden maar ontruiming van het schip niet noodzakelijk:

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
Besmettelijk ziektes	█ indien noodzakelijk i.o.m. GGZ.	Bekend bij de locatie	
Kleine Technisch storing installatie	Kapitein	Zie █	

2. Calamiteit melden en volledige ontruiming van het schip noodzakelijk voor *korte* periode (enkele uren):
Indien calamiteiten op het schip plaatsvinden die het noodzakelijk om het schip geheel te ontruimen voor korte periode waarbij de mensen in de bedrijfshal kunnen wachten en binnen afzienbare tijd het schip weer kunnen betreden.

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
Bijv. stroomuitval	BHV COA/Kapitein	Zie █	

3. Calamiteit melden en volledige ontruiming van het schip noodzakelijk voor *middellange* periode:
Indien calamiteiten op het schip plaatsvinden die het noodzakelijk om het schip geheel te ontruimen voor middellange periode waarbij de mensen op de kade verzamelen en daarna naar veilige locaties worden gebracht voor enkele uren zonder dat overnachten noodzakelijk is:

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
rookontwikkeling	BHV COA/ Kapitein	Zie █	
Storm winderkracht 10 of hoger	Kapitein/rederij/gemeente	Zie █ en veiligheidsplan	

4. Calamiteit melden en volledige ontruiming van het schip noodzakelijk voor *lange* periode:
Indien calamiteiten op het schip plaatsvinden die het noodzakelijk om het schip geheel te ontruimen voor lange periode waarbij de mensen op de kade verzamelen en daarna naar veilige locaties worden gebracht voor lange periode en minstens ook een overnachting noodzakelijk is:

Calamiteit:	Te melden aan instantie:	Telefoonnr of mailadres:	
Brandstof-of gaslekkage	112/rederij/Kapitein	Zie Emergencyplan/ veiligheidsplan	
Brand/bommelding	112/BHV/Kapitein	Zie Emergencyplan/ veiligheidsplan	
Waterlekkage in Schip	Kapitein	Zie Emergencyplan	

Calamiteiten op de kade of het ontvangen van de bewoners op de verzamelplaats aan de kade en bedrijfshal bij een ontruiming valt onder de verantwoordelijkheid van de COA-organisatie en hun beveiligers. De ploegleider van het COA en de locatiemanager zijn hierbij aanspreekpunt en zullen indien gewenst met de veiligheidsregio of gemeente gaan afstemmen welke mogelijke oplossing er zijn voor tijdelijk onderdak.

Alarmering en noodzakelijke handelingen na afgaan van het luchtalarm zullen altijd i.o.m. bevoegd gezag worden afgestemd door de kapitein en locatiemanager.

Belangrijke telefoonnummers

Functie	Naam	Telefoon nummer	Telefoon extern
Intern			
ALARM NUMMER			112
Receptie COA	█ Europe	Nog niet bekend	
	Mailadres locatie COA	█	
█	Trigion kantoor Amsterdam		█
	█		█
	█		█
	█		█
Locatiemanager	█	█	
Locatiemanager Hospitality Slaapschepen	█	█	
Regio manager	█		█
Wvd Regio manager	█		█
Bereikbaarheidsdienst	Gegevens bij receptie bekend	Zie specifieke lijst	
Communicatie	Pikettelefoon		█2
	█		█
Bureau Veiligheid	Calamiteitnummer		█
	█		
CMF directeur █		█	
CMF Savannah Bergenhengouwen		█	

Extern			
Brandweer	Meldkamer	0900-8844	112
Politie	Alarmnummer	0900-8844	112
Wijkagent █		0900-844	
Chef wijkagent █		█	


Havendienst		31 20 523 46 00	
Havendienst technische storingen		██████████8	
Ambulance	Alarmnummer		112
Rode Kruis Ziekenhuis Beverwijk		0251-265555	
Calamiteitenpiket Omgevingsdienst IJmond voor het melden van milieu-incidenten ongewone voorvallen	Semafoon ██████████	██████████8	
Verkeersdienst		██████████	
Port of Amsterdam VHF-kanalen	www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/marifoonkanalen		
Blokkanaal verkeersdienst Noordzeekanaal	Noordzeekanaal VHF 3		
Meldpunt verkeer informatie over varende schepen		VHF 68	
Meldpunt voor stilliggende schepen		VHF 14	
Vreemdelingen dienst		██████████0	0900-8844
██████ lijn			██████████2
Prevent Care (Prik, bijt, snij, krab en spat incidenten)			██████████7
Arbeidsinspectie(Inspectie SZW)	Melding arbeidsongevallen		0800-5151
Munckhof vervoer			077-3978875
Voorlichting gemeentehuis		0255-567200	
Milieustoring, stoffen en voorwerpen te water:		+31 20 523 46 00 of ██████████5	
Taxicentrale Munckhof		077-3978875	
Afvalverwerking Renewi			040-7514334
Begrafenisondernemer DELA			088 335 35 35

Van: [redacted]
Verzonden: 17-11-2022 17:36
Aan: [redacted]
[redacted]
[redacted]
CC: [redacted]
[redacted]
Onderwerp: RE: Fwd:

Hoi [redacted]
Deze had ik even gemist in de hoeveelheid mail.
Dit is akkoord zo en bedankt voor je inzet.
Grt,
[redacted]
[redacted]
Specialist Brandveiligheid



Sector: Sector Risicobeheersing, Team Brandveiligheid
Bezoekadres: [redacted]
Postadres: Postbus 5514, [redacted] te Haarlem
Werkdagen: ma, di, do en vrij. **Afwezig:** woensdag
Algemeen telefoonnummer: [redacted]
Mobiel: [redacted]
email: [redacted]

 **Denk aan het milieu, voordat u deze mail print**

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n). Indien dit bericht niet voor u is bedoeld, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te stellen door het bericht te retourneren en de inhoud niet te gebruiken. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 16 november 2022 14:45
Aan: [redacted]
Onderwerp: Fwd:

Hoi [redacted], ik had nog geen reactie gehad op de mail,

Kun je nog een keer kijken naar de poortinstructies

gr [redacted]

----- Forwarded message -----

Van: [redacted]
Date: di 15 nov. 2022 om 13:55

Subject:

To: [REDACTED]

hoi [REDACTED]

Als bijlage even de poortinstructies in beknopte versie zoals we ze gelamineerd gaan ophangen in de cabin.

Kun jij hier nog eventueel op en aanmerkingen op geven ?

*****DISCLAIMER*****

De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Gebruik door anderen dan geadresseerde(n) is verboden. De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en kan binnen het bereik vallen van een geheimhoudingsplicht en een verschoningsrecht. Externe e-mail wordt door Veiligheidsregio Kennemerland niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: Refund [REDACTED]

Verzonden: 05-10-2022 23:44

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Locatie [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Als bijlage de e-mail die ik op 30 september aan Marine Sampling en [REDACTED] heb gezonden. Wij hoeven niets te doen. [REDACTED] laat een offerte maken, stuurt die aan het COA ter goedkeuring en laat de voorzieningen onder zijn eigen regie aanbrengen. Wij betalen vervolgens de factuur.

Je kan je vooraf bij de ISPS-poort melden via een email aan [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA)

Directie Capaciteitsopgave

Projectmanager Vastgoed

[REDACTED]

[REDACTED]

Op wo 5 okt. 2022 om 14:10 schreef [REDACTED] [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Kan jij n.a.v. onderstaande e-mail mij een terugkoppeling geven van wat er besproken is met [REDACTED]

Zijn er voorzieningen extra aangebracht en of aangepast.

Voorts zijn wij voornemens om periodiek integraal met de ODIJ en VRK toezicht te houden op de kade. Kan ik mij na het aanmelden bij de toegangspoort vrijelijk bewegen over de kade? Ik hoor graag wat de gangbare werkwijze is in deze.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Senior Bouwinspecteur
Domein Fysieke Leefomgeving

Gemeente Velsen
[REDACTED]
Postbus 465, [REDACTED] IJmuiden

> [REDACTED]

[REDACTED]

Dinsdag afwezig

Van: Refund [REDACTED]

Verzonden: donderdag 29 september 2022 02:46

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Locatie [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Ik heb straks - donderdag- om 5 hr een afspraak met [REDACTED] had het proces aangespannen tegen komst van het schip en jl maandag verloren.

De gemeente had woensdag een hoorzitting nav het proces en heeft [REDACTED] beloofd dat ik nog met hem ga praten over mogelijke voorzieningen.

Ik wil straks alleen met hem praten. Ik had hem namelijk 2 weken geleden een aanbod gedaan gekoppeld aan de voorwaarde dat hij het proces zou intrekken. Dat heeft hij niet gedaan en jl maandag verloren.

Ik acht mij daarom vrij om opnieuw met hem te praten en de voorwaarden eventueel aan te passen. Onderhandelingen daarover doe ik graag alleen. ik heb [REDACTED] beloofd er met hem uit te komen.

De kade is jl zaterdag geschouwd en goedgekeurd. Daar gaan we niets aan veranderen.

Hooguit kan ik hier en daar een hekwerk een beetje laten verhogen maar dat hoeft niet op tekening gewijzigd te worden.

Hij wil graag 2 camera's op zijn terrein en zijn hekwerk en daar hoeft de tekening niet voor aangepast te worden omdat de tekening niet over zijn terrein gaat.

Als ik morgen met hem over een regeling overeenstemming bereik, zal ik jou en [REDACTED] daarvan op de hoogte stellen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA)

Directie Capaciteitsopgave

Projectmanager Vastgoed

[REDACTED]

[REDACTED]

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen.

-----disclaimer-----

Overleg 29 september 2022

1 bericht

Refund <[redacted]>

30 september 2022 om 02:34

Aan: [redacted]

Cc: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]

Geachte heer [redacted], [redacted],

Wij hebben donderdagmiddag 29 september een gesprek gehad over maatregelen die wij kunnen aanbieden om jullie zorgen dat mensen op jullie terrein komen - om te kijken naar de aangemeerde cruise ferry Silja Europa - te verminderen.

De toegang tot jullie terrein is afsluitbaar dmv een elektrisch werkend schuifhek. Dat hek staat overdag open en is in de nacht gesloten.

Wij zijn overeengekomen dat wij de kosten vergoeden voor het op afstand bedienen van het entreehek. Daartoe zal aan de buitenzijde een paal moeten worden geplaatst met intercom die draadloos in verbinding staat met jullie onderneming en het bedrijf van jullie burens. Deze voorziening kan worden uitgebreid met een camera op het entreehek zodat zichtbaar is wie het terrein wil betreden. Het uitrijden kan worden gedaan door automatisch openen door een sensor in het wegdek of bij het hek te plaatsen. Door deze voorziening kan het hek overdag gesloten blijven en bezoekers melden zich vooraf via de intercom bij het hek.

Wil je zo vriendelijk zijn een offerte te laten maken van deze voorziening en aan ons te mailen.

Met deze voorziening geven jullie aan dat de veiligheid van jullie terrein tegen ongewenste bezoekers voldoende is. Wij hebben ook samen een bezoek gebracht aan het terrein van de VOB-kade en een rondleiding gegeven over het het schip.

Bij bezoek aan het terrein is gebleken dat de aanwezige hekwerken die de VOB-kade scheiden van jullie terrein voldoende zijn om te voorkomen dat mensen vanaf de VOB-kade jullie terrein betreden. De VOB-kade langs het schip tot de loods van 3.000 m² is overigens alleen toegankelijk als vluchtweg bij calamiteiten op het schip.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA)
Directie Capaciteitsopgave

Projectmanager Vastgoed

[redacted]

[redacted]