

Coördinatieplan Vaarwegen

Veiligheidsregio Brabant-Noord

Versie	: 2.0
Vastgesteld d.d.	: 26 juni 2013 (Algemeen Bestuur VR BN)
Inwerkingstelling d.d.	: 1 oktober 2013
Meer informatie	: Veiligheidsbureau VR BN

©2013, Brandweer Brabant-Noord. Auteursrecht voorbehouden. Bronvermelding verplicht.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	DOEL COÖRDINATIEPLAN.....	3
1.2	AFBAKENING	3
1.3	LEESWIJZER.....	4
2	BESCHRIJVING VAARWEGEN IN BRABANT-NOORD.....	5
2.1	DOELSTELLING VAARWEGEN	5
2.2	FUNCTIES VAARWEGEN	5
2.3	ONDERSCHIED EIGENAAR EN WATERKWALITEITSBEHEERDER.....	6
2.4	VAARBEWEGINGEN	7
2.5	VOORZIENINGEN	7
3	TAKEN EN BEVOEGDHEDEN	8
3.1	BURGEMEESTER	8
3.2	WATERSCHAPPEN AA EN MAAS EN DE DOMMEL.....	8
3.3	RIJKSWATERSTAAT	8
3.4	NATIONALE POLITIE	9
4	GENERIEKE OPERATIONELE INFORMATIE.....	11
4.1	KAARTMATERIAAL	11
4.2	TOEGANKELIJKHEID VAN DE VAARWEGEN.....	11
4.3	ALARMERING.....	11
4.4	CRISISCOMMUNICATIE	11
5	MAATSCENARIO'S	13
5.1	UITGANGSPUNTEN MAATSCENARIO'S.....	13
5.2	WEGING VAN AANWEZIGE RISICO'S	13
5.3	MAATGEVENDE SCENARIO'S.....	15
5.4	COÖRDINATIELEVELS VAARWEGINCIDENTEN	17
6	INCIDENTBESTRIJDING.....	18
6.1	RISICO'S VOOR HULPVERLENERS	18
6.2	REDDING	19
6.3	SLAGKRACHT HULPVERLENERS.....	19
6.4	SLAGKRACHT BLUSBOTEN	20
7	BOB-KAARTEN (BEELD, OORDEEL, BESLUITVORMING).....	22
7.1	DOELSTELLING BOB-KAART	22
7.2	UITWERKING BOB-KAART	22
8	BIJLAGEN	23

1 Inleiding

1.1 Doel coördinatieplan

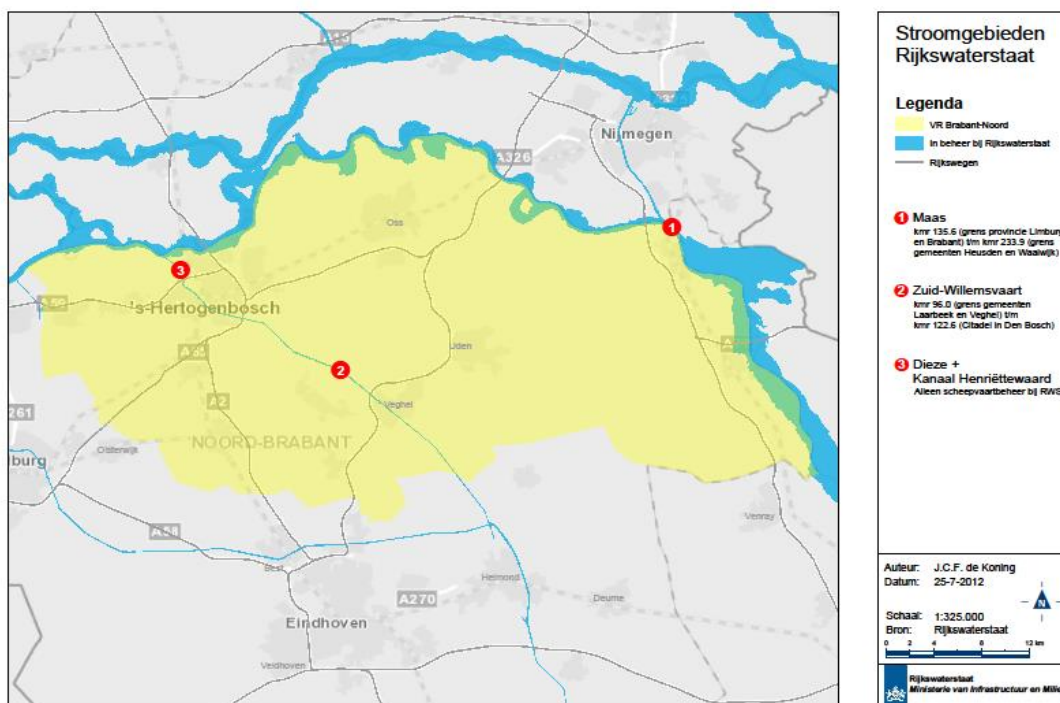
Het doel van het coördinatieplan vaarwegen is het voorbereiden van een gecoördineerde incidentbestrijding volgens beschreven vaarwegincident scenario's op en rond de vaarwegen gelegen binnen de Veiligheidsregio Brabant-Noord. In dit coördinatieplan worden tevens taken en verantwoordelijkheden van betrokken sleutelfunctionarissen beschreven, voor zover deze niet vastliggen in het Regionaal Crisisplan van de Veiligheidsregio Brabant-Noord.

Voorliggend plan is een werkdocument voor de parate diensten en betrokken partners en operationeel van aard.

1.2 Afbakening

1.2.1 Operationele focus

Het Coördinatieplan Vaarwegen richt zich op een ongeval of calamiteit op en in de directe nabijheid van de vaarwegen in de regio te weten de Maas, de Zuid-Willemsvaart, het Burgemeester Delenkanaal en de Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard. Onder in directe nabijheid verstaan we ook de plassen die in een directe verbinding staan met de Maas, zoals de Lithse ham, Kraaijenbergse plassen, de dode maasarm bij Lithoijen en de Koorwaard.



De Maas vormt voor een groot deel de grens tussen de Veiligheidsregio's Gelderland-Zuid, Limburg-Noord en Midden- en West Brabant. Dit gegeven maakt dat incidentbestrijding op het water per definitie vraagt om bovenregionaal denken.

Eventuele interregionale samenwerking tussen de hulpverleningsdiensten en samenwerking met de vaarwegbeheerder (meestal Rijkswaterstaat) vindt situationeel plaats. De Veiligheidsregio waar het ongeval plaatsvindt is verantwoordelijk voor alle multidisciplinaire incidentafhandeling.

1.2.2 Relatie met andere plannen

Het Coördinatieplan Vaarwegen gaat uit van scenario's zoals deze ook gebruikt worden bij het snelwegincidentmanagement en treinincidentmanagement. Bij het opstellen is uitdrukkelijk gekeken naar de scenario's zoals deze worden gehanteerd in het "Handboek Waterrand" ontwikkeld door de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. Binnen de regio wordt in multidisciplinair verband uitdrukkelijk gekozen om in iets aangepaste vorm de vaarwegincidentscenario's (verder VIS) te volgen. Deze scenario's worden ook gebruikt binnen de Veiligheidsregio's Limburg-Noord en Limburg-Zuid. Deze sluiten aan bij de voor de hulpdiensten overige incidentenscenario's zoals bij spoorwegen en snelwegen en zijn in die zin herkenbaar en bruikbaar voor de operationele partners. De andere omliggende regio's hanteren in hun plannen de scenario's uit het Handboek Waterrand. Binnen de multidisciplinaire projectgroep, welke belast is met het opstellen van het coördinatieplan, worden deze scenario's als te uitgebreid gezien. Binnen de Veiligheidsregio Brabant-Noord wordt in dit kader gekozen voor eenvoud, herkenbaarheid en het volgen van een eenduidige systematiek. Dit maakt wel dat in geval van bovenregionale bijstand een uitdrukkelijke taak wordt weggelegd bij het Gemeenschappelijk Meldcentrum op het gebied van de zorgvuldigheid van de melding. Volledigheidshalve is als bijlage bij dit coördinatieplan een vergelijkingstabel van de verschillende scenario's opgenomen.

Multidisciplinair gezien heeft het coördinatieplan een relatie met het Regionaal Crisisplan waarin de operationele samenwerking tussen de reguliere hulpverleningspartners tijdens crisissituaties staat beschreven.¹ In dit coördinatieplan wordt alleen beschreven wat in andere plannen nog niet is vastgelegd.

1.3 Leeswijzer

Voorliggend Coördinatieplan Vaarwegen geeft de voorbereiding weer op een gecoördineerde incidentbestrijding volgens beschreven incidentbestrijdingsscenario's.

Hiertoe wordt eerst een globale beschrijving gegeven van de vaarwegen gelegen in de veiligheidsregio Brabant-Noord (hoofdstuk 2) en de taken en verantwoordelijkheden van de partners, die bij dergelijk specifieke incidenten een rol spelen bij de incidentbestrijding (hoofdstuk 3).

Hoofdstuk 4 geeft generieke operationele informatie; kennis die van belang is bij incidenten op het water.

Hoofdstuk 5 beschrijft de risico's, die specifiek gelden voor de vaarwegen. Aan de hand hiervan zijn vaarwegincidentscenario's beschreven.

Hoofdstuk 6 gaat in op specifieke aspecten bij de incidentbestrijding. Hoofdstuk 7 legt de systematiek van BOB-kaart uit, een hulpmiddel bij de besluitvorming in crisissituaties.

2 Beschrijving vaarwegen in Brabant-Noord

2.1 Doelstelling vaarwegen

Als we praten over de vaarwegen in de Veiligheidsregio Brabant-Noord, de rivier De Maas, Zuid-Willemsvaart, het Burgemeester Delenkanaal, de Dieze en kanaal Engelen-Henriëttewaard, hebben we het over meer dan alleen water. Een vaarweg of waterweg is een water dat kan worden bevaren. Dit kan een rivier of kanaal zijn of een aangelegde geul in een verder ondiep water.

In het vaarwegennetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten vaarwegen. Dit onderscheid wordt gemaakt om het verschil in functionele waarden van de vaarwegen als onderdeel van het totale netwerk aan te geven. Het gaat om:

- Hoofdtransportassen: deze verbinden de zeehavens met de belangrijkste internationale achterlandgebieden (internationale corridors);
- Doorgaande nationale hoofdvaarwegen: deze verbinden meerdere economisch belangrijke landsdelen binnen Nederland met elkaar (nationale corridors);
- Overige hoofdvaarwegen: deze verbinden een belangrijke Nederlandse economische regio met een hoofdtransportas of doorgaande nationale hoofdvaarweg (aantakende vaarwegen).

Voor al deze hoofdvaarwegen geldt dat hierover jaarlijks tenminste 5 miljoen ton wordt vervoerd. Deze hoofdvaarwegen zijn in de meeste gevallen in eigendom en beheer van de rijksoverheid. Behalve deze hoofdvaarwegen zijn er nog de *overige vaarwegen* waarover kleinere goederenstromen worden vervoerd en die een meer regionale betekenis hebben. Deze vaarwegen zijn meestal dan ook in eigendom en beheer van provincies, gemeentes of waterschappen.

Er zijn verschillende gebruikers, verschillende functies en verschillende kunstwerken in de vaarwegen. Recreanten en de beroepsvaart maken veelvuldig gebruik van de vaarwegen.

2.2 Functies vaarwegen

2.2.1 Maas

De Maas is een hoofdvaarweg, die door middel van stuwen geschikt is gemaakt voor de scheepvaart. De Maas heeft verschillende functies:

- Afvoer van water (bescherming tegen hoogwater en wateroverlast);
- Scheepvaart (goederen en recreatie);
- Drinkwater;
- Proceswater (bijvoorbeeld koelwater, opwekking van stroom);
- Natuurontwikkeling.

2.2.2 Zuid-Willemsvaart

De Zuid-Willemsvaart is het kanaal tussen 's-Hertogenbosch en Maastricht. De functies zijn vaarweg, wateraanvoer en waterafvoer. Het kanaal vormt een kortere route voor de scheepvaart tussen het Belgische en het Brabantse/Gelderse deel van de rivier de Maas, maar is alleen bevaarbaar voor een kleiner type schepen dan op de Maas. Over het hele kanaaltraject liggen schutsluizen die de hoogteverschillen in het landschap overbrugbaar

maken voor de scheepvaart. De breedte van de Zuid-Willemsvaart in het noordelijke deel wordt momenteel aangepast en is eind 2014 overal op ca. 45 meter gebracht.

Vanaf 2015 wordt de omlegging 's-Hertogenbosch in gebruik genomen als nieuwe scheepvaartverbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en de Maas. Vanaf dan is het gehele traject van de Maas tot aan Veghel geschikt voor 3 laags containervaart. Na ingebruikname van de omlegging Den Bosch als nieuwe scheepvaartroute, wordt de huidige route "de Traverse" door Den Bosch afgesloten voor de doorgaande beroepsvaart.

De Traverse, het gedeelte tussen de Dungense brug en de Maas, komt dan vanaf 2015 in beheer en eigendom van de gemeente 's-Hertogenbosch. De vrachtvaart zal van het gedeelte tussen de Lambooybrug en de Diezebrug worden gehaald. Of er nog pleziervaart op dit kanaalvak mogelijk blijft, is nu nog niet bekend. Daar zal in de loop van 2013- 2014 een besluit over genomen worden.

2.2.3 Burgemeester Delenkanaal

Het Kanaal van Macharen naar Oss of Burgemeester Delenkanaal is een kanaal van ongeveer 5 km lengte dat Oss met de Maas verbindt. Strategisch neemt de haven van Oss een prominente plaats in in de regio, te meer doordat ook verladers van boven de Maas, gebruik maken van deze terminal. Veel bedrijven op de bedrijventerreinen in de gemeente Oss maken voor het vervoer gebruik van de binnenvaart.

2.2.4 Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard

De Dieze in 's-Hertogenbosch doorsnijdt de Ertveldplas en verbindt samen met het kanaal Engelen-Henriëttewaard, de Zuid-Willemsvaart met de Maas. Na het gereedkomen van de omlegging Den Bosch in 2015 zal het doorgaande beroepsscheepvaartverkeer niet meer door Den Bosch varen. Het beheer van de scheepvaartfunctie van De Dieze en kanaal Engelen-Henriëttewaard valt dan weg bij Rijkswaterstaat. De scheepvaart blijft nog wel gebruikmaken van deze vaarwegen voor het bereiken van de havens in Den Bosch. Het beheer wordt overgedragen aan de gemeente Den Bosch. Het waterschap Aa en Maas is al waterkwaliteitsbeheerder op De Dieze, de Ertveldplas en het kanaal Engelen-Henriëttewaard.

De Dieze varieert in breedte van ca. 40 tot 90 meter. De Ertveldplas heeft een breedte van wel 1 km. Het kanaal Engelen-Henriëttewaard is ca. 60 meter breed.

2.3 Onderscheid eigenaar en waterkwaliteitsbeheerder

Aan de Maas liggen verschillende (jacht)havens en plassen. Hierbij is een aandachtspunt dat de eigenaar vaak niet dezelfde is dan diegene die verantwoordelijk is voor de waterkwaliteit.

2.4 Vaarbewegingen

Onderstaande tabel geeft een indruk van het aantal scheepvaartbewegingen op de vaarwegen in de regio in 2012.

	Sambeek, sluis	Grave, sluis	Prinses Maximasluizen, sluis	Henriettesluis, sluis	Schijndel, sluis
	aantal passages	aantal passages	aantal passages	aantal passages	aantal passages
Binnenvaart	27,049	13,931	16,099	13,962	10,376
Recreatievaart	9,627	9,788	14,911	9,077	1,899
Zeevaart	63	9	12	102	

2.5 Voorzieningen

Langs de vaarwegen en bij de objecten zijn verschillende voorzieningen, die tijdens een incident gebruikt kunnen worden. Denk hierbij aan: lanceerplaatsen voor boten, kades en afmeervoorzieningen voor kegelschepen.

Er is materiaal voorhanden waarop de plaatsen van deze voorzieningen staat aangegeven. Dit overzicht is opgenomen in de bijlagen VI².

² Via LCMS worden digitale gegevens actueel gehouden en direct beschikbaar gesteld bij incidenten.

3 Taken en bevoegdheden

De organisatie, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van betrokken operationele diensten (inclusief de gemeente en de waterkolom), in het kader van de rampenbestrijding en crisisbeheersing, zijn vastgelegd in het Regionaal Crisisplan (volgens artikel 16, eerste lid, van de wet Veiligheidsregio's).

Naast deze vaste partners zijn er vertegenwoordigers van Landelijke Eenheid dienst Infra van de Nationale Politie ondersteunend aan de politie in het geval van een incident binnen de reikwijdte van dit plan. Daarnaast is de dienstdoende leider CoPI, operationeel leider en burgemeester bevoegd leden aan het betreffende crisisteam toe te voegen (zie Regionaal Crisisplan).

Waterbeheer en scheepvaartzorg is in de regio Brabant-Noord de verantwoordelijkheid van meerdere organisaties. In de regio is Rijkswaterstaat (RWS) de uitvoeringsorganisatie op de meest grote wateren. De waterschappen Aa en Maas en De Dommel gaan over de kleinere waterlopen met alleen recreatievaart. Vanuit de waterschappen en Rijkswaterstaat is het standpunt ingenomen dat functionarissen van de waterschappen en RWS elkaar niet kunnen vervangen in de crisisorganisatie.

3.1 Burgemeester

In de Havenbeveiligingswet is de burgemeester van een haven-gemeente aangewezen als havenautoriteit en dat kader bevoegd gezag.

3.2 Waterschappen Aa en Maas en De Dommel

De waterschappen zijn verantwoordelijk voor de waterkwaliteit, het zuiveren van afvalwater, waterkwaliteit en keringen. Op de Dieze bij 's-Hertogenbosch en het kanaal Engelen-Henriëttewaard is Rijkswaterstaat de scheepvaart en nautisch beheerder en waterschap Aa en Maas voert het beheer over de waterkwaliteit, de waterkwaliteit en de keringen. Het waterschap Aa en Maas is met betrekking tot de havens in Oss, Heusden en Den Bosch de beheerder van de waterkwaliteit. Voor de haven in Cuijk is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het beheer van de waterkwaliteit.

De rol van de voorzitter van het waterschap is in Deel I van het Regionaal Crisisplan Veiligheidsregio Brabant-Noord beschreven. De Dijkgraaf heeft als Rijksheer bijzondere bevoegdheden. De Rijksheer komt in beeld in geval van buitengewone omstandigheden. Hiervan is sprake als een vitaal belang wordt bedreigd en de normale bevoegdheden ontoereikend zijn om die omstandigheden aan te pakken.

3.3 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). In de regio Brabant-Noord is Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Nederland de beheerder van de hoofdinfrastructuur op het gebied van water, scheepvaart en wegen. De taken zijn beheer en aanleg van de hoofdinfrastructuur, het zorgen voor een veilige en vlotte verkeersdoorstroming op zowel de wegen als de vaarwegen en de zorg voor voldoende en schoon water. Voor vaarwegincidenten op de Rijkswateren is RWS als beheerder een belangrijke partner bij het oplossen van crises en levert een bijdrage op zowel operationeel als bestuurlijk niveau.

3.3.1 HID – Rijksheer

De hoogste vertegenwoordiging van de minister van Infrastructuur en Milieu in de regio is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat (HID).

De HID is een Rijksheer en kan in buitengewone omstandigheden in een bepaald gebied noodbevoegdheden uitoefenen namens de minister van Infrastructuur en Milieu. De HID als Rijksheer komt in beeld als er een vitaal belang wordt bedreigd en de normale bevoegdheden ontoereikend zijn om die dreiging aan te pakken. Een directeur of de Hoofdingenieur-Directeur (HID) vervult de rol van liaison in het BT.

3.3.2 Liaison ROT/Algemeen Commandant Water en Scheepsvaartzorg

Rijkswaterstaat heeft evenals de Waterschappen functionarissen beschikbaar, die bevoegd zijn om als Liaison (Algemeen Commandant Water en Scheepsvaartzorg) op te treden in het Regionaal Operationeel Team. Deze functionarissen hebben piket waardoor er deze functie altijd vervuld kan worden. Zij kunnen andere partijen inschakelen voor (technische) adviezen zoals het watermanagementcentrum. Het watermanagement-centrum heeft informatie over: waterstanden, overstromingsgevaar en waterkwaliteit. Bij extreme situaties zoals watertekorten, waterverontreiniging en overstromingsdreiging informeert en adviseert het watermanagementcentrum de landelijke en regionale waterbeheerders.

Wanneer de veiligheidsregio behoefte heeft aan een vertegenwoordiging van RWS in het CoPI, ROT of (RBT) dan geeft de veiligheidsregio (meldkamer Brandweer) dit door aan het Nautisch Centrum (NC). Het NC zorgt voor de alarmering van deze functionarissen.

3.3.3 Officier van dienst

De OVD-RWS is het aanspreekpunt namens Rijkswaterstaat op de plaats van de calamiteit en de vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat in het 'motorkapoverleg' of het Commando Plaats Incident (COPI). Wanneer als gevolg van de ernst of complexiteit van de situatie ondersteuning noodzakelijk is, kan de OVD-RWS een actiecentrum laten inrichten. Het actiecentrum kan ondersteuning bieden met onder meer, (technische) adviezen en/of de inzet van (extra) menskracht en middelen. Daarnaast kan de OVD-RWS intern opschalen naar het regionaal crisisteam van RWS. De OVD-RWS kan, intern of via aannemers, aan elk benodigd materieel komen. Denk bijvoorbeeld aan een bok (drijvende hijskraan), telekranen, ponton, duikers etc.

Nautisch centrum van Rijkswaterstaat

Het Nautisch Centrum (NC) is de "natte" meldkamer van RWS Zuid-Nederland. Het NC is gevestigd in Maasbracht en wordt permanent bemand en is daardoor altijd bereikbaar. Het NC is voor de veiligheidsregio de ingang als er sprake is van een incident op een vaarweg.

3.4 Nationale Politie

Bij ongevallen op het water ligt de verantwoordelijkheid bij de regionale eenheid. De landelijke eenheid, dienst Infra ondersteunt bij de uitvoering van de politieprocessen. Beide organisaties (te weten de Regionale Eenheid Oost-Brabant als de Landelijke eenheid, dienst Infra) hebben een OvD beschikbaar. De OvD van de regionale eenheid treedt op als vertegenwoordiger in het CoPI.

De vertegenwoordigers van de regionale eenheid Oost-Brabant en de Landelijke Eenheid maken werkafspraken over de uitvoering en de afstemming van taken, in lijn met het Regionaal Crisisplan.

4 Generieke operationele informatie

De focus van dit hoofdstuk ligt op de informatie die tijdens een incident van belang is. Veel van deze informatie wordt geborgd in en zichtbaar gemaakt met het Landelijk Crisis Management Systeem (LCMS). Voorbeelden hiervan zijn omgevingskaarten, plattegronden, mogelijke schadecirkels, preparatieve maatregelen ter beheersing en bestrijding van een incident.

4.1 Kaartmateriaal

Het kaartmateriaal is digitaal via LCMS voorhanden, hier wordt het ook actueel gehouden. Ter illustratie en om de leesbaarheid van dit plan te bevorderen is een overzicht van de vaarwegen in bijlage opgenomen.

4.2 Toegankelijkheid van de vaarwegen

Het water is niet overal even gemakkelijk toegankelijk voor de hulpverleners. Rijkswaterstaat beschikt over operationele informatie over eventuele obstakels voor de hulpverlening. Voor zover beschikbaar is deze informatie weergegeven in bijlage XV.

Het Nautisch Centrum van Rijkswaterstaat kan indien nodig regels stellen om de veiligheid van zowel de hulpverleners als ten aanzien van de vaarbewegingen te garanderen. Het Nautisch Centrum kan bepalen het scheepvaartverkeer stil te leggen.

In voorkomend geval kan besloten worden om ten behoeve van een efficiënte en effectieve bestrijding vanuit de twee Veiligheidsregio's aan te rijden. De uitgangspunten voor deze samenwerking en de wijze van het gezamenlijk optreden van de buurregio's is in bijlage IX beschreven.

4.3 Alarmering

Met betrekking tot de alarmering van de reguliere hulpverleningsdiensten en de sleutelfunctionarissen voor de crisisteams (inclusief het beleidsteam) wordt verwezen naar het Regionaal Crisisplan, zoals vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio.

Het Nautisch centrum van Rijkswaterstaat zorgt voor de doormelding aan de betreffende sleutelfunctionarissen van Rijkswaterstaat.

Bij de alarmering wordt uitgegaan van voorbereide scenario's. Een goede herkenning van het scenario is dus essentieel. De centralist kiest het scenario dat het meest van toepassing is op het daadwerkelijke incident en alarmeert overeenkomstig.

4.4 Crisiscommunicatie

In het Regionaal Crisisplan ligt de wijze vast waarop de crisiscommunicatie over en tijdens een (dreigende) ramp geregeld wordt. In geval een opschaling naar GRIP is burgemeester dan wel de voorzitter Veiligheidsregio bevoegd gezag (ook ten aanzien van de communicatie). In voorkomend geval bij een incident op of rond de vaarwegen valt een adviseur Communicatie van Rijkswaterstaat onder deze verantwoordelijkheid en zal deze als liaison contact leggen met het (Regionaal) Actiecentrum Voorlichting. Indien de

waterschappen vanuit hun verantwoordelijkheid betrokken zijn, geldt dit ook voor de communicatieadviseur (s) van de Waterschappen.

De communicatie adviseurs van het Regionaal Actiecentrum Communicatie verzorgen mede namens RWS en Waterschappen de communicatie over het incident. Het Regionaal Actiecentrum Communicatie van de Veiligheidsregio Brabant-Noord en communicatieadviseurs van RWS en de Waterschappen stemmen de activiteiten op elkaar af.

De interne communicatie binnen de verschillende partijen wordt door de eigen communicatieadviseur(s) verzorgd. De betreffende adviseur weet 'van welk domein' hij/zij is en communiceert uitsluitend over zaken die dat domein betreffen.

5 Maatscenario's

Aan de hand van de aanwezige veiligheidsrisico's worden maatscenario's bepaald.

Een maatscenario omschrijft een kader waarbinnen de betrokken disciplines zich kunnen voorbereiden op een redelijkerwijs te verwachten incident in het werkingsgebied van het Coördinatieplan Vaarwegen. Dit biedt een manier om te communiceren over en een (gezamenlijk) beeld te krijgen van toekomstige onzekerheden en factoren die van invloed zijn op beslissingen.

De gevolgen van een incident worden beïnvloed door de omstandigheden waarbinnen deze zich voordoet. Een incident met een partyboot kan leiden tot (aanzienlijk) meer slachtoffers dan aangegeven in het maatscenario. Het Coördinatieplan Vaarwegen richt zich echter op een aantal voorzienbare risico's en de hierop gerichte onmiddellijke alarmering. Dit laat onverlet dat er sprake kan zijn van opschaling indien de vereiste initieel gealarmeerde capaciteit onvoldoende is. Dit bijstellen van de opschaling kan geschieden door de meldkamer of de hoogst leidinggevende.

5.1 Uitgangspunten maatscenario's

Maatscenario's helpen de verschillende diensten om het werkelijke scenario sneller te herkennen en om sneller tot een gezamenlijk beeld te komen van het voorliggend incident. Daarnaast wordt het inzicht in elkaars slagkracht en knelpunten vergroot en kan sneller worden overgegaan naar de juiste actie.

Voor het beschrijven van de maatscenario's zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Voor het ontwikkelen van scenario's en operationele inzet is gebruik gemaakt van crisistype 'ongeval op water', zoals beschreven in de Handboek Voorbereiding Rampenbestrijding (2003), het Handboek Waterrand, het Vaarwegincidentmanagementplan van de Veiligheidsregio's Limburg-Noord en Limburg-Zuid en het Rampbestrijdingsplan Transport over de Maas (TOM), De inzet van middelen en de commandostructuur zijn afgestemd op de in het plan opgenomen uitgewerkte scenario's.
- Elke operationele eenheid, c.q. elke organisatie is verantwoordelijk voor de omvang en de kwaliteit van het beschikbaar te stellen personeel.
- De opkomsttijden zijn gerelateerd aan de wettelijk verplichte opkomsttijden overeenkomstig het Besluit Veiligheidsregio's.
- Alleen die informatie is opgenomen die een afwijking dan wel een aanvulling op het Regionaal Crisisplan betekent.
- Incidenten die met het eigen materiaal van de schipper bestreden kunnen worden en die niet bij voorbaat om een gecoördineerde inzet vragen worden niet benoemd.

5.2 Weging van aanwezige risico's

Op en rond de vaarwegen is er sprake van de volgende risico's:

1. Verstoring van de scheepsvaart (anders dan door brand/bommelding/aanvaring en/of ongevallen met gevaarlijke stoffen of een drenkeling)
2. Brand
3. Hulpverlening
4. Gevaarlijke stoffen
5. Bommelding

Daarnaast worden er vier verschillende categorieën onderscheiden, waarmee de omvang van het incident wordt aangeduid.

1. geen slachtoffers, lichte schade aan schip of aangevaren object dat verder functioneren niet onmogelijk maakt. Wellicht beperkte hinder;
2. lichte schade aan schip of aangevaren object waardoor functioneren onmogelijk wordt en waarbij zich mogelijk persoonlijk ongevallen hebben voorgedaan;
3. grote materiele schade en/of persoonlijk letsel en/of gevolgschade, escalatiemogelijkheden en (mogelijke) effecten voor de omgeving.
4. Zeer grote materiele schade en/of persoonlijk letsel en/of gevolgschade, escalatiemogelijkheden en (mogelijke) effecten voor de omgeving

5.3 Maatgevende scenario's

Met betrekking tot de slachtofferaantallen is het lastig om een indicatie te geven, omdat het van zeer veel factoren afhankelijk is. In het algemeen rekent de GHOR met slachtofferbeelden 10% T1, 30% T2 en 60% T3. Bij de hulpverlening wordt de eerste slagkracht gebaseerd op het aantal T1 en T2 slachtoffers.

Voorval	1 Klein	2 Middel	3 Groot	4 Zeer groot
1. Verstoring	VIS 1.1 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geen of beperkte stremming scheepvaart; ▪ Lichte schade aan vaartuig en/of object, functioneren wel mogelijk; ▪ Geen effecten voor de omgeving. 	VIS 1.2 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stremming scheepvaart gedurende korte tijd < 4 uur; ▪ Lichte schade aan vaartuig en/of object, functioneren niet mogelijk; ▪ Mogelijk effecten voor de omgeving. 	VIS 1.3 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stremming scheepvaart gedurende langere tijd > 4 uur; ▪ Grote schade aan vaartuig en/of object, functioneren niet mogelijk; ▪ Effecten voor de omgeving 	VIS 1.4 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stremming scheepvaart gedurende langere tijd > 4 uur; ▪ Zeer grote schade aan vaartuig en/of object, functioneren niet mogelijk ▪ Grote effecten voor de omgeving
2. Brand	VIS 2.1 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand klein vaartuig aan oever of op vaarweg geen slachtoffers; ▪ Brand in de nabijheid van een vaarweg met mogelijke impact scheepvaart; ▪ Brand op object (stuw, sluis, etc.). 	VIS 2.2 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand klein vaartuig (veerpont) met mogelijke slachtoffers; ▪ Brand klein vaartuig in (jacht)haven; ▪ Brand vrachtschip zonder slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen. 	VIS 2.3 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand op passagierschip; ▪ Brand op vrachtschip met mogelijke slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen. 	VIS 2.4 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand op passagierschip met niet of beperkt zelfredzame opvarenden.
3. Hulpverlening	VIS 3.1 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Klein ongeval/ beknelling aan boord van een klein vaartuig of op object; ▪ Drenkeling, voertuig te water. 	VIS 3.2 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zinkend klein vaartuig of vrachtschip met mogelijk slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen; ▪ Meerdere drenkelingen of 	VIS 3.3 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zinkend passagierschip met mogelijke slachtoffers; ▪ Meerdere drenkelingen of autobus te water; ▪ Aanvaring passagierschip met 	VIS 3.4 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zinkend passagierschip met niet of beperkt zelfredzame opvarenden.

		<p>voertuig met meerdere personen te water;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanvaring klein vaartuig met ander klein vaartuig of met vrachtschip zonder gevaarlijke stoffen of met passagierschip, mogelijke slachtoffers. 	<p>ander passagierschip of met vrachtschip, mogelijke slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen.</p>	
4. Gevaarlijke stoffen	<p>VIS 4.1</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedreiging stabiliteit lading en/of functioneren van het vaartuig; ▪ Risico op emissie van gevaarlijke stof. 	<p>VIS 4.2</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Incident met emissie van gevaarlijke stoffen waarbij het gevaar zich beperkt tot het brongebied. 	<p>VIS 4.3</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Incident met emissie van gevaarlijke stoffen met gevaar buiten het brongebied; ▪ Emissie van gevaarlijke stoffen met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied. 	<p>VIS 4.4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niet van toepassing
5. Bommelding	<p>VIS 5.1</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geen of beperkte stremming scheepvaart; ▪ Geen effecten voor de omgeving. 	<p>VIS 5.2</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stremming scheepvaart gedurende korte tijd < 4 uur; ▪ Mogelijk effecten voor de omgeving. 	<p>VIS 5.3</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stremming scheepvaart gedurende langere tijd > 4 uur; ▪ Effecten voor de omgeving. 	<p>VIS 5.4</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niet van toepassing

5.4 Coördinatie niveaus vaarwegincidenten

Een vaarwegincident wordt benoemd naar vaarwegincidentscenario (VIS) 1.1 tot en met 5.4. Per vaarwegincidentscenario wordt in een GRIP-coördinatie niveau aangegeven als de situatie op de incidentlocatie duidelijk aansluit bij een in de GRIP-procedure bepaald niveau. In alle andere gevallen geven de leidinggevers ter plaatse aan wanneer en op welk niveau zij de operationele en bestuurlijke coördinatie noodzakelijk achten.

De meldkamer(s) van de hulpdiensten benoemen in de meldingsfase het vaarwegincidentscenario. De leidinggevende van een hulpdienst bepaalt (vervolgens) formeel het GRIP-coördinatie niveau. De bepaling van het GRIP coördinatie niveau is te allen tijde voorbehouden aan de hulpdiensten.

Indien er sprake is van bijzondere locaties of objecten waar in geval van een incident afwijkende afspraken over bestaan in de vorm van een rampbestrijdingsplan of multidisciplinair coördinatieplan zijn deze van toepassing boven het gebruik van de in dit coördinatieplan beschreven maatregelen.

6 Incidentbestrijding

Dit hoofdstuk geeft specifieke aandachtspunten bij de incidentbestrijding van de aangegeven scenario's, zonder hierin uitputtend te zijn.

6.1 Risico's voor hulpverleners

Hulpverleners lopen risico's op het water en op de objecten. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico's aangegeven:

Risico	Door	Omschrijving
Verdrinking	Stromingen	<ul style="list-style-type: none">- Onder het wateroppervlak zijn (plaatselijk) sterke stromingen mogelijk. Zeker in de buurt van sluizen en stuwen- Sterkste stromingen zijn in het midden van de rivier hierdoor risico om meegesleurd te worden;- Stromingen in de sluiskolk door: omloopriolen, schuiven in deuren en schroeven
	Onderkoeling	<ul style="list-style-type: none">- Door onderkoeling kan een persoon niet meer zwemmen en verdrinkt deze;- In ijskoud water treedt onderkoeling na enkele minuten al op;- Rivierwater kan aan de oppervlakte en oever warm aanvoelen maar ijskoud zijn op geringe diepte;- Het water in het midden van de rivier is kouder dan aan de oevers;- IJs op een rivier is per definitie onbetrouwbaar. Door het schutten van schepen kan er onder een ijsvloer lucht zitten. Hierdoor neemt de draagkracht van het ijs af.
Lichamelijk letsel	Aanvaring	Schepen hebben een dode hoek. Hoe groter het schip, hoe groter de dode hoek.
	Obstakels / afval	<ul style="list-style-type: none">- Je kan niet zien wat er onder water ligt. Er bestaat een risico dat je lichamelijk letsel oploopt door het stappen of springen in het water.
	Vallen van hoogte	<ul style="list-style-type: none">- (Grote) hoogteverschillen tussen sluis / stuw en waterniveau;- Ladders in sluiskolk zijn vaak glad.
	Beknelling	<ul style="list-style-type: none">- Bij aandrijvings- en bewegingswerken (bv. sluisdeuren, in machinekamers etc.).
	Elektrocucie	<ul style="list-style-type: none">- Binnen de objecten zijn laag- en hoogspanningsinstallaties aanwezig.
Ziektes	Besmetting via mond, neus en huidwondjes	<ul style="list-style-type: none">- Het gaat om klachten die veroorzaakt worden door: blauwalgen, botulisme en zwemmersjeuk;- Ziekte van Weil. Via de urine van de bruine rat komen de bacteriën in het water.
Uitbreiding incident	Aard van het object	<ul style="list-style-type: none">- Niet elke sluiskolk en stuw is even makkelijk bereikbaar voor brandbestrijding en/of hulpverlening;- Onbekendheid locatie incident, lading betrokken vaartuig, aantal opvarenden en (blus)leidingen;

		- Onbekendheid met (on)mogelijkheden van het object en het waterbeheer
--	--	--

6.2 Redding

De redding op het water wordt veelal vertraagd doordat het benodigde materieel moeilijk ter plaatse te krijgen is. De vaartuigen van Rijkswaterstaat maar ook de blusboten hebben een bepaalde opkomsttijd. En afhankelijk van de beschikbaarheid kan dit tot enkele uren duren. Dit maakt dat de status van de slachtoffers een verslechterd beeld kan geven. Met dit gegeven moet men in de hulpverlening rekening houden.

6.3 Slagkracht hulpverleners

De wijze van opschaling van de reguliere diensten brandweer, GHOR, politie, gemeenten en de water- en scheepvaartzorg (lees Waterschap en Rijkswaterstaat) staan beschreven in het Regionaal Crisisplan.

6.3.1 Nautisch centrum

Het Nautisch Centrum (NC) is de “natte” meldkamer van RWS Zuid-Nederland. Het NC is gevestigd in Maasbracht en is permanent bemand en daardoor altijd bereikbaar. Het NC is voor de veiligheidsregio de ingang als er sprake is van een incident op een vaarweg.

Bij het NC is veel informatie beschikbaar. Wanneer de naam van een schip bekend is kan het NC aangeven: wat de afmetingen zijn van het schip, het aantal opvarenden en de lading. Van de lading is bekend: de soort lading, hoeveelheid, eventueel UN-nummer, de herkomst en de bestemming.

Daarnaast kan het NC er voor zorgen dat scheepvaart snel stilgelegd wordt. Door middel van het regelen van de waterafvoer kan (beperkt) de verspreiding van eventuele verontreinigingen tegengegaan worden.

6.3.2 Vaartuigen

RWS heeft patrouillevaartuigen, meetvaartuigen en werkschepen die werkzaamheden op het water uitvoeren. De primaire taken van de patrouillevaartuigen zijn verkeersbegeleiding en handhaving van de scheepvaart.

De vaartuigen van RWS hebben de volgende mogelijkheden:

- Via Marifoon hebben zij direct contact met de scheepvaart;
- De patrouillevaartuigen hebben een kleine kraan aan boord. De mogelijkheden hiervan zijn beperkt. Werkschepen hebben een sterkere kraan en een werkdek. Het meetvaartuig is voorzien van een sonar en een multibeam voor het krijgen van een beeld onder water;
- De vaartuigen zijn voorzien van storzkoppelingen voor het aansluiten van brandweerslangen. De capaciteit van de pompen is echter niet zo groot omdat de vaartuigen van RWS geen officiële taak hebben in de brandbestrijding.

De afhandeling van incidenten op het water duurt in het algemeen langer dan incidenten die op het land plaatsvinden. Dit komt door de slechtere bereikbaarheid van de incidentlocatie,

doordat de af te leggen snelheid per uur op het water veel lager ligt en/of het dichtstbijzijnde vaartuig van RWS nog een paar uur moet varen voordat deze bij de incidentlocatie is.

6.3.3 Slagkracht Brandweer Brabant-Noord

Tankautospuiten, grijpredding

Alle tankautospuiten van Brandweer Brabant-Noord beschikken over de middelen om een grijpredding uit te kunnen voeren volgens de gestelde criteria in de wet, water van maximaal 1,5 meter diepte en 15 meter uit de wal. Opkomsttijd van de tankautospuiten bedraagt maximaal 15 minuten.

Snelle InterventieBoten (SIB's)

Brandweer Brabant-Noord heeft vijf SIB's tot haar beschikking (overzicht zie bijlage). SIB's zijn middelgrote kunststof of rubberboten die aangedreven worden door een lichte buitenboordmotor. De boten bieden ongeveer plaats aan 6 tot 8 personen. De SIB's worden verplaatst via trailers en kunnen op lanceerplaatsen ter water gelaten worden. De opkomsttijd van de SIB's bedraagt voor de Maas (streeftijd) maximaal 20 minuten. De SIB's vervullen voornamelijk een ondersteunende en/of dienstverlenende rol. De volgende taken kunnen als inzetcriteria worden genomen:

- Bestrijding van brand op en om het water³;
- (Spoedeisende) hulpverlening;
- Ondersteuning bij evacuatie van schepen;
- Ondersteuning bij lekkage schip of grondingen;
- (Assistentie bij) zoektochten naar vermisten/drenkelingen (Search and Rescue);
- Ondersteuning bij bereikbaarheid van ondergelopen (uiterwaarden) gebieden;
- Ondersteuning duikteam bij duikinzet (Leidraad bestrijding Waterongevallen);
- Ondersteuning van taken politie/GHOR/RAV/RWS/gemeente;
- Bereikbaarheid recreatiegebieden vergroten.

Duikteam

Er is één regionaal duikteam dat geformeerd wordt door leden van de 24 uren bezetting van de post 's-Hertogenbosch. Het duikteam heeft als primaire taak het redden van te water geraakte mensen of dieren. Het team kent een (streef) opkomsttijd van maximaal 45 minuten. Dit is erg afhankelijk van de plaats en bereikbaarheid. Het duikteam heeft ook een SIB en een rescue board (ijsreddingen) tot haar beschikking.

6.4 Slagkracht Blusboten

Voor de bestrijding van incidenten als brand op schepen of langs het water, ongevallen gevaarlijke stoffen en hulpverleningen kunnen blusboten ingezet worden. De bemanning van deze schepen is getraind op scheepsbrandbestrijding. Op de grote rivieren zijn drie grote blusboten actief.

- Dordrecht, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid;
- Tiel, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid;
- Nijmegen, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.

³ De brandbestrijdingstaken kunnen door de huidige SIB's maar zeer beperkt worden vervuld. De vaartuigen zijn niet ingericht voor brandbestrijding en zijn niet hitte bestendig.

In Drimmelen (Veiligheidsregio Midden- en West Brabant) is een kleine snelle blusboot met vermogen vergelijkbaar aan een standaard MSA (motorspuitaanhanger) beschikbaar.

De wijze van alarmeren en de kenmerken van de blusboten zijn beschreven in bijlage XIII.

7 BOB-kaarten (Beeld, Oordeel, Besluitvorming)

Tijdens de multidisciplinaire crisisonderleggen wordt landelijk de BOB-systematiek (Beeld-, Oordeel-, Besluitvorming) gehanteerd. Dit is een gestructureerd proces om in crisissituaties tot adequate besluitvorming en gerichte acties te komen.⁴

Aangezien dat incidenten zoals beschreven in dit coördinatieplan in een bepaalde context plaats vinden, kan er vooraf al het een ander aan beeldvorming, te verwachten knelpunten met mogelijke oplossingen en voor te nemen besluiten worden bedacht. Deze zaken kunnen per sleutelfunctionaris worden weergegeven in een zogenoemde BOB-kaart.

7.1 Doelstelling BOB-kaart

Een BOB-kaart is een middel ter ondersteuning tijdens en voorbereiding van de multidisciplinaire crisisonderleggen, van het CoPI en het ROT. Dat wil zeggen dat de BOB-kaart de:

- Beeldvorming ondersteunt met relevante specifieke informatie of daar naar verwijst.
- Oordeelsvorming ondersteunt door vooraf bedachte knelpunten, prioriteiten en dilemma's via de BOB-kaart snel en overzichtelijk onder de aandacht komen.
- Besluitvorming en te ondernemen acties ondersteunt door een voorstel te doen in de besluiten die genomen en acties die uitgezet dienen te worden.

Een BOB-kaart geeft houvast, versnelt de besluitvorming en brengt focus aan tijdens het crisisonderleg en daarmee de incidentbestrijding.

7.2 Uitwerking BOB-kaart

De BOB-kaarten worden voor de scenario's 2.4 (brand op een passagiersschip met niet of beperkt zelfredzame opvarenden) en 3.4 (zinkend passagiersschip met niet of beperkt zelfredzame opvarenden) uitgewerkt. Een voorbeeld van een (lege) BOB-kaart is als bijlage bij het coördinatieplan gevoegd. De uitgewerkte kaarten zijn tijdens een incident beschikbaar via LCMS en op papier, in de betreffende commandoruimten (CoPI en ROT).

⁴ BOB tijdens een crisisonderleg:

Beeld: Feitelijke waarnemingen (Hebben we hetzelfde gezien?)

Oordeel: Overwegingen, prioriteiten, scenario's, knelpunten (Vinden we hetzelfde belangrijk en zien we dezelfde oplossingen?)

Besluit: Verwachtingenmanagement en acties (Wat verwachten we van elkaar, wat spreken we af?)

8 Bijlagen

Bijlage I	Verantwoording
Bijlage II	Implementatieparagraaf
Bijlage III	Gemeentegrenzen en Veiligheidsregio's
Bijlage IV	Stroomgebieden Maas, Zuid-Willemsvaart, Dieze en Kanaal Henriëttewaard
Bijlage V	Inzetvoorstellen
Bijlage VI	Opstapplaatsen
Bijlage VII	Luchtfoto sluisencomplex bij Lith
Bijlage VIII	Voorbeeld BOB-kaart
Bijlage IX	Uitgangspunten gezamenlijk optreden buurregio's
Bijlage X	Overzicht aantal transporten en vervoerd gewicht
Bijlage XI	Lijst met locaties Gemeentelijke Beleidsteams
Bijlage XII	Aandachtgebieden Gemeenten
Bijlage XIII	Materiele ondersteuning
Bijlage XIV	Obstakels in relatie tot de hulpverlening
Bijlage XV	Recreatie (commerciële activiteiten en gemotoriseerde recreatievaart)
Bijlage XVI	Afkortingenlijst

Bijlage I Verantwoording

Dit Coördinatieplan Vaarwegen is tot stand gekomen met medewerking van de projectgroep Coördinatieplan Vaarwegen. Deze projectgroep onder leiding van het Veiligheidsbureau bestond uit vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, Waterschap Aa en Maas, de Politie Brabant-Oost, de Landelijke Eenheid dienst Infra, de regionale brandweer, de GHOR en vertegenwoordigers van de gemeenten Oss en 's-Hertogenbosch.

Bij het tot stand komen van het coördinatieplan heeft de projectgroep zorgvuldig gekeken naar de landelijke ontwikkelingen op het gebied van incidentbestrijding op het water en naar hetgeen de omliggende Veiligheidsregio's in hun plannen hebben geregeld. Helaas is er geen eenduidigheid in Nederland voor wat betreft de vaarwegincidentscenario's en volgen de omliggende regio's andere scenario's. De projectgroep heeft er bewust voor gekozen om de Vaarwegincidentscenario's, welke de Veiligheidsregio's Limburg-Noord en Limburg-Zuid hanteren, te volgen en niet de scenario's uit het Project Waterrand. Dit omdat deze vaarwegincidentscenario's (VIS) het meest aansluiten bij de reeds binnen de Veiligheidsregio gehanteerde scenario's en procedures voor snelwegincidentmanagement en treinincidentmanagement.

Het feit dat de Veiligheidsregio Brabant-Noord deze scenario's hanteert is zorgvuldig afgestemd met de buurregio's zowel op ambtelijk (beleids-)niveau als op het niveau van de meldkamers. Wij realiseren ons terdege dat dit een inspanning en accuraatheid vraagt van het Gemeenschappelijk Meldcentrum (GMC) bij het ontvangen en de uitvraag van de melding, zodat in de contacten met de omliggende meldkamers over een incident op de Maas geen onduidelijkheden over aard, risico en omvang van het incident.

Door de ontwikkeling en ingebruikname een digitaal uitvraagprotocol (stappenplan) op de Meldkamer kan gericht en snel uitgevraagd worden en kan direct de noodzakelijk inzet van de operationele diensten worden bepaald.

Bijlage II Implementatieparagraaf

Het opstellen en het bestuurlijk vaststellen van een coördinatieplan vaarwegen voor de Veiligheidsregio Brabant-Noord zijn belangrijke stappen om te komen tot een adequate hulpverlening op het moment er zich op de vaarwegen een incident of crisis voordoet. Maar een plan blijft in de lade als de gebruikers van het plan niet weten hoe zij het moeten gebruiken. Bij het opstellen van het plan is door de projectgroep steeds de operationele bruikbaar voor ogen gehouden. Geen grote papieren tijger, maar herkenbaar, bruikbaar en compact.

Een belangrijk onderdeel van de implementatie is het verwerken van de scenario's en de inzetvoorstellen in de meldkamers van de Brandweer, Politie en de Ambulancezorg. In principe is het verwerken van de nieuwe scenario's en inzetvoorstellen een monodisciplinaire verantwoordelijkheid. Met de kolommen zijn dan ook afspraken gemaakt over het tijdstip waarop deze wijzigingen in de meldkamers zijn verwerkt. In overleg met de operationele diensten treedt het coördinatieplan op 1 oktober 2013 in werking.

Voor de meldkamer Brandweer en de brandweer bestaan de activiteiten uit:

1. Opstellen van een mutatieprotocol (PRN);
2. Opname in de regionale inzetmatrix (PRN);
3. (Door)ontwikkelen beslisboom VIS (door meldkamer en PRN/Veiligheidsbureau);
4. Programmeren beslisboom VIS (meldkamer);
5. Mutaties in GMS:
 - a. Aanmaken karakteristieken en bijbehorende waarden (meldkamer)
 - b. Aanmaken parsertermen (meldkamer)
 - c. Aanmaken inzetbehoefte (meldkamer)
 - d. Koppelen beslisboom VIS aan het meldkamerboek (meldkamer)
6. Opname in de ROP (algemeen deel door PRN);
7. Opname in de ROP (meldkamerdeel door MKB);
8. Instructie/communicatie centralisten MKB (meldkamer);
9. Samenwerkingsoefening meldkamers en het Nautisch Centrum;
10. Communicatie en eventueel instructie naar het 'veld' (communicatie/PRN/Vakbekwaamheid)

Voor de meldkamer Politie en de politie bestaan de activiteiten uit:

1. Aanpassen alarmeringsprotocollen aan VIS
2. Instructie meldkamercentralisten
3. Bekend maken bij Officieren van Dienst
4. Deelname aan (multidisciplinaire) meldkamer oefeningen
5. Deelname aan multidisciplinaire oefeningen

Voor de meldkamer Ambulancezorg en de GHOR bestaan de activiteiten uit:

1. Aanpassen alarmeringsprotocollen conform VIS in GMS
2. Instructie meldkamercentralisten
3. Bekend maken bij Officieren van Dienst
4. Deelname aan (multidisciplinaire) meldkameroefening
5. Deelname aan de multidisciplinaire oefening(en) van de veiligheidsregio Brabant-Noord;

Voor Bevolkingszorg bestaat het implementeren uit

1. Aanpassen alarmeringsprotocollen (meldkamer Brandweer)
2. Bekend maken bij de Officieren van Dienst Bevolkingszorg en de Algemeen Commandanten Bevolkingszorg.
3. Deelname aan (multidisciplinaire) oefeningen.

Voor Rijkswaterstaat bestaat het implementeren van het coördinatieplan uit de volgende activiteiten:

1. Het toelichten van het plan aan de medewerkers van de crisisorganisatie: medewerkers Nautisch Centrum, OVD-ers, mobiel verkeersleiders, crisiscoördinatoren en liaisons OT en BT;
2. Het testen van de communicatie tussen Nautisch Centrum en Meldkamer Brandweer;
3. Monodisciplinaire evaluaties van incidenten en het leveren van een bijdrage aan multidisciplinaire evaluaties.
4. Deelname aan de multidisciplinaire oefening(en) van de veiligheidsregio Brabant-Noord;

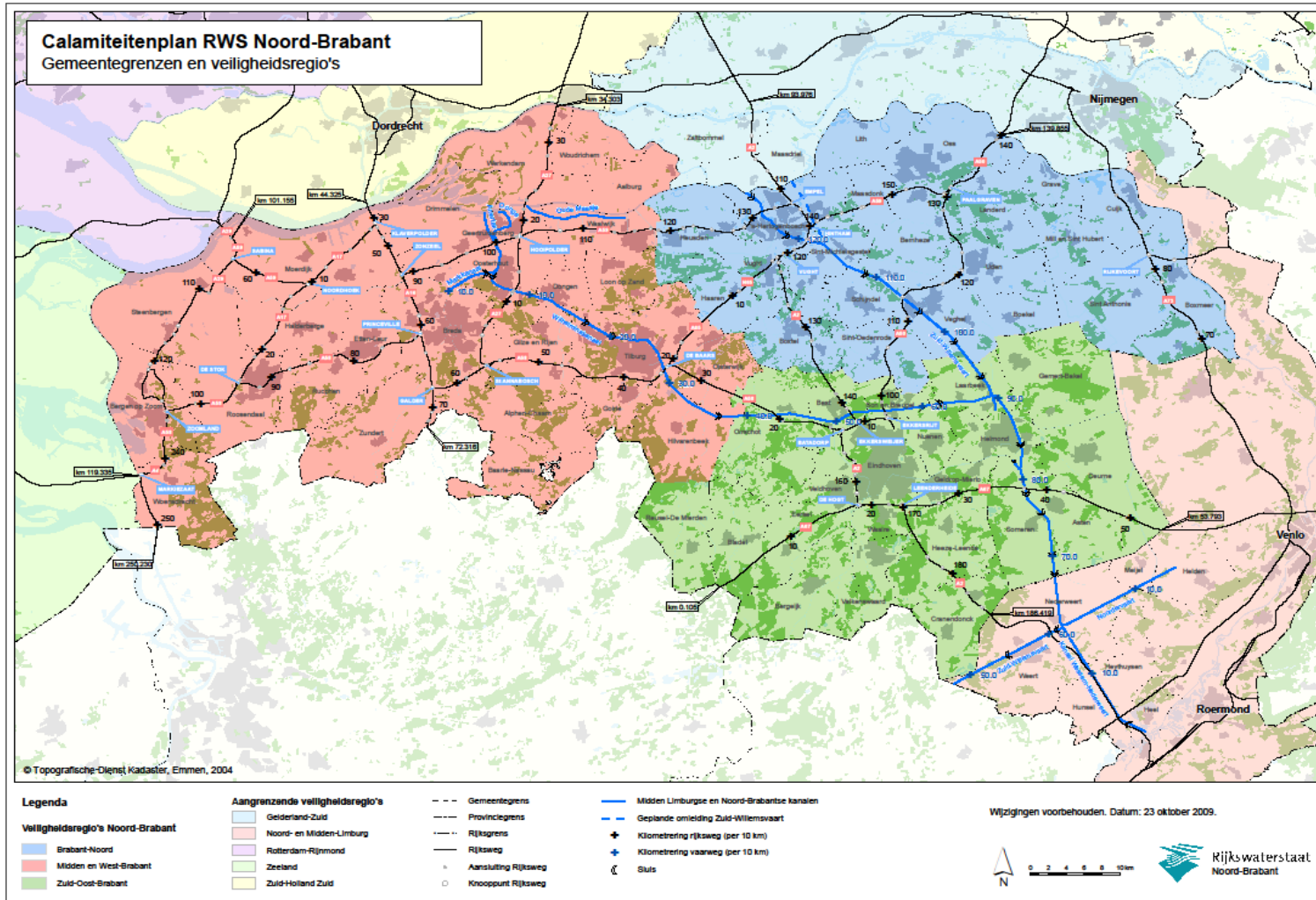
Oefenen

Een ander onderdeel van de implementatie is het oefenen met het plan en de uitgewerkte scenario's. Afhankelijk van de beschikbaarheid van de Officieren van Dienst Waterscheepsvaartzorg (bij Rijkswaterstaat) wordt in afstemming met het MOTO het beoefenen van het coördinatieplan in het oefenjaarplan 2014 dan wel in het jaarplan 2015 als thema voor de multidisciplinaire teams opgenomen. Rijkswaterstaat is bezig met de werving van deze functionarissen.

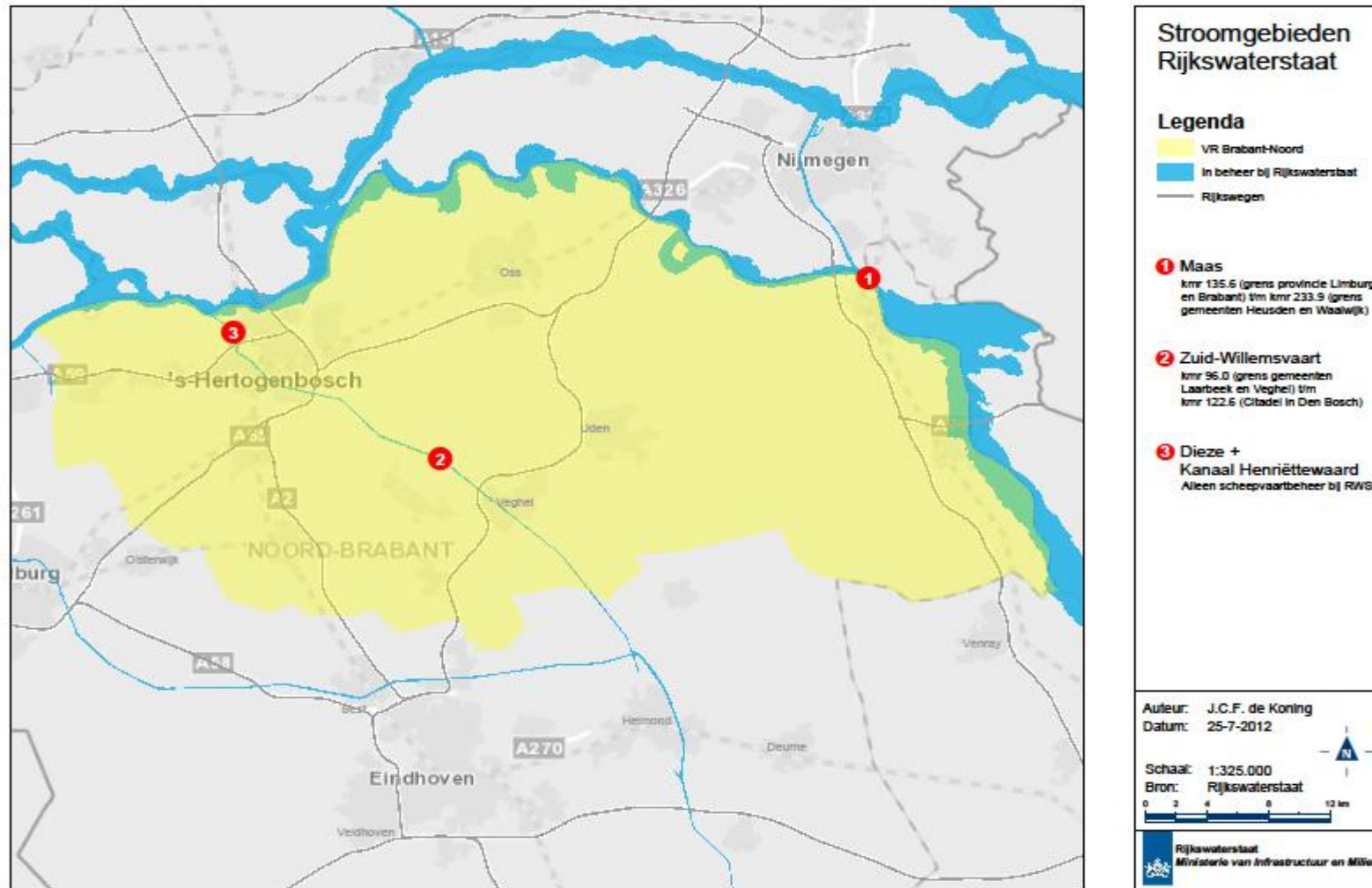
In het convenant dat in december 2012 met Rijkswaterstaat, de waterschappen en de Veiligheidsregio Brabant-Noord is afgesloten. In het kader van de convenantsafspraken zullen Rijkswaterstaat en de Waterschappen dan ook deelnemen aan de multidisciplinaire oefeningen.

De kolommen zijn zelf verantwoordelijk voor het beoefenen van de monodisciplinaire processen en de bekendheid van het plan bij eigen medewerkers.

Bijlage III Gemeentegrenzen en Veiligheidsregio's



Bijlage IV Stroomgebieden Maas, Zuid-Willemsvaart, Dieze en Kanaal Henriëttewaard



Bijlage V Inzetvoorstellen

Vaarweg Incident Scenario 1: Verstoring				
Scenario	VIS 1.1	VIS 1.2	VIS 1.3	VIS 1.4
Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"> Geen of beperkte stremming scheepvaart; Lichte schade aan vaartuig en/of object, functioneren wel mogelijk; Geen effecten voor de omgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> Stremming scheepvaart gedurende korte tijd < 4 uur; Lichte schade aan vaartuig en/of object, functioneren niet mogelijk; Mogelijk effecten voor de omgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> Stremming scheepvaart gedurende langere tijd > 4 uur; Grote schade aan vaartuig en/of object, functioneren niet mogelijk; Effecten voor de omgeving. 	VIS 1.4 <ul style="list-style-type: none"> Stremming scheepvaart gedurende langere tijd > 4 uur; Zeer grote schade aan vaartuig en/of object, functioneren niet mogelijk Grote effecten voor de omgeving
Inzetbehoefte Hulpdiensten				
GRIP				
Brandweertzorg	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.
Politiezorg	Op aanvraag 1 surveillance eenheid ter plaatse	1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P wordt in kennis gesteld. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld	1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P wordt in kennis gesteld. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. Aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid PD (ruim afzetten).	Afhankelijk van behoefte wordt verder opgeschaald.
Geneeskundige zorg	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.
Bevolkingszorg (gemeente)	OvD-BZ informeren	OvD-BZ informeren	OvD-BZ informeren, mogelijke inschakeling van overige gemeentelijke diensten	OvD-BZ informeren, mogelijke inschakeling van overige gemeentelijke diensten
Water en Scheepsvaartzorg (Rijkswaterschap)	Aannemer; bij schadevaring ook OVD RWS	OVD RWS en/of mobiel verkeersleider	OVD-RWS, mobiel verkeersleider, AC water en scheepsvaartzorg.	OVD-RWS, mobiel verkeersleider, AC Water en scheepsvaartzorg.
Water en Scheepsvaartzorg	Geen	Op aanvraag	Op aanvraag	Op aanvraag

(Waterschap)				
Defensie	Geen	Geen	Geen	Geen
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> o Opstap/uitstapplaatsen voor evacuatie en boothellingen; o Veiligstellen vaarweg, informatie vaartuigen en inzet aannemers (meldkamer RWS); 			

Vaarweg Incident Scenario 2: Brand

Scenario	VIS 2.1	VIS 2.2	VIS 2.3	VIS 2.4
Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand klein vaartuig geen slachtoffers; ▪ Brand in de nabijheid van een vaarweg met mogelijke impact scheepvaart; ▪ Brand op object (stuw, sluis, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand klein vaartuig met mogelijke slachtoffers; ▪ Brand klein vaartuig in (jacht)haven; ▪ Beperkte brand vrachtschip zonder slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand op passagierschip; ▪ Brand op vrachtschip met mogelijke slachtoffers, zonder gevaarlijke stoffen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brand op passagierschip met niet of beperkt zelfredzame opvarenden, met mogelijke slachtoffers.

Inzetbehoefte Hulpdiensten

GRIP				GRIP 1
Brandweezorg	1x TS 1x SIB Twijfel locatie, Gelderland-Zuid: 1x TS	1x TS 1x SIB 1x OvD Twijfel locatie, Gelderland-Zuid: 1x TS 1x Oppervlakteredding/ SIB	2x TS 2x SIB 1x OvD Twijfel locatie, Gelderland-Zuid: 1x TS 1x Oppervlakteredding/ SIB	2x TS 2x SIB 1x OvD Twijfel locatie, Gelderland-Zuid: 1x TS 1x Oppervlakteredding/ SIB
Politiezorg	Op aanvraag 1 surveillance eenheid ter plaatse	Minimaal 1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P wordt in kennis gesteld. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld	Minimaal 2 surveillance eenheden ter plaatse. OvD-P gaat ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. Aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid PD (ruim afzetten).	Idem 2.3 . OvD-P dienst infra komt ter plaatse
Geneeskundige zorg	OvD-G.	2 ambulances OvD-G	2 ambulances (verdere opschaling op aanvraag) OvD-G	2 ambulances (verdere opschaling op aanvraag. OvD-G
Bevolkingszorg (gemeente)	OvD-BZ informeren, mogelijke inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester/gem. secretaris /	OvD-BZ informeren, mogelijke inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester/gem. secretaris /	OvD-BZ informeren gaat ter plaatse en inschakeling overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester/ gem. secretaris/	OvD-BZ informeren gaat ter plaatse en inschakeling overige gemeentelijke diensten, informeren

	communicatie	communicatie	communicatie	Burgemeester/ gem. secretaris/ communicatie
Water- en Scheepsvaartzorg (Rijkswaterstaat)	OVD-RWS en/of mobiel verkeersleider Bij watervervuiling ook Handhaver	OVD-RWS en/of mobiel verkeersleider Bij watervervuiling ook Handhaver	OVD-RWS, mobiel verkeersleider. Bij watervervuiling ook handhaver,	OVD-RWS, mobiel verkeersleider. Bij watervervuiling ook handhaver
Water en Scheepsvaartzorg (Waterschap)	Op aanvraag	Op aanvraag	Op aanvraag	Op aanvraag
Defensie	Geen	Geen	Geen	Op aanvraag
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inzet blusboten (opkomsttijden): Dordrecht (>2,5 uur – 4 uur), Drimmelen (45 min -2,5 uur), Tiel (1 uur - 3 uur) en Nijmegen (1,5 uur - 4 uur); ○ Opstap/uitstapplaatsen voor evacuatie en boothellingen; ○ Veiligstellen vaarweg, informatie vaartuigen en inzet aannemers (meldkamer RWS). 			

Vaarweg Incident Scenario 3: Hulpverlening				
Scenario	VIS 3.1	VIS 3.2	VIS 3.3	VIS 3.4
Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klein ongeval/ beknelling aan boord van een klein vaartuig of op object; ▪ Drenkeling, voertuig te water. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zinkend klein vaartuig of vrachtschip met mogelijk slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen; ▪ Meerdere drenkelingen of voertuig met meerdere personen te water; ▪ Aanvaring klein vaartuig met ander klein vaartuig of met vrachtschip zonder gevaarlijke stoffen of met passagierschip, mogelijke slachtoffers. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zinkend passagierschip met mogelijke slachtoffers; ▪ Meerdere drenkelingen of autobus te water; ▪ Aanvaring passagierschip met ander passagierschip of met vrachtschip, mogelijke slachtoffers en zonder gevaarlijke stoffen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zinkend passagierschip met niet of beperkt zelfredzame opvarenden.
Inzetbehoefte Hulpdiensten				
GRIP			GRIP 1	GRIP 1 of hoger
Brandweezorg	1x TS 1x Duikteam 1x SIB 1x OvD	1x TS 1x Duikteam 1x SIB 1x OvD	1x TS 1x Duikteam 2x SIB 1x OvD	1x TS 1x Duikteam 2x SIB

	Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS 1x Oppervlakterredding	Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS 2x Oppervlakterredding	Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS 2x Oppervlakterredding	1x OvD Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS 2x Oppervlakterredding
Politiezorg	Minimaal 1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P in kennis stellen.	Minimaal 2 surveillance eenheden ter plaatse. OvD-P ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. OvD-P dienst Infra komt ter plaatse.	Minimaal 3 surveillance eenheden ter plaatse. OvD-P gaat ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. Aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid PD (ruim afzetten). OvD-P dienst infra komt ter plaatse.	Idem 3.3 (verdere opschaling naar behoefte met mogelijke inzet van het SGBO).
Geneeskundige zorg	1 ambulance OvD-G	2 ambulances OvD-G	2 ambulances (verder opschaling op aanvraag) OvD-G	2 ambulances (verder opschaling op aanvraag)
Bevolkingszorg (gemeente)	OvD-BZ informeren, mogelijke inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester/ gem. secretaris / communicatie	OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester / gem. secretaris / communicatie	OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester / gem. secretaris / communicatie	OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester/ gem. secretaris / communicatie
Water- en Scheepsvaartzorg (Rijkswaterstaat)	OVD-RWS en/of mobiel verkeersleider	OVD-RWS en/of mobiel verkeersleider	OvD-RWS, mobiel verkeersleider,	OvD-RWS, mobiel verkeersleider
Water en Scheepsvaartzorg (Waterschap)	Geen	Op aanvraag	Op aanvraag	Op aanvraag
Defensie	Geen	Geen	Op aanvraag	Afhankelijk van opschaling
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> o Inzet blusboten (opkomsttijden): Dordrecht (>2,5 uur – 4 uur), Drimmelen (45 min -2,5 uur), Tiel (1 uur - 3 uur) en Nijmegen (1,5 uur - 4 uur); o Opstap/uitstapplaatsen voor evacuatie en boothellingen; o Veiligstellen vaarweg, informatie vaartuigen en inzet aannemers (meldkamer RWS). 			

Vaarweg Incident Scenario 4: Ongeval Gevaarlijke Stoffen (OGS)				
Scenario	VIS 4.1	VIS 4.2	VIS 4.3	VIS 4.4
Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"> Bedreiging stabiliteit lading en/of functioneren van het vaartuig; Risico op emissie van gevaarlijke stof. 	<ul style="list-style-type: none"> Incident met emissie van gevaarlijke stoffen waarbij het gevaar zich beperkt tot het brongebied. 	<ul style="list-style-type: none"> Brand waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Emissie van gevaarlijke stoffen met gevaar voor gezondheid buiten het brongebied. 	<ul style="list-style-type: none"> Niet van toepassing
Inzetbehoefte Hulpdiensten				
GRIP			GRIP 2	
Brandweezorg	1x TS 1x SIB 1x OvD Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS	1x TS 2x SIB 1x OvD 1x AGS Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS	1x TS 2x SIB 1x OvD 1x AGS Twijfel locatie, Gelderland: 1x TS	
Politiezorg	Minimaal 1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P in kennis stellen.	Minimaal 2 surveillance eenheden ter plaatse. OvD-P ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. OvD-P dienst Infra komt ter plaatse.	Minimaal 2 surveillance eenheden ter plaatse. OvD-P gaat ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. Aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid PD (ruim afzetten). OvD-P dienst infra komt ter plaatse.	
Geneeskundige zorg	OvD-G	OvD-G	OvD-G	
Bevolkingszorg (gemeente)	OvD-BZ OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester / gem. secretaris / communicatie	OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester/gem. secretaris / communicatie	OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, inschakeling van overige gemeentelijke diensten, informeren Burgemeester / gem. secretaris / communicatie	
Water- en Scheepsvaartzorg (Rijkswaterstaat)	OVD-RWS Bij watervervuiling ook handhaver	OVD-RWS Bij watervervuiling ook handhaver	OVD-RWS, mobiel verkeersleider. Bij watervervuiling ook handhaver	
Water- en Scheepsvaartzorg (Waterschap)	OvD. Bij waterverontreiniging ook handhaver.	OvD. Bij waterverontreiniging ook handhaver.	OvD. Bij waterverontreiniging ook handhaver.	
Defensie	Geen	Geen	Officier Veiligheidsregio (ICMS)	

Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inzet blusboten (opkomsttijden): Dordrecht (>2,5 uur – 4 uur), Drimmelen (45 min -2,5 uur), Tiel (1 uur - 3 uur) en Nijmegen (1,5 uur - 4 uur); ○ Opstap/uitstapplaatsen voor evacuatie en boothellingen; ○ Veiligstellen vaarweg, informatie vaartuigen en inzet aannemers (meldkamer RWS).
-----------------	---

Vaarweg Incident Scenario 5: Bommelding / verdachte objecten

Scenario	VIS 5.1	VIS 5.2	VIS 5.3	VIS 5.4
Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Melding van aantreffen verdacht object/mogelijk explosief ▪ Geen of beperkte stremming vaarweg; ▪ Geen of beperkt gevaar voor de omgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dreiging van een aanslag op aangegeven locatie ▪ Stremming scheepvaart gedurende korte tijd < 4 uur; ▪ Mogelijk effecten voor de omgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Daadwerkelijk aantreffen van verdacht object/explosief met ontploffingsgevaar ▪ Stremming scheepvaart gedurende langere tijd > 4 uur; ▪ Effecten voor de omgeving. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niet van toepassing
GRIP				
Brandweezorg	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.	Geen. Op aanvraag.	
Politiezorg	TEV wordt in kennis gesteld In overleg met OvD-P gaat 1 surveillance eenheid ter plaatse.	TEV wordt in kennis gesteld. Minimaal 1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. OvD-P dienst Infra wordt in kennis gesteld.	TEV wordt in kennis gesteld. TEV is adviseur van de OvD-P. Minimaal 1 surveillance eenheid ter plaatse. OvD-P ter plaatse. Landelijk Operationeel Centrum (LOC) wordt in kennis gesteld. OvD-P dienst Infra wordt in kennis gesteld.. Verdere opschaling naar behoefte met mogelijke inzet van het SGB0).	
Geneeskundige zorg	OvD-G	OvD-G	OvD-G	
Bevolkingszorg (gemeente)	OvD-BZ informeren, informeren Burgemeester/gem. secretaris / communicatie	OvD-BZ informeren, informeren Burgemeester/gem. secretaris / communicatie eventueel overige gemeentelijke diensten inschakelen	OvD-BZ informeren, gaat ter plaatse, informeren Burgemeester/gem. secretaris / communicatie, overige gemeentelijke diensten inschakelen	

Water- en Scheepsvaartzorg (Rijkswaterstaat)	OvD RWS en/of mobiel verkeersleider	OvD RWS en/of mobiel verkeersleider	OvD RWS	
Water- en Scheepsvaartzorg (Waterschap)	Op aanvraag	Op aanvraag	Op aanvraag	
Defensie	Op aanvraag	Op aanvraag	EODD	
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inzet blusboten (opkomsttijden): Dordrecht (>2,5 uur – 4 uur), Drimmelen (45 min -2,5 uur), Tiel (1 uur - 3 uur) en Nijmegen (1,5 uur - 4 uur); ○ Opstap/uitstapplaatsen voor evacuatie en boothellingen; ○ Veiligstellen vaarweg, informatie vaartuigen en inzet aannemers (meldkamer RWS). 			

Bijlage VI Opstapplaatsen hulpverleningsvaartuigen

De opstapplaatsen zijn benoemd voor het aan boord nemen van brandweerpersoneel op vaartuigen van de Landelijke eenheid, dienst Infra en Rijkswaterstaat. Bij de inzet van blusboten zullen deze voorzien zijn van eigen personeel. Niet alle genoemde opstapplaatsen zijn onder alle rivieromstandigheden (goed) bereikbaar. Bij het aan boord nemen van opstapbemanningen dient daarom eerst afstemmend overleg plaats te vinden tussen de meldkamers van betrokken diensten. In dit overleg wordt op basis van de informatie van de dienst (welke het hulpverleningsschip levert) de opstapplaats bepaald.

Wat	Km raai	Oever	Adres Plaats	Straat	Opstapplaats Lanceerplaats	Opmerkingen
Gecontroleerd en bruikbaar						
Veerstoep Vierlingsbeek - Bergen	140,6	LO	Staaieweg	Vierlingsbeek	L	Opstapplaats langs veerstoep is afgesloten door hek
Veerstoep Sambeek - Afferden	145,0	LO	Veerweg	Groeningen	L	
Sluis Sambeek	146,0	LO	Maasstraat	Sambeek	O	Deurenbergplaats
Restaurant - Hotel 't Veerhuis	155,2	LO	Veerweg	Oeffelt	L	
Oude veerstoep	159,3	LO	Veerstraat	Sint Agatha	L	
Passantenhaven Cuijk en kade	162,0	LO	Maasboulevard	Cuijk	O	Let op: via Maasstraat doorrijhoogte van 2,70 m. Via Maasboulevard of Beersebaan geen beperking.
Veerstoep Middelaar - Cuijk	162,3	LO	Waaistraat	Cuijk	L	Let op: via Maasstraat doorrijhoogte van 2,70 m. Via Maasboulevard of Beersebaan geen beperking.
Lanceerplaats?	174,1	LO	t.o. Estersveldlaan	Grave	L	
Oude loswal	174,3	LO	Maaskade	Grave	O	Afgesloten met paaltje
Loswal + jachthaven	182,3	LO	Loswal	Ravenstein	O + L	Toegang lanceerplaats afgesloten met paaltjes
Veerstoep voetveer Batenburg - Demen	185,6	LO	Demense veerstraat	Demen	L	Toegang lanceerplaats afgesloten met hek
Veerstoep Megen - Appeltorn	190,5	LO	Noord-Zuid Maasbommelse veerweg	Megen	L	
Veerstoep Megen - Maasbommel	192,5	LO	Oijense bovendijk	Megen	L	
Visbotenhaven	195,3	LO	Veerstraat	Oijen	O	Door oever niet geschikt als lanceerplaats
Veerstoep Alphen - Oijen	196,6	LO	Veerweg	Oijen	L	
Veerstoep Alphen -Lith	201,9	LO		Lith	L	

Veerstoep Alem - Maren	210,0	LO	Veerweg	Maren	L	
Steiger + Lanceerplaats?	215,2	LO	Koornwaardstraat	Den Bosch	O	Lanceerplaats niet kunnen beoordelen door werk in uitvoering
Oude veerstoep	223,8	LO	Veerweg	Bokhoven	L ?	Lanceerplaats niet kunnen beoordelen door werk in uitvoering
Oude veerstoep	224,9	LO	Bokhovenseweg	Bokhoven	L	T.o. het gemaal van het waterschap
Veerstoep Herpt - Bern	227,8	LO	Bernsestraat	Heusden	L	

Zuidwillemsvaart/Dieze

Veerstoep Engelen	126.700	LO	Graaf van solmsweg	Engelen	L	Afgesloten door slagboom Rijkswaterstaat sleutelbeheerder
autoafzetplaats Engelen	126.100	LO	Graaf van solmsweg	Engelen	O	open verbinding
sluis Engelen steigers	127.685	L+RO	Graaf van solmsweg	Engelen	O	open verbinding
sluis O	121.250	L+RO	Zuid Willemsvaart	Den Bosch	O	open verbinding
sluis Schijndel	111.100	L	Zuid Willemsvaart	Schijndel	O	Via codepoort sluisterrein bereikbaar
sluis 4	103.584	L	Zuid Willemsvaart	Veghel	O	Via codepoort sluisterrein bereikbaar
sluis 5	98.315	L	Zuid Willemsvaart	Erp	O	Via codepoort sluisterrein bereikbaar
sluis 6	93.185	L	Zuid Willemsvaart	beek en donk	O	Via codepoort sluisterrein bereikbaar

Gecontroleerd en niet / beperkt bruikbaar

Oude betoncentrale Boxmeer	151,7	LO	Veerstraat	Beugen	O	Afgesloten door hekwerk
Jachthaven Beugen	151,8	LO	Beugense maasstraat	Beugen	O	Afgesloten door hekwerk Niet geschikt door hoogteverschil tussen oude veerstoep en het water, te smal doorrijpad.
Oude veerstoep	165,0	LO	Everdineweerd	Cuijk	-	Privé terrein. Lanceerplaats afgesloten door slagboom.
Watersportcentrum Jan de Groot	200,0	LO	Lithoijensedijk	Lithoijen	L	Afgesloten door hekwerk
Watersportvereniging De Maaskant	200,0	LO	Lithoijensedijk	Lithoijen	O	Afgesloten door hekwerk
Jachthaven De Lithse ham	205,8	LO	Maasstraat	Lith	O	Afgesloten door hekwerk
Lanceerplaats?	212,0	LO	t.o. Leeuwkesgraaf	Het Wild	-	Niet geschikt door hoogteverschil tussen oever en het water. Niet geschikt door hoogteverschil tussen oever en het water, afgesloten door slagboom.
Lanceerplaats?	217,6	LO	Empelsedijk	Den Bosch	-	Afgesloten door hekwerk (Defensie)
Opstapplaats en/of lanceerplaats?	220,7	LO	Crevecoeur	Den Bosch	-	Afgesloten door hekwerk
Jachthaven Heusden	229,9	LO	Jachthaven	Heusden	O	

Niet gecontroleerd maar goed bereikbaar vanuit Brabant-Noord

Haven van Heijen	153,0	RO
Watersportvereniging Maas en Waal	167,5	RO
Sluis Grave	175,0	RO
Sluis Grave	177,0	RO
Jachtclub Hedel	220,0	RO
Watersportvereniging 't Stik	220,0	RO

Bijlage VII Luchtfoto sluisencomplex bij Lith

Hieronder een luchtfoto van het sluisencomplex bij Lith als voorbeeld van een sluis- en stuwcomplex in de regio.



Bijlage VIII Voorbeeld BOB-kaart

Bijlage IX Uitgangspunten gezamenlijk optreden buurregio's

Op een aanzienlijk deel van de Maas is het midden van de vaarweg de scheiding tussen twee regio's. Om het optreden in dit gebied in goede banen te leiden zijn er heldere afspraken nodig tussen de betrokken regio's. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd.

Melding en alarmering

De meldkamer, die als eerste een melding ontvangt, passend binnen de in dit plan besproken scenario's, behandelt de melding als een melding op het grondgebied van deze regio.

Indien uit de melding duidelijk is dat het incident zich afspeelt op de oever van de andere regio wordt de melding doorgeleid naar deze regio zonder dat de regio die de melding in eerste instantie heeft aangenomen tot inzet overgaat.

Indien het incident zich uitstrekt over meerdere regio's, informeert de regio die de melding heeft aangenomen onmiddellijk de betrokken buurregio.

Op basis van de regionaal vastgestelde afspraken alarmeren de betrokken meldkamers functionarissen en eenheden.

Uitruk

Bij een incident dat plaatsvindt op de oever van een andere regio waarbij de hulpverlening aldaar reeds is opgestart gaan de eenheden/functionarissen aangekomen op de oever van de buurregio niet eerder naar de plaats van het incident dan na overleg met de leidinggevende ter plaatse die de inzet tot dan toe coördineert.

De leidinggevende van de buurregio neemt hiertoe via de externe inmeldgroep (procedure C2000) contact op met de leidinggevende die de inzet tot dan toe coördineert.

Beide leidinggevers maken afspraken over de verdere wijze waarop het CoPI wordt ingevuld en het incident wordt bestreden.

Operationele Leiding

De operationeel leidinggevende van de regio waar de calamiteit is ontstaan coördineert het optreden in het CoPI van de bronregio.

De operationeel leider van de regio waar de calamiteit is ontstaan vervult tevens de taak van coördinerend operationeel leider.

Bijstandverlening

De bijstandaanvraag en -verlening geschiedt volgens de bestaande regionale, interregionale, nationale en internationale bijstandsregelingen.

Informatie-uitwisseling

Bij incidenten die gelijktijdig in twee of meerdere regio's plaatsvinden, verstrekken de regio's onderling al die informatie die van belang is voor een goede taakuitvoering in de andere regio's.

Incidenten op doorgaande vaarwegen hebben op termijn mogelijk ook gevolgen voor de stroomafwaarts gelegen regio's. Indien er sprake is van een redelijk vermoeden dat een

incident gevolgen heeft, of zal krijgen, voor de stroomafwaarts gelegen regio's dan worden deze zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

Bijlage X Overzicht aantal transporten en vervoerd gewicht

Onderstaande tabel geeft een indruk van het aantal vervoerde gevaarlijke stoffen over de vaarwegen in 2012:

Sluis		EV-relevante stoffen (2011)				Overige gevaarlijke stoffen (2011)			
		GF3	LF1	LF2	LT1	LNR	NR	On-bekend	SNR
		Brandbaar gas	Brandbare vloeistof	Zeer brandbare vloeistof	Giftige vloeistof	Vloeistof geen direct gevaar voor mens of omgeving	Geen direct gevaar voor mens of omgeving		Vaste stof, geen direct gevaar voor mens of omgeving
Sambeek	Aantal transporten	107	441	455	4	367	46	1	2
	Vervoerd gewicht (ton)	107.522	801.582	798.679	5.800	269.720	63.669	2.200	1.901
Grave	Aantal transporten	11	360	148	2	27	30		1
	Vervoerd gewicht (ton)	12.704	648.868	269.309	2.349	21.075	41.502		1.028
Lith	Aantal transporten	11	412	143	3	27	31	1	
	Vervoerd gewicht (ton)	12.704	692.782	262.230	4.633	21.075	42.711	900	
Henriëtte-sluis Den Bosch	Aantal transporten		72						
Schijndel	Vervoerd gewicht (ton)		84.716						

Bijlage XI**Lijst met locaties Gemeentelijke Beleidsteams (GBT)****Locatie GBT**

Gemeente	Locatie	Adres	Telefoon	Fax
Boxmeer	Gemeentehuis	Raadhuisplein 1	0485 585911	0485 572432
Cuijk	Gemeentehuis	Louis Jansenplein 1	0485 396600 of 06 51352687 (calamiteiten- nummer)	0485 317774
's Hertogenbosch	Gemeentehuis	Wolvenhoek 1	073 6155155	
Grave	Gemeentehuis	Arnoud van Gelderweg 71	0486 477277	0486 477222
Heusden	Gemeentehuis Vlijmen	Julianastraat 34	073 5131789	073 5131799
Oss	Gemeentehuis	Raadhuislaan 2	14 0412	0412 642605

Locatie ROT

Gemeente	Locatie	Adres	Telefoon	Fax
's Hertogenbosch	GMC	Gruttostraat 10	073 6236881	073 6236939

Bijlage XII Aandachtgebieden Gemeenten (alfabetische volgorde)

Gemeente Boxmeer

Effectafstand 200 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie- objecten	Slachtoffers
Boxmeer	Maashees	116	Recreatiewoningen Op den Burg": 74 Camping "Boshut"	200 (geschat)
	Vlierlingsbeek	5		Max. 250 (geschat)
	Sambeek	36		
	Boxmeer	11		
	Beugen (buitengebied)	0		
	Oeffelt (buitengebied)	2		Camping: 1

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Boxmeer	Stuw en sluisencomplex Sambeek	A77 Brug N264 Brug	Nvt	Autoveer Vlierlingsbeek- Bergen Autoveer Sambeek/Afferden

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag
Boxmeer		Mengvoederfabriek (max. 50 slachtoffers)

Effectafstand 500 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
Boxmeer	Maashees	641	Recreatiewoningen "Op den Berg":74 Camping "Boshut"	200 (geschat) Max. 250 (geschat)
	Vlierlingsbeek	17		
	Sambeek	36		
	Boxmeer	14		
	Beugen	2		
	Oeffelt	2	Camping: 1	Max. 100 (geschat)

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Boxmeer	Stuw en sluizencomplex Sambeek	A77 Brug N264 Brug	Nvt	Autoveer Vlierlingsbeek- Bergen Autoveer Sambeek/Afferden

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag	Slachtoffers
Maashees	Basisschool Kerk Gemeenschaphuis/Sporthal	Mengvoederfabriek	Max. 50 Max. 150 ?? Max. 300
Boxmeer	Ziekenhuis GGZ Kloosterverzorgingstehuis		Max. 1200 Max. 200 Max. 250
Beugen		Jachthaven	Max. 150 (geschat)

Gemeente Cuijk

Effectafstand 200 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten 200 meter en 500 meter

Gemeente Cuijk	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers	Slachtoffers Totaal
Tot 200 meter					
Cuijk	Centrum tussen Beersebaan en Hapsebaan	500 inwoners Overige 1000	- sportpark Groenendijkse Kampen - Jan van Cuijk boot aan de Maas	300 300	
St.Agatha	Buitengebied	75 inwoners			
Katwijk	Buitengebied	75 inwoners			
Linden	Buitengebied	50 inwoners			
Totaalkolom		1700		600	2300

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Cuijk	Maas Haven Cuijk	Hapsebaan in Cuijk Beersebaan In Cuijk en tussen liggende maasboulevard. A73 rijksweg over de maas bij Linden	Spoorbrug over de maas bij katwijk	Pond in Cuijk

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag

Cuijk	Centrum: - Zorgcentrum Maartenshof - Martinuskerk Cuijk - Schouwburg - Marokkaanse moskee - Grote winkels, Van Schaijk Formido Bristol Jan Linders	Centrum - Nutricia Ris bedrijf Grotestraat
Katwijk	Maashotel	Fabriek PGI aan de Lange Oijen

Effectafstand 500 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten 200 meter en 500 meter

Gemeente Cuijk	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers	Slachtoffers Totaal
St. Agatha	Centrum Buitengebied	350inwoners 75 inwoners			
Cuijk	Padbroek gedeeltelijk Centrum tussen hapsebaan en beersebaan. Wijk de valuwe	600inwoners 400 overige 1500 inwon. 2000 overige 2000 inwon.			
Katwijk	Centrum Buitengebied tussen Cuijk en Katwijk Industrieterrein Haven Cuijk	400inwoners 75 inwoners 20 inwoners 5000 overige			
Linden	buitengebied	15 inwoners	Kraaijenbergse plassen	150	
Totaalkolom		12035		150	12185

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Cuijk	Maas Haven Cuijk	Hapsebaan in Cuijk Beersebaan In Cuijk en tussen liggende maasboulevard. A73 rijksweg over de maas bij Linden Keersluis in de haven van Cuijk	Spoorbrug over de maas bij katwijk	Pond in Cuijk

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag
Cuijk	Centrum: Gemeentehuis Scholen gemeenschap Merlet Winkelcentrum Maasburg Sportcentrum De Kwel Zorgcentrum Maartenshof	
Padbroek	Lagere school De Zevensprong	
St Agatha	Kruisheren klooster	
Katwijk	St. Martinus kerk Katwijk	Industrieterrein haven Cuijk: Vrije markt Aviko aardappel verwerking (ammoniak) Teeuwissen Koel en vrieshuizen Colt Klimaat techniek Willemse Naaldhout Energie centrale Essent Smals grintverwerking Georgia Pacific opslaghal Maasvleugel Mond Minerals Holland BV

Gemeente Grave

Effectafstand 200 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
Grave	Grave centrum	550	vissers aan de Maas (verspreid)	20
(Centrum)	Industrieterrein Koninginnedijk (nu bijna leegstaand, met dienstwoningen) (in uitwerking is bouwplan) Koninginnedijk met 450 woningen, onbekend realisatie en/of uitvoeringsfase	50	Aanlegsteigers Jachthaven Loswal Terrassen in Centrum en aan de Maas Toeristische fietsroute (verspreid) Ark Margriet	20 50 20 100 20 5

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Grave (Centrum)	Sluisstuwcomplex	Oeververbinding John S. Thompsonbrug Provinciale weg N324 (Arnoud van Gelderweg / Elftweg) Provinciale weg N321 (St. Elisabethstraat)	N.v.t.	N.v.t.
Grave (Esterveld)	N.v.t.	Provinciale weg N321 (Jan van Cuijdijk)	N.v.t.	N.v.t.

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag
Grave (Centrum)	Maaszicht St. Elisabethkerk Stadhuis	Scheepswerf (nu failliet , onbekend doorstart en of verdere industriële activiteiten) Gasdrukregelstation Koninginnedijk

Effectafstand 500 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
Grave (Centrum)	Grave centrum Industrieterrein Koninginnedijk (nu bijna leegstaand, met dienstwoningen) (in uitwerking is bouwplan Koninginnedijk met 450 woningen) onbekend realisatie en/of uitvoeringsfase	1450 50	vissers aan de Maas (verspreid) Aanlegsteigers Jachthaven Loswal Terrassen in Centrum en aan de Maas Toeristische fietsroute (verspreid) Woonark Margriet	20 20 50 20 100 20 5
Grave (Estersveld)	Estersveld (delen ten noorden van de lijn: De Raam / Van Elsstraat / Essinklaan / De Chamillylaan {tot en met kruising Burgemeester Rajmakerslaan})	1650	N.v.t.	N.v.t.

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Grave (Centrum)	Sluisstuwcomplex Gemaal van Sasse	Oeververbinding John S. Thompsonbrug Provinciale weg N324 (Arnoud van Gelderweg / Elftweg) Provinciale weg N321 (St. Elisabethstraat)	N.v.t.	N.v.t.
Grave (Estersveld)	N.v.t.	Provinciale weg N321 (Jan van Cuijdijk)	N.v.t.	N.v.t.

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag
Grave (Centrum)	Maaszicht St. Elisabethkerk Stadhuis Brandweerkazerne Bibliotheek Sensis Zorgcentrum (inclusief kinderdagopvang) Winkelcentrum / Complex Hart van Grave (winkels, parkeergarage en woningen) Palazzotheater Sociale Werkplaats Het Bruggehoofd	Scheepswerf (nu failliet , onbekend hervatting werkzaamheden) Gasdrukregelstation Koninginnedijk Tankstation Trompetterstraat
Grave (Estersveld)	Sensis Onderwijs Basisschool de Sprankel (Essinklaan)	

Gemeente 's-Hertogenbosch

Effectafstand 200 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
's-Hertogenbosch	Maaspoortboulevard	250	N.v.t.	
	Bokhoven	80	Minicamping / kerk/ horeca	550
	Slot Haverleij	0		
	Henriettewaard	4	Duik en vaarschool Koninklijke Landmacht	50
	Oud Empel	50	Horeca Haven Koorwaard	350 50

Effectafstand 500 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
's Hertogenbosch	Maaspoortboulevard (incl empel)	1760		
	Bokhoven	250	Minicamping / kerk/ horeca	550
	Slot Haverleij	500		
	Henriettewaard	4	Duik en vaarschool	50
	Oud Empel	50	Horeca Haven Koorwaard	350 50
	Gewande	60	Caravans	50

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
's Hertogenbosch	Henriettekanaal/sluis Gemaal Gewande Gemaal De Dieze Gewande	Brug A2 Brug Treurenburgweg	Brug Hedel	Nvt

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag	Slachtoffers
Gewande	Nvt	Caravan stalling Transportbedrijf De Werd	
Henriettewaard	Nvt	Duik en Vaarschool Koninklijke Landmacht Veehouderij	
Bokhoven	Nvt	Veehouderij (2 maal)	
Empel	Nvt	Veehouderij	

Gemeente Heusden

Effectafstand 200 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie- objecten	Slachtoffers
Heusden	Hedikhuizen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Herpt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Vesting Heusden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Oudheusden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Heesbeen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Doeveren	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Elshout	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Haarsteeg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Drunen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Nieuwkuijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Vlijmen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Hedikhuizen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Herpt	n.v.t.	n.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Heusden	Industriehaven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Oudheusden	nvt	nvt	nvt	nvt
Heesbeen	nvt	N267 + Heusdense Brug	nvt	nvt
Doeveren	nvt	nvt	nvt	nvt
Elshout	nvt	nvt	nvt	nvt
Haarsteeg	nvt	nvt	nvt	nvt
Drunen	nvt	nvt	nvt	nvt
Nieuwkuijk	nvt	nvt	nvt	nvt
Vlijmen	nvt	nvt	nvt	nvt

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Publieksgebouw	Industrie/opslag
Hedikhuizen	n.v.t.	n.v.t.
Herpt	n.v.t.	n.v.t.
Heusden	n.v.t.	n.v.t.
Oudheusden	n.v.t.	n.v.t.
Heesbeen	n.v.t.	n.v.t.
Doeveren	n.v.t.	n.v.t.
Elshout	n.v.t.	n.v.t.
Haarsteeg	n.v.t.	n.v.t.
Drunen	n.v.t.	n.v.t.
Nieuwkuijk	n.v.t.	n.v.t.
Vlijmen	n.v.t.	n.v.t.

Effectafstand 500 meter

1 - Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
Heusden	Heusden	495	Jachthaven Heusden	
	Doeveren	45	<i>Rijksvluchthaven</i>	100
			<i>Stadshaven</i>	50
			<i>Industriehaven</i>	
			<i>De wiel</i>	

2 - Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Hedikhuizen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Herpt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Heusden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Oudheusden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Heesbeen	n.v.t.	N267	n.v.t.	n.v.t.
Doeveren	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Elshout	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Haarsteeg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Drunen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Nieuwkuijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Vlijmen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

3 - Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Publieksgebouw	Industrie/opslag
Hedikhuizen	n.v.t.	steenfabriek
Herpt	n.v.t.	n.v.t.
Heusden	Horecagelegenheden Vismarkt en horeca stadshaven	Industrieterrein Bakkersdam (scheepswerf)
Oudheusden	n.v.t.	n.v.t.
Heesbeen	n.v.t.	Industrieterrein Heesbeen
Doeveren	Protestantse kerk (dorpsstraat 9)	n.v.t.
Elshout	n.v.t.	n.v.t.
Haarsteeg	n.v.t.	n.v.t.
Drunen	n.v.t.	n.v.t.
Nieuwkuijk	n.v.t.	n.v.t.
Vlijmen	n.v.t.	n.v.t.

4 - Bedreigde Veehouderijen

Woonkern	Boerderij	Adres
Hedikhuizen	Veehouderij	Ophovenseweg 1
	Veehouderij	Ophovenseweg 3
Heesbeen/Doeveren	Schroothandel	Parrallelweg 1a
	Fruittwekerij	Grotestraat 34
	Veehouderij	Provincialeweg 3
Doeveren	Veehouderij	Dorpsstraat 5
	Veehouderij	Dorpsstraat 13
	Groente kwekerij	Dorpsstraat 14
	Veehouderij	Provincialeweg 6
	Veehouderij	Provincialeweg 2
	Veehouderij	Provincialeweg 2a

Gemeente Oss

Effectafstand 200 meter

1-Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
Oss	Demen			
	Keent			
	Macharen	233	Voetbal vereniging Macharen	
	Megen	134		
	Neerlangel			
	Neerloon			
	Oss	18		
	Overlangel	46		
	Ravenstein	231	Jachthaven; windkracht 13	100
		Stadscamping Ravenstein	100	
Lith	Het Wild	115	Strandbad Wildsedijk	35
	Maren-Kessel	0		
	Maren	100		
	Kessel	0		
	Lith	1500	Gemeentehuis Lith	35
			Recreatiecentrum Lithse Ham	250
			Ham	300
			Camping De Lihse Ham	500
			Strandbad De Lithse Ham	
	Lithoijen	150		
Teeffelen	0			
Oijen	630	Jachthaven	25	
Buitengebied Gemeente	100			

2- Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Ravenstein	-Jachthaven; windkracht 13	-A-50 Maasbrug	Spoorbrug traject; Nijmegen-Den Bosch	
Megen	Jachthaven	nvt	nvt	Autoveer Megen
Macharen	sluis Burgemeester Delen kanaal	brug Burgemeester Delen kanaal	nvt	nvt
Oss	Burg. Janssenhaven Burg. Veldhuizenhaven	nvt	nvt	nvt
Overlangel	nvt	nvt	nvt	nvt
Keent	nvt	nvt	nvt	nvt
Neerloon	nvt	nvt	nvt	nvt
Neerlangel	nvt	nvt	nvt	nvt
Demmen	nvt	nvt	nvt	nvt
Het Wild	nvt	nvt	nvt	Nvt
Maren-Kessel	nvt	nvt	nvt	Pontveer KR 210
Maren	nvt	nvt	nvt	Nvt
Kessel	nvt	nvt	nvt	Nvt
Lith	nvt	nvt	nvt	Pontveer KR 202
Lithoijen	Sluisstuwcomplex KR 201	nvt	nvt	Nvt
Teeffelen	nvt	nvt	nvt	Nvt
Oijen	nvt	nvt	nvt	Pontveer KR 196-197

3- Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag
Ravenstein	nvt	De Heus; Veevoer bedrijf
Megen	nvt	nvt
Oss	nvt	nvt
Neerlangel	nvt	nvt
Neerloon	nvt	nvt
Demmen	nvt	nvt
Het Wild	Nvt	Nvt
Maren-Kessel	RK Kerk	Nvt
Maren	Nvt	Nvt
Kessel	Nvt	Nvt

Lith	Gemeentehuis Lith RK Kerk	Nvt
Lithoijen	Nvt	Nvt
Teeffelen	Nvt	Nvt
Oijen	Sportpark De Akkeren RK Kerk	Nvt

Effectafstand 500 meter

1-Bedreigde woonkernen en recreatieobjecten

Gemeente	Bedreigde woonkernen	Slachtoffers	Bedreigde recreatie-objecten	Slachtoffers
Oss	Demen	152		
	Keent	52		
	Macharen	642	Voetbal vereniging Macharen	
	Megen	212	Voetbal vereniging Ulysses	
	Neerlangel	15		
	Neerloon	82		
	Oss	91		
	Overlangel	46		
	Ravenstein	905	Jachthaven; windkracht 13	100
		Stadscamping Ravenstein	100	
Lith	Het Wild	177	Strandbad Wildsedijk	25
	Maren-Kessel	699		
	Maren	240		
	Kessel	144		
	Lith	2965	Recreatiecentrum Lithse Ham	250 300
			Camping de Lithse Ham	500
			Strandbad de Lithse Ham	
	Lithoijen	750		
	Teeffelen	0		
	Oijen	850	Jachthaven	25
	Buitengebied Gemeente	150		

2- Bedreigde Infrastructuur water/weg/spoor

Gemeente	Bedreigde Infrastructuur (water)	Bedreigde Infrastructuur (weg)	Bedreigde infrastructuur (spoor)	Bedreigde veerverbindingen
Ravenstein	-Jachthaven; windkracht 13	-A-50 Maasbrug	Spoorbrug traject; Nijmegen-Den Bosch	
Megen	nvt	nvt	nvt	Autoveer Megen
Macharen	sluis Burgemeester Delen kanaal	brug Burgemeester Delen kanaal	nvt	nvt
Oss	Burg. Janssenhaven Burg. Veldhuizenhaven	nvt	nvt	nvt
Overlangel	nvt	nvt	nvt	nvt
Keent	Omringd door Maasdijk, bij hoog water geïsoleerd	nvt	nvt	nvt
Neerloon	nvt	nvt	nvt	nvt
Neerlangel	nvt	nvt	nvt	nvt
Demmen	nvt	nvt	nvt	nvt
Het Wild	nvt	nvt	nvt	nvt
Maren-Kessel	nvt	nvt	nvt	Pontveer KR 210
Maren	nvt	nvt	nvt	nvt
Kessel	nvt	nvt	nvt	nvt
Lith	nvt	nvt	nvt	Pontveer KR 202
Lithoijen	Sluisstuwcomplex KR 201	nvt	nvt	nvt
Teeffelen	nvt	nvt	nvt	nvt
Oijen	nvt	nvt	nvt	Pontveer KR 196-197

3- Bedreigde Openbare gebouwen en bedrijven/industrie

Gemeente	Openbare gebouwen	Industrie/opslag
Ravenstein	<i>Ouderen wooncomplex "De Valkenburg"</i> Kerk St. Lucia Hervormde kerk	De Koudijs – Wouda; Veevoer bedrijf
Megen	nvt	
Oss	nvt	nvt
Neerlangel	Kerk, Langelsestraat 2	nvt

Neerloon	Kerk, Maasdijk 19	
Demmen	Heilige Willibrordus kerk	
Het Wild	Nvt	Nvt
Maren-Kessel	RK Kerk	Nvt
Maren	Nvt	Nvt
Kessel	Nvt	Nvt
Lith	Gemeentehuis Lith RK Kerk	Nvt
Lithoijen	Nvt	Nvt
Teeffelen	Nvt	Nvt
Oijen	Sportpark De Akkeren RK Kerk	Nvt

Bijlage XIII Materiele ondersteuning (alarmering door GMC)

Ondersteuning Brandweer

Gemeente	Vaartuig + Kenmerken
Heusden	Boot: Vaillant DR450 Max. aantal personen: 6 Motor: 40 pk 4-takt
's Hertogenbosch	Boot 1 (van het duikteam) Motor: 15 pk Max. aantal personen: 6 Boot 2 Motor: 4 pk Max. aantal personen: 6
Oss	Kunststof boot Lengte: 4 m
Grave	Boot Zodiac Pro 470 Lengte: 4,50 meter Breedte: 1,50 meter Max aantal personen: 6-8 Motor Johnson 50 pk 4 takt
Cuijk	Boot: Joker Coaster 470 ff Lengte; 4,95 m breedte; 2,18 m Max. aantal personen: 8 Motor yamara F60AETL: 60 pk 4 takt

Ondersteuning Brandweer Interregionaal (blusboten)

Alarmering

- Op verzoek van OvD, HOvD, CvD via de meldkamer;
- OvD verzorgingsgebied heeft de operationele leiding;
- Juiste nautische omschrijving van de locatie;
- Onderlinge gespreksgroep met bevelvoerder/OvD blusboot.

Blusboten	Dordrecht	Tiel	Nijmegen	Drimmelen
Opkomsttijd	2,5 uur (Heusden) – 4 uur.	1 uur (Lith) – 3 uur.	1,5 uur (Cuijk) – 4 uur.	45 min (Heusden) – 2,5 uur
Gegevens (Lengte, Breedte, Diepgang)	L 28m, B 6m, D 2m (bij gebruik bluspomp D 3m).	L 20m, B 4,6m, D 1,5m (bij gebruik bluspomp D 2,5m).	L 23m, B 5m, D 2m (bij gebruik bluspomp D 3m).	L 8,5m, B 3m, D 0,5m.
Bemannig	3 nautische, 5 manschappen, 1 bevelvoerder en 1 OvD.	3 nautisch, 5 manschappen, 1 bevelvoerder.	3 nautisch, 5 manschappen, 1 bevelvoerder.	1 schipper, 1 bevelvoerder, 4 manschappen.
Capaciteit	3 kanonnen a 3000 l/min, 1 op	3 kanonnen a 3000 l/min.	3 kanonnen a 3000 l/min.	1 monitor a 1600 l/min.

	blusarm 19 meter.			Middeldruk haspel 20m.
SVM	4000 liter.	1800 liter.	1800 liter.	Hosemaster.
Redding	Hoogwerkarm personen redden (max. 7 meter).	Normale evacuatie.	Normale evacuatie.	1 persoon in kuipbrancard.
OGS	Overdrukcabine	Overdrukcabine	Overdrukcabine	N.v.t.
Beperking	Vertraging bij sluisen.	Vertraging bij sluisen, kan bij hoogwater niet voorbij Sluis St. Andries (bij Lith).	Vertraging bij sluisen.	Geen

Ondersteuning Defensie

OVR adviseert en ondersteund vanaf GRIP 2 (alarmering OVR via GMC)

Ondersteuning Rijkswaterstaat

Nautisch Calamiteiten Centrum 0800-0341 (alarmering via GMC)

Ondersteuning vaartuigen afhankelijk van beschikbaar materiaal

Ondersteuning Landelijke Eenheid, dienst Infra

Afhankelijk van beschikbaar materiaal; alarmering via GMC

Ondersteuning door Reddingsbrigade

Op basis van het samenwerkingsconvenant "Regionale Voorziening Reddingsbrigade (RVR) Brabant Noord via het GMC. De convenantpartners zijn de reddingsbrigades uit Boxtel, Mill, 's-Hertogenbosch, Oss, Uden en Veghel en de Reddingsbrigade Nederland (KNBRD).

Bijlage XIV Obstakels in relatie tot de hulpverlening

Zuid-Willemsvaart

Vanaf de Erpse brug tot aan Sluis O in 's-Hertogenbosch aan de oostzijde ligt de Provincialenweg en is dus zonder obstakels bereikbaar. Op de meeste plaatsen staat een geleiderail langs het kanaal waardoor het bijna onmogelijk is om aan de Oostzijde een boot te water te laten.

Vanaf sluis O tot aan de Orthenbrug westzijde en oostzijde(traverse den Bosch) is het water via gemeentelijke wegen bereikbaar. Echter in verband met de aanwezigheid van hoge taluds zijn er geen mogelijkheden om boot te water te laten.

Vanaf Orthenbrug tot aan sluis Engelen Noor/Oostzijde is het kanaal moeilijk te bereiken als gevolg van de liggen tussen weilanden en fabrieksterreinen.

Vanaf Erpse brug tot aan Veghel sluis 4 westzijde is er een verharde weg met een obstakel in de weg (afsluitpaal). Rijkswaterstaat is sleutelbeheerder.

Vanaf sluis 4 tot aan brug A 50 aan de westzijde ligt het industrieterrein Veghel. Via fabrieksterreinen en mogelijk zijwegen zullen de hulpverleners moeten proberen langs het kanaal te komen.

Om tussen de brug A 50 en de sluis Schijndel langs het kanaal te komen westzijde moet men via de Steeg in Schijndel rijden.

Vanaf sluis Schijndel tot aan sluis O in den Bosch is een gedeelte via openbare weg bereikbaar maar als men via het fietspad rijdt dan staan er afsluitpalen waarvan Rijkswaterstaat de sleutelbeheerder is. Vanaf sluis O tot aan sluis Engelen is het kanaal via de openbare weg bereikbaar.

Bij Sluis Schijndel kan men op het terrein komen via een poort (code poort en nummer om te bellen staan bij de poort. Het nummer is 24 uur per dag bereikbaar (hier zit ook een brandweerkuis in de poort).

Overige wachten/gebouwen bij de sluisen en bruggen zijn van Rijkswaterstaat en zij zijn dan ook de sleutelbeheerder.

Onder de Lambooybrug in 's-Hertogenbosch ligt een opslagterrein van Rijkswaterstaat.

Op de flauwere taluds met geschikte boottrailer(kantel of uitschuifbaar) is het mogelijk een boot te water te laten.

Bij de oude veerstoep in Engelen ligt een helling. Hier is het mogelijk om een boot te water te laten. De slagboom die er staat is van Rijkswaterstaat en Rijkswaterstaat is sleutelbeheerder.

Bestrijdingsmiddelen

Voor calamiteiten met olie liggen er in de schotbalkenloods bij sluis Engelen oliebooms en andere bestrijdingsmiddelen opgeslagen om de eerste handelingen te kunnen verrichten.

Rijkswaterstaat heeft een 24 uur centrale waar men contact mee op kan nemen als er zich calamiteiten voordoen. Deze centrale is bereikbaar via telefoonnummer 0475-373500 Nautisch Centrum Heel.

Nabij Heeswijk Dinther staat er een opslag van Rijkswaterstaat (steunpunt Laverdonk, kanaaldijk Noord 40). Ook hier liggen olie bestrijdingsmiddelen voor eerste opvang.

Werkzaamheden

Daarnaast is het altijd mogelijk dat er door de werkzaamheden afsluitingen zijn, waardoor men niet bij het kanaal kan komen.

Bijlage XV Recreatie (commerciële activiteiten en gemotoriseerde recreatievaart)

De waterschappen Aa en Maas en De Dommel beheren de oppervlaktewateren en de waterkeringen in onze beheergebieden. Veel beken, oevers, dijken en werkpaden (ook wel onderhoudspaden genoemd) hebben zij in eigendom. Hiermee zorgen zij voor veiligheid tegen overstromen en voor voldoende en schoon water. Deze eigendommen van de waterschap zijn ook geschikt voor recreatief gebruik. Voor het benutten van ons eigendom voor commerciële recreatieve activiteiten is toestemming nodig van het waterschap. Tot commerciële recreatie-activiteiten rekenen de waterschappen onder andere het verhuren van kano's en waterfietsen of het varen met een rondvaartboot. Deze vormen van recreatie zijn vaak structureel en redelijk intensief. De afspraken worden contractueel vastgelegd.

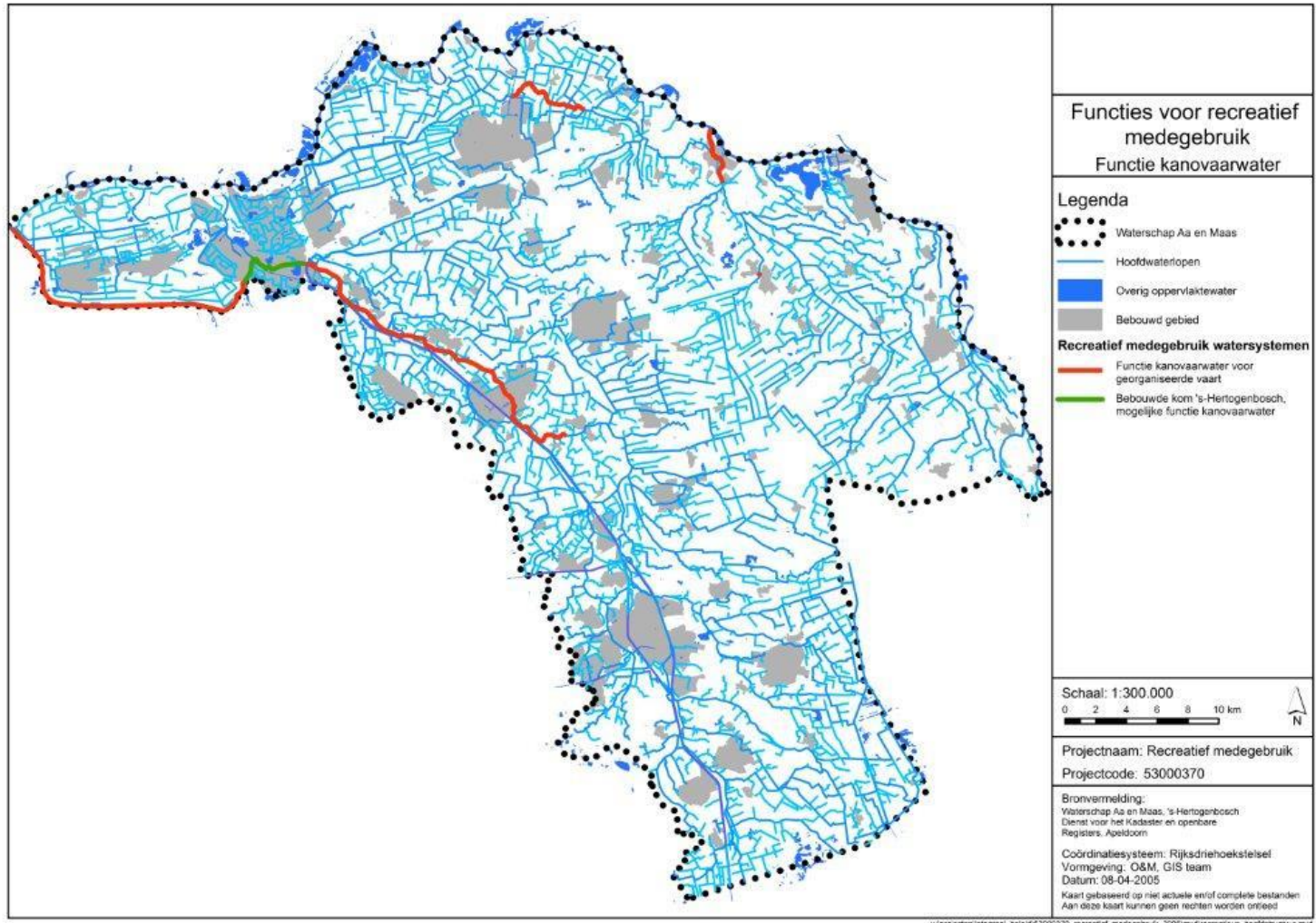
Commerciële recreatieactiviteiten en gemotoriseerde recreatievaart zijn mogelijk in de daarvoor aangewezen gebieden. Commerciële recreatie-activiteiten en gemotoriseerde recreatievaart zijn niet overal verantwoord mogelijk. Zo heeft het waterschap een aantal waterlopen aangewezen als vaarwater.

KAART 1

Behorende bij het verkeersbesluit vaarwegen waterschap Aa en Maas 2012

Vaarwegen (in rood aangegeven) die in aanmerking komen voor ongemotoriseerde commerciële vaar activiteiten:

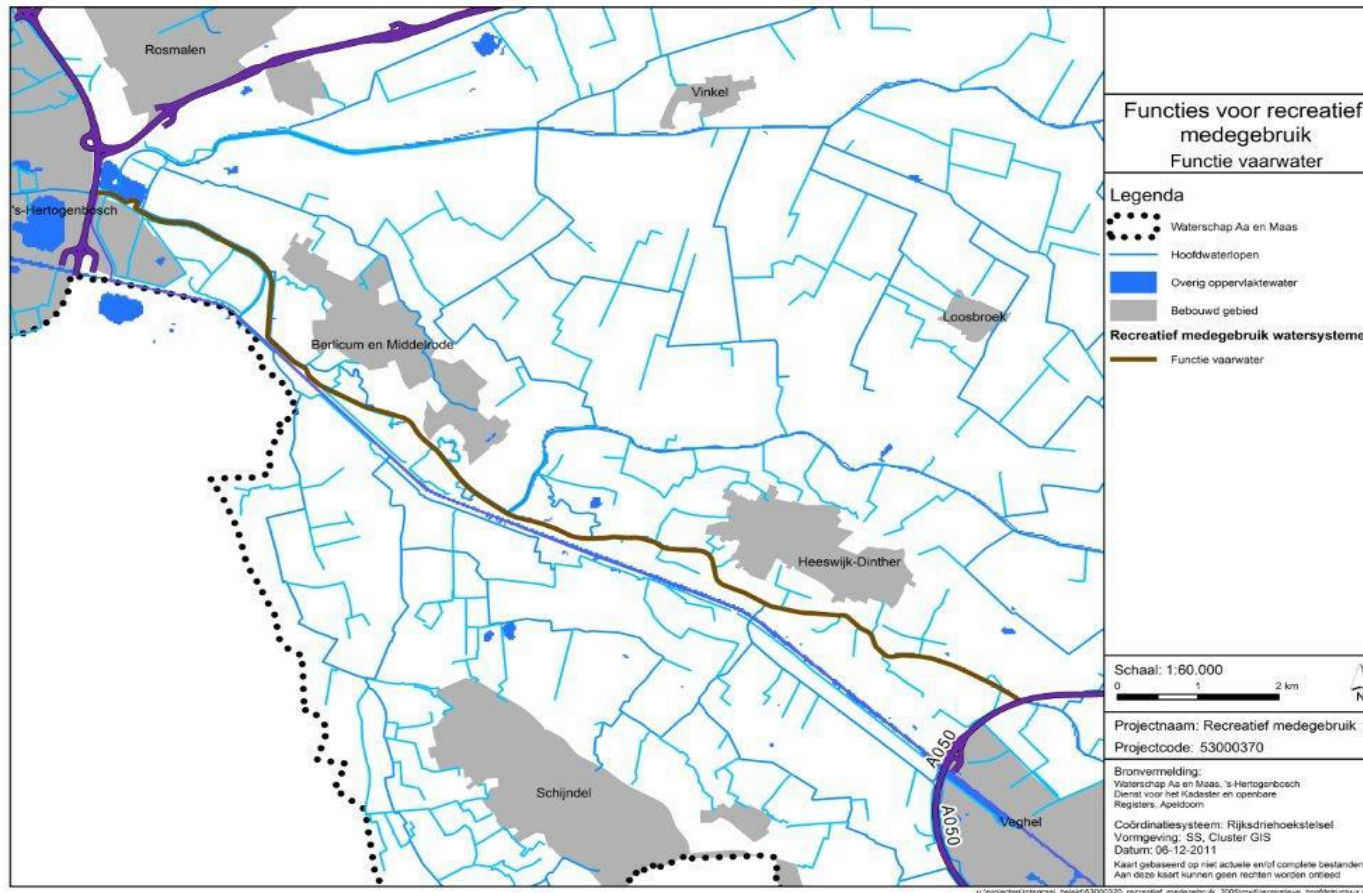
- Drongelens Kanaal
- Hertogswetering (deeltraject Oss – Ravenstein)
- Graafse Raam (traject Escharen – Grave)
- Aa (keldonk – Stads Aa 's Hertogenbosch)
- Peelkanaal (bebouwde kom van Mill over een lengte van 200 m)



KAART 2

Behorende bij het verkeersbesluit vaarwegen waterschap Aa en Maas 2012

Vaarwegen (in bruin aangegeven) die in aanmerking komen voor het met ontheffing varen met een door elektromotor aangedreven vaartuig.



Bijlage XVI Afkortingenlijst

AC	Algemeen Commandant
AGS	Adviseur Gevaarlijke Stoffen
CACO	Calamiteitencoördinator
CC	Compagnies Commandant
CDK	Commissaris van de Koning
C-GMK	Coördinerend Gemeenschappelijke MeldKamer
COH	Commando Haakarmbak
COPI	Commando Plaats Incident
DPH	DompelPompHaakarmbak
EV	Explosieven verkenner
GAGS	Geneeskundig Adviseur Gevaarlijke Stoffen
GBT	Gemeentelijk BeleidsTeam
GGD	Gemeenschappelijke Geneeskundige Dienst
GHOR	Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio
GNK	Geneeskundige
GMC	Gemeenschappelijk MeldCentrum
GRIP	Gecoördineerde Regionale Incidentbestrijdings Procedure
HID-RWS	Hoofdingenieur Directeur RijkswaterStaat
HOVD	Hoofd Officier van Dienst
HV	Hulpverlenings Voertuig
KWC	Kustwacht Centrum
LE	Landelijke eenheid (Nationale Politie)
LOC	Landelijk Operationeel Centrum
ME	Mobiele Eenheid
MKA	Meldkamer Ambulance
MKB	Meldkamer Brandweer
MKP	Meldkamer Politie
MMT	Mobiel Medisch Team
OC-LE	Operationeel centrum Landelijke Eenheid, dienst Infra
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-LE	Officier van Dienst Landelijke Eenheid dienst Infra
OvD-W	Officier van Dienst – Water- en Scheepsvaartzorg
PCC	Plaatsvervangend Compagnies Commandant
RBT	Regionaal BeleidsTeam
RGF	Regionaal Geneeskundig Functionaris
ROGS	Regionaal deskundige Ongevalsebestrijding Gevaarlijke Stoffen
ROT	Regionaal Operationeel Team
RV	RedVoertuig
SBH	Schuim Blus Haakarmbak
SIB	Snelle Interventie Boot
TEV	Team(leider) Explosieven Verkenning
TR	Technische Recherche

TS	TankautoSpuut
VIM	Vaarweg Incident Management
VIS	Vaarweg Incident Scenario
V en W	Verkeer en Waterstaat
VOA	Verkeers Ongevallen Analyse
VP	VerkeersPost