



Coördinatieplan vaarwegen

versie 1.2



Inhoudsopgave

1. Bestuurlijk Coördinatieplan Vaarwegen	3
1.1. Doelstelling coördinatieplan	3
1.2. Uitwerking en afbakening	3
1.3. Risicocommunicatie	3
1.4. Evaluatie	4
2. Vaarwegen	5
3. Scenario's	8
3.1. Ongeval letsel	8
3.2. Ongeval gevaarlijke stoffen	9
3.3. Brand	10
3.4. Plasbrand	12

1. Bestuurlijk Coördinatieplan Vaarwegen

Voor u ligt het coördinatieplan Vaarwegen. In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst van dit plan. Verder gaat dit hoofdstuk in op de formele vaststelling van dit coördinatieplan door de voorzitter veiligheidsregio (en het samenwerkingsconvenant tussen de verschillende participanten).

1.1. Doelstelling coördinatieplan

Het doel van een coördinatieplan is het op gestructureerde wijze ordenen van taken, bevoegdheden en processen van de verschillende, bij de bestrijding van de calamiteit betrokken, overheden, hulpdiensten en overige organisaties.

1.2. Uitwerking en afbakening

Het coördinatieplan vaarwegen is opgesteld voor grootschalige calamiteiten die zich voor kunnen doen op of nabij het vaarwegennet in de regio Twente. Dit plan is een plan op basis van een theoretisch model. Op basis van de werkelijke omvang van de situatie zal bepaald moeten worden welke plannen daadwerkelijk van toepassing zijn om de gevolgen van het incident te bestrijden.

1.3. Risicocommunicatie

De voorzitter veiligheidsregio dient krachtens de Wet veiligheidsregio's burgers in te lichten over risicovolle situaties waarvan de effecten hen kunnen treffen. Na vaststelling van het plan dient de informatie over het risico, over de vastgestelde gedragslijn voor de bevolking en over de specifieke bestrijdingsmaatregelen permanent toegankelijk te zijn voor het publiek. Na vaststelling van het plan zal deze openbaar beschikbaar worden gesteld op de website van Veiligheidsregio Twente.

1.4. Evaluatie

- Tenminste iedere vijf jaar vindt een evaluatie plaats van de toestand (risico-analyse), een en ander in overleg met Rijkswaterstaat. Veiligheidsregio Twente neemt hiertoe het initiatief;
- Jaarlijks wordt de inhoud van dit coördinatieplan getoetst en zo nodig gewijzigd c.q. aangepast. Veiligheidsregio Twente neemt daartoe het initiatief;
- Jaarlijks worden alle middelen die ter uitvoering van dit plan noodzakelijk zijn getoetst en zo nodig bijgesteld. Veiligheidsregio Twente neemt daartoe het initiatief.

Versie 1.0	Vastgesteld in maart 2022
Versie 1.2	Geactualiseerd in januari 2026

2. Vaarwegen

Het coördinatieplan vaarwegen heeft betrekking op de vaarwegen voor de beroepsvaart, in beheer bij Rijkswaterstaat, het waterschap Vechtstromen en de provincie Overijssel. Het betreft de onderstaande waterwegen:

- Beheer Rijkswaterstaat;
 - Twentekanaal;
 - Zijkanaal Almelo;
- Beheer Provincie Overijssel;
 - Kanaal Almelo – De Haandrik;
- Beheer Waterschap Vechtstromen;
 - Kanaal Almelo – De Haandrik.

Voor wat betreft Kanaal Almelo-De Haandrik is het waterschap de kwaliteitsbeheerder en de provincie Overijssel de vaarwegbeheerder.

Vaarroutes van de zopen

Deze vaarwegen bevinden zich zowel in landelijk gebied met weinig omgevingsbebouwing, als in stedelijk gebied. De consequenties bij incidenten kunnen daarom sterk verschillen. De waterwegen zijn niet overal via de weg met hulpverleningsmateriaal bereikbaar.

Organisatie RWS

Rijkswaterstaat werkt aan de bescherming tegen overstromingen en aan schoon en voldoende water voor alle gebruikers. Bovendien bevordert Rijkswaterstaat de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op het rijkswegennet en het scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet van de Rijkswateren. Rijkswaterstaat heeft zich op basis van de eigen taken en verantwoordelijkheden voorbereid op het bestrijden van incidenten, calamiteiten en crises voor zowel 'droog' als voor 'nat'.

Organisatie Provincie

De provincie Overijssel controleert 155 kilometer provinciaal water, waarvan 137 kilometer vaarweg. Onderhoud en beheer van het kanaal Almelo-De Haandrik worden gecoördineerd vanuit rayon Salland en de vaarwegen in Noordwest-Overijssel vanuit rayon Beukers. De sluizen Aadorp en Beukers zijn centrale objecten. Sluis Aadorp vervult een coördinerende rol voor de bruggen en sluizen in het kanaal Almelo-De Haandrik en sluis Beukers voor de bruggen en sluizen in de regio Noordwest-Overijssel. De rayons inspecteren de vaarwegen en zorgen voor een goed onderhouden en aantrekkelijke vaarroute

Waterschappen

Als kwaliteits- en kwantiteitsbeheerder zorgt waterschap Vechtstromen voor het beheer en onderhoud van ruim 3500 km aan watergangen in Twente, Noordoost Overijssel en Zuidoost Drenthe. Waterschap Vechtstromen is echter alleen vaarwegbeheerder op de Overijsselse Vecht (alleen pleziervaart). Aangezien de Overijsselse Vecht niet door Twente stroomt, heeft waterschap Vechtstromen geen rol als vaarwegbeheerder binnen Twente. Voor kanaal Almelo - de Haandrik is waterschap Vechtstromen kwaliteitsbeheerder, provincie Overijssel is eigenaar en vaarwegbeheerder. Doordat de meeste watergangen in Twente met elkaar verbonden zijn, heeft een incident op één van voorgenoemde kanalen mogelijk wel gevolgen voor de waterkwaliteit in andere watergangen in beheer bij waterschap Vechtstromen.

Werkinggebied

De totale lengtevaarwegen waar dit coördinatieplan van toepassing is bedraagt ongeveer 100 km. Op deze vaarwegen is zowel beroepsvaart met bijvoorbeeld goederenvervoer, als pleziervaart gelijktijdig aanwezig. Hieronder zullen de meest gevaarlijke stoffen die vervoerd, worden besproken, evenals de meest risicovolle pleziervaart.

Transportgegevens beroepsvaart

Over de aangegeven vaarwegen in Twente vindt het transport van gevaarlijke stoffen plaats. Op de hoofdvaarweg in de regio Twente wordt alleen maar stoffen van de categorie C3 vervoerd, het gaat hier om brandbare vloeistoffen. Conform de risicoatlas van hoofdvaarwegen in Nederland kan de brandbare vloeistoffen in twee stofcategorieën worden verdeeld, namelijk LF1 (bv Dieselolie) en LF2 (bv Benzine). Over de vaarwegen in Twente worden geen grote hoeveelheden toxische stoffen in bulk vervoerd. Toxische stoffen worden in Twente alleen in stuks-verpakkingen in containers vervoerd. Het gaat in die gevallen om kleine hoeveelheden per verpakking. Het vrijkomen van een stof is alleen denkbaar bij het falen van zowel de verpakking als de container. De hoeveelheid stof blijft echter beperkt waardoor het scenario niet grootschalig wordt. Daarnaast kan een brandscenario van een dergelijke container wel grootschalig worden door rook. Hieronder zijn aan de hand van het IVS (Informatie- en Volgsysteem Scheepvaart) vanuit Sluis Eefde de vervoerssamenstelling van de diverse stoffen op het Twentekanaal weergegeven. Door de groei van de binnenhavens in Twente vinden er meer van dit soort transporten plaats.

Twente kent een aantal binnenhavens (Hengelo, Almelo, Enschede en Hof van Twente). Daarnaast is er nog aantal kades bij bijvoorbeeld bedrijven die gebruik maken van vervoer over water. Dit is afzonderlijk geregeld in planvorming.

Het aantal ligplaatsen voor pleziervaarten is in de regio niet zeer groot. Het gaat hier om ongeveer 250 ligplaatsen op meerdere locaties. Ook varen er een aantal rondvaart / plezierschepen zoals de “Enterse Zomp” of het fluisterschip “de Wilgenweerd” door de Twentse wateren. Vanuit de vergunningsverlening en een belronde naar de diverse exploitanten blijkt het maximaal aantal opvarenden 32 personen te zijn.

Gevaarlijke stoffen

In de regio Twente vindt vervoer van gevaarlijke stoffen alleen plaats over het Twentekanaal en het zijkanaal Almelo (zijtak Twentekanaal) naar de aanliggende havens. Uit de gegevens van Rijkswaterstaat gaat het hier alleen om (licht) ontvlambare vloeistoffen. Op basis van de effectwijzer is de afstand waarop nog effecten als gevolg van deze vloeistoffen optreden, bepaald op 100 meter. Binnen de regio bevinden zich delen vaarweg met een lengte van één kilometer die binnen 100 meter langs substantiële bebouwing loopt.

3. Scenario's

In Twente zijn generieke scenario's beschreven. In dit hoofdstuk worden de generieke scenario's beschreven die van toepassing zijn op dit plan.

3.1. Ongeval letsel

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Bij het scenario ongeval letsel zijn meerdere mensen betrokken, waarbij de gezondheid in ernstige mate wordt bedreigd. Er kunnen mensen of dieren bekeld, gewond of afgezonderd zijn geraakt door bijvoorbeeld instortingen of aanrijdingen. Betrokkenen kunnen voornamelijk botbreuken en inwendig letsel hebben. Door de slechte bereikbaarheid van de weg, de vaarweg of het spoor kan de hulpverlening bemoeilijkt worden.

Processen Brandweer	Processen GHOR
Brand en ongevalsbestrijding	Acute gezondheidszorg
	Publieke gezondheidszorg
Processen Politie	Processen Bevolkingszorg
Ordehandhaving	Publieke zorg
Mobiliteit	Omgevingszorg
	Informatie
	Ondersteuning
Processen Crisiscommunicatie	
Pers- en publieksvoorlichting	
Analyse en advies	

Ongeval letsel vaarweg

Bij een incident op vaarwegen kan de bereikbaarheid op twee manieren tot problemen leiden.

- De slechte bereikbaarheid op het moment dat er een ongeval plaatsvindt op de vaarweg, waarbij het hulpverleningsvoertuig de afstand tussen de wal en het object moet overbruggen;
- De slachtoffers kunnen moeilijk op de oever komen, omdat deze door hoogte of begroeiing moeilijk te bereiken is.

Het aantal slachtoffers is afhankelijk van het aantal passagiers dat zich op het schip bevindt. Door onderzoek, inwendig letsel en botbreuken zijn ze moeilijk in staat zichzelf te redden.

3.2. Ongeval gevaarlijke stoffen

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Bij het scenario ongeval gevaarlijke stoffen is sprake van een incident, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die door hun eigenschappen of de omstandigheden waaronder ze voorkomen gevaar, schade, of ernstige hinder voor mens, dier of milieu kunnen veroorzaken.

Een stof is een gevaarlijke stof wanneer deze giftig, brandbaar, radioactief of explosief is, of een combinatie van deze eigenschappen heeft.

Een ongeval met gevaarlijke stoffen kan leiden tot de scenario's:

- Brand / explosie (brandbare vloeistoffen of gassen, zie de betreffende standaard scenario's)
- Toxisch (een giftige gaswolk, bijvoorbeeld chloor)
- Radiologisch / nucleair

Transport van gevaarlijk stoffen vindt plaats over de weg, het spoor, het water en door buisleidingen. Tijdens het transport kunnen dingen mis gaan, waardoor de gevaarlijke lading kan ontbranden of exploderen of waardoor er bijvoorbeeld giftige gassen ontsnappen via een lek of breuk. Vervolgens kan een wolk met gevaarlijke stoffen door de wind over een bepaald gebied heen trekken.

De effecten zijn afhankelijk van de eigenschappen van de stof en de omstandigheden.

Processen Brandweer	Processen GHOR
Brand en ongevalsbestrijding	Acute Gezondheidszorg
Verkenningorganisatie en waarschuwen bevolking	Publieke Gezondheidszorg
Processen Politie	Processen Bevolkingszorg
Ordehandhaving	Omgevingszorg
Opsporings-(expertise)	Informatie
Mobiliteit	Ondersteuning
	Publieke zorg
Processen Crisiscommunicatie	
Pers- en publieksvoorlichting	
Analyse en advies	

3.3. Brand

Basis GRIP status 1

Bij dit scenario wordt minimaal opgeschaald naar GRIP 1.

Algemene beschrijving

Brand brengt verschillende gevaren met zich mee. Door vonken en warmtestraling kan een brand zich snel verspreiden. In de open lucht is de warmtestraling een direct gevaar en kunnen ernstige brandwonden ontstaan als men te dicht in de buurt is. Verder is de rook gevaarlijk. Rook levert voor mensen die zich in een brandend gebouw bevinden meestal eerder gevaar op dan het vuur zelf. De koolmonoxide in de rook doet mensen stikken en de rook vormt een ondoorzichtig gordijn, waardoor men compleet gedesoriënteerd kan raken, zelfs in de eigen woning, en zo de (nood)uitgang van het gebouw niet meer kan vinden, met alle gevolgen van dien.

Maar ook buiten is rook gevaarlijk, omdat er vaak schadelijke verbrandingsproducten in voorkomen, bijvoorbeeld het zeer giftige koolmonoxide. Overtollig bluswater kan ook giftig worden door de verbrandingsproducten. Bij brand bestaat ook het gevaar voor instorting.

De effecten van brand zijn:

- hittestraling
- rookontwikkeling
- mogelijke branddoorslag en – overslag

Processen Brandweer

Brand en ongevalsbestrijding

Verkenningorganisatie en waarschuwen bevolking

Processen GHOR

Acute Gezondheidszorg

Publieke Gezondheidszorg

Processen Politie

Ordehandhaving

Opsporings-(expertise)

Mobiliteit

Processen Bevolkingszorg

Publieke zorg

Omgevingszorg

Informatie

Ondersteuning

Processen Crisiscommunicatie

Pers- en publieksvoorlichting

Analyse en advies

Brand met betrokkenen

Bij een brand wordt er onderscheid gemaakt in brand met en zonder betrokkenen. Er is sprake van een brand met betrokkenen als er een groep personen in bijzondere omstandigheden (en daardoor minder zelfredzaam) tijdens de brand zijn betrokkenen. Die bijzondere omstandigheden hebben voornamelijk te maken met de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Slachtoffers kunnen ernstige brandwonden of rookvergiftiging oplopen. Dicht bij de bron komt vooral letsel veroorzaakt door hitte voor en verder van de bron zal voornamelijk rookvergiftiging optreden.

3.4. Plasbrand

Wanneer een opslagvoorziening met (zeer) brandbare vloeistoffen, bijvoorbeeld benzine, gaat lekken of bezwijkt, ontstaat er een plas. De plas ontbrandt ofwel direct, ofwel vertraagd, ofwel niet. Het al dan niet ontbranden is afhankelijk van externe ontstekingsbronnen. Bij ontsteking zal zich een plasbrand vormen. De plasbrand veroorzaakt een korte en hevige brand met hittestraaling tot op enige afstand. Het scenario heeft daardoor in het bijzonder gevolgen voor personen en bebouwing dicht bij de brand. Bij directe ontsteking kan de plas binnen 10 tot 30 minuten opgebrand zijn.

Mogelijke effecten:

- De warmte-straling die vrijkomt;
- Hoe groter de plas, hoe groter het schade-effectgebied;
- Er bestaat een grote kans op
 - brandwonden;
 - secundaire branden;
- Hoeveelheid roet en verbrandingsproducten in de rook (bepaling effectgebied)
- Slachtoffers zullen vooral brandwonden hebben;
- Mogelijk sprake van bodem/watervervuiling vanwege weglekkende vloeistoffen;
- Een vloeistofplas op het water kan veel grotere vormen aannemen en is stromingsgevoelig;
- Effecten van plasbrand op het water geeft mogelijk een verontreiniging van het oppervlakte water en watermilieu/-bodem.

Bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid van een plasbrand is afhankelijk van de bereikbaarheid van het incident en de beschikbare voorzieningen. Bij een dreigende ontsteking van een plas met brandbare vloeistof richt de hulpverlening zich op het veiligstellen van het directe gevareng gebied en het voorkomen van ontsteking door het effectgebied te ontruimen en de plas af te dekken met schuim. Als het een locatie betreft die moeilijk bereikbaar is, kan een plasbrand niet of nauwelijks worden bestreden.

Hulpverlening

In geval van een directe ontsteking van de brandbare plas zullen op het moment dat de hulpverlening arriveert de meeste mensen al uit de buurt van de brand weg zijn. De brandweer zal een verkenning uitvoeren bij de brand. De inzet zal zich vervolgens richten op het blussen van de brand en het controleren of er nog mensen binnen het schadegebied aanwezig zijn. Een goede watervoorziening en een goede bereikbaarheid kan de schadelijke gevolgen van een incident reduceren.

Zelfredzaamheid

In geval van een directe ontsteking van de brandbare vloeistof dienen aanwezigen zichzelf en anderen, op eigen kracht in veiligheid te brengen. Het is daarom van belang dat deze mensen tijdig worden gealarmeerd, dat zij weten hoe zij bij een incident met brandbare vloeistoffen moeten handelen en dat de mogelijkheden om zichzelf en anderen te redden ook aanwezig zijn. Een expliciete communicatie vooraf, noodplannen en onbelemmerde vluchtroutes van de risicobron af kunnen hiertoe bijdragen.

Plasbrand vaarweg

Door een lekkage stroomt brandbare vloeistof uit het schip en dit verspreidt zich over het water. Door de aanwezigheid van een ontstekingsbron kan er een plasbrand ontstaan. Als de plas niet ontsteekt zijn er geen slachtoffers te verwachten. Er is dan enkel sprake van verontreinigd oppervlaktewater (milieueffect). De beheerder van de waterweg moet geïnformeerd worden en zal zorgdragen voor verdere afhandeling.

Bij een plasbrand op de vaarweg zullen gebouwen op de oever of vaartuigen door direct vlamcontact worden beïnvloed. Tot circa 30 meter van de plasbrand kunnen gebouwen en/of vaartuigen door hittestraling mee gaan branden. Aanwezigen in objecten binnen deze afstand kunnen getroffen worden. Eerstegraads brandwonden zijn bovendien te verwachten tot op 60 meter van de plasbrand. Door hittestraling is een nog groter gebied (tot circa 100 meter) alleen te betreden door brandweermensen in beschermende kleding.