

Vergaderjaar 2016–2017

29 668

Beleidsplan Crisisbeheersing

Nr. 43

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2017

Hierbij bied ik u, mede namens mijn collega de Minister van Veiligheid en Justitie, het rapport «Evaluatie crisisbeheersing Aanvaring Stuw bij Grave» aan¹. Deze evaluatie is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de betrokken veiligheidsregio's en de betrokken waterschappen en heeft als doel om inzicht te krijgen in de crisisbeheersing en de multidisciplinaire samenwerking in de eerste 48 uur na het incident.

Beschrijving incident en gevolgen

Donderdagavond 29 december 2016 is een binnenvaartschip geladen met benzeen door de stuw in de Maas bij Grave gevaren. Er was die avond sprake van dichte tot zeer dichte mist met temperaturen onder het nulpunt. Het schip was beschadigd, maar er is geen benzeen gelekt. De stuw was zodanig beschadigd dat een lekkage ontstond in het stuwpannd tussen Grave en Sambeek. Daardoor daalde het waterpeil tussen Grave en Sambeek aanzienlijk: oevers vielen droog, woonboten kwamen scheef te liggen en de scheepvaart was gestremd. Er was schade aan de stuw, aan de oevers door de lage waterstand en aan de bodem door de sterke stroming. Ook woonboten en de scheepvaart leden schade. Door de locatie van de stuw en het grote effectgebied waren veel partijen betrokken. Rijkswaterstaat, drie veiligheidsregio's: Brabant Noord, Gelderland Zuid en Limburg Noord en drie waterschappen: Waterschap Aa en Maas, Waterschap Rivierenland, Waterschap Limburg (Peel en Maasvallei).

Doel en aanpak van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd door Berenschot in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de drie betrokken veiligheidsregio's (Gelderland-Zuid, Brabant-Noord en Limburg-Noord) en de

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

betrokken waterschappen (Rivierenland, Aa en Maas en Limburg). Doel is om inzicht te krijgen in het crisismanagement in de eerste 48 uur. Meer specifiek is het doel om inzicht te krijgen in leerpunten voor de (bovenregionale) samenwerking, hoe de informatie- en communicatielijnen zijn verlopen en hoe de bestuurlijke verantwoordelijkheden zijn opgepakt. Berenschot heeft een feitenrelaas gemaakt op basis van documenten en interviews met medewerkers van veiligheidsregio's, waterschappen en Rijkswaterstaat om zo de eerste 48 uur te reconstrueren. De rapportage bevat observaties over melding en alarmering, samenwerking en afstemming, informatievoorziening en communicatie. En het rapport sluit af met conclusies en aanbevelingen.

Conclusies en Aanbevelingen

In de bijlage treft u de conclusies en aanbevelingen van het rapport aan. Er zijn aanbevelingen voor de betrokken veiligheidsregio's en Rijkswaterstaat.

Vooruitlopend op de conclusies en aanbevelingen van Berenschot zijn door Rijkswaterstaat al verbeteringen opgepakt. Dit betreft het verbeteren van procedures rondom scheepvaart en bij incidenten en calamiteiten, alsmede het professionaliseren van de meldkamerfunctie. Ook wordt onderzoek gedaan naar de duidelijkheid van elektronische kaarten, radarbeelden en bebording bij de stuwen.

De komende tijd zal ik mij buigen over het rapport. Later dit jaar doe ik u in overleg met mijn collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie een reactie toekomen, waarbij ik nader in ga op de betekenis van de conclusies en aanbevelingen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus