

Jaaroverzicht DCC-VenW 2006

Departementaal Coördinatiecentrum
Crisisbeheersing

21 juni 2007

Jaaroverzicht DCC-VenW 2006

Departementaal Coördinatiecentrum
Crisisbeheersing

21 juni 2007

.....

Colofon

Uitgegeven door: Departementaal Coördinatiecentrum
Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat

Informatie: B.J.H. Smit
Telefoon: 070 – 351 8555
Fax: 070 – 351 8060

Uitgevoerd door: DCC-VenW

Opmaak: D.A. Lambeek

Datum: Juni 2007

Status: Definitief

Versienummer: 1.0

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	8
2.	Beleid	9
2.1	Beleidsplan DCC-VenW	9
2.2	Accountmanagement	10
2.3	Jaarplan DCC-VenW	10
2.4	Infraweb	11
2.5	Bescherming vitale infrastructuur	11
2.6	Noodpompen Rijkswaterstaat	12
2.7	Alertering	13
2.8	Landelijk Draaiboek Hoogwater- en Stormvloedcrisis Rijkswaterstaat	14
2.9	Evaluatiebeleid	14
2.10	Procedure SSAS en ISPS melding	15
2.11	Veiligheidsregio	15
2.12	Multidisciplinaire Informatievoorziening Veiligheid	16
2.13	Afhankelijkheids- en Kwetsbaarheidanalyse	16
2.14	Openbare Orde en Veiligheid-net	16
3.	Operationeel	17
3.1	Attenderingsberichten DCC-VenW	17
3.2	Weekberichten DCC-VenW	17
3.3	Nucleaire transporten	18
3.4	Luchtruimsluitingen	18
3.5	Uitgelicht	19
3.5.1.	Vrachtschip verliest 58 containers	20
3.5.2.	Vogelgriep	20
3.5.3.	Transporten militair materieel	21
3.5.4.	'Probo Koala' loost gif in Ivoorkust	21
3.5.5.	Airbus A320 van Iberia-Airlines	22
3.5.6.	Wereldkampioenschap voetbal in Duitsland	23
3.5.7.	Luchtruimsluiting bij explosievenopruiming	23
3.5.8.	Asbestschip 'Otapan'	24
3.5.9.	Droge zomer 2006	24
3.5.10.	Vliegverkeer Heathrow stilgelegd	24
3.5.11.	Gaswolk vanuit de Noordzee	25
3.5.12.	Treinen botsten in Rotterdam en Arnhem	26
3.5.13.	Noodlanding Super Puma helikopter	27
4.	Opleiden en Oefenen	28
4.1	Opleiden en Oefenbeleid Verkeer en Waterstaat	28
4.1.1.	D1 niveau	29
4.1.2.	D2 niveau	29
4.1.3.	D3 niveau	30
4.2	Interdepartementaal oefenen	30
4.2.1.	North Sea Exercise 2006	30
4.2.2.	IBT/ MBT Terrorisme	31

4.2.3.	Crisismanagement Exercise 2006	31
4.2.4.	Renegade.....	32
5.	Crisisbeheersing VenW.....	33
5.1	Overleg Crisismanagement-Verkeer en Waterstaat	33
5.2	Overleg Crisismanagement-Rijkswaterstaat.....	33
5.3	Informatieve opschalingscriteria.....	33
5.4	Werkgroep Olie- en Chemicaliënbestrijding	34
5.5	Calamiteitenplannen.....	34
5.6	Handboek Crisisbeheersing.....	35
5.7	Project Waterrand	36
6.	Crisisbeheersing Interdepartementaal	37
6.1	Chemisch Biologisch Radiologisch Nucleair	37
6.2	Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing	37
6.3	Beleidsondersteunende milieu-incidenten.....	38
6.4	Basisvereisten Crisisbeheersing	38
6.5	Basiscompetenties Crisismanagers.....	38
6.6	Interdepartementaal Opleiden en Oefenen	39
6.7	Overleg Departementaal Opleiden en Oefenen	39
6.8	Oefenbank	39
7.	Internationale hulpverlening	40
7.1	Inleiding.....	40
7.2	Internationale hulp Brits Guyana.....	40
7.3	Wateroverlast in Suriname.....	40
7.4	Olieverontreiniging in Libanon.....	41
8.	Internationale contacten Crisisbeheersing.....	42
8.1	Transec Londen	42
8.2	Science Application International Cooperation	42
8.3	Inter Spill.....	43
8.4	Werkbezoek Department of State Washington	43
8.5	Werkbezoek Departement Homeland Security	44
8.6	Kenia	44
8.7	Haven Hamburg.....	45
8.8	Seminar 'Protecting critical infrastructure'	45
8.9	Conferentie Internationale Samenwerking: Waar liggen kansen?	46
9.	Adviezen	47
10.	Financiën	48
11.	Personeel	49
11.1	Personeelsuitbreiding.....	49
11.2	Ontwikkelen competenties en teamwaarden.....	49
11.3	Opleidingen	50
11.4	Nevenfuncties	50
11.5	Functiebeschrijving.....	50
11.6	Veiligheidsonderzoek.....	51
12.	Bedrijfsvoering	52

12.1	Nationaal Noodnet	52
12.2	Internet DCC-VenW	52
12.3	Beschermd onderkomen	53
12.4	Legitimatiepassen DCC-VenW	53
12.5	Telecominrichting DCC-VenW	54
12.6	Elektronisch kaartensysteem	54
12.7	Videoconferencing	54
12.8	Vergaderfaciliteiten DCC-VenW	55
13.	Afkortingen.....	56

1. Inleiding



Op diverse fronten was 2006 een veelbewogen jaar. Naast grotere operationele acties zoals problemen met de schepen 'Probo Koala' en 'Otapan', de vogelpest, een stankwolk die boven de landslijn binnendreef en de droogte kwamen de piketfunctionarissen van het DCC-VenW 288 maal in actie.

In het kader van de verdere professionalisering van het DCC-VenW is het accent van operationeel optreden verder verlegd naar sturing en regievorming. Het DCC-VenW heeft diverse basisdocumenten voor een fundamentele aanpak van crisisbeheersing gepubliceerd.

Aan teambuilding wordt hard gewerkt. Zo heeft het DCC-VenW drie kenmerken en acht teamwaarden vastgesteld. Iedereen kan het DCC-VenW hierop aanspreken.

Een vol gepland oefen- en opleidingsjaar heeft binnen de diverse diensten van VenW voor verdere duidelijkheid over de rol van crisisbeheersing en de VenW-aanpak gezorgd. De drukbezochte workshops, basismodules en oefeningen op D1-, D2- en D3-niveau hebben ervoor gezorgd dat VenW op een adequate wijze is voorbereid op crises binnen alle beleidsterreinen.

Met het invullen van vijf openstaande functies binnen het DCC-VenW is eindelijk een goede professionaliseringsslag gemaakt op diverse niveaus. De ontwikkelingen binnen de (inter)departementale crisisbeheersing worden nu pro-actief aangepakt en hebben al geleid tot veelbelovende resultaten.

Het DCC-VenW heeft een tweetal belangrijke evaluaties laten uitvoeren die hebben geleid tot diverse aanpassingen van interne procedures. Deze procedures worden ook naar aanleiding van de werkwijze-oefening voortdurend getest en waar nodig herzien.

In 2006 zijn de internationale contacten met onder andere de VS, Groot-Brittannië, Zwitserland en Bondsrepubliek verder aangehaald. Wij gaan in 2007 door met de verdere professionalisering en het verbeteren van onze inzetbaarheid en slagkracht.



drs. G.D. (Gerard) Laanen

Hoofd Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat

2. Beleid

2.1 Beleidsplan DCC-VenW

Crisisbeheersing staat door diverse gebeurtenissen in binnen- en buitenland en de reactie hierop van burgers en de politiek, in een toenemende belangstelling. De roep uit onze samenleving om een hoger niveau van veiligheid wordt sterker. De overheid wordt in toenemende mate hiervoor verantwoordelijk gehouden.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de verantwoordelijkheid waar het gaat om de ontwikkeling, het functioneren en het beheren van een belangrijk deel van de vitale infrastructuur in ons land. Crisisbeheersing is dan ook een onontbeerlijke discipline die op professionele wijze ingevuld dient te worden en zich vertaalt naar een goed voorbereide en professionele crisisorganisatie op alle niveaus binnen het departement.

In februari 2005 is het beleidsplan Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat (DCC-VenW) 2005-2008 goedgekeurd door de Bestuursraad. In dit beleidsplan wordt aangegeven in welke richting het DCC-VenW zich wil ontwikkelen en welke doelen en speerpunten het zich stelt bij het invullen van de taken en verantwoordelijkheden.

De missie van het DCC-VenW luidt:

Effectief crisisbeheersingsbeleid en professionele aanpak van crises.

De hiervan afgeleide doelstelling is:

Het DCC-VenW vervult dé regisseursrol met betrekking tot het crisisbeheersingsbeleid binnen en voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De segmenten 'preparatie' en 'respons' zijn de primaire aandachtsgebieden van het DCC-VenW.

Speerpunten voor de beleidsperiode 2005-2008 zijn:

- Het opstellen en vaststellen van een integraal Beleidsplan Opleiden & Oefenen Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat;
- Het opstellen en vaststellen van een beleidsplan crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat;
- Het borgen van de positie (taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden) van crisisbeheersing in de beleidsdirectoraten en in de nieuwe sturingsopzet bij RWS en bij IVW;
- Opzetten en implementeren van kwaliteitsborging crisisbeheersing, o.a. door middel van auditing en Service Level Agreements;
- Opstellen van een leidraad calamiteitenplannen;
- Het opzetten en implementeren van kennismanagement voor crisisbeheersing.

2.2 Accountmanagement

In 2006 heeft het DCC-VenW gewerkt volgens een vaste accountverdeling. Deze is zodanig ingericht dat de relatie tussen beleid, inspectie en uitvoering goed gewaarborgd is. De accountmanager is de schakel tussen deze drie lagen.

Binnen het DCC-VenW zijn vier crisismanagers werkzaam als accountmanager. De beleidsvelden van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn onderverdeeld in vier accounts:

- 1 Account Wegvervoer en Spoorvervoer;
- 2 Account Binnenvaart, Zeescheepvaart, Havens en Noordzee;
- 3 Account Waterkwaliteit en Waterkwantiteit;
- 4 Account Luchtvaart, Buisleidingen en Weer.

2.3 Jaarplan DCC-VenW

Om de kwaliteit van het DCC-VenW te borgen, heeft het DCC-VenW in 2005 het INK-model in haar werkwijze geïmplementeerd. Om de voortgang van projecten beter te controleren is het DCC-VenW conform de Prince 2 methode (project management methode) gaan werken.



Naast een groot aantal activiteiten op de vijf aandachtsgebieden van het INK-model, is in 2006 veel aandacht besteed aan de vier resultaatgebieden. Zo is een uitgebreid klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd op zowel managementniveau als op operationeel niveau. Kwantitatief en kwalitatief is onderzocht wat de bevindingen van de afnemers van het DCC-VenW zijn omtrent de geleverde producten en dienstverlening.

Enkele belangrijke bevindingen zijn:

- Goede operationele organisatie bij daadwerkelijke crises;
- Goede opleidingen en oefeningen binnen alle aspecten van crisisbeheersing;
- Te weinig zichtbaar op beleidsniveau;
- Te veel afspraken worden niet goed nagekomen.

Los van een aantal directe acties om tegemoet te komen aan de belangrijkste kritiekpunten, worden in het jaarplan 2007 activiteiten opgenomen om de zichtbaarheid op beleidsniveau te verbeteren en om het nakomen van toezeggingen te verbeteren.

2.4 Infracweb

Infracweb is formeel aangemerkt als hét meld- en registratiesysteem voor heel Rijkswaterstaat bij calamiteiten.

In 2006 hebben de ontwikkeling en inrichting van de droge componenten binnen Infracweb enige vertragingen opgelopen. Drie verkeerscentrales hebben aangegeven zich niet te kunnen vinden in het vastgestelde eisenpakket. Het voorstel om Verkeerscentrum Nederland (VCNL), één van de centrales die zich niet in het huidige systeem kan vinden, de projectimplementatie van de droge sector samen met RIZA te laten trekken, is moeizaam en traag verlopen.

De rol en verantwoordelijkheid van het DCC-VenW, als belangrijke gebruiker en pleitbezorger van een VenW-breed gedragen Infracweb, heeft zich in 2006 geleidelijk ontwikkeld. De capaciteitsproblemen binnen het DCC-VenW, maar ook de onduidelijkheid over de status van het DCC-VenW als coördinerend opdrachtgever, hebben een rol gespeeld. In de loop van 2006 hebben verscheidene belangrijke technische en functionele aanpassingen aan het systeem plaatsgevonden.

2.5 Bescherming vitale infrastructuur

Voor het project Bescherming Vitale Infrastructuur (BVI) van BZK, treedt de programmadirectie Corporate Veiligheid en Security (CVS), in samenwerking met het DCC-VenW, als coördinator op voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het kernteam Security, onder leiding van de directeur CVS, komen alle DG'en van VenW maandelijks bijeen om onder andere de voortgang van het project BVI te bespreken. Het DCC-VenW wordt vertegenwoordigd in het kernteam door het hoofd DCC-VenW en de projectcoördinator pro-actie en preventie. Evenals in 2005 heeft BZK in 2006 integraal over de voortgang gerapporteerd aan de ministerraad en de Tweede Kamer, waarin de VenW rapportage was meegenomen.

Voor de vitale objecten van Rijkswaterstaat, zoals vastgesteld door het DT RWS in 2005, is in 2006 een dreigingsanalyse terrorisme uitgevoerd. In 2006 is voor deze objecten een begin gemaakt met het implementeren van beschermingsmaatregelen. In 2007 wordt de implementatie voortgezet.

Het DCC-VenW is tevens deelnemer bij het project Schiphol Vitaal. Dit project staat onder leiding van DGTL en is in 2006 gestart met een nadere analyse van de kwetsbaarheden op en rond Schiphol. Tevens wordt gekeken naar de reeds genomen maatregelen. In 2007 volgt een eindrapportage met een overzicht van de te nemen maatregelen om kwetsbaarheden op te heffen en/of te verminderen.

Om het overleg tussen de vitale sectoren en tussen de overheid en het bedrijfsleven te borgen is het Strategisch Overleg Vitale Infrastructuur opgericht. Namens VenW neemt de HID DWW deel aan dit overleg. Daarnaast is bij BZK (vooralsnog als pilot gedurende twee jaar) een Nationaal Adviescentrum Vitale Infrastructuur opgericht. Met de komst van dit centrum worden sectoren en organisaties ondersteunt bij het beter beveiligen van de vitale infrastructuur.

2.6 Noodpompen Rijkswaterstaat



Rijkswaterstaat is in het bezit van tien noodpompen die ingezet kunnen worden bij (inter)nationale waterincidenten.

Het beheer en onderhoud van de noodpompen is belegd bij RWS Dienst IJsselmeergebied. Het budget alsmede het beleid rond de inzet van het materieel is ondergebracht bij het DCC-VenW.

In 2006 zijn drie nieuwe noodpompen, inclusief leidingenmateriaal, aangeschaft. Dit ter vervanging van de noodpompen die Rijkswaterstaat heeft aangeboden aan de Verenigde Staten na de inzet ter bestrijding van de gevolgen van de orkaan Katrina in New Orleans.

In de meerjarenbegroting van het DCC-VenW is voor het jaar 2008 een bedrag van 1.000 k€ opgenomen om nog 10 extra noodpompen aan te schaffen. Het oude arsenaal wordt dan, met de aanschaf van de nieuwe noodpompen, volledig vervangen.

2.7 Alertering

Het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding (Atb) is sinds medio 2005 operationeel en wordt beheerd en ontwikkeld door de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb).

Het doel van het ATb is het risico van terroristische aanslagen in Nederland zoveel mogelijk te verkleinen, alsmede het op voorhand beperken van schade als gevolg van mogelijke aanslagen. De NCTb handelt conform een éénduidige reflex en een éénduidige communicatie.

Het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding kent drie dreigingsniveaus:

- Lichte dreiging;
- Matige dreiging;
- Hoge dreiging.

Per dreigingsniveau zijn afspraken gemaakt met de aangesloten bedrijfssectoren over de te treffen maatregelen.

De onderstaande bedrijfssectoren zijn inmiddels aangesloten:

- Rotterdam (haven en petrochemische industrie);
- Luchthaven Schiphol (land- en airside);
- Spoor (personenvervoer en stations);
- Drinkwater (waterleidingbedrijven);
- Elektriciteit;
- Gas;
- Nucleair;
- Stads- en Streekvervoer;
- Financieel.

Alertering vindt plaats vanuit de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding via het Nationaal Crisiscentrum naar de Departementale Coördinatiecentra Crisisbeheersing (DCC) van de ministeries en vervolgens vanuit de DCC'en naar de sectoren. Parallel aan de alertering naar de DCC'en vindt alertering naar de BZK-kolom plaats.

Het DCC-VenW is binnen Verkeer en Waterstaat het aanspreekpunt voor het NCC en voor de NCTb. Bij op- of afshaling van het ATb is de piketfunctionaris van het DCC-VenW aanspreekpunt.

Op 8 september 2006 heeft een alertering plaatsgevonden voor de sector spoor en metro: lichte dreiging. Op 5 november is er afgeschaald.

Voor Schiphol (inclusief de Schipholtunnel) geldt, sinds de inwerkingtreding van het ATb, het dreigingsniveau lichte dreiging.

2.8 Landelijk Draaiboek Hoogwater- en Stormvloedcrisis Rijkswaterstaat



In het kader van de landelijke voorbereidingen overstromingen is Rijkswaterstaat in 2006 gestart met het project Landelijk Draaiboek Hoogwater- en Stormvloedcrisis. De opgerichte Taskforce Management Overstromingen (TMO), onder leiding van de Commissaris van de Koningin van Zuid-Holland de heer J. Franssen, gaat de uitgevoerde verbeteringen uit het verbeterprogramma toetsen aan de hand van een landelijke hoogwateroefening die in 2008 gehouden gaat worden. Binnen het TMO neemt het DCC-VenW plaats als adviseur.

Het DCC-VenW is in het project Landelijk Draaiboek Hoogwater- en Stormvloedcrisis vertegenwoordigd in de stuurgroep en in de projectgroep. Het project Landelijk Draaiboek Hoogwater- en Stormvloedcrisis staat onder leiding van plv. DG RWS Luc Kohsiek.

2.9 Evaluatiebeleid

In november 2005 is de notitie 'Rol en positie crisisbeheersing Rijkswaterstaat' vastgesteld in het DT RWS. In dit kader wordt het evalueren van de afhandeling van crises genoemd als een van de activiteiten van de regionale diensten. De vraag is echter wanneer en op welke wijze een evaluatie plaats dient te vinden. Om hier een eenduidig antwoord op te geven, is in september 2006 aan de 'Evaluatiegroep' de opdracht gegeven een VenW-beleid op te stellen.

Het toekomstige beleid biedt zowel criteria om te besluiten tot een evaluatie als modellen om evaluaties uit te voeren. De criteria en modellen worden zowel landelijk als regionaal toepasbaar.

Tegelijkertijd is aan de 'Evaluatiegroep' de opdracht gegeven om de kwaliteit van de crisisbeheersingsorganisatie binnen Rijkswaterstaat te evalueren. Dit op basis van besluitvorming in het DT RWS in november 2005 ten aanzien van de kwaliteit en inrichting van de crisisbeheersing binnen Rijkswaterstaat.

De evaluatie van de kwaliteit van de organisatie van crisisbeheersing zal een integrale evaluatie van opzet en werking zijn.

Begin april 2007 worden de eindrapportages van de Evaluatiegroep aan het DCC-VenW gepresenteerd.

2.10 Procedure SSAS en ISPS melding

Het DCC-VenW startte in 2006 een onderzoek naar de afhandelingsprocedures van het Ships Security Alert System (SSAS) en de International Ship and Port facility Security Code (ISPS).

SSAS is een meldingssysteem waar schepen gebruik van maken ten tijde van een calamiteit/incident (bijvoorbeeld kaping). Het DCC-VenW heeft in 2006 zes SSAS meldingen ontvangen.

Na de aanslagen in de Verenigde Staten van 11 september 2001 is de beveiliging van zeehavens en zeeschepen tegen terreuraanslagen prominent op de agenda's komen te staan. Zeescheepvaart en havenfaciliteiten dienen sinds 1 juli 2004 te voldoen aan de, binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) geformuleerde ISPS code. Deze is opgesteld om het zogeheten 'gevaar van opzettelijk ongeoorloofde acties' het hoofd te bieden.

De huidige SSAS en ISPS procedures zijn opgesteld door DGTL in samenwerking met de belangrijkste partners. Vanuit het DCC-VenW is er behoefte aan verduidelijking van de behandelingsprocedure naar aanleiding van ontvangen meldingen tijdens de piketdiensten.

In praktijk blijken de handelingen af te wijken van de afgesproken procedures. Vraagstukken ten aanzien van de SSAS en ISPS zijn:

- Welke organisaties nemen met elkaar contact op?
- Op basis van welke criteria worden meldingen geverifieerd?
- Welke rol speelt de NCTb bij meldingen?
- Naar wie communiceert het DCC-VenW de ontvangen melding?

2.11 Veiligheidsregio

De Wet op de Veiligheidsregio is in november 2006 door de toenmalige Ministerraad goedgekeurd. Deze wet, geschreven en ingediend door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, beschrijft de organisatie van de veiligheidsregio als coördinator bij bovenregionale rampen en geeft aan welke partijen hierin zitting hebben.

Het DCC-VenW streeft ernaar om, in navolging van de waterschappen als regionale waterbeheerders, de regionale diensten van Rijkswaterstaat als volwaardige crisispartner, zowel op het water als op de weg, op te nemen in de wet op de veiligheidsregio. De rol van Rijkswaterstaat is uitvoerig beschreven in de Memorie van Toelichting, maar opname in de wet is niet gehonoreerd.

In 2007 zal het DCC-VenW de DG Rijkswaterstaat adviseren om de regionale diensten pro-actief de veiligheidsregio's in hun gebied te laten benaderen om de rol als crisispartner in de veiligheidsregio's alsnog te borgen.

Met de komst van het nieuwe kabinet en het kritische rapport van de Raad van State is besloten dat de Wet op de Veiligheidsregio opnieuw ter besluitvorming in de Ministerraad behandeld zal worden.

2.12 Multidisciplinaire Informatievoorziening Veiligheid

De ACIR (Adviescommissie Coördinatie ICT Rampenbestrijding), o.l.v. drs. L.M.L.H.A. Hermans, heeft in maart 2005 haar rapport uitgebracht aan de minister van BZK. In het rapport is een analyse gemaakt van de knelpunten en is een groot aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van de informatievoorziening bij grootschalig en gezamenlijk optreden bij rampen. Met name gericht op de informatievoorziening tijdens het operationele optreden van politie, brandweer en GHOR.

Medio 2006 heeft het kabinet haar standpunt bepaald en besluiten genomen. Als uitvloeisel hiervan onderzoekt en selecteert BZK data en systemen voor gemeenschappelijk gebruik bij grootschalig optreden bij rampen. Vanuit VenW wordt met name het systeem voor incidentregistratie InfraWeb en geografische data ingezet als mogelijkheden. Betrokken departementen zoeken gezamenlijk naar de beste oplossingen en mogelijkheden.

Naast deze systeem- en data-inhoudelijke componenten is er een bestuurs- en besluitvormingsstructuur opgezet om initiatieven te stroomlijnen en richtinggevende besluiten te nemen. Zo is de Raad Multidisciplinaire Informatievoorziening Veiligheid (MIV) tot stand gekomen die onder leiding staat van burgemeester Bandell van de gemeente Dordrecht. Het DCC-VenW neemt deel in het interdepartementale overleg MIV.

2.13 Afhankelijkheids- en Kwetsbaarheidanalyse

Op basis van het Voorschrift Informatievoorzieningen Rijksdienst (VIR, 1994) heeft het DCC-VenW een externe partij aangetrokken om een Afhankelijkheids- en Kwetsbaarheidanalyse (A&K) op haar organisatie uit te laten voeren. In het tweede kwartaal van 2007 worden de eerste resultaten van de A&K analyse verwacht.

2.14 Openbare Orde en Veiligheid-net

Voor het OOV-net ten behoeve van de ministeries, provincies en gemeenten is verder gewerkt aan het mogelijk maken van beveiligde informatie-uitwisseling. De informatiediensten worden de komende jaren ontwikkeld. Verkeer en Waterstaat heeft een aansluiting op de Haagse Ring en het DCC-VenW zoekt aansluiting bij het OOV-net zodra de diensten beschikbaar zijn.

3. Operationeel

3.1 Attenderingsberichten DCC-VenW

Het DCC-VenW ontvangt jaarlijks vele meldingen van (crisis)incidenten en calamiteiten. Indien er sprake is van noodzaak tot informatieve en/of operationele opschaling, informeert het DCC-VenW de politieke en ambtelijke top. De informatievoorziening vindt plaats door het verzenden van situatierapporten en attenderingsberichten.

In 2006 verschenen 8 attenderingsberichten:

<u>Onderwerp:</u>	<u>Datum:</u>
Gladheid	25 januari
Vogelgriep	16 februari
Sneeuwval	3 maart
Missie Suriname	12 mei
Mumbai	12 juli
Heathrow	10 augustus
Heathrow vervolg	10 augustus
Heathrow vervolg	10 augustus

3.2 Weekberichten DCC-VenW

In 2006 is het DCC-VenW 288 maal betrokken geweest bij een incidentmelding van lichte en/of zware aard. Al deze meldingen zijn opgenomen in de weekoverzichten waarvan er in totaal 52 zijn verstuurd. De meldingen kunnen als volgt worden onderverdeeld:

Zeescheepvaart	38
Binnenvaart	16
Spoor	71
Waterkwantiteit	11
Waterkwaliteit	16
Wegvervoer	52
Weer	4
Luchtvaart	58
Goederenvervoer	0
Buisleidingen	0
OOV	8
NAVO	1
Internationale hulp	8
ICT	5
Totaal aantal meldingen	288

3.3 Nucleaire transporten



In 2006 hebben in Nederland 16 transporten plaatsgevonden van bestraald en onbestraald nucleair materiaal in de categorieën I en II.

Het betrof voornamelijk transporten afkomstig van de kerncentrale in Borssele (Zeeland) naar Cogéma in Frankrijk en retour, en van de Hoge Fluxreactor te Petten naar het Centrum voor Opslag van Radioactief Afval (COVRA) in Vlissingen (Noord-Holland). De transporten door Nederland vonden plaats via de weg en over het spoor.

In verband met mogelijke verstoring van de openbare orde tijdens de transporten, werden extra politiematregelen genomen. Het Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum van het ministerie van BZK (LOCC) coördineerde de inzet van de politiematregelen.

Het DCC-VenW heeft als aanspreekpunt voor het NCC gefungeerd op het gebied van de informatievoorziening naar de verschillende regionale diensten van Rijkswaterstaat.

3.4 Luchtruimsluitingen



De Minister van Verkeer en Waterstaat kan om redenen van openbare orde en veiligheid het uitoefenen van het burgerluchtverkeer boven (gedeelten van) Nederland tijdelijk of blijvend beperken of verbieden. Daarnaast kan de Minister van Defensie om reden van militaire noodzaak het uitoefenen van het burgerluchtverkeer beperken of verbieden.

Sinds juli 2004 is met betrekking tot het sluiten van delen van het Nederlandse luchtruim een procedure gevolgd die met regelmaat vragen heeft opgeroepen. Om deze reden is besloten de procedure en de communicatie rond luchtruimsluitingen opnieuw te bezien. Luchtruimsluitingen die grote spoed vereisen, conflicteerden met de geldende standaardprocedures.

Daartoe is een overleg opgestart met het Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, het Korps Landelijke Politiediensten Luchtvaartpolitie en VenW (HDJZ, IVW-Luchtvaart, DGTL en DCC-VenW) waar afspraken zijn gemaakt over de nieuw te volgen procedure ten tijde van crisissituaties. Het uitgangspunt in de procedure is dat de

verzoeken tot sluiting van het luchtruim altijd via het KLPD-L bij het DCC-VenW worden ingediend. In 2006 is de nieuwe regeling via DGTL aangeboden aan de Staatssecretaris en door haar geaccordeerd. Aan het eind van 2006 lag de regeling bij het ministerie van BZK om ter kennisgeving aan de burgemeesters te worden overhandigd.

Buiten deze situaties kunnen zich situaties voordoen, waarbij op verzoek van bijvoorbeeld de Minister van Defensie, gevraagd wordt om sluiting van het luchtruim. Dit is een apart traject waarbij de verantwoordelijkheid ligt bij het Ministerie van Defensie.

In onderlinge afstemming met de militaire autoriteiten wordt bezien op welke wijze de militaire communicatielijnen en verantwoordelijkheden op de procedures kunnen aansluiten. Tevens kan het ook noodzakelijk blijken om boven de Noordzee, in het kader van Search en Rescue activiteiten van de Kustwacht, delen van het luchtruim te sluiten. Uitgangspunt is echter dat alle verzoeken tot sluiting, die niet van militaire aard zijn, gericht worden aan Verkeer en Waterstaat via het DCC-VenW.

In 2006 zijn de volgende luchtruimsluitingen geëffectueerd:

Dag	Locatie	Invloed op luchtverkeer	Reden
24 mrt.	Helmond	gering	Ontmanteling vliegtuigbom
10 apr.	Sluis	gering	Ontmanteling vliegtuigbom
11 apr.	Eindhoven	gering	Ontmanteling vliegtuigbom
26 apr.	Amsterdam	matig	Security staatsbezoek
29 apr.	Almere/Zeewolde	gering	Security Koninginnedag
1 jul.	Purmerend	gering	Ontmanteling vliegtuigbom
17–30 aug.	Apeldoorn	gering	Security – Bezoek uit Japan
3 dec.	Bleiswijk	gering	Ontmanteling vliegtuigbom

3.5 Uitgelicht

Om een beeld te vormen welke meldingen het afgelopen jaar bij het DCC-VenW zijn binnengekomen, is een aantal interessante meldingen uitgelicht.

3.5.1. Vrachtschip verliest 58 containers

In de nacht van 9 februari verloor het vrachtschip, de 'P&O Nedlloyd Mondriaan', als gevolg van harde windvlagen over een ruwe zee, 58 containers. Het vrachtschip voer door naar haar eindbestemming Hamburg. Het Kustwachtcentrum had de autoriteiten, waaronder de Commissaris van de Koningin van Friesland, geïnformeerd dat er geen gevaarlijke stoffen in de containers aanwezig waren. Het scheepvaartverkeer werd door een navigatiebericht geïnformeerd. De Kustwachtvliegtuig Coastguard 01 had patrouille vluchten gemaakt, om de situatie vanuit de lucht te observeren. Uiteindelijk waren negen containers op het strand van Terschelling aangespoeld. Eén container was in het water opengesprongen, waardoor grote hoeveelheden petten en schoenen op het Terschellingse strand aanspoelden. De overige 49 containers spoelden niet op de Nederlandse kust aan.

3.5.2. Vogelgriep



Op 13 februari kwam de melding binnen dat in het noorden van Duitsland een aantal H5N1 besmettingen was geconstateerd. H5N1 is een variant van het vogelgriepvirus die gevaarlijk kan zijn voor mensen. Ook in Nigeria, Egypte, India en Frankrijk waren besmettingen van vogelgriep vastgesteld. Dit leidde tot een hoger alertheidsniveau bij de Nederlandse overheid. Een overleg, in het kader van informatieverstrekking voor alle reizigers via de Nederlandse luchthavens, werd opgestart. Aan dit overleg namen de ministeries van Landbouw, Buitenlandse Zaken, Binnenlandse Zaken, Financiën en Verkeer en Waterstaat (DCC-VenW), luchthaven Schiphol, KLM en de Voedsel en Warenautoriteit deel. Dit resulteerde in een aantal preventieve maatregelen op de Nederlandse luchthavens.

Naar aanleiding van de vondst in Duitsland van dode zwanen, besmet met de H5N1-variant van vogelgriep, had de Directeur Voedselkwaliteit en Diergezondheid van LNV een concept Beleidsdraaiboek Aviaire Influenza opgesteld. Dit concept beleidsdraaiboek betrof onder meer de mogelijke instelling van de afschermplicht voor heel Nederland en een voorstel vanuit LNV voor een Interdepartementaal Beleidsteam bij de vondst van een met H5N1 besmet dier in en nabij de grenzen van Nederland. Met het oog op veiligheidsmaatregelen voor VenW personeel en het bepalen c.q. vaststellen van opschalingscriteria en communicatielijnen had het DCC-VenW contact gelegd met de Algemene Inspectiedienst van LNV. Het RWS personeel had beschermende maatregelen getroffen conform een door LNV opgesteld hygiënisch protocol dat ook breed gecommuniceerd werd.

Op 17 februari vond bij BZK een voorbereidend IBT overleg plaats. Het IBT werd, op verzoek van BZK en LNV, bijgewoond door de Inspecteur-generaal van de IVW en een vertegenwoordiger van het DCC-VenW.

Eind april werd de situatie rond de vogelgriep opnieuw beoordeeld. Uit de risicobeoordeling is gebleken dat er geen aanleiding was om terug te komen op het voornemen de afschermplicht van het pluimvee per 1 mei 2006 te beëindigen. De piek van de vogeltrek was voorbij en bij de monitoring van wilde vogels waren geen besmetting met het vogelgriepvirus aangetroffen. Vogelgriep 2006 bleek hiermee voor Verkeer en Waterstaat afgesloten.

3.5.3. Transporten militair materieel



In april zijn grote hoeveelheden Amerikaans militair materieel vervoerd vanuit Duitsland naar de haven van Rotterdam in het kader van het zogenaamde Host Nation Support. De meeste transporten vonden plaats over het spoor, de weg en via de binnenvaart. Het overslaggebied in de haven van Rotterdam was door het ministerie van Defensie aangewezen als militair terrein. Met de Eenheid Bewaking en Beveiliging van de NCTb is overleg geweest over de noodzakelijk te treffen veiligheidsmaatregelen.

Transporten met gevoelige lading zoals draagbare vuurwapens, nachtzichtkijkers zijn door de Koninklijke Marechaussee begeleid. Defensie heeft voor transport via de binnenvaart (de Waal) gebruik gemaakt van drie civiele binnenvaartschepen. In de haven van Rotterdam werden verschillende civiele als militaire zeeschepen geladen met het militaire materieel. Voor aankomst en bij vertrek werden de schepen binnen de territoriale wateren begeleid door de KLPD en de Koninklijke Marechaussee.

3.5.4. 'Probo Koala' loost gif in Ivoorkust



Begin juli meerde het schip de 'Probo Koala' aan in Amsterdam. Tijdens het overpompen van de slops (afvalstoffen die vrijkomen bij het reinigen van de tanks), was er sprake van enorme stankoverlast. Vastgesteld werd dat het scheepsafval vele malen vuiler was dan de maximaal toegestane waarde, waardoor het overpompen direct werd gestaakt.

Aangezien de lichter van Amsterdam Port Services geen vergunning had om het zwaar vervuilde scheepsafval aan boord te nemen, vertrok de

'Probo Koala' de volgende ochtend naar de haven van Paldiski in Estland. Het Openbaar Ministerie heeft een onderzoek ingesteld naar de gebeurtenissen rond het verblijf van de 'Probo Koala' in Amsterdam.

Op verzoek van de KLPD is via de Scheepvaartinspectie aan Estland gevraagd het schip, dat onder Panamese vlag voer, te controleren. Hierbij werden geen bijzonderheden geconstateerd door de Esten, waarna het inladen van gasolie voor het transport naar Nigeria werd gestart.

Na aflevering van de lading gasolie in Nigeria, heeft de 'Probo Koala', via een gecertificeerd Ivoriaans scheepsafvalverwerkingsbedrijf, de 400 ton slops geloosd in de Ivoriaanse stad Abidjan. Als gevolg van het geloosde giftige ladingafval meldden duizenden omwonenden lichamelijke klachten waaronder ademhalingsmoeilijkheden, neusbloedingen, hoofdpijn en misselijkheid. Uiteindelijk zijn acht mensen overleden.

In september was Greenpeace een blokkadeactie begonnen tegen de 'Probo Koala' in de Estlandse havenstad Paldiski, waar het schip was aangekomen. Op verzoek van Ivoorkust heeft Estland het schip vastgehouden om gerechtelijk onderzoek te plegen. Uiteindelijk heeft de 'Probo Koala' Estland in oktober kunnen verlaten.

Het zusterschip 'Probo Emu' vertrok in de tussentijd vanuit Spanje richting Nederland. Na vertrek werd de ladinginhoud van het zusterschip door de Spaanse autoriteiten onderzocht. De mogelijke komst naar Nederland van de 'Probo Emu' is voor het DCC-VenW aanleiding geweest een coördinerend overleg bijeen te roepen, waarin onder andere besproken werd welke actie Verkeer en Waterstaat zou ondernemen indien de 'Probo Emu' een Nederlandse Haven aan zou doen.

Destijds werd vastgesteld dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat op basis van de toenmalige regelgeving geen grond had de 'Probo Koala' bij bezoek aan een Nederlandse haven aan te houden. Ten aanzien van het zusterschip, 'Probo Emu', werd vastgesteld dat dit schip al geruime tijd in het kader van de Port State Control inspecties, niet was geïnspecteerd. De IVW voert een reguliere inspectie uit, zodra het schip een Nederlandse haven aan doet.

3.5.5. Airbus A320 van Iberia-Airlines



Aan boord van een Airbus A320 van Iberia-Airlines zou een Spaanse man, kort na de start, gesproken hebben over de aanwezigheid van een bom. Op basis van deze informatie heeft de piloot de beslissing genomen terug te keren naar de luchthaven Schiphol. Eenmaal aangekomen op de luchthaven, hebben alle passagiers het toestel via de glijbanen verlaten. De Spaanse passagier werd samen met zijn vier metgezellen

door de Koninklijke Marechaussee aangehouden en voor verhoor meegenomen. Met behulp van speurhonden werd het vliegtuig grondig gecontroleerd op de aanwezigheid van explosieven. Uiteindelijk bleken er geen explosieven aan boord te zijn aangetroffen. Uit media berichtgeving bleek dat er sprake is geweest van een misverstand. De Spaanse man had in het vliegtuig met een metgezel gesproken over hogedruk pompen "Bombas de alta presion", wat op verkeerde wijze werd geïnterpreteerd. De piloot kreeg te horen dat er een bom aan boord was en besloot direct terug te keren naar de luchthaven Schiphol.

3.5.6. Wereldkampioenschap voetbal in Duitsland



Van 9 juni tot en met 9 juli is in Duitsland het wereldkampioenschap voetbal georganiseerd. De Duitse overheid heeft in Brussel een verzoek ingediend om tijdelijk gebruik te maken van artikel 2.2. en 2.3. van de Schengenuitvoeringsovereenkomst. Hiermee wordt het mogelijk voor bepaalde tijdsduur grenscontroles uit te voeren. Het betrof uitsluitend controles richting Duitsland, waarbij het vrachtverkeer zo min mogelijk werd belast. De controles leverden een aanzienlijke beperking van de doorstroming op de weg op. De Duitse autoriteiten hadden aangegeven voornemens te zijn, zonder vooraankondiging, grensovergangen af te sluiten. Het DCC-VenW heeft hierover gesproken met de RWS-projectleider WK voetbal in Duitsland. Het Verkeerscentrum Nederland heeft contact onderhouden met de KLPD en de betrokken verkeersmanagementcentrales over de te nemen verkeersmaatregelen tijdens het wereldkampioenschap voetbal.

3.5.7. Luchtruimsluiting bij explosievenopruijing

Op 1 en 2 juli heeft de explosievenopruijngsdienst van de Koninklijke Landmacht in Purmerend een 1900 ponds vliegtuigbom uit de Tweede Wereldoorlog onschadelijk gemaakt. In verband met deze actie heeft de burgemeester van Purmerend via de KLPD Luchtvaartpolitie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een verzoek ingediend tot een gedeeltelijke sluiting van het luchtruim.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van het verzoek een Regeling Sluiting Luchtruim opgesteld. In de regeling werd aangegeven binnen welk gebied en tot welke hoogte het luchtruim tijdens de ruimingwerkzaamheden gesloten werd. Tevens heeft ProRail het treinverkeer tussen de NS Stations Zaandam en Purmerend Overwhere voor enige tijd stilgelegd. Na ontmanteling van het zware explosief zijn zowel het luchtruim als de spoorweg rondom Purmerend vrijgegeven.

3.5.8. Asbestschip 'Otapan'

De onder Mexicaanse vlag geregistreerde chemicaliëntanker 'Otapan', die sinds 1999 in de Amsterdamse haven aan de ketting lag, is in juli 2006 vertrokken naar Turkije om op een werf nabij Izmir te worden gesloopt.

De dubbelwandige chemicaliëntanker is in 1965 op de Rotterdamse scheepswerf Verolme gebouwd en zit vol met asbest. Het schip kwam in 2001 in het nieuws toen groot alarm werd geslagen, nadat bleek dat de bemanning zelf (illegaal) asbest van het schip verwijderde.

Vanaf dat moment greep de overheid in, waardoor in 2005 de rechter het schip mede toevees aan de Nederlandse Staat. In oktober 2006 werd bekend gemaakt dat het asbestschip onderweg terug was vanuit Turkije naar de haven van Amsterdam, waar 77 ton asbest werd gelost. Eenmaal aangekomen is de 'Otapan' toegewezen aan een haven locatie, in afwachting op de vervolprocedure.

3.5.9. Droge zomer 2006



Nederland staat hoog in de top 10 van landen die in 2006 zijn getroffen door natuurrampen. Met circa duizend doden als gevolg van de hitte in juli, bezet Nederland de vierde plaats.

Door het neerslagtekort is, volgens de daarvoor afgesproken procedure, een overleg opgestart door de Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling (LCW) om de situatie nauwkeurig te beoordelen. De aandachtspunten waren met name het waterpeil, de oppervlaktewatertemperatuur voor de elektriciteitsproductie en de toenemende zoutgehalten in de riviermonden.

Door de weersomslag in de maand augustus, waarbij veel neerslag viel en de temperatuur aanzienlijk was gezakt, werden de waterpeilen genormaliseerd. Vanaf augustus werden geen verdere maatregelen getroffen, waarna het wekelijkse droogtebericht tot nadere orde werd opgeschort.

3.5.10. Vliegverkeer Heathrow stilgelegd

De Britse overheid heeft op 10 augustus met de arrestatie van 21 personen aanslagen voorkomen op vluchten vanuit Groot-Brittannië naar Amerika. Als gevolg van de arrestaties is het vliegverkeer van en naar Heathrow-Airport stilgelegd. In Nederland konden er geen geplande vluchten van Schiphol en Rotterdam-Airport naar Heathrow meer plaatsvinden. De Nationaal Coördinator Terrorisbestrijding (NCTb) heeft de veiligheidsdiensten direct gevraagd een dreigingsanalyse voor

de luchtvaart in Nederland te maken. De NCTb heeft een afstemmingsoverleg bijeen geroepen met vertegenwoordigers van de veiligheidsdiensten, de eenheid Bewaking en Beveiliging, de Koninklijke Marechaussee, Amsterdam Airport Schiphol en de KLM.

Het DCC-VenW heeft contact onderhouden met de NCTb over de uitkomsten van de overleggen. In totaal is drie keer een afstemmingsoverleg bijeen geweest. De NCTb heeft op basis van de beschikbare informatie besloten het huidige dreigingsniveau voor Schiphol (lichte dreiging) niet te wijzigen.

De Amerikaanse autoriteiten hebben de luchtvaartmaatschappijen, die vluchten naar Amerika verzorgen, aanvullende veiligheidsmaatregelen voor met name handbagage opgelegd. Het betrof hier voornamelijk het verbod op het meevoeren van vloeistoffen en gesloten verpakkingen in de handbagage.

Door middel van drie attenderingsberichten en regelmatig telefonisch contact heeft het DCC-VenW de ambtelijke en politieke top en de betrokken diensten binnen VenW op de hoogte gehouden.

Op verzoek van de Staatssecretaris heeft zondagmiddag 13 augustus bij het DCC-VenW een coördinerend overleg plaatsgevonden. De door de Amerikaanse autoriteiten ingestelde maatregelen zijn ook in Nederland doorgevoerd. De uitvoering en handhaving van de aangescherpte veiligheidsmaatregelen die de Amerikaanse autoriteiten na de arrestaties in Groot-Brittannië hebben opgelegd werden bij het overleg uitvoerig besproken door de vertegenwoordigers van Amsterdam Airport Schiphol (AAS), Inspectie Verkeer en Waterstaat, het DG-Transport en Luchtvaart en het DCC-VenW.

3.5.11. Gaswolk vanuit de Noordzee



Op vijf september meldde de brandweer regio Leiden dat een koolwaterstofachtige gaswolk vanuit de Noordzee over hun gebied trok. Er kwamen veel meldingen binnen over hoofdpijn, misselijkheid en buikpijn. Het Kustwachtcentrum (KWC) en het Haven Coördinatie Centrum in Rotterdam (HCC) konden de veroorzaker niet direct aanwijzen.

De dag erna, op zes september, werden door diverse brandweerkorpsen langs de kust weer twee stankwolken gesignaleerd en kwamen wederom diverse gezondheidsklachten binnen. Gedurende de dag bleven schepen van het KWC en het HCC langs de kust varen op zoek naar de mogelijke veroorzaker van de overlast.

Door de toenemende behoefte aan informatie vanuit de pers werd, op het voorstel van DCC-VenW, besloten dat de coördinatie van de woordvoering bij VenW kwam te liggen.

In de avond van zes september meldde het KWC dat de olietanker 'Edgeless' was getraceerd in het ankergebied van de Rotterdamse haven, die vermoedelijk de veroorzaker van de overlast langs de kust was geweest. Het schip had op zes september een deel van de lading olie in de Rotterdamse haven gelost die een zeer doordringende stank veroorzaakte met klachten als brandende ogen en misselijkheid. Een dag later werd de resterende olie gelost. Na het lossen is het schip geïnspecteerd door de zeehaven politie en IVW Scheepvaart.

De eerdere onduidelijkheden rondom de coördinatie van de woordvoering, tussen VenW en VROM omtrent de gaswolken, was voor het DCC-VenW aanleiding om met alle betrokken partijen een ambtelijk vooroverleg te organiseren.

3.5.12. Treinen botsten in Rotterdam en Arnhem



Maandagmorgen 20 november zijn een lege reizigerstrein en een goederentrein met elkaar in botsing gekomen. Beide treinen ontspoorde bij Rotterdam Centraal Station waarbij aanzienlijke schade werd veroorzaakt aan het materieel, de bovenleiding, de portalen en de spoorwissels. Er vielen geen slachtoffers. Van de goederentrein ontspoorde zeven wagons, waarop twee containers waren geladen met whisky en één met de gevaarlijke stof, sodium borohydride. De container met de gevaarlijke stof heeft niet gelekt. De herstelwerkzaamheden hebben enkele dagen in beslag genomen. Als gevolg van de aanrijding liepen vele treinen op de trajecten rondom Rotterdam vertraging op.

In de morgen van 21 november heeft omstreeks 10.00 uur een frontale botsing op het Centraal Station van Arnhem plaatsgevonden tussen een reizigerstrein en een goederentrein. Bij de aanrijding raakten in totaal 31 personen gewond. De meeste mensen konden op het station worden behandeld aan kleine kneuzingen en snijwonden. De aanrijding heeft voor vertragingen gezorgd op vele trajecten in het land. ProRail heeft enkele dagen nodig gehad om herstelwerkzaamheden te verrichten aan de beschadigde infrastructuur.

3.5.13. Noodlanding Super Puma helikopter



In de nacht van 22 november heeft een Super Puma helikopter (callsign G-JSAR) vanwege een motorstoring een noodlanding op open zee moeten maken. Aan boord van de helikopter bevonden zich medewerkers van de Nederlandse Aardolie Maatschappij, die vanwege een elektriciteitsstoring het boorplatform moesten verlaten. Het Rijkswaterstaatschip Arca, dat zich op vijf kilometer afstand van de helikopter

bevond, heeft tien drenkelingen kunnen redden.

In totaal waren zeventien mensen aan boord van de helikopter. Twee Lynx-helikopters van de Koninklijke Marine haalden drie mensen uit het water, die op de Arca werden afgezet. Het Rijkswaterstaatschip bracht de drenkelingen vervolgens naar de haven van Den Helder. De reddingsboot Dorus Rijkers van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij haalde ook vier inzittenden uit het water. Eén van de inzittenden van de helikopter werd met lichte onderkoelingsverschijnselen naar het ziekenhuis overgebracht.

Gepoogd is om de Super Puma helikopter door het Kustwachtschip De Waker te laten bergen. Deze actie is mislukt waardoor de Super Puma helikopter de volgende ochtend op het strand van Texel aangespoelde.

4. Opleiden en Oefenen

4.1 Opleiden en Oefenbeleid Verkeer en Waterstaat



In september 2005 is het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC-VenW) gestart met het vierjarig opleiden en oefenbeleid. De basis hiervoor is het Beleidsplan Opleiden en Oefenen 2005-2008.

De doelstelling van het beleid opleiden en oefenen is:

'Het ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft ernaar om binnen vier jaar na vaststelling van het beleid te beschikken over een goed opgeleide en geoefende crisisbeheersingsorganisatie. Goed opgeleid en geoefend betekent dat de leden van de crisisbeheersingsorganisatie kennis hebben van de standaard werkprocedures. Zij beschikken over de vereiste vakinhoudelijke kennis en vaardigheden voor de dagelijkse werkzaamheden. Zij hebben tijdens opleidingen en oefeningen ervaring opgedaan met het werken in de crisisbeheersingsorganisatie en beschikken over de juiste competenties. Kennis en vaardigheden zijn van een zodanig niveau dat het de medewerkers in staat stelt om tijdens crises conform de geldende procedures en normen te functioneren.'

Binnen het opleiden en oefenbeleid zijn drie niveaus geïdentificeerd, waarvoor verschillende programma's zijn samengesteld.

- D1: Bestuursraad en centrale diensten
- D2: Managementteams en sleutelfunctionarissen binnen DG Rijkswaterstaat, DG Water, DG Transport en Luchtvaart, DG Personenvervoer en Inspectie Verkeer en Waterstaat, ProRail, Luchtverkeersleiding Nederland, Hoofddirectie Juridische Zaken de Directie Communicatie en DCC-VenW
- D3: Regionale en specialistische diensten Rijkswaterstaat, de Toezichteenheden van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Verkeerscentrum Nederland en Landelijke Coördinatiecommissie Watervdeling

Tevens is een vierde niveau te definiëren dat niet aan de hand van het beleidsplan Oefenen en Opleiden 2005 – 2008 is getraind.

- D4: Districten van Rijkswaterstaat. Het DCC-VenW ondersteunt het D4 niveau wel bij het opstellen van beleid op het gebied van Opleiden en Oefenen.

4.1.1. D1 niveau

In 2006 zijn in totaal tien workshops georganiseerd voor de bestuursraad en de centrale diensten. Het doel van de workshops was het verkennen van taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en procedures ten tijde van calamiteiten. Concreet betekende dit dat een scenario van een calamiteit uitgewerkt en bediscussieerd werd.

Per workshop hebben de aanwezigen, waaronder DG en IG, een open en vertrouwelijke discussie gevoerd over de verschillende processen die spelen ten tijde een crisis.

4.1.2. D2 niveau



Het programma voor het D2-niveau was intensief, waarbij de nadruk lag op het opleiden en trainen van basiskennis, basisinzichten en basisvaardigheden voornamelijk gericht op het functioneren binnen de DCC-VenW structuur. Het doel was niet alleen om de crisisorganisatie voor te bereiden op het efficiënt coördineren en bestrijden van de crisis, maar ook op het tijdig en correct intern en extern informeren over de

verschillende situaties.

Basismodule

In totaal heeft het DCC-VenW vijf basismodules georganiseerd. Het doel van de basismodule was om de VenW deelnemers inzicht te geven in de hoofdlijnen van de organisatie van crisisbeheersing, relevante wetgeving, crisisbeheersingsprocessen, etc. De rol en werkwijze van de voor hen relevante delen van de crisisorganisatie kreeg extra aandacht.

Workshop Crisisbeheersing

Het DCC-VenW heeft in 2006 zeven workshops crisisbeheersing georganiseerd. Het doel van de workshops was om met het managementteam en de daaraan verbonden sleutelfunctionarissen voor de crisisorganisatie duidelijkheid te laten creëren over hun rol, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de organisatie.

Netwerktrainingen

Om de deelnemers ervaring op te laten doen in het functioneren in team(s) binnen de crisisorganisatie van Verkeer en Waterstaat zijn diverse netwerktrainingen opgesteld. Dit betreft zowel het voorbereiden, uitvoeren en terugkoppelen van crisisoverleg conform de werkwijze van het DCC-VenW. In totaal heeft het DCC-VenW in 2006 vier netwerktrainingen georganiseerd.

Werkwijzentrainingen

Tijdens vijf werkwijzentrainingen werden de medewerkers van het DCC-VenW getraind in de werkwijze van het DCC-VenW. Binnen de trainingen was nadrukkelijk ruimte voor discussie en vragen gereserveerd.

Parallel aan de trainingen is de werkwijze van het DCC-VenW volledig vernieuwd.

Naast het vaste programma heeft het DCC-VenW maatwerk opleidingen en oefeningen georganiseerd voor:

- DCO (presentaties en managementtrainingen);
- HDJZ (werk- en praktijkcolleges).

4.1.3. D3 niveau

De directietrainingen die in 2006 hebben plaatsgevonden, bestonden uit diverse workshops en scenario-oefeningen. Er zijn 28 oefeningen op D3 niveau gerealiseerd.

Voor de Landelijke Coördinatie Commissie Waterverdeling heeft o.l.v. het DCC-VenW een directietraining plaatsgevonden waar.

4.2 Interdepartementaal oefenen

Naast het departementale opleidings- en oefenprogramma heeft het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat deelgenomen aan verschillende interdepartementale oefeningen.

4.2.1. North Sea Exercise 2006

Op 18 januari 2006 vond de achtste North Sea Exercise (Norex) plaats. Het DCC-VenW heeft haar vergaderruimten en faciliteiten beschikbaar gesteld aan het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzee (IBTN).

De eerste melding, die om 07.45 uur bij het Kustwachtcentrum binnenkwam, beschreef een aanvaring tussen twee tankers 20 kilometer buiten de kust van IJmuiden. Twee opvarenden waren omgekomen en zes scheepslieden kwamen klem te zitten aan boord van de tankers. Vanwege de slechte weersomstandigheden en de in ruime mate lekkende olie uit een tanker, was het voor de reddingswerkers moeizaam de schepen te bereiken.

Naar aanleiding van de melding werd het IBTN bijeengeroepen. Het DCC-VenW heeft zorggedragen voor de ondersteuning van het IBTN in het verkrijgen van informatie via e-mail, fax en telefoon, aansturing van de vertegenwoordiger van DCO als communicatieadviseur en het leveren van een crisismanager die de rol van informatiecoördinator vertolkte.

4.2.2. IBT/ MBT Terrorisme

17 mei 2006 heeft de oefening IBT/MBT Terrorisme plaats gevonden. Het DCC-VenW heeft aan het scenario van de interdepartementale oefening meegeschreven. Ten tijde van de oefening was het DCC-VenW volledig opgeschaald. Het hoofd DCC-VenW heeft als afgevaardigde van het DCC-VenW plaatsgenomen bij het IBT overleg. Daarnaast hebben het plv. hoofd DCC-VenW en een crisismanager deelgenomen aan de multidisciplinaire responscel bij BZK.

4.2.3. Crisismanagement Exercise 2006

De internationale NAVO-oefening CMX, die eens in de twee jaar wordt georganiseerd, stond in 2006 in het teken van een terroristische aanslag. Vertegenwoordigers van het DCC-VenW hebben bij het ministerie van Defensie alsmede bij het ministerie van BZK deelgenomen aan diverse simulaties.

Het scenario van CMX06 beschreef een Fokker F-50 die neerstortte in de Middellandse Zee. Hierbij kwam de minister van Binnenlandse Zaken van de fictieve 'Raleigh Islands' om. Het neerstorten van het vliegtuig was het werk van dissidente extremisten van Raleigh. Er waren indicaties dat een aanval op de NAVO AWACS basis in Geilenkirchen (Duitsland) werd voorbereid.

Het handboek van het NATO Crisis Response System (NCRS) werd tevens in de praktijk getest op de bruikbaarheid door middel van het Trigrammen-systeem. Het NCRS maakt gebruik van trigrammen om achtereenvolgens aan te geven dat een bepaalde maatregel van kracht kan worden, vervolgens worden maatregelen voorbereid om tenslotte uitgevoerd te worden. Dit gebeurt aan de hand van verschillende lettercombinaties AAA (let op!), AAB (bereid voor) en AAC (voer uit). Per maatregel staat precies beschreven welke handelingen uitgevoerd moeten worden. Het NCRS is in Nederland door de betrokken departementen apart vertaald naar civiele maatregelen.

De doelstelling van de oefening was het testen of betrokken departementen tijdens oefeningen er op voorbereid zijn om in dergelijke crisissituaties maatregelen en besluiten te nemen.

4.2.4. Renegade

Het DCC-VenW heeft op 10 oktober een Renegade workshop georganiseerd voor alle in- en externe betrokken partijen. Doelstellingen van de workshop waren:

1. Het bieden van inzicht in de huidige situatie bij het onderscheppen van burgervliegtuigen en/of andere bijzondere omstandigheden;
2. Het in kaart brengen van onduidelijkheden op het terrein van procedures, rollen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de betrokken ketenpartners;
3. Het voor het eerst in een workshop bijeen brengen van alle ketenpartners.

Deelnemende organisaties waren: Schiphol, KMar Schiphol, LVNL, EUROCONTROL, Ministerie van Defensie, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding, KLM, Parket Haarlem, VenW (DGTL, DCC-VenW, DCO, IVW).

De workshop is door alle deelnemers als zeer positief ervaren. Ook is een aantal ideeën geformuleerd voor vervolgvactiteiten.

5. Crisisbeheersing VenW

5.1 Overleg Crisismanagement-Verkeer en Waterstaat

Het overleg Crisismanagement VenW (OCM-VenW), dat zich richt op crisismanagement binnen Verkeer en Waterstaat, is in 2006 vier maal bijeen geweest. In de maand juni is het overleg crisismanagement traditioneel gecombineerd met het overleg van de crisismanagers van Rijkswaterstaat (OCM-RWS) in de vorm van een tweedaagse. Het OCM-VenW heeft haar reguliere vergadering in de middag gevoerd.

In de gezamenlijk tweedaagse zijn onderstaande onderwerpen besproken;

- Rol en positie van de Rijksheren;
- VenW en het Alerteringsstelsel Terrorismedebestrijding;
- Veiligheidsregio's en de rol van Rijkswaterstaat;
- Veiligheidsmanagement VenW en relatie met crisisbeheersing.

Het tweedaagse crisismanagement overleg is afgesloten met een fysiek inspannende teamsessie onder leiding van het externe bureau Touchée.

5.2 Overleg Crisismanagement-Rijkswaterstaat

Het overleg Crisismanagement Rijkswaterstaat (OCM-RWS) fungeert als klankbordgroep en geeft tevens gevraagd en ongevraagd adviezen aan het DCC-VenW inzake crisisbeheersing. Het OCM-RWS bestaat uit de coördinatoren crisisbeheersing van de regionale en specialistische diensten van Rijkswaterstaat. Het overleg komt vier maal per jaar bijeen en twee maal per jaar wordt een workshop of themamiddag georganiseerd.

Het OCM-RWS heeft het afgelopen jaar advies uitgebracht over de rol en positie van Rijkswaterstaat in de veiligheidsregio en was betrokken bij de totstandkoming van het Landelijk Draaiboek Hoogwater- en Stormvloedcrises Rijkswaterstaat.

5.3 Informatieve opschalingscriteria

Het DCC-VenW heeft binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat onder meer een coördinerende rol op het gebied van informatievoorziening met betrekking tot crisisbeheersing. Teneinde volledig geïnformeerd te worden, en te blijven, is het voor het DCC-VenW van groot belang dat zij door de dienstonderdelen van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat, het Kustwachtcentrum, ProRail, LVNL, KNMI, het NCC en andere departementen op de hoogte wordt gesteld van incidenten of ongevallen die op het gebied van Verkeer en Waterstaat/Rijkswaterstaat hebben plaatsgevonden.

Het DCC-VenW communiceert de ontvangen informatie intern VenW door naar de betrokken beleidsdirectoraten-generaal, de regionale en specialistische diensten van RWS, de IVW en de ambtelijke en politieke top van het departement.

Indien nodig informeert het DCC-VenW Nationaal Crisiscentrum (NCC) van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Na een proefperiode van ruim een jaar is het definitieve rapport 'Informatieve Opschalingscriteria DCC-VenW' tijdens het OCM-VenW in november 2006 vastgesteld.

Het document is niet 'in beton gegoten is', wat inhoudt dat eventuele op- en/of aanmerkingen in de toekomst op eenvoudige wijze kunnen worden ingebracht bij het DCC-VenW.

5.4 Werkgroep Olie- en Chemicaliënbestrijding



De landelijke Werkgroep Olie en Chemicaliënbestrijding functioneert bij ongevallen op het water (WOCB) en is gelieerd aan het OCM-RWS. De WOCB is in 2006 vier maal bijeen geweest. De tweedaagse vergadering was gecombineerd met de oefening 'Dengerneth 2006', een internationale operationele oefening oliebestrijding voor zeegaande vaartuigen van Duitsland, Denemarken en Nederland.

In maart heeft de WOCB samen met Rijkswaterstaat Noordzee deelgenomen aan de vakbeurs Inter Spill 06 in Londen. Daarnaast waren ook leden van de Spill Response Group Holland (SRGH) aanwezig met stands en lag het oliebestrijdingsvaartuig 'Arca' afgemeerd ter bezichtiging.

De WOCB heeft op 4 oktober op het terrein van het Havenbedrijf Rotterdam aan de Eemhavenweg een praktische themadag georganiseerd. De themadag was georganiseerd in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam en had als doel onderlinge kennis en ervaring uit te wisselen met betrekking tot de huidige en nieuwe technieken om bij calamiteiten de gevolgen te beperken en het verontreinigde gebied op te ruimen.

Op de informatiemarkt hebben zich 16 bedrijven met materieel en folders in stands gepresenteerd. Daarnaast stelden 11 bedrijven op het buitenterrein en langs de steigers hun materieel en vaartuigen ten toon.

5.5 Calamiteitenplannen

De vernieuwde Waterstaatswet 1900 schrijft voor dat alle waterbeheerders een calamiteitenplan moeten hebben dat aan bepaalde eisen voldoet. Om te toetsen of alle RWS-regelingen hieraan voldoen

waren reeds, in samenwerking met andere waterbeheerders, toetsingskaders opgesteld. Dit toetsingskader is gebaseerd op het toetsingskader voor de gemeentelijke rampenplannen, alsmede op de vernieuwde Waterstaatswet 1900. In 2005 heeft het DCC-VenW het z.g. Beleidskader uitgegeven. Dit Beleidskader Calamiteitenplannen is vastgesteld in het DT RWS van november 2005.

De Waterstaatswet 1900 schrijft ook voor dat de waterbeheerders de plannen dienen voor te leggen aan Gedeputeerde Staten ter toetsing. Ook GS hanteren de toetsingskaders. Eind 2005 hadden alle RWS diensten hun plannen aan GS aangeboden. De ingediende plannen zijn grotendeels goedgekeurd. Met name de afstemming met de algemene kolom verdiende extra aandacht.

Er wordt van uitgegaan dat de toetsing een continu proces is en de plannen in de aansluitende periode worden fijngeslepen. Om aan de wettelijke verplichtingen te (blijven) voldoen is geen specifieke goedkeuring nodig, maar dienen de plannen alleen ter toetsing te worden aangeboden. Er zal continue contact met de provincies (moeten) zijn en blijven omtrent de afstemming van de calamiteitenregelingen.

In 2006 leverden de toetsingsresultaten een divers beeld op, ondanks het feit dat de calamiteitenplannen van de regionale diensten aangepast zijn aan het voorgeschreven beleidskader. De resultaten zijn voorgelegd aan GS Zuid-Holland. In november hebben de beleidsmedewerkers crisisbeheersing van de provincies gesproken over een uniforme toetsing en het uitsluiten van interpretatieverschillen. De uitkomsten van dit overleg worden in 2007 doorgesproken en onderverdeeld in te nemen acties.

5.6 Handboek Crisisbeheersing



Operationeel crisismanagement heeft een multidisciplinair karakter. Om een crisis te bestrijden en de gevolgen ervan tot een minimum te beperken is het absoluut essentieel dat alle betrokken diensten effectief met elkaar samenwerken. Het motto van het DCC-VenW is dan ook niet voor niets: "Crisismanagement is netwerkmanagement".

Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat heeft in 2006 de vierde en geheel geactualiseerde versie van het Handboek Crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat uitgegeven.

De vernieuwde versie is aangepast aan de laatste organisatorische ontwikkelingen zowel binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als daarbuiten.

Het Handboek zet de structuur van de crisisbeheersing op landelijk niveau uiteen met daarin de rol van het DCC-VenW. Aansluitend worden de taken, verantwoordelijkheden en werkwijze van het DCC-VenW verder toegelicht. Crisiscommunicatie en crisisvoorlichting kent een apart hoofdstuk. Naast de netwerkschema's en netwerkkaarten komt tevens de relevante wet- en regelgeving aan de orde.

Met het Handboek als leidraad en het totale pakket aan oefeningen die voor de gehele VenW organisatie worden georganiseerd, heeft het ministerie een afdoende respons op situaties die zich hopelijk nooit zullen voordoen. In juni is het eerste exemplaar van het vernieuwde Handboek Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat officieel overhandigd aan de Secretaris-Generaal drs. G.H.O van Maanen.

5.7 Project Waterrand



De ministeries van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat constateerden dat de calamiteitenbestrijding en hulpverlening op en rond de grote wateren in ons land onvoldoende is georganiseerd. Het DCC-VenW heeft mede de aanzet gegeven tot een interdepartementale discussie over dit thema en is één van de medefinanciers van het project Waterrand.

Beide ministeries, diverse regio's, provincies en gemeenten nemen deel aan het project Waterrand. Het project richt zich op het realiseren van een effectieve hulpverlenings- en crisisbeheersingsorganisatie voor incidenten op het water door het ontwikkelen van landelijke uitgangspunten voor een uniforme werkwijze en een adequate samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen (zowel in de voorbereiding als de uitvoering). Namens het DCC-VenW participeert de coördinator crisisbeheersing van RWS Zeeland in het project.

Waterrand heeft de ambitie een crisisbeheersingsorganisatie te realiseren die als effectief hulpmiddel dient voor de operationele werkwijze tijdens incidenten. Doel van deze organisatie is om een zo snel mogelijk herstel van het maatschappelijke evenwicht te bewerkstelligen. Deze crisisbeheersingsorganisatie zal worden gebouwd op basis van realistische incidentscenario's.

Het project Waterrand leidt tot de volgende resultaten:

- Handboek incidentmanagement op het water;
- Procedures en regelingen incidentenbestrijding op het water;
- Zorgnormen incidentenbestrijding op het water;
- Opleidings- en oefenplan incidentenbestrijding op het water;
- Overlegstructuur en beheerorganisatie;
- Implementatie projectresultaten.

6. Crisisbeheersing Interdepartementaal

6.1 Chemisch Biologisch Radiologisch Nucleair

Het CBRN overleg is een orgaan dat éénmaal per maand bijeenkomt. Binnen het overleg worden maatregelen omtrent chemische, biologische, radiologische en nucleaire terreuraanvallen besproken en de wijze waarop dergelijke aanvallen binnen Nederland bestreden worden.

Het DCC-VenW is vertegenwoordigd in zowel de werkgroep als in de stuurgroep van het CBRN.

6.2 Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing

Het Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing (IOCB) komt regulier maandelijks bijeen. In dit overleg worden door de hoofden van de departementale coördinatiecentra crisisbeheersing gemeenschappelijke interdepartementale vraagstukken behandeld en beleid bepaald. In 2006 zijn onderstaande agendapunten besproken:

- Voortgangsrapportage TK Beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007 (BZK)
- Communicatiesysteem ten tijde van Crisisbeheersing
- Interdepartementaal Opleiden & Oefenbeleid
- Openbare Orde en Veiligheid Netwerk (OOV)
- Shared Service Organisatie Crisisbeheersing
- Nationaal Adviesorgaan Vitale Infrastructuur
- Functioneren Nationaal Coördinatiecentrum
- EPAn-structuur (Eenheid Preparatie & Advies)
- Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming
- Intensivering Civiel Militaire Bestuursafspraken
- Alertering Terrorismebestrijding
- Departementale Oefenkalender
- Basisvereisten Crisisbeheersing
- Competenties Crisismanagers
- Public Key Infrastructure (PKI)
- Beleidsnota Crisisbeheersing
- Kwaliteitsborging DCC's
- Cellenstructuur NCC
- Nationaal Noodnet
- Veiligheidsregio's
- C2000
- ACIR

6.3 Beleidsondersteunende milieu-incidenten

Het hoofd DCC-VenW heeft deelgenomen aan het Beleids Ondersteunend Team milieu-incidenten (BOT-mi). In 2006 heeft hij meegewerkt aan de totstandkoming van adviezen bij milieu-incidenten. Deze adviezen worden verstrekt aan lokale en regionale autoriteiten. In het BOT-mi participeren een tiental kennisinstituten waaronder voor Verkeer en Waterstaat het RIZA en het KNMI.

6.4 Basisvereisten Crisisbeheersing

In 2006 heeft het IOCb besloten om in samenwerking met diverse departementen een aantal basisvereisten vast te leggen die de kwaliteit van crisisbeheersing in Nederland naar een hoger niveau moet brengen.

Deze basisvereisten hebben betrekking op:

- Toezicht;
- Informatie;
- Unieke kennis, vaardigheden en gedrag;
- Opschaling.

Het DCC-VenW is nauw betrokken geweest bij het opstellen van de basisvereisten en de daarmee samenhangende operationele eisen. In 2006 is de eerste fase 'Benoemen Basisvereisten' afgerond. Aansluitend heeft het DCC-VenW, samen met EZ, VWS en BZK, actief deelgenomen in de werkgroep 'Implementatie'. De werkzaamheden voor deze werkgroep worden in 2007 voortgezet.

6.5 Basiscompetenties Crisismanagers

Een van de operationele vereisten vanuit de basisvereisten crisisbeheersing is de competentie 'Unieke kennis, vaardigheden en gedrag', die onder andere uitgewerkt gaat worden in basiscompetenties Crisismanagers.

In 2006 is het project gestart. Het DCC-VenW heeft in eerste aanzet advies gegeven en meegeschreven aan het plan van aanpak. Het DCC-VenW is onderdeel van de werkgroep en levert haar bijdrage aan het opstellen van de basiscompetenties. Het doel van deze competenties is onder andere dat uitwisseling van de crisismanagers tussen de verschillende departementen mogelijk wordt gemaakt.

6.6 Interdepartementaal Opleiden en Oefenen

Gezien de ruime ervaring op het gebied van Opleiden en Oefenen is het DCC-VenW betrokken bij het opstellen van het Interdepartementale Beleid Opleiden en Oefenen (O&O). Het interdepartementale project is geïnitieerd vanuit SSCb. Daarnaast zijn de departementen van VROM en VWS betrokken. Vanuit het IOCb is de behoefte geuit voor een interdepartementale visie op Opleiden en Oefenen. In het beleidsplan worden zaken als evaluatiesystematiek, type oefeningen, oefendoelen beschreven. Het plan wordt in 2007 afgerond.

6.7 Overleg Departementaal Opleiden en Oefenen

In 2006 heeft het DCC-VenW veel ervaring opgebouwd met het Departementaal Opleiden en Oefenen. Verschillende departementen wilden eind 2006 - begin 2007 starten met een eigen departementaal beleid Opleiden en Oefenen. Zowel de departementen van EZ, VROM en VWS hebben het DCC-VenW gevraagd om ervaring en kennis op dit gebied met hen te delen. Uit dit overleg is naar voren gekomen dat er behoefte bestaat om op structurele basis bijeen te komen. Dit heeft geresulteerd in het Overleg Departementaal Opleiden en Oefenen, waarbij het DCC-VenW betrokken is bij de organisatie. Naast bovengenoemde departementen hebben LNV, Defensie en BZK zich aangesloten bij dit overleg.

6.8 Oefenbank

Vanuit Interdepartementaal oogpunt is gebleken dat er behoefte is om ervaringen op het gebied van O&O met elkaar te delen. Oefeningen waar departementen bij betrokken zijn, moeten opgeslagen worden in een centrale oefenbank die voor ieder departement toegankelijk is.

In 2006 is gestart met een inventarisatie van de gebruikerswensen wat geresulteerd heeft in een functionele analyse. Gaandeweg de verdere invulling van de specificaties is gebleken dat het lastig is om een centrale oefenbank neer te zetten waarbij de vertrouwelijkheid van de informatie gegarandeerd wordt. Vanuit de Shared Services Crisisbeheersing van BZK is het project opgepakt, waarbij het DCC-VenW zitting heeft genomen in de werkgroep. Het DCC heeft haar wensen en eisen ten aanzien van de oefenbank ingebracht.

7. Internationale hulpverlening

7.1 Inleiding

In de afgelopen tientallen jaren heeft VenW diverse malen bij wateroverlast in het buitenland pompen ingezet. Het meest recent zijn de pompen ingezet in New Orleans na de gevolgen van de orkaan Katrina. VenW heeft tevens inzet van pompen geleverd aan Suriname (2006), Oost-Duitsland (2003), St Maarten (2003), Oekraïne (2003), Roemenië (2005), Polen (1999) en Tsjechië (1999).

Het DCC-VenW heeft een coördinerende functie bij de nationale en/of internationale inzet van de pompen.

7.2 Internationale hulp Brits Guyana



Rond de jaarwisseling van 2005-2006 werd Brits Guyana getroffen door hevige regenval dat leidde tot overstromingen met grote schade als gevolg.

Op verzoek van de Verenigde Naties heeft Verkeer en Waterstaat in samenwerking met WL Delft Hydraulics donderdag 9 februari twee damexperts van DWW naar Brits Guyana gezonden.

De twee medewerkers hebben hulp geboden bij onderzoek naar de sociaal-economische effecten van de ingrijpende overstromingen. Binnen veertien dagen moesten de Nederlanders in samenwerking met de lokale overheden een advies uitbrengen over het herstel van de schade aan de infrastructuur en de leefomgeving in het getroffen gebied. Daarnaast heeft het team een advies uitgebracht hoe in de toekomst schade door overstromingen beperkt kan worden.

Het DCC-VenW heeft een coördinerende en adviserende rol gespeeld bij de (nood)inzet van deskundigen en materieel ten behoeve van inzet in Brits Guyana. Een en ander ging in nauw overleg met het ministerie van Buitenlandse Zaken.

7.3 Wateroverlast in Suriname

Als gevolg van langdurige regenval in mei 2006 zijn grote gebieden in het binnenland van Suriname overstroomd.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken is via de VN (UNDAC) verzocht hulpverlening te coördineren. Buza heeft hierop contact gezocht met het DCC-VenW met de vraag of VenW bereid was te participeren in hulpverlening.

Na intern overleg met de DG-RWS is besloten het verzoek van Buitenlandse Zaken te honoreren. Een UNDAC deskundigenteam is vervolgens geformeerd. Het team bestond uit een teamleider (brandweer Rotterdam), twee experts van VenW (DWW en DG-RWS) en een milieuexpert van het ministerie van VROM. Het team is voor een periode van drie weken actief geweest in het getroffen gebied. Het team heeft adviezen gegeven over:

- Coördinatie en informatiemanagement;
- Watermanagement;
- Drinkwatervoorziening en sanitaire hygiëne;
- Landbouw;
- Logistiek en transport.

Op verzoek van de UNDAC werd door het Nederlandse team ook ondersteuning verleend bij het ontwikkelen van oplossingen voor een verbeterd informatiemanagement en voor de coördinatie van de rampenbestrijdingsorganisaties in Suriname. Het doel was om voor de korte en lange termijn oplossingen te ontwikkelen als UNDAC uit Suriname vertrok. Het Nederlandse team heeft een conceptplan 'Bestrijding overstromingen' op de ambassade gepresenteerd aan het ambassadeteam, de Universiteit van Suriname en het hoofd Waterloopkundige Dienst van Suriname.

7.4 Olieverontreiniging in Libanon

In juli 2006 ontving het Kustwachtcentrum een verzoek voor internationale hulpverlening vanuit Libanon. Als gevolg van de oorlog in de regio was een grote olieverontreiniging ontstaan vóór en op de kust van Libanon. Nederland werd gevraagd hulp te bieden in de vorm van oliebestrijdingsvaartuigen.

Na overleg met Buitenlandse Zaken bleek dat de situatie in de regio dermate instabiel was dat de veiligheid van Nederlanders in de regio niet gegarandeerd kon worden. Daarop werd besloten om de aanvraag niet te honoreren.

8. Internationale contacten

Crisisbeheersing

8.1 Transec Londen

In februari heeft een VenW delegatie een bezoek gebracht aan het Department for Transport in Londen. De delegatie bestond uit vertegenwoordigers van CVS, DGTL, DGRWS, DGP, IVW, DCC-VenW en Rijkswaterstaat Maeslantkering. Tevens maakte een vertegenwoordiger van de AIVD deel uit van de delegatie.

Er werd uitgebreid gesproken met deskundigen van het Transport Security and Contingency Directorate (TRANSEC). Over en weer werd kennis uitgewisseld over de bescherming van de vitale infrastructuur en crisismanagement. Een kleine delegatie heeft 's middags een bezoek gebracht aan de Thames Barrier in Londen.

8.2 Science Application International Cooperation

Het hoofd DCC-VenW heeft in februari een bezoek gebracht aan de conferentie georganiseerd door Science Application International Cooperation (SAIC) in Washington. Gedurende de conferentie is uitgebreid gesproken over de mate waarop de Verenigde Staten is voorbereid op grote waterrampen na de orkaan Katrina.

Organisaties die vertegenwoordigd waren:

- Department Homeland Security;
- Coast-Guard;
- Federal Emergency Management Agency (FEMA);
- Science Applications International Corporation (SAIC);
- The Infrastructure Security Partnership (TISP).

De conclusie luidde dat de Verenigde Staten nog steeds niet goed zijn voorbereid op waterrampen van de omvang van New Orleans 2005.

Met name de contacten tussen Federaal niveau, Staatsniveau en lokaal niveau liet nog erg te wensen over. Om in de toekomst de gevolgen van een orkaan als Katrina te voorkomen, bleek het noodzakelijk de contacten tussen de verschillende autoriteiten en de maatregelen beter op elkaar af te stemmen.

Een van de knelpunten ligt onder andere bij de Federale autoriteiten die alleen in staat zijn financiële steun en hulpverlening aan te bieden en verder geen enkele invloed hebben op de wijze waarop de afzonderlijke staten en de lokale overheid de crisisorganisatie invullen.

De vitale infrastructuur ligt voor 15% in handen van de overheid en het bedrijfsleven bezit de resterende 85%. Om de maatregelen zodanig in te

voeren zoals de overheid voorschrijft, verlangt het bedrijfsleven, die grotendeels eigenaar is van de Amerikaanse infrastructuur, een financiële tegemoetkoming.

De Nederlandse en Duitse expertise en noodpompen inzet in New Orleans is gedurende de conferentie tevens positief onder de aandacht gebracht.

8.3 Inter Spill

In maart vond in Londen Inter Spill06, een internationale vakbeurs op het gebied van olie- en chemicaliënbestrijding op het water plaats. Een delegatie van het DCC-VenW bezocht de vakbeurs en woonde diverse lezingen bij over onder meer de ervaringen van diverse oliebestrijders in en rond de Golf van Mexico na de orkaan Katrina en het samenwerkingsverband voor oliebestrijding tussen diverse landen rond de Zwarte Zee.

Leden van de Spill Response Group Holland (SRGH) waren tevens afgevaardigd met diverse stands. Het RWS oliebestrijdingsvaartuig 'Arca' lag afgemeerd ter bezichtiging voor de beursgangers. De WOCB en RWS Noordzee waren tevens op de beurs aanwezig.

8.4 Werkbezoek Department of State Washington



In het voorjaar heeft het hoofd DCC-VenW een werkbezoek gebracht aan het coördinatiecentrum van het Department of State (ministerie van Buitenlandse Zaken) in Washington.

Het coördinatiecentrum, dat vierentwintig uur per dag, zeven dagen per week en driehonderdvijfenzestig dagen per jaar wordt bemand, is onderverdeeld in drie separate cellen:

1. Cel één monitort constant de verblijfplaats van de minister van Buitenlandse Zaken samen met zijn belangrijkste vertegenwoordigers;
2. Cel twee bewaakt de situaties van alle VS-ambassades en consulaten;
3. Cel drie verzamelt relevante nationale en internationale informatie. De informatie wordt verzameld vanuit verschillende deskunits die in direct contact staan met de inlichtingen diensten en het ministerie van Defensie.

Naast de drie cellen, is het Departement of State uitgerust met een tweetal vergadercentra. Hier overleggen experts van het ministerie ten tijde van crises. De opschalingstructuur tijdens crises, zoals deze binnen de Nederlandse overheid is beschreven met een operationele groep en coördinatie groep, is niet in de Verenigde Staten geïmplementeerd. De

Amerikaanse overheden schalen na intern crisisoverleg direct op naar de 'Situation Room' van het Witte Huis, waar de ministers als adviseurs aanwezig zijn voor de President van de Verenigde Staten.

8.5 Werkbezoek Departement Homeland Security

Tijdens een werkbezoek aan Herndon (Virginia) dat in het voorjaar van 2006 plaatsvond, heeft het Hoofd DCC-VenW het National Operation Center (NOC) van het Department Homeland Security (ministerie van Binnenlandse Zaken) bezocht. Het NOC is onder gebracht bij het Transportation Security Operational Center (TSOC).

Het NOC is in de basis vergelijkbaar met het Nationaal Crisiscentrum van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Verschil is dat het NCC uitsluitend interdepartementaal werkt en het NOC alleen op departementaal niveau werkzaam is.

Het Department Homeland Security beschikt over 23 diensten die werkzaam zijn voor de nationale veiligheid. Tijdens het bezoek is het operationele centrum, dat direct is verbonden met het beleidscentrum, bezocht.

De Verenigde Staten maken gebruik van het melding- en registratiesysteem NIMS (National Incident Management System). Alle diensten van Homeland Security registreren calamiteiten en incidenten in het NIMS systeem. NIMS is onderdeel van het National Response plan, waarin de nationale crisisbeheersing volledig wordt beschreven.

Mede naar aanleiding van de ramp in New Orleans, wordt in 2006 en 2007 de Federal Emergency Management Agency (FEMA) geherstructureerd.

8.6 Kenia



Het plv. hoofd DCC-VenW volgt de 8ste Leergang Master of Crisis and Disastermanagement aan het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid. Daarvoor heeft hij een tweeënhalve week durende stage doorlopen bij zestien overheidsinstellingen in Kenia. Samen met twee andere studenten, brandweercommandanten, is gekeken naar de cultuur en de samenleving in Kenia en de invloed daarvan op het gedachtegoed over rampen en crises. In de westerse maatschappij overheerst het idee dat rampen en crises niet mogen bestaan. Paradoxaal is het feit dat hoe meer je bezit hoe banger je wordt om het te verliezen. Pech wordt niet meer aanvaard. Van de overheid wordt verwacht dat zij overal op is voorbereid.

Kenia is een voormalige Britse kolonie en 15 keer groter dan Nederland. De bevolking telt 32 miljoen inwoners bestaande uit 42 stammen en evenzoveel dialecten. Het land is opgedeeld in 8 provincies die weer zijn onderverdeeld in 72 districten. Kenia heeft met name te kampen met droogte, overstromingen en de daaruit voortvloeiende voedselschaarste en ziekten. Daarnaast is één op de vier Kenianen seropositief.

Kenia kent sinds 1997 een sterk gecentraliseerde organisatie op het gebied van crisisbeheersing. Het leger en (paramilitaire) politie zijn daarin leidend. De brandweer vervult een ondergeschikte rol en is nauwelijks aanwezig. Vanuit de Keniaanse overheid wordt niet in de brandweer geïnvesteerd die dan ook een slecht imago heeft.

Kenia heeft dagelijks te maken met corruptie in alle lagen van de samenleving. Ondanks de goede (met name Britse) opleiding van overheidsfunctionarissen op sleutelfuncties lijkt niemand eraan te ontkomen. Crisis- en disastermanagement in Kenia is flinterdun, gebaseerd op ad-hoc beslissingen en vooral afhankelijk van buitenlandse hulp.

8.7 Haven Hamburg

In juni heeft het DCC-VenW samen met Corporate Veiligheid en Security (CVS) een bezoek gebracht aan de deelstaat Hamburg. De verkeersattaché van Verkeer en Waterstaat was bij de besprekingen aanwezig. Er werd uitgebreid gesproken over security- en crisismanagement in de haven van Hamburg. Op het gebied van de bescherming van de vitale infrastructuur zijn ervaringen uitgewisseld.

8.8 Seminar 'Protecting critical infrastructure'

In oktober 2006 is door CVS en DCC-VenW in Den Haag een internationaal seminar 'Protecting critical infrastructure; developments in securing sluices, dams and tunnels' georganiseerd. Deelnemers kwamen uit Nederland (BZK, AIVD, NCTb, VenW, Tunnelbeheerders) en uit België, Duitsland, Frankrijk, UK, USA en Canada.

Het seminar werd geopend door de DG Water en portefeuillehouder Corporate Veiligheid en Security, Mark Dierikx en afgesloten door de IVW hoofddirecteur luchtvaart mw. Helma Nepperus. In workshops met internationale sprekers als Steve East (UK, Thames Barrier), Rik Verhaegen (Haven van Antwerpen) en Doyle Rains (US Department of Homeland Security) werd ingegaan op security aspecten van de droge en natte infrastructuur. Het concept om het programma te verdelen in plenaire sessies, parallelle workshops en bezoeken aan verschillende locaties (Maeslantkering, Oosterscheldekering en Westerscheldetunnel) werd zeer gewaardeerd door de deelnemers.

Het seminar kon vanwege het selecte gezelschap voldoende de diepte in waardoor de deelnemers ook daadwerkelijk nieuwe inzichten en kennis hebben opgedaan. Bovendien heeft de bijeenkomst geleid tot nieuwe contacten en initiatieven.

8.9 Conferentie Internationale Samenwerking: Waar liggen kansen?

Wat voor kansen biedt internationale samenwerking op het gebied van veiligheid? Wat kan Verkeer en Waterstaat doen? En wat doet Verkeer en Waterstaat al? In het Museum voor Communicatie in Den Haag vond donderdag 5 oktober een conferentie over dit thema plaats.

De ochtend richtte zich op de psychologische en economische aspecten van veiligheid, in de middag gingen de deelnemers aan de slag met overheidsoptreden in crisissituaties.

Het hoofd DCC-VenW lichtte aansluitend de rol en werkwijze van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing nader toe. Daarbij zoomde hij vooral in op de betrokkenheid van het DCC-VenW bij internationale hulpverlening.

Na beide middagpresentaties gingen de aanwezigen in drie werkgroepen uiteen. Een conclusie die de werkgroepleden deelden, was het belang van wederzijdse uitwisseling van kennis en ervaringen om te voorkomen dat er voor veel geld en tijd wielen werden uitgevonden die elders op de wereld wellicht reeds bestaan. Tijdens de afsluitende paneldiscussie met de DG's van Personenvervoer, Water en Transport en Luchtvaart en de Inspecteur-Generaal van VenW werd deze conclusie nogmaals bevestigd.

9. Adviezen

Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing heeft adviezen gegeven ten behoeve van de ambtelijke en politieke top en vergadergremia zoals de Interdepartementale Commissie Veiligheid (ICV), de Raad voor de Veiligheid en Rechtsorde (RvdVR), het Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing (IOCB), Kernteam Security, Corporate Management Team overleg Veiligheid (CMTV) en het Taskforce Management Overstromingen (TMO).

Het DCC-VenW heeft in 2006 adviezen gegeven over:

- Vitale Infrastructuur;
- Nationaal Security Adviescentrum Vitale Infrastructuur (NAVI);
- European Programme Critical Infrastructure Protection (EPCIP);
- Alerteringssysteem Terrorismebestrijding (ATb);
- Project Nationale Veiligheid;
- Directeuren Overleg Veiligheid (DOV);
- Nationaal Responsplan;
- Overstromingsscenario's;
- Stuurgroep Hoogwater / Overstromingen;
- Veiligheidsmanagement;
- Kennistafels;
- Voortgangsrapportage Beleidsplan Crisisbeheersing '04-'07 (BZK);
- Shared Service Organisatie Crisisbeheersing (SSCb);
- Cellenstructuur crisisbeheersing ten behoeven van het NCC;
- Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming;
- Basisvereiste Crisisbeheersing;
- Evaluatiestructuur Interdepartementale Crisisbeheersing;
- Landelijk Draaiboek Hoogwater;
- OOV Netwerk;
- Meldingen en registratiesysteem Incident Master;
- Rapport Rijksheren;
- Eenheid Preparatie & Advies (EPAn);
- Civiel Militaire bestuursafspraken (CMBa);
- Intensivering Civiel Militaire Samenwerking (ICMS);
- Wetsvoorstel Veiligheidsregio's.

Tevens is het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing betrokken geweest bij de internationale benchmark security maatregelen.

10. Financiën

Door het grote aantal vacatures in 2006, was het DCC-VenW genoodzaakt enkele externe medewerkers in te huren. Hierdoor is het DCC-VenW 110 k€ boven haar budget uitgegaan. In onderstaande tabel is weergegeven waar het budget van het DCC-VenW aan besteed is.

Omschrijving	Budget	Gerealiseerd
Personeel		€ 610.939
Inhuur		€ 242.682
Totaal		€ 853.621
Kantoorartikelen		€ 10.785
Opleidingen crisisbeheersing DCC-VenW		€ 45.762
Representatie		€ 12.310
Reis- en verblijfskosten binnenland		€ 27.250
Reis- en verblijfskosten buitenland		€ 26.091
Communicatie en Automatisering		€ 101,720
Totaal		€ 223.918
Beleidsontwikkeling en coördinatie DCC-VenW		€ 76.567
Evaluaties crises		€ 93.835
Externe veiligheid / Bescherming Vitale Infrastructuur en security		€ 20.280
Totaal		€ 190.682
Opleiden en Oefenen VenW organisatie		€ 453.351
Noodnetaansluitingen		€ 424.595
Noodpompen DCC-VenW (in beheer bij RDII)		€ 478.821
OCM-RWS en OCM-VenW		€ 14.610
InfraWeb (budget RIZA)		
Totaal		€ 1.371.377
WOCB		€ 41.204
Totaal		€ 41.204
Totaal Generaal	€ 2.570.000	€ 2.680.802
Financieel overzicht DCC-VenW		

11. Personeel

11.1 Personeelsuitbreiding

Bij het DCC-VenW zijn in 2005 op een drietal functies herplaatsingskandidaten uit de Rijkswaterstaatorganisatie geplaatst. In de tweede helft van 2006 moesten twee van de drie functies (medewerker Bedrijfsvoering en projectcoördinator Opleiden en Oefenen) toch extern ingevuld worden. Eén medewerkster (Communicatie) heeft in 2006 vanwege langdurige ziekte en het daaropvolgende herintegratietraject ervoor gekozen om binnen de Corporate Dienst een andere functie te aanvaarden. Ook deze functie is in september 2006 extern ingevuld.

Voor de vacature crisismanager is conform de daarvoor geldende regelgeving in augustus 2005 aan het toenmalige 'Instroompanel Rijkswaterstaat' toestemming gevraagd om deze vacature te mogen gaan vullen. Via SSO/Balans is daarop begonnen met de werving. In december 2006 konden met een kandidaat definitieve afspraken gemaakt worden om begin 2007 in dienst te treden. De werkzaamheden van de (vacature) crisismanager, met als specifiek beleidsveld waterkwantiteit en -kwaliteit, is gedurende 2006 door de overige drie crisismanagers waargenomen.

Alle in 2006 nieuw binnengestroomde personeelsleden van het DCC-VenW zijn onderworpen aan een veiligheidsonderzoek en assessment. Voor het assessment is gebruik gemaakt van Vijlbrief P&O, assessment & coaching & consultancy uit Leiderdorp en is een goede bekende binnen de VenW organisatie. Voor alle kandidaten gold dat uit het assessment moest komen een 'geschiktheid en ontwikkelingsadvies tegen de achtergrond van de functie'.

Op basis van Resultaat en Kwaliteitsgericht Werken (RKW) zijn ook in 2006 door het plv. hoofd de jaarlijkse functionerings- en beoordelingsgesprekken gehouden.

11.2 Ontwikkelen competenties en teamwaarden

In 2006 is het verbetertraject individuele en groepscompetenties doorgezet. Onder externe begeleiding zijn in een Tweedaagse de DCC-VenW kernwaarden geïdentificeerd: 'Veiligheid, Vertrouwen en Verantwoordelijkheid'. Daarnaast zijn de gezamenlijke acht teamwaarden vastgesteld:

- Openheid;
- Betrokkenheid;
- Collegialiteit;
- Respect;
- Betrouwbaarheid;
- Kwaliteit;
- Initiatiefrijk;
- Plezier.

Via de Belbin-test zijn de rollen in het team vastgesteld om zodoende meer zicht te krijgen in elkaars (professionele) doen en laten en mogelijke hiaten te doorgronden. De Tweedaagse uit 2006 wordt begin 2007 door een ééndaagse opgevolgd, waarbij met name gekeken wordt naar het instrumentarium om beter met elkaar effectief te communiceren.

11.3 Opleidingen

Het hoofd DCC-VenW heeft in mei 2006 de leergang Manager, Gedrag en Organisatie (MGO) van VenW afgerond.

Het plv. hoofd heeft in september 2006 het eerste jaar van de 8ste Leergang Master of Crisis and Disastermanagement afgesloten. Hij heeft daartoe naast een zestal modules een binnenlandstage doorlopen (Expertisecentrum Risico- en Crisiscommunicatie), een buitenlandstage (Kenia) en een individuele scriptie gemaakt. Daarnaast is het commandeursexamen met goed gevolg afgelegd. Het afstuderen in het kader van de gehele leergang staat in juni 2007 gepland.

De medewerker Communicatie heeft in 2006 naast de basismodule crisisbeheersing Verkeer en Waterstaat, de foundation training en functional design training van Tridion gevolgd.

11.4 Nevenfuncties

Binnen het DCC-VenW worden door verschillende functionarissen nevenfuncties vervuld binnen het werkgebied crisisbeheersing en rampenbestrijding. Het hoofd DCC-VenW fungeerde in 2006 als teamleider bij het Beleidsondersteunend team Milieu-incidenten (BOT-mi). Het plaatsvervangend hoofd is reserve-officier bij de Koninklijke Landmacht en vervult vanuit die rol de functie van veiligheidsregio-officier Haaglanden bij het Regionaal Commando West in Den Haag. Eén van de crisismanagers heeft in 2006 tevens een cursus verzorgd voor het postacademisch onderwijs in Delft.

11.5 Functiebeschrijving

Het DCC-VenW maakt sinds augustus 2005 gebruik van de functiecatalogus 'Kernprofielen Functiegebouw Rijkswaterstaat'. In dit functiegebouw zijn zes functiefamilies te onderscheiden. De SSO/HRM Organisatie-inrichting en Formatie heeft daartoe een Organisatie- en formatierapport DCC geschreven. In het rapport zijn een viertal functies (van de 11) geherwaardeerd. Dit rapport ligt voor advies bij de Directeur Corporate Dienst in verband met de goedkeuring door de DG-RWS.

11.6 Veiligheidsonderzoek

Het veiligheidsonderzoek voor vertrouwensfuncties wordt uitgevoerd door de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Deze dienst heeft te maken met grote achterstanden bij de onderzoeken. Eind 2006 beschikten drie van de 11 functionarissen binnen het DCC-VenW, ondanks tijdige aanmelding, nog niet over een 'verklaring van geen bezwaar' voor het vervullen van een vertrouwensfunctie. Van twee van de drie heeft er ook nog geen onderzoek door de AIVD plaatsgevonden.

12. Bedrijfsvoering

12.1 Nationaal Noodnet

Jaarlijks worden in het kader van de VIGEP-oefeningen (Verbindingen in Gemeenten en Provincies), vier landelijke bereikbaarheidsoefeningen via het nationaal Noodnet gehouden. Het DCC-VenW heeft in 2006 vanwege capaciteitsgebrek niet aan deze oefeningen deelgenomen.

Het huidige Nationaal Noodnet zal eind 2008 in zijn huidige vorm ophouden te bestaan. De ministeries van BZK en EZ gaan een project starten waarin wordt uitgewerkt op welke wijze de opvolger van het huidige Nationaal Noodnet vorm gegeven moet gaan worden. Het DCC-VenW wordt bij dit project betrokken.

12.2 Internet DCC-VenW



Eind 2005 is de procedure opgestart om de content van de website van het DCC-VenW te migreren naar een geheel nieuwe omgeving die ondersteund wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In maart 2006 is de vernieuwde website www.dccvenw.nl officieel gelanceerd.

30 juni 2006 heeft de Ministerraad het Besluit Kwaliteit Rijksoverheidwebsites vastgesteld. In de bijlage van het besluit is aangegeven aan welke eisen nieuwe websites van de rijksoverheid bij oplevering dienen te voldoen. Deze eisen voldoen aan alle huidige webrichtlijnen en is aangevuld met de eis dat alle nieuwe websites gebouwd dienen te worden volgens de 'Web Content Accessibility Guidelines (WCAG 1.0) van het W3C'.

De regering werd daarnaast verzocht zorg te dragen dat vanaf 1 september 2006 alle nieuwe websites die onder de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid vallen, te laten voldoen aan de beschikbare richtlijnen zoals uitgewerkt in het Waarmerk drempelvrij.nl en in de webrichtlijnen.

Het DCC-VenW heeft in oktober 2006, na de vernieuwing in maart, in het kader van de nieuwe richtlijnen van het Waarmerk 'drempels weg' de doorstart gemaakt voor de vernieuwde website voor het DCC-VenW. In samenwerking met SSO/ICT is een functioneel ontwerp opgesteld, waarin de volledig nieuwe website voor het DCC-VenW is vast gesteld. De oplevering van de nieuwe DCC-VenW website is vastgesteld op 1 juni 2007.

Met de ontwikkeling van de nieuwe corporate website wordt de huisstijl van het DCC-VenW aangepast.

12.3 Beschermd onderkomen

Het DCC-VenW maakt, naast de faciliteiten die gesitueerd zijn op de begane grond, gebruik van de uitgebreide faciliteiten van het beschermd onderkomen. Deze uitwijklocatie van het DCC-VenW is gevestigd in de vroeger atoomvrije bunker onder het gebouw van Rijkswaterstaat aan de Koningskade te Den Haag. De verschillende ruimten zijn voorzien van technische voorzieningen.

Het beschermd onderkomen is verdeeld in een tweetal etages. Op de eerste etage onder de begane grond zijn 3 ruimten ingericht voor de Back-Bench, Back-Office en Administratief Centrum. In totaal telt deze etage 24 volledig geoutilleerde werkplekken die toegang bieden tot het netwerk van Rijkswaterstaat en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Op de tweede etage onder de begane grond bevinden zich naast een volledig ingerichte keuken en ontspannings- en rustruimten een volledig ingerichte vergaderzaal voor 18 personen.

De eerste stappen om in de IBT vergaderzaal (Kamer B-02.12) een tweede smartboard te installeren, zijn eind 2006 genomen. Iedere maand worden alle faciliteiten van het beschermd onderkomen getest door een medewerker van het Administratief Centrum van het DCC-VenW.

Tijdens oefeningen is veelvuldig gebruik gemaakt van de faciliteiten van het beschermd onderkomen.

12.4 Legitimatiepassen DCC-VenW

Medewerkers die binnen de calamiteiten- en crisisorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkzaam zijn, beschikken over een DCC-VenW legitimatiepas, die tevens in crisissituaties kan fungeren als toegangspas tot het DCC-VenW.

De legitimatiepassen worden vanaf medio 2007 verstrekt voor de duur van 3 jaar; dit in verband met het feit dat de kans op wisseling van functie na 3 jaar toeneemt. Dit betekent dat voor alle legitimatiepassen die in de periode tot medio 2007 worden aangemaakt, geldig zijn tot 1 januari 2010.

De mogelijkheid is aanwezig om in tijden van crises de legitimatiepassen een (tijdelijke) autorisatie te geven voor gebouwen van Verkeer en Waterstaat in Den Haag. Dit geschiedt na toestemming van het hoofd DCC-VenW en in overleg met de beveiliging van de Koningskade.

In 2006 zijn in totaal 207 legitimatiepassen verstrekt aan functionarissen van diverse regionale en specialistische diensten. In 2007 worden de directoraten-generaal voorzien van legitimatiepassen. De coördinatoren crisisbeheersing fungeren tevens als aanspreekpunt.

12.5 Telecominrichting DCC-VenW

Tijdens oefeningen en incidenten, waarbij het DCC-VenW in 2005 en 2006 betrokken is geweest, is vastgesteld dat aanpassing voor de bereikbaarheid van het DCC-VenW noodzakelijk is. Met name daar waar het gaat om registratie van inkomend en uitgaand faxverkeer en het tegengaan van verstopping in het telefoonverkeer bij het DCC-VenW bij crises.

Het DCC-VenW heeft een extern bureau gevraagd een analyse te maken en een advies te schrijven waarin de aanpassingen van de telecommunicatie bij het DCC-VenW in een plan van aanpak worden neergelegd. Uitgangspunt voor dit plan was dat de telecommunicatie van het DCC-VenW tijdens normale omstandigheden naadloos kan opgaan in een opgeschaalde situatie.

Het externe bureau Etel Telecom Consultancy heeft op basis van dit uitgangspunt een plan gepresenteerd. Na afstemming met SSO en de AGI heeft het DCC-VenW besloten een aantal voorgestelde aanpassingen te laten uitvoeren. In het najaar van 2006 is gestart met de voorbereiding van de aanpassing van het telecommunicatieplan van het DCC-VenW. Ten aanzien van faxverkeer gaat gebruik gemaakt worden van verbeterde technologie in de vorm van een faxserver.

Ten aanzien van de werkplekken op het administratief centrum en in het beschermd onderkomen van het DCC-VenW worden technische aanpassingen doorgevoerd. Naar verwachting wordt het project in juni 2007 afgerond.

12.6 Elektronisch kaartensysteem

Tijdens een calamiteit of crisis maakt het DCC-VenW veelvuldig gebruik van kaartmateriaal. In 2006 is er vanuit het DCC-VenW de behoefte ontstaan om een elektronisch kaartensysteem op maat te laten ontwikkelen. De huidige elektronische kaartensystemen die op de markt verkrijgbaar zijn, zijn niet voldoende toegespitst op de behoeften van het DCC-VenW. Functionaliteiten zoals de positie van rijkskunstwerken en de daarbij behorende gegevens van de beheerder zijn niet beschikbaar.

In 2006 is gestart met de eerste fase van het project elektronisch kaartensysteem. Hierin zijn de functionele wensen van het DCC-VenW door een tweetal workshops geïdentificeerd. In 2007 worden de functionaliteiten ontwikkeld.

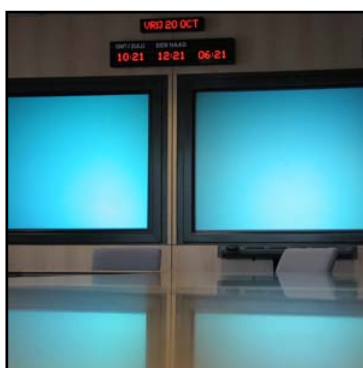
12.7 Videoconferencing

Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van Verkeer en Waterstaat is onder andere verantwoordelijk voor het proces crisisbeheersing en informatiecoördinatie ten tijde van crises. Om deze rol goed uit te kunnen voeren, moet het DCC-VenW en de rest van de VenW organisatie vertrouwen op onder andere de communicatiemiddelen die hiervoor beschikbaar zijn gesteld.

Videoconferencing is een belangrijk middel, wanneer het niet mogelijk is om bij elkaar te komen voor een Operationele - of een Coördinatiegroep. In 2006 zijn de benodigde functionaliteiten onderzocht en beschreven. Samen met de AGI wordt dit uitgewerkt in een business case, waarna overgegaan wordt tot implementatie.

Het systeem videoconferencing wordt in fases geïmplementeerd, waarbij het bestaande systeem met de bestaande functionaliteiten op korte termijn beschikbaar gesteld kunnen worden. Het 'volledige' systeem met de benodigde functionaliteiten moet eind mei 2007 beschikbaar zijn.

12.8 Vergaderfaciliteiten DCC-VenW



Het DCC-VenW beschikt naast de vergaderfaciliteit in het beschermd onderkomen over een ruime vergaderzaal op de begane grond (kamer B.00.41). De vergaderzaal biedt ruimte aan 20 personen. De zaal is volledig ingericht met de up-to-date audio-, videoapparatuur en twee smartboards waarvan één functioneert als touch-smartboard. In onderstaand overzicht is weergegeven welke partijen in 2006 met regelmaat gebruik hebben gemaakt van de vergaderfaciliteiten:

- Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling;
- Corporate Management Team Veiligheid;
- Kernteam Security;
- OCM-RWS;
- OCM-VenW;
- Projectgroep Hoogwater;
- Opleiden en Oefen DCC-VenW.

13. Afkortingen

AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ACIR	Adviescommissie Coördinatie ICT Rampenbestrijding
AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
ATb	Alerteringssysteem Terrorismebestrijding
A&K	Afhankelijkheids- en Kwetsbaarheidsanalyse
BOT-mi	Beleidsondersteunend Team Milieu-Incidenten
BVI	Bescherming Vitale Infrastructuur
BZ	Buitenlandse Zaken
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBRN	Chemisch Biologisch Radiologisch Nucleair
CD	Corporate Dienst
CenD	Centrale Dienst
CMBa	Civiel Militaire Bestuursafspraken
CMTV	Corporate Management Team Veiligheid
CMX	Crisismanagement exercise
COVRA	Centrum voor Opslag van Radioactief Afval
CVS	Corporate Veiligheid en Security
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DCO	Directie Communicatie
DG	Directoraat-generaal
DGG	Directoraat-generaal Goederenvervoer
DGTL	Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart
DGRWS	Directoraat-generaal Rijkswaterstaat
DGW	Directoraat-generaal Water
DOV	Directeuren Overleg Veiligheid
DTRWS	Directieteam Rijkswaterstaat
DWW	Dienst Weg en Waterbouwkunde
EPA-n	Eenheid Planning en Advies-nucleair
EPCIP	European Programme Critical Infrastructure Protection
EZ	Economische Zaken
FEMA	Federal Emergency Management Agency
GS	Gedeputeerde Staten
HCC	Haven Coördinatie Centrum Rotterdam
HDJZ	Hoofd Directie Juridische Zaken
HSL	Hoge snelheidslijn
ICOOV	Interprovinciale Commissie Openbare Orde en Veiligheid
IBT	Interdepartementaal Beleidsteam
IBTN	Interdepartementaal Beleidsteam Noordzee
ICMS	Intensivering Civiel Militaire Samenwerking
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
IOCB	Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing
IPO	Inter Provinciaal Overleg
ISPS	International Ship and Port facility Security Code
KLPD	Korps landelijke Politiediensten
Kmar	Koninklijke Marechaussee
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KWC	Kustwachtcentrum
LCW	Landelijke Commissie Waterverdeling

LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatiecentrum
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MBT	Ministerieel Beleidsteam
METEX	Major Emergency Team Exercise
MIV	Multidisciplinaire Informatievoorziening Veiligheid
NAVI	Nationaal Adviescentrum Vitale Infrastructuur
NCC	Nationaal Crisiscentrum
NCTb	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
NIBRA	Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding
NN	Nationaal Noodnet
NIMS	National Incident Management System
NOC	National Operation Center
NOTAM	Notice to Airmen
NOREX	Northsea exercise
OCM	Overleg Crisismanagement
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
O&O	Opleiden & Oefenen
PKI	Public Key Infrastructure
RNPk	Revitalisatie Nationaal Plan Kernongevallenbestrijding
RIZA	Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling
RWS	Rijkswaterstaat
SAIC	Science Application International Corperation
SLA	Service Level Agreement
SSAS	Ship Security Alert System
SSO	Shared Service Organisatie
SSOCb	Shared Service Organisatie Crisisbeheersing
SRGH	Spill Response Group Holland
TISP	The Infrastructure Security Partnership
TMO	Taskforce Management Overstromingen
TSOC	Transportation Security Operation Center
VCNL	Verkeerscentrum Nederland
VIGEP	Verbindingen gemeenten en provincies
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VR	Veiligheidsregio
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu
VWS	Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport
WOEB	Werkgroep Olie- en Chemicaliënbestrijding