



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Jaaroverzicht 2010





# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Aan het woord: Koen Gerritse</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Beleid DCC-Infrastructuur: betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	Beleidsplan 2011 - 2014	8
<b>3.2</b>	Netcentrische werken belangrijk bij crisisbeheersing	9
<b>3.3</b>	Stuurgroep Management Overstromingen	10
<b>3.4</b>	Nieuwe procedure weeralarm	11
<b>3.5</b>	De Strategie Nationale Veiligheid	11
<b>4</b>	<b>Aan het woord: Jos Klinkenberg</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Operationele crisisbeheersing: Nederland in de ban van strooizout</b>	<b>15</b>
<b>5.1</b>	Facts & Figures	16
<b>5.2</b>	Incidenten uitgelicht	17
<b>6</b>	<b>Aan het woord: Koert van Elp, Dick Verbaan en Gerard Pouw</b>	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Opleiden, Trainen en Oefenen: centrale rol</b>	<b>27</b>
<b>7.1</b>	Nieuwe beleidscyclus	28
<b>7.2</b>	2010 : verlengingsjaar met volledig programma	28
<b>7.3</b>	Rijksbreed Opleiden, Trainen en Oefenen	29
<b>7.4</b>	Norex 2010 : oefening op de Noordzee	29
<b>8</b>	<b>Aan het woord: Gerard Laanen en Sonja Kaskens</b>	<b>30</b>
<b>9</b>	<b>Crisisbeheersing IenM, interdepartementaal en internationaal</b>	<b>33</b>
<b>10</b>	<b>Het DCC-Infrastructuur in 2010</b>	<b>37</b>
<b>11</b>	<b>Afkortingen</b>	<b>40</b>
	Colofon	



DCC-Infrastructuur tijdens een teamsessie in 2010.

# 1

## Voorwoord: Enerverend en uitdagend jaar



2009 eindigde met zwaar winterweer, het nieuwe jaar begon er mee. 2010 was het jaar van het dreigende strooizout tekort. In samenwerking met andere overheden, het bedrijfsleven en collega departementen werden maatregelen genomen. Het DCC-Infrastructuur speelde hier een belangrijke rol in. Het strooizout bleef een dominant thema, want 2010 eindigde er ook mee. Als we de balans opmaken zijn we bijna twee maanden intensief met dit vraagstuk bezig geweest.

Maar ook het vulkaan uit IJsland beheerste de werkzaamheden. Grote luchtvaartverstoringen brachten iedereen in rep en roer. Vulkanische as is gevaarlijk voor vliegtuigmotoren. Het stilleggen van het vliegverkeer in grote delen van Europa had zeer grote economische gevolgen en vele reizigers werden gedupeerd door de vulkaanuitbarsting.

In mei werd iedereen opgeschrikt door de vreselijke vliegcrash in Tripoli waar veel landgenoten omkwamen.

Rijkswaterstaat zette in mei en juni zeven dagen het pompenteam in om te helpen bij de overstromingen in Polen. Een van de tien 'high-capacity' noodpompen, die het DCC-Infrastructuur in beheer heeft, werd ingezet. Deze pompen zijn in 2005 ook ingezet na de orkaan Katrina in New Orleans. Het team kreeg voor haar werk 'The Golden Cross of Merit' toegekend. De onderscheiding werd door de Poolse ambassadeur in Nederland overhandigd aan delegatieleider Gerard Pouw van het DCC-Infrastructuur.

Het DCC-Infrastructuur heeft een groot deel van 2010 te maken gehad met hoge werkdruk door de vele incidenten

maar ook door personele onderbezetting. Gelukkig startten vanaf de tweede helft van 2010 nieuwe medewerkers en waren we tegen het einde van het jaar volledig op sterkte. Een nieuwe professionaliseringsslag is gerealiseerd, nieuwe medewerkers zorgen voor nieuwe energie en inzichten.

De directeur-generaal van Rijkswaterstaat heeft voor 2011 crisismanagement benoemd als één van de drie speerpunten van het Ondernemingsplan 2015. Crisisbeheersing doet zich altijd voor op onverwachte momenten. Het continue opleiden, trainen en oefenen is daarom heel belangrijk. In 2010 zijn via een aanbesteding drie nieuwe partijen geselecteerd voor het uitvoeren van ons beleid op het gebied van opleiden, trainen en oefenen. Innovatie op dit terrein was één van de selectiecriteria; belangrijk om crisismanagement naar een hoger niveau te brengen.

Na de verkiezingen in 2010 werden onderdelen van VROM met Verkeer en Waterstaat samengevoegd tot het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De stafafdeling crisismanagement en het DCC-Infrastructuur werken aan de totstandkoming van een nieuwe DCC-IenM. Dat vereist, gezien de aard van het werk, grote zorgvuldigheid ook voor de crisisbeheersing binnen IenM.

Goede crisisbeheersing zorgt ervoor dat het meest onverwachte op het meest ongelukkigste moment ons niet al te zeer verrast. Dat wat er misging, zo goed en zo snel mogelijk, weer terug wordt gebracht naar de normale situatie.

*drs. G.D. (Gerard) Laanen*  
Hoofd Departementaal Coördinatiecentrum  
Crisisbeheersing Infrastructuur

A portrait of Koen Gerritse, a middle-aged man with short hair, wearing a dark grey blazer over a dark shirt. He has his arms crossed and is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is a warm, out-of-focus orange and red gradient.

Het Nationaal CrisisCentrum (NCC) valt sinds oktober 2010 onder het nieuwe ministerie van Veiligheid en Justitie. Koen Gerritse is clustercoördinator Kennis en Analyse van het NCC. In 2010 kwam er een nauwere samenwerking tot stand tussen de departementale coördinatiecentra (DCC's) en het NCC. Het NCC vormt nu hét informatieknoppunt voor crisismeldingen op nationaal niveau, met verbetering en versnelling van de informatievoorziening tot gevolg. Ook worden opleidingen en trainingen steeds vaker interdepartementaal georganiseerd.

Gerritse: “op rijkscrisisniveau zit de vaart er nu in, de interdepartementale samenwerking heeft een enorme vlucht genomen. Informatiedeling en brainstormen werken goed, voor goede advisering moeten nog wel stappen worden genomen.”

# Aan het woord **Koen Gerritse** (NCC/Veiligheid en Justitie)

# 2

Sinds 2010 vormen de Crisisbeleidsadviseurs (CBA's), afkomstig van alle departementen, samen met medewerkers van het Nationaal CrisisCentrum (NCC) het Adviesteam voor de Interdepartementale Commissie CrisisBeheersing (ICCb). De CBA's vertegenwoordigen het eigen departement in de voorbereiding op en tijdens het management van een crisis. Het Adviesteam kent drie formats: advisering, brainstorm en informeren. Bij het dreigende strooizout tekort begin 2010 werden tijdens een brainstorm diverse scenario's ontwikkeld. "Dat heeft uitstekend gewerkt, zo'n brainstorm leidt tot andere inzichten. Voorheen zou vanuit de verantwoordelijkheid van Infrastructuur en Milieu de nadruk hebben gelegen op het berijdbaar houden van de rijks- en hoofdwegen. Nu werd inzichtelijk gemaakt dat ook toegangswegen naar ziekenhuizen en routes voor hulpverlening, wegen bij scholen en economisch belangrijke routes begaanbaar moesten blijven."

## “Rijksbreed kijken naar problemen”

### NCC informeert bestuurlijk Nederland

De rol van het NCC is om bestuurlijk Nederland te informeren. Bestuurders kunnen dan in de voorbereiding op en tijdens incidenten of crises de maatschappelijke gevolgen zoveel mogelijk beperken. De crisisorganisatie op rijksniveau bestaat uit een intensief samenwerkingstraject met de departementale crisiscentra. Het NCC staat bij een (dreigende) crisis ('warme' fase) klaar, maar is ook actief in de 'koude' en 'lauwe' fase. "Het cluster Kennis en Analyse van het NCC houdt zich bezig met de 'koude' en 'lauwe' fase in de aanloop naar een incident of dreiging. Risicosignalering en risicomonitoring worden dan gebruikt om in een staat van paraatheid te kunnen komen wanneer dat noodzakelijk is. Daarnaast faciliteert het cluster Kennis en Analyse logistiek en inhoud van de nationale crisisbesluitvorming en speelt het cluster een belangrijke rol in het informatiemanagement. Deze taken kunnen uiteraard alleen worden uitgevoerd als dit gebeurt in nauwe samenhang met overige taken binnen het NCC, zoals Risico- en Crisiscommunicatie en Opleiden, Trainen en Oefenen.

"De Crisisbeleidsadviseurs zijn afkomstig van de DCC's of zijn beleidsmedewerkers bij het eigen departement. Dilemma's ontstaan wanneer twee of drie oplossingen mogelijk zijn voor crisissituaties. Dat soort dilemma's worden besproken in het Adviesteam."

### Inhoud komt van andere departementen

Gerritse vindt dat de crisisbeheersing op rijksniveau een grote verbetering heeft doorgemaakt. "Voorbereidingen daarvoor werden in 2008 en 2009 getroffen. De inhoudelijke kennis is afkomstig van de individuele departementen en komt bij elkaar in het Adviesteam. De expertise van de departementen komt zo mooi bij elkaar en gezamenlijk kijken we met een rijksbrede bril naar problemen. In een crisissituatie verloopt het adviesproces door het NCC via het principe: beeldvorming - oordeelsvorming - advies: BOA. Het hele BOA-proces door het Adviesteam wordt bij voorkeur in één uur doorlopen. Een crisisoverleg is een bijzonder type vergadering. De vergaderdiscipline moet heel strak zijn, twaalf mensen aan tafel betekent voor ieder 4 minuten spreektijd. De rolvastheid van een CBA in een crisisoverleg om te komen tot advisering is nog voor verbetering vatbaar."

### Eerste successen

Na een wat stroeve start beginnen de eerste successen zich af te tekenen. Bij Opleiden, Trainen en Oefenen is al het nodige gerealiseerd op het gebied van interdepartementale samenwerking. "Tijdens de nationale oefening 'Copy Paste' dit jaar (2011) werd de gehele crisisbesluitvormingsstructuur beoefend voor cyberproblematiek. Voorafgaand aan de oefening volgde het Adviesteam een



training van drie dagdelen. Goed getraind in de werkprocessen kon het Adviesteam op basis van een nieuw adviesformat, snelheid maken tijdens de oefening 'Copy Paste'. De aswolk als gevolg van de vulkaanuitbarsting in IJsland was ook een mooie testcase voor het Adviesteam. Het informatieve format leverde een goed plaatje op voor de luchtvaartproblematiek. De 'broodje aap verhalen' konden snel worden ontkracht. Het KNMI kon goed inzichtelijk maken hoe de aswolk zich zou gaan ontwikkelen. In de brainstorm ontstond ook een overzicht van de economische effecten. Een 'worstcase' scenario werd opgesteld waarin gedurende langere tijd helemaal geen vluchtverkeer mogelijk zou zijn. Gelukkig kwam de vulkaan weer tot bedaren, maar alles is wel in kaart gebracht. Bij een volgende vulkaanuitbarsting halen we dit zo uit de kast."

### Toekomst ziet er positief uit

De volgende stap is dat de CBA's ook in de 'koude' fase toegevoegde waarde kunnen hebben. "Dan snijdt het mes aan twee kanten. Je leert van elkaar, je kent elkaar in vergadersituaties en je ontwikkelt producten die in het Adviesteam gebruikt kunnen worden. De eerste versie van de handleiding voor de werkwijze CBA is klaar, inclusief de beschrijving van de 'koude' fase. Gezamenlijk het Opleiden, Trainen en Oefenen doorlopen in de 'koude' fase levert tijdswinst op voor advisering.

Het portefeuillebeheer voor de rijksstructuur crisisbeheersing ligt trouwens bij het Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing (IOCB). Specifiek voor advisering ligt dat bij de werkgroep waar Gerard Laanen van het DCC-Infrastructuur de portefeuillehouder van is. Een goede vondst trouwens om het portefeuillebeheer elders neer te leggen, dan krijg je interdepartementaal pas echt draagkracht.

**"Na een paar jaar voorbereiding raakt de Nederlandse crisisstructuur steeds meer op orde."**

Ik ben er van overtuigd dat naast informeren en brainstormen het format advisering in het Adviesteam ook goed gaat lopen. De eerste resultaten zijn in ieder geval al positief.

De verbeter slag die we nu hebben gemaakt met crisisbeheersing op rijksniveau moet verder ondersteund gaan worden met de juiste ICT middelen. Bij netcentrisch werken moet informatie gemakkelijk gedeeld kunnen worden. Eén systeem zou mooi zijn, maar zover is het nog niet. Hoe kan je dan wel een informatieknooppunt realiseren? Door bestaande crisismanagementsystemen te koppelen en onderling goede afspraken te maken over het uitwisselen van relevante informatie. Wanneer je alles met elkaar deelt krijg je al snel een 'informatie overload'. Dus wat ga je delen? Binnen een interdepartementale werkgroep proberen we een antwoord te krijgen op al deze vragen. We streven er naar om nog dit jaar tot de implementatie van een dergelijk informatieknooppunt te komen."



# 3

## Beleid DCC-Infrastructuur: betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar

Het DCC-Infrastructuur staat voor drie kernwaarden: betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar. Het DCC wil een betrouwbare partner zijn voor al haar partners, zowel binnen als buiten IenM. Het DCC bestaat uit vakinhoudelijke professionals op het gebied van crisisbeheersing en wordt door klanten en externe partijen gezien en ervaren als dé autoriteit op het gebied van crisisbeheersing op de beleidsterreinen van IenM. Het DCC kan worden aangesproken op de resultaten die zij levert en de verantwoordelijkheden die zij heeft op het terrein van crisisbeheer-

sing binnen IenM. Deze kernwaarden komen ook terug in het beleid van het DCC en vormen de grondslag voor de beleidsambities 2010-2014. In deze periode wil het DCC verder bouwen aan het niveau van crisisbeheersing bij IenM. De crises van het dreigende strooizout tekort, de vulkaan uit IJsland en de vliegtuigramp in Tripoli toonden eens te meer aan hoe terecht vanuit het DCC-IenM ambitieus en professioneel gezorgd wordt voor een gedegen crisisbeheersingsorganisatie van het departement en haar crisispartners.



# 3.1

Beleid DCC-Infrastructuur:  
betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar

## Beleidsplan 2011 -2014

In 2010 werd het nieuwe beleidsplan van het DCC-Infrastructuur goedgekeurd door de DG RWS. Het beleidsplan voor 2011-2014 borduurt voort op een stevige organisatie van crisisbeheersing binnen het departement. Met goede faciliteiten en een gedegen programma Opleiden, Trainen en Oefenen voor het gehele departement en haar crisispartners (zie Hoofdstuk 7). Het beleidsplan 2011-2014 legt de nadruk op:

- Vorm en inhoud geven aan een proactieve adviesrol naar alle partners in crisissituaties.
- Het verbeteren van de externe crisiscommunicatie, in samenwerking met DCO en het Nationaal Voorlichtings Centrum.
- Het realiseren van kennismanagement en vooral kennisdeling met alle crisispartners.
- Een actieve auditorrol (kwaliteitsbewaking) op het gebied van crisisbeheersing binnen IenM.
- Het vaststellen van een positie op het gebied van crisisbeheersing bij de toenemende marktwerking op de beleidsvelden van IenM.
- Het versterken van de organisatie door het sluitend maken van de Plan Do Check Act (PDCA) cirkel, het professionaliseren van het netwerk- en accountmanagement en het meer grip krijgen op de ICT-faciliteiten via Service

Level Agreements (SLA's).

In het ondernemingsplan 2015 van Rijkswaterstaat is crisismanagement als één van de speerpunten benoemd. De slagvaardige crisismanager levert een bijdrage op zowel operationeel als bestuurlijk niveau in nauwe samenwerking met andere partijen zoals de veiligheidsregio's. Om deze ambities te realiseren wordt ingezet op:

- Juiste, uniforme en actuele informatie.
- Organisatie van crisisbeheersing.
- Tijdig opschalen.
- Minimaal twee maal per jaar oefenen van alle beleids- en calamiteitenteams van Rijkswaterstaat.

Het beleid van het DCC-Infrastructuur wordt ieder jaar vertaald naar een aantal projecten.

### Gerard Laanen

*hoofd DCC-Infrastructuur:*

“Het nieuwe beleidsplan verankert de werkzaamheden van het DCC beter in de gehele IenM organisatie.”



# 3.2

Beleid DCC-Infrastructuur:  
betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar

## Netcentrische werken belangrijk bij crisisbe- heersing

### Infra-Web 2.6 blijft in de lucht

Infra-Web is hét systeem voor de ondersteuning van een uniforme werkwijze van incidentmanagement en crisisbeheersing binnen Infrastructuur en Milieu. Een aantal jaren geleden werd het project Infra-Web 3.0 opgezet, bedoeld om tot geïntegreerde informatie over incidentmeldingen vanuit zowel de 'droge' als de 'natte' sector vanuit het voormalige ministerie van VenW te komen. Vanuit crisismanagement is dit een belangrijke voorwaarde. Het DCC-Infrastructuur was in 2010 nauw betrokken bij Infra-Web 3.0 en leverde naast de financiën ook de voorzitter van de Stuurgroep: Gerard Laanen en de secretaris van de Stuurgroep, René van der Helm.

Begin 2011 zou Infra-Web 2.6 vervangen worden door Infra-Web 3.0. Op advies van de DID is Infra-Web 3.0. niet in productie genomen vanwege 'performance'- en ontwerp-problemen. In de komende twee jaren wordt Infra-Web 2.6 nog regulier beheerd en onderhouden. Versie 2.6 is in productie bij de Waterdienst, de regionale diensten van RWS, het DCC-Infrastructuur, enkele waterschappen en provincies, enkele internationale crisispartners en bij twee 'droge' verkeerscentrales.

### Project War Room

In november 2008 is in de marge van de oefening Waterproef door RWS het project War Room uitgevoerd. De bedoeling was om te komen tot een geïntegreerd advies over de gevolgen van een (dreigende) overstroming vanuit

## Johanneke van Steenbergen

*crisismanager:*

“Het juiste netwerk op nationaal en regionaal niveau is essentieel.”

zee, de rivieren of de grote meren. Hiervoor werd statische en dynamische informatie van de Landelijke Commissie Overstromingsdreiging (LCO) gecombineerd met statische en dynamische informatie over de weg (VCNL), spoor (Prorail) en vaarweg (SVC).

In een netcentrische IT omgeving moet het mogelijk gemaakt worden real-time informatie in te zien en aan te passen. In het kabinetsstandpunt over de Taskforce Management Overstromingen (TMO) werd de uitrol van het War Room project binnen IenM opgenomen. In 2010 werd dit project nieuw leven ingeblazen. Dit biedt een unieke kans om de informatiepositie van de DG RWS, als de portefeuillehouder crisisbeheersing van de landelijke watermanager, de landelijke verkeersmanager en de landelijk scheepvaartverkeersmanager in onderlinge samenhang te verstevigen.

Uiteindelijk is het de bedoeling om van beslissers van het hoogste niveau (DG, ministers) te komen tot een A4-tje met een kaart en een A4-tje met een aantal dilemma's, oplossingsrichtingen en beslispunten.

### Integrale netcentrische informatievoorziening

In september 2010 kreeg de Waterdienst van de DG RWS de opdracht om het instrumentarium voor de 'warme fase' van crisisbeheersing voor de drie netwerken nauwkeurig in beeld te brengen en een business case op te stellen. De opdracht moet in december 2011 afgerond zijn. De processen en besluitvorming over crisisbeheersing voor en over de drie netwerken heen worden nader geanalyseerd.

Bij de analyse naar het benodigde instrumentarium wordt er uiteraard gekeken naar het al in gebruik zijnde Infra-Web. Een belangrijk uitgangspunt voor de oplossingsrichtingen is het netcentrisch werken zoals uitgetoond in de War Room tijdens de TMO oefening in het najaar van 2008. Goede besluitvorming tijdens een crisis of ramp is alleen mogelijk wanneer alle betrokkenen gelijktijdig hetzelfde actuele beeld van de situatie hebben.

Ook de informatie-aansluiting bij de crisispartners van RWS wordt meegenomen in de business case voor het crisis-instrumentarium. Daar wordt namelijk ook in toenemende mate netcentrisch met informatie omgegaan.

# 3.3

Beleid DCC-Infrastructuur:  
betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar

## Stuurgroep Management Overstromingen

De Task Force Management Overstromingen (TMO) en de evaluatie van de nationale oefening Waterproef in 2008 toonden aan dat voor een goede voorbereiding op overstromingen, het noodzakelijk is om binnen de waterkolom de krachten te bundelen. In 2009 werd daarom de Stuurgroep Management Overstromingen (SMO) ingericht als structureel overleg tussen vertegenwoordigers van het ministerie van IenM, Rijkswaterstaat en de waterschappen. De SMO is verantwoordelijk voor een betere voorbereiding van de waterkolom op overstromingen. Het DCC-Infrastructuur leverde in 2010 op verschillende niveaus een bijdrage aan de SMO.

### Landelijk Draaiboek Hoogwater en Overstromingen

In november 2010 verscheen het Landelijk Draaiboek Hoogwater en Overstromingen (LDHO). Het LDHO beschrijft de landelijke opschaling binnen de waterkolom (IenM, provincies en waterschappen) bij een (dreigende) overstroming met bovenregionale effecten. Het LDHO geeft de verantwoordelijkheid aan van de betrokken partijen in de waterkolom wanneer er sprake is van bovenregionale effecten. Het gaat dan vooral om de landelijke coördinatie van de informatievoorziening gericht op een eenduidig landelijk waterbeeld. Ook de verantwoordelijkheid van het DCC-Infrastructuur tijdens een (dreigende) overstroming is benoemd in het LDHO.

### Modelconvenant

De realisatie van een modelconvenant voor het vastleggen van afspraken over samenwerking tussen Rijkswaterstaat en

de veiligheidsregio's, is een belangrijk product van de SMO. Ook de waterschappen gaan hetzelfde modelconvenant afsluiten met de veiligheidsregio's. In 2009 en 2010 is gewerkt aan de totstandkoming van het modelconvenant. Het DCC-Infrastructuur participeerde in de projectgroep. Door de SMO is in 2010 besloten dat het DCC-Infrastructuur verantwoordelijk wordt voor het beheer van het modelconvenant.

### Grootschalige oefening 2012

Eind 2010 is gestart met de eerste voorbereidingen voor een driedaagse oefening 'overstromingen' in samenwerking met partners in Dijkkring 14, 15 en 44. De oefening is voorzien voor 2012. Het DCC-Infrastructuur draagt bij aan de voorbereiding en uitvoering van deze grootschalige oefening.

### Landelijk Operationeel Plan Evacuatie

Het kabinet stelde zich naar aanleiding van de orkaan Katrina in de Verenigde Staten als doel om goed organisatorisch voorbereid te zijn op overstromingen. Het kabinet formuleerde in 2006 een aantal actiepunten. Eén van deze actiepunten betreft het opstellen van een Landelijk Operationeel Plan Evacuatie (LOPE) waarin afspraken zijn gemaakt over de invulling van de landelijke operationele regie, het landelijk verkeersmanagement en de (eerste) opvang en verzorging. Naar aanleiding van de in 2008 gehouden nationale oefening Waterproef is het project LOPE voortgekomen. In 2010 is een conceptbasisplan LOPE opgeleverd waarin een schets wordt gegeven van vier operationele concepten:

- Landelijk plan verkeersmanagement.
- Opvang en verzorging van honderdduizenden evacuees.
- Grootschalige evacuatie en opvang van niet-zelfredzamen.
- Evacuatie van grote aantallen vee.

Het DCC-Infrastructuur participeert in het projectteam en in de werkgroep verkeer. In 2011 wordt verder gewerkt aan het LOPE.



# 3.4

Beleid DCC-Infrastructuur:  
betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar

## Nieuwe procedure weeralarm

Sinds 1 februari 2010 geldt de nieuwe procedure rondom het uitgeven van een weeralarm. Deze vernieuwde procedure is sindsdien ingezet bij extreem weer waarschuwingen. Uit evaluatie is gebleken dat de nieuwe procedure goed voldoet. Wel is een aantal aanscherpingen doorgevoerd:

- DCC-Infrastructuur wordt verantwoordelijk voor het proces om te komen tot een advies over de maatschappelijke impact.
- Het KNMI blijft eindverantwoordelijk voor het weeralarm.
- Het DCC-Infrastructuur levert de (technisch) voorzitter voor de teleconferentie van het impactteam (deelnemers: KNMI, VCNL, ProRail, KLPD, NCC en DCC).
- Het KNMI neemt, namens de staatssecretaris van IenM, het uiteindelijke besluit tot het wel of niet uitgeven van een weeralarm.

Om het DCC de rol van procescoördinatie voor de impactanalyse definitief van het KNMI over te laten nemen, moet een aantal zaken nog nader uitgewerkt worden. Streven is om vóór het begin van het stormseizoen, 1 oktober 2011, het beheer van het proces impactanalyse over te nemen van het KNMI.

### Ben Smit

*plaatsvervangend hoofd DCC-Infrastructuur:*

“Een goede voorbereiding is het halve werk. Ken je partners, ken de structuren en gebruik die! Die voorsprong heeft het DCC-Infrastructuur, ook interdepartementaal.”

# 3.5

Beleid DCC-Infrastructuur:  
betrouwbaar, deskundig en aanspreekbaar

## De Strategie Nationale Veiligheid

In de afgelopen jaren heeft de Strategie Nationale Veiligheid, met als belangrijk onderdeel de Nationale Risicobeoordeling (NRB), een belangrijke rol gespeeld bij het identificeren van risico's en het omgaan met crises.


In 2008 is een mogelijke griep пандemie als één van de grootste risico's voor Nederland geïdentificeerd.

Internationaal wordt de Nederlandse aanpak in de combinatie van risicobeoordeling en crisismanagement als voorbeeld gezien voor een zorgvuldige omgang met nationale veiligheidsvraagstukken. Samen met het Verenigd Koninkrijk loopt Nederland hierbij voorop in Europa.

In 2010 zijn zes scenario's toegevoegd. Deze betreffen een cyberconflict scenario, twee schaarste scenario's (voedsel-schaarste en mineralen geopolitiek), een tweetaal ongevals-scenario's (spoorwegongeval en maritiem ongeval) en de uitval van een internetknooppunt.

Op basis van de NRB 2010 wil het kabinet in het kader van de nationale veiligheid de komende jaren extra inzetten op de thema's cybersecurity en internationale bedreigingen van de nationale veiligheid, waaronder schuivende (economische) machtsverhoudingen en geopolitieke invloed op energie-, grondstof- en voedselzekerheid.



A portrait of Jos Klinkenberg, a middle-aged man with short grey hair and glasses, wearing a grey suit jacket over a light blue shirt and a patterned tie. He is standing outdoors in front of a large glass window. The background is slightly blurred, showing greenery and the structure of the building.

Jos Klinkenberg is adviseur Hoofdwegennet bij Staf DG, met in zijn portefeuille gladheidsbestrijding.

In de winters van 2009-2010 en 2010-2011 werd Rijkswaterstaat onverwachts geconfronteerd met een dreigend strooizout tekort. Dat was zelfs in de barre winter van 1978 - 1979 niet voorgekomen. "Strooizout werd altijd beschouwd als iets dat onbeperkt beschikbaar is, zelfs in strenge winters wanneer de wegen langdurig, meerdere malen per dag moeten worden bestrooid. In 2009 moest er nog geïmproviseerd worden om de dreigende crisis het hoofd te bieden, in 2010 was het inmiddels al routine geworden."

# Aan het woord **Jos Klinkenberg** (Staf DG /Rijkswaterstaat)

# 4

In de winters van 2009-2010 en 2010-2011 kampten grote delen van Europa met lang aanhoudend winterweer. Er ontstond een piek in de vraag naar strooizout waar niemand goed op voorbereid leek. “De gladheidsbestrijding van Rijkswaterstaat was in hoofdlijnen op orde, overal konden nog ‘zwarte wegen’ worden gegarandeerd. Wel bleek dat de markt voor strooizout niet goed functioneert bij een tijdelijke piek in de vraag. Veel andere wegbeheerders waren daardoor minder goed voorbereid en realiseerden zich dat snelle leveringen van strooizout (24 tot 48 uur) vaak niet mogelijk waren. Er werd toen een beroep op de rijksoverheid gedaan om te faciliteren in extra leveringen strooizout. En dan blijkt al snel door de vele media-aandacht dat je als overheden kwetsbaar bent.”

## “Dreigend strooizout tekort: een vergeten crisis”

### Managen crisis van anderen

Begin januari 2010 was sinds de start van de winter al ruim 100.000 ton strooizout verbruikt. Normaal wordt er gedurende een gehele winter 70.000 ton gestrooid. Ook in de rest van Europa ontstond veel hinder door het winterweer. De internationale vraag naar strooizout steeg en de leveranties waren beperkt.

“Voor Rijkswaterstaat was er nooit sprake van een crisis, maar gemeenten en provincies raakten wel in de problemen en dan wordt de politieke druk voor de rijksoverheid al snel hoog om met oplossingen te komen. Rijkswaterstaat zette alles op alles om extra strooizout in te slaan, dat was moeilijk. Ook werden eind december zoutloketten geactiveerd, via deze loketten werd het strooizout verdeeld om de belangrijkste wegen in Nederland begaanbaar te houden. Alle wegbeheerders konden op basis van vrijwilligheid deelnemen aan de zoutloketten. Er waren negen regionale zoutloketten en één nationaal zoutloket. Het strooizout bleef in depot bij de wegbeheerders, de beeldvorming was wel dat RWS vanuit een fysiek loket het strooizout verdeelde over de rest van Nederland. In de winter van 2009 ontstond op ad hoc basis het systeem van zoutloketten, nu hebben we inmiddels een spelregelkader dat is opgesteld in samenwerking met het Inter Provinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse

Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW).”

### DCC-Infrastructuur: cruciale rol

Rond de jaarwisseling van 2009 werd de zoutschaarste manifest. Als snel kwam toen ook het DCC-Infrastructuur in beeld. Klinkenberg had tot die tijd nooit echt te maken gehad met het DCC. “Het DCC was voor mij tot dat moment een blinde vlek. Het DCC heeft een belangrijke rol gespeeld om alle relevante stakeholders binnen en buiten het ministerie van IenM aan tafel te krijgen. Wat opviel is dat het DCC haar netwerk en de ondersteunende faciliteiten goed op orde heeft. Hierdoor konden zij zaken snel organiseren. Maar niet alleen werd de praktische coördinerende rol goed opgepakt, ook de inhoudelijke rol werd goed ingevuld. Noodzakelijk want de crisis was onbekend, nooit geoefend en langdurig. Toen ook de winter van 2010 – 2011 bar en boos bleek te zijn, waren we veel beter voorbereid en was er minder intensief contact met het DCC en speelden zij meer een strategische rol op de achtergrond. Bijvoorbeeld over de momenten van opschalen en wie wanneer binnen en buiten IenM geïnformeerd moest worden. Alle partijen binnen RWS, op ieder niveau, waren na de twee strenge winters van 2009 - 2011 ook veel beter op elkaar ingespeeld. Daardoor konden we het management van de crisis zelf goed oppakken.”



### Kijken over de landsgrenzen

Het strooizout tekort is geen uniek Nederlands probleem. Al lang zijn er goede werkcontacten met het Verenigd Koninkrijk, Vlaanderen en Duitsland. Volgens Klinkenberg loopt Nederland voorop op het gebied van gladheidsbestrijding. “Internationaal bevindt Nederland zich op topniveau. Regelmatig komen er buitenlandse delegaties die graag komen leren van onze ervaringen. Maar de Nederlandse situatie is ook wel uniek. 90% van de Nederlandse snelwegen is voorzien van ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). Voor dit type wegdek is zand geen strooimiddel omdat dit in de holtes van het ZOAB gaat zitten, waardoor de eigenschappen (geluidreductie en drainage) verloren gaan. In Scandinavië wordt veel gravel gebruikt om het wegdek stroef te maken, dat is in Nederland geen optie.”

“Met goed crisismanagement is veel ellende te voorkomen.”

### Klaar voor de winter

De winter van 2009-2010 zette iedereen op scherp en maatregelen werden genomen om goed voorbereid de winter van 2010-2011 in te gaan.

Klinkenberg: “Rijkswaterstaat verhoogde de startvoorraad strooizout met de helft, waardoor een minder grote afhan-

kelijkheid van ad hoc contracten ontstond.

Ook werden de contracten met leveranciers aangescherpt, was er sprake van meer leveranciers en werd preventief buiten de reguliere contracten ons zout in Saoedië-Arabië gekocht. Voor de zoutloketten geldt nu een spelregelkader. Voor de winter van 2010-2011 was iedereen goed voorbereid en werd de expertise rondom winterweer en verkeer georganiseerd in een ‘winterteam’.

Maar stel nu dat we straks een derde strenge winter op rij krijgen. Dan is een nog professionelere gladheidsbestrijding noodzakelijk. Alle wegbeheerders zouden bijvoorbeeld voor 1 of 2 weken zout op voorraad moeten hebben, daar moeten we nu over nadenken. Of wanneer er een week lang tientallen centimeters sneeuw ligt in heel Nederland. Dan hebben andere departementen ook een rol, de crisis beperkt zich dan niet alleen tot mobiliteit. Het belangrijkste inzicht van de afgelopen twee winters is toch wel dat het belangrijk is om buitengewone omstandigheden een plek te geven in het reguliere werkproces. In 2009 hebben we veel geïmproviseerd, in 2010 was er al veel meer sprake van routine. Nu gaat het erom nog meer situaties en oplossingen in het dagelijkse werkproces op te nemen.”



# 5

## Operationele crisisbeheersing: Nederland in de ban van strooizout

De gladheidsbestrijding is een belangrijke taak van Rijkswaterstaat (RWS). RWS heeft als wegbeheerder ruim 3.000 kilometer van het Nederlandse hoofdwegennet in beheer. Bij kans op gladheid wordt er preventief zout gestrooid om deze wegen veilig te houden. Op sommige plaatsen werkt RWS daarbij samen met de provincies en gemeenten en waterschappen. Door het langdurige winterweer dreigde bij het begin en het einde van 2010 een tekort aan strooizout.

In april en mei zorgde een vulkanische aswolk uit IJsland voor grote problemen in het luchtruim.

Mei was een drukke maand. Op 12 mei stortte vlak voor de landing in Tripoli (Libië) een Airbus neer met

aan boord 103 passagiers. Onder de passagiers bevonden zich 70 Nederlanders. Een negenjarige Nederlandse jongen was de enige overlevende.

Ook in mei traden door hevige regenval, verschillende rivieren in Polen, buiten hun oevers. Het Nederlandse pompenteam van Rijkswaterstaat reisde op verzoek van de Poolse autoriteiten en het Ministerie van Buitenlandse zaken af naar Polen om bijstand te verlenen.

En nog steeds in mei stelde Rijkswaterstaat drie sets veegarmen ter beschikking om ingezet te worden in de Golf van Mexico, Nederlandse bedrijven namen deel aan de schoonmaakactie na de grote olieverontreiniging.



# 5.1

Operationele crisisbeheersing:  
Nederland in de ban van strooizout

## Facts & Figures

In 2010 was het DCC-Infrastructuur 299 keer betrokken bij een incidentmelding van lichte en/of zware aard. Vrijwel alle meldingen worden vastgelegd in het melding- en registratiesysteem van Infrastructuur en Milieu (IenM), Infra-Web. In de weekoverzichten van het DCC-Infrastructuur worden daarnaast korte beschrijvingen van het incident met de acties die voor IenM relevant waren, vermeld. Deze weekoverzichten worden verzonden aan de ambtelijke en politieke top en diensten die operationeel betrokken zijn bij incidenten en zijn terug te vinden op het DCC-Infrastructuur extranet. Wanneer informatieve en/of operationele opschaling noodzakelijk is, informeert het DCC de politieke en ambtelijke top telefonisch, via sms of via attenderingsberichten en/of situatierapporten. Ook andere bij het incident betrokken departementen worden door het DCC-Infrastructuur op de hoogte gesteld.

Incidentmeldingen	
Zeescheepvaart	39
Binnenvaart	18
Spoor	51
Waterkwantiteit	2
Waterkwaliteit	12
Wegvervoer	69
Weer	15
Luchtvaart	80
OOV	1
ICT	-
Terrorisme	2
Internationaal	10
<b>Totaal aantal meldingen</b>	<b>299</b>

## Luchtruimsluitingen

Aanvragen voor 'sluiting van het luchtruim' moeten door de betrokken burgemeester(s) via het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) worden ingediend bij het DCC-Infrastructuur. De inspectie Verkeer en Waterstaat adviseert over de behandeling van dergelijke aanvragen en stelt de ministeriële regelingen op waarmee de staatssecretaris zijn besluit formaliseert. In 2010 was er 12 keer sprake van een tijdelijke sluiting van het luchtruim.

Attenderingsberichten	
5 januari	Strooizout tekort
15 en 19 april	Stand van zaken uitbarsting vulkaan IJsland
18 mei	Airbus crash Tripoli
1 juni	Bijstand Polen en Golf van Mexico
14 juni	Afmelding inzet pompen Polen
8 en 9 juli	Huldiging Nederlands elftal
31 augustus	Arrestatie Schiphol
9 en 10 september	Brand BOPEC Bonaire
6 oktober	Terrorismedreiging Europa
22 oktober	Scheepsvaartincident Amsterdam-Rijnkanaal
14 november	Hoogwater Maas
29 november	Piraten Arabische Zee
19 december	Sneeuwval Nederland/ Strooizout tekort

Overzicht tijdelijke sluitingen luchtruim 2010		
Datum	Locatie	Reden
25 februari	Haarlemmermeer	Herdenking crash Turkish Airlines
6 t/m 9 april	De Peel	Militaire oefening
29 april	Apeldoorn	Onthulling herdenkingsmonument
30 april	Kapelle en Middelburg	Koninginnedag
2 mei	Bunnik	bomruiming
26 mei	Utrecht	bomruiming
30 mei	Bakel	ruiming 9 vliegtuigbommen
6 juni	Venlo	bomruiming
20 juni	Gouda	bomruiming
13 juli	Amsterdam	huldiging Nederlands voetbalelftal
9 en 10 november	Westkapelle	bomruiming
17 en 18 november	Cadzand	bomruiming

# 5.2

Operationele crisisbeheersing:  
Nederland in de ban van strooizout

## Incidenten uitgelicht

### Rob Verdouw

senior crisismanager:

“Al met al zijn we in 2010 bijna 2 maanden met strooizout bezig geweest.”

#### 5 januari Dreigend tekort strooizout

De eerste weken van het nieuwe jaar stond strooizout centraal. Door de aanhoudende kou en hevige sneeuwbuien was de voorraad strooizout erg verminderd. De leveranciers konden door de grote vraag hun contractuele verplichting, om de voorraden strooizout bij een dreigend tekort direct weer aan te vullen, niet nakomen. Het DCC-Infrastructuur is gedurende die periode opgeschaald geweest naar een Operationele Groep (OG). Deze bestond o.a. uit de landelijke verkeersmanagers, het KNMI, Staf DG RWS en het VCNL. Het DCC-Infrastructuur schaalde interdepartementaal op. Daardoor kwamen het Adviesteam en de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) een aantal malen bijeen. Het Adviesteam, samengesteld uit vertegenwoordigers van alle departementen, stelde ondermeer een 'worst case scenario' op met alle mogelijke gevolgen en maatregelen. Het dreigende strooizout tekort vereiste al snel een landelijke aanpak. Rijkswaterstaat richtte in samenwerking met IPO, VNG en de G4 (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) een landelijk zoutloket ([nationaalzoutloket@rws.nl](mailto:nationaalzoutloket@rws.nl)) en negen regionale zoutloketten in. Vanuit het regionale bureau werden de zoutvoorraden geïnventariseerd en daar waar nodig op vrijwillige basis herverdeeld. Het DCC deed via het Monitoring en Information Centre (MIC) van de Europese Unie (EU) een aanvraag voor strooizout. Dit leverde een aantal nieuwe mogelijkheden voor leveranciers op. Op 4 februari vond op het ministerie van Binnenlandse Zaken en



Koninkrijksrelaties (BZK) een bestuurlijk overleg plaats. Aanwezig waren de vertegenwoordigers van de bestuurlijke koepels: Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Unie van Waterschappen). In samenwerking met het Nationaal Crisiscentrum (NCC) werd een informerende brief opgesteld om de bestuurders in Nederland extra uitleg te geven over het beleid van Rijkswaterstaat ten aanzien van de mogelijke schaarste aan strooizout. Op 24 februari werd het DCC-Infrastructuur pas weer afgeschaald.

#### 9 februari Mogelijk explosief in intercity

Vroeg in de ochtend werd het DCC-Infrastructuur geïnformeerd over een verwarde man, die mogelijk een explosief had achtergelaten in een intercity trein Roosendaal - Zwolle. Op het centraal station van Den Bosch werd de man meegenomen door NS security personeel en overgedragen aan de politie. Het station, de treinen, en een aantal omringende woningen en gebouwen (zoals het Paleis van Justitie en Van Lanschot Bankiers) werden op last van de politie ontruimd. Tot halverwege de middag was er geen treinverkeer mogelijk van en naar Den Bosch. Alle aanwezige treinstellen en het treinstation werden door de Explosieve Opruimingsdienst (EOD) met honden onderzocht op explosieven. Er werden geen explosieven gevonden. ProRail hervatte rond 15:15 uur geleidelijk het treinverkeer.



**15 februari**

### **Ernstig treinongeluk Halle (België)**

Bij Halle, vlakbij Brussel vond een ernstig treinongeluk plaats tussen twee passagierstreinen. Het DCC-Infrastructuur zocht contact met het ministerie van Buitenlandse Zaken om na te gaan of er Nederlanders bij het ongeval betrokken waren. Dit bleek niet het geval. Bij het ongeval kwamen 18 mensen om het leven en raakten 162 mensen gewond.

Vanaf 1 maart reden alle Thalys, Eurostar en TGV treinen weer volgens de dienstregeling.

**5 maart**

### **Tanker 'Quellensee' raakt lek in sluis**

De met nafta (koolwaterstof) geladen tanker 'Quellensee' raakte tijdens het binnenvaren van de prins Bernhardsluis in het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel de binnensluisdeur. De tanker raakte lek, waardoor circa tachtig ton nafta in het water stroomde. De sluis is een aantal uren volledig gestremd geweest. Rijkswaterstaat Utrecht nam een gespecialiseerd bedrijf in de arm om de uitgelekte nafta op te ruimen. In de loop van 6 maart werd de lading uit het schip overgepompt in een ander schip en is de 'Quellensee' uit de sluis gehaald. In overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is de tanker voor reparatie naar de Petroleumhaven in Rotterdam gevaren.

**29 maart**

### **Aanslag metrostations Moskou**

In Moskou werd een aanslag gepleegd op twee metrostations. Bij de aanslag kwamen 39 personen om het leven. DCC-Infrastructuur nam contact op met de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding (NCTb) met de vraag of een wijziging in de dreiging voor het spoor in Nederland verwacht werd. Na een uitgevoerde dreigingsanalyse werd door de NCTb aangegeven dat het dreigingsbeeld voor terrorisme in Nederland ongewijzigd bleef. Het DCC-Infrastructuur heeft de ambtelijke en politieke top op de hoogte gesteld van de uitkomst van de dreigingsanalyse.

**14 april**

### **Aswolk IJsland**

Door een vulkaanuitbarsting in het gletsjergebied Eyjafjallajökull op IJsland werd door de uitstoot van enorme hoeveelheden as voor steeds meer gebieden een vliegverbod afgekondigd. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nam, na het besluit van de ministers van Defensie en IenM, ook luchtvaartbeperkende maatregelen die uiteindelijk leidden tot algehele sluiting van het Nederlandse luchtruim op 15 april om 18.00 uur. Op Schiphol strandden ongeveer 2000 passagiers. Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer zorgden voor de opvang van de reizigers. Naast Nederland sloten nog twaalf Europese landen geheel of gedeeltelijk het luchtruim. De door NS beschikbaar gestelde extra internationale treinen waren snel

volgeboekt. Ook werden extra treinen beschikbaar gesteld voor binnenlands vervoer. Het Nederlandse luchtruim werd op maandagavond 19 april weer vrijgegeven.

Bij het Nationaal Crisiscentrum (NCC) werd, op initiatief van het DCC-Infrastructuur, twee keer een Adviesteam georganiseerd. Daarbij werden twee scenario's verder uitgewerkt. Eén scenario waarbij er maar een beperkte luchtruimcapaciteit (30-50%) beschikbaar is en een 'worst case scenario', waarbij het vliegverkeer in Noordwest-Europa gedurende meer dan 10 dagen gesloten zou blijven. Naast de departementen gaf ook werkgeversorganisatie VNO-NCW input en nam deel aan één Adviesteam. Daarnaast kwam op het DCC-Infrastructuur twee keer een Operationele Groep (OG) bij elkaar. Via attenderingsberichten werd de politieke en ambtelijke top op de hoogte gehouden. Op vrijdagavond 23 april werd het luchtruim door toenmalig minister Eurlings weer geheel vrijgegeven.

## 8 mei – 17 mei Weer as uit IJsland

Na een opleving van de vulkaanactiviteit op IJsland hing boven grote delen van de Atlantische Oceaan opnieuw vulkaanas. De transatlantische vluchten van en naar Nederland liepen daardoor vertraging op. Nadat eerst de situatie leek te verbeteren, ondervond de luchtvaart in Nederland opnieuw veel hinder en strandden honderden reizigers op Schiphol. Het DCC-Infrastructuur werd opnieuw opgeschaald. De geconstateerde leer- en verbeterpunten van de vorige aswolkperiode konden meteen toegepast worden.



## 9 mei Olieramp Golf van Mexico

Op 29 april werd de Golf van Mexico getroffen door een ernstige olieramp op het boorplatform van BP. Op 9 mei werd door het State Department en de Amerikaanse

ambassade in Den Haag aan Nederland en andere landen (inventariserend) gevraagd welk materieel beschikbaar was om de olievlek in de Golf van Mexico te kunnen bestrijden. Door Rijkswaterstaat Noordzee werd het aanbod gedaan om veegarmen ter beschikking te stellen. Met behulp van de op schepen te monteren 15 meter lange veegarmen werd het mogelijk de uitgestroomde olie uit het zeewater op te scheppen en af te voeren. Rijkswaterstaat Noordzee leverde 3 sets veegarmen. Het DCC-Infrastructuur hielp met het coördineren van de stroom aanbiedingen voor oplossingen door het bedrijfsleven richting de Amerikaanse overheid.

## 10 mei Giro d'Italia in Nederland

De eerste drie etappes van de Giro d'Italia vonden plaats in Nederland. Via vijftientig gemeenten, drie provincies, twee waterschappen, zes politie- en Veiligheidsregio's en drie regionale diensten van Rijkswaterstaat werd in Amsterdam en van Amsterdam naar Utrecht en van Amsterdam naar Middelburg gereden. Het DCC-Infrastructuur en het VCNL hebben in het voorbereidingstraject deelgenomen aan het interdepartementale overleg bij het NCC. Tijdens de rit hebben de regionale verkeersmanagementcentrales Noordwest Nederland, Zuidwest Nederland en het VCNL van start tot finish de situatie op het hoofdwegennet gemonitord. In overleg met de wegbeheerders van de provincies en gemeenten werden sommige aansluitingen met het onderliggend wegennet enige tijd voor de doorkomst van de reclamekaravaan en de renners voor de overige weggebruikers afgesloten. Rijkswaterstaat heeft samen met de overige wegbeheerders gezorgd voor een soepel verloop van de drie tourdagen.

## 12 mei Vliegtuigcrash Tripoli

Vlak voor de landing in Tripoli (Libië) stortte een Airbus neer met aan boord 103 passagiers. Onder de passagiers bevonden zich 70 Nederlanders, waaronder een medewerker van Rijkswaterstaat Noordzee. Een negenjarige Nederlandse jongen, overleefde als enige de crash. Bij het ministerie van Buitenlandse zaken vond regelmatig crisisoverleg plaats. Het Landelijk Team Forensisch Onderzoek (LTFO) stuurde ter ondersteuning aan het identificatieproces een team specialisten naar Tripoli. Ook vertrokken twee vertegenwoordigers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) als waarnemer naar Tripoli. Het DCC-Infrastructuur nam deel aan overleggen bij BZK en hield de ambtelijke en politieke top via attenderingsberichten op de hoogte.



### 19 mei – 18 juni Overstromingen Polen

Door hevige regenval traden verschillende rivieren in Polen, waaronder de Wisla, buiten hun oevers. Grote gebieden in Polen raakten daardoor overstroomd. Via het EU-MIC (Monitoring and Information Center) in Brussel deed Polen een bijstandsverzoek voor pompcapaciteit. Daarnaast zocht de Poolse ambassade in Nederland zelf contact met Rijkswaterstaat voor mogelijke bijstand. Binnen Rijkswaterstaat werden de bijstandsmogelijkheden geïnventariseerd. Naast pompcapaciteit werd tevens een expertteam samengesteld dat de Polen ter plaatse zou kunnen adviseren. Op 28 mei werd na acceptatie van het Nederlandse aanbod, gestart met het uitrijden van een 'high capacity' pomp naar Polen. Na aankomst is de noodpomp direct opgebouwd en ingezet. Op 3 juni werd bekend dat het weer in de regio sterk zou gaan verslechteren en een tweede overstroming in aantocht was. Besloten werd de pompinzet tijdelijk stop te zetten en de pomp naar een hoger gelegen locatie te verplaatsen. Het Nederlandse pompenteam keerde voor een paar dagen terug naar Nederland. Op 5 juni zette een tweede overstroming het gebied weer onder water. Op 11 juni vroegen de Poolse autoriteiten of Nederland haar werkzaamheden in Polen weer wilde voortzetten. Besloten werd tot een tweede missie naar Polen. Het pompenteam bestond uit twee pompspecialisten van Rijkswaterstaat IJsselmeergebied en een crisismanager van het DCC-Infrastructuur. Het team kreeg voor haar werk de onderscheiding 'The Golden Cross of Merit'. De missie werd bekostigd door Buitenlandse Zaken.

### 8 juni NORO-virus aan boord cruiseschip

Het NCC informeerde het DCC-Infrastructuur over de komst van een Amerikaans cruiseschip met 281 passagiers aan boord. Het schip was onderweg naar de haven van Amsterdam. De passagiers bleken besmet met het NORO-virus. Het NORO-virus is een veel voorkomend virus aan boord van cruiseschepen en in bejaarden- en verzorgingshuizen. De besmetting gaat gepaard met maag- en darmklachten. De havenautoriteiten van Amsterdam waren op de hoogte van de komst van het schip en pasten de noodzakelijke protocollen rond infectieziekten aan boord van schepen toe.

### 27 juni Neergestorte helikopter op de Maasvlakte

LVNL berichtte dat er een helikopter was neergestort op de Rotterdamse Maasvlakte. Bij de crash waren vijf inzittenden betrokken: één piloot, drie persfotografen en één medewerker van het Havenbedrijf Rotterdam. Twee inzittenden overleden ter plekke en twee andere inzittenden werden gereanimeerd, maar overleden later in het ziekenhuis. Vanuit de helikopter werden opnames gemaakt van de 'Tour du Port' fiets-tourtocht. RWS-Zuid Holland nam deel aan het Commando Plaats Incident (CoPI) op het plaats-incident. De KLPD-Luchtvaartpolitie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) startten een onderzoek naar de oorzaak van het incident.



## 7 en 13 juli EK voetbal

Nederland haalde de finale van het wereldkampioenschap voetbal. Dit vormde de aanleiding om het scenario voor de huldiging van het Nederlands elftal te actualiseren. Aan een coördinerend overleg op 7 juli bij het NCC werd deelgenomen door een groot aantal betrokken partijen, waaronder het DCC.

Nederland eindigde uiteindelijk als tweede. Het programma voor de aankomst van de spelers en de huldiging werd daar waar nodig aangepast. Het scenario 'Koninginnedag 2010' diende als basis voor de huldiging op 13 juli.

## Johanneke van Steenbergen

*crisismanager:*

”De huldiging van het elftal maakte het mogelijk de procedures in de praktijk te oefenen.”

De spelers en staf werden 's ochtend per helikopter naar Den Haag gebracht voor een bezoek aan de minister-president en de Koningin. In de middag ging de ploeg per helikopter naar Amsterdam, waar na een rondvaart door de grachten de uiteindelijke huldiging op het Museumplein was. Rijkswaterstaat ondervond op de aanvoerwegen naar Amsterdam geen grote problemen. Ook op het spoor deden zich geen grote problemen voor. Aan het eind van de middag werd ProRail nog geplaagd met een kabelbreuk in

de Schipholtunnel. Een trein met ongeveer 200 reizigers bleef enkele honderden meters voor het perron stilstaan.

Nadat de hoogspanning van de gebroken bovenleiding was gehaald konden de reizigers de trein verlaten en werden zij door de NS opgevangen. Het DCC-Infrastructuur is opgeschaald geweest en heeft liaisons uitgebracht bij ProRail en het NCC.

## 12 augustus Ruiming scheepswrak

RWS Noordzee stelde het DCC-Infrastructuur op de hoogte van het ruimen van het twintig jaar oude wrak van de 'Vinca Gorthon', zo'n 29 mijl uit de kust bij IJmuiden. Het schip werd in delen gezaagd, zodat het makkelijker geborgen kon worden. Er bestond de vrees dat hierbij een olie lekkage kon ontstaan, de olie zou dan kunnen aanspoelen op de stranden van Vlieland. Het oliebestrijdingsschip de 'Arca' was de gehele tijd ter plaatse. Uiteindelijk bleek de olie lekkage mee te vallen en spoelde er geen olie op de stranden.

## 30 augustus Vermoeden terreuraanslag

Twee mannen van Jeminitische afkomst werden op Schiphol aangehouden op verdenking van het voorbereiden van een terreuraanslag. De verdachten hadden vanaf Chicago het vliegtuig genomen naar Amsterdam en waren op doorreis naar Jemen. Na onderzoek en verhoor zijn de verdachten, zonder tenlasteninglegging, op 1 september vrijgelaten. Het DCC-Infrastructuur nam contact op met de NCTb om te informeren naar de mogelijke gevolgen voor

het dreigingsniveau terrorismebestrijding. Het dreigingsniveau voor luchthavens bleef onveranderd: lichte dreiging. Door het DCC werd een attenderingsbericht uitgegeven.

## 8 september

### Brand op tankerpark in Bonaire

Via het Beleidsondersteunend Team milieu incidenten (BOT-mi) kwam de melding binnen dat er door blikseminslag brand was ontstaan in twee opslagtanks op het Amerikaanse tankerpark BOPEC (Bonaire Petroleum Corporation) op Bonaire.

De opslagtanks waren gevuld met nafta en zware stookolie. Alle brandweercapaciteit van het eiland werd ingezet bij de bluswerkzaamheden, inclusief de luchthavenbrandweer. Het BOT-mi waarin ook Rijkswaterstaat en het KNMI participeerden, adviseerde vanuit Nederland over de wijze van blussen van de tanks. Daarnaast bracht het BOT-mi de gevolgen en effecten voor het milieu in beeld. Op 10 september ging de brand gecontroleerd uit. Het DCC-Infrastructuur heeft de ambtelijke en politieke top geïnformeerd.

## 24 september

### Veel dode vis in Beatrixhaven Maastricht

In de Beatrixhaven werd een grote hoeveelheid dode vis aangetroffen. Ook was er sprake van veel vissen die naar lucht haptten.

Uit metingen door de brandweer bleek dat er sprake was van weinig zuurstof in het water. Dit kon mogelijk zijn ontstaan door de instroom van grote hoeveelheden bluswater in de haven afkomstig van bluswerkzaamheden bij een grote brand in een houtfabriek. In overleg met RWS Limburg besloot de brandweer zuurstofrijk water uit het Julianakanaal naar de Beatrixhaven te laten overpompen.



## 6 oktober

### Terreurdreiging in de media

Sinds maandag 4 oktober werd in de media gesproken over een mogelijke verhoogde terroristische dreiging in Europa, waarbij vooral Frankrijk en Duitsland genoemd werden. In Europa zou men alert moeten zijn op verdachte situaties in

het openbaar vervoer, toeristische trekpleisters en andere ruimtes waar veel mensen bijeenkomen. Het DCC-Infrastructuur heeft hierop navraag gedaan bij de NCTb. Het NCTb zag geen aanleiding om de huidige dreigingsniveaus van één van de sectoren in het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding (ATb) te verhogen. Het DCC-Infrastructuur stelde vervolgens een attenderingsbericht op.

## 19 oktober

### Interceptie door twee F16's

Op 19 oktober stegen vanuit Leeuwarden twee F16's op van de Koninklijke Luchtmacht voor een interceptie van twee Russische lange afstands bommenwerpers van het type TU-95 MS (Bear) waarmee geen radiocontact was. De Nederlandse F16's kregen ondersteuning van een Deens en een Brits toestel. De twee Russische vliegtuigen werden enige tijd door de Nederlandse toestellen begeleid en vlogen uiteindelijk weg. Interceptie van vliegtuigen waarmee geen radiocontact verkregen kan worden, is een taak van de NAVO.

## 22 oktober

### Aanvaring met veerpont op Amsterdam-Rijnkanaal

Het Duitse vrachtschip de 'Stadt Furth' ramde een veerpont op het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Nieuwer ter Aa en Breukelen. Tussen 7.00 en 8.00 uur vervoert de veerpont voornamelijk schoolkinderen. Doordat het herfstvakantie was, waren er op dat moment geen schoolkinderen aan boord van de veerpont. Op het moment van de aanvaring was alleen de schipper aan boord. Hij is als gevolg van de aanvaring overleden. Duikers van KLPD vonden later in de middag het lichaam van de schipper. De veerpont was eigendom van Rijkswaterstaat, maar werd geëxploiteerd door een particulier bedrijf. Het KLPD en de IVW hebben technisch onderzoek verricht. De twee bemanningsleden van de Duitse vrachtboot werden aangehouden voor verhoor. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid was ter plaatse voor onderzoek. Het scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal werd stilgelegd als gevolg van de aanvaring, maar kon vanaf 16.00 uur weer gefaseerd worden hervat.

## 14 november

### Hoogwater Maas

Als gevolg van aanhoudende neerslag nam de waterstand/afvoer van de Maas sterk toe. De Maas is een regenrivier en



daardoor hangt de waterstand/afvoer sterk samen met de hoeveelheid neerslag. De afvoer te St. Pieter overschreed de alarmgrens van 1.500 m<sup>3</sup> per seconde. De Waterdienst startte vanaf dat moment met landelijke hoogwaterberichtgeving. Bij RWS Limburg werd een actiecentrum hoogwater met een klantenpanel ingericht. Het DCC-Infrastructuur schaalde intern op naar het Kernteam. De afvoer te St. Pieter bereikte uiteindelijk een piek met een afvoer van bijna 1.800 m<sup>3</sup> per seconde. Het DCC-Infrastructuur heeft via een attenderingsbericht Hoogwater Maas alle betrokkenen binnen IenM op de hoogte gesteld.

## Karen van Giersbergen

*senior crisismanager:*

”In piketdienst waarbij je 24/7 bereikbaar en beschikbaar bent, kan je geconfronteerd worden met allerlei calamiteiten op een van de beleidsvelden van infrastructuur.”

### 19 november Treinverkeer gestremd door brand verkeersleiderspost

ProRail meldde dat er brand was ontstaan in de verkeersleiderspost in Utrecht en daardoor ontruimd moest worden. Het treinverkeer in het midden van het land kwam hierdoor tot stilstand. Een aantal treinen kwam op de open baan tot stilstand. Na toestemming van de IVW konden ProRail en NS in de loop van de avond de treinen naar diverse stations begeleiden. Reizigers werden hier opgevangen en met bussen verder vervoerd. In de Jaarbeurshal in Utrecht vond door het Rode Kruis opvang van reizigers plaats. Veel gestrande reizigers op Utrecht CS hadden familie of vrienden gevraagd hen op te halen. In het centrum van Utrecht ontstond hierdoor een verkeerschaos, waardoor ook de bussen het station vrijwel niet meer konden bereiken. In de avond had de brandweer de brand onder controle. De volgende dag werd gewerkt aan het opstarten van het treinverkeer. Het DCC-Infrastructuur heeft intensief contact gehad met het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI) bij ProRail. Het DCC-

Infrastructuur is informatief opgeschaald geweest.

### 29 november Piraten in de Arabische Zee

De rederij van de chemicaliëntanker ‘IVER Exact’ meldde dat het schip werd aangevallen door piraten. De ‘IVER Exact’ voer onder Nederlandse vlag in de Arabische Zee, ongeveer 800 kilometer westelijk van de kust van Mumbai. Bij de aanval werd geschoten, er vielen geen gewonden. Het schip werd licht beschadigd maar kon zijn reis naar China voortzetten. Het DCC-Infrastructuur verzond een attenderingsbericht.

### 17 december Koning winter heerst voor de tweede keer

Nederland kreeg opnieuw te maken met veel overlast van overvloedige sneeuwval. Lokaal viel er soms meer dan 30 cm sneeuw. Het DCC-Infrastructuur overlegde telefonisch veelvuldig met het KLPD, VCNL, Prorail en het NCC. Steeds werd bezien of de situatie op de weg, het spoor of in de lucht aanleiding gaf tot het uitgeven van een weeralarm. Het KNMI gaf op grond van de sneeuwverwachting en de situatie in het land een regionaal weeralarm af voor de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Zeeland en Utrecht. Verkeerscentrum Nederland (VCNL) gaf door de grootschalige verstoring van het wegverkeer voor dezelfde provincies een verkeeralarm uit. In de nacht van zaterdag 18 op zondag 19 december zorgde een nieuw sneeuwgebied wederom voor overlast. Lokaal viel er 10-15 cm sneeuw. Rijkswaterstaat zette zwaar in op het wegen en strooien van het hoofdwegennet. Vooral met het oog op de maandagochtendspits. Mede door de geleerde lessen begin dit jaar ontstonden geen grote problemen. Behalve het wegvervoer ondervonden ook de luchtvaart en het spoor hinder van de sneeuw. Op Schiphol vielen honderden vluchten uit en moesten vele mensen op Schiphol worden opgevangen. Het treinverkeer had het ook zwaar te verduren. Zondagmiddag 19 december kwam het treinverkeer van en naar Utrecht tijdelijk stil te liggen door kapotte treinen in de omgeving van Utrecht. Het DCC-Infrastructuur hield contact met het KLPD, Prorail, NS, LVNL, Schiphol, SVC, Douane, KMAR, LOCC en het NCC. Het DCC-Infrastructuur hield via attenderingsberichten de ambtelijke en politieke top en de crisiscoördinatoren van Rijkswaterstaat en IenM, het LOCC en het NCC op de hoogte van de situatie.

A photograph showing two men working on a large, green industrial pump or motor assembly situated on a grassy bank next to a river. The man on the left is wearing a dark blue t-shirt with a logo and yellow gloves, leaning over the machinery. The man on the right is wearing a blue and white striped polo shirt and yellow gloves, also focused on the work. The pump has a large silver cylindrical component and a green rectangular housing. A white hose is connected to the top of the pump. The background shows the calm water of the river and some green reeds.

Koert van Elp is al 38 jaar betrokken bij crisisbeheer binnen Rijkswaterstaat. Samen met collega Dick Verbaan vormt hij het 'pompteam'. Beide pompexperts zijn werkzaam bij de regionale dienst IJsselmeergebied. Samen met Gerard Pouw van het DCC-Infrastructuur hielpen zij in mei en juni 2010 mee met het droogpompen van het gebied rondom de Poolse stad Kazimierz Dolny. Daar was de rivier Wisla buiten haar oevers getreden. Voor hun verdiensten ontvingen Pouw, van Elp en Verbaan een hoge Poolse onderscheiding.

“Nogal heftig wat we daar aantroffen, het ging in totaal om een paar honderd woningen met 3500 getroffen. De situatie verergerde toen het gebied voor de tweede keer onderliep.”

# Aan het woord Koert van Elp, Dick Verbaan en Gerard Pouw

# 6

Rijkswaterstaat stuurde eind mei 2010 een speciale ‘high capacity’ pomp naar Polen om de gevolgen van de enorme overstromingen, door hevige regenval, in het land te bestrijden. Op verzoek van het ministerie van Buitenlandse Zaken, stelde Rijkswaterstaat de pomp beschikbaar na een hulpverzoek van Polen. De pomp kan vijf miljoen liter water per uur verwerken en is voor buitenlandse inzet, in beheer bij het DCC-Infrastructuur. De regionale dienst IJsselmeergebied draagt in opdracht van het DCC-Infrastructuur zorg voor het beheer en onderhoud van de pompen.

“Nadat vanuit Polen het licht op groen stond voor hulp, hadden we binnen een dag alles voorbereid, gepakt en zaten we in de auto, achter het konvooi aan. In Polen moesten we aan de oostkant, 150 kilometer van de grens met de Oekraïne zijn. Halverwege Polen is Dick met een helikopter van de snelweg opgepikt om voor aankomst van de pompen, bij daglicht, de situatie ter plaatse op te kunnen nemen.”

## “Elke missie is anders”

### Vrij moeilijke locatie

De pomp op locatie krijgen was een lastige klus. De verharde weg stond onder water. De enige optie was via een zandweg. “Ter voorbereiding op de missie hadden we de kaarten van het gebied goed bekeken en een geschikte locatie voor de pomp uitgezocht. Elke missie is altijd weer anders. Met behulp van de plaatselijke brandweer zijn met een motorzaag takken weggehaald om de zandweg begaanbaar te maken. Door al het water was de dijk dusdanig verzadigd dat de uit Nederland meegebrachte kraanwagen niet ter plaatse kon komen. Met een lichte hijskraan van de Poolse brandweer is de pomp toen op de juiste plaats opgebouwd. Op zondag 30 mei om 20.00 was de pomp operationeel. Na een kleine week pompen was het gebied bijna drooggemalen maar moest de pomp vanwege een nieuwe dreigende hoogwatergolf afgebroken en afgevoerd worden naar een veilig gelegen gebied.” In afwachting tot de pomp weer opgebouwd zou kunnen worden, zijn de drie leden van het pompenteam teruggekeerd naar Nederland. De pomp en het bijbehorende materieel bleven in Polen achter. Op zondag 13 juni ging het pompenteam, per vliegtuig, weer naar Polen. Zondagavond 13 juni om 22.00 uur was de pomp voor de tweede keer operationeel.

### Tweede vloedgolf

Een week na de tweede stortvloed werd de Nederlandse pomp dus opnieuw aan het werk gezet. Verbaan: “Toen we terugkwamen schrokken we wel, toen was het gebied dat was ondergelopen nog groter geworden. En de schade ook. Contact met de lokale bevolking leverde een beeld op van de impact. De bevolking kwam kijken, was dankbaar, maar uiteraard soms heel emotioneel.”

Na een week pompen was het gebied wederom droog en kon het Nederlandse team weer naar huis. Het pompmaterieel en bijbehorende buisleidingen werden weer opgeslagen in de opslagloods in Harderwijk. Van Elp en Verbaan waren al eerder met de pompen op missie geweest. Voor delegatieleider Gerard Pouw was het de eerste keer. “Het was een indrukwekkende en leerzame ervaring. In het gebied waar wij waren, waren gelukkig geen slachtoffers te betreuren en was er alleen sprake van veel materiële schade. De samenwerking met de Polen is goed en prettig verlopen. Het toewijzen van een Engels sprekende Duty Officer door de Polen heeft hieraan in belangrijke mate bijgedragen. Gedurende de totale inzet is de pomp bijna 200 uur volcontinu operationeel geweest en heeft ongeveer 1 miljard liter water verpompt.”



### Poolse onderscheiding

De lokale media in Polen hebben aandacht besteed aan de hulp vanuit Nederland. Poolse tv-zenders zonden beelden van de Nederlandse pompen uit en het team haalde de voorpagina van de regionale krant Dziennik Wschodni. Pouw: "je merkt dat in het buitenland voor veel mensen de combinatie Nederland en watermanagement vanzelfsprekend is. De Nederlandse kennis en kunde wordt in het buitenland hoog aangeslagen." De Poolse president Komorowski heeft het pompenteam vanwege hun verdiensten tijdens de overstromingen de Poolse onderscheiding 'the Golden Cross of Merit' toegekend. Op donderdag 3 februari werden de heren in een korte ceremonie gehuldigd op de Poolse ambassade in Den Haag en werd de onderscheiding overhandigd aan de delegatieleider Gerard Pouw. 'The Golden Cross of Merit' is de hoogste civiele onderscheiding voor uitzonderlijke inzet op humanitair en maatschappelijk gebied.

### Gerard Pouw:

"de Nederlandse kennis en kunde wordt in het buitenland hoog aangeslagen."

### Lange historie

Al na de Tweede Wereldoorlog werden in het kader van de Marshall hulp pompen ter beschikking gesteld aan Europa en Nederland. Tijdens de springvloed en storm van zaterdagochtend 1 februari 1953 braken de Nederlandse dijken. Uiteindelijk overstromden grote delen van Zeeland, Goeree-Overflakkee en Zuid-Holland.

Er vielen in totaal 1.835 doden. De Provinciale Gelderse Electriciteits Maatschappij bood de pompinstallatie 'Neptunus' aan Rijkswaterstaat in bruikleen aan. Sinds die tijd heeft Rijkswaterstaat altijd pompen in beheer gehad. In 2004 en 2008 is het gehele pompenareaal van Rijkswaterstaat in twee stappen vervangen. Regelmatig zijn de pompen ook in het buitenland gebruikt zoals Argentinië, Suriname, St. Maarten, Duitsland en de Oekraïne. De Nederlandse pompen zijn in 2005 ook ingezet na de gevolgen van de orkaan Katrina in New Orleans. Het pompenteam verbleef daar vijf weken. Ook in Nederland hebben de pompen al vaak goede diensten bewezen. Van Elp: "de pompen hebben zich al dubbel en dwars terug verdiend, als je alleen al kijkt naar de economische schade wanneer je niet zou pompen. Op dinsdag 31 januari 1995 liep de A2 bij Den Bosch onder water door een dijkdoorbraak. De weg bleef twee weken afgesloten. Dat betekende drie miljoen euro schade per dag. Uiteindelijk kon door intensief pompen de weg vijf dagen eerder open dan vooraf ingeschat. Je moet het zien als een brandverzekering. Daarvan hoop je ook dat je het nooit nodig hebt."

# 7

## Opleiden, Trainen en Oefenen: centrale rol

Het DCC-Infrastructuur neemt binnen de (inter) departementale crisisbeheersingsorganisatie een centrale rol in en heeft een duidelijke visie waar de uitdagingen voor de crisisbeheersingsorganisatie liggen. Het DCC-Infrastructuur gaat in 2011 de derde beleidscyclus Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO) in. 2010 was een tussenjaar, in dit jaar werd ook de nieuwe aanbesteding voor de uitvoering van het OTO beleid opgesteld en naar de markt gebracht. De aanbesteding leidde tot drie nieuwe partners die inmiddels hun expertise hebben laten zien.

Goed opgeleid, getraind en geoefend betekent

dat de leden van de crisisbeheersingsorganisatie kennis hebben van de werkwijzen en procedures. Medewerkers moeten beschikken over de juiste competenties. Kennis en vaardigheden zijn van een zodanig niveau dat het de ambtelijke en politieke top en alle verdere betrokkenen in staat stelt om tijdens crises in de praktijk, conform de geldende procedures en normen te functioneren.

Naast het IenM programma voor Opleiden, Trainen en Oefenen is het DCC aanspreekpunt voor (inter) nationale oefeningen.



# 7.1

Opleiden, Trainen en Oefenen:  
centrale rol

## Nieuwe beleidscyclus

2010 was een tussenjaar en een verlenging van de tweede beleidscyclus. In 2010 werd hard gewerkt aan de voorbereidingen voor de derde beleidscyclus Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO). Het nieuwe beleidsplan OTO ligt hieraan ten grondslag en is bedoeld voor het voormalige VenW departement. Bij de ontwikkeling van dit beleidsplan was het hele departement betrokken. Om tot een gedragen beleidsplan te komen, is brondocumentatie geraadpleegd en zijn teamsessies en interviews gehouden. Allemaal bedoeld om input te krijgen voor verbeteringen en vernieuwingen in het nieuwe beleid en aansluiting te zoeken met de verschillende doelgroepen. Het DCC-Infrastructuur is van mening dat de gehele crisisorganisatie van IenM minimaal 1 keer per jaar de eigen organisatie moet beoefenen, aangevuld met zoveel mogelijk deelname aan andere (interne, regionale, interdepartementale en internationale) crisisoefeningen.

In 2010 werd de aanbesteding gestart voor het selecteren van drie nieuwe partners voor de uitvoering van het OTO beleid. Een team van het DCC-Infrastructuur is onder procesbegeleiding van een extern bureau, intensief bezig geweest met het opstellen van het aanbestedingsdocument. Na sluiting van de inschrijvingen zijn alle offertes zorgvuldig doorgenomen. Alle geldige offertes zijn vervolgens beoordeeld op basis van de gunningscriteria. De contracten hiervoor werden in december 2010, ondertekend door Jan Hendrik Dronkers, de directeur-generaal van Rijkswaterstaat en drie externe partijen.

# 7.2

Opleiden, Trainen en Oefenen:  
centrale rol

## 2010 : verlengingsjaar met volledig programma

2010 was een verlengingsjaar van de tweede beleidscyclus. Net zoals alle andere jaren is er op alle niveau's geoefend (D1 t/m D4 niveau). In 2010 zijn veel extra basiscursussen crisisbeheersing georganiseerd. Deze basiscursus is door het DCC incompany gefaciliteerd bij RWS Limburg en RWS Noord-Brabant. Ook is een specifieke basiscursus crisisbeheersing voor communicatiemedewerkers gegeven. In opmaat naar de derde OTO cyclus vonden in 2010 al een aantal grotere oefeningen plaats, waarbij een aantal verschillende diensten samen heeft geoefend. Voorbeelden zijn het KNMI met de Waterdienst, RWS Limburg met de Waterdienst en VCNL met RWS Noord-Brabant.

Het DCC-Infrastructuur ontwikkelde ook een handreiking OTO format voor RWS. De handreiking is bedoeld om de regionale en landelijke diensten te ondersteunen bij het opstellen van haar eigen OTO plannen.

### Sonja Kaskens

*programmacoördinator:*

“Drie kwalitatief goede partijen zijn geselecteerd voor OTO.”

# 7.3

Opleiden, Trainen en Oefenen:  
centrale rol

## Rijksbreed Opleiden, Trainen en Oefenen

Bij een rijksbrede crisisorganisatie hoort ook een rijksbreed Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO) beleid. In 2010 werd de NCC Academie opgericht. De NCC Academie heeft als doel zich te ontwikkelen tot het opleidings-, trainings-, en oefeninstituut binnen de rijksbrede crisisorganisatie. De interdepartementale basiscursus crisisbeheersing maakt nu onderdeel uit van de NCC academie. Medewerkers van het IenM departement namen aan deze basisopleiding deel. Ook wordt een deel van de basiscursus verzorgd door docenten afkomstig van IenM. Het DCC participeerde in 2010 in pilottrainingen van de NCC academie, die aan crisis-beleidsadviseurs werden aangeboden. Ook was het DCC betrokken bij de ontwikkeling van de NCC academie.

### Cyberstorm

De Rijksoverheid brengt elk jaar risico's in kaart die een bedreiging kunnen vormen voor de nationale veiligheid. Daarbij wordt per jaar een ander thema voor oefeningen centraal gesteld. Bijvoorbeeld overstromingen(2008), de uitbraak van besmettelijke ziektes(2009), een oliecrisis, uitval van elektriciteit, hitte en droogte, polarisatie en radicalisering, extreme weersomstandigheden en terrorisme. In 2009 zijn scenario's geschreven op het terrein van ICT en telecommunicatie. In 2010 stonden ICT verstoringen centraal. Dat heeft geleid tot een aantal interne oefeningen en ook tot een internationale oefening. Het DCC-Infrastructuur nam op 30 september 2010 deel aan de Amerikaanse oefening Cyber Storm III. Het oefenscenario draaide om een aanval van een cyberworm die wereldwijd miljoenen computers had besmet. Geheime computergegevens dreigde op straat terecht te komen, elektronische bestanden en systemen konden bij een aanval vernietigd of ontoegankelijk worden. Op wegen en stations kon chaos ontstaan door het uitvallen van verkeers- en reizigersinformatie. Economische schade dreigde als de elektronische handel zou stil vallen en er was een dreiging dat de elektriciteit en de telefonie kon uitvallen.

Het doel van de oefening was om de bestaande plannen, procedures en mogelijke maatregelen te oefenen die er zijn om de veiligheid en vitale voorzieningen te waarborgen bij grootschalige uitval van ICT-systemen.

# 7.4

Opleiden, Trainen en Oefenen:  
centrale rol

## Norex 2010 : oefening op de Noordzee

Jaarlijks wordt in opdracht van de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, Dienst Noordzee de North Sea Exercise (NOREX) gehouden. Op 14 oktober 2010 was het DCC-Infrastructuur de gastheer van deze bestuurlijke oefening in de vorm van een workshop.

Jaarlijks worden de procedures en informatiestromen zoals beschreven in het Rampenplan voor de Noordzee geoefend. Dit jaar was het scenario dat veertig kilometer voor de kust van Hoek van Holland in de Eurogeul een tanker en een Roll on – Roll off schip met elkaar in aanvaring kwamen. Gevolg: veel schade en een groeiende olievlek op weg naar de Zuid-Hollandse eilanden.

Het DCC organiseerde een aantal interne oefeningen binnen het eigen departement rondom dit thema. Bij een grote ramp op de Noordzee komt het Regionaal Beheersteam Noordzee (RBN) bij elkaar voor besluitvorming op strategisch niveau en afstemming met bestuurders aan de landzijde wanneer uitstraling naar de kust dreigt. De nadruk gedurende deze oefening lag dan ook vooral op een goede afstemming van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen de betrokken operationele en bestuurlijke diensten en organisaties. Basis van dit alles is het Rampenplan voor de Noordzee 2009. Bij calamiteiten op de Noordzee is het DCC-Infrastructuur het contactpunt voor het Kustwachtcentrum en verzorgt voor deze de communicatie met het NCC.

Er gelden wettelijke verplichtingen om een goed ingerichte crisisorganisatie te hebben en te houden. Een belangrijk onderdeel in deze voorbereidingen is het Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO).

Sonja Kaskens is sinds begin 2010 Programmacoördinator Opleiden, Trainen en Oefenen bij het DCC-Infrastructuur.

Kaskens: “In 2011 is de derde beleidscyclus Opleiden, Trainen en Oefenen van het DCC gestart. In de periode 2011 -2014 gaat het om de verdere professionalisering van de crisisbeheersingsorganisatie. De nadruk ligt hierbij op innovatie en samenwerking met ook met de externe ketenpartners, zoals de veiligheidsregio’s, andere departementen en waterschappen.

Gerard Laanen is hoofd van het DCC-Infrastructuur. Jaarlijks is zijn organisatie verantwoordelijk voor vele opleidingen, trainingen en oefeningen. “Het OTO programma draagt proactief en effectief bij aan de slagvaardigheid van het crisismanagement van IenM.”

A portrait of Sonja Kaskens, a woman with blonde hair, smiling. She is wearing a white blazer with a black floral pattern over a black top. The background is a blurred green and yellow foliage.

# Aan het woord Gerard Laanen en Sonja Kaskens (DCC-Infrastructuur)



2010 was voor het OTO beleid een tussenjaar. Voorbereidingen werden getroffen voor de aanbesteding voor het uitvoeren van het nieuwe OTO beleid. Het DCC-Infrastructuur heeft innovatie, samenwerking en het verhogen van de kwaliteit van de crisisbeheersingsorganisatie hoog in het vaandel staan. Dit vertaalt zich ook in het OTO programma.

**Kaskens:** "innovatie gaat over nieuwe ontwikkelingen van opleidingen, trainingen en/of oefeningen, zoals didactische ontwikkelingen, simulaties/serious gaming, nieuwe opzetten voor oefeningen, maar ook nieuwe mogelijkheden in de voorbereiding of communicatie of borging, zoals informatieplatformen, databases en digitale registratie.

**Kwaliteitsverbetering** gaat over het verbeteren van bestaande opleidingen, trainingen en/of oefeningen. OTO expertise gaat om de continue kennisvergarig van OTO methodieken, de markt en toepassingen. Allemaal zaken die duidelijk terug te zien zijn in de gunning van de aanbesteding." Laanen voegt daar aan toe: "de aanbesteding is een uiterst zorgvuldig proces geweest en met drie nieuwe partijen is er weer fris bloed binnen gehaald."

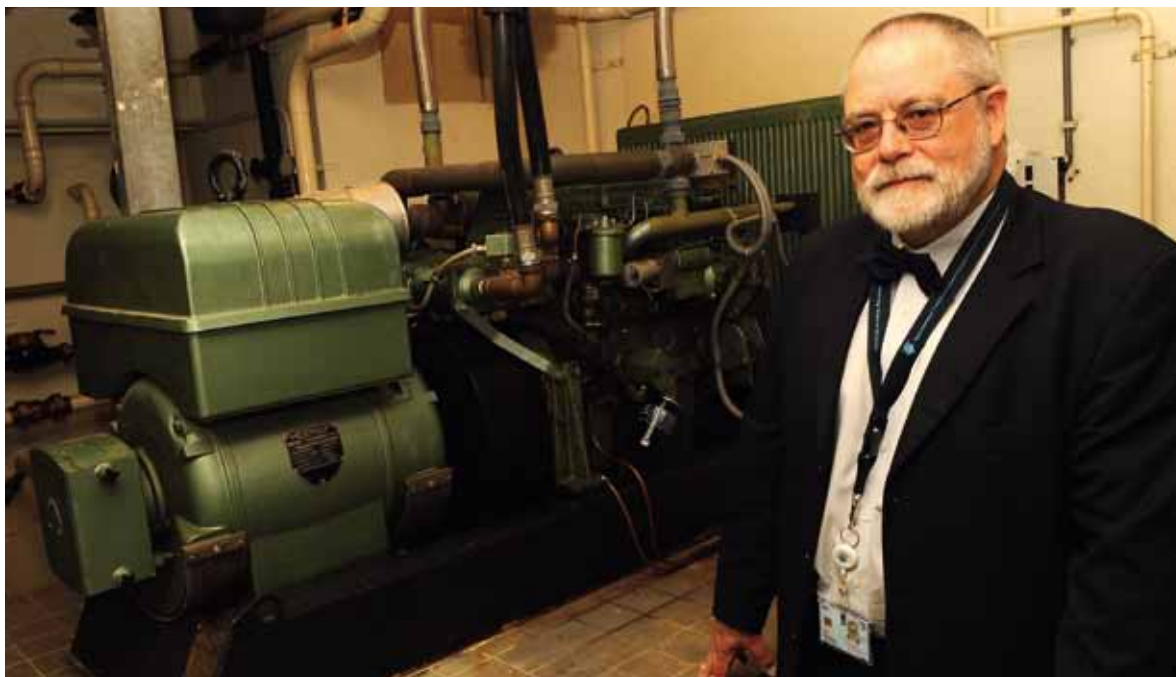
## “Door OTO kan in crisissituaties beter worden gewerkt”

### Intensief traject

De aanbesteding werd gedurende een aantal maanden in 2010 zorgvuldig voorbereid en zo breed mogelijk in de markt gezet. Besloten werd om de aanbesteding in drie percelen te verdelen. Een voor Opleiden, een perceel voor Trainen en een perceel voor Oefenen. Per perceel vonden marktverkenningen plaats. Kaskens: "Wat positief opviel was de grote opkomst van veel verschillende partijen. De beoordelingsfase vond plaats in het najaar, dat kostte veel tijd, maar het resultaat mag er zijn. In december 2010 zijn de contracten met de drie nieuwe OTO partners getekend. Uiteraard is het van groot belang dat er een constructieve samenwerking is tussen de drie percelen. Na wat kleine opstartproblemen draait alles nu prima."

Voorafgaand aan de opleidingen en trainingen wordt nu gestart met een e-learningmodule voor de eerste kennismaking met crisisbeheersing. Doel is het overbrengen van basiskennis, zodat de klassikale basismodule en rollentrainingen meer gericht kunnen zijn op interactie, discussie,

vaardigheden en competenties. Aansluitend volgt een basis cursus crisisbeheersing. Een paar keer per jaar wordt een specifiek crisisthema via een verdiepingsmodule behandeld. Tijdens crisissituaties worden andere vaardigheden, taken en verantwoordelijkheden van functionarissen verwacht dan in de 'normale situatie'. Die worden getraind in de zogenaamde 'rollentrainingen'. Kaskens: "Iedereen moet zijn rol kennen en van daaruit opereren. Het trainen van deze rollen is nieuw en wordt door de deelnemers als positief ervaren. Er zijn verschillende crisisrollen. De procesmanager/voorzitter stuurt de teams aan. De coördinator is de rechterhand van de voorzitter en coördineert de crisisbeheersingsprocessen. Een informatie-makelaar coördineert alle in- en uitgaande informatie. De sitrapshrijver filtert uit alle informatie de stand van zaken, de knelpunten, de vooruitzichten en de besluiten. De liaison vertegenwoordigt de organisatie in een ander overleg."



### Belangrijke pijler

Opleiden, Trainen en Oefenen is dus een belangrijke pijler van het DCC-Infrastructuur. Laanen : “Het DCC-Infrastructuur faciliteert jaarlijks ongeveer 60 opleidingen, trainingen en oefeningen voor de betrokken organisaties en bestuurders binnen IenM. Dat zijn diensten van RWS, onderdelen van de IVW, KNMI, partnerorganisaties als Prorail en LVNL, maar ook op het departementale niveau tot en met de minister. De komende jaren worden de oefeningen steeds complexer, en zal meer in een intern en extern netwerk geoefend worden. Vanaf 2011 zal geregistreerd worden, wie welke opleidingen, trainingen of oefeningen heeft gevolgd.”

### Evalueren essentieel

Het evalueren van opleidingen, trainingen en oefeningen op een uniforme manier is in deze derde beleidscyclus van groot belang. Dat vereist de ontwikkeling van een strategie om een verbeteringslag te maken voor de evaluaties van opleidingen, trainingen en oefeningen. Kaskens: “onderdeel hiervan is dat de crisismanagers van het DCC-Infrastructuur getraind zullen worden in het observeren, evalueren en feedback geven. Daarmee wordt een verbeteringslag gemaakt voor de evaluaties en kunnen de rode draden beter worden gesignaleerd.

Vanaf 2011 leveren de drie nieuwe externe partijen ieder kwartaal een voortgangsrapportage op, die de basis vormt voor het kwartaaloverleg tussen de externe partij en de programmacoördinator OTO.

In een kwartaaloverleg wordt stilgestaan bij de voortgang van de OTO kalender, de afgeronde activiteiten en de samenhang tussen drie percelen. Twee keer per jaar is er een opdrachtgeversoverleg tussen het DCC en drie externe partijen. Input voor dit gesprek zijn de jaarevaluatie en de voortgangsrapportages.”

“Een goede voorbereiding is het halve werk.”

### Oefenen geen doel op zich

In het gehele OTO beleid wordt de nadruk gelegd op het proces van opleiden, trainen, oefenen en evalueren.

Laanen : “Het gaat niet om ad hoc acties, maar om het gehele proces, oefenen is geen doel op zich. Interdepartementale oefeningen moeten goed worden voorbereid in het eigen OTO proces.”

De derde OTO cyclus heeft een duidelijke opbouw. Kaskens : “In het eerste jaar worden vooral individuele teams en organisaties geoefend. In de daarop volgende jaren wordt er in steeds complexere netwerken geoefend. Met de nieuwe OTO cyclus wordt onze crisisbeheersingsorganisatie weer verder geprofessionaliseerd.”

# 9

## Crisisbeheersing IenM, interdepartementaal en internationaal

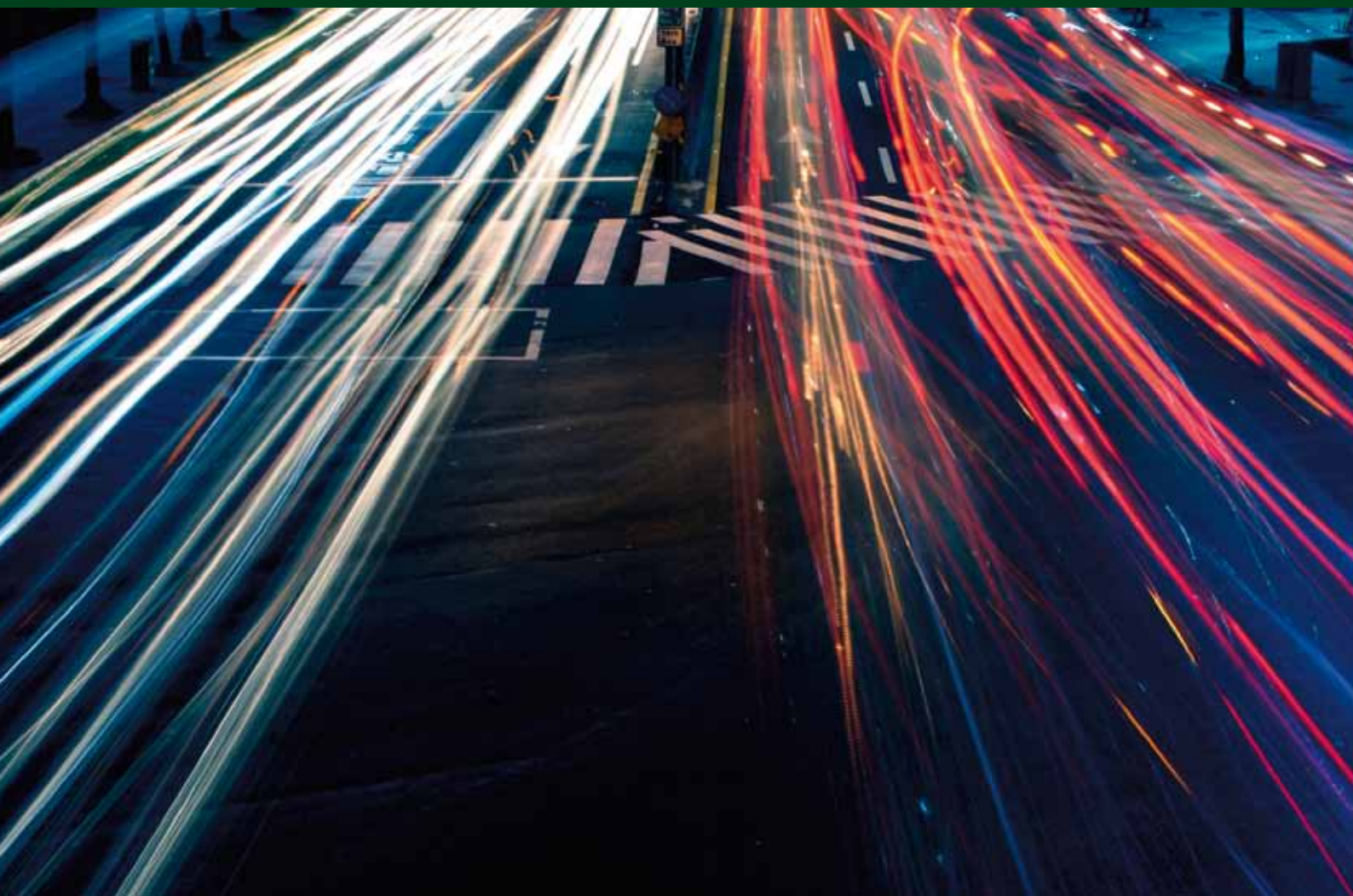
Ook in 2010 vond er weer een gecombineerde tweedaagse bijeenkomst van het DCC-Infrastructuur plaats met alle leden van het Overleg CrisisManagement Verkeer en Waterstaat (OCM-VenW) en het Overleg CrisisManagement Rijkswaterstaat (OCM-RWS).

Op interdepartementaal niveau was er net zoals in 2009 veel aandacht voor het traject Crisisstructuur op Rijksniveau. In 2010 is een aantal belangrijke stappen gezet in dit

traject. Zo is o.a. het informatieknooppunt voor interdepartementale informatieuitwisseling bij crises verder ontwikkeld.

Ook was er aandacht voor de nieuwe situatie voor crisisbeheersing op de BES-eilanden (Bonaire, St. Eustasius en Saba).

In 2010 bezochten twee delegaties uit Japan en Frankrijk het DCC-Infrastructuur.





### OCM-VenW en OCM-RWS

Zowel het OCM-VenW als het OCM-RWS kwamen in 2010 vier keer bij elkaar. De jaarlijkse tweedaagse conferentie in juni vond dit keer plaats op het conferentiecentrum Woudschoten. Naast de gewone vergadering was er ruimte voor informeel netwerken en het uitwisselen van kennis en ervaring. Tijdens de tweedaagse werd er gesproken over de stand van zaken rond de release van Infra-web 3. en vond er een interessante presentatie plaats over scenariodenken. Het centrale thema was de stand van zaken rondom Opleiden, Trainen en Oefenen. Aan de gezamenlijke teambuilding activiteit werd weer vol enthousiasme mee gedaan.

### Bescherming Vitale Infrastructuur en Terrorismebestrijding

Voor alle vitale objecten van IenM is een detailanalyse per object gemaakt waarbij aangegeven is welke aanvullende securitymaatregelen voor de vitale objecten van IenM noodzakelijk zijn om het noodzakelijke basisniveau te bereiken.

Vanuit BZK (als beheerder van het dossier Bescherming Vitale Infrastructuur) wordt een onderzoek uitgevoerd naar de weerbaarheid van de vitale sectoren tegen uitval van Electriciteit en Telecommunicatie. Voor de vitale sector Keren en Beheren Oppervlaktewater is de analyse in 2010 uitgevoerd. Samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat is de rapportage opgesteld en aangeboden aan de Stuurgroep Nationale Veiligheid.

Op het gebied van Terrorismebestrijding is het in 2010 rustig geweest voor de op het Alerteringssysteem Terrorisme bestrijding (ATb) aangesloten sectoren van IenM. De relatieve rust op het front van het Terrorisme wordt ook

landelijk regelmatig naar buiten gebracht door de NCTb. Vanuit de betrokken organisatieonderdelen en het DCC wordt wel actief geparticipeerd in de oefeningen die voor de aangesloten sectoren van IenM op het ATb door de NCTb worden georganiseerd. In 2010 is er deelgenomen aan de ATb oefening voor de sector Zeehavens.

### Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing

Maandelijks komt op interdepartementaal niveau het Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing (IOCB) bijeen. In dit overleg bespreken de hoofden van de departementale coördinatiecentra voor crisisbeheersing gemeenschappelijke interdepartementale (beleids)vraagstukken.

### IOCB - Crisisstructuur op Rijksniveau

Sinds juli 2008 loopt het traject Crisisstructuur op Rijksniveau. Het traject heeft als doel de rijksbrede crisisstructuur te verbeteren zodat een snellere, meer integrale en betere advisering aan de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing (ICCb) en de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing (MCCb) kan plaatsvinden. Ook in 2010 is weer een aantal belangrijke stappen gezet in dit traject.

### Geeta Bhikharie

*communicatiemedewerker:*

“De OCM Tweedaagse leidt tot saamhorigheid en een betere samenwerking.”

Bij het NCC is de informatieloketfunctie opgezet en ingericht. Dit informatieloket coördineert het informatieproces voorafgaand, ten tijde en na afloop van departementoverstijgende incidenten en crises. Het uiteindelijke doel is dat het informatieloket een volledig (gestandaardiseerd) bestuurlijk informatieoverzicht (landelijk totaalbeeld) heeft dat bij verdere opschaling aan het Adviesteam kan worden gegeven of dient ter informatieverstrekking aan burgemeester, veiligheidsregio en/ of andere crisispartners. Voor de informatieloketfunctie heeft het NCC een groot aantal samenwerkingsafspraken gemaakt met de departementen over het attenderen en informeren over incidenten en crises.

Onder begeleiding van het IOCB heeft de Crisisstructuur op Rijksniveau-werkgroep Risicosignalering, Crisisplannen en Dreigingsscenario's (RC&D) voor de aangestelde Crisisbeleidsadviseurs (CBA's) een handleiding opgesteld. Hierin is beschreven wat verwacht wordt van de CBA's en hoe zij hun rol in kunnen vullen. Door de CBA's is in 2010 veel werk verzet voor het Nationale Crisisplan en een aantal dreigingsscenario's. De volgende dreigingsscenario's zijn uitgewerkt: extreem weer, pandemie en uitval van elektriciteit/ict.

Het Informatieknooppunt voor de interdepartementale informatieuitwisseling bij crises is verder ontwikkeld. In het IOCB wordt dit project nauwgezet gevolgd en regelmatig besproken. Na de vaststelling van de organisatorische zaken voor ontwikkeling en beheer, en de noodzakelijke voorzieningen om de interdepartementale informatiebehoefte te ondersteunen, zal in 2011 de aanbesteding en realisatie/ implementatie plaatsvinden.

#### **IOCB - LOS**

In 2010 heeft het IOCB regelmatig de opzet en ontwikkeling van de Landelijke Operationele Staf (LOS) besproken. De LOS is een opschaling van het Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum (LOCC). De LOS adviseert bij nationale crises waarbij de openbare orde en/ of de nationale veiligheid in het geding kan zijn en waarbij regionen overschreden worden. De LOS verricht haar werkzaamheden voor de Ministeriele Commissie Crisisbeheersing (MCCb) via de vigerende nationale crisisbesluitvormingsstructuren. Activering van de LOS zal uitsluitend in uitzonderlijke situaties plaatsvinden. De voorzitter van de MCCb is bevoegd de LOS te activeren bij een nationale crisis. Bij activering van de LOS zal de voorzitter MCCb vooraf overleg hebben met de bij de crisis

betrokken departementen, die op verzoek kunnen participeren.

E.e.a. heeft er toe geleid dat op 29 december 2010 het instellingsbesluit in de Staatscourant is gepubliceerd en dat de minister van Veiligheid en Justitie, onder wiens verantwoordelijkheid de LOS functioneert, het organisatiemodel heeft goedgekeurd.

#### **IOCB- BES-eilanden**

Interdepartementaal is er in het IOCB gesproken over crisisbeheersing en de wettelijke verantwoordelijkheden van de Rijksoverheid voor de BES-eilanden (Bonaire, St. Eustasius en Saba). Sinds 10 oktober 2010 zijn deze eilanden bestuurlijk gezien openbare lichamen die als bijzondere gemeenten functioneren binnen Nederland.

De verantwoordelijkheden van de minister van IenM gelden uiteraard ook op de BES-eilanden. Het stelsel van crisisbeheersing op de BES is dan ook vergelijkbaar met Nederland en in nieuwe wetgeving vastgelegd.

Zowel vanuit VenJ als vanuit de vakdepartementen is uitgezocht welke implicaties deze wettelijke verantwoordelijkheden hebben voor de verschillende departementen en hoe de crisisbeheersing samen met de eilanden, vorm gegeven moet worden. De transitie naar een volwaardige situatie voor crisisbeheersing, incl OTO, op de BES-eilanden zal zeker enige tijd vergen. Uiteraard hebben alle departementen een aantal spoedeisende zaken direct geregeld en ondersteunen zij de eilanden daar waar nodig.





### Bezoek buitenlandse delegaties

Het DCC-Infrastructuur heeft in 2010 overleg gehad met een tweetal buitenlandse delegaties uit Japan en Frankrijk. De Japanse delegatie bestond uit twee medewerkers van de Japanse Ambassade in Nederland en twee hooggeplaatste ambtenaren van het Japanse 'Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism'. De Japanse delegatie wilde zich op de hoogte stellen van het Nederlands watermanagement. Zij toonden grote interesse in de Nederlandse crisisbeheersing bij extreme hoogwatersituaties. Vanuit IenM en het DCC-Infrastructuur is een uitgebreide toelichting gegeven op het samenspel van de specialisten op het gebied van watermanagement met de crisisorganisatie. Er was aandacht voor het watermanagementcentrum van de Landelijke Waterdienst, de Commissie Waterverdeling en het DCC-Infrastructuur zelf.

### René van der Helm

*programmacoördinator Proactie en*

*Preventie :*

“Er is belangrijk werk verricht voor de Crisisstructuur op Rijksniveau.”

Aanleiding voor het Franse bezoek in december was de spekgladde périphérique van Parijs enkele weken eerder.

Mensen hadden tot diep in de nacht in hun auto of op parkeerplaatsen vastgezeten. De Commisaris Politieattaché voor Nederland en de assistent Politieattaché bij de Franse ambassade in Nederland kwamen zich op de hoogte stellen van de Nederlandse gladheidsbestrijding. Het DCC-Infrastructuur heeft uitgelegd dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor het hoofdwegennet en de gemeenten / provincies en waterschappen voor het onderliggende wegennet. Uit de gesprekken bleek dat de Franse situatie vergelijkbaar is met de Nederlandse. Het grootste verschil bleek het weeralarm. Het KNMI vaardigt een liaison af naar het expert- of calamiteitenteam van VCNL om de situatie op de weg mede te beoordelen vanuit de meteorologie. In Frankrijk valt het nationale weerinstituut onder het ministerie van Onderwijs / Research en Development en staat daardoor wat verder af van de operationele praktijk.

# 10

## Het DCC-Infrastructuur in 2010

Het DCC-Infrastructuur werd in de eerste helft van 2010 geconfronteerd met personele onderbezetting. Twee crisismanagers accepteerden een nieuwe uitdaging elders. In combinatie met de vele crises en incidenten legde dit een grote druk op de medewerkers en de piketdiensten.

Gelukkig was na de zomer het team op volle sterkte en wisten de nieuwe crisismanagers hun weg al snel te vinden. Tijd werd gemaakt voor werkwijze oefeningen en teamsessies. Naast het trainen van de eigen medewerkers, onderging ook de werkomgeving een verdere professionalisering. Een kennisomgeving voor laagdrempelige communicatie en ken-

nisdeling werd geïmplementeerd. Na de verkiezingen kwam de opdracht om onderdelen van VROM samen te voegen met Verkeer en Waterstaat. Dit werd het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Op dit moment zijn er twee DCC's, één voor Milieu en één voor Infrastructuur. Het is de bedoeling dat op korte termijn een DCC IenM wordt gevormd.

Voor het eerst ging een rijkstrainee aan de slag bij het DCC. Dit is goed bevallen en bood meerwaarde voor de werkzaamheden van het DCC.

In 2010 werd veelvuldig gebruik gemaakt van de vergader- en videoconferentie faciliteiten van het DCC-Infrastructuur.



## Infrastructuur en faciliteiten

In 2010 werd door een externe leverancier succesvol een kennisomgeving via een webapplicatie ingericht. De functionaliteit voor deze omgeving is gespecificeerd door de interne werkgroep organisatie en systemen van het DCC-Infrastructuur. De kennisomgeving is belangrijk om elkaar goed te informeren en kennis te delen. Bovendien is het nu mogelijk minder e-mailverkeer te laten plaatsvinden en gebruik te maken van (micro) blogfunctionaliteiten.

De kennisomgeving is nog volop in ontwikkeling en kan pas echt goed gebruikt worden als ook de recente software geïnstalleerd zal worden.

De moderne faciliteiten van het DCC zoals videoconferencing, worden ingezet bij oefeningen en opschaling zoals bijvoorbeeld voor het dreigende stroomtekort.

De vergaderfaciliteiten worden intensief gebruikt tijdens bijeenkomsten en oefeningen. Sinds 2010 kan ook vanuit het beschermde onderkomen 'realtime' met vergaderingen worden meegekeken.

## Anne-Marie Smits

*managementassistent:*

“De aanleiding voor overwerk is nooit leuk, maar als het DCC is opgeschaald is er altijd een goede sfeer van saamhorigheid.”

## Team en medewerkers

In 2010 kampte het DCC met een onderbezetting van twee crisismanagers. Dit legde een zware druk op de organisatie. Twee nieuwe crisismanagers versterkten in de tweede helft van 2010 het DCC. Zij draaiden na een gedegen opleidings-traject op het gebied van crisisbeheersing volledig mee.

De medewerkers van het DCC worden regelmatig bijgeschoold en zijn actief betrokken bij een groot aantal oefeningen. Ook de eigen werkwijze wordt regelmatig beoefend en tegen het licht gehouden.

## Patricia Klein

*rijkstraine:*

“Geen dag is hetzelfde; dat trekt me aan, naast je projecten doen er zich altijd veel ad-hoc dingen voor.”

Voor de teamgeest en het samenstellen van ideale koppels ten tijde van een crisis of incident werd in 2010 een aantal teamsessies georganiseerd. Hiervoor zijn de Belbin rollen op individueel- en teamniveau als kapstok gebruikt.

## Doorkijk 2011





# Begroting DCC-Infrastructuur

Omschrijving	Budget
WOCB	100.000
Beleidsontwikkeling en coördinatie DCC-Infrastructuur	
Klantenonderzoek DCC-Infrastructuur	22.000
Evaluaties crises	71.000
Opleiden en Oefenen IenM organisaties	
Managementtrainingen	150.000
Teamsessies voor crisismanagement	60.000
Teamsessies voor directieteams	185.000
Maatwerkmodule Crisisbeheersing & Rampenbestrijding	20.000
Aanpassing crisisruimte DCC-Infrastructuur	40.000
Communicatie werkzaamheden	83.000
Projectondersteuning DCC-Infrastructuur	175.000
Noodnetaansluitingen	50.000
Noodpompen DCC-Infrastructuur (in beheer bij RDII)	18.000
OCM-RWS en OCM-VenW	25.000
Infra-Web	226.000
GIS toepassing DCC-Infrastructuur	75.500
Totaal	1.300.500

Het team is op volle sterkte en bijzonder gemotiveerd om crisisbeheersing naar een nog hoger niveau te brengen. Het DCC zal voortaan voor alle soorten crises worden ingezet. Opleiden, Trainen en Oefenen nieuwe stijl gaat het tweede jaar in en alle kleine opstartprobleempjes zijn opgelost.

De resultaten van het klanttevredenheidsonderzoek, dat startte in 2010, zal leiden tot verbeterpunten. In 2011 wordt ook duidelijk hoe de organisatie en bezetting van het DCC-Milieu en het DCC-Infrastructuur, in één gemeenschappelijk DCC-IenM, uiteindelijk vorm zal gaan krijgen.

## Neresh Soekoe

*medewerker bedrijfsvoering:*

“Ik heb een bijdrage mogen leveren aan de gunningscriteria voor de aanbesteding opleiden, trainen en oefenen.”

## Afkortingen

ACO	Ambtelijk Crisis Overleg
AIVD	Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst
ATb	Alerteringssysteem Terrorismebestrijding
BOA	Beeldvorming Oordeelsvorming Advies
BOT-mi	Beleids Ondersteunend Team milieu-incidenten
BVI	Bescherming Vitale Infrastructuur
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
BUZA	Ministerie van Buitenlandse Zaken
CBA	Crisisbeleidsadviseur
CoR	Crisisbeheersing op Rijksniveau
CoPI	Commando Plaats Incident
CVS	Corporate Veiligheid en Security
DCC's	Departementale coördinatiecentra
DCC-Infrastructuur	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing Infrastructuur
DCO	Directie Communicatie
DG	Directoraat-generaal Directeur-Generaal
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
DT-RWS	Directieteam Rijkswaterstaat
EU-MICC	European Union Monitoring and Information Coordination Centre
HDJZ	Hoofd Directie Juridische Zaken
ICCb	Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IOCB	Interdepartementaal Overleg Crisisbeheersing
IPO	Interprovinciaal Overleg
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
KMAR	Koninklijke Marechaussee
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KP-iOTO	Kennisplatform Interdepartementaal Opleiden, Trainen, Oefenen
LBI	Landelijk Beleidsteam Incidenten
LDHO	Landelijk Draaiboek Hoogwater en Overstromingen
LCO	Landelijke Coördinatiecommissie Overstromingsdreiging

LCW	Landelijke Commissie Waterverdeling
LNV	Ministerie van van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LOCC	Landelijk Operationeel Coördinatie Centrum
LOPE	Landelijk Operationele Plan Evacuatie
LOS	Landelijke Operationele Staf
LTFO	Landelijk Team Forensisch Opsporing
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MCCb	Ministeriële Commissie Crisisbeheersing
MIC	Monitoring and Information Centre
NAVO	Noord Atlantische Verdrag Organisatie
NCC	Nationaal CrisisCentrum
NOREX	North Sea Exercise
NRB	Nationale Risico Beoordeling
NS	Nederlandse Spoorwegen
NCTb	Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding
OCM-RWS	Overleg CrisisManagement Rijkswaterstaat
OCM-VenW	Overleg CrisisManagement Verkeer en Waterstaat
OG	Operationele Groep
OOV	Openbare Orde en Veiligheid
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
OvV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
PDCA	Plan Do Check Act
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RvdVR	Raad voor de Veiligheid en Rechtsorde
RBN	Regionaal Beheersteam Noordzee
RWS	Rijkswaterstaat
SLA	Service Level Agreement
SMO	Stuurgroep Management Overstromingen
SSO	Shared Service Organisatie
SVC	Scheepvaart Verkeer Centrum
TMO	Taskforce Management Overstromingen
VCNL	Verkeerscentrum Nederland
VenJ	Ministerie van Veiligheid en Justitie
VWS	Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport
WOGB	Werkgroep Olie- en Chemicaliënbestrijding
ZOAB	Zeer Open Asphalt Beton

# Colofon

## **Uitgegeven door**

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Juli 2011

## **Coördinatie en advies**

DCC-Infrastructuur  
Ben Smit  
Saskia Best

## **(Eind)redactie**

DCC-Infrastructuur  
Redmond®  
Saskia Best

## **Ontwerp**

Redmond®

## **Fotografie**

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Redmond®  
Evert Jan Daniels  
Koert van Elp  
Dick Verbaan  
Wim Spaans

## **Opmerking**

Eind 2010 werd de naam van het DCC-VenW veranderd in DCC-Infrastructuur. Voor de eenduidigheid is in dit gehele jaar-overzicht gebruik gemaakt van de naam DCC-Infrastructuur.



DCC-Infrastructuur  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Koningskade 4  
2596 AA Den Haag

Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

Tel.: 070 - 356 85 55  
Fax: 070 - 356 80 60  
E-mail: [info@dccvenw.nl](mailto:info@dccvenw.nl)  
Internet: [www.dccvenw.nl](http://www.dccvenw.nl)