

ROU voel

Barcelona 2009. 9

|   |   |                                      |
|---|---|--------------------------------------|
| Reisdoel en periode:<br><b>Barcelona 24 sept. – 29 sept. 2009</b> |   | Functie bestuurder:<br>HID RWS RDU   |
| Aantal deelnemers   |   | 1                                    |
|   | aantal deelnemers betaald uit publieke middelen | 1                                    |
|   | dienst en functie meereizende ambtenaren        | Geen                                 |
| Reisbestemming  |   | Barcelona                            |
| (Reisduur)  |   | 6 dagen                              |
| Reisdoel  |   | Persoonlijke training "Grenzen over" |
| Kosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen           |   | €15.080,-- (inclusief cursuskosten)  |
|   | uurvergoedingen                                 | nvt                                  |
|   | overnachtingen                                  | 5                                    |
|   | ontbijt, lunch, diner                           | € 251, 60                            |
|   | Representatie                                   |                                      |
|   | trein-/vliegtuigkosten                          | €202,53                              |
|   | locale uitstapjes, entree- en reiskosten        | nvt                                  |
|   | Diversen (o.a. taxi)                            | nvt                                  |
| Verantwoordingsverslag  |   | --                                   |
|   |   |                                      |

MANCHESTER 2010. 7

|   |   |  |
|---|---|--|
| Reisdoel en periode:<br><b>Manchester 9 en 10 juli 2009 met de Nederlands politie</b> |   | Functie bestuurder:<br><b>HID RWS DZH</b>  |
| Aantal deelnemers   |   | 5 (RWS-delegatie)  |
|   | aantal deelnemers betaald uit publieke middelen | 5  |
|   | dienst en functie meereizende ambtenaren        | Projectmanager incident management, Dienst Utrecht<br>Projectmanager incident management, Dienst Utrecht<br>Directeur Vekeerscentrum NL, Dienst Utrecht<br>Jurist, Corporate Dienst. |
| Reisbestemming  |   | Manchester, UK   |
| (Reisduur)  |   | 2 dagen (1 nacht)  |
| Reisdoel  |   | Verkenning samenwerking Politie en Highways Agency   |
| Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen                           |   | €9038,00 (all in)  |
|   | uurvergoedingen                                 | nvt  |
|   | overnachtingen                                  | €2.394,00  |
|   | ontbijt, lunch, diner                           | Zie opm reiskosten   |
|   | representatie                                   | “  |
|   | trein-/vliegtuigkosten                          | €6.342,00  |
|   | locale uitstapjes, entree- en reiskosten        | nvt  |
|   | Diversen (o.a. meeting room and fee)            | €302,00  |
| Verantwoordingsverslag  |   | programmaboekje  |

Bijlagen:

1. programmaboekje

# **Studiereis Manchester**

**Verkenning samenwerking Politie en Highways Agency**

**9 – 10 juli 2009**

**Toelichting reis**

**Programma**

**Deelnemers UK**

**Deelnemers NL**

**Reisinformatie**

**Bijlage 1: Achtergrondinformatie**

**Bijlage 2: Plan van Aanpak Topoverleg**

## **TOELICHTING REIS**

Op 19 februari jl. heeft de eerste vergadering plaatsgevonden van het Topoverleg HWN Politie – Rijkswaterstaat. Het Topoverleg beoogt tot een betere wederzijdse afstemming te komen van de werkzaamheden op en rond het hoofdwegennet en zal twee à drie keer per jaar plaatsvinden. Het streven is om in het najaar van 2009 de politie en de Rijkswaterstaat op strategisch niveau een intentieverklaring te laten opstellen voor het gezamenlijk ontwikkelen van landelijke kaders voor de operationele samenwerking op en rond het hoofdwegennet. Drie hoofdthema's staan hierbij op de voorgrond:

- Operationele samenwerking en afstemming op en langs de weg, waaronder de afspraken op het gebied van incident management.
- Uitwisseling van informatie over de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet.
- De mogelijke inzet van de Rijkswaterstaat als ondersteunende organisatie voor de verkeerscoördinatie in crisissituaties.

Het Topoverleg heeft besloten om op 9 en 10 juli 2009 een gezamenlijke studiereis naar Engeland te organiseren. Daar hebben de Police en de Highways Agency in de afgelopen jaren veel energie gestoken in het verder ontwikkelen van de samenwerking tussen politie en wegbeheerder op en langs de Britse snelwegen.

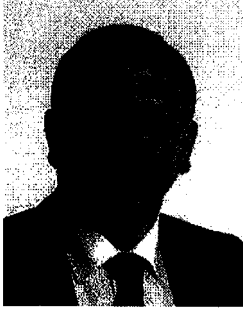
Doel van de studiereis is in de eerste plaats om beelden te krijgen van de wijze waarop de samenwerking tussen de Police en de Highways Agency is georganiseerd. De verwachting is dat elementen van de overeenkomsten in Engeland aanknopingspunten zullen bieden voor de Nederlandse situatie. Hiervan kan de projectleiding gebruik maken bij het opstellen van een plan van aanpak voor het ontwikkelen van de landelijke kaders op de genoemde gebieden. Daarnaast beoogt de reis ook om werkrelaties tot stand te brengen met Engelse collega's die goed zijn ingevoerd op deze terreinen.

## PROGRAMMA

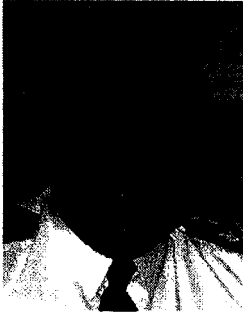
| <b>Thursday 9<sup>th</sup> July</b> |  |
|-------------------------------------|--|
| 8.00 - 8.15                         | Gathering at the Meeting Point at Schiphol Airport   |
| 10.10                               | Departure from Schiphol Airport  |
| 10.30                               | Arrival at Manchester Airport  |
| 11.30                               | Arrival at North West Regional Control Centre (RCC)<br>Welcome and brief tour<br>Host: Dave Grunwell (Highways Agency)   |
| 12.30                               | Lunch  |
| 13.30                               | Developing and Delivering the Traffic Officer Services<br>Short presentation / introduction Dutch delegation<br>Presentation and discussion with Deputy Chief Constable Adam Briggs<br>(Chairman ACPO Roads Policing Operations Forum) and Derek Turner,<br>David Stones and Stefan Kowal (Highways Agency)        |
| 16.30                               | Departure for the Radisson Edwardian Hotel in Manchester City  |
| 18.30                               | Dinner with some Representatives from Police and HA  |
| <b>Friday 10<sup>th</sup> July</b>  |  |
| 8.30                                | Departure from Hotel   |
| 9.15                                | Arrival at RCC<br>Host: Jamie Carr (Highways Agency)   |
| 9.30                                | Police / Highways Agency Co-operation in Practice:<br>The North East Approach to Enforcement – Chief Inspector Mick Hunter<br>The North West Model – David Cronin (HA) / Ange Penny (Cheshire<br>Police) / Insp. Dave Corcoran (Merseyside Police)<br>The Traffic Incident Management Program (TIM) – David Stones |
| 12.00                               | Lunch  |
| 12.45                               | Incident Prevention Initiatives – David Stones   |
| 13.30                               | Closing Discussion   |
| 14.00                               | Departure from RCC   |
| 14.30                               | Evaluation Discussion Dutch Delegation in a Conference Room at the Airport   |
| 15.45                               | Move to Departures at Manchester Airport   |
| 16.40                               | Departure from Manchester Airport  |
| 19.00                               | Arrival at Schiphol Airport  |



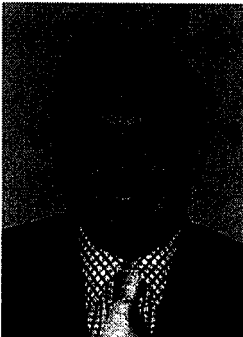
## **DEELNEMERS UK**



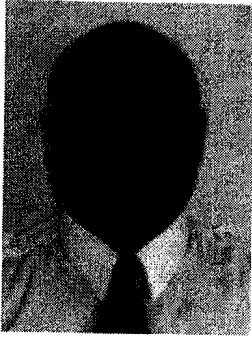
**Network Operations Board Director for the Highways Agency (HA) and is the HA Lead on the HA / ACPO Partnership Board.**



**Deputy Chief Constable Adam Briggs of North Yorkshire Police is Chair of the Association of Chief Police Officers (ACPO) Roads Policing Operations Forum. He is also the ACPO Lead on the HA / ACPO Partnership Board.**



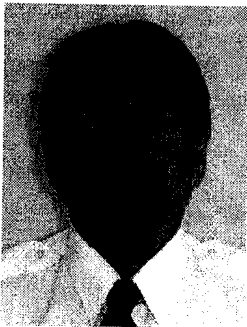
**HA Network Operations Regional Divisional Director for the North West.**



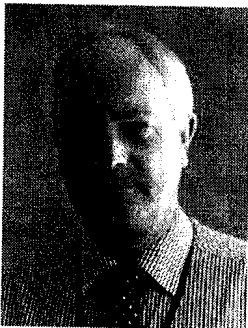
HA Regional Operations Manager for the North West. He is responsible for the Traffic Officer Service, including the Regional Control Centre (RCC)



Group Leader of the Programme Delivery Group within the Network Operations Central Division. The group is responsible for developing and improving the operational capability of the Highways Agency, particularly the Traffic Officer Service and incident management.



HA Operations Managers for the Traffic Officer Service in the North West.



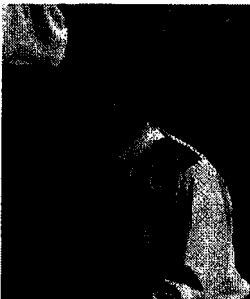
Responsible for liaison between the Highways Agency and the Emergency Services. Prior to joining HA, Stefan was a Superintendent at Greater Manchester Police.



Chief Inspector of West Yorkshire Police is the head of the Regional Roads Policing Team for Yorkshire and the Humber and is based in HA's North East RCC. The Regional Road Policing team is a partnership between 4 police forces (West Yorkshire, South Yorkshire, North Yorkshire and Humberside).



Inspector with Merseyside Police and is the driving force behind the joint working between the Police and Highways Agency.

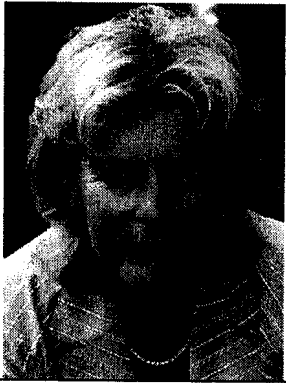

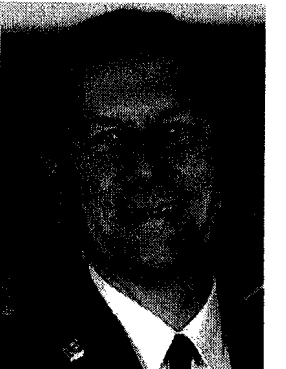


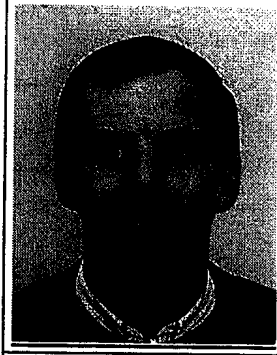
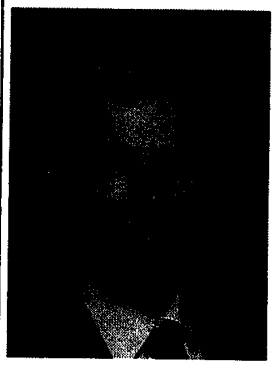
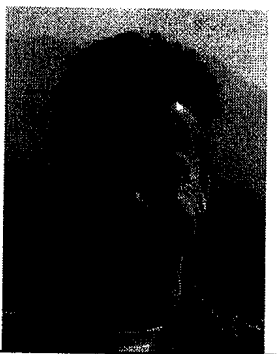
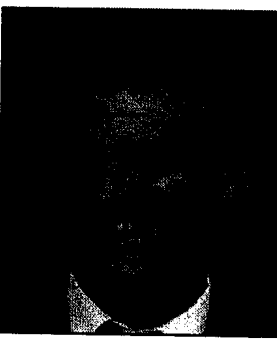
Police Officer with Cheshire Police and has been with the Highways Agency Regional Control Centre from the outset – helping to train control room operators and overseeing the formation of the North West Motorway Police Group.

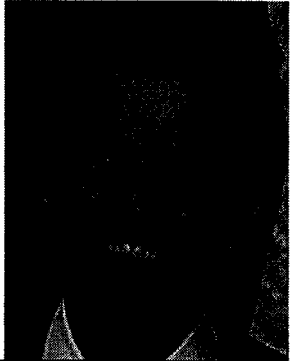

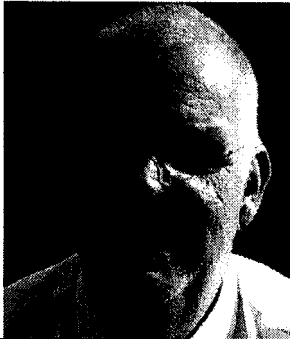
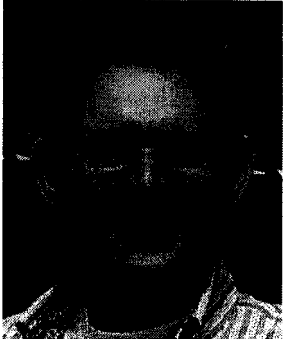


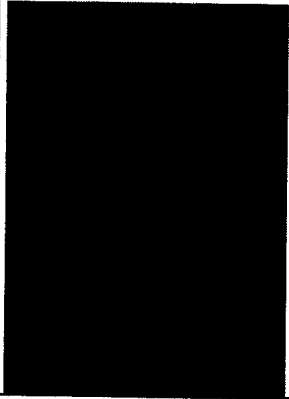
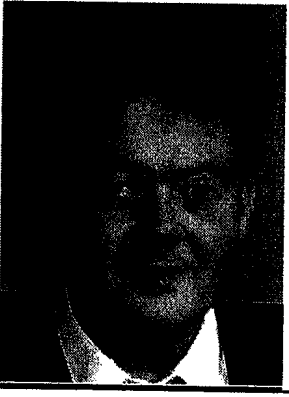
Responsible for liaison between HA and Rijkswaterstaat. He is currently based at Rijkswaterstaat's Head Office in The Hague.

## DEELNEMERS NL

|   |  |
|---|--|
|    | <p>Managing Director of Rijkswaterstaat Utrecht and is member of the Management Team of the Rijkswaterstaat. As National Traffic Manager she is mandated by the Director-General of the Rijkswaterstaat for matters on Operational Traffic Management.</p> |
|   | <p>Chief Constable of the Police Force Flevoland. Within the Dutch Board of Chief Commissioners he is responsible for Traffic Issues.</p>  |
|  | <p>Director of Police of the Netherlands Police Agency (Korps Landelijke Politiediensten, KLPD).</p>   |

|   |  |
|---|--|
|    | <p><b>Assistant Chief Constable of the Police Force Utrecht and Chairman of the Dutch Police Strategic Policy Group on Road Traffic.</b></p>   |
|   | <p><b>Director of the Dutch National Traffic Centre (Verkeerscentrum Nederland – VCNL) of the Rijkswaterstaat and is responsible for the operational level of traffic management on the Dutch Main Roads Network.</b></p>                  |
|  | <p><b>Head of the Section Traffic Safety of the Directorate-General Mobility of the Ministry of Transport, Public Works and Water Management.</b></p>  |
|  | <p><b>Senior Legal Counsel Rijkswaterstaat and has an advisory role in the legal aspects of Rijkswaterstaat traffic management policy and operations, focusing on the interconnecting roles of Rijkswaterstaat and Traffic Police.</b></p> |

|   |  |
|---|--|
|    | <p>Policy Consultant of the Dutch Police Institute and assists Bert Wijbenga on Traffic Policy Issues.</p>   |
|    | <p>Project Manager of the Traffic Police of the KLPD. She is responsible for the Liaison between the KLPD and the Rijkswaterstaat.</p>                       |
|  | <p>consultant on policy and development of the Traffic Police of the KLPD and is consultant for the Dutch Police Strategic Policy Group on Road Traffic.</p> |
|  | <p>Senior Consultant on Incident Management of the Dutch Traffic Management Centre (VCNL) of the Rijkswaterstaat.</p>  |

|  |  |
|--|--|
|   | <p>Consultant on Incident Management of the Dutch Traffic Management Centre (VCNL) of the Rijkswaterstaat.</p>   |
|  | <p>senior management consultant and participates in the project for creating national guidelines for the collaboration between the Police and the Rijkswaterstaat on the Dutch Highways.</p> |

## REISINFORMATIE

### VLUCHTGEGEVENS

|         |                              |        |        |
|---------|------------------------------|--------|--------|
| KL 1081 | 09JUL Amsterdam – Manchester | v.1010 | a.1030 |
| KL 1088 | 10JUL Manchester – Amsterdam | v.1640 | a.1900 |
| KL 1081 | 09JUL Amsterdam – Manchester | v.1010 | a.1030 |
| KL 1074 | 10JUL Manchester – Amsterdam | v.0925 | a.1155 |

### VLUCHTGEGEVENS

|         |                              |        |        |
|---------|------------------------------|--------|--------|
| KL 1081 | 09JUL Amsterdam – Manchester | v.1010 | a.1030 |
| KL 1092 | 11JUL Manchester – Amsterdam | v.1655 | a.1925 |

### HOTEL

Radisson Edwardian Hotel Manchester  
Free Trade Hall, Peter Street  
Manchester M2 5GP

Telephone: +44 (0)161 835 9929  
Facsimile: + 44 (0)161 835 9979

Email: [resmanc@radisson.com](mailto:resmanc@radisson.com)  
[www.radissonedwardian.com/manchester](http://www.radissonedwardian.com/manchester)



## INCHECKEN

██████████ zal het reisgezelschap via Internet groepsgewijs inchecken op de avond voor vertrek. Om vertragingen te voorkomen wordt geadviseerd om – indien haalbaar – alleen handbagage mee te nemen.

## VOORSCHRIFTEN VOOR HANDBAGAGE

| Klasse               | Aantal & Afmetingen                       | Gewichtsbeperving  | Accessoires   |
|----------------------|---|--|---|
| <b>Economy Class</b> | 1 bagagestuk van 55 x 25 x 35 cm (lxbxh)* | Het totaalgewicht, inclusief accessoires, mag niet meer bedragen dan 12 kg | Handtas,<br>Aktetas,<br>Camera,<br>Wandelstok,<br>Paraplu,<br>Kleine laptop |

\*De som van de afmetingen mag niet meer bedragen dan 115 cm, inclusief wielen en handvatten

### Dit zijn de regels voor vloeistoffen in uw handbagage:

- De nieuwe regels gelden voor vloeistoffen zoals water en andere drankjes voor consumptie. Ook geldt het voor gels, pasta's, lotions en de inhoud van spuitbussen. Toiletartikelen zoals tandpasta, scheerschuim, haargel, lipgloss en crèmes vallen dus ook onder de nieuwe regels
- U kunt alleen nog vloeistoffen en gels meenemen in verpakkingen van niet meer dan 100 milliliter
- Deze verpakkingen mogen alleen worden meegenomen in een hersluitbaar doorzichtig plastic zakje
- Per persoon mag één doorzichtig plastic zakje worden meegenomen
- Het doorzichtige plastic zakje mag niet groter zijn dan 1 liter en kunt u van huis meenemen

### Extra informatie over vluchten van of naar het Verenigd Koninkrijk

- Als gevolg van nieuwe regelgeving mogen passagiers die van een **Britse luchthaven** vertrekken slechts één stuk handbagage meenemen, ongeacht de klasse waarin u reist.
- Vanaf 1 mei 2007 worden op alle **Britse luchthavens** de vloeistoffen in uw handbagage getest. Dit vindt plaats bij de handbagagecontrole. Houdt u er rekening mee dat deze nieuwe regeling kan zorgen voor langere wachttijden bij de handbagagecontroles.

## **BIJLAGE 1**

### **SAMENWERKING HA EN ACPO: ENKELE NOTIES**

#### ***Toelichting***

Deze notitie is opgesteld om de deelnemers aan de studiereis naar Manchester enige achtergrondinformatie te geven over de ontwikkelingen in de samenwerking tussen de Britse politie en de Highways Agency in de afgelopen jaren.

#### ***Beleidsmatige afspraken en overeenkomsten***

Bij het uitwerken van een toekomstvisie voor het Engelse hoofdwegennet medio jaren negentig constateerde de beheerder van dat netwerk, the Highways Agency (HA), dat samenwerking met de regionale politiekorpsen een kritieke succesfactor zou gaan vormen. Er werd contact gezocht met de Britse Association of Chief Police Officers (ACPO). De ACPO is een soort ZBO-achtige organisatie die in een aantal opzichten vergelijkbaar is met de Nederlandse Raad van Hoofdcommissarissen, zij het dat de ACPO iets ruimere verantwoordelijkheden en bevoegdheden lijkt te hebben. Krachtens haar statuten geeft de ACPO in samenwerking met de Association of Police Authorities (vergelijkbaar met het Nederlandse beraad van korpsbeheerders) en de regering op strategisch niveau richting aan de ontwikkeling van de politie in Engeland, Wales en Noord-Ierland. Daarnaast coördineert de ACPO bij nationale crisissituaties namens de hoofdcommissarissen de strategische inzet van de politie. De ACPO heeft tientallen beleidsdocumenten en richtlijnen gepubliceerd over uiteenlopende onderwerpen zoals bijvoorbeeld maatschappelijke veiligheid, huiselijk geweld, het gebruik van geweldsmiddelen door de politie, informatiegestuurd politie-optreden, standaard werkwijzen voor de politie en diverse onderwerpen met betrekking tot de politie-inzet op het gebied van verkeer.

De samenwerking rondom het opstellen van de toekomstvisie voor het Engelse hoofdwegennet heeft geleid tot een strategisch partnership tussen de HA en de ACPO. De visie op de maatschappelijke doelstellingen ten aanzien van het toekomstig functioneren van het hoofdwegennet ('motorway network') zijn kort na de eeuwwisseling vastgelegd in het 'Network Operations Partnership Agreement'. Uitgaande van de doelstellingen van beide organisaties<sup>1</sup> worden er drie gezamenlijke doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het hoofdwegennet:

---

<sup>1</sup> Doelstellingen van de HA voor het motorways network zijn (1) veilige wegen, (2) betrouwbare reistijden en (3) adequate informatievoorziening voor reizigers. De weginspecteurs van de HA zijn gericht op het bevorderen van de doorstroming en het voorkomen van schades en ongevallen. Doelstellingen voor de verkeerspolitie zijn (1) criminelen geen gebruik laten maken van het netwerk, (2) beperken aantal verkeersslachtoffers, (3) terrorismebestrijding, (4) asociaal gedrag terugdringen en (5) bevorderen van maatschappelijk 'vertrouwen' (confidence and reassurance') door te surveilleren op de wegen.

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Het terugdringen en beperken van filevorming ten gevolge van incidenten
- 'Vrijspelen' van politiecapaciteit voor de aanpak van criminaliteit op en rondom de hoofdwegen. Hiertoe worden niet-kerntaken die de politie uitvoert zoveel mogelijk overgeheveld naar de wegininspecteurs van de HA.

Om deze doelstellingen te realiseren worden de traditionele rollen van wegbeheerder en politie gemodificeerd: de wegbeheerder wordt een proactief netwerkmanager en de politie richt zich vooral op informatiegestuurd inzet om de criminaliteit terug te dringen (intelligence-led targeting of criminal activity). Deze rollen en taakverdelingen zijn later ook vastgelegd in het 'Roles and Responsibilities Review' (juni 2003) van de ACPO en de HA.

In aansluiting op de 'Network Operations Partnership Agreement' worden de contouren en uitwerkingen van de gewenste samenwerking tussen politie en wegbeheerder tot op gedetailleerd niveau vastgelegd in het 'Network Operations National Guidance Framework' (ook wel aangeduid als National Guidance Framework, NGF; 1<sup>o</sup> editie oktober 2003, 2<sup>o</sup> editie 2005). Beide documenten zijn op landelijk niveau ondertekend door de ACPO en de HA. Uitwerking vindt plaats in een zevental regionale samenwerkingsovereenkomsten tussen politieregio's en de regionale afdelingen van de HA. Vanuit zeven 'Regional Control Centers' (implementatie 2004 – 2006) wordt de samenwerking gecoördineerd. De regionale samenwerkingsovereenkomsten bevatten onder andere de operationele plannen voor de inzet van beide organisaties in de betreffende regio's. Hieronder is een korte toelichting gegeven op de opzet van het NGF dat het raamwerk voor de regionale overeenkomsten bevat.

De Traffic Management Act 2004 (TMA 2004), die werd ingevoerd om congesties en andere verstoringen van de verkeersafwikkeling tegen te gaan, voorziet onder meer in een aantal wettelijke taken en bevoegdheden voor wegininspecteurs van de HA en in richtlijnen voor de inzet van lokale verkeersautoriteiten op het gebied van netwerkmanagement. In 2007 is in het verlengde hiervan overeenstemming bereikt tussen de HA en andere wegbeheerders (Local Traffic Authorities) over een National Guidance Framework for Operational Activities between Local Traffic Authorities and the Highways Agency.

In januari 2007 is in aanvulling op de NGF en de TMA 2004 overeenstemming bereikt tussen de HA en de ACPO over de 'Traffic Incident Management Strategic Agreement', waarin uitgebreid wordt ingegaan op de wijze waarop politie en wegbeheerder op het hoofdwegennet ongevallen zullen afhandelen. De taakverdeling lijkt op hoofdlijnen te corresponderen met de (nieuwe) taakverdeling in Nederland. In januari 2009 zijn richtlijnen voor operationele samenwerking opgenomen in het Traffic Incident Management Guidance Framework (TIMGF) en daarmee ook onder de NGF gebracht. Het TIMGF is in januari 2009 ondertekend door onze gesprekspartners Derek Turner en Adam Briggs.

### ***Korte toelichting opzet NGF***

In het NGF zijn de richtlijnen opgenomen voor het gewenste optreden van de politie en de wegbeheerder op en rond het motorways network. Voor beide organisaties worden de 'control office functions' (bureautaken), activiteiten op de weg en 'central functions' (planning en coördinatie) vastgelegd. De uitwerking krijgt – zoals gezegd – gestalte in zeven regionale samenwerkingsovereenkomsten. Onderwerpen die in het NGF aan de orde komen zijn onder andere:

- Welke inzet leveren beide organisaties in termen van aantallen mensen, functies en taken en inbreng in regionale samenwerkingsverbanden?
- Welke financiële en materiële inbreng leveren beide organisaties?
- Welke producten en resultaten leveren beide organisaties?
- Hoe wordt de communicatie gestalte gegeven?
- Hoe vindt de samenwerking en informatie-uitwisseling plaats?
- Welke specifieke afspraken worden gemaakt?
- Hoe wordt er gemonitord?
- Hoe wordt er toezicht gehouden op de samenwerking?

De NGF kent een vergaande mate van detaillering. Zo worden bijvoorbeeld 31 'functions' uitgewerkt die deel uitmaken van de overeenkomsten. In de presentaties van onze gastheren op donderdag 9 juli a.s. zullen hier overzichten van worden getoond en wordt aangegeven op welke onderdelen verschuivingen hebben plaatsgevonden tussen taken en verantwoordelijkheden van politie en HA.

Overzicht van kerndocumenten bij de samenwerking tussen HA en ACPO

|                                      | <b>Highways Agency</b>  | <b>Joint</b>  | <b>Police</b>   |
|--------------------------------------|---|---|---|
| <b>Strategic Influences</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corporate Business Plans</li> <li>• Reliability Delivery Plan</li> <li>• Traffic Incident Management Strategy</li> <li>• NIM Strategic Assessment</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ACPO/DfT/HO Roads Policing Strategy</li> <li>• ACPO/HA Partnership Board</li> <li>• Network Operations Partnership Agreement</li> <li>• HA/ACPO Traffic Officer Service MOU on the Disclosure of Information</li> <li>• Traffic Incident Management Strategic Agreement</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• National Policing Strategies</li> <li>• Protective Services Initiative</li> <li>• NIM Roads Policing Strategic Assessment</li> <li>• National Community Safety Plan</li> </ul> |
| <b>National Operational Guidance</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TOS Policies and Procedures</li> <li>• "Way we Work"</li> <li>• Standardised Incident Management Framework</li> <li>• Standardised Incident Management Guidance</li> <li>• Joint Operating Principles</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Network Operations National Guidance Framework (NGF)</li> <li>• Protocol on vehicle recovery</li> <li>• DPA MoU</li> <li>• Traffic Incident Management Guidance Framework</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Practice Advice on the Policing of Roads</li> <li>• Road Death Investigation Manual</li> <li>• NIM Roads Policing Control Strategy</li> </ul>                                  |
| <b>Regional and Local</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIM Regional Control strategies</li> <li>• Divisional Policy and Procedures</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailed Regional Operating Agreements</li> <li>• Detailed Local Operating Agreements</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• NIM Regional and Force Control Strategies</li> <li>• Force Policy and Procedures</li> </ul>  |

## **BIJLAGE 2**

### **RESTEREND AGENDAPUNT TOPOVERLEG 29 JUNI 2009**

Toelichting: Tijdens het Topoverleg op 29 juli jl. is men vanwege tijdgebrek niet toegekomen aan de opzet voor het Plan van Aanpak inzake de samenwerking tussen de politie en de Rijkswaterstaat op en rond het Hoofdwegennet.

Voorgesteld is om de opzet voor het Plan van Aanpak in de marge van de studiereis alsnog te behandelen. Het voorstel van de projectleiding was dat de deelnemers aan het Topoverleg het plan waar nodig van commentaar voorzien en vervolgens de projectleiding de opdracht geven om direct na de zomervakantie het plan af te ronden en met de uitvoering te starten.

#### **AANZET TOT PLAN VAN AANPAK / PROJECTPLAN SAMENWERKING POLITIE - RIJKSWATERSTAAT**

##### ***Vooraf***

De voorliggende aanzet tot een Plan van Aanpak bevat een aantal elementen die in het uiteindelijke Plan van Aanpak verder zullen worden uitgewerkt. Verder zullen in het Plan van aanpak ook de resultaten worden meegenomen van de studiereis naar Manchester op 9 en 10 juli a.s. Het streven is om het Topoverleg in het najaar van 2009 een strategische intentieverklaring te laten opstellen waarin wordt aangegeven dat beide organisaties zich committeren aan het gezamenlijk ontwikkelen van landelijke kaders voor de samenwerking op en rond het hoofdwegennet. Het Plan van Aanpak zal als bijlage worden opgenomen bij de strategische intentieverklaring.

##### ***Inleiding***

Van oudsher werken de politie en de Rijkswaterstaat vaak samen op en rond het hoofdwegennet. Sinds enkele jaren is er bij beide organisaties sprake van accentverschuivingen die ook directe invloed hebben voor de samenwerking op en rondom het hoofdwegennet. De belangrijkste ontwikkelingen hierbij zijn:

De politie hernieuwt de focus op de kerntaken opsporing en strafrechtelijke handhaving

De Rijkswaterstaat zorgt met de introductie van de wegininspecteurs voor handen en voeten op en langs de weg om de doorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen

Zowel de politie als de Rijkswaterstaat onderkennen de noodzaak van het verder structureren van de samenwerking rondom het hoofdwegennet. Beide partijen

streven ook naar het komen tot overeenkomsten waarin duidelijke landelijke kaders worden gecreëerd voor de operationele samenwerking tussen politie (regiokorpsen en verkeerspolitie Klpd) en Rijkswaterstaat (weginspecteurs, OVD's, verkeerscentrales, wegendistricten).

Met deze doelstellingen voor ogen is recent het Topoverleg HWN Politie – Rijkswaterstaat gestart (zie – nog bij te voegen – bijlage). Het Topoverleg heeft mede op grond van een verkennend onderzoek naar de samenwerking tussen beide organisaties (rapport 'Samenwerken in de regio's', 2008) drie samenwerkingsgebieden onderscheiden die in de komende periode moeten worden opgepakt:

Spoor 1: de operationele samenwerking en afstemming bij inzet op en langs het hoofdwegennet. Incident Management is hierbij een belangrijk onderwerp.

Spoor 2: de uitwisseling van informatie over de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Belangrijke organisatieonderdelen hierbij zijn de verkeerscentrales van de Rijkswaterstaat en de meldkamers van de politie.

Spoor 3: samenwerking bij crisissituaties: de ondersteunende rol die de Rijkswaterstaat voor de politie en de Veiligheidsregio's kan vervullen bij de verkeerscoördinatie tijdens calamiteiten.

### ***Contouren Plan van Aanpak***

De drie genoemde thema's verschillen sterk van elkaar wat betreft de aard van de onderwerpen en de haalbaarheid om binnen afzienbare termijn tot concrete afspraken te komen. Daarom moet voor ieder spoor een apart deelplan worden uitgewerkt.

Het deelplan voor spoor 1 inzake de operationele samenwerking en afstemming op en langs de weg zal in het Plan van Aanpak volledig worden uitgewerkt. Naast Incident Management gaat het hierbij ook om diverse soorten onderwerpen waar medewerkers van beide organisaties nu in de praktijk tegenaan lopen en die nadere afspraken op landelijk niveau vereisen. Voor de deelplannen voor de sporen 2 en 3 zal in het Plan van Aanpak een eerste aanzet worden gegeven.

Bij het deelplan voor spoor 2 inzake de uitwisseling van informatie over de verkeersafwikkeling gaat het in eerste instantie om het starten van een onderzoekstraject waarbij enerzijds de gebruiksmogelijkheden van de beschikbare informatie nader in beeld worden gebracht en anderzijds wordt aangegeven welke juridische, organisatorische, ICT en financiële drempels moeten worden geslecht om een verdere informatie-uitwisseling mogelijk te maken.

Bij het deelplan voor spoor 3 inzake de samenwerking bij crisissituaties gaat het in eerste instantie om het inventariseren van lopende ontwikkelingen en initiatieven op dit gebied. Voorzien wordt dat het Topoverleg zelf op dit gebied geen eigen

deelprojecten zal gaan ontwikkelen, maar vooral op termijn adviezen kan geven aan organisatieonderdelen die betrokken zijn bij de verdere uitwerking van calamiteitenplannen en bij de samenwerking binnen de Veiligheidsregio's.

Alvorens de strategische intentieverklaring verder toe te lichten wordt hieronder kort ingegaan op de organisatie, de financiering (voor 2009) en de globale tijdspaden.

### ***Organisatie***

Het recent gestarte Topoverleg HWN Politie – Rijkswaterstaat bepaalt in strategisch opzicht de gewenste richting en ziet toe op de uitvoering van de deelprojecten. Politie en Rijkswaterstaat vervullen hierbij de rol van opdrachtgevers. De projectleiding die het Topoverleg ondersteunt is verantwoordelijk voor de voorbereiding en de uitvoering van de projecten. De projectleiding rapporteert aan het Topoverleg over de voortgang.

De projectleiding stelt werkgroepen in die bijdragen gaan leveren aan de op te leveren producten. De werkgroepen bestaan uit medewerkers van de politie en van de Rijkswaterstaat. In eerste instantie wordt gestart met een werkgroep voor spoor 1. Afhankelijk van het onderwerp kunnen bepaalde deskundigen worden uitgenodigd om deel te nemen aan het overleg. De samenstelling van de werkgroepen moet worden geaccordeerd door het Topoverleg.

Bij wijze van aftrap wordt een korte studiereis georganiseerd voor de deelnemers aan het Topoverleg en de projectleiding. Het doel van deze reis is drieledig: (1) het opdoen van kennis over de samenwerking tussen politie en Rijkswaterstaat in de Engelse situatie, waaronder de Traffic Management Act als een van de pilaren onder de samenwerking, (2) het leggen van contacten met Engelse collega's voor verdere uitwisselingen van gedachten en informatie in een later stadium en (3) het bevorderen van de onderlinge contacten tussen de leden van de delegatie.

### ***Financiering 2009***

Voor het jaar 2009 wordt ondersteuning ten behoeve van het Topoverleg gefinancierd vanuit de convenantsgelden. Voor het jaar 2010 moet nog dekking worden gezocht. De inzet van medewerkers van politie en Rijkswaterstaat wordt out of pocket betaald.



### ***Tijdpad en mijlpalen***

Voorjaar en zomer 2009: voorbereidingen voor de studiereis, voor de strategische intentieverklaring en voor het Plan van Aanpak.

29 juni 2009: tweede bijeenkomst Topoverleg

Studiereis Manchester 9 – 10 juli 2009: aftrap voor het project

Najaar 2009: derde bijeenkomst Topoverleg, accordering strategische intentieverklaring en Plan van Aanpak

Voorjaar 2010: oplevering eerste producten inzake spoor 1 aan Topoverleg

Medio – eind 2010: bekrachtiging landelijke kaders inzake spoor 1 door beide organisaties.

### ***Strategische intentieverklaring***

De intentieverklaring beoogt primair beide organisaties zich zichtbaar te laten committeren aan de doelstelling van het verder structureren van de samenwerking tussen beide organisaties op en rond het hoofdwegennet en aan het verlenen van medewerking aan de deelplannen uit het projectplan.

Voorbeelden van overwegingen die in de intentieverklaring kunnen worden opgenomen zijn:

Het hoofdwegennet vergt zowel vanwege het maatschappelijke en economische belang van het netwerk als vanwege de specifieke kenmerken van de verkeersafwikkeling op de autosnelwegen en de daaraan verbonden veiligheidsaspecten van beide organisaties een op het hoofdwegennet toegesneden aanpak.

De heroriëntatie op de kerntaken bij beide organisaties leidt tot nieuwe posities waarbij echter – net als in het verleden – sprake zal blijven van vele raakvlakken waarbij operationele samenwerking wenselijk en / of noodzakelijk is.

De introductie van de weginspecteurs en de bouw van de verkeerscentrales van de Rijkswaterstaat en de daaraan gekoppelde informatie- en communicatiesystemen bieden nieuwe mogelijkheden voor een meer gerichte en veiligere inzet van politiemensen op en langs de weg.

Voor een effectieve en veilige inzet van de medewerkers van beide organisaties is het noodzakelijk dat er duidelijke kaders worden aangegeven voor de taakafbakening tussen beide organisaties en voor de operationele samenwerking tussen de weginspecteurs en de OVD's van de

Rijkswaterstaat en de politiemedewerkers. Ditzelfde geldt voor de samenwerking tussen de verkeerscentrales en de politiemeldkamers.  
[en meer...]

Voorbeelden van besluiten die in de strategische intentieverklaring kunnen worden opgenomen zijn:

Beide organisaties zetten zich in om de samenwerking en afstemming met betrekking tot de inzet op en rond het hoofdwegennet verder te verbeteren en te structureren, onder andere door het gezamenlijk ontwikkelen van landelijke kaders voor de samenwerking.

Beide organisaties committeren zich aan de opzet en uitvoering van het Projectplan 'Samenwerking Politie en Rijkswaterstaat op het hoofdwegennet' (op te nemen als bijlage).

Beide organisaties zetten zich in om de aanbevelingen die het Topoverleg formuleert naar aanleiding van de uitvoering van deelprojecten binnen hun eigen organisatie te implementeren.

Quitsland 2010.11

|   |   |  |
|---|---|--|
| Reisdoel en periode:<br><b>Keulen: Ruhrgebied. 18 november 2010</b> |   | Functie bestuurder:<br><b>HID RWS Utrecht</b>  |
| Aantal deelnemers   |   | 2  |
|   | aantal deelnemers betaald uit publieke middelen | 2  |
|   | dienst en functie meereizende ambtenaren        | directeur Wegen en Verkeer<br>Dienst Utrecht   |
| Reisbestemming  |   | Keulen   |
| (Reisduur)  |   | 1 dag  |
| Reisdoel, blijkend bijvoorbeeld uit programmaoverzichten            |   | <b>Excursie UVVB:</b> voorbeelden van goede samenwerking tussen overheidsorganisaties als wat betreft innovatieve verkeer- en vervoeroplossingen te delen. |
| Reiskosten, totaal voor zover betaald uit publieke middelen         |   | Nvt (dienstauto kosten)  |
|   | uurvergoedingen                                 | nvt  |
|   | overnachtingen                                  | Programma van 3 dagen, deelnemers hebben alleen de 18e november bijgewoond)  |
|   | ontbijt, lunch, diner                           | Nvt  |
|   | representatie                                   | Nvt  |
|   | trein-/vliegtuigkosten                          | Dienstauto   |
|   | locale uitstapjes, entree- en reiskosten        | Nvt  |
|   | Diversen (o.a. taxi)                            | --nvt ( eigen chauffeur)   |
| Verantwoordingsverslag  |   | Reader Ruhrgebied  |

Bijlagen: Reader. (verantwoordingsverslag) Ruhrgebied

# Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

## Reader Excursie UVVB naar het Ruhrgebied

Aan Deelnemers Excursie  
Van Nicolet Luisman  
Datum 4 november 2010  
Onderwerp Reader Excursie Ruhrgebied

Geachte heer/mevrouw,

Deze reader geeft een indruk van het gebied en de organisaties die u zult bezoeken tijdens de excursie van het UVVB en MOV aan het Roergebied van woensdag 17 november tot en met vrijdag 19 november.

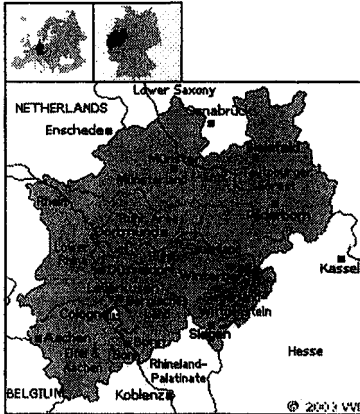
Het Ruhrgebied is een inspirerende omgeving, zowel wat betreft voorbeelden van goede samenwerking tussen overheidsorganisaties als wat betreft innovatieve verkeer- en vervoeroplossingen. Samen met de goede horecafaciliteiten en interessante culturele achtergronden biedt het Ruhrgebied zodoende een perfect decor om inspiratie op te doen en elkaar beter te leren. Als deelnemer kunt u tijdens de excursie zelf ervaren hoe de nieuwste vormen van openbaar vervoer in en om het Ruhrgebied functioneren, hoe grootschalige infrastructuur in het stedelijk landschap wordt ingepast en hoe organisaties en bestuurders met elkaar samenwerken.

Achtereenvolgens vindt u artikelen over Nordrhein-Westfalen en het Ruhrgebied, een korte beschrijving van de te bezoeken projecten en organisaties, informatie over culturele samenwerking tussen Nederland en Duitsland en een beschrijving van het hotel.

De afstanden tussen de steden leggen we af met het openbaar vervoer. Op dag twee hebben we een eigen bus, zodat we ook daadwerkelijk de ringweg van Keulen kunnen bezoeken. Overbodig om te vermelden waarschijnlijk, maar ook in Duitsland moet u zich kunnen legitimeren.

Vriendelijke groeten,

Chris Engelsman  
Nicolet Luisman



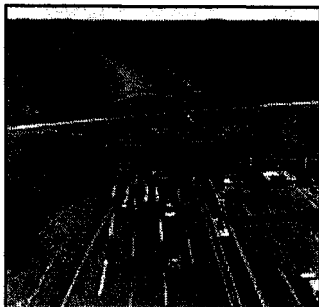
### Nordrhein-Westfalen en het Ruhrgebied

Met een bevolking die groter is dan die van Oostenrijk en Zwitserland gecombineerd, voelt Nordrhein-Westfalen meer als een land op zichzelf dan als deelstaat van Duitsland. Bijeen geraapt in 1946 door de geallieerden uit twee Pruisische provincies en het 'semi-zelfstandige' land Lippe-Deilmold, biedt het plaats aan winderige vlakten en bosrijke hoge heuvels waar vaak sneeuw ligt in de winter. Het gebied kent nog steeds dorpen die sinds de Middeleeuwen nauwelijks verandert zijn en anderen die compleet zijn herbouwd na de Tweede Wereldoorlog. De deelstaat wordt gekarakteriseerd door de rivieren Rijn en Roer. Het industriële tijdperk heeft Nordrhein-Westfalen meer vormgegeven dan enige andere regio in Duitsland. Een eeuw lang hebben kolen en staal de groei van Duitsland tot één van de meest welvarende naties in Europa mogelijk gemaakt. Vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw dwong de geringere vraag de regio om haar energie op andere zaken te vestigen: hi-tech, media, handel en cultuur.<sup>1</sup>

Het Ruhrgebied is een regio waar de geschiedenis duidelijk haar sporen heeft nagelaten. Het is ongeveer zo groot als de provincie Overijssel en ontwikkelde zich vanaf 1830 als een industriële regio. In 1957 waren er nog 140 mijnen, terwijl er in 2005 nog maar zeven over waren. De laatste nog actieve mijnen sluiten in 2018.

### Industrieel erfgoed

Het Ruhrgebied heeft een manier gevonden om het industriële erfgoed in te zetten voor de imagoverbetering. Doordat de mijnen grotendeels zijn opgeheven, zijn er grote ruimtes ontstaan binnen het Ruhrgebied. Deze worden nu gebruikt om het grijze, grauwe imago dat het Ruhrgebied eens had, te veranderen in een groen en gezond imago. Ook zijn er de zogenaamde Landschapsparken aangelegd. Dit zijn groene zones die door dichte bebouwing wordt omheind. Het geeft de bewoners van het Ruhrgebied de mogelijkheid om de stad te ontvluchten en in een groene naturomgeving te recreëren. Ook oude industriegebouwen hebben een nieuwe functie gekregen en doen nu dienst als museum, hallencomplex voor manifestaties of feesten, of ze worden omgebouwd tot appartementencomplex. In de Gasometer (een oude gashouder in de stad Oberhausen) worden bijvoorbeeld regelmatig tentoonstellingen georganiseerd. De grootte van de Gasometer (hij is meer dan honderd meter hoog) en de aparte lichtinval zorgen voor bijzondere effecten en zevenvoudige echo's. In de gebouwen van de in 1966 gesloten mijn Zeche Zollern in Dortmund is tegenwoordig een mijnbouwmuseum gevestigd. De steden in het Ruhrgebied zijn in de loop der jaren aan elkaar vastgegroeid. Daardoor is de infrastructuur sterk ontwikkeld en zijn de steden onderling goed bereikbaar. In 2010 is Essen samen met andere steden in het Ruhrgebied de Europese Cultuurhoofdstad.<sup>2</sup>



### Strassen.NRW en de overkluizing van de A1 bij Keulen West

De A1, A3 en A4 vormen de ringweg van Keulen. Met een dagelijks verkeersaantal van gemiddeld 100.000 voertuigen op de A1 en A4 en 160.000 op de A3 vormt de ring één van de meest filegevoelige gebieden van Duitsland. Daarom wordt de capaciteit van de autosnelweg en rondom van Keulen uitgebreid, door

1 Lonely Planet

2 Duitsland Instituut Amsterdam

onder andere het toevoegen van extra rijstroken. Tegelijkertijd wordt de A1 bij Keulen West overkluisd (1500 meter) om de overlast voor de nabijgelegen woonwijken te verminderen. Dit biedt ook de mogelijkheid om voor flora, fauna en recreatie nieuwe oost-west verbindingen te creëren. Over een gedeelte van de weg komt een glazen dakconstructie.

In Nordrhein Westfalen is de wegenbouw en onderhoud georganiseerd als staatsonderneming. De staat is verantwoordelijk voor de planning, bouw en onderhoud van autowegen en snelwegen. De totale lengte van het wegennetwerk van de staat is ongeveer 20.000 km. Strassen.NRW is de publieke uitvoerder van het project maar opereert met commerciële principes en legt verantwoording af aan de Minister van Transport.<sup>3</sup>



### Kaiserwagen Schwebbahn

De Schwebbahn (zweefbaan) is een metrolijn in de Duitse stad Wuppertal. De rijtuigen hebben wielen op het dak en hangen aan een 12 meter hoog hangspoor. De Schwebbahn (zweefbaan) is bedacht door ingenieur Eugen Langen en is na een bouwtijd van drie jaar geopend op 1 maart 1901. Bij de opening maakte Keizer Wilhelm II de officiële openingsrit met de 'Kaiserwagen'.

De rijtuigen hebben wielen op het dak en hangen aan een hangspoor. Er is één rail per rijrichting. De grote wielen hebben aan beide kanten van de rail een wielvlens. Het is dus een hangende monorail. De wagens kunnen ook enigszins heen en weer zwaaien (pendelen). Omdat het systeem geen gelijkvloerse kruisingen kent met ander verkeer, mag het systeem een metro genoemd worden. De eenrichtingwagens en de bijbehorende keurlussen aan de eindpunten van de lijn doen meer aan trams denken.

De Kaiserwagen was het privérijtuig van de keizer en is voorzien van pluche bekleding en een jugendstil afwerking. In de Kaiserwagen worden lunch en drankjes geserveerd. Er wordt een introductie verzorgd door een Nederlandstalige gids.<sup>4</sup>



### Zeche Zollverein

Zeche Zollverein was vroeger één van de modernste schachten, die de meeste steenkool ter wereld leverde. Sinds het stilleggen ervan in 1986 valt het onder monumentenzorg. Niet lang daarna werd het verbouwd tot een locatie voor kunst, cultuurgeschiedenis en creatieve economie en in 2001 werd de Zeche tot UNESCO-werelderfgoed voor de mensheid verklaard. Sinds jaren is de locatie het symbool van structuurveranderingen in het Ruhrgebied, van de verbinding van traditie en toekomst. Onderdeel van het terrein is het Ruhr Museum. De vroegere koolwasserie is indrukwekkend, alleen al door zijn afmeting en architectuur. Het wassen, de opslag en de verdeling van de kolen hebben geheel verschillende ruimtes nagelaten: reusachtige hallen, met cycloopachtige machines, massieve betonbunkers zonder ramen, lange rijen aaneengesloten ruimtes met een lengte van bijna honderd meter. In dialoog met historische gebouwen met moderne tentoonstellingsarchitectuur en originele tentoonstellingsstukken.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Strassen.nrw.de

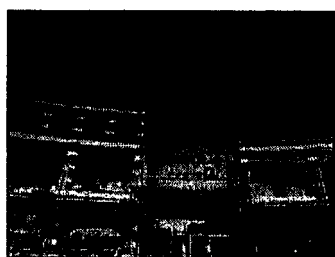
<sup>4</sup> Schwebbahn.de

<sup>5</sup> Ruhrmuseum.de

## Twynstra Gudde

### VRR

Het Verkeersverbund Rhein-Ruhr is een samenwerkingsverband tussen overheidsorganisaties die zorg dragen voor het openbaar vervoer in stedelijke gebieden. Ook planning en coördinatie kunnen aan het verkeersverbund worden uitbesteed. Het VRR biedt sinds 1980 een alternatief voor de auto aan zeven miljoen mensen. Partners zijn 25 lokale transportondernemingen, Deutsche Bahn, en drie private partijen. De organisatie vervoert zo'n vier miljoen mensen per dag.<sup>6</sup>



### OV-verbinding Centro Oberhausen

Oberhausen is met name bekend vanwege haar zeer omvangrijke winkelcentrum Centro, dat sinds 1996 het hart is van het nieuwe stadscentrum Neue Mitte, een voormalig industriegebied. Eén van de doelen van het nieuwe centrum was het creëren van werkgelegenheid, nadat de werkloosheid door het teruglopen van de staal- en kolenindustrie was toegenomen. Het stadsbestuur realiseerde zich dat het controversieel was om het winkelcentrum buiten de stad te vestigen. Het centrum is dan ook gebouwd met de volgende beweegredenen:

- Het integreren van Centro met de bestaande omringende stadskernen;
- Overbruggen van de open ruimte van de oude staalfabriek;
- Nieuwe bedrijvigheid aantrekken;
- Compenseren van het oude auto-intensieve stadscentrum door het nieuwe centrum te verbinden met het openbaar vervoer van het oude centrum

Dit project uit is daarmee een goed voorbeeld van de integratie van vervoerssystemen (bus, tram, trein) en integrale planvorming (gebiedsontwikkeling Neue Mitte: mega winkelcentrum Centro en diverse leisure activiteiten). De verbinding is op een volledig vrije baan gerealiseerd die ook intensief wordt gebruikt door stadsbussen.<sup>7</sup>

## RUHR.2010, samenwerking Nederland en Duitsland

### Trouw 3 mei 2010

Denkend ans Ruhrgebied...



Nederland bouwt mee aan de Culturele Hoofdstad van Europa. Kunstenaars zijn de grens overgestoken en drukken hun stempel op Ruhr2010, het hoofdstadproject van het Ruhrgebied.

Anderhalve eeuw geleden maakten de Duitsers aan de spoorweg die van Keulen naar het noorden liep, een aftakking naar Nederland. Op die plek ontstond Oberhausen.

Nog altijd is de stad voor veel Nederlandse reizigers de poort naar Duitsland. Een logische plek voor de start van een groots samenwerkingsproject: Nederlandse cultuur ontmoet de cultuur van het Ruhrgebied.

<sup>6</sup> VRR.de

<sup>7</sup> Centro Oberhausen, Jürgen Brunsing, Nadine Möller, Jürgen Wixforth (1999)



Het voormalige mijnbouwgebied is dit jaar Culturele Hoofdstad van Europa en noemt zich 'Ruhr2010'. Cultuur genoeg in de dertien steden en veertig gemeenten die het *Revier* rijk is. Als je alle museums en theaters bij elkaar optelt, komt het Ruhrgebied op de derde plaats van Europa's culturele metropolen.

Maar, het Ruhrgebied is geen metropool. Het is een ratjetoe van stedelijke, landelijke en industriële gebieden.

„Je kunt er rondreizen en helemaal niets zien dat de moeite waard is”, zegt André Dekker van de Rotterdamse kunstenaarsgroep Observatorium. „Je moet er echt moeite voor doen, op onderzoek uitgaan.”

Dekker ging op onderzoek bij de Emscher, net als de Ruhr een rivier die het mijnbouwgebied van oost naar west doorkruist. In de tijd van de mijnbouw was het een open riool, waar al het industriële afval door werd afgevoerd richting Rijn.

Ruhr2010 heeft kunstenaars van over de hele wereld gevraagd zich door de langzaam schoner wordende rivier te laten inspireren.

Dekker bouwt een brug met slaap- en verblijfplekken die uitnodigen om er lang te vertoeven. Hij wil dat mensen er nadenken over natuur en stad. Ondertussen stijgt het schone water in de bedding. 'Wachten op de rivier' heet zijn project. Eén bezwaar: „Het stinkt er nog enorm”, geeft Dekker toe.

Dekkers project is een van de circa 150 projecten van Ruhr2010 met een stevige Nederlandse inbreng. Een fractie daarvan werd afgelopen zaterdag gepresenteerd in Oberhausen. Op het station dus, tussen twee ongebruikte perrons, terwijl op de sporen ernaast de treinen af en aan reden.

Over een lange houten tafel danste Ellen ten Damme en zong 'Platgeneukt' (een antioorlogsnummer), waarbij ze de burgemeester van Oberhausen wulps aan zijn stropdas trok.

„Denkend ans Ruhrgebiet, sehe ich...”, begon de dramaturg Paul Slangen zijn loflied op de weerbarstige streek. Slangen maakt met zijn theatergroep Veenfabriek samen met het vermaarde Schauspielhaus Bochum deze herfst de grote productie 'Candide' voor Ruhr2010. Hij hield in Oberhausen een loflied op de vitaliteit van het Ruhrvolk, die hem al imponeerde toen hij als kind in Limburg de kwalijke dampen van het Revier inademde.

Wat Nederlandse deelnemers aan Ruhr2010 het meest imponeert, is de manier waarop men in het Ruhrgebied aan een postindustriële toekomst werkt, met gebruikmaking van het industriële verleden.

In oude mijnbouwcomplexen verrijst een nieuwe cultuurindustrie. Zowel in het heel groot, zoals in Zeche Zollverein in Essen, als in het klein, zoals in de watertoren van het station in Oberhausen.

## Twynstra Gudde

Die watertoren herbergt tal van culturele initiatieven en onderneminkjes. Het is een van de vele 'cultuurwerkplaatsen' in leegstaand industrieel erfgoed die Ruhr2010 ondersteunt. Het idee, geeft een van de organisatoren ruiterslijk toe, is ontleend aan de Nederlandse 'broedplaatsen'. In de toren in Oberhausen heeft ook Eric Dil van Erfgoed Nederland met Duitse collega's een bureau ingericht.

Dil wil Nederlandse architecten en planologen naar het Ruhrgebied halen om samen met Duitsers te leren hoe je de problemen van zo'n 'typisch onaan-trekkelijk' gebied aanpakt.

„Je hoeft niet per se naar China of Brazilië. De meest interessante vragen liggen hier, vlak naast de deur: wat doe je met al die snelwegen, hoe ga je met krimpende steden om, waarheen met arbeiderswijken als daar haast alleen nog werklozen wonen?”

Ook in de watertoren: gastenverblijven, ontworpen naar een idee van de Nederlandse kunstenaar Jurgen Bey. Aan iedere kamer werkte een koppel kunstenaars, die dat het hele jaar blijven doen. 's Morgens klappen de gasten de bedden op, waarna er een doorlopende werkruimte ontstaat. Gastland Nederland treedt hier op als gastheer.

Ook elders in het Ruhrgebied is Nederland 'Gastgastgeber'.

Liesbeth Doornbosch is een van de kunstenaars die aan een gastenverblijf in de toren werkt. Ze hangt er foto's op van haar ontdekkingstochten door het Ruhrgebied en schrijft er een verhaal over.

„Het gebied is zo anders dan het Nederland van vlak over de grens”, zegt Doornbosch. „Het is hier armoediger, vuiler ook, en de mensen zijn rauwer, maar op de een of andere manier weten ze iets van hun leven te maken, meer dan de Nederlanders.”

Ruhr2010 beweegt zich doelbewust op het kruispunt van verleden en toekomst. En dat doen ze grondig, die Duitsers.

Nederlandse kunstenaars die aan Ruhr2010 mogen bijdragen, zijn daar, zo bleek zaterdag, diep van onder de indruk. Hoe diep, kan iedere Nederlander ervaren die de moeite neemt om één of twee uurtjes te reizen. Na zich eerst over de talloze Nederlandse bijdragen te hebben geïnformeerd op de site [www.nl-ruhr.de](http://www.nl-ruhr.de).

**Radisson BLU Cologne**

Volgens de eigen website:

'One of Cologne's premier luxury hotels near the city centre, the Radisson Blu Hotel provides guests with four-star services, such as the "Vitarium" fitness and wellness suite, Grab & Run breakfast, car park, and 24-hour room service. Guests at this Cologne, Germany accommodation can workout with state-of-the-art training equipment at the fitness centre or relax and unwind in the wellness centre, complete with Finnish sauna, steam bath, relaxation rooms, solarium and massage treatments.'

Messe Kreisel 3  
D-50679 Cologne  
Germany

Phone: +49 (0)221 277 200

Fax: +49 (0)221 277 2010

[info.cologne@radissonblu.com](mailto:info.cologne@radissonblu.com)



Engeland en Zweden 5-10 okt 2009

|  |   |  |
|--|---|--|
| Reisdoel en periode:<br><b>Engeland en Zweden 5-10 oktober 2009 met alle Incident Management ketenpartners</b> |   | Functie bestuurder:<br>HID RWS DZH   |
| Aantal deelnemers  |   | 7 (RWS)  |
|  | aantal deelnemers betaald uit publieke middelen | 7  |
|  | dienst en functie meereizende ambtenaren        | Projectmanager incident management, Dienst Utrecht<br>Projectmanager incident management, Dienst Utrecht<br>Adviseur projecten , Dienst Utrecht<br>Adviseur Verkeersmanagement, Dienst Utrecht<br>Directeur Vekeerscentrum NL, Dienst Utrecht<br>Adviseur Verkeersmanagement, Dienst Utrecht |
| Reisbestemming   |   | Engeland en Zweden   |
| (Reisduur)   |   | 6 dagen (5 nachten)  |
| Reisdoel, blijkend bijvoorbeeld uit programmaoverzichten   |   | De studiereis is georganiseerd om de volgende doelstellingen te realiseren:<br>1. Commitment binnen de leden van het IM platform versterken;<br>2. Kennis op het gebied van IM halen en brengen;<br>3. Bijstellen / actualiseren van de opgestelde IM ambities;                              |
| Reiskosten   |   | € 19.232,01 all-in 7 personen RWS (organisatie TNO, tickets, overnachtingen, verslaglegging en eten, drinken, representatie, taxi etc.)  |
|  | uurvergoedingen                                 | Nvt.   |
|  | overnachtingen                                  | Zie reiskosten totaal  |
|  | ontbijt, lunch, diner                           | Zie reiskosten totaal  |
|  | representatie                                   | Zie reiskosten totaal  |
|  | trein-/vliegtuigkosten                          | Zie reiskosten totaal  |
|  | locale uitstapjes, entree- en reiskosten        | Zie reiskosten totaal  |
|  | Diversen (o.a. taxi)                            | Zie reiskosten totaal  |
| Verantwoordingsverslag   |   | Zie reisverslag op website:<br><a href="http://www.benimmers.nl">www.benimmers.nl</a>  |
|  |   |  |

Bijlagen: Verslag IM studiereis 2009 Zweden-Engeland ([www.benimmers.nl](http://www.benimmers.nl))