

Samenwerken & Slagkracht



Inhoud nieuwsbrief:

- Aan het woord: Projectleider Jan van Houwelingen
- Introductie project Samenwerken en Slagkracht
- Projectorganisatie
- Aan het woord: Ko Bustraan, Rijkswaterstaat Zeeland
- Contactgegevens



AAN HET WOORD:

PROJECTLEIDER JAN VAN HOUWELINGEN

In de afgelopen jaren zijn er op nationaal niveau vele maatregelen genomen ter verbetering van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Uit de recente studie "Onderzoek Ongevallen en Rampenbestrijding Westerschelderegio" blijkt dat maatregelen ook in dit gebied dringend nodig zijn. De crisisbeheersing is complex: de Westerschelderegio is een uitgestrekt gebied, jaarlijks wordt ongeveer 250 miljoen ton lading over de rivier vervoerd (goed voor de vierde plaats op de wereldranglijst na Singapore, Sjanghai en Rotterdam), bovendien is er sprake van een verdergaande uitbreiding van het vaargebied. Op 15 maart jongstleden is de projectorganisatie genaamd 'Samenwerken en Slagkracht: incidentmanagement op de Westerschelde', gestart om met voorstellen te komen die de incidentbestrijding op de Westerschelde verbeteren. Met deze nieuwsbrief willen wij u op de hoogte brengen van de voortgang van het project.

Veel partijen zijn bij het project betrokken. De ondersteunende en stimulerende inbreng van de provincie is heel belangrijk, evenals de constructieve en actieve rol van Rijkswaterstaat. Dat geldt trouwens ook voor de inbreng van de andere betrokken organisaties zoals: gemeentes, regionale politie, KLPD, brandweer, GHOR en vertegenwoordigers van enkele betrokken organisaties zoals Zeeland Seaports.

De afgelopen periode is door betrokkenen intensief samengewerkt om het proces van incidentmanagement op de Westerschelde, inclusief de positie van de verschillende organisaties, helder uiteen te zetten. Het is steeds duidelijker geworden dat het woord "samenwerken" een absolute voorwaarde is om de noodzakelijke verbeteringen te kunnen realiseren. Daarnaast is er uitgebreid aandacht besteed aan de professionalisering van de communicatie tussen de betrokken organisaties. De 'slagkracht' heeft betrekking op het proces van incidentmanagement, de professionalisering van de incidentbestrijdingsorganisatie en de daarvoor benodigde middelen. Om de fysieke slagkracht te verbeteren zal een aantal investeringen nodig zijn. Over de bestuurlijke consequenties zullen pas conclusies worden getrokken na een werkconferentie op 30 augustus.

In oktober zullen er belangrijke beslissingen moeten worden genomen en moeten er moeilijke keuzes worden gemaakt tussen de belangen van economie, milieu én veiligheid. Aan de projectorganisatie de taak om die in goede banen te leiden.

Jan van Houwelingen
Projectleider



Introductie project samenwerken & slagkracht

Op 21 december 2005 heeft een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden tussen de ministers van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties en Verkeer & Waterstaat en een Zeeuwse bestuurlijke delegatie. Onderwerp van gesprek was de eindrapportage Onderzoek Ongevallen en Rampenbestrijding in de Westerschelderegio (OORW). Het overleg leidde tot afspraken over het vervolgproject "Samenwerken & Slagkracht: incidentmanagement op de Westerschelde". In dit project worden verbeteringen voor de samenwerking en de slagkracht op de Westerschelde uitgewerkt. De concrete resultaten van dit vervolgproject zullen in oktober 2006 ter besluitvorming worden voorgelegd aan de ministers van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties en Verkeer & Waterstaat.

Doel van het project is te komen tot concrete en eenduidige afspraken over de versterking van de slagkracht op de Westerschelde en het verbeteren van de samenwerking bij scheepvaartincidenten. Er wordt uitgegaan van een realistisch scenario volgend uit het project OORW. In de eerste fase, tot oktober 2006, ligt de nadruk op de Westerschelde. In een later stadium zal ook aandacht worden geschonken aan de overige hoofdtransportassen over water in Zeeland, zoals de Schelde-Rijnverbinding en het Kanaal door Zuid-Beveland.

Vier sporen

Binnen het project Samenwerken & Slagkracht zijn vier sporen te onderscheiden, namelijk:

1. Inzichtelijk maken benodigde slagkracht
2. Bestuurlijke afspraken vluchthavens & aanlandingsplaatsen
3. Beschikbaarheid en interpretatie ladinggegevens
4. Bestuurlijk convenant

Inzichtelijk maken benodigde slagkracht

Voor de beide ministers zal inzichtelijk worden gemaakt hoe het proces van incidentmanagement op de Westerschelde multidisciplinair wordt aangepakt (bezien vanuit het vastgestelde scenario), en welke capaciteit, menskracht en materieel voor een slagvaardige hulpverlening en rampenbestrijding op rivier minimaal noodzakelijk zijn. Hierbij zal nadrukkelijk worden gekeken naar



- *De Pelican in problemen bij Bath*

een zo efficiënt mogelijke organisatie. Vanzelfsprekend zal, via de Permanente Commissie, worden gekeken naar de mogelijkheden van samenwerking met Vlaanderen.

Bestuurlijke afspraken over vluchthavens en aanlandingsplaatsen
In dit deelproject worden afspraken gemaakt over het besluitvormingsproces en de aanwijzing van vluchthavens.

Gezamenlijk zullen een aantal opstaplocaties en een aanlandingsplaats worden aangewezen, waarvan tevens wordt vastgelegd wie verantwoordelijk is voor het onderhoud en het beheer.

Beschikbaarheid en interpretatie van ladinggegevens

Binnen het deelproject ladinggegevens wordt gekeken naar eenduidige interpretatie van de ladinggegevens zodat de bestuurlijk verantwoordelijken goed kunnen worden geadviseerd. Er wordt gestreefd naar het instellen van één multidisciplinair samengesteld adviesorgaan dat tijdens een incident de ladinggegevens analyseert. Vervolgens wordt één advies uitgebracht aan de verantwoordelijke bestuurder. De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de ladinggegevens wordt opgepakt in het kader van het Veiligheidsplan. Dit komt voort uit de Scheldeverdragen van 21 december 2005 en wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van de Permanente Commissie.

Bestuurlijk convenant

De afspraken die voortkomen uit de bovengenoemde drie sporen worden vastgelegd in een bestuurlijk convenant. Daarnaast zullen in het convenant afspraken worden opgenomen over de operationele leiding en de bestuurlijke coördinatie ten tijde van een incident op de Westerschelde. Voor het opstellen van een bestuurlijk convenant zijn individuele gesprekken gevoerd met alle burgemeesters van gemeentes langs de Westerschelde. Aan de hand van de resultaten van deze afzonderlijke gesprekken is op de 30 augustus een bestuurlijke workshop voor burgemeesters georganiseerd. De resultaten van de workshop worden ingebracht in een breder overleg met betrokken burgemeesters, de Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat en de Commissaris van de Koningin. Dit moet uiteindelijk leiden tot een breed gedragen bestuurlijk convenant.

Multidisciplinaire werksessies

Binnen het project wordt gewerkt met een breed samengestelde werkgroepen om zodoende het multidisciplinaire karakter van het project te benadrukken. Inmiddels heeft er voor de drie eerst genoemde deelsporen een aantal werksessies

plaatsgevonden. Op 29 juni 2006 was er een gezamenlijke bijeenkomst waarbij de resultaten uit de verschillende sporen zijn gepresenteerd. Deze bijeenkomst heeft geresulteerd in een conceptrapportage die op 17 augustus 2006 ter goedkeuring is voorgelegd aan de stuurgroep. Nu kan bredere verspreiding en bespreking plaatsvinden. Van augustus tot oktober zal verdere invulling en uitwerking worden gegeven aan deze conceptrapportage.

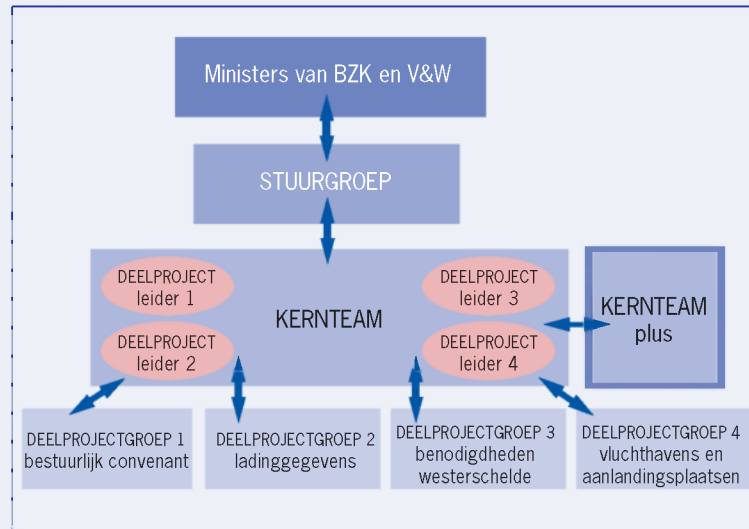
Zoals uit het bovenstaande blijkt, is een multidisciplinaire benadering één van de belangrijkste uitgangspunten van het project Samenwerken & Slagkracht. De problematiek op de Westerschelde kan alleen op een adequate wijze worden opgelost als alle betrokken partijen zich verbonden voelen aan het uiteindelijke eindresultaat. Er is een groot aantal partners betrokken bij de bestrijding van een incident op de rivier. Voorkomen dient te worden dat, zoals in het verleden nog wel eens plaatsvond, ieder vanuit zijn eigen monodisciplinaire invalshoek met het incident aan de slag gaat.

De Projectorganisatie

Projectleider

Voor het snel en adequaat uitvoeren van het project is een tijdelijke projectorganisatie gecreëerd. Er is, in samenspraak met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, een externe projectleider aangesteld: oudstaatssecretaris en oud-burgemeester Jan van Houwelingen. Van Houwelingen wordt bij zijn werkzaamheden als projectleider ondersteund door het adviesbureau Twynstra Gudde.

- *Werkessie aan de Westerschelde*



Stuurgroep

De externe projectleider legt verantwoording af aan een stuurgroep. Deze stuurgroep wordt voorgezeten door de Commissaris van de Koningin van Zeeland, de heer Van Gelder. Leden van de stuurgroep zijn de heer Lonink, voorzitter van de Zeeuwse Veiligheidsregio, de heer Geveke, directeur crisisbeheersing van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de heer Van der Togt, hoofdingenieur directeur van Rijkswaterstaat Zeeland en tot slot de heer Captijn, directeur van de Zeeuwse Veiligheidsregio.



Kernteam

Onder deze stuurgroep fungeert, onder voorzitterschap van Jan van Houwelingen, een kernteam. Het kernteam bestaat uit de vier deelprojectleiders. Voor het deelproject slagkracht is dit Jeroen Meijering (Brandweer Terneuzen), voor het spoor vluchthavens Philip de Vree (Gemeente Borsele), voor het deelproject ladinggegevens Jan Van Dee (Rijkswaterstaat) en voor het deelproject bestuurlijk convenant Jeroen Zonnevillage (provincie Zeeland).

Het kernteampluustoets de praktische toepasbaarheid van de plannen van het kernteam. Hierin neemt Caro van der Lijcke plaats namens de Zeeuwse gemeenten, en Ko Bustraan als vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat.

Om op een effectieve en efficiënte wijze uitvoering te geven aan het project en aan het realiseren van het beoogde projectresultaat wordt zoveel mogelijk gewerkt met werksessies voor elk deelproject.



EEN PARTNER AAN HET WOORD:

KO BUSTRAAN, RIJKSWATERSTAAT ZEELAND

Rijkswaterstaat (RWS) Zeeland is betrokken bij het project "Samenwerken en Slagkracht: incidentmanagement op het water". Een project dat beoogt een optimale samenwerking tussen alle betrokken partijen binnen de rampenbestrijding te realiseren met de daarvoor noodzakelijke middelen voor het geval zich in het Westerscheldegebied een (grote) calamiteit voordoet. Niet dat RWS haar eigen rol niet meer zou kunnen invullen, integendeel, de jarenlange ervaring en opgebouwde expertise als vaarwegbeheerder blijft de basis om in voorkomende gevallen op te treden. Dit ligt in het verlengde van het dagelijkse werk op de Westerschelde: het nautisch – en technisch vaarwegbeheer en het waterkwaliteitsbeheer.

RWS procesverantwoordelijk

En dat is nu het scharnier van de broodnodige samenwerking. Als we kijken naar het Zeeuwse gemeentelijke Rampenplan (Wet Rampen en Zware Ongevallen) dan zien we dat de burgemeester het opperbevel heeft bij de bestrijding van een ramp. Maar binnen deze coördinatie worden de hulpdiensten en de gemeente genoemd als verantwoordelijke voor de verschillende deelprocessen binnen de bestrijding, zoals bron- en effectbestrijding, ontruimen en evacueren, geneeskundige hulpverlening en voorlichting. In Zeeland is dit rampenplan sinds enkele jaren uitgebreid met RWS en de Waterschappen als procesverantwoordelijke. Juist ja, RWS voor het nautisch en technisch vaarwegbeheer en het waterbeheer in de Rijkswateren; de Waterschappen voor het waterbeheer in hun beheersgebied.

Hoewel dit heel logisch lijkt omdat we als regionale diensten hiervoor het bevoegde gezag zijn, heeft dit alleen in Zeeland zijn beslag gekregen. Het is een tastbaar resultaat van de bestaande samenwerking sinds de instelling van een 'Zeeuwse' werkgroep planvorming in de jaren '90. Dit is niet standaard landelijk geborgd binnen de regelgeving bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In dit verband wil ik memoreren dat in september 2002 de bijzondere bevoegdheden van de beheerder van waterstaatswerken (HID en Dijkgraaf), in de Waterstaatswet 1900 zijn opgenomen. Ook de calamiteitsplannen van RWS geven dit aan en zijn onlangs nog landelijk uniform gemaakt.

Ik heb goede hoop dat de rol van RWS bij de verdere uitwerking van de Veiligheidsregio, die in Zeeland sinds 1 juli 2006 formeel bestaat, op een evenwichtige manier zal worden opgenomen. Kort geleden nog ontving ik hierover positieve signalen van de directie Crisisbeheersing van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Waar het op neerkomt: elkaar goed kennen

Gaan we elkaar nu vinden op het (vaar)water mocht het een keer mis gaan? Op het land is al een hele slag gemaakt. Denk maar aan de afspraken rond incidentmanagement op de autowegen. Maar de vaarweg is toch een heel andere situatie. Inderdaad, een ander soort verkeer, een andere manier van beheersbaarheid in verband met de natuurelementen en meer kans op natte voeten. Dit houdt vervolgens niet automatisch in dat de (operationele) samenwerking op het water plotseling anders geregeld moet worden. Waar het op neerkomt, is of we elkaar goed kennen. Niet alleen elkaars bevoegdheden en papierenplannen, maar ook of we tijdens een responsfase precies van elkaar weten wie wat doet, waar we sterk in zijn. We moeten elkaar blindelings weten te vinden. Dit kan alleen slagen als elke partner bereid is hier de nodige voorwaarden voor te scheppen. De slagkracht kan alleen ontwikkeld worden als we binnen één team samenwerken op zowel strategisch, tactisch als operationeel niveau. Als we elkaar tijdig de gewenste informatie aanreiken, gezamenlijk de problemen analyseren, en vooral elkaar respecteren en vertrouwen.

Als we dit in Zeeland (en de rest van het land) voor elkaar krijgen, dan kunnen we de (inhaal)slag op het water maken, dan wordt twee plus twee vijf en de incidentbestrijding slagvaardiger. Uiteraard is hierbij de bestuurlijke en politieke steun onmisbaar. Dit is nu wat we met dit project willen bereiken. Het is een uitdaging, maar ook een voorrecht om in het kernteam van dit project te kunnen bijdragen.

Ko Bustraan,

Lid van het kernteampluust en Coördinator crisisbeheersing Rijkswaterstaat Zeeland.



Contactgegevens

Projectleider: Jan van Houwelingen,
jvanhouwelingen@wanadoo.nl

Deelprojectleider slagkracht: Jeroen Meijering
(Brandweer Terneuzen), j.meijering@terneuzen.nl

Deelprojectleider vluchthavens: Philip de Vree
(Gemeente Borsele), phdevree@borsele.nl

Deelprojectleider ladinggegevens: Jan van Dee
(Rijkswaterstaat Zeeland), j.vdee@dzt.rws.minvenw.nl

**Deelprojectleider bestuurlijk convenant &
Projectsecretaris:** Jeroen Zonnevillage (Provincie Zeeland)

Communicatie: Hanneke Blok (Provincie Zeeland),
h.blok@zeeland.nl

Voor meer vragen/informatie: Jeroen Zonnevillage,
0118-631354, ja.zonnevillage@zeeland.nl

Colofon

Uitgave: Provincie Zeeland, afdeling KJB

Tekst: J. Zonnevillage, J. van Houwelingen, K. Bustraan

Opmaak: Provincie Zeeland, afdeling I&D