

Opvolging aanbevelingen *Stuwaanvaring door Benzeentanker bij Grave*

Publicatiedatum 3 mei 2018

1. Over het rapport

Op 29 december 2016 voer een met 2.000 ton benzeen beladen binnenvaartschip via de Maas richting Rotterdam. Vanwege dichte mist navigeerde de schipper voornamelijk via het radarsysteem, wat specifieke training en ervaring vereist en inspannend is. Na dertien uur varen kwam het schip in aanvaring met de stuw van Grave en voer er vervolgens doorheen. Het schip viel door het hoogteverschil drie meter omlaag en kwam 600 meter verder tot stilstand.

Ruim een uur na de aanvaring informeerde Rijkswaterstaat de aanwezige hulpdiensten over het voorval en het feit dat er gevaarlijke stoffen bij betrokken waren. Mede door de dichte mist hadden de hulpdiensten grote moeite om de volle omvang van het incident te overzien. De locatie van het ongeval lag precies op de grens van twee provincies, twee veiligheidsregio's, drie gemeenten en twee regio's van Rijkswaterstaat. Het lukte de verschillende betrokken partijen niet om een gezamenlijk beeld te vormen en hun acties op elkaar af te stemmen. Het bleef tot diep in de nacht onduidelijk of de lading benzeen gevaar gaf en de bemanning werd pas na drie uur geëvacueerd van het schip. Het waterpeil tussen Grave en Sambeek daalde de daaropvolgende dagen met drie meter, wat grote schade veroorzaakte bij de scheepvaart en bij woonboten in de omgeving.

2. Aanbevelingen

In het rapport doet de Onderzoeksraad zeven aanbevelingen, zes aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en één aan de betrokken veiligheidsregio's. Uit het onderzoek bleek dat door de mist niet alleen het varen risicovoller was, maar ook de hulpverlening na een ongeval gehinderd werd. De aanbevelingen zijn daarom gericht op twee thema's: 1) het nautisch beheer op vaarwegen en vervoer van gevaarlijke stoffen via de binnenvaart, 2) preventie, crisisbeheersing en hulpverlening.

Per jaar zijn er gemiddeld vijftien dagen met dichte mist op en rond de Nederlandse binnenwateren. De Onderzoeksraad beveelt partijen daarom aan om bindende afspraken te maken over het varen met gevaarlijke stoffen in (dichte) mist. Vervoersbedrijven, chemiebedrijven en vaarwegbeheerders zijn hierbij primair verantwoordelijk voor de risicobeheersing van het transport van gevaarlijke stoffen. Verder pleit de Raad voor een wettelijke bevoegdheid voor Rijkswaterstaat om bij extreme weersomstandigheden het scheepvaartverkeer stil te leggen.

De aanvaring van de stuw op 29 december 2016 betreft een dubbel ongeval: zowel een voorval met een schip beladen met gevaarlijke stoffen als de beschadiging van een stuw met

grote gevolgen voor de waterstand in de Maas. Bij de afhandeling en crisisbeheersing in Grave is de aanpak ernstig bemoeilijkt door de veelheid aan partijen in dit grensgebied van verschillende regio's en door het ontbreken van een gezamenlijk incidentbestrijdingsplan. De dichte mist vormde daarbij een complicerende factor. De Onderzoeksraad beveelt de veiligheidsregio's en Rijkswaterstaat aan om reeds in de planvorming duidelijke afspraken te maken over samenwerking en coördinatie en hiermee te oefenen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat moet een analyse maken van het aanvaarrisico van bruggen, sluizen en stuwen in Nederland en waar nodig maatregelen treffen om het effect daarvan te minimaliseren. Verder beveelt de Onderzoeksraad de minister aan het verouderde informatie- en volgsysteem voor de scheepvaart te vervangen en te voorzien van een allerteringsfunctie als er incidenten met schepen met gevaarlijke lading plaatsvinden.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 2 november 2018, mede namens de minister van Justitie en Veiligheid, gereageerd op de aanbevelingen. De Veiligheidsregio Gelderland Zuid heeft in eerste instantie op 13 november 2018 gereageerd mede namens de regio's Brabant-Noord en Limburg-Noord. Op 8 januari 2020 reageerde de inmiddels coördinerend Veiligheidsregio Limburg Noord met een vervolgreactie, mede namens de regio's Zuid-Limburg, Gelderland-Zuid, Brabant-Noord, Brabant Zuid-Oost en Midden-en West Brabant. De volledige reacties zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van de aanbevelingen, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling. De Raad heeft in vervolg op de ontvangen reacties, en vanwege de tijd die is verstreken tussen het ontvangen van de reacties en deze notitie, recent nog gesprekken gevoerd met betrokken partijen en de ontwikkelingen sinds het verschijnen van het rapport gevolgd en deze ook meegenomen in de beoordeling van de reacties op de aanbevelingen.

3. Algemene conclusie over de opvolging

Nautisch beheer op vaarwegen en vervoer van gevaarlijke stoffen

De aanbevelingen worden grotendeels opgevolgd en er is in de sector veel in gang gezet en veranderd, juist ook in de periode na publicatie van het rapport. De aanbevelingen hebben – naast een steun in de rug voor al in gang gezette ontwikkelingen – ook nieuwe inzichten bij betrokken partijen opgeleverd die in de reactie op de aanbevelingen zichtbaar worden. Die inzichten hebben geleid tot verbeteringen in het beheersen van het aanvaringsrisico bij bruggen, sluizen en stuwen en het varen in mist met gevaarlijke stoffen.

Dit neemt niet weg dat een belangrijke aanbeveling niet is opgevolgd: de wettelijke bevoegdheid voor Rijkswaterstaat om als vaarwegbeheerder bij extreme weersomstandigheden, het scheepvaartverkeer plaatselijk, geheel of gedeeltelijk, stil te leggen. Dit is zorgelijk omdat deze aanbeveling er aan kan bijdragen dat de expertise en

informatie die RWS bezit over de vaarwegen en de weersgesteldheid op een niet vrijblijvende manier bij (vaak niet ter plaatse bekende) schippers op het netvlies komt. De praktische problemen die de minister hierbij oproept zijn zeker van belang, maar niet onoplosbaar.

Preventie, crisisbeheersing en hulpverlening

Ter preventie van aanvaringen met bruggen, sluizen, stuwen en keringen is een integrale risicoanalyse aanvaarrisico door Rijkswaterstaat goed –weliswaar gefaseerd- in gang gezet en blijft de aandacht houden.

Ten aanzien van crisisbeheersing en hulpverlening is op verschillende vlakken actie genomen. Het verouderde Informatie- en Volgsysteem is vervangen door IVS Next. Dit is geïmplementeerd zonder de aanbevolen allerteringsfunctie bij incidenten met gevaarlijke stoffen. Wel is daarnaast ook de Crisisorganisatie bij Rijkswaterstaat sterk verbeterd, onder andere door het implementeren van het Crisis Informatie Centrum. De samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio's is verbeterd. En de samenwerking tussen de Veiligheidsregio's in het stroomgebied de Maas is voortvarend aangepakt met een duidelijk coördinerende regio.

Concluderend

Ondanks dat er door het (niet altijd letterlijk) oppakken van de aanbevelingen veiligheidswinst is geboekt, is door het niet opvolgen van aanbeveling 1 een belangrijke stap nog niet (in gang) gezet. Het creëren van een wettelijke bevoegdheid voor Rijkswaterstaat om het scheepvaartverkeer stil te leggen verdient nog aandacht en opvolging.

4. Opvolging per aanbeveling

Nautisch beheer op vaarwegen en vervoer van gevaarlijke stoffen via de binnenvaart

Aanbeveling 1

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Creëer voor Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder de wettelijke bevoegdheid en een daarop gebaseerd helder afwegingskader om bij extreme weersomstandigheden, het scheepvaartverkeer plaatselijk, geheel of gedeeltelijk, stil te leggen.

Reactie Minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister geeft in de reactie aan dat het uitgangspunt van de regelgeving is dat de primaire verantwoordelijkheid voor veiligheid aan boord altijd bij de schipper ligt. De vaarwegbeheerder heeft de mogelijkheid individuele schippers een aanwijzing te geven, maar maakt daar zeer terughoudend gebruik van vanwege de primaire verantwoordelijkheid van de schipper. De

mogelijkheid tot het geven van een algemene aanwijzing van de vaarwegbeheerder zou onduidelijkheid over verantwoordelijkheden creëren.

Daarnaast is een praktisch probleem dat weersomstandigheden langs een vaarweg lokaal kunnen verschillen, hoe wordt de duur van verbod en grootte van het gebied bepaald? Een ander praktisch probleem is dat extreme omstandigheden mogelijk niet voor elk schip gelijk zijn.

Conclusie over opvolging

De minister volgt de aanbeveling niet op. Dit is zorgelijk omdat juist Rijkswaterstaat de expertise en informatie bezit over de vaarwegen en de weersgesteldheid. De minister maakt daarbij de aanbeveling algemener dan hij is gesteld en bedoeld. Extreme mist komt bijvoorbeeld ongeveer 15 dagen per jaar op specifieke locaties in Nederland voor. Gedurende deze specifieke tijd en plaats het scheepvaartverkeer op een vaarweg stilleggen tornt niet aan de primaire verantwoordelijkheid van de schipper voor de veiligheid aan boord.

Deze aanbeveling kan er aan bijdragen dat in specifieke gevallen informatie over de vaarweg op een niet vrijblijvende manier bij (vaak niet ter plaatse bekende) schippers op het netvlies komt. Ook kan de uitvoering van de aanbeveling bijdragen aan het voorkomen van spanning die schippers kunnen ervaren tussen veiligheid en 'doorstroming'. Als een vaarweg (tijdelijk) gesloten is geeft dat schippers een duidelijk argument de 'reis' te onderbreken. Tot slot wordt er bij uitvoering van de aanbeveling geen onduidelijkheid over verantwoordelijkheden gecreëerd: de schipper gaat over het schip en de vaarwegbeheerder over de vaarweg. Als de vaarwegbeheerder de omstandigheden zodanig vindt dat de vaarweg niet veilig kan worden gebruikt laat hij geen schepen toe op die vaarweg, door bijvoorbeeld de bediening van een sluiscomplex te staken. In andere transportsectoren zoals luchtvaart, rail- en wegverkeer is de rol van 'beheerders van de infrastructuur' hierin duidelijker en meer geaccepteerd.

Het vereist van de vaarwegbeheerder wel dat hij goed nadenkt over de omstandigheden en criteria waarbij (gedeeltelijke) sluiting van de waterweg nodig is, vandaar in de aanbeveling ook de oproep tot het maken van een afwegingskader, daarin wordt dan ook duidelijk wat extreme omstandigheden zijn en of die voor elk schip gelijk zijn. De praktische problemen die de minister hierbij oproept zijn zeker van belang, maar niet onoplosbaar.

Aanbeveling 2

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Betrek de casus Grave bij het onderzoek naar de taakbelasting van bemanningsleden in de binnenvaart, dat in EU-verband plaatsvindt. Bewerkstellig dat in dit onderzoek wordt betrokken dat het langdurig navigeren in omstandigheden van mist of slecht zicht de

taakuitoefening van de roerganger nadelig kan beïnvloeden en welke gevolgen dit dient te hebben voor:

- de huidige arbeids- en rusttijden van bemanningsleden in de binnenvaart;
- de eisen die gesteld worden aan andere bemanningsleden dan de schipper voor de besturing van het schip.

Reactie Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Het TASCs-onderzoek¹ naar de taakbelasting van bemanningsleden in de binnenvaart dat in EU-verband plaatsvindt, is in december 2018 gepresenteerd. In dit onderzoek waren ook weersomstandigheden betrokken. De minister zal in samenspraak met branche en EU-lidstaten bekijken of wijzigingen van arbeids- en rusttijden en/of van eisen die gesteld worden aan andere bemanningsleden nodig zijn of dat nader onderzoek nodig is.

Conclusie over opvolging

De minister geeft in de reactie aan dat de resultaten van het onderzoek zullen worden bezien in het licht van de aanbeveling en dat – indien de resultaten onvoldoende handvatten bieden – overlegd zal worden of nader onderzoek nodig is. In het TASCs rapport wordt heel summier stilgestaan bij taakbelasting (van de kapitein) bij plotseling opkomende mist en langdurige mistomstandigheden. In dat laatste geval moet er compensatie plaatsvinden, door extra personeel of extra rust te nemen.

In mei 2019 is naar aanleiding van het TASCs-onderzoek een Europese werkgroep gestart die de resultaten van het onderzoek zal gaan vertalen naar een nieuwe bemanningsregeling, die in 2024 verwacht wordt. De uitkomst hiervan en de implementatie van die nieuwe regeling is onduidelijk, daarom is op dit moment de opvolging van de aanbeveling inhoudelijk niet te beoordelen.

Aanbeveling 3

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Neem het initiatief om bindende afspraken te maken met de binnenvaart- en chemiesector over:

- a. de omstandigheden waaronder wel of niet wordt doorgevaren met gevaarlijke stoffen op de binnenwateren en over contact met de verlader in geval van incidenten of andere bijzondere omstandigheden;

¹ TASCs Towards A Sustainable Crewing System

b. het uitrusten van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren over de binnenwateren met een registratiesysteem dat handelingen en gesprekken in het stuurhuis vastlegt (*Voyage Data Recorder*).

Reactie Minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister neemt initiatief om te komen tot bindende afspraken met de binnenvaart en chemiesector over het doorvaren met gevaarlijke stoffen in geval van bijzondere omstandigheden. Dit wel binnen de beleidsruimte die EU-kaderrichtlijn 2008/68/EG geeft. De minister volgt onderdeel b van de aanbeveling niet op. De waarde van de VDR blijkt pas in onderzoek na ongeval en is dus geen preventieve maatregel. Daarnaast zijn gesprekken in het stuurhuis niet functioneel nodig en is de setting privacy gevoelig.

Conclusie over opvolging

De minister volgt deel a. van de aanbeveling op. Er worden bindende afspraken gemaakt voor zover dat mogelijk is binnen de EU-wetgeving.

Deel b. over het vastleggen van handelingen en gesprekken in het stuurhuis met een *Voyage Data Recorder*, neemt de minister niet over.

Om vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren steeds weer veiliger te kunnen maken zijn onweerlegbare technische data in het onderzoek na een ongeval echter van groot belang. De *Voyage Data Recorder* neemt niet alleen gesprekken op, maar vooral ook de handelingen en eventueel andere (technische) parameters. Communicatie met anderen in het stuurhuis is weliswaar geen essentieel onderdeel van de taak van de schipper, maar afleiding van de taak vanwege gebeurtenissen in het stuurhuis kan wel een risico vormen tijdens het besturen van het schip, zoals de Raad ook in eerder onderzoek heeft vastgesteld. Desondanks is duidelijk dat de situatie op een binnenvaartschip anders is dan de meeste 'werksituaties'. Om daaraan tegemoet te komen kan de minister voor de binnenvaart minimaal kiezen voor het verplichten van het opnemen van de technische parameters in de *Voyage Data Recorder*.

Preventie, crisisbeheersing en hulpverlening

Aanbeveling 4

Aan de Veiligheidsregio's Brabant-Noord, Gelderland-Zuid en Limburg-Noord

Zorg voor een coördinerende veiligheidsregio, die de voorbereiding en coördinatie van de incidentbestrijding in het samenhangend risico watersysteem 2 Noord-Brabant /Limburg op

zich neemt. Maak en beoefen regelmatig een gezamenlijk Incidentbestrijdingsplan, afgestemd met relevante "droge" en "natte" veiligheidspartners, waaronder Rijkswaterstaat.

Reactie VR Gelderland-Zuid en Limburg-Noord

De veiligheidsregio's hebben twee schriftelijke reacties gegeven. In de eerste reactie geven ze aan de uitdagingen bij incidenten en crises in grensgebieden en het belang van voorbereiding hierop te onderkennen. Over de voortgang wordt geschreven dat eerst is ingezet op bewustwording van de dynamiek en het belang van bovenregionale samenwerking. Hiervoor zijn er gezamenlijke oefeningen en trainingen voor regiogrensoverschrijdende incidenten uitgevoerd. Ook is een eerste concept-plan voor optreden bij regiogrensoverschrijdende incidenten in brede zin opgesteld. Voor incidenten op het water is de eerste bijeenkomst geweest en volgt een inhoudelijke kick-off nog. In overleg is afgesproken dat Limburg-Noord de coördinatie van het vervolgtraject voor gezamenlijke planvorming op zich neemt.

In de tweede reactie, inderdaad opgesteld door Veiligheidsregio Limburg-Noord, wordt de voortgang gegeven over het gezamenlijke plan voor waterincidenten en samenwerking tussen de veiligheidsregio's. Er wordt beschreven dat de veiligheidsregio's onderling afspraken hebben gemaakt over informatievoorziening, opschaling en samenwerking bij interregionale incidenten. Deze afspraken zijn een aantal keer toegepast in de praktijk, zowel bij oefeningen als bij incidenten, en waar nodig bijgesteld. Vanaf 2018 heeft een multidisciplinaire werkgroep van de veiligheidsregio's met Rijkswaterstaat, de waterpolitie, LOCC en waterschappen gewerkt aan afspraken bij interregionale waterincidenten. Het resultaat hiervan is het Interregionaal coördinatieplan incidentbestrijding vaarwegen. Er is geconstateerd dat interregionale samenwerking vooral afhangt van de mate waarin partijen elkaar weten te vinden in de beginfase van incidenten. De samenwerkingsafspraken richten zich daarom ook vooral op de opstartfase van incidenten.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt opgevolgd. Er is een coördinerende regio aangewezen, zijn afspraken gemaakt met betrokken partijen en is geoefend aan de hand van de afspraken. In de tweede brief wordt concreet op de planvorming, het incidentbestrijdingsplan van februari 2020, ingegaan. Ook is het positief dat de partijen hun afspraken op basis van de praktijk en van oefeningen bijstellen. Dit leidt tot continue verbetering van de voorbereiding op grensoverschrijdende incidenten en de samenwerking daarbij.

Aanbeveling 5
Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Maak voor bruggen, sluizen en stuwen een analyse van het aanvaarrisico, inclusief een expliciete en integrale afweging tussen beschikbare maatregelen om de kans op aanvaringen te beperken. Betrek hierbij niet alleen het bestaande kader aanvaarrisico maar ook de mogelijke gevolgen van een aanvaring voor de scheepvaart en de omgeving.

Reactie Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Uit de reactie wordt duidelijk dat de minister een integrale risicoanalyse van het aanvaarrisico van bruggen, sluizen, stuwen en keringen, inclusief een grote variëteit aan beheersmaatregelen, meeneemt in een plan van aanpak aanvaarrisico's. Deze benadering sluit ook goed aan bij de werkprocessen van RWS. Naast risicoanalyse zet de minister ook in op vaarwegbeeldonderzoek. Dit omdat informatievoorziening aan schippers ondersteunend is aan een veilige reis. Het eerste vaarwegbeeldonderzoek was gericht op de situatie bij Stuw Grave en de andere stuwen in de Maas en is opgeleverd in 2018. Uitkomst is de (voorgenomen) aanpassing van boeien en bebording bij deze sluis/stuwcomplexen. De aanpassing wordt voltooid als de richtlijn scheepvaarttekens is vastgesteld. Deze richtlijn is ook in de afgelopen jaren na het ongeval bij Grave vernieuwd.

Verdere ontwikkelingen

Uit het jaaroverzicht dat de minister van JenV eind 2020 aan de Tweede Kamer aanbod, blijkt dat dit eerste vaarwegbeeldonderzoek is afgerond. De resultaten van de risicoanalyse worden verwerkt in het beleidskader maritieme veiligheid. Wel spelen locatie- en object specifieke omstandigheden een rol waardoor het niet altijd mogelijk is gebleken om tot een generieke analyse en afweging van maatregelen te komen.

Uit voornoemd jaaroverzicht en uit recente gesprekken met betrokkenen blijkt dat ook het geplande tweede vaarwegbeeldonderzoek naar zeven andere locaties is afgerond in januari 2020. Het onderzoek van het vaarwegbeeld bij zeven keringen en spui-/sluiscomplexen gaf aan dat bij vijf locaties het vaarwegbeeld tot misinterpretatie leidde voor de schipper, met een kans op een verkeerde routekeuze en aanvaring van het object. De vaarwegmarkering is op deze locaties inmiddels verduidelijkt. Ook is Rijkswaterstaat een vervolgonderzoek gestart naar 13 andere locaties om zo inzicht te krijgen in de eventuele resterende opgave.

Alle 'unieke' objecten (zoals stuwcomplexen) zijn inmiddels beoordeeld. Nu blijven er nog grofweg twee grote categorieën objecten over: sluizen en bruggen. Deze blijken toch te specifiek om er een generieke analyse op toe te passen. Voor sluizen worden de objecten vanaf februari 2022 individueel beoordeeld aan de hand van een meer generiek plan van

aanpak. Voor bruggen worden in 2022 zeven bruggen individueel bekeken om zo tot een algemeen plan van aanpak te komen voor alle bruggen.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt opgevolgd en heeft ook blijvende aandacht.

Aanbeveling 6

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Vervang zo spoedig mogelijk het verouderde Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart (IVS90) door het verbeterde volgsysteem IVS Next, en koppel hier een alerteringsfunctie aan voor het direct alarmeren bij incidenten met schepen met gevaarlijke stoffen.

Reactie Minister van Infrastructuur en Waterstaat

In de reactie geeft de minister aan dat de aanbeveling wordt opgevolgd. IVS Next is conform planning in het eerste kwartaal van 2019 geïmplementeerd. Alleen de alerteringsfunctie wordt nog nader onderzocht en stond gepland voor eind van dat jaar, dit onderdeel is er uit gelaten om vertraging van invoeren van IVS Next te voorkomen. In het jaaroverzicht JenV (november 2020) over de aanbevelingen van de Onderzoeksraad uit 2018 is opgenomen dat de eerder aangekondigde besluitvorming over de alerteringsfunctie nog niet heeft plaatsgevonden.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is gedeeltelijk opgevolgd. IVS Next is voortvarend ingevoerd, waarbij inmiddels alweer een opvolger in ontwikkeling is. Over het alerteringssysteem moest in 2020 nog besluitvorming plaatsvinden. Inmiddels is duidelijk dat het bij IVS Next niet meer wordt ingevoerd. In de ontwikkeling van een nieuwe systeem wordt wederom de afweging van een alerteringssysteem gemaakt. De aanbeveling wordt daarmee voorlopig gedeeltelijk opgevolgd.

Aanbeveling 7

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Verbeter de crisisorganisatie van Rijkswaterstaat voor de bestrijding van vaarwegincidenten door verankering van alarmering van de betrokken veiligheidsregio en door betere borging van specialistische kennis binnen de crisisorganisatie. Draag, in overeenstemming met het

Veiligheidsberaad, zorg voor de landelijke harmonisatie van vaarwegincidentscenario's (VIS).

Reactie Minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister geeft aan dat het reeds in gang gezette traject van professionalisering van het crisismanagement drie speerpunten heeft. Die punten zijn: eenduidige informatievoorziening, meer uniformiteit en centrale aansturing. Het professionaliseringstraject werd in 2019 geïmplementeerd, samen met het Landelijk Crisismanagement Systeem (LCMS) en een Crisis Informatie Centrum (CIC).

Het tweede onderdeel van de aanbeveling, de harmonisatie van de vaarwegincidentscenario's (VIS) is wat minder voortvarend ter hand genomen. De minister wil, in samenwerking met de Minister van Justitie en Veiligheid, bevorderen dat in overleg met Veiligheidsregio's en Veiligheidsberaad bekeken wordt hoe de harmonisatie vorm kan worden gegeven.

Verdere ontwikkelingen

De professionalisering van het crisismanagement is inderdaad in 2019 gerealiseerd. Niet alleen voor vaarwegen, maar Rijkswaterstaat-breed. Het Crisis Informatie Centrum (CIC) is het centrale punt namens Rijkswaterstaat waar beschikbare informatie over (dreigende) crises wordt gebundeld en ontsloten. Tevens kan door het CIC de beschikbare specialistische kennis bij RWS sneller ontsloten worden. Ongeveer twee of drie keer per jaar wordt opgeschaald tot het hoogste niveau en vindt ook een evaluatie plaats waarna de organisatie verder wordt aangescherpt.

Het toenmalig Instituut Fysieke Veiligheid (Nu Nederlands Instituut voor Publieke Veiligheid) heeft het project Waterrand doorontwikkeld dat in 2021 heeft geleid tot een nieuwe basis voor de coördinatieplannen van de Veiligheidsregio's. Voor het Maasgebied heeft dat geleid tot het opstellen van een vernieuwde versie aldaar, waarbij RWS goed betrokken is geweest.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is grotendeels opgevolgd en geïmplementeerd. Ten aanzien van de vaarwegincidentscenario's (VIS) is gekozen de harmonisatie te bevorderen via het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Veiligheidsregio's en het Veiligheidsberaad. In het samenhangend risico-water-systeem (SRWS) de Maas, waar de stuw bij Grave toe behoort, is in het Interregionaal Coördinatieplan Incidentbestrijding vaarwegen de vertaalslag van VIS naar landelijke meldingsclassificaties gemaakt. Dit verdient navolging bij de andere samenhangend risico-water-systemen.