

II.3 BEHEERSTRATEGIE

Onder functionele kwaliteit verstaan wij de mate waarin het areaal voldoet aan de vastgestelde streefbeelden en functie-eisen uit de vorige hoofdstukken. DBI heeft in dit hoofdstuk de eerder genoemde streefbeelden en functie-eisen uitgewerkt naar een beheerstrategie voor de verschillende onderdelen van de vaarweg (de nautische voorzieningen, de waterbodems, de oevers, de beweegbare kunstwerken) en voor de beheeraspecten van de vaarwegen (uitvoering wet- en regelgeving, ijsbestrijding en brugbediening/ verkeersmanagement).

Eerst worden de algemene uitgangspunten uitgewerkt. Daarin komen aan bod de visie op het technische onderhoud en de beperkingen die de uitwerking van de visie nog heeft. Vervolgens wordt ingegaan op het uitvoeringsbeleid. Dit uitvoeringsbeleid is onderbouwd in onderliggende beheertechnische beleidsdocumenten. Dit hoofdstuk is daarmee voor een groot deel een samenvatting van de beschikbare beleidsdocumenten en vormt daarmee het kader voor de opstelling van het programma (Deel III).

Veel beleidsdocumenten zijn nog niet af. Met name de in dit beheerplan opgenomen streefbeelden en functie-eisen hebben nog geen doorwerking kunnen krijgen in de referentiedocumenten en instandhoudingsplannen; de ontwerp-Nota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart is pas begin 2005 verschenen. Veelal is de staande praktijk beschreven en zijn de ontwikkelingen geschetst.

II.3.1 Uitgangspunten

II.3.1.1 Planmatig beheer

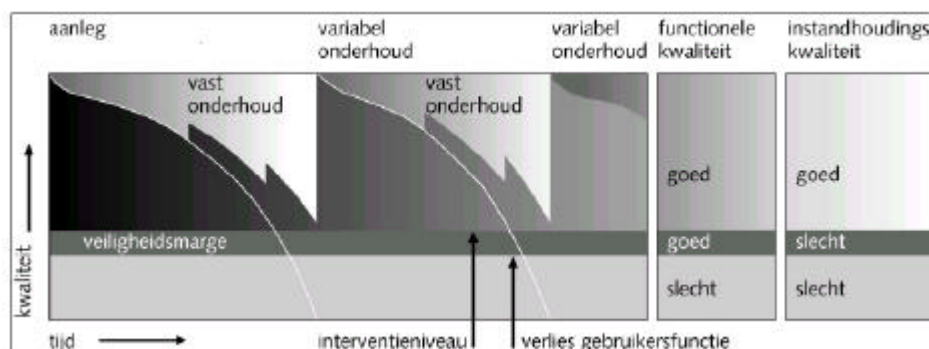
DBI beheert haar areaal op grond van een (multi-) functionele afweging. Daarbij wordt de noodzaak van het treffen van maatregelen afgeleid uit het provinciale beleid, de functietoekenning en functiewaardering (zie hfd. II.1 en II.2). Functieverlies van een vaarweg of onderdelen daarvan kan optreden door maatschappelijke veranderingen, gebruik, veroudering en vandalisme. Als functieverlies optreedt moeten verbetermaatregelen worden getroffen (functioneel onderhoud). Doel van het beheer van vaarwegen is het duurzaam instandhouden van vastgestelde en anticiperen op de nieuwe maatschappelijke functies van gerealiseerde infrastructuur. Dat betekent het volgen van maatschappelijke veranderingen, het reguleren van het gebruik, het treffen van maatregelen en het voorkomen van vandalisme.

Het beheerbeleid of instandhoudingsbeleid is erop gericht de vastgestelde functionele kwaliteit te bewaken, de risico's van functieverlies te reduceren, tijdig passende maatregelen te treffen en tijdige beslissingen te nemen op het juiste beslissingsniveau. Als randvoorwaarde voor de instandhouding geldt de wet- en regelgeving, met inbegrip van de technische normen en richtlijnen.

In figuur 5 zijn voor een object, of onderdeel daarvan, het kwaliteitsverlies en de maatregelen (in dit voorbeeld: vast en variabel onderhoud) in de tijd afgezet naast het interventieniveau. Door het uitvoeren van vast onderhoud neemt de kwaliteit van het object (of onderdeel daarvan) toe en wordt het bereiken van het interventieniveau uitgesteld. Het interventieniveau ligt per definitie boven het niveau waarop het verlies van de gebruiksfunctie (het falen) optreedt. De gekozen veiligheidsmarge kan per object verschillen en wordt bepaald in samenhang met de onderhoud- en inspectiestrategie.

In de volgende paragraaf wordt de beheervisie uitgewerkt naar een beslismodel voor te nemen maatregelen per object. Deze maatregelen worden onderbouwd in referentiedocumenten van de verschillende onderhoudscategorieën. In instandhoudingsplannen worden de maatregelen in meerjarig perspectief geplaatst. Dit zijn de maatregelen die nodig zijn om het object aan zijn functie

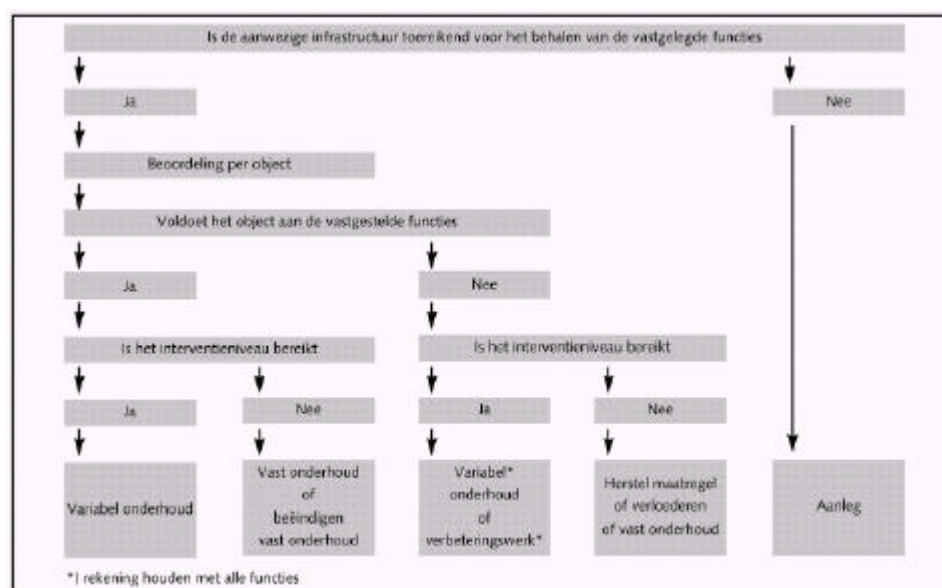
te laten voldoen. Vervolgens moeten prioriteiten worden gesteld om per traject en op netwerkniveau keuzes te maken uit de verschillende voorstellen. Een aanzet tot een beslismodel voor het prioriteren per traject en netwerk wordt gegeven in paragraaf II.3.1.3.



figuur 5. Indicatief kwaliteitsverloop met te treffen maatregelen bij een object.

II.3.1.2 Beslismodel voor maatregelen per object.

Om tijdig maatregelen te treffen is het belangrijk te weten of het interventieniveau wordt bereikt. Het interventieniveau is die situatie waarbij het risico door functieverlies onacceptabel wordt. In figuur 6 is het beslismodel voor te treffen maatregelen op hoofdlijnen gegeven.



figuur 6: Beslismodel maatregelen per object

DBI hanteert dit beslismodel om te bepalen of de aanwezig infrastructuur (waar een object onderdeel van uitmaakt) voldoet aan de vastgestelde functies in hoofdstuk II.2. (functietoets). Voldoet een object niet, dan kan aanleg (of verbetering) noodzakelijk zijn.

Kunnen functies met de bestaande objecten wel gehaald worden, dan wordt bepaald of het interventieniveau is bereikt. Dit bepaalt of sprake moet zijn van vast of variabel onderhoud of zelfs het beëindigen van het onderhoud.

Het maken van planningen loopt een paar jaar voor op de feitelijke uitvoering. Dus het gaat altijd om een voorspelling van het moment waarop maatregelen nodig zijn. Dit proces wordt de urgentiebepaling genoemd. De urgentiebepaling is gericht op het instandhouden van het object.

De sleutel voor urgentiebepaling zijn de interventieniveaus en de conditiemetingen (inspecties). In de staande praktijk zijn de interventieniveaus nog subjectief. In de paragraaf 3.2 wordt de huidige praktijk geschetst, alsmede het ontwikkelingstraject om naar meer objectievere interventieniveaus te komen.

DBI streeft ernaar om binnen twee jaar objectieve interventieniveaus te hebben vastgesteld en de objecten daarop te hebben geïnspecteerd.

II.3.1.3 Prioritering op netwerkniveau (concept)

Met de afzonderlijke meerjarenprogramma's per object weet DBI wat nodig is om aan de technische of maatschappelijke eisen nodig is. Vervolgens moet gewerkt worden naar een prioritering op netwerkniveau. Dan moet het onderhoud van (onderdelen van) bruggen vergeleken worden met oevers, bodems etc. De weging die daarvoor gemaakt moet worden is nodig om keuzes te kunnen voorleggen aan het bestuur. De keuzes houden in de kern van zaak in: ambities realiseren of ambities bijstellen (kwaliteitsniveaus of termijn waarbinnen deze gerealiseerd moeten worden).

DBI heeft het werk- en denkproces in verschillende stappen opgedeeld. Elke stap bevat een keuzemoment. Het model dat wij voorstaan bestaat uit de volgende ingrediënten:

- we stellen van te voren voor elk keuzemoment een reeks criteria vast;
- we maken afspraken over de volgorde waarin de diverse keuzes worden gemaakt;
- het resultaat van elke keuze leggen we expliciet vast;

De criteria zijn nog niet vastgesteld. Dit inzicht zal groeien met de uitwerking van de instandhoudingsplannen en het toepassen van de criteria. Dit is een iteratieproces van "trial and error". Daarbij zal in eerste aanzet de uitwisseling van kennis en ervaring binnen DBI maximaal moeten worden uitgenut. Ook het bestuur moet daarbij actief betrokken.

In bijlage 6a hebben wij een concept-prioriteringsmodel opgenomen. In bijlage 6b zijn wat bespiegelingen opgenomen die bij de verdere uitwerking van dat model kunnen worden meegenomen.

DBI zal dit model voor het volgende meerjarenprogramma een praktische vertaling geven op grond van de beschikbare informatie uit de instandhoudingsplannen en de beheerstrategie die per vaarwegonderdeel gevolgd wordt. Deze onderwerpen zijn uitwerkt in de volgende paragrafen en zal in de komende tijd verder verdiept worden.

II.3.1.4 Instandhoudingsplannen

Vaarwegen bestaan uit verschillende objectcategorieën: Nautische voorzieningen vaarwegen, Beweegbare kunstwerken, Oevers, Landschap en milieu, Bodems en Exploitatie vaarwegen. Voor elk objectcategorie zijn instandhoudingsplannen opgesteld of zijn in voorbereiding. Voor beweegbare kunstwerken wordt voor elk afzonderlijk object een instandhoudingsplan geschreven. Voor oevers wordt per vaarwegtraject een instandhoudingsplan geschreven. Voor elke objectcategorie is een referentiedocument beschikbaar waarin de gemeenschappelijke uitgangspunten zijn uiteengezet.

Elk instandhoudingsplan (inclusief de referentiedocumenten) bevat de volgende elementen:

- toedeling van functies en functionele kwaliteit per object (afgeleid uit hoofdstuk 1/2)
- bepaling kritieke onderdelen
- bepaling onderhoudstrategie per onderdeel
- bepaling functionele kwaliteit per onderdeel
- bepaling instandhoudingskwaliteit of technische kwaliteit per onderdeel
- bepaling inspectiestrategie per onderdeel
- planningstrategie per object en traject
- kostenkengetallen
- areaalgegevensbeheer
- meerjarige maatregelenplanning
- meerjarige kostenraming onderhoud en inspectie

Kritieke onderdelen

Kritieke onderdelen van de beheerobjecten hebben bij falen direct een nadelig effect op het functioneren van het object. Voor de beheerder is het dus van belang te weten welke onderdelen kritiek zijn. Voor het bepalen welke onderdelen kritiek zijn is een gebeurtenissenboom een goed hulpmiddel. Met een gebeurtenissenboom wordt inzichtelijk gemaakt wat er misgaat als een bepaald onderdeel niet meer functioneert.

Onderhoudstrategieën

Het onderhoud wordt verdeeld in drie soorten:

- Storingsafhankelijk onderhoud
- Gebruiksafhankelijk onderhoud
- Toestandsafhankelijk onderhoud

Als het risico bij falen (kansx gevolg) gering is storingsafhankelijk onderhoud de aangewezen weg. Het onderdeel wordt pas vervangen of gerepareerd als het al kapot is.

Als het risico bij falen (kansx gevolg) groot is en een grote mate van zekerheid bestaat over het faaltijdstop (van een bepaalde lamp is bijvoorbeeld bekend dat de maximale levensduur 24 maanden bedraagt) dan wordt gebruiksafhankelijk onderhoud gekozen. Als de leeftijd het bepalende element is wordt dit ook wel levensduurafhankelijk onderhoud genoemd.

Als het risico bij falen (kansx gevolg) groot is, de zekerheid over het faaltijdstop klein en de conditie meetbaar is, dan wordt toestandsafhankelijk onderhoud toegepast. Dit wil zeggen dat de toestand van de onderdelen regelmatig geïnspecteerd wordt en ingrijpen pas volgt, als de toestand slecht is/wordt. Dit wordt bepaald door het eerder genoemde interventieniveau. Daarvoor moet die toestand wel goed kunnen worden vastgesteld en is bijvoorbeeld voor inspectie een goede toegang tot de onderdelen essentieel.

Inspectiestrategie

De inspectiewijze is onder andere afhankelijk van de gekozen onderhoudsstrategie. Bij toestandsafhankelijk onderhoud moeten de inspecties primair gericht zijn op het controleren van de vastgestelde inspectieparameters en het bepalen van de resttijd tot de vastgestelde interventieniveaus zijn bereikt. Dit kan eventueel een nieuwe inschatting van de interventiejaren opleveren. Dit soort inspecties worden gericht technische inspecties of Technische Toestandsinspecties (TTI) genoemd. Naast gericht technische inspecties zijn er functioneringsinspecties of Functionele Toestandsinspecties (FTI). FTI komen bij alle drie de soorten onderhoud voor. Bij FTI wordt vanuit de functie bekeken of en in welke mate het onderdeel nog aan de gestelde functie-eisen voldoet. Naast deze drie toestandsinspectie onderscheiden wij ook de periodieke schouw. Deze activiteit is alleen gericht op het waarborgen van de actuele veiligheid van het gebruik van de infrastructuur.

Doelstellingen Planmatig beheer

1. Alle maatregelen die nodig zijn om een object te laten voldoen aan de (vastgestelde) functionele eisen, ook wel onderhouds-/vervangingsmanagement genoemd, worden onderbouwd in een vastgesteld referentiedocument per objectcategorie en een instandhoudingsplan per object. Daarvoor wordt een beslismodel per object gehanteerd.
2. Alle nodige maatregelen van de verschillende objecten worden geprioriteerd per vaarwegtraject en op netwerkniveau volgens een beslismodel met vooraf vastgestelde stappen en criteria.

Actieprogramma Planmatig beheer

1. DBI zal medio 2005 de concept referentiedocumenten voor beweegbare kunstwerken, oevers, bodems, nautische voorzieningen en exploitatie vaststellen, met in begrip van de criteria, interventieniveaus en weggingen
2. DBI zal medio 2005 een praktische uitwerking geven van het model tot prioritering van de verschillende maatregelen per traject en op netwerkniveau.

II.3.2 Algemeen beheerbeleid.**II.3.2.1 Richtlijnen vaarwegbeheer**

In de Richtlijnen Vaarwegen, opgesteld door de CVB (Commissie Vaarwegbeheerders) (lit. 27), zijn aanbevelingen en richtlijnen opgesteld voor de meeste onderwerpen wat betreft dimensionering, inrichting en beheer van vaarwegen voor beroepsvaart en recreatievaart en voor de bediening van kunstwerken. De richtlijnen hebben geen dwingend karakter. Derden kunnen er geen rechten aan ontleen. Ze geven de beheerorganisatie een richting die vanuit bepaalde uitgangspunten nautisch en technisch oogpunt optimaal gewenst is. Het toepassen van de richtlijnen waarborgt een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Incidenteel mag er bij zwaarwegende situaties gemotiveerd van worden afgeweken. In principe zal DBI de richtlijnen hanteren bij het opstellen van beheer- en instandhoudingsplannen.

Het hanteren van de richtlijnen vereist in sommige gevallen beleidskeuzes. Deze keuzes gaan doorgaans over dilemma's die voortvloeien uit de tegenstrijdige eisen voor de verschillende functies die vaarwegen hebben. De keuzes zijn voor een deel in hoofdstuk II.1 gemaakt. Voor zover deze keuzes nog niet gemaakt zijn, zullen deze als knelpunten/discussiepunten uit de actualisatie van instandhoudingsplannen naar boven komen. In voorkomende gevallen zal DBI te maken keuzes aan het bestuur voorleggen.

Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) is bezig met het actualiseren van de richtlijnen CVB. Hiervoor is een klankbordgroep opgericht met deelnemers uit diverse beheersorganisaties. Provincie Zuid-Holland is hierin niet rechtstreeks vertegenwoordigd. Afstemming van zaken vindt plaats in het reguliere overleg van het GONZ (Gemeenschappelijk Overleg Nautische Zaken provincies).

Bij het actualiseren van de CVB-richtlijnen wordt tegelijkertijd gezien in hoeverre de richtlijnen een meer bindend karakter kunnen krijgen. Dit "bindend karakter" vloeit voort uit het gevolg dat steeds meer bebouwing op zeer korte afstand van of zelfs in de vaarwegen wordt gesitueerd. Hierdoor blijft er onvoldoende vrije ruimte langs een vaarweg over. Dit kan tot gevolg hebben dat de (verkeers)veiligheid in het gedrang komt. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren is dit een actueel aandachtsveld. De (ontwerp-)

ontwerp-Nota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart besteed hier aandacht aan en is in het beleidsprogramma Streefbeeld Veiligheid opgenomen. DBI komt met een voorstel.

Mede tegen deze achtergrond en ter onderbouwing van een voorstel voor de herziening van de classificatie van de vaarwegen en de jaarrapportages van het CBS en de AVV heeft de AVV het rapport "Classificatie en kenmerken van de Europese vloot en de Actieve vloot in Nederland" (lit. 6) opgesteld. De nieuwe classificatie is inmiddels goedgekeurd.

Richtlijnen scheepvaarttekens

De richtlijnen scheepvaarttekens 1999, die bewerkstelligen te komen tot uniformering van de scheepvaarttekens volgens het Binnenvaartpolitiereglement, vallen onder hetzelfde regime als de CVB-richtlijnen.

II.3.2.2 Duurzaam bouwen

Inleiding

De provincie Zuid-Holland streeft naar een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving, een beter milieu en veiligheid. De aanleg en het beheer van de provinciale infrastructuur leidt tot aantasting van het landschap, de natuur en het milieu.

Het provinciaal bestuur acht het van groot belang deze negatieve invloeden zoveel mogelijk te beperken en de provinciale infrastructuur op een duurzame wijze tot stand te brengen en te houden. Daarom voert DBI in opdracht van het provinciaal bestuur haar werkzaamheden uit op een maatschappelijk en milieuhygiënisch verantwoorde wijze.

DBI stelt daarvoor het programma Duurzaam Bouwen (DuBo) op. Met behulp van dit programma worden studies en onderzoeken verricht en (pilot-) projecten uitgevoerd. DBI wil hiermee een voorbeeldfunctie vervullen binnen de provinciale organisatie en voor overige ambtelijke organisaties en marktpartijen.

Provinciaal beleid

De maatschappelijke beleidsthema's waar de provincie zich op richt zijn bereikbaarheid, veiligheid, omgevingskwaliteit en milieu. In het kader van beheer zijn daar aanzien en comfort aan toegevoegd (zie hoofdstuk II.1). DuBo loopt dus door de verschillende beleidsthema's heen. Omgevingskwaliteit wordt gezien als 'de kwaliteit van de samenleving' of 'leefbaarheid' en creëert het draagvlak om het DuBo-beleid van de provincie te realiseren. Het provinciaal DuBo-beleid is verankerd in verschillende documenten:

- *Een duurzaam gebouwde en onderhouden provinciale infrastructuur, maart 2000.*
- *Beleidsplan Milieu en Water 2000–2004, oktober 2000. (De beleidsperiode is verlengd tot en met 2006).*
- *"Beheerst Groeien", Ontwerp Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020, december 2002.*
- *"Van ambitie naar realisatie", Collegeprogramma Zuid-Holland 2003-2007, oktober 2003. In het vigerend collegeprogramma is opgenomen dat de provincie de kwaliteit van de leefomgeving duurzaam wil verbeteren.*
- *Nota Energie- en Klimaatbeleid 2000 – 2010, Energieteam.*

Uit deze documenten blijkt dat de provincie 'duurzaamheid' als leidend principe hanteert. Dit betekent dat bij de planning, aanleg, beheer en het gebruik van infrastructuur gekozen wordt voor oplossingen die het milieu zo min mogelijk belasten. Indien mogelijk genieten onderhoudsvrije maatregelen de voorkeur. In haar energiebeleid wil de provincie een bijdrage leveren aan het realiseren van duurzame ontwikkeling. De Provincie ontwikkelt voorstellen en neemt

initiatieven die betrekking hebben op het vergroten van het aandeel duurzame energie, het verbeteren van energieprestaties en extra aandacht voor de eigen energiehuishouding. Deze voorbeeldrol wordt vervuld met goed zichtbare projecten en duidelijk te communiceren over de successen.

Het bovenstaand verwoorde provinciale beleid wordt in een duurzaam beheerde provinciale infrastructuur uitgewerkt in de thema's: zuinig en/of bewust omgaan met energie, water, grondstoffen en ruimtelijke kwaliteit; beperken van afval en negatieve effecten op de leefomgeving en aandacht voor landschappelijke inpassing.

Per thema zijn de volgende strategieën bepaald.

- Energie:
 - beperken van de vraag naar energie;
 - bevorderen van duurzame (niet-fossiele) energiebronnen;
- Water:
 - bevorderen van het vasthouden van gebiedseigen (grond)water;
 - bevorderen van de kwaliteit van (grond)water;
- Materialen:
 - bevorderen van hergebruik van (secundaire) bouwstoffen;
 - bevorderen van het gebruik van natuurvriendelijke en vernieuwbare materialen;
 - bevorderen van het zuinig omgaan met materialen;
 - voorkomen van milieuschadelijke emissies;
 - beperken van ontstaan van restproducten / afval;
- Ruimtelijke kwaliteit:
 - bevorderen van meervoudig ruimtegebruik;
 - realiseren van de ecologische verbindingzones (PEHS) en tegengaan van versnippering of verlies van natuur-, landschaps-, cultuurhistorische en archeologische waarden;
 - realiseren van groene verbindingen en ecologisch bermbeheer;
 - beperken van hinder (luchtkwaliteit, geluidbelasting, bodemverontreiniging, trillingen, externe veiligheid, visuele vervuiling en lichthinder) voor de leefomgeving.

Denk- en maatwerk

Het provinciale beleid verklaart de *vaste* maatregelen uit *het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW* (september 2002, CROW, CUR, Arcadis en Nationaal DuBo-centrum) volledig van kracht. Zo kunnen thans als standaard toepassingen worden beschouwd de aanleg van faunapassages, het toepassen van menggranulaat in wegfunderingen, ecologisch bermbeheer en preventief conserveringsonderhoud. Dit pakket maatregelen is echter niet volledig: DuBo is een dynamische activiteit waarin continu innovaties plaatsvinden en de bovenvermelde strategieën niet eindig zijn. De toepassing van DuBo is maatwerk en bovenal een weloverwogen keuze maken: ten allen tijden dient een afweging te worden gemaakt of de DuBo-toepassing zinvol en realistisch is. Duurzaam is hierbij niet noodzakelijk synoniem aan een lange levensduur. Dus in een werk(proces) of bij een materiaalkeuze dient naast de overwegingen tijd, geld en technische kwaliteit duurzaamheid een structureel (niet leidend) onderdeel uit te maken bij de besluitvorming.

DuBo-maatregelen zijn divers van karakter en dwingen soms tot keuzes. Voorbeeld is de afweging tussen het creëren van natuurlijke, onverharde bermen (natuurwaarde) of halfverharde bermen (in het kader van Duurzaam Veilig). Ook een voorkomend dilemma is ecologisch bermbeheer toepassen of licht verontreinigde baggerslib uit wegsloten in de berm te plaatsen; beide activiteiten kunnen vanuit het DuBo-beleid namelijk worden uitgevoerd. Een derde en actueel voorbeeld is de trend om houten meerpalen te vervangen door staal (langere levensduur, minder onderhoud, beperking ontbossing) en oevervoorzieningen en stalen wegportalen te vervangen door FSC keurmerk hout (hout uit duurzaam beheerde bossen, er vindt herplant plaats). Kortom, DuBo-maatregelen zijn doorgaans niet standaard, maar dienen te worden beschouwd als weloverwogen maatwerk.

Een belangrijk aspect is het gegeven dat de DuBo maatregelen meetbaar moeten zijn en de effecten zijn inzichtelijk. Door deze outputsturing kan ook worden voldaan aan de genoemde voorbeeldfunctie.

Beperkingen

De dagelijkse beheer- en onderhoudswerkzaamheden van DBI vormen een relatief beperkte werkomgeving voor het toepassen van DuBo maatregelen. Het uitgangspunt is dat de meeste winst (het milieu zo min mogelijk belasten) wordt geboekt in de vroeg(st)e bouwstadia van de infrastructuur: ontwerp en vervolgens realisatie. In het beheerstadium hebben DuBo maatregelen het grootste effect bij verbetermaatregelen, waarbij het object of het bouwwerk wordt aangepast zodat het voldoet aan het gestelde streefbeeld en de functie-eisen.

Projecten gerealiseerd en gestart

DBI heeft een evaluatie uitgevoerd naar de gerealiseerde fauna-uitstapplaatsen (ontsnipperingsmaatregelen) in de provinciale vaarwegen (inventarisatie, inspectie en aanbevolen verbetermaatregelen). Verder zijn in 2004 de volgende DuBo-projecten die gerealiseerd:

- Toepassen stalen meerstoelen en afmeervoorzieningen in de Voorhaven te Gouda, de Oude Rijn en de Delftsche Schie.
- Toepassen van hardhout met FSC keurmerk voor oeververnieuwingen in de Oude Rijn (Algelim Vermelho i.p.v. Azobé).
- Toepassen van opboeiingsconstructies in de Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal die bestaan uit FSC-hout (Karri)

Verder wordt in het kader van het onderhoud van beweegbare kunstwerken gewerkt aan duurzame oplossingen bij conserveringen. Deze kunnen de levensduur en onderhoudstermijnen verlengen, waardoor grotere beschikbaarheid van de infrastructuur kan worden gewaarborgd. Bij het onderhoud van slijtlagen geeft DBI de voorkeur aan teervrije producten en kunststofoplossingen. Bij brugdekken wordt in plaats van tropisch hardhout alternatieve gebruikt zoals aluminium en hogesterkte beton. Behalve milieuwinst levert dit een langere levensduur, is het onderhoudsvriendelijker en goedkoper op de langere termijn.

II.3.2.3 Arbo

beschrijving

Volgens de Arbo-wet moet een organisatie zicht hebben op de risico's waaraan werknemers worden blootgesteld tijdens hun werk. Hiervoor moet een plan voor gemaakt worden om deze risico's zo mogelijk te verminderen. De wet noemt dit een "Risicoinventarisatie en -evaluatie" (RI&E). Deze RI&E is het vertrekpunt om planmatig te werken aan het verbeteren van de arbeidsomstandigheden. De provincie onderscheidt dienstplannen en dienstoverstijgende plannen. Het realiseren van Arbo-verbeteringen hangt vaak samen met de feitelijke uitvoering van het reguliere werk. Daarom heeft dit onderwerp ook een plaats in dit beheerplan.

Wij willen voor onze medewerkers een zo veilig mogelijke werkplek creëren, waarbij het welzijn van de medewerkers wordt bevorderd. Of het gaat om de (kantoor)beeldschermwerker met risico op RSI-gerelateerde klachten, de kantonier met risico bij het werken met een kettingzaag, bosmaaier, slijpmachine of lasapparaat, of zwerfvuil haalt uit het vaarwater of langs de weg, de landmeter die werkzaamheden op en langs de weg uitvoert waar verkeer over rijdt, de toezichthouder die onder diverse omstandigheden (en tijden) toezicht op werkzaamheden van een aannemer houdt of de inspecteur die bij her bewegingswerk van de brug controles uitvoert.

beheerstrategie

Wij willen de veilige werkplek voor al onze medewerkers bereiken door periodieke controles van de werkplek uit te voeren en signalen van de

medewerkers over risicovolle werkzaamheden te inventariseren en te verhelpen. Dat wil de wet, dat willen wij zelf.

Daarvoor inventariseert DBI jaarlijks de omstandigheden, waaronder de medewerkers hun werkzaamheden moeten uitvoeren. Daarbij toetsen wij of dit veilig genoeg is. We zorgen ervoor dat de verbeteringsvoorstellen zo efficiënt mogelijk worden uitgewerkt.

In de bestekken voor werken binnen DBI wordt een Veiligheid en Gezondheidsplan opgenomen, waardoor werkzaamheden verantwoord en veilig kunnen worden uitgevoerd.

ontwikkelingen

In de districten zijn in december 2004 KAM-medewerkers aangesteld, die de betreffende onderwerpen Kwaliteit, Arbeidsomstandigheden en Milieu gaan aanpakken. Tot nu toe werd er ad-hoc aan deze onderwerpen gewerkt, vanaf nu gaat dit gestructureerd en aan de hand van procedures en de wetgeving. Dit zal leiden tot synergie tussen de drie thema's en hierdoor efficiëntie-winst opleveren.

Tevens zal door het invullen van deze twee functies de arbeidsomstandigheden een nieuwe impuls krijgen, omdat nu functionarissen deze taken in hun functiebeschrijving hebben staan.

Verder zal in 2005 traumaopvang worden georganiseerd, om medewerkers die een ernstig ongeval of schokkende gebeurtenis heeft meegemaakt, op te vangen door deskundige mensen.

Het Arbo-convenant Provincies richt zich op het tegengaan van (te hoge) werkdruk, RSI en ziekteverzuim en het bevorderen van vroegtijdige reïntegratie.

Doelstellingen Beheerstrategie Generiek

Richtlijnen vaarwegen

1. Richtlijnen Vaarwegen en Scheepvaarttekens van de Commissie Vaarwegbeheerders zijn ingepast in alle referentiedocumenten voor het onderhoud aan vaarwegen.

DuBo

1. Uiterlijk eind 2005 worden alle nieuwbouw projecten getoetst op het beheerbeleid, waarvan DuBo integraal onderdeel uitmaakt.
2. Nieuwbouwprojecten die naar DBI worden overdragen zijn voorzien van een instandhoudingsplan en zijn getoetst door DBI op haar beleid.
3. Alle instandhoudingsplannen en/of referentiedocumenten bevatten een DuBo-paragraaf.

Arbo

1. Alle medewerkers hebben een werkplek die zij ervaren als voldoende veilig.

Actieprogramma Generiek

Richtlijnen vaarwegen

1. De richtlijnen van de Commissie vaarwegbeheerders worden betrokken bij het opstellen van het beheerplan; DBI legt waar nodig keuzes voor aan het bestuur.

DuBo

geen acties

ARBO

1. DBI voert jaarlijks een inventarisatie-rapport op over risicovolle werkplekken en nemen besluiten over verbeteringsvoorstellen.
2. DBI betreft bij de voorstellen alle aspecten van kwaliteit, arbeidsomstandigheden en milieu
3. DBI organiseert in 2005 een traumaopvang voor medewerkers die een ernstig ongeval of schokkende gebeurtenis heeft meegemaakt, op te vangen door deskundige mensen.

II.3.3 Beheerbeleid per categorie

De functionele kwaliteit (wensbeelden en functie-eisen) wordt gewaarborgd door het uitvoeren van inspecties, het prioriteren, het uitvoeren van beheer- en onderhoudsmaatregelen. In paragraaf 3.1 is deze werkwijze in algemene zin uitgewerkt. In paragraaf 3.2 zijn onze uitgangspunten voor het onderhoud uiteengezet: het toepassen van CVB-richtlijnen, DuBo en Arbo. In dit hoofdstuk gaan wij in op de beheerinstrumenten om de functionele kwaliteit te volgen en te waarborgen. De volgende onderwerpen hebben wij uitgewerkt:

Beleidsvoorbereiding:

Het beschrijven en bewaken van het beheerplanproces in documenten, zoals het voorliggende beheerplan, de onderliggende referentiedocumenten en instandhoudingsplannen.

Nautische voorzieningen:

Het geheel aan voorzieningen om de scheepvaart te (be-)geleiden en een vlotte veilige doorvaart te waarborgen, zoals betonning, bebakening etc.

Beweegbare kunstwerken

De bruggen en sluizen die als doel hebben de bereikbaarheid over land en vaarweg te waarborgen.

Oevers

De constructies langs de vaarweg om de oevers op hun plek te houden en te beschermen tegen golfslag, zodat de vaarweg geschikt blijft voor de scheepvaart en de waterkering in stand blijft

Waterbodems

Het profiel van de waterbodem wordt beïnvloed door onder meer aanslibbing.

Exploitatie

Met administratief juridische beheer, bediening van bruggen en sluizen en verkeersmanagement regelen wij het gebruik van de kapitaalgoederen.

De wijze van inzet van al deze instrumenten bepaald de effectiviteit van het beheer: de mate waarin DBI slaagt in zijn opzet om de functionele kwaliteit aantoonbaar te waarborgen. In de volgende paragrafen gaan wij in op wijze waarop wij de instrumenten inzetten. Het is een verantwoording van het beleid dat wij voeren en geeft aan waar, wanneer en in welke mate de instrumenten van invloed zijn op de functionele kwaliteit. Dit laatste wordt met een verzamelterm: beleidsruimte genoemd. Elke paragraaf wordt afgesloten met doelstellingen en actieprogramma voor het betreffende beheeronderwerp.

II.3.3.1 Beleidsvoorbereiding

Voor het opstellen van een beheerstrategie voor een kunstwerk, oever, bodems etc. is het nodig eerst het algemene kader te beschrijven in termen van wensbeelden en functie-eisen, zoals in II.2 is aangegeven. Het opstellen van het voorliggende beheerplan is een essentiële stap in het beheerplanproces. Een volledig overzicht van de activiteiten die onder deze beleidsvoorbereiding vallen en dus in het beheerplan moeten worden verwerkt ziet er als volgt uit:

beschrijving

Onder beleidsvoorbereiding wordt begrepen :

- het bewaken van functionele kwaliteit
- het onderbouwen en evalueren van uitvoeringsbeleid
- het verzorgen van inhoudelijke informatievoorziening

Dit vindt plaats door:

- het ontwikkelen van evenwichtige mix van wensbeelden per functie
- het definiëren van functie-eisen per object (functionele sturingsparameters)
- het definiëren van interventieniveaus per kritiek onderdeel van een object (technische sturingsparameters)
- het evalueren en rapporteren over sturingsparameters
- het uitvoeren van gerichte onderzoeken op alle betrokken terreinen
- het voorstellen voor functionele en technische maatregelen.
- het bundelen van de informatie (het vastgestelde beleid), in het beheerplan, de instandhoudingsplannen en de referentiedocumenten.

Beheerstrategie/ontwikkelingen

Met de totstandkoming van het voorliggende beheerplan, de 2^e generatie, is een flinke stap gezet om de beleidsvoorbereiding doelgericht en planmatig vorm en inhoud te geven. Het beheerplanproces is in de eerste plaats vooral een cyclisch proces: een jaarlijks terugkerend proces dat in het Handboek Planmatig Beheer is vastgelegd. Het verbeteringsproces van het instrumentarium verloopt continu door. Op gezette tijden moet het net worden opgehaald voor de relevante mijlpalen. Het beheerplan, delen I en II waarin het werk- en beleidskader zijn opgenomen, wordt in principe eenmaal in de 4 jaar geactualiseerd. Deel II, waarin het meerjarenprogramma is opgenomen met een onderbouwing op grond van kwaliteitsontwikkelingen en evaluaties, wordt in principe jaarlijks geactualiseerd.

Was met de eerste generatie de ruwbouw van het beheergebouw tot stand gekomen, met de voorliggende 2^e generatie wordt duidelijk welke functie elk gedeelte van het gebouw heeft gekregen, wie de inrichting van de onderdelen voor zijn/haar rekening moet nemen en welke afspraken daarover moeten worden gemaakt. Deze "inrichting" bestaat uit het definiëren en invullen van kwaliteitsniveaus, de interventieniveaus, opzetten van inventarisaties, inspecties, bepalen van criteria voor prioritering van maatregelen. Bij de "inrichting" is ook duidelijk geworden dat de band binnen onze directie en met andere beleidsdirecties versterkt moet worden.

Doelstelling Beleidsvoorbereiding

1. DBI overlegt het bestuur eenmaal in de vier jaar een beheerplan Vaarwegen met een perspectief van minimaal 4 jaren, waarin het beleid is geactualiseerd.
2. DBI overlegt het bestuur jaarlijks een geactualiseerd (voortschrijdend) meerjarenprogramma voor het vast en variabel onderhoud en de verbeteringen aan de vaarwegen c.a.; dit programma wordt onderbouwd met visualisatie van ontwikkelingen in de kwaliteit van de vaarwegen, evaluatie van het voorgaande programma en de gemaakte keuzes of voorstellen tot keuzes.

Actieprogramma Beleidsvoorbereiding

1. DBI voert in 1^{ste} Kwartaal 2005 de voorbereiding en de uitvoering inspectieprogramma Beweegbare kunstwerken en Oevers uit.
2. DBI actualiseert in 2^e Kwartaal 2005 de instandhoudingsplannen voor beweegbare kunstwerken, oevers en bodems.
3. DBI realiseert in 3^e kwartaal 2005 de 3^e generatie beheerplan vaarwegen met een (geactualiseerd) meerjarenprogramma 2007-2011.

II.3.3.2 Nautische voorzieningen*beschrijving*

Nautische voorzieningen omvatten het geheel aan verkeersvoorzieningen in en langs de vaarweg, zoals betonning, bebakening, meerpalen, aanlegvoorzieningen, verkeerstekens, havenlichten, reflectormasten, radarstations en scheepvaartbegeleidingsposten. Nautische voorzieningen zijn van belang voor een veilige en vlotte doorvaart van schepen te bevorderen en verschillende functies van de vaarwegen te geleiden. Geleidewerken en remmingwerken bij kunstwerken zijn nautische voorzieningen die functioneel verbonden aan die kunstwerken worden bij die objectcategorie betrokken.



Foto: lichttopstand Braassemermeer

Het nautisch beheer vloeit voor de provincie dwingend voort uit de Scheepvaartverkeerswet en de daarop gebaseerde Uitvoeringsbesluiten zoals o.a. het Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit Regeling Verkeersaanwijzingen en – informatie, en uit de Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

beheerstrategie/ontwikkelingen

Wij beschikken nog niet over een beheerstrategie voor nautische voorzieningen. In het kader van een lopend project in het programma Areaal kan DBI uiterlijk medio 2006 beschikken over een actueel overzicht van het areaal. Dan zal ook duidelijk gemaakt zijn welke eisen wij willen stellen aan de nautische voorzieningen. Ons dan geformuleerde beleid zullen wij in een referentiedocument vastleggen en daarmee een instandhoudingsplan Nautische Voorzieningen opstellen.

In het overzicht op de volgende pagina geven wij een aanzet voor de uitwerking van de beheerstrategie. Daaruit blijkt dat er nauwelijks ruimte aanwezig is de beheerstrategie voor de instandhouding van nautische voorzieningen aan te passen aan beleidsdoelen. Dus het leggen van beleidsaccenten op het terrein van bereikbaarheid, veiligheid en omgevingskwaliteit, zonder de functionele kwaliteiten (wensbeelden en functie-eisen) aan te tasten.

tabel 26 Beheerstrategie en beleidsruimte bij nautische voorzieningen (indicatief)

Urg.	Onderdeel	Interventie-niveau	Inspectie-strategie	Betrokken		Beleidsruimte ⁴
				functies ³	beleidsthema's	
3	betonning,		TAO	BV, RV	V, O	0
3	bebakening,			BV, RV	V, O	0
3	meerpalen,			BV	V, O	0
3	aanlegvoorz.			BV, RV	V, O	0
2	verkeerstekens,			BV, RV	V, O	-
2	havenlichten,			BV, RV	B, V, O,	-
2	reflectormasten,			BV	B, V, O	-
2	radarstations			BV	B, V, O	-
2	begeleidingsposten		BV	B, V, O	-	

De bovenstaande tabel zal na inventarisatie van het areaal nader worden ingevuld en uitgewerkt.

Doelstelling Nautische Voorzieningen

1. In 2010 voldoen alle provinciale vaarwegen 100% aan de in het BPR opgenomen reglement verkeerstekens
2. In 2006 is de Richtlijn Scheepvaarttekens ingepast in het referentiedocument Nautische Voorzieningen.

Actieprogramma Nautische Voorzieningen

1. DBI stelt uiterlijk eind 2006 een referentiedocument en instandhoudingsplan op voor nautische voorzieningen.
2. DBI draagt zorg voor een volledige inventarisatie van de nautische voorzieningen eind 2006.

II.3.3.3 Beweegbare kunstwerken

omschrijving

Beweegbare kunstwerken omvatten alle bruggen en sluisen. Een beweegbaar kunstwerk is op te delen in een bovenbouw, een onderbouw en een buitenruimte. Onder de bovenbouw wordt onder meer verstaan de elektrische en elektronische installaties, het bewegingswerk, de staalconstructies (zoals hameistijl en val) en de slijtlaag van de val. Onder de onderbouw wordt onder meer verstaan de landhoofden, de aanbruggen, de slijtlaag van de landhoofden en aanbruggen en de staalconstructies (zoals leuning landhoofden en aanbruggen). De buitenruimte bestaat uit een brugwachterswoning en eventueel een terrein met een inrichting, zoals bij sluisen.

⁴ Beleidsruimte is de elasticiteit in het interventieniveau: - geen ruimte, 0 neutraal, + enig, ++ veel ruimte

³ een overzicht van functies en gebruikte afkortingen: zie bijlage II-1

In deze paragraaf wordt alleen gesproken over de beweegbare kunstwerken, die eigendom van de Provincie Zuid-Holland zijn. Voor alle 57 provinciale beweegbare kunstwerken zijn instandhoudingsplannen (IHP's) gemaakt. In de toekomst zal DBI, in overleg met de eigenaren, eveneens IHP's maken voor bruggen die geen eigendom van de Provincie Zuid-Holland zijn, maar wel bij de Provincie in onderhoud zijn. Daarmee wil DBI invulling geven aan zijn professionaliteit tegenover zijn externe opdrachtgevers (gemeenten). Ook de samenwerking met overheden op het gebied van afstemming van werkzaamheden kan op die manier verbeterd worden.

beheerstrategie

Het beleid voor het onderhoud aan beweegbare kunstwerken hebben wij vastgelegd in concept-referentiedocumenten voor de verschillende onderdelen, uitgewerkt volgens de methodiek uit paragraaf II.3.1.4.



Foto: Hefbrug Gouwsluis met op de achtergrond de spoorbrug over de Gouwe.

Bruggen vervullen een functie op het moment dat transport over de weg en transport over water elkaar kruisen. Indien de scheepvaart dit noodzaakt, is de brug verhoogd en/of beweegbaar uitgevoerd. Sluizen vervullen een functie wanneer twee vaarwegen met een verschillende waterstand op elkaar aansluiten. Sluizen hebben daardoor (mede) een waterhuishoudkundige en ecologische functie.

Bij enkele bruggen langs de Oude Rijn, te weten bij de Hefbrug Gouwsluis (traject 9), de Wilhelminabrug (traject 4) en de Waddingerbrug (traject 3), bevinden zich keersluizen. Op dit moment zijn deze sluizen niet in dit Beheerplan behandeld.

De vervangingsstrategie voor de beweegbare kunstwerken is gebaseerd op vervanging van de betreffende installatie van een bij die installatie behorende interventieperiode.

Gedurende de interventieperiode worden functionele/technische inspecties uitgevoerd. Deze hebben tot doel enerzijds na te gaan of het object nog aan de functionele eisen voldoet en anderzijds dat de technische staat zodanig dat het object zijn functie nog kan uitvoeren. Vanuit deze subjectieve, op deskundigheid en ervaring gebaseerde, inspectie blijkt of de interventieperiode moet worden verkort of kan worden verlengd.

Behalve technische en/of functionele urgenties kunnen ook andere invloeden tot gevolg hebben dat de vervangingsonderhoud eerder of later plaats vindt. Dit kan bijvoorbeeld als werkzaamheden aan provinciale wegen of door gemeentes worden uitgevoerd in de nabijheid van het beweegbare kunstwerk. Vindt de vervanging op een later tijdstip plaats, dan kan het zijn dat er tijdelijke maatregelen moeten worden getroffen om het kunstwerk op een aanvaardbaar functioneel en technisch niveau te houden. De aanvaardbaarheid is op dit moment nog alleen gebaseerd op de deskundigheid en ervaring binnen DBI. Objectieve maatstaven ontbreken nog.

Bij een voorgenomen vervanging van een installatie wordt twee jaar daaraan voorafgaand een technische inspectie uitgevoerd om de juiste omvang van het vervangingsproject te bepalen. In het jaar voorafgaande aan de vervanging wordt het bestek geschreven, worden offertes gevraagd en wordt het project aanbesteed.

Van alle beweegbare kunstwerken zijn de interventieperiodes bekend. In het volgende overzicht zijn de onderhoudstrategieën opgenomen voor alle onderdelen van het kunstwerk. Op grond van de gekozen onderhoudstrategieën kan de inspectiestrategie worden vastgesteld. Uit de tabel blijkt dat vooral mogelijkheden aanwezig zijn om beleid te voeren bij de instandhouding van staalconstructies, conserveringen, landhoofd, brugwachtershuisjes en buitenterreinen. Dit houdt dus in dat het meer of minder strikt hanteren van vervangingsperiodes (interventieniveaus) mogelijk is zonder de functionele eisen aan te tasten. Vooral in het beleidsthema Omgevingskwaliteit zit beleidsruimte om te benutten voor het maken van keuzes.

tabel 27 Beheerstrategie en beleidsruimte beweegbare kunstwerken (indicatief)

Urg.	Onderdeel	Interventie-niveau ⁶	Inspectie-strategie ⁷	Betrokken		Beleidsruimte ⁴
				functies ³	beleidsthema's	
2	slijtlaag	10 jaar	TAO	Wk, LT	B, V	+
1	elektrische installatie	30 jaar	GAO	Wk, BV, LT	B,	0
1	elektronische installaties	10 jaar	GAO	Wk, BV, LT	B,	0
1	bewegingswerk elektro/mechanisch	50 jaar	TAO	Wk, BV, LT	B,	0
1	bewegingswerk hydraulisch	25 jaar	TAO	Wk, BV, LT	B,	0
1	afsluitbomen	30 jaar	TAO	BV, LT	B, V	0
3	staalconstructies	70 jaar	TAO	Wk	B, V	++
3	conserveringen	15 jaar	TAO	Wk	O	++
2	landhoofd ⁵	80 jaar	1x3jaar	Wk BV	O	++
3	brugwachtershuisje	n.t.b.	n.t.b.	-	O	++
3	buitenterrein	n.t.b.	n.t.b.	-	O	++
2	naut. voorzieningen	30 jaar	TAO	BV	V, O	0

⁶ integrale vervanging

⁷ met het oog op een integrale vervanging;

⁴ Beleidsruimte is de elasticiteit in het interventieniveau; - geen ruimte, 0 neutraal, + enig, ++ veel ruimte

³ een overzicht van functies en gebruikte afkortingen: zie bijlage II-1

⁵ In landhoofd kunnen waterkeringen zijn opgenomen.

De beleidsruimte kan overigens per object verschillen en zal voor elk object en dus in elk instandhoudingsplan moeten worden uitgewerkt.

De vervangingsperiodes zijn per object geoptimaliseerd. Dit is nodig om (uitvoerings-) technisch onverenigbare werkzaamheden niet in hetzelfde jaar kunnen worden ingepland. Met de vervangingsperiodes moet dus wat geschoven worden. In alle IHP's van beweegbare kunstwerken zijn de aangegeven vervangingsperiodes aangehouden.

De interventiejaren (voor volledige vervanging), zijn dus theoretische jaren. Deze zijn bepaald door bij het laatste actiejaar de voor die installatie de geldende interventieperiode op te tellen. Medio 2004 is samen met de afdeling Technisch Specialistisch Onderhoud de gehele planning van alle beweegbare kunstwerken doorgenomen.

Gedurende de levensduur van het onderdeel vindt op kleinere schaal preventief of correctief onderhoud plaats. Preventief onderhoud wordt uitgevoerd aan het bewegingswerk en de afsluitbomen middels het zogenoemde 3-maandelijkse smeerbestedek.

Naast de functionele/technische inspecties worden eveneens wettelijke inspecties uitgevoerd zoals bij elektrische installaties op basis van de NEN3140. Beweegbare kunstwerken vallen als "bouwwerk, geen gebouw zijnde" onder de werking van het Bouwbesluit dat voorschriften bevat waaraan bouwwerken moeten voldoen uit het oogpunt van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu. Bij de afgifte van de bouwvergunning zijn gemeentes wettelijk verplicht te toetsen of het bouwwerkontwerp voldoet aan het Bouwbesluit. De relevante (NEN-) normen en richtlijnen zijn van toepassing.

Zoals eerder aangehaald vergt de voorbereiding van vervangingen in het algemeen twee jaren. In het algemeen zullen de vervangingen afgestemd zijn op werkzaamheden van derden. De handelingsvrijheid om werkzaamheden te laten vervallen of uit te stellen neemt af naar mate het actiejaar nadert. DBI richt zijn besluitvorming wat betreft beweegbare kunstwerken op de actie jaren 3 en later, gerekend vanaf het ambtelijk uitkomen van het beheerplan. Een en ander is in overeenstemming met het doel van dit beheerplan.

Een bouwkundige inspectie aan brugwachtershuisje, die is uitgevoerd in het westelijk deel van district Stedelijk Gebieden, heeft uitgewezen dat de bouwkundige staat van onderhoud over het algemeen redelijk is. Wij hebben nog geen visie op het gebruik en instandhouding van de bedieningsgebouwen. Deze gebouwen hebben een duidelijke verkeersfunctie waaraan specifieke eisen gesteld kunnen worden.

Het onderhoud kan, net als dat van de brug, in twee delen uitgevoerd worden. Het onderhoud aan de buitenzijde kan worden beschouwd met het onderhoud aan de onderbouw van een brug. De binnenzijde bestaat bedieningsapparatuur waarvan het onderhoud met de overige technische installaties van de brug moet worden meegenomen. Voorts bestaat het uit bouwkundige elementen die directe invloed hebben op de leefbaarheid en het welzijn van het bedienend personeel (vloer, wand,- en plafondbekleding, meubilair, sanitair, verwarmings- en warmwatervoorziening en vaak airconditioning); deze kosten vallen onder het vaste onderhoud.

Van de bruggen die op afstand bediend (zullen gaan) worden zou vanuit het vaarwegbelang gezien het bedieningsgebouw gesloopt kunnen worden of een andere bestemming kunnen krijgen. afhankelijk van de (cultuur-) historische waarde. Wij hebben nog standpunt hierover ingenomen. Het te ontwikkelen beleid hangt samen met het bedieningsbeleid dat wordt heroverwogen (zie paragraaf II.3.3.7).

Tot slot merken wij op, dat stremmingen, zowel gepland als niet-gepland, bij de officiële instanties worden gemeld, indien deze naar verwachting langer dan één uur zullen duren.

ontwikkelingen

Op dit moment bestaat nog geen gestructureerde wijze waarop de functionele/technische inspecties met een schriftelijk rapport objectief uitgevoerd kunnen worden. In 2005 zal DBI (BA, TSO, districten) de interventieniveaus nader bepalen en een inspectie-procedure opstellen.

De functionele eisen (betrouwbaarheid) uit hoofdstuk 2 zijn nog niet verwerkt in de 60 instandhoudingsplannen. De toetsing op de geformuleerde dimensioneringseisen is uitgevoerd en verwerkt in bijlage II.2 De eis voor betrouwbaarheid van het functioneren van een kunstwerk is daarin mede afhankelijk gesteld van de belangrijkheid van de vaarweg en van de kruisende weg. Zo is de toelaatbare niet-planbare niet-beschikbaarheid van bijvoorbeeld de Kruihuisbrug te Delft vele malen kleiner, dan bij Otwegweteringbrug te Boskoop. Daarbij wordt betrokken de maatschappelijke gevolgschade voor het niet functioneren van een kunstwerk. De doorwerking van deze functionele eisen in de betreffende referentiedocumenten respectievelijk instandhoudingsplannen zal DBI (BA, TSO en districten) in 2005 realiseren.

DBI onderzoekt of een onderhoudstrategie voor beweegbare kunstwerken per vaarwegtraject nodig is. De kans op niet functioneren van de vaarweg is de som van de kansen van niet functioneren van individuele kunstwerken op dat vaartraject. De conclusie zou kunnen zijn dat een of meerdere bruggen eerder onderhoud nodig hebben, dan op grond van de urgentiebepaling van het individuele object nodig zou zijn.

Wat voor de vaarweg geldt, geldt ook voor het kruisende wegverkeer. Als de verschillende, doorgaans opeenvolgende, bruggen in een vaarweg elk een zekere kans hebben om uit te vallen, dan moet beoordeeld worden of de twee bruggen een alternatieve route voor elkaar bieden, indien een van beide zou uitvallen. In het laatste geval moet het totale risico voor niet functioneren van de bruggen in het betrokken wegennetwerk beoordeeld worden.

DBI zal als vaarwegbeheerder verder waarborgen moeten krijgen over het voldoende functioneren van beweegbare bruggen die niet bij haar in beheer en onderhoud zijn. Het functioneren van de vaarweg voor de scheepvaart immers staat of valt met het beheersbaar maken van de risico's op falen op een van de onderdelen van de vaarweg. Beweegbare bruggen zijn kritische onderdelen van de vaarwegen.

Verder zullen wij nagegaan welke optimalisatie nog kan plaatsvinden met de planning van andere werkzaamheden in die vaarwegen/of weg (integrale aanpak).

DBI is sinds enige jaren gestart met het geschikt maken van alle bruggen voor afstandsbediening. Naast het aanbrengen van de relevante apparatuur en het leggen van de glasvezelverbinding zal worden nagegaan of bepaalde delen van de elektronica aangepast dan wel nieuw geplaatst zal moeten worden. Deze aanpassingen vinden plaats op het moment dat vervanging van de installaties aan de orde is.

Tot slot stellen wij vast, dat vele kunstwerken sterk verouderd zijn en aan het einde van hun technische levensduur komen. Volledige vervangingen van beweegbare kunstwerken liggen dus in het verschiet. In de komende jaren zal hierna onderzoek gedaan worden. Daarbij zal tevens bekeken moeten worden of de functionele eisen, die door het wegverkeer aan het kunstwerk worden gesteld, aangepast moeten worden. De onderhoudstrategie tot de eventueel noodzakelijke vervanging zal wijzigen.

Doelstelling Beweegbare kunstwerken

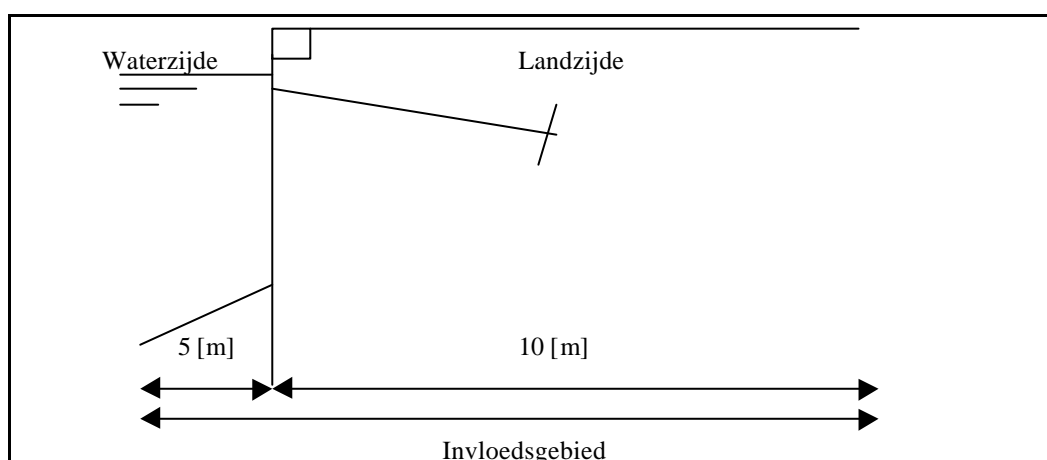
1. Beweegbare kunstwerken worden op alle onderdelen op (meer) objectieve interventieniveaus geïnspecteerd.
2. Alle bruggen worden voorbereid op bediening op afstand; bij vervanging van de betreffende onderdelen wordt met dit beleid rekening gehouden.

Actieprogramma Beweegbare kunstwerken

1. Eind 2005 heeft DBI (meer) objectieve inspectiemethode ontwikkeld.
2. Eind 2005 heeft DBI de (vastgestelde) functionele eisen doorvertaald naar het referentiedocument en alle instandhoudingsplannen voor beweegbare kunstwerken. Het referentiedocument stellen wij als beleidsdocument vast.
3. Uiterlijk in 2006 heeft DBI een onderzoek uitgevoerd naar de verwachte technische levensduur van beweegbare kunstwerken.
4. Medio 2005 heeft DBI bepaald of een prioriteringsmodel voor beweegbare kunstwerken per vaarwegtraject uit functionele overwegingen wenselijk is.
5. Eind 2005 heeft DBI de Nota Objectbediening II gereed.

II.3.3.4 Oevers*beschrijving*

Strikt genomen vormt de oever de overgang tussen het horizontale gedeelte van de waterbodem en de opgaande helling van het talud. Langs provinciale vaarwegen is sprake van kunstmatige oevers. In figuur 7 is een schematisch voorbeeld gegeven van de constructieve opbouw.



Figuur 7: Schematisch voorbeeld verticale oeverconstructie

Oeverconstructies langs de provinciale vaarwegen zijn onderverdeeld in twee type constructies, te weten verticale constructies en taludconstructies. In beide gevallen is sprake van een damwand. Bij een *taludconstructie* ligt de bovenkant van de damwand onderwater en wordt de constructie naar boven onder een helling afgewerkt en voorzien van een bekleding. Het merendeel van de oeverconstructies langs de provinciale vaarwegen is van het type verticale oeverconstructie. Deze constructies zijn verder onderverdeeld naar subtypes. Het subtype is afhankelijk van het gebruikte materiaal (hout, beton, staal e.d.) en van de toegepaste onderdelen (b.v. wel of geen verankering).

De verscheidenheid aan subtypes *verticale oeverconstructie* is groot (+/- 200). Dit wordt niet alleen verklaard uit de diversiteit in functionele eisen, maar vooral door verschillen in beleid van verschillende organisaties en personen in de afgelopen 120 jaar (ziehdst I.2.2.). Uit oogpunt van doelmatig beheer is meer

homogeniteit in oeverconstructies noodzakelijk. Om dit te bereiken kiest DBI ervoor het aantal subtypes oeverconstructie te reduceren tot 7 functioneel te onderscheiden types. Wij zullen dit realiseren door bij een noodzakelijke vervanging van oevers te kiezen uit een van deze 7 types. Figuur 8 geeft 7 standaard subtypes oeverconstructie weer.



Figuur 8: Overzicht van de subtypen oeverconstructies die in de toekomst worden toegepast

Beheerstrategie provinciale oevers

Het beleid voor oeveronderhoud is onderbouwd in het concept-Referentiedocument Oeverconstructies. Oeverconstructies moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden vanuit één of meerdere maatschappelijke functies (zie hoofdstuk 1 en 2). Mogelijke functies van een oeverconstructie zijn bijvoorbeeld "Secundaire waterkering", "Hoofdvaarweg" en "Wonen en werken langs het water". Een wensbeeld voor de functie "Hoofdvaarweg" is dat de vaarweg geschikt moet zijn voor een bepaalde CEMT-klasse (type schip). Daaruit volgt een functie-eis van een bepaalde minimale breedte van de vaarweg. Wanneer de vaarweg te smal is, dan staan de oevers op de verkeerde locatie en zullen de oevers (bij voorkeur bij vervanging) moeten worden verplaatst. In onderstaande tabel is een indruk gegeven van de wijze waarop de urgenties van een object (in dit geval een onderhoudsvak) kunnen worden bepaald.

tabel 28 Beheerstrategie en beleidsruimte bij oevers (indicatief)

Urg	Onderdeel	Interventie-niveau	Inspectie-strategie	Betrokken		Beleidsruimte ⁴
				functies ³	beleidsthema's	
2	Damwand		TAO	WK BV,	B, V, O	+
3	Deksloof		TAO	WK, BV	B, V	++
2	Wrijfgording		TAO	BV	B, O	0
1	Ankerstang/plaat		TAO	WK, BV	B, V	0
2	Zetwerk/talud		TAO	WK, RC	V, O,	+
2	Vooroever		GAO	WK, BV, WG, E	B, V, O	++

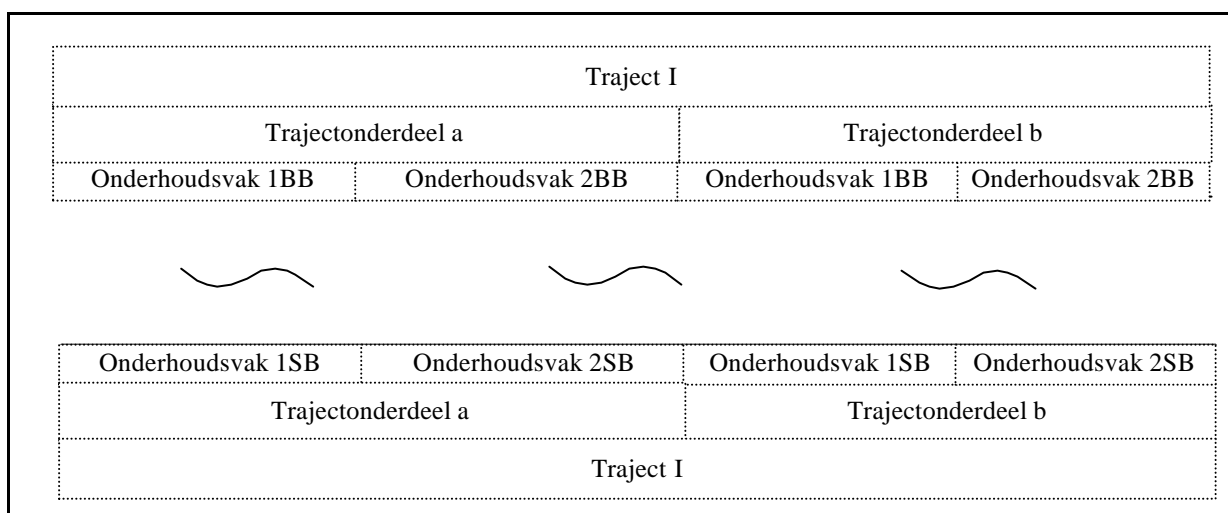
⁴ Beleidsruimte: Elasticiteit in het interventieniveau; - geen, 0 neutraal, + enig, ++ veel

³ Een overzicht van functies en gebruikte afkortingen: zie bijlage II-1

De onderhoudsstrategie voor oeverconstructie is voornamelijk toestandsafhankelijk (TAO). De objectieve interventieniveaus moeten nog worden uitgewerkt. Afhankelijk van het onderdeel is een keuzevrijheid aanwezig om de interventieniveaus naar boven of beneden bij te stellen. Deze zogenoemde beleidsruimte is in de tabel indicatief aangegeven en moet nog verder worden bepaald. Dit kan per onderhoudsvak verschillen. Ook andere functies en beleidsthema's kunnen aan de orde zijn.

Uit oogpunt van een doelmatige planning en uitvoering van onderhoud en om te voorkomen dat in een willekeurig jaar her en der aan vaarwegtrajecten oeveronderhoud wordt uitgevoerd, hanteert DBI homogene onderhoudsvakken. Het onderhoud (aan oevers) wordt zoveel mogelijk binnen deze onderhoudsvakken gegroepeerd. Dit houdt in dat de kwaliteit van het onderhoudsvak als geheel beoordeeld wordt en niet de kwaliteit van de individuele damwand afzonderlijk. Onderhoudsvakken zijn delen van een trajectonderdeel en hebben een lengte van enkele kilometers. De stuurboord en de bakboord oever liggen in een apart onderhoudsvak.

Zie figuur 9 voor een schematisch voorbeeld.



Figuur 9: Schematische weergave indeling onderhoudsvakken

DBI kiest er dus voor om te prioriteren per onderhoudsvak op grond van objectieve functionele criteria. Ook de uitvoering van de noodzakelijke, verschillende, maatregelen heeft plaats op onderhoudsvakniveau. Daarmee worden dus tevens de kosten van onderhoud per onderhoudsvak bepaald. Deze kosten zijn gebaseerd op kostenkanten van DBI. Wij hanteren vervolgens het uitgangspunt dat al het onderhoud binnen het desbetreffende onderhoudsvak wordt uitgevoerd waarvan het waarschijnlijk is dat het binnen een periode van 5 jaar noodzakelijk wordt. Op deze manier wordt bereikt dat in een onderhoudsvak gemiddeld genomen eens in de 5 jaar onderhoud aan dat vak wordt uitgevoerd. Daarmee verwachten wij grote mate van doelmatigheid in de voorbereiding en de uitvoering te realiseren.

beheerstrategie oevers van derden.

Provincie Zuid-Holland heeft niet alle oevers langs haar vaarwegen in beheer (zie hfdst. I.2). De vaarwegbeheerder heeft de verantwoordelijkheid om toezicht te houden op de staat van alle oevers. Niet alleen in wettelijke zin, maar ook om te voorkomen dat de provincie suboptimaal onderhoud pleegt. Dat wil zeggen: aan haar eigen areaal veel kosten maakt om haar oevers aan de gestelde eisen te laten voldoen, om vervolgens de oevers van derden te laten verloederen. Om particuliere oevereigenaren tegemoet te komen is een regeling voor overname van bescherming van oevers opgesteld. Zie paragraaf I.1.1.

In overeenstemming met de ontwerp-Nota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart zal DBI een meer stringenter beleid voeren ten opzichte van het beheer van oevers van derden. Wij hanteren daarbij de volgende uitgangspunten.

1. De functionele en technische kwaliteit van de oevers moet op orde zijn.
2. De provincie hanteert als referentie voor haar beleid de (vastgestelde) functionele eisen in dit beheerplan. .
3. DBI zal het instrument van de Vaarwegverordening Zuid-Holland en Regeling Overname Bescherming Oevers Zuid-Holland (ROBO) actiever inzetten in geval van een slechte functionele of technische kwaliteit aan de oeverconstructie.
4. DBI zal de beheerstrategie voor haar oevers toepassen op de oevers van derden: inspectie, maatregelen, planning en uitvoering. Het aanschrijvingsbeleid in het kader van bestuursdwang krijgt daarmee vorm en inhoud.

ontwikkelingen

Het hiervoor beschreven beleid is verwoord in het concept-Referentiedocument oeverconstructies. Op grond van dat beleid is voor traject 9 een concept-instandhoudingsplan opgesteld. Wij nemen ons voor om in 2005 de overige IHP's af te ronden. De belangrijkste acties zijn de functies, wensbeelden en functie-eisen van de resterende trajecten in kaart brengen. DBI zal voor de functionele eisen van de waterkeringen met de betreffende waterschappen overleggen. Evenzeer zullen wij met DWGM overleggen welke toetsingscriteria de provincie hanteert bij het beoordelen van de veiligheidseisen van de waterkeringen.

De inspectieprocedure die momenteel ten grondslag ligt aan een technische inspectie voldoet niet volledig aan de eisen die worden gesteld in het kader van functioneel beheer. Nu worden scores toegekend aan de items "functioneren", "veiligheid" en "gevolgschade". Deze scores worden ingevoerd in het Systeem Planmatig Onderhoud Vaarwegen (SPOV). Dit programma leidt uit deze scores een urgentiewaarde af van het geconstateerde mankement. Deze manier van werken laat teveel ruimte voor subjectiviteit. Ook zijn de inspectieresultaten moeilijk te verbinden aan het door ons voorgestane beleid.

Om in de toekomst optimaal functioneel te kunnen beheren, is het noodzakelijk om de inspectieprocedure op een aantal punten aan te passen. Een voorstel voor een nieuwe inspectieprocedure is inmiddels gereed. Begin 2005 wordt deze procedure verder gecommuniceerd met de districten en zal de procedure als pilot worden toegepast op traject 10 .



Foto: Voorbeeld verticale oeverconstructie langs traject 10

Een functionele inspectie is reeds uitgevoerd op traject 9. Op de resterende 9 trajecten moeten deze nog worden uitgevoerd.

De aanschaf van een nieuw areaalgegevenssysteem voor oevers is in voorbereiding; een interne inventarisatie naar behoefte heeft plaatsgehad. Het is de verwachting dat het areaalgegevenssysteem eind 2005 operationeel wordt. Daarna kan gestart worden met de verwerking van inspectiegegevens. Dat betekent dat wij pas op zijn vroegst in 2006 invulling kunnen aan ons beleid voor oevers.

In afwachting daarvan zullen wij in begin 2005 inspecteren volgens de bestaande systematiek van SPOV en op grond daarvan een maatregelenplanning opstellen. We zullen daarbij sterk moeten en kunnen leunen op de expertise bij districten en de afdeling TSO.

Doelstelling Oevers

1. Van alle oevers is bekend waar deze moeten liggen in het dwarsprofiel van de vaarweg.
2. Alle onderdelen van oevers worden op objectieve interventieniveaus getoetst.
3. Planning en uitvoering van het onderhoud aan oevers heeft plaats per onderhoudsvak waarvoor functionele criteria vastgesteld zijn.
4. Oevers van derden voldoen aan de (vastgestelde) functionele criteria; het provinciaal beleid wordt gehandhaafd.

Actieprogramma Oevers

1. DBI heeft in januari 2005 inspecties uitgevoerd op grond van de bestaande systematiek met als doel een maatregelenplanning op te stellen voor 2006/2007.
2. DBI heeft medio 2005 voor oevers objectieve interventieniveaus en een prioriteitenmodel vastgesteld.
3. DBI heeft in 2006 zijn beleid voor eigen oevers in referentiedocumenten en instandhoudingsplannen vastgelegd en geïmplementeerd voor al haar areaal.
4. DBI heeft in 2006 zijn beleid voor oevers van derden vastgelegd en geïmplementeerd. Betrokken eigenaren zijn op de hoogte gesteld van dat beleid. ROBO regeling is geëvalueerd.
5. DBI heeft in 2006 alle dwarsprofielen van de vaarwegtrajecten vastgelegd en een verbeterprogramma verwerkt in het beheerplan Vaarwegen.
6. DBI heeft in 2006 onderzoek uitgevoerd naar de lengte van damwanden.

II.3.3.5 Landschap en Milieu

beschrijving

Zoals in hoofdstuk I.2 (areaalbeschrijving) al is uiteengezet, betreft hier zeer geringe hoeveelheid bomen en recreatieve voorzieningen langs de vaarweg. Bomen staan over overgrote deel langs het Merwedekanaal (traject 10). Wat betreft Milieu wordt in dit beheerplan volstaan te verwijzen naar paragraaf II.3.3.2.

beheerstrategie/ontwikkelingen

Op grond van de inventarisatiegegevens zullen wij vaststellen welk beleid wij zullen hanteren. Daarbij zullen wij rekening houden met de eisen die gesteld worden uit oogpunt van ecologie, scheepvaart (zicht, nautische voorzieningen) en waterkering.

Doelstelling Landschap en Milieu

1. Geen doelstelling geformuleerd.

Actieprogramma Landschap en Milieu

1. DBI heeft in 2006 doelstellingen geformuleerd en een actieprogramma opgesteld voor Landschap en Milieu.

II.3.3.6 Waterbodems

beschrijving

Een bodems in een watergang met een zeker profiel maakt scheepvaart mogelijk en zorgt voor bescherming door middel van gronddekking van de ondergrondinfrastructuur (zinkers, tunnels, aquaducten). Tevens zorgt het voor stabiliteit van oevers, i.c. oeverconstructie. DBI is belast met het op diepte houden van de provinciale vaarwegen. Dit houdt in dat traject- en planmatig zal worden gebaggerd. De baggerwerkzaamheden zijn gebaseerd op een nautisch profiel welke is afgestemd op defunctie- en infrastructurele eisen van de vaarweg. Het nautisch profiel, of de 'bak', is opgenomen in de ontwerp-nota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart. In hoofdlijnen houdt het beheer van de waterbodems in: het periodiek peilen (inspecteren) van de hoeveelheid baggerspecie, het uitbaggeren van het nautisch profiel en het op bedrijfseconomische en milieuhygienisch verantwoorde wijze verwerken van de vrijgekomen baggerspecie.

Het nautisch profiel is de minimale afmeting van de 'bak' om het maatgevende schip vlot en veilig doorgang te verschaffen. De bagger in de vaarweg vormt een dynamische bodem. Door toedoen van stroming en woeling wordt bagger afgevoerd en door middel van sedimentatie wordt bagger afgezet. Een eenmaal bereikt nautisch profiel is derhalve onderhevig aan wisselingen en kan niet te allen tijde worden gewaarborgd. Het is acceptabel en onvermijdelijk dat er aanwas van slib is (verval functionele kwaliteit). Vooralsnog gaan wij er vanuit dat dit gemiddeld 1 cm per jaar bedraagt. Om de toegekende functies van de vaarweg te waarborgen zal de bagger regelmatig moeten worden verwijderd.

De diepte waarop het verval (mate van aanwas) niet meer acceptabel is heet de ingreepmaat: wanneer deze (on)diepte is bereikt dient te worden ingegrepen (baggeren). Bij het baggeren kan een overdiepte ten opzichte van het nautisch profiel worden bewerkstelligd. Met deze veiligheidsmarge wordt gewaarborgd dat gedurende een langere periode de minimaal vereiste diepte aanwezig is. Deze onderhoudsmaat (of baggerdiepte) is afhankelijk van de gewenste baggerfrequentie, onnauwkeurigheid van het peilen en baggeren, vereiste gronddekking van kabels, leidingen en constructies, de kwaliteit van de baggerspecie, de snelheid van aanslibbing, de bodem- en oeverstabiliteit en het beleid van de waterhuishoudingbeheerder.

De nog te bepalen mate van overdiepte en de ingreepmaat zijn tevens praktische instrumenten om de baggerdiepte (en baggerbreedte) op locatiedelen te bepalen waar de theoretische profielen uit de ontwerp-Nota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart niet uitvoerbaar zijn, bijvoorbeeld bij instabiele oevers en ter plaatse van kunstwerken.

In de volgende tabel is indicatief weergegeven welke relaties tussen de onderhoudstrategie, met de functies en beleidsthema's te duiden zijn. De beleidsruimte in de instandhouding van de functionele kwaliteit zit in de keuze

van de ingrijpdiepte (moment van baggeren) en de wijze waarop en mate waarin de ecologische functies worden ingevuld.

tabel 29 Beheerstrategie en beleidsruimte bij waterbodems (indicatief)

Urg.	Onderdeel	Interventie-niveau	Inspectie-strategie	Betrokken functies ³		Beleidsruimte ⁴
					beleidsthema's	
1 3	Nautischprofiel Overig deel	ingrijpdiepte	TAO GAO	WK BV, WG, OI WK, BV, E	B, V, O, O	+ ++

Ons beleid is nog niet verwerkt in een op te stellen Referentiedocument Waterbodems. Bijlage II-3 gaat wat uitgebreider in bij het nationaal en provinciale bagger- en milieubeleid.

Beheerstrategie

De kwaliteit van bagger bepaalt in grote mate de afzetmogelijkheden en heeft het afgelopen decennium een verlamdende werking gehad op het grootschalig onderhoud van de watergangen. Het landelijke beleid is voor een lange periode als te stringent ervaren met te hoge afzetkosten van vrijkomende, verontreinigde baggerspecie. Met als gevolg dat waterbeheerders hun baggeractiviteit tot een minimum hebben beperkt.

Zo is ook bij de Provincie Zuid-Holland de situatie ontstaan dat alleen knelpunten werden gebaggerd: wegnemen van een plaatselijke ophoping van baggerspecie die een belemmering vormt voor het scheepvaartverkeer. Dit beeld is thans achterhaald. De problematiek van DBI als waterbodembeheerder is, in navolging van het bovenstaande, verwoord in de beleidsnotitie en meerjarenprogramma baggerspecie "Perspectief in de vaarweggeul" (december 1998) en "Perspectief in de vaarweggeul, een jaar later" (januari 2000).



Foto: Kraanschip, meest gebruikelijke methode van baggeren

⁴ Beleidsruimte: Elasticiteit in het interventieniveau; - geen, 0 neutraal, + enig, ++ veel

³ een overzicht van functies en gebruikte afkortingen: zie bijlage II-1

Het in deze notities verwoorde uitvoeringsbeleid is aan het einde van 2004 aangepast. De stelregel dat een schip standaard 0,8 meter vrije kielruimte nodig heeft is herzien. DBI zet zich in om voor het nautisch profiel voor zover mogelijk en van toepassing de uitgangspunten in de ontwerp-Nota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart te volgen. Eind 2004 is het gehele areaal gepeild waarover wij begin 2005 de resultaten verwachten. Daarvoor is de "multibeam"-methode toegepast. Op deze wijze is in één peilronde inzichtelijk gemaakt op welke diepte de bovenkant van de baggerspecie zich bevindt. Het verschil tussen de gepeilde diepte en de nautische diepte is het teveel aan baggerspecie. Op grond van de resultaten zullen wij prioriteiten stellen en vervolgens een baggerprogramma voor de eerste jaren samenstellen.

Wij nemen ons voor in 2006 de vaarwegen wederom integraal te peilen. Daarmee willen wij inzicht krijgen hoe de bagger 'zich gedraagt'. Op grond van die inzichten zullen wij de toekomstige peilfrequentie (inspectiestrategie) bepalen.

Voorafgaand aan baggerwerkzaamheden wordt de kwaliteit van de baggerspecie door een adviesbureau onderzocht. Indien ernstig vervuilde baggerspecie (klasse 4) wordt aangetroffen en de omvang van de ernstige vervuiling (een overschrijding van de interventiewaarde) groter is dan 25m³ sediment, is volgens de Wet bodembescherming sprake van een geval van ernstige (water)bodemverontreiniging en dient bodemsanering plaats te vinden. Dit houdt in dat het risico van verspreiding en humane en ecologische risico's worden weggenomen. De meest gangbare wijze van saneren is het wegnemen van de bron van deze risico's.

De aanleiding van de baggeractiviteit speelt hierbij een belangrijke rol. Indien sprake is van een functiewijziging van de (water)bodem in de vaarweg, bijvoorbeeld bij de aanleg van een brug, is sprake van een werk. Voor een aangetroffen geval van ernstige waterbodemverontreiniging dient dan een saneringsplan ter goedkeuring aan het bevoegde gezag te worden overgelegd. Dit is een tijdrovende actie; het plan ligt bijvoorbeeld gedurende dertien weken ter inzage en dient te worden afgestemd met het hoogheemraadschap. Indien geen functiewijziging van de vaarweg optreedt is sprake van 'onderhoud'. Een aangetroffen ernstige verontreiniging kan dan met een Plan van Aanpak worden gesaneerd.

DBI zal bij het aantreffen van een waterbodemverontreiniging per geval de volgende keuzes moeten maken of scenario's moeten kiezen:

1. De verontreiniging zoveel mogelijk laten zitten: bodemsanering is duur, vergt veel tijd en is in het geval van vaarwegbeheer niet van bijzonder groot belang (een bedrijfseconomisch gunstige keuze).
2. De verontreiniging voor zover deze zich boven het nautisch profiel bevindt wegnemen: dat wat weg moet in het kader van nautisch beheer wegnemen, maar niet meer dan dat. Derhalve is sprake van een deelsanering. Met deze optie wordt voldaan aan de beheertaak en worden de saneringskosten geminimaliseerd. Nadeel is dat een deel van de verontreiniging achterblijft en als bron blijft zorgen voor herbesmetting of nalevering van verontreiniging. De eerstvolgende keer dat weer wordt gebaggerd is de kans groot dat wederom (deel)sanering moet plaatsvinden.
3. De aangetroffen verontreiniging volledig, of in ieder geval zoveel mogelijk, verwijderen. Dit geldt dus ook voor de verontreinigde baggerspecie die onder of buiten het nautisch profiel ligt (een milieuhygiënisch gunstige keuze).

Indien klasse 4 baggerspecie wordt aangetroffen melden wij dit bij en overleggen wij hierover met het betrokken Hoogheemraadschap en het bevoegd gezag. Samen met deze partijen wordt een keuze gemaakt over de wijze van aanpak (bovengenoemde opties). Indien het belang van meerdere partijen wordt behartigd maken wij afspraken over kostenverdeling.

Daarnaast is het van belang dat de herkomst (de bron) van de verontreiniging wordt vastgesteld en dat, voor zover mogelijk, maatregelen worden getroffen om

te voorkomen dat de bron een blijvende dreiging vormt voor waterbodembodemverontreiniging.

DBI stemt in met de voorkeursvolgorde van de Ladder van Lansink¹ (zie bijlage II-3), maar kan geen invloed uitoefenen op het gebied van preventie (1) en het verspreiden (2) van baggerspecie is, gezien de grote hoeveelheden, (nog) niet haalbaar. Wel zal DBI de mogelijkheden van hergebruik van, al dan niet middels technieken behandelde, specie op de voet volgen en daar waar economisch verantwoord tot uitvoering brengen. DBI erkent dat zij hierin een actieve voorbeeldfunctie en een maatschappelijk belang vervult voor, en samen met, andere overheden.

DBI zal voor het uitvoeren van haar beleid samenwerken en afstemmen met de andere waterbeheerders (met name Hoogheemraadschappen).

Met name het Hoogheemraadschap Rijnland te Leiden is voor DBI een belangrijke partij. Rijnland heeft een waterhuishoudkundige beheertaak op onze vaarwegtrajecten 2 t/m 9. Rijnland kent aan deze waterwegen hydraulische en ecologische functies toe. Daarmee is het Hoogheemraadschap belast met de kwaliteit van het water en de waterbodem. Om deze functies te waarborgen heeft het Hoogheemraadschap leggerprofielen vastgesteld en voert het eveneens baggerwerkzaamheden uit. In het belang van doelmatig en eenduidig beheer is het van belang dat de betrokken partijen onderling afspraken maken over de samenhang van de baggerwerkzaamheden.

Door de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor Rijnland en DBI om de waterwegen te beheren is het voor de hand liggend dat samenwerking plaatsvindt op het gebied van onderzoek naar kwaliteit en kwantiteit van baggerslib. Beide partijen streven naar een kostenverdeling voor het onderhoud en een overeenstemming van hun baggerprogramma's.

Op het gebied van waterbodembeheer staan in 2005 voor DBI de volgende punten op de agenda:

1. per traject de ingreepmaat en onderhoudsmaat bepalen; de baggerfrequentie bepalen; de peilfrequentie bepalen;
2. streven naar een financieel en uitvoeringstechnisch haalbaar baggerprogramma om aan te sluiten met het provinciaal beleid 'Tienjarensценario Waterbodems' dat in 2010 de vaarwegen op het gewenste onderhoudsprofiel zijn (in de periode 2006 t/m 2010 tien vaarwegen baggeren);
3. opstellen Instandhoudingsplannen en een Referentiedocument;
4. afstemmen werkzaamheden en uitwisseling informatie met overige waterbodembeheerders;
5. naar aanleiding van de stringenter maatregelen op het gebied van afzet van vrijkomende baggerspecie voor de komende jaren de mogelijkheden van reiniging en met name hergebruik bepalen.

¹ De ladder van Lansink is genoemd naar het Tweede Kamerlid dat een milieuhygiënische volgorde in de aanpak van afval voorstelde. In de praktijk betekent dit dat altijd zal worden gekeken of een bepaalde stap gerealiseerd kan worden. Pas indien dit niet het geval is zal een volgende stap in aanmerking komen:

- Preventie
- Producthergebruik
- Materiaal hergebruik
- Nuttige toepassing
- Verwijdering met omzetting in energie
- Verwijdering op andere wijze dan storten
- Storten

Doelstelling waterbodems

In 2010 voldoen alle vaarwegbodems aan de (vastgestelde) functionele eisen.

Actieprogramma waterbodems

1. DBI stelt in 2005 een Referentiedocument Waterbodems op waarin de inspectie- en onderhoudstrategie is opgenomen.
2. DBI stelt in 2005 een Instandhoudingsplannen per traject op waarin de maatregelen over de 2006-2010 zijn opgenomen.
3. DBI stelt in 2006 een nieuw Referentiedocument Waterbodems vast. Daartoe zal zij:
 - in 2006 een herpeiling over het hele areaal uitvoeren
 - in overleg treden met de waterschappen en DWGM
4. DBI onderzoekt hoe het de komende jaren haar baggerspecie afzet, gestoeld op de Ladder van Lansink.

II.3.3.7 Exploitatie

Onder exploitatie verstaan wij alle activiteiten om het gebruik van de kapitaalgoederen infrastructuur in niet-technische zin direct te waarborgen. Hieronder vallen in een aantal elementen die onder het begrip dagelijks beheer vallen. Om verwarring te voorkomen is eerst het begrip dagelijks beheer uitgewerkt en komen vervolgens de specifiek onderwerpen voor dit beheerplan aanbod: het administratief juridische beheer, de bediening van bruggen en sluizen en verkeersmanagement. Ijsbestrijding is eveneens meegekomen, in de wetenschap dat Ijsbestrijding een onderwerp is in het calamiteitenplan Infrastructuur, dat in 2005 gereed zal komen.

Dagelijks beheer

Onder dagelijks beheer bij vaarwegen verstaan wij de algemene schouw/inspectie van de vaarweg, het beheer van steunpunten, de handhaving, incidentmanagement, dynamisch verkeersmanagement en bediening van beweegbare kunstwerken. Het doel van het dagelijks beheer is het functioneren van (vaar-) weg in de dagelijks praktijk te waarborgen. De instrumenten daarvoor zijn beheerschouw, handhaving en beheermaatregelen.

Wij willen het dagelijks beheer optimaliseren door verder te professionaliseren. Daarvoor zijn een aantal acties in gang gezet waarvan in het kader van het vaarwegbeheer de volgende zijn te noemen:

1. Van schouwen naar inspecteren (aanpassing wijze van inspecteren) .
2. Verbetering van het steunpuntenbeheer dat leidt tot een vermindering van het aantal steunpunten.
3. Handhavingsbeleid opstellen en handhaving implementeren .
4. Invoering van dynamisch verkeersmanagement op alle provinciale (vaar-) wegen.
5. Uitvoering van het programma afstandsbediening bruggen.

In de tweede helft van 2005 willen wij het project Professioneel Dagelijks Beheer afronden. Dan zullen de volgende rapporten beschikbaar zijn:

- Nota Handhavingsbeleid.
- Nota Organisatie- en Personeelsplan Buitendienst
- Nota Toekomst Steunpunten Provincie Zuid-Holland.

De onderwerpen handhaving, bediening en verkeersmanagement komen in de volgende paragrafen nog apart aanbod. Het beheer van steunpunten is buiten beschouwing van dit beheerplan gelaten.

Doelstellingen Dagelijks beheer:

De instrumenten van beheerinspectie, handhaving en beheermaatregelen zijn optimaal en professioneel ingezet en waarborgen het dagelijks functioneren van de (vaar-) weg.

Actieprogramma Dagelijks beheer

DBI rondt in de tweede helft van 2005 het project Professioneel Dagelijks Beheer af. Dan zullen de volgende rapporten beschikbaar zijn:

- Nota Handhavingsbeleid.
- Nota Organisatie- en Personeelsplan Buitendienst.
- Nota Toekomst Steunpunten Provincie Zuid-Holland.

*Uitvoering wet- en regelgeving*beschrijving

De provincie voert het beheer van de vaarwegen uit binnen het wettelijk kader zoals beschreven in hoofdstuk II.1. De Vaarwegenverordening Zuid-Holland, de Scheepvaartverkeerswet (SVW) en Binnenvaartpolitiereglement (BPR) zijn daarvan de belangrijkste. Daarnaast heeft de provincie een rol in het kader van de Verenwet/Verenreglement. Tot slot kan/moet de provincie optreden in het kader van de Waterstaatswet en Burgerlijk Wetboek. Uit deze publiek- en privaatrechtelijke regelingen vloeien verplichtingen voort en/of geven de provincie mogelijkheden om een adequaat beheer te voeren. Daarmee zijn het instrumenten om het functioneel beheer formeel af te dwingen.

Beheerstrategie**Uitvoering SVW/BPR**

Op grond van Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement hebben GS (besluit van 3 november 1992, onder kenmerk VV-39933) personen aangewezen als bevoegde autoriteit ingevolge het Binnenvaartpolitiereglement. Dit besluit is niet meer adequaat. Wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement en het instellen van nieuwe functies en verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden binnen de nieuwe organisatiestructuur van DBI per 1 september 2003 zijn hieraan debet. Het is noodzakelijk het genoemde besluit in te trekken en een nieuw aanwijzingsbesluit te nemen. Wij zullen in 2005 komen met voorstellen tot een nieuw aanwijzingsbesluit.

Bij de uitvoering van de SVW/BPR gaat DBI uit van de volgende GS-besluiten:

- 1) Besluit van 28 november 1995, nr. VV-86264, Provinciaal Blad 1995, nr. 117, laatst gewijzigd bij Provinciaal Blad 1998, nr. 60, inzake de maximale toegestane vaarsnelheden op de provinciale vaarwegen.
- 2) Besluit van 5 juli 1990, kenmerk VV 10179, ter regeling van plankzeilen op de provinciale vaarwegen.
- 3) Besluit van 13 juni 2001, kenmerk DEV/2001/4245, Provinciaal Blad 2001, nr. 54, regeling van het innemen van tijdelijke ligplaatsen in het gedeelte van de Oude Rijn te Alphen aan de Rijn, tussen de Heimans- en Woudwetering en de Gouwe.
- 4) Besluit van 3 november 1998, Provinciaal Blad 1998, nr. 58, regeling van het ligplaats nemen in het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal.
- 5) Besluit van 27 mei 2002, kenmerk DRM 02/3937, voorkomen van hinderlijke waterbeweging ten behoeve van de roeiers op het Rijn-Schiekanaal en het Korte Vlietkanaal.

Uitvoering Wet Gevaarlijke Stoffen

Als uitvoering van rijksbeleid willen wij externe veiligheid expliciet in ons beheerplan opnemen en aangeven waar verbeteringen mogelijk zijn. Als nautisch beheerder heeft de provincie Zuid-Holland een wettelijke taak om het

transport van gevaarlijke stoffen over de provinciale vaarwegen veilig te laten verlopen. Het betreft hier het toezicht en de handhaving op onder meer de juiste seinvoering, de benodigde en geldige vervoerdocumenten en certificaten, het ligplaats nemen, het ontgassen, de stuwage en de meldplicht ingevolge het scheepvaartinformatiesysteem (IVS '90). Dit systeem is bedoeld om snel en doelmatig te kunnen handelen bij ongevallen tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. Met dit systeem is de beheerder altijd op de hoogte van de soort, de hoeveelheid en de locatie van die gevaarlijke stoffen. Met ingang van 1 januari 2005 is IVS'90 operationeel op de overige provinciale vaarwegen die vallen binnen het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer.

Het voldoen aan deze complexe regelgeving is een minimum eis om de openbare veiligheid te kunnen garanderen en te bevorderen. Hiervoor is voldoende deskundigheid nodig. De mate van en het soort deskundigheid wordt bepaald door de functie van de betrokkenen (sluismeesters, brugwachters, medewerker vaarwegbeheer e.d.). De benodigde kennis en vaardigheden moeten door middel van voorlichting, opleiding en training worden verworven en bijgehouden. Deze verplichting is wettelijk vastgesteld in enerzijds de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo-wet) en anderzijds in de vervoerswetgeving voor de binnenvaart: de Regeling Vervoer over de Binnenwateren van Gevaarlijke Stoffen (ADNR).

In de praktijk wordt het voldoen aan de wettelijke voorschriften door de betrokkenen vaak als uiterst moeilijk ervaren. Dit wordt vooral veroorzaakt door de gecompliceerde wet- en regelgeving, het ontbreken van de juiste informatie over de stoffen en gebrek aan de noodzakelijke kennis en samenwerking tussen de verschillende overheidsdiensten.

Ter uitvoering van taken met betrekking tot het ADNR die zijn toegekend aan de Hoofdingenieur-Directeur van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, is tussen de Hoofdingenieur-Directeur van de directie Zuid-Holland en de directeur van de DBI een convenant afgesloten. Het convenant heeft tot doel de verantwoordelijkheden van de Hoofdingenieur-Directeur en de directeur DBI wat betreft werkzaamheden voortvloeiende uit de ADNR op elkaar af te stemmen en daartoe afspraken te maken.

uitvoering Vaarwegenverordening Zuid-Holland

Ten behoeve van de beoordeling van aanvragen voor het innemen van vaste ligplaatsen is door GS. in 1984 de "*Nota vaste ligplaatsen recreatievaartuigen en woonschepen*" vastgesteld.

In bijlage II-3 hebben wij de concept-beleidsregels opgenomen bij de uitvoering van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland. Daarin zijn op dit moment de volgende onderwerpen behandeld:

- a Besluit tot vaststellen van de maximaal toelaatbare afmetingen en diepgang van een schip.
- b Besluit op een verzoek om stremming gebruik vaarweg, brug, sluis of remmingwerk

De volgende beleidsregels zullen in het volgende beheerplan zijn verwerkt.

- c Besluit tot een GS-bijdrage meerkosten voorzieningen door derden.
- d Besluit tot vaststellen bedieningstijden.
- e Besluit tot aanbrengen van de oevervoorzieningen door derden.
- f Besluit over materialen in de vaarwegen.
- g Besluit over uitvoeren van werken.
- h Besluit over onderhoudsplichtige van een oever.
- i Besluit over gunstiger afmetingen van werken.
- j Besluit over laden en lossen.

Bij de uitvoering van de nog niet beschreven onderwerpen zullen wij het beheerplan als uitgangspunt gebruiken.

Het beschreven beleid geldt op netwerkniveau en moet voor zover nodig nader worden uitgewerkt per traject.

De juridische reikwijdte van dit beheerplan en de beleidsregels in Bijlage 8 vallen onder de verplichte consultatie van de Juridische Adviseur (nr. 6 van de lijst). De consultatie heeft nog niet plaatsgevonden.

Uitvoering Wet Raad voor de Transportveiligheid

Ingevolge de Wet Raad voor de Transportveiligheid is DBI in bepaalde gevallen verplicht om melding te doen van ongevallen op het water waarvan zij op de hoogte is. Dit betekent dat het bevoegde gezag personen moet aanwijzen zoals bedoeld in artikel 28, lid 1, van de Wet Raad voor de transportveiligheid. In de praktijk kunnen dit de personen zijn die door het bevoegde gezag zijn aangewezen voor het geven van verkeersinformatie, dan wel verkeersaanwijzingen.

DBI zal omtrent de procedurele afwikkeling van ongevallen en incidenten aanvullend beleid ontwikkelen en dit opnemen als vast onderdeel in de noodplannen vaarwegen en objecten.

Uitvoering Wrakkenwet

De Wrakkenwet geeft de overheid en dus de provincie Zuid-Holland de bevoegdheid om vaartuigen die in openbare wateren gestrand, gezonken of aan de grond geraakt zijn op te ruimen en de kosten op te ruimen. Wij zullen het beleid over deze wet betrekken bij het project Professioneel Dagelijks Beheer. Daarbij zullen tevens aandacht besteden aan de verantwoordelijkheid die het waterschap hierin heeft op grond van hun legger.

Doelstelling Uitvoering Wet- en Regelgeving

1. Beleidsregels bij de toepassing van de publiek- en privaatrechtelijke instrumenten zijn transparant voor de burger en de gebruiker van de infrastructuur en ondersteunen het waarborgen van de vastgestelde functionele kwaliteit van de vaarwegen.

Actieprogramma Uitvoering Wet- en Regelgeving

1. DBI komt in 2006 met een plan voor afwikkeling van ongevallen en incidenten op de vaarwegen en registratie daarvan in een informatiesysteem (Calamiteitenplan DBI).
2. DBI verwerkt in het beheerplan Vaarwegen 2008-2012 alle beleidsregels voor de uitvoering van de wet- en regelgeving verwerken.
3. DBI zal in overleg met DRM een voorstel tot uitbreiding het scheepvaartinformatiesysteem IVS'90 de traject 1, 3, 4, 6, 8 en 9.
4. DBI komt in 2005 met voorstellen tot een nieuw aanwijzingsbesluit als bedoeld in het BPR.

Ijsbestrijding

Beschrijving

Het beleid is erop gericht om de vaarwegen voor de binnenvaart op kosten van de provincie zo lang mogelijk open te houden, indien de scheepvaart dit vraagt (lit. 32). Deze taak wordt incidenteel uitgevoerd en maakt onderdeel uit van het Calamiteitenplan DBI.

Beheerstrategie

Voor de aanpak van de ijsbestrijding zijn drie scenario's opgesteld:

- optimaal breken
- breken op verzoek
- breken bij dooi

Afhankelijk van de functies van het vaarwegtraject is aan ieder traject een scenario toegekend. Hierbij gaat het om de afweging van het economisch belang en het belang van de afnemers enerzijds en de kosten van het ijsbreken, het risico van beschadiging van objecten en het relatief belang (schaatstoertochten en ijszeilen) anderzijds.

De Stuurgroep Ijsbestrijding van de provincie organiseert en coördineert de uitvoering van het ijsbestrijdingsbeleid. De Stuurgroep Ijsbestrijding moet nog in de nieuwe DBI organisatie ingepast worden.

Ontwikkelingen

Wij nemen ons voor te komen tot een geactualiseerd draaiboek voor de ijsbestrijding. Dit draaiboek wordt ingepast in het calamiteitenplan van provincie Zuid-Holland (zie Actieprogramma Uitvoering Wet- en Regelgeving).

Doelstellingen Ijsbestrijding

1. Ijsbestrijding is ingepast in het functioneel beheer van de provinciale vaarwegen.
2. Het draaiboek Ijsbestrijding wordt ingepast in het calamiteitenplan PZH.

Actieprogramma Ijsbestrijding

Medio 2005 beschikt DBI een geactualiseerd draaiboek Ijsbestrijding, dat wordt ingepast in het calamiteitenplan PZH dat in 2006 beschikbaar komt.

Bediening en verkeersmanagement

beschrijving

De Provincie Zuid-Holland bedient zo'n 84 objecten. Daarvan zijn er 71 eigendom en beheer van de provincie. Van de bediende objecten worden er 41 lokaal bediend; 35 objecten worden op afstand bediend vanuit 6 objecten met een centrale bediening. Vanuit het bedieningscentrum "De Waard" in Leiden worden 3 objecten op afstand bediend.

De afstandsbedieningen zijn op het Merwedekanaal het verst doorgevoerd. Overdag worden 15 objecten in of in de omgeving van het kanaal bediend vanuit de twee bedieningsposten van de sluisen aan weerszijden van het kanaal (Gorinchem en Vianen). In de nacht wordt overgeschakeld op bediening van het hele kanaal vanuit Gorinchem.

Verkeersmanagement schept voorwaarden voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer en voor de bescherming tegen nadelige gevolgen van de scheepvaart voor de omgeving (omwonenden, milieu etc.).

Verkeersmanagement vindt op drie manieren plaats: via verkeersposten, sluis- en brugbediening en patrouilleverken; elementen die onlosmakelijk elkaar ondersteunen bij een veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer.

beheerstrategie

Wij hebben ons beleid gericht om op termijn vrijwel alle bruggen in de provincie te bedienen vanuit een beperkt aantal centrale bedieningsposten. Dit houdt in dat lokaal bediende bruggen geschikt gemaakt worden voor afstandbediening maar ook dat meerdere centrale bedieningspunten zullen worden samengevoegd tot een groot bedieningscentrum.

In de actualisatienota over objectbediening wordt deze verregaande afstandbediening beschreven. Een aantal minder belangrijke bruggen zal lokaal

bediend blijven. Het gaat hier veelal om handbewogen bruggen over vaarwater van ondergeschikt belang.

Wij zullen het programma voor afstandsbediening jaarlijks actualiseren en meenemen in het meerjarenprogramma Beheerplan Vaarwegen.

Onlangs is een concept-nota verschenen over de mogelijke versterking van cultuurhistorische waarden van brugwachtershuisjes (Ingenieurs Associatie Van den Bos & De Jongh, concept oktober 2003, opdrachtgever bureau Cultuur). De beleidsmatige implicaties hiervan verder uitwerken in een volgende generatie beheerplan.

ontwikkelingen

De doelstelling van verkeersmanagement is dat vlotheden tenminste gehandhaafd blijft, de betrouwbaarheid wordt verbeterd en dat naar maximale benutting wordt gestreefd. Deze drie onderwerpen zijn nauw aan elkaar verweven en dienen in samenhang te worden benaderd. Het kader voor het realiseren van verkeersmanagement zijn de functionele eisen die in hoofdstuk 2 zijn gesteld.

Wij zijn van mening dat de brug- en sluiswachter (verkeersmanagers) dan een reistijd moeten kunnen garanderen, afgeleid van de (vastgestelde) gemiddelde trajectsnelheden uit paragraaf II.2.2 .

De bedieningstijden worden per vaarwegtraject, per route of per corridor, afgestemd tussen de verschillende overheden (zie paragraaf II.2.2). Wij streven ernaar de bediening op afstand uit te voeren vanuit een verkeerscentrale per traject. Objectbediening vormt echter een onderdeel van het totale verkeersmanagement vanuit een centrale. Radarondersteuning in de vorm van een toerbeurtnaderingssysteem, het instellen van marifoonblokkkanalen, op onoverzichtelijke scheepvaartknooppunten radardekking met camaraondersteuning, moeten de informatie verstrekken die nodig is voor het verkeersmanagement op de vaarweg. Onontbeerlijk is hierbij de actieve ondersteuning door middel van varend toezicht (mobiele verkeersbegeleiding).

Om op termijn vlotheden, betrouwbaarheid en benutting verder te verbeteren zijn maatregelen nodig. Wij zullen een onderzoek starten naar de kosten/ baten verhouding, acceptatie en uitvoerbaarheid van verkeersmanagement op de provinciale vaarwegen.

In 1999 en 2003 heeft in opdracht van de provincie Zuid-Holland radarlocatie onderzoek plaatsgevonden op enkele plaatsen langs het Merwedekanaal in Zuid-Holland en op de Gouwe. De resultaten waren positief voor radarondersteuning als toerbeurtnaderingssysteem bij bruggen en sluisen en bij onoverzichtelijke bochten als informatiebron voor de operator c.q. verkeersleider. Actieve verkeersbegeleiding vanaf de wal door middel van radar is vooralsnog niet mogelijk, vanwege onvoldoende radaronderscheidend vermogen tussen de scheepvaart onderling in relatie tot smalle vaarwegen en woningbouw (valse echo's).

Wij zullen voor de trajectgedeelten de haalbaarheid van radarondersteuning onderzoeken voor een toerbeurtnaderingssysteem, te weten:

Traject 1:

- Den Haag (Binckhorsthaven) tot en met de Hoornbrug,
- de omgeving Reineveldbrug te Delft,
- de omgeving de Kolk te Delft,

Traject 9:

- de omgeving Gouwsluis,
- de Julianasluis en

Traject 10

- het Merwedekanaal tussen Gorinchem en Hoogblokland (Bazelbrug).

Vanaf 1 januari 2005 zal het Informatie- en volgsysteem (IVS'90) operationeel zijn op de volgende posten: de sluisen te Vianen, Gouda en Gorinchem, de

hefbrug Gouwsluis, 's Molenaarsbrug te Alphen, de post De Waard te Leiden, de Hooghkamerbrug, de Hoornbrug in Rijswijk en de Abtswoudsebrug bij Delft. Dit systeem zal binnenkort onderdeel gaan uitmaken van het geïntegreerde systeem STIS (Scheepvaart Transport en Informatie Systeem). Het STIS kan beschouwd worden als de Nederlandse vertaling van het Europees project RIS (River Information Services).

Wij zullen de komende jaren op basis van het rijksbeleid het RIS/ STIS gaan implementeren op onze vaarwegen met een functie voor het goederenvervoer. In verband met calamiteitenbestrijding op het water zal het STIS worden aangesloten op het rijksnetwerk 'Infraweb' ter afdoening van calamiteiten op het water.

Het dynamische route informatie paneel (DRIP) is een nieuw communicatiemiddel op vaarwegen. Momenteel zijn twee drips operationeel op het Merwedekanaal in Zuid-Holland. De reacties zijn positief. Het geeft een extra aanvulling op de berichtgeving en het is dynamisch, zodat actuele zaken die zich voordoen op de vaarweg meteen gepresenteerd kunnen worden. Dit leidt tot minder marifoongesprekken en tot volledige informatie waarmee de schipper zijn vaarplan kan aanpassen.

Wij zullen het aantal drips gaan uitbreiden op de overige provinciale vaarwegen. Hierbij valt te denken aan de Julianasluis te Gouda, Gouwsluis, Alphen a/d Rijn, Leiden, Hooghkamer, Den Haag en Delft. Een aanvang is gemaakt voor het vaartraject 1, Rotterdam – Den Haag.

Doelstellingen brugbediening en verkeersmanagement

1. Op alle vaarwegen staan de gebruikers centraal.
2. Alle vaartrajecten met de hoofdfunctie voor de beroepsvaart wordt:
 - verkeersmanagement toegepast met om de (vastgestelde) streefbeeld voor bereikbaarheid en veiligheid op de vaarweg te kunnen realiseren.
 - de informatiesystemen IVS90 en RIS/TIS worden gebruikt ter ondersteuning van het werk van de verkeersmanagers.

Actieprogramma brugbediening en verkeersmanagement

1. DBI zal jaarlijks voorstellen in het meerjarenprogramma Beheerplan Vaarwegen opnemen tot (stapsgewijze) uitbreiding van dynamische route informatie panelen langs de provinciale vaarwegen.
2. DBI zal jaarlijks het programma voor afstandsbediening actualiseren en meenemen in het meerjarenprogramma Beheerplan Vaarwegen.
3. DBI voert in 2006 een onderzoek uit naar de haalbaarheid van toerbeurtsysteem op vaarwegtrajecten die een knelpunt vormen in doorvaart.
4. DBI zal in het volgende beheerplan Vaarwegen de beleidsmatige implicaties uitwerken.

II.3.4 Samenvatting Beheerstrategie

1. Het uitwerken van de beheersvisie voor planmatig functioneel onderhoud concentreert zich in 2005 op het definiëren van objectieve interventieniveaus, het praktisch uitwerken van een prioriteringsmodel op traject en netwerkniveau en de doorvertaling van de functionele eisen uit hoofdstuk II.2 naar de instandhoudingsplannen.

2. Referentiedocumenten zijn beschikbaar voor beweegbare kunstwerken en oevers. De beheerstrategieën moeten nog uitgewerkt worden en doorvertaald worden. Instandhoudingsplannen op basis van bestaande technische inzichten zijn beschikbaar voor beweegbare kunstwerken en voor 1 traject oevers. Voor nautische voorzieningen, bodems en exploitatie moet met dit alles nog gestart worden. Voor een deel is het voorbereidende werk daarvoor al gebeurd.
3. Voor een deel moet met het opstellen van instandhoudingsplannen gewacht worden op de resultaten van de inventarisaties van programma Areaal. Deze situatie beperkt de mogelijkheden om op netwerkniveau op functionele gronden te prioriteren.
4. In deel III (Uitvoering) van dit beheerplan zal volstaan worden met de “kale” presentatie van de beschikbare sectorale programmavoorstellen voor beweegbare kunstwerken, oevers en bodems¹. Het dan beschikbare prioriteringsmodel zal daarop worden losgelaten.
5. Over Exploitatie is betrekkelijk weinig informatie bekend. Wat betreft de regelgeving gaat de aandacht uit naar het opstellen van de beleidsregels als kader voor de uitvoering van deze regelgeving. Voor brugbediening en verkeersmanagement zal in 2005 en 2006 gewerkt worden aan verschillende voorstellen om aan de functionele eisen van bereikbaarheid en veiligheid aan de vaarweg te kunnen voldoen. De voorstellen zullen in het meerjarenprogramma van het beheerplan vaarwegen worden meegenomen en een vertaling kunnen krijgen in de begroting.
6. De mate waarin sturing gegeven kan worden met de beheersinstrumenten op het geformuleerde beleid is in tabel 30 samengevat.

tabel 30 Sturingsmogelijkheden met beheersinstrumenten

	DIRECT									INDIRECT		
	ONDERHOUD					DAGELIJKS BEHEER						
	OBJECTGERICHT					GEBRUIKSGERICHT				ONDERSTEUNEND		
BEHEERINSTRUMENT	NAUTISCHE VOORZIENINGEN ¹⁾	BRUGGEN, SLUIZEN	OEVERS	BODEMS	LANDSCHAP EN MILIEU	BEDIENINGEN VERKEERSMANAGEMENT	USEBSTRIDING	JURIDISCH BEHEER	HANDHAVING	MATERIEEL	VOORZIENINGEN PERSONEEL	SYSTEMEN
BELEIDSTHEMA												
BEREIKBAARHEID	+	++	+	+	-	++	+	+	+	0	-	0
VEILIGHEID	++	+	++	+	+	+	+	+	+	0	+	0
OMGEVINGSKWALITEIT	+	++	+	+	++	0	+	0	+	0	0	-

¹⁾ Inclusief afstandbediening en verkeersmanagementsystemen.

Beleidssturing met beheersinstrumenten
 ++ vele mogelijkheden
 + beperkte mogelijkheden
 0 geringe mogelijkheden
 - geen mogelijkheden

¹ Deze tekst is geformuleerd in de veronderstelling dat voor:

- oevers de inspecties in januari 2005 zijn uitgevoerd en een programma Oevers wordt samengesteld;
- bodems de peiling in december 2004 zijn gerealiseerd en een programma Bodems tijdig beschikbaar komt.