

Resultaten verdiepingssessie Brug- en sluisbediening kleinere vaarten

tijdens het jaarcongres Waterrecreatie NH vrijdag 23 juni 2017

Doel van de verdiepingssessie:

Doorvaarbaarheid voor de kleine motorrecreatievaart in NH bevorderen door uitbreiding van bediening van bruggen en sluizen op de voor deze doelgroep aantrekkelijke vaarwegen.

Inleiding en achtergrondinformatie

Er zijn veel veranderingen in watertoerisme en – recreatie vanwege de invloed van een aantal trends en ontwikkelingen. De crisis met het dalende consumentenvertrouwen, demografische ontwikkelingen, andere consumentenwensen en -behoeften en onvoldoende aanwas van jonge watersporters zijn de belangrijkste veranderingen. Tevens blijven in de regio NHN kansen onbenut door infrastructurele knelpunten en gebrek aan samenwerking. Bij alle acties op gebied van sloepennetwerk en havens komen we de doorvaarbaarheid tegen. De doorvaarbaarheid die centraal staat in deze workshop is de bediening van bruggen en sluizen. De waterplantenoverlast is een ander onderwerp en wordt in het kader van de uitvoering van de waterrecreatievisie 2030 NH opgepakt.

Er zijn vier methoden voor sluis- en brugbediening te onderscheiden.

1. Zelfbediening waarbij er geen sprake is van mechanisch, elektrisch of hydraulische bewegingswerken. Komen vooral voor bij kleine bruggen en recreatiesluisjes.
2. A. Bediening ter plaatse door een bedienaar vanuit een bedieningsgebouw. Er is direct zicht of zicht met behulp van technische hulpmiddelen op het object en relevante delen van de omgeving.
2. B. Bediening op afstand door een bedienaar vanuit een bedienruimte of –centrale die niet bij de brug of sluis gevestigd is. Er zijn technische hulpmiddelen om zicht te hebben op de brug of de sluiskolk en de relevante delen van de omgeving.
3. Zelfbediening, waarbij de schipper zelf en op eigen verantwoording het proces initieert en de verdere afhandeling automatisch verloopt. Er ontbreken aanwijzingen van bedienend personeel en de schipper moet één of enkele handelingen verrichten om het bedienproces in gang of voort te zetten door bijvoorbeeld het indrukken van een knop, het trekken aan een stang, het omdraaien van een sleutel of het in een gleuf schuiven van een magneet- of chipkaart.
4. Automatische bediening waarbij een automaat het gehele bedienproces zonder tussenkomst van de mens initieert en afhandelt. Het bedienproces wordt geïnitieerd door een detectiesysteem, dat de komst van het schip dat wil passeren, waarneemt en het bedienproces start.

Automatische bediening van bruggen komt sporadisch voor. De voornaamste reden is de storingsgevoeligheid van het verkeersregelsysteem, vandalismegevoeligheid van het detectiesysteem en de veiligheid van landverkeer, met name voetgangers en fietsers.

Deze vorm van bediening komt alleen in aanmerking op vaarwegen voor de recreatievaart bij zeer lage intensiteiten van het weg- en vaarwegverkeer.

Met bediening op afroep of op verzoek is bedoeld: bediening op verzoek van de schipper of verlader buiten de vastgestelde bedieningsuren, eventueel tegen (extra) betaling. Dit geldt zowel voor bediening ter plaatse, als voor bediening op afstand. Technisch gezien, is bediening op afroep geen aparte methode van bediening. Met bediening op afroep is de benutting van de vaarweg te verbeteren.

Voorwaarde om vrijwilligers te organiseren voor bediening:

1. Coördinatie door bestaande organisatie
2. Er moet een voordeel zijn bv. efficiënter, ontzorgen van beheerder, toename aantal passeerbewegingen, vaargebied toegankelijk zijn (diepte, waterplanten), vaarroute ontsluit T&R aanbod.
3. Risicoprofiel van het object kan niet hoog zijn.

Voorbeeld van bediening van bruggen en sluizen door vrijwilligers of andere constructies.

Sluis Middendam in Monnickendam verbinding Markermeer en binnenwater Laag Holland. De betaalde havenmeester had nog twee andere sluizen en er was weinig aandacht voor deze sluis. De Stichting Promotie Waterland (SPW) is met de gemeente overeengekomen dat de bediening uitgevoerd kon worden door vrijwilligers gecoördineerd door SPW. Daarvoor ontvangen zij een vergoeding en schepen betalen een fooi in de klomp. De vrijwilligers zijn opgeleid en er zijn duidelijke instructies en voorwaarden. De openingstijden lopen gelijk met de opening van het informatiekantoor van SPW naast de sluis. Resultaat is dat de passeerbewegingen van 30 per jaar naar 250 gegroeid zijn.

Andere voorbeelden:

- Voorbeeld gemeente Langedijk (Raymond Balder) bediening van de sluis in Broek op Langedijk door mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Alleen bediening niet genoeg dus ook groenbeheer en er is altijd professionele begeleiding aanwezig.
- Voorbeeld: brug in Anna Paulowna en van Ewijcksluis wordt bediend met vrijwilligers van de jachthaven 't Oude Veer.
- Voorbeeld: Rustenburg-Verlaat intentieverklaring HHNK en Recreatieschap West-Friesland voor bediening door vrijwilligers door de week. In het weekend door HHNK bediend. De vrijwilligers zijn onder meer werknemers van de Gouden Karper, een horecagelegenheid die er pal naast gevestigd is.
- Voorbeeld: G. Honingsluis in Zaandijk. HHNK heeft bediening overgedragen aan gemeente. Er is draagvlak bij bewoners, een betrouwbare organisatie is eigenaar, vrijwilligers regelen de bediening en de opbrengsten komen de bevolking ten goede.

Meeste gevaar levert het wegverkeer op, dat moet stoppen als er vaarverkeer is.

Enkele voordelen van uitbreiding bediening door vrijwilligers of andere constructies:

Het economische aspect van meer passeerbewegingen met eventueel een stop van de schepen voor inkopen (detailhandel), bezoek/vertier (attracties, musea, restaurant etc.), overnachtingen (toeristenbelasting, havengelden). Het leefbaarheidsaspect door meer levendigheid, aanbod en aantrekkelijkheid in/van de omgeving, benutten van de vaarwegen en verhuur van schepen (bewoners en bezoekers) etc.

Als vrijwilligers bediening van bruggen en sluizen gaan regelen dan komen er nog een aantal positieve aspecten bij zoals:

- sociale aspect (samenhang, gemeenschapsgevoel, werkervaring nuttig inzetten)
- leefbaarheid (bereikbaarheid bevorderen, reuring, aanbod)
- gastvrijheid (men heeft tijd, wil informatie geven)
- controle (er is iemand aanwezig, bereikbaar)
- veiligheid (kennis, werkervaring en nautische ervaring van de vrijwilligers).



nhn

Een aantal problemen rondom de huidige inrichting van bediening:

- Bij de huidige bediening van bruggen en sluizen worden verouderde gebruiken en gewoonten in acht genomen bij de openingstijden. Bijvoorbeeld de openingstijden zijn gerelateerd aan het historisch gebruik van de vaarwegen. Denk daarbij aan de veiling of andere bedrijfsgebonden vaarbewegingen. En het is niet gebaseerd op recreatieve gebruik waarvoor de vaarwegen tegenwoordig vnl. gebruikt worden en wij onze aandacht op hebben. Advies: koppel de openingstijden los van kantoortijden of historisch gebruik, kijk naar behoefte van de waterrecreant en pas het daarop aan.
- De wateralmanak wordt gevuld vanuit bestaande bronnen die niet altijd actueel zijn. De nieuwe waterrecreanten gebruiken geen boekjes maar willen alle informatie online hebben. Advies: zorg voor een leeswijzer zodat ook de minder of niet geoefende waterrecreant de informatie eruit kan halen. Advies: lezers oproepen om fouten in de Almanak kenbaar te maken.
- De beroeps- en hoofdvaarwegen zijn de verantwoordelijkheid van PNH. Bij het onderliggende vaarwegenetwerk is dat niet zo. Dan zijn er heel veel soorten organisaties die of betalen, of beheren, of onderhouden, of er iets van vinden. En evenzoveel overleggen. Advies meer uniformiteit en 1 aanspreekpunt.

Wat zijn voorwaarden en mogelijkheden voor de inzet van vrijwilligers:

- De opleiding is onder meer afhankelijk van de coördinerende organisatie, het risicoprofiel van het object etc. en kost ongeveer 1.000 euro per vrijwilliger (BHV, NNNO). Kennis moet wel in praktijk getoetst worden.
- Openingstijdens is onder meer afhankelijk van de bestaande passeerbewegingen, afstemming van bruggen en sluizen op dezelfde vaarroute of in hetzelfde vaargebied, afhankelijk van het aanbod in het vaargebied of op de vaarroute etc. Advies: de vrijwilligers hebben hier een grote stem in. De bediening kan op afroep georganiseerd zijn of er kan steeds iemand aanwezig zijn.
- Capaciteit is ook afhankelijk van het aantal beschikbare vrijwilligers. Voorbeeld bij Rustenburg zijn er 10-15 personen geworven die alleen door de week de bediening uitvoeren.
- Vergoeding kan bestaan uit km. vergoeding, maximaal belastingvrij bedrag of in een andere vorm zoals een feest, cadeaus etc.
- Aansprakelijkheid: collectieve vrijwilligers verzekering die gemeenten vaak al hebben. Of regelen via andere organisaties zoals HHNK, Recreatieschap, natuurorganisaties etc.

Conclusie

Een aantal voorwaarden en mogelijkheden organisatievormen voor vrijwillige bediening:

- Sleutel is dat er een organisatie eindverantwoordelijk is die coördineert, regelt etc. Zij zijn de smeerolie en vormen een duurzame manier. Bv. Recreatieschap Westfriesland, gemeenten, HHNK, Recreatie NH of maatschappelijke of commerciële organisaties.
- Voor bedieningsmodellen waarbij de overheden ontzorgt worden is men bereid te betalen.
- Duidelijk rol en taak omschrijving van iedereen die betrokken is bij een brug en/of sluis. Denk aan beheer, bediening, onderhoud, nabije bewoners of bedrijven etc.

Meer informatie:

Adriana Stam astam@nhn.nl M. 06 1741 9102
Piet Tromp piettromp@planet.nl M. 06 5105 5033