

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 87

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER- STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2008

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van 29 mei 2008 (Kamerstuk 30 523, nr. 20) over het bedienen op afstand van sluizen, bruggen en stuwen in beheer bij de Rijkswaterstaat, doe ik u deze brief toekomen.

Zoals afgesproken ga ik in op de actuele planning en fasering als ook op de kosten en besparingen van bedienen op afstand. Tevens doe ik u hierbij de evaluatie toekomen¹ over de inzet van stewards op sluizen in periodes met veel recreatievaart.

Actuele planning, fasering en evaluatie

Ik heb bij de invoering van de bediening op afstand gekozen voor de volgende aanpak. Als eerste worden de kleinere complexen aangepakt. De grotere complexen volgen waarbij de opgedane ervaringen worden verwerkt. Op deze wijze worden nieuwe technieken getest en bij gebleken geschiktheid systematisch «uitgerold». Tegelijkertijd uniformeert Rijkswaterstaat de werkprocessen. Het bedienend personeel wordt opgeleid onder andere door simulatortraining en coaching op de werkvloer. Deze gefaseerde aanpak resulteert in een zorgvuldige en veilige invoering van bedienen op afstand.

De nieuwe bediencentrale Maas-Zuid in Limburg en de bediencentrales Topshuis en Terneuzen in Zeeland zullen volgens de huidige planning uiterlijk 2011 volledig operationeel zijn. Tijdens de startfase zal extra bedienend personeel aanwezig zijn om bij te kunnen springen, als ook technici om storingen en andere aanloopproblemen te verhelpen.

Tenslotte zal Rijkswaterstaat bedienend personeel handhaven op de grotere objecten totdat de grootst mogelijke zekerheid is verkregen dat hun aanwezigheid niet meer vereist is.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De invoering van bedienen op afstand vanuit de nieuwe bedienentrale Maas-Zuid in Limburg en bedienentrales Topshuis en Terneuzen in Zeeland zal aan de hand van de volgende criteria geëvalueerd worden:

- tevredenheid van de vaarweggebruikers;
- tevredenheid en werkbelasting bedienend personeel;
- ontwikkelingsniveau en snelheid van de afhandeling van het scheepvaart verkeer;
- nautische veiligheid op basis van een analyse van eventuele incidenten;
- beveiliging van de objecten in relatie tot toegankelijkheid voor schippers, nautisch personeel en hulpdiensten;
- aantal en aard van eventuele (technische) storingen gerelateerd aan het bedienen op afstand;
- feitelijke exploitatiekosten en besparingen.

De evaluatieresultaten zullen benut worden voor hierna te realiseren bedienentrales, maar kunnen ook aanleiding zijn om bestaande bedienentrales en/of werkprocessen aan te passen.

Voor wat betreft de nieuwe bedienentrale Maas-Noord wil ik voorsnog twee mogelijkheden open houden. Namelijk het doorgaan met de oorspronkelijke planning in combinatie met een tijdelijke handhaving van bedienend personeel op de betrokken grote sluiscomplexen, of het aanpassen van de planning in afwachting van de uitkomsten van de evaluatie van de pilotprojecten Zeeland en Zuid-Limburg. Een aanpassing van de planning zal er toe leiden dat de bedienentrale Maas-Noord naar verwachting niet eind 2013 maar begin 2016 operationeel zal zijn. Ik zal een nadere keuze maken tussen deze twee mogelijkheden op basis van de voortgang van de voorbereiding voor de bedienentrale Maas-Noord en de eerste bevindingen bij de grote complexen in Zeeland en Limburg-Zuid.

In bijlage 1 is overeenkomstig mijn toezegging een indicatieve planning opgenomen van de realisatie van nieuwe bedienentrales.

Kosten en besparingen van bedienen op afstand

Bij bedienen op afstand snijdt het mes aan twee kanten: het serviceniveau voor de vaarweggebruikers wordt verhoogd en het levert besparingen voor de bedrijfsvoering op.

Door de verhoging van het serviceniveau zoals onder andere 24 uren bediening op alle hoofdvaarwegen en meer betrouwbare reistijden, treden voor de beroepsvaart positieve effecten op. Zo is uit een onderzoek voor de bedienentrales langs de Maasroute gebleken dat de gemiddelde vaartijd per schip op de Maasroute naar verwachting met ongeveer 15 minuten zal afnemen.

Voor de recreatievaart is het voordeel vooral de verruiming van de bedieningstijden van bruggen en kleinere sluisen.

Een efficiëntere bedrijfsvoering zal ook voor Verkeer en Waterstaat tot kostenbesparingen leiden. Uitgangspunt is dat de voor het invoeren van bedienen op afstand noodzakelijke investeringen in ongeveer 10 jaar worden terugverdiend. Door een meer efficiënte bedrijfsvoering wordt tevens invulling gegeven aan het Kabinetsbeleid «meer doen met minder mensen».

De investeringskosten van de geplande, nieuwe bedienentrales in Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg worden thans geraamd op in totaal € 77 mln.

In bijlage 1 is overeenkomstig mijn toezegging, een indicatief overzicht opgenomen van de raming van de kosten en besparingen van de nog te realiseren bediencentrales.

Evaluatie van de stewards

De inzet van stewards in 2007 is geëvalueerd (zie bijlage 2)¹. De inzet van de stewards gedurende de zomermaanden zal worden voortgezet, waarbij alle aanbevelingen uit de evaluatie zullen worden ingevoerd

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.