

Beleidsplan Beheer en Onderhoud Vaarwegen Provincie Drenthe

Versie 2.0



Colofon

Assen, afdeling Wegen en Kanalen, februari 2012

Versie 2.0

Uitgave van de provincie Drenthe

Assen, 08-10-13

INHOUDSOPGAVE

Vooraf

Samenvatting

1	INLEIDING.....	10
1.1	Aanleiding.....	10
1.2	Doel.....	10
1.3	Uitvoering.....	10
1.4	Monitoring.....	10
2	PROVINCIALE BELEIDSKADERS.....	11
2.1	Inleiding.....	11
2.2	Vaarwegbeheer.....	11
2.2.1	Waterhuishouding en peilbeheer.....	11
2.2.2	Nautisch en technisch beheer.....	12
2.3	Toerisme en recreatie.....	13
2.3.1	Recreatietoervaart.....	13
2.4	Economie.....	14
2.5	Omgevingsbeleid.....	15
2.6	Cultuur en Cultuurhistorie.....	16
2.7	Wettelijke kaders.....	17
3	BELEID BEHEER EN ONDERHOUD.....	19
3.1	Vaarwegareaal.....	19
3.2	Klasse indeling.....	19
3.3	Peilbeheer.....	20
3.4	Bodemprofiel.....	21
3.5	Oevers.....	22
3.6	Bruggen en sluizen.....	23
3.7	Gebouwen.....	24
3.8	Het aanzien van de vaarwegen.....	24
3.9	Exoten.....	25
3.10	Afmeervoorzieningen en laad- en losplaatsen.....	25
3.11	Bediening.....	26
3.11.1	Bedieningsvormen, bedieningsniveau, bedienend personeel.....	26
3.11.2	Samenwerking.....	27
3.11.3	Openingstijden en scheepvaartintensiteit.....	27
3.12	Recreatieve voorzieningen.....	28

3.13	Calamiteiten	28
3.14	Beheer en innovatie	29
3.14.1	Duurzaamheid	29
3.15	Oeverstrook; wonen, landbouw en natuur	30
3.16	Maatregelen	30
3.16.1	Stremmingen en beperkingen voor de scheepvaart.....	30
3.16.2	Recreatief gebruik	32
3.16.3	Ijsbestrijding	34
4	UITVOERING	36

VOORAF

Dit beleidsplan is opgesteld om het beleid rondom het beheer en onderhoud van de Drentse vaarwegen vast te leggen en daarmee een bijdrage te leveren aan het behouden en het verbeteren van de kwaliteit van de provinciale vaarwegen en het stimuleren van het gebruik ervan:

Voor de recreatievaart gaat het hoofdzakelijk om het gebruik van de Drentse vaarwegen te stimuleren en het voorzieningenniveau te optimaliseren.

Voor de beroepsvaart sluiten we aan bij het Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe.

SAMENVATTING

In 1995 is de Nota Vaarwegen vastgesteld. De nota verwoordt kaderstellend het provinciale beleid ten aanzien van de totale vaarweginfrastructuur en het gebruik van de vaarwegen en geeft een globale beschrijving van het toenmalige vaarwegareaal met daaraan gekoppeld de functie van de vaarweg. Op hoofdlijnen wordt aangegeven waar de vaarweg voor bedoeld is (beroepsvaart of recreatievaart) en waar, gelet op de functie, de vaarweg aan moet voldoen. Deze nota ging niet in op de wijze waarop het beheer en onderhoud uitgevoerd zou moeten worden.

Door ontwikkelingen in de omgeving, de organisatie en de scheepvaartbewegingen zijn bepaalde onderdelen van het beheer en onderhoud in de loop der tijd veranderd. Een en ander heeft geresulteerd in het Beleidsplan Beheer en Onderhoud Vaarwegen Provincie Drenthe. Het beleidsplan beheer en onderhoud beschrijft, op welke wijze op basis van de functie van de vaarweg, het beheer en onderhoud zou moeten worden uitgevoerd. Het plan legt vast (deels achteraf) hoe het beheer en onderhoud ook in het verleden al praktisch is vormgegeven. De belangrijkste wijzigingen op onderdelen van het huidige en toekomstige beheer en onderhoud ten opzichte van het verleden zijn:

- uitbreiding areaal
- kunst langs de vaarwegen
- meer gericht op duurzaamheid
- technologische ontwikkelingen waardoor andere vormen van bediening mogelijk zijn.

Op hoofdlijnen is het beheer en onderhoud niet anders dan bijvoorbeeld 10 jaar geleden.

De provinciale vaarwegen zijn, naast de wegen, het directe visitekaartje van onze provincie. Immers, de burger komt hiermee rechtstreeks in aanraking. De veiligheid en de kwaliteit van de vaarwegen moet dan ook zoveel als mogelijk gegarandeerd worden.

Het beleid voor het beheer en onderhoud is gekoppeld aan de functie van de vaarweg. De 3 belangrijkste functies zijn:

- de scheepvaart; de beroeps- en recreatievaart, waarbij betrouwbaarheid, veiligheid en een goede bereikbaarheid essentieel zijn
- de waterhuishouding (wateraanvoer en waterafvoer)
- de duurzame en recreatieve functie

De focus ligt in eerste instantie op een doelmatig en doeltreffend beheer en onderhoud van het complete vaarwegareaal. De verdeling van de huidige beschikbare middelen leidt tot nadrukkelijke prioritering op verschillende onderdelen. Daarnaast wil de provincie met haar beheer en onderhoud een bijdrage leveren aan de verschillende doelstellingen op het gebied van de economische ontwikkelingen.

Het beleid voor de komende jaren staat vooral in het teken van de ontwikkeling van de vaarwegen en de waterhuishouding met daarbij het peilbeheer. Op dit moment wordt discussie gevoerd over de overdracht van het peilbeheer aan de waterschappen. Tevens vindt een nadere beoordeling plaats van de rol van de provincie als vaarwegbeheerder. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan kan het zijn dat het beheer geactualiseerd moet worden als het gaat om taken en verantwoordelijkheden om een verantwoord gebruik van de vaarweg te kunnen blijven garanderen. Daarnaast vraagt het eventueel wegvallen van beheerstaken een herbeoordeling van het beheer.

Ontwikkelingen in de waterhuishouding en het peilbeheer hebben vooral te maken met klimatologische veranderingen en de invloed hiervan op de objecten en kunstwerken. Bij het beheer en onderhoud streeft de provincie er dan ook naar om de nieuwste technieken toe te passen, teneinde zowel bij intensieve buien als bij verdroging adequaat te kunnen handelen om de veiligheid en de bereikbaarheid over water te kunnen garanderen en de hinder voor de scheepvaart zoveel mogelijk te beperken.

Er is verder sprake van een toename van de beroepsvaart en ook de recreatievaart krijgt een stimulans. Voor de beroepsvaart stelt de provincie zich een vaarwegennet ten doel dat inspeelt op de behoeften van de marktpartijen en op de ontwikkelingen van het vervoer te water. Met betrekking tot de recreatievaart is het Drentse beleid erop gericht het net van bevaarbare wateren te behouden en verder te ontwikkelen als een aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoernet.

Tevens wil zij als vaarwegbeheerder mede goede mogelijkheden creëren om het varen in Drenthe te stimuleren en om het varen aantrekkelijk te houden voor de vaarrecreant. Nadrukkelijk wordt gekeken vanuit beheer in samenhang met het onderhoud en in overleg met externe partijen waar mogelijkheden liggen. In alle gevallen wordt gestreefd naar een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Dit brengt consequenties met zich mee voor het beheer en onderhoud. Om een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer daadwerkelijk te bewerkstelligen is het beleid als het gaat om bodemprofielen, oeverconstructies en recreatieve voorzieningen aangescherpt. Bij de uitvoering wordt voldaan aan de duurzaamheidscriteria en wordt gekeken naar de toepassing van nieuwe innovatie technieken.

Daarnaast maken de verschillende technologische ontwikkelingen het mogelijk om een extra impuls te geven aan de recreatievaart en de beroepsvaart. In dat kader wordt verwoord op welke wijze bediening op afstand van bruggen en sluizen wordt ingezet. Randvoorwaardelijk is wel dat de verkeersafwikkeling veilig en met minimaal oponthoud plaats moet vinden, dat de kosten van de bedrijfsvoering minimaal moeten zijn en dat een goede afstemming plaats dient te vinden met overige vaarwegbeheerders.

Als laatste wordt in dit plan aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met fauna en een betere inpassing van onder andere beplantingen en kunst in de omgeving.

De ontwikkelingen in de scheepvaart, de recreatievaart en de beroepsvaart, en de ontwikkelingen ten aanzien van het vaarwegbeheer hebben nieuwe inzichten opgeleverd. Deze nieuwe inzichten en de uitwerking ervan voor het beheer en onderhoud van de Drentse vaarwegen zijn in dit Beleidsplan Beheer en Onderhoud Vaarwegen provincie Drenthe vastgelegd.

VISIE

In 1995 is de Nota Vaarwegen vastgesteld. De nota verwoordde het Drentse provinciale beleid ten aanzien van de totale vaarweginfrastructuur en het gebruik van de vaarwegen. Deze beleidsnota was ook de basis voor het beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen, objecten en kunstwerken. Sinds 1995 is er veel bereikt, onder andere de opwaardering van de vaarweg Almelo – Coevorden, de realisatie van de nieuwe vaarweg Erica- Ter Apel, het project Zwartsluis, de passantenhaven Dieverbrug in voorbereiding.

Door ontwikkelingen in de omgeving, de organisatie en de scheepvaartbewegingen zijn bepaalde onderdelen van het beheer en onderhoud gewijzigd. Actualisatie van het beleid is derhalve noodzakelijk. Hierop is het beleid aangepast en door toetsing en herijking de uitwerking van het beleid voor de recreatievaart, de beroepsvaart en het vaarwegbeheer gewijzigd voor een periode van 10 jaar.

De provincie Drenthe is trots op haar vaarwegen en wil het gebruik er van zoveel mogelijk stimuleren. Daarvoor is het streven een zo hoog mogelijk kwalitatief en kwantitatief niveau te realiseren van de belangrijkste functies van de Drentse vaarwegen:

- de beroeps- en recreatievaart, waarbij betrouwbaarheid, veiligheid en een goede bereikbaarheid essentieel zijn.
- de waterhuishouding (wateraanvoer en waterafvoer)
- de duurzame en recreatieve functie te benadrukken.

Hierbij speelt een adequaat beheer en onderhoud van de vaarwegen een cruciale rol.

Het Beleidsplan Beheer en Onderhoud Vaarwegen Provincie Drenthe beschrijft de aanpak rondom het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Ook wordt in beeld gebracht welke aspecten aandacht vragen en waar we kunnen innoveren. Bij invulling van het beleid wordt rekening gehouden met maatschappelijke, technologische en klimatologische ontwikkelingen en met de gebiedsontwikkeling. In de noodzakelijke aanpassingen is prioritering aangebracht. Drie zijn primair:

- *verruiming van openingstijden (onder andere door uitbreiding van bediening op afstand)*
- *hoogwaardige voorzieningen voor de vaartoerist*
- *toepassing van duurzame middelen bij beheer en onderhoud*

Drenthe is een provincie met veel recreatieve mogelijkheden op het land én op en om de vaarwegen. De recreatievaart in Drenthe kan groeien! Onder andere door de realisatie van de vaarwegverbinding Erica-Ter Apel krijgt de recreatievaart nog een extra impuls.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Veranderingen in de maatschappelijke omgeving (bijvoorbeeld de veranderende rol van de provincie), de wetgeving en de optimalisatie van bedrijfsvoering hebben wijzigingen met zich meegebracht in de beleidskaders van de provincie Drenthe. Een en ander heeft tevens wijzigingen in het beleid voor beheer en onderhoud tot gevolg. Dit vraagt om toetsing en herijking van het beleid.

1.2 Doel

Het doel van het Beleidsplan Beheer en onderhoud vaarwegen provincie Drenthe is de aanpak rondom het beheer en onderhoud van de vaarwegen te beschrijven en in beeld te brengen welke aspecten aandacht vragen en waar we binnen de bestaande budgetten kunnen innoveren in het beheer en onderhoud.

1.3 Uitvoering

Medewerkers in dienst van de provincie hebben de regie over beheer- en onderhoudstaken. De uitvoering ervan wordt gedaan door derden. Deze taken zijn onder andere vastgelegd in bestekken en werkomschrijvingen.

1.4 Monitoring

De effecten van het beleid rondom beheer en onderhoud van de vaarwegen worden meerjaarlijks gemonitord. Dit moet een structureel inzicht geven in de kwaliteit van het vaarwegbeheer en de functie van de vaarweg. Vervolgens wordt bekeken of de beoogde effecten zijn gehaald en hoe er aangesloten kan worden bij nieuwe ontwikkelingen.

Om de effecten te kunnen meten worden er indicatoren gebruikt die het functioneren van de kanalen in beeld brengen, zoals de capaciteit van de kanalen, vaardiepte, bedieningstijd kunstwerken, calamiteitenbeheer en eisen aan de ruimtelijke – en landschappelijke kwaliteiten.

Voor de vaarweg Meppel-de Punt wordt daarnaast jaarlijks gerapporteerd aan het Rijk.

2 PROVINCIALE BELEIDSKADERS

2.1 Inleiding

Het beleid voor het beheer en onderhoud van de vaarwegen is afgeleid van de geformuleerde beleidskaders op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, toerisme en recreatie, economie, milieu (met name duurzaamheid), omgevingsbeleid (met name landschappelijke inpassing) en cultuur en cultuurhistorie. Een kwalitatief en kwantitatief goed beleid en goede uitvoering leveren een bijdrage aan het behalen van de doelstellingen van de provincie die op dit strategisch niveau zijn geformuleerd.

Hierna worden allereerst alle provinciale beleidskaders in beeld gebracht waar het beheer en onderhoud van de vaarwegen aan gerelateerd is.

Naast provinciale beleidskaders zijn er wettelijke kaders waar het beleid beheer en onderhoud binnen moet passen. Dit hoofdstuk eindigt met een beschrijving van deze wettelijke kaders.

2.2 Vaarwegbeheer

2.2.1 Waterhuishouding en peilbeheer

Het peilbeheer in Drenthe is een taak die in de jaren '90 bij de provincie is ondergebracht bij de afdeling Wegen en Kanalen. De Waterwet 2010 geeft echter aan dat peilbeheer (op niet-rijkswateren) een kerntaak van de waterschappen is. Mede in het licht van de inzichten over de Provincie Nieuwe Stijl (PNS) wordt nu de overdracht van het peilbeheer met de waterschappen besproken.

Invloeden door klimaatverandering en bijbehorende stijging van de waterspiegel zijn voor de Drentse vaarwegen beperkt. Het gaat dan alleen om maatregelen op operationeel niveau.

Bij een overdracht van het peilbeheer worden in het protocol de volgende zaken vastgelegd:

- de waterhuishouding voor de functie scheepvaart
- de waterhuishouding via sluizen in extreme afvoersituaties

- het peilbeheer bij onderhoudswerkzaamheden en evenementen
- calamiteiten

Overdracht van het peilbeheer heeft consequenties voor het beheer en onderhoud en zal in de toekomst leiden tot wijzigingen in de uitvoering van het beleid. Op dit moment is niet aan te geven wat de wijzigingen zijn. Het beleidsplan gaat in hoofdstuk 3 dan ook van de huidige situatie.

2.2.2 Nautisch en technisch beheer

Het doel van het vaarwegbeheer is er voor te zorgen dat de Drentse vaarwegen blijven voldoen aan de bestaande doelen in het kader van de scheepvaart en waterhuishouding als het gaat om mobiliteit, bereikbaarheid en veiligheid en cultuurhistorie, natuur en landschap en omgeving.

Onder het *nautische beheer* wordt het verkeersmanagement op de vaarweg verstaan en is het geheel van (voorbereidende) maatregelen ten behoeve van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. In het kader van de kerntaken van de provincie wordt gekeken of de uitvoering van deze taken en bevoegdheden in het nautisch beheer meer in samenwerking met andere organisaties kan plaatsvinden, bijvoorbeeld als het gaat om handhavings- en controletaken.

De wettelijke grondslag voor het nautisch beheer is neergelegd in de Scheepvaartverkeerswet en het daarop gebaseerde Binnenvaartpolitiereglement. Daarin worden onder meer vaarregels en verkeerstekens vastgelegd. De wettelijke taken van de vaarwegbeheerder die behoren tot het nautische beheer zijn:

- inrichten van de vaarweg met verkeersregels en tekens
- toelatingsbeleid bovenmaatse schepen
- ondersteuning via informatievoorziening en objectbediening
- handhaving, toezicht en opsporing
- calamiteitenbestrijding en hulpverlening.

Naast het nautisch beheer bestaat het vaarwegbeheer uit *technisch beheer*. Het technische beheer is de verantwoordelijkheid van de eigenaar en beheerder van de vaarweg en is provinciaal vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening en de Waterverordening. Bij deze vorm van beheer gaat het in de eerste plaats om de onderhoudsplicht. De taken van de vaarwegenbeheerder die behoren tot het technische beheer zijn:

- verbeteringen: aanpassingen infrastructuur

- onderhoud van oevers, kunstwerken, nautische voorzieningen en bodemdiepte
- beheer: bedieningstijden, afmeting van schepen, ontheffingen en handhaving.

In de toekomst zijn bovendien flinke veranderingen te verwachten rondom het technisch beheer. In het Deelakkoord water, dat in juni 2011 is vastgesteld, zijn, naast afspraken over de overdracht van het peilbeheer, ook concrete afspraken gemaakt over overdracht van het beheer en onderhoud aan de waterschappen. Het nautisch beheer blijft bij de provincie. Indien daadwerkelijk het technisch beheer wordt overgedragen aan de waterschappen is de vraag hoe dit zich verhoudt met het eigendom. Hier wordt nader onderzoek naar gedaan.

2.3 Toerisme en recreatie

2.3.1 Recreatietoervaart

Bij planvorming rond de vaarwegen – ook in het kader van gebiedsontwikkeling – wordt gekeken of er kansen zijn voor andere vormen van recreatie, zoals het realiseren van fietspaden en/of wandelpaden op kanaaldijken en afmeervoorzieningen op locaties nabij verblijfsrecreatie en/of nieuwe dagattracties. Dit vooral op toeristische knooppunten van land en water. Er wordt samengewerkt met recreatieschappen en Marketing Drenthe teneinde het varen in Drenthe te promoten.

Het Drentse beleid voor de *recreatietoervaart* is gebaseerd op de doelstellingen, zoals die in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008-2013 zijn geformuleerd:

Hoofddoelstelling: *het net van bevaarbare wateren in Nederland behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet.*

De doelen daarbij zijn:

- wegwerken van knelpunten in het basistoervaartnet
- bijdragen aan de internationale positionering van het Nederlandse toervaartaanbod
- het via het water openleggen van de Nederlandse verscheidenheid aan landschappen, steden en dorpen
- integratie van toervaartontwikkelingen met toerisme en recreatie, cultuurhistorie, natuur en milieu. De uitkomsten van het door de Stichting Recreatietoervaart Nederland verkennend onderzoek Toekomstvisie watersportrecreatie 2025, kunnen ook van invloed zijn op het gebruik en het beheer van de Drentse vaarwegen. Dit onderzoek is erop gericht de

kwaliteit van de infrastructuur voor waterrecreatie en de kwaliteit van de voorzieningen te behouden/te verbeteren.

De provincie Drenthe zal waar mogelijk aansluiten bij de trends en ontwikkelingen. Dit geldt ook voor toekomstige ontwikkelingen die voortkomen uit visies en waterplannen van Drentse gemeenten, waterschappen, recreatieschappen en overige beheerders.

Ook deze externe partijen richten zich op toekomstige ontwikkelingen. De gemeentes die over vaarwater beschikken en gemeentes die grenzen aan provinciale vaarwegen hebben waterplannen en/of andere nota's, waarin water en vaarwater worden aangegeven als recreatief element.

Voor bepaalde onderdelen zoeken gemeentes samenwerking met de provincie, bijvoorbeeld bij het project de Blauwe As 2, het herstel van de vaarverbinding door de stad Assen. De totstandkoming van dit nieuwe vaartraject heeft direct invloed op het beheer en onderhoud van de provinciale vaarweg. Het bedieningsregime van de nieuwe en bestaande verbinding moeten op elkaar worden afgestemd.

Hiermee leveren ook de ontwikkelingen in de recreatievaart een bijdrage aan de economische ontwikkelingen.

2.4 Economie

Binnen de beleidskaders inzake economische ontwikkeling zijn ten aanzien van het beheer en onderhoud van de vaarweg met name de ontwikkelingen in de beroepsvaart aan de orde. Voor de beroepsvaart geldt dat de provincie zich een vaarwegennet ten doel stelt, dat inspeelt op de behoefte vanuit gebruikers en marktpartijen en op de ontwikkelingen van vervoer te water. Hierbij wordt gestreefd naar een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

In februari 2011 is het Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe door GS vastgesteld en ter kennisname aangeboden aan PS.

De doelen van dit plan zijn:

- inzicht bieden in de kansen voor goederenvervoer over water in Drenthe
- het vaststellen van streefbeeld(en) voor de binnenhavens en vaarwegen
- het identificeren van de kansen voor de binnenhavens en vaarwegen per vaarwegtraject
- het opstellen van een actieprogramma met prioritering

Het beleid inzake beheer en onderhoud richt zich in dat kader met name op maatregelen die genomen moeten worden om uitvoering te kunnen geven aan de hiervoor genoemde doelen. Zo moeten het vaarwegprofiel, de vaarwegdiepte en vaarwegbreedte passen bij de scheepvaartklasse die toegestaan kan worden op de vaarwegen. Openingstijden moeten worden aangepast indien het aanbod van de scheepvaart en de vragen vanuit de markt dit noodzakelijk maken. Als de beroepsvaartactiviteiten toenemen, kan het noodzakelijk zijn op meerdere vaartrajecten tot ijsbestrijding over te gaan om de binnenhavens bereikbaar te houden.

2.5 Omgevingsbeleid

Net als het rijk, de andere provincies en de gemeenten heeft de provincie Drenthe een eigen structuurvisie opgesteld voor de invulling van het nieuwe omgevingsbeleid. Aanleiding hiervoor is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (1 juli 2008) waarin de rol van de provincie anders is gedefinieerd. In de Omgevingsvisie benoemt de provincie de eigen perspectieven en belangen binnen de nieuwe rol. Drenthe gaat uit van een basishouding 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.

Om de ruimtelijke identiteit en de aantrekkelijkheid van Drenthe te versterken benoemt de provincie samen met vertegenwoordigers van overheden, belangengroepen, marktpartijen en inwoners een zestal kernkwaliteiten:

- Rust, ruimte, natuur en landschap
- Oorspronkelijkheid (authenticiteit, Drents eigen)
- Naoberschap
- Menselijke maat
- Veiligheid
- Kleinschaligheid (Drentse schaal)

Deze kwaliteiten moeten worden behouden en waar mogelijk worden (door)ontwikkeld. In de Omgevingsvisie worden de ambities en belangen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt, waaronder economie en werkgelegenheid, toerisme, demografische ontwikkeling, milieu en leefomgeving, wonen, mobiliteit en bereikbaarheid, natuur en landschap.

De veranderende rol van de provincie brengt mee dat zij voor sommige onderwerpen niet langer alleen de verantwoordelijkheid draagt. Door scherp te benoemen wat van provinciaal belang is, ontstaat een verschuiving in beleidsverantwoordelijkheid. Onderwerpen die losgelaten worden, moeten door andere partijen (veelal gemeenten) worden ingevuld. In de visie is het provinciaalbelang afgestemd op de kerntaken.

De ambities en richtlijnen zoals in de omgevingvisie gedefinieerd, zijn de basis voor de uitwerking van het beleid rondom het beheer en onderhoud van de Drentse vaarwegen. De ontwikkelingen bij diverse aspecten binnen het vaarwegbeheer kunnen een verschuiving in beleidsverantwoordelijkheid ten gevolg hebben.

2.6 Cultuur en Cultuurhistorie

Drentse vaarwegen zijn over het algemeen historische kanalen door een afwisselend landschap. De vaarweg in het landschap maakt deel uit van de cultuurhistorie, evenals de bruggen, sluisen en de daarbij horende woningen. Cultuurhistorische aspecten dragen bij aan de omgevingskwaliteit. Bij werkzaamheden aan vaarweg, brug, sluis of woning wordt rekening gehouden met alle aspecten die bijdragen aan het behoud van de cultuurhistorische elementen. Door middel van een integrale benadering wordt het huidige beleid hierop nog versterkt. Bij kleurstelling van bruggen en sluisen dient rekening te worden gehouden met historie, landschap en omgeving. Dit betekent dat er op onderdelen wordt afgeweken van de huidige uniformiteit.



Kunst bij Nieuwebrugsluis

Langs vaarwegen, op sluisterreinen en op of onder bruggen kom je in Drenthe kunst tegen. Het initiatief tot het realiseren van kunst op deze locaties ligt vaak bij de provincie, maar ook bij andere partijen, bijvoorbeeld gemeentes of particulieren. Initiatieven voor kunst die geen hinder veroorzaken voor de inrichting van de vaarweg en bijdragen aan visuele verfraaiing van de vaarwegen worden ondersteund en door de provincie gestimuleerd en/of gerealiseerd.

2.7 Wettelijke kaders

Bij uitvoering van het beleid moet rekening worden gehouden met wet- en regelgeving. Wetten en regels die behoren bij beheer, onderhoud, inrichting en gebruik van de vaarweg (waterweg) zijn:

Scheepvaartverkeerswet

De Scheepvaartverkeerswet is de basis van alle verkeersregels voor de scheepvaart. Hierin zijn algemene regels voor het veilig, vlot en doelmatig afwickelen van het scheepvaartverkeer vastgelegd. De wet regelt de bevoegdheden voor het nemen van verkeersmaatregelen en voor het stellen van aanvullende regels. De provincie heeft daarbij primair een uitvoerende en handhavende taak. De uitvoerende taak ligt in handen van provinciale brug- en sluiswachters op basis van de regels die zijn uitgewerkt in het Binnenvaartpolitiereglement.

Binnenvaartpolitiereglement (BPR)

Een reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare vaarwegen, die voor de scheepvaart openstaan. De verkeersregels voor de binnenvaart zijn hierin uitgewerkt. In het binnenvaartpolitiereglement staan bijvoorbeeld de voorrangregels, de verkeerstekens en regels over verlichting en geluidsseinen.

Provinciale omgevingsverordening (POV) en waterverordening

De provincie Drenthe is verantwoordelijk voor de eigen droge en natte infrastructuur. Daarbij gaat het om aanleg, verbetering en instandhouding van wegen, waterwegen en de daarbij behorende werken, voorzieningen en begroeiingen. Naast de technische en financiële aspecten spelen ook de bestuurlijk-juridische voorwaarden een belangrijke rol om de materiële en immateriële gebruikswaarden van de werken te beschermen. In de verordening zijn beheers- en verkeersbepalingen opgenomen voor wegen en waterwegen.

De navolgende besluiten en of beleidsregels zijn op onze vaarwegen van toepassing:

- Besluit vaarsnelheden provincie Drenthe d.d. 01-06-2010
- Maximale toelaatbare scheepsafmetingen op de provinciale vaarwegen d.d. 01-06-2010
- Regeling inzake bedieningstijden bruggen en sluizen in en over bij de in provincie Drenthe in beheer zijnde vaarwegen. d.d. 01-06-2010

- Aanwijzing bevoegde autoriteiten als bedoeld in het Binnenvaartpolitiereglement en het besluit onderzoeksraad voor veiligheid d.d. 01-06-2010
- Ligplaatsenbesluit d.d. 01-06-2010

Bij het besluit maximaal toelaatbare scheepsafmetingen en het besluit ligplaatsen worden vergunningen verstrekt. De vergunning wordt verleend onder voorwaarden die gesteld zijn in de vergunning.

Op grond van de Wrakkenwet en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater heeft de provincie ook handhavende taken en bevoegdheden. Voor handhavingstaken van besluiten en/of regelingen waarvoor de provincie niet de bevoegd is in het kader van wet- en regelgeving vindt samenwerking plaats met de daarvoor bevoegde instanties, politie, waterschap, justitie, gemeente, enz.

Waterwet

Met ingang van december 2009 is de Waterwet van kracht. Deze wet vervangt negen bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland. Onder andere zijn de taken en bevoegdheden in deze wet duidelijker vastgelegd dan voorheen. Voor het beheer en onderhoud van de Drentse vaarwegen heeft de nieuwe wet ook consequenties. Op dit moment worden deze consequenties door de provincie in beeld gebracht. Indien deze gevolgen hebben voor het beleid beheer en onderhoud zal dit beleidsplan dienovereenkomstig worden aangepast. Voorlopig gaan we hier echter niet van uit. Naast de Waterwet is eveneens het Deelakkoord water (als onderdeel van het Bestuursakkoord 2011) van belang.

3 BELEID BEHEER EN ONDERHOUD

Het beleid voor het beheer en onderhoud vloeit voort uit de in hoofdstuk 2 genoemde provinciale beleidskaders en wet- en regelgeving en is gekoppeld aan de functie van de vaarweg. De focus ligt de komende 10 jaar in eerste instantie op een doelmatig en doeltreffend beheer en onderhoud van het complete vaarwegareaal. Daarnaast wil de provincie met haar beheer en onderhoud een bijdrage leveren aan de verschillende doelstellingen op het gebied van de economische ontwikkelingen in de beroepsvaart en het stimuleren van de recreatievaart. Bij de uitvoering wordt voldaan aan de duurzaamheidscriteria, en wordt gekeken naar de toepassing van nieuwe innovatie technieken.

3.1 Vaarwegareaal

De provincie Drenthe heeft 154 kilometer vaarweg in beheer. Daarmee is de provincie de grootste vaarwegbeheerder in de provincie Drenthe. Het vaarwegareaal bestaat uit: Noord-Willemskanaal, Drentsche Hoofdvaart, Witte Wijk, Meppelerdiep, Hoogeveensche Vaart, Verlengde Hoogeveensche Vaart, Bladderswijk, Stieltjeskanaal, De Zijtak Nieuw-Amsterdam, Coevorder-Binnengracht, Coevorder-Buitengracht, Coevorden-Vechtkanaal en na 2012 ook Erica-Ter Apel.

Onder het beheer vallen ook de 42 beweegbare bruggen en 17 sluizen behorende bij deze vaarwegen (zie bijlage 1 kaart Provinciaal vaarwegennet). Na de aanleg van de Vaarweg Erica-Ter Apel is de totale vaarweglengte met ca. 20 kilometer uitgebreid.

3.2 Klasse indeling

De vaarwegen in Nederland zijn ingedeeld naar vaarwegklasse. Deze klasse-indeling heeft een relatie met de afmetingen van de schepen.

De Drentsche Hoofdvaart heeft vaarwegklasse 0 (= recreatievaart). Het Meppelerdiep heeft vaarwegklasse Va en is geschikt voor schepen met afmetingen van 110 meter x 12.00 meter. Zoals tabel 1.3 laat zien kent het merendeel van de provinciale vaarwegen vaarwegklasse I of II.

In de planning van beheer en onderhoudswerkzaamheden worden belangen van vaarweggebruikers meegewogen. Ook wordt rekening gehouden met de specifieke doelgroep en de belangen. Zo krijgt bijvoorbeeld het noodzakelijk baggeren op de hoofdvaarweg Meppelerdiep (klasse Va) een hoge prioriteit in de jaarlijkse programmering van dat onderhoud.

Tabel 3.1. Vaarklasse en diepgang vaarwegen Drenthe (Bron: besluit maximaal toelaatbare scheepsafmetingen op de provinciale vaarwegen Drenthe, januari 2010)

Vaarweg	Vaarklasse	Diepgang	Max. afmeting schepen
Meppelerdiep - Provinciegrens – Kaapbrug (9,2-10,5) - Kaapbrug – Galgenkampsbrug (10,5-11,2)	Klasse Va Klasse Va	3,25 m 2,75	110 x 12,00 110 x 11,50
Drentsche Hoofdvaart - Galgenkampsbrug – N375 Meppel - N375 Meppel – Noord-Willemskanaal	Klasse IV Klasse 0	2,50 m 1,50 m	90 x 9,50 26 x 5,80
Coevorden – Vechtkanaal tot ROC Coevorden	Klasse II	2,50 m	63 x 6,60
Coevorden – Vechtkanaal ROC tot Monierbrug	Klasse II	1,90 m	40 x 5,85
Coevorden Binnengracht (stadshavens)	Klasse II	1,90 / 1,75 m	40 x 5,85 / 55 x 6,60
Hoogeveensche Vaart - Meppelerdiep – Rogatsluis - Rogatsluis – verl. Hoogeveensche Vaart	Klasse II Klasse II	2,50 m 2,20 m	65 x 7,30 65 x 6,70
Noord-Willemskanaal - Drentsche Hoofdvaart – Havenkanaal - Noord-Willemskanaal /Havenkanaal Assen	Klasse II Klasse II	1,90 m 2,50 m	65 x 6,60 65 x 7,30
Stieltjeskanaal	Klasse I	1,90 m	40 x 5,85
Bladderswijk	Klasse I	1,90 m	40 x 5,85
Verlengde Hoogeveensche vaart	Klasse I	1,50 – 1,90 m	40 x 5,85
Vaarweg Erica –Ter Apel	Klasse 0	1,50 m	26 x 5,80
Witte Wijk	Klasse 0	1,50 m	26 x 5,80

3.3 Peilbeheer

De provinciale vaarwegen hebben een belangrijke functie in de waterhuishouding: aan- en afvoer van water (zie Waterkwantiteitsbeheersplan voor de provinciale kanalen). De aanvoer van water gebeurt door twaalf pompgemalen bij diverse sluisen. Voor de waterafvoer zijn er bij alle sluisen aflatwerken in verschillende uitvoeringen.

Verwachte klimatologische veranderingen zijn van invloed op het beheer en onderhoud van de hiervoor genoemde objecten. Bij toename van intensieve buien zullen de inrichtingen voor waterhuishouding, de aflaatwerken en gemalen met technische hulpmiddelen nog sneller en fijner moeten kunnen reageren. Bij verdroging en daardoor een tekort aan water kan de scheepvaart hinder ondervinden van eventuele beperkingen die worden opgelegd.

Bij het beheer en onderhoud van deze objecten worden, indien mogelijk binnen de bestaande budgetten, zoveel mogelijk de nieuwste technieken toegepast. Zo is bijvoorbeeld op het gebied van waterbesparing in de het nieuwe vaartraject Erica-Ter Apel een spaarsluis gerealiseerd. Hiermee wordt ca. 50% van het benodigde water per schutting bespaard.

3.4 Bodemprofiel

Om de toegelaten scheepsafmetingen te waarborgen is er diepte in de Drentse vaarwegen nodig. Deze diepte is vastgelegd. Om een goede doorstroming van de vaarweg te behouden voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart is baggeren noodzakelijk. De afgelopen periode is er op de diverse vaarwegen gebaggerd. Driejaarlijks worden er metingen verricht die het bodemprofiel in beeld brengen. Om een goed totaaloverzicht te krijgen wordt de uitvoering van de baggerwerkzaamheden op operationeel niveau neergelegd in een baggerplan. Hierin worden ook de monitoring en inspecties van vaarwegdieptes meegenomen.

Door het in kaart brengen van de meetgegevens is op basis hiervan een middellange termijn programmering te maken. Het baggeren van de vaarwegen valt onder groot onderhoud. Voor de Drentse vaarwegen is groot baggerwerk eens in de 40/50 jaar aan de orde. Een prioritering hoeft dan ook niet gemaakt te worden. Indien toch blijkt dat de beschikbare middelen beperkt zijn, vindt eerst op dat moment een afweging plaats welke vaarweg of welk vaarwegtraject het meest urgent is. Hierbij vindt een totale belangenafweging plaats, waarbij de functie van de vaarweg (naast een scheepvaartfunctie ook een waterhuishoudingsfunctie) een belangrijke rol speelt.

Bij groot onderhoud wordt, indien mogelijk samengewerkt met andere organisaties en overheden bijvoorbeeld als het gaat om aansluitende vaarwegtrajecten.

Incidenteel baggerwerk komt voor, maar wordt in tijd, indien mogelijk, uitgesteld, zodat dit meegenomen kan worden binnen het groot onderhoud. Incidenten, zoals een verontdieping worden in elk geval direct opgelost!

3.5 Oevers

Voor het onderhoud en toezicht op het onderhoud van de oever constructie heeft de provincie een beheertaak die zich beperkt tot vlak achter de oever. Een deel van de oevers is in eigendom bij derden (gemeentes, particulieren). De eigenaar is verplicht de oevers adequaat te onderhouden.



Harde oeverbeschoeiing

Harde oevers; alleen daar waar nodig

Veel oevers bestaan uit stalen damwanden of betonplaten. Deze zijn duurzaam, maar niet dier-/natuurvriendelijk. Het betreft hier zogenaamde harde oeverbeschoeiing. Harde oeverbeschoeiing is aan de orde op locaties waar dit noodzakelijk is. De noodzaak heeft een relatie met de functie van de oever. Een oeverconstructie kan bijvoorbeeld een ondersteunde functie hebben bij een wegconstructie. Verder wordt harde oeverbeschoeiing toegepast als er geen ruimte is voor natuurvriendelijke oevers of als er geen functie is om natuurvriendelijke oevers toe te passen.

Natuurvriendelijke oevers; daar waar mogelijk

De provincie kiest in principe voor natuurvriendelijke oevers. Natuurvriendelijke oevers brengen hogere beheerskosten en andere beheersmaatregelen met zich mee, maar zijn in aanleg veel goedkoper dan harde oeverbeschoeiing. Hierbij moet gedacht worden aan het verwijderen van zwerfvuil en meer maaien en snoeien. Ook is de gemiddelde levensduur lager. De gemiddelde levensduur van een harde oeverbeschoeiing van beton is 80 tot 100 jaar. Soort materiaal en omstandigheden kunnen van invloed zijn op de levensduur.



Natuurvriendelijke oeverbeschoeiing

Vaarwegen maken integraal deel uit van natuurgebieden en landschappen. De ecologische hoofdstructuur (EHS) kruist op verschillende locaties de Drentse vaarwegen, de vaarwegen kruisen de EHS. Vanuit die benadering vindt er aansluiting plaats bij het beleid rondom EHS en flora en fauna. Als de mogelijkheden aanwezig zijn en de veiligheidsaspecten het toestaan kiest de provincie bij vervanging en verbetering van oevers en oeverconstructies voor het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers. Op bepaalde plaatsen zijn en worden er oplossingen toegepast die diervriendelijk zijn. Als er ruimte is, wordt de oever beschermd met stortsteen.

Op bepaalde stukken wordt gewerkt met een soort vooroever waar ondiep water samen met begroeiing kan zorgen voor oeververdediging in combinatie met leefgebied voor vissen en amfibieën. Daarnaast zijn natuurvriendelijke oevers ook vriendelijk voor de scheepvaart. Er ontstaat minder golfslag dan bij een harde beschoeiing, dat maakt het rustiger en veiliger. Nog een aspect is dat te water geraakte mensen en dieren eenvoudiger uit het water komen.

Oevers en bermen worden jaarlijks gemaaid om de diversiteit in begroeiing in stand te houden.

3.6 Bruggen en sluisen

Voor scheepvaart en wegverkeer moet een optimale operationele staat van de bruggen en sluisen gewaarborgd zijn, teneinde de veiligheid van het wegverkeer, scheepvaartverkeer en uitvoerend bedienend personeel te kunnen garanderen.

Voor het beheer van de waterhuishouding en het peilbeheer van Drenthe zijn de inrichtingen, de pompgemalen en aflatwerken, van groot belang. Naast het reguliere onderhoud vinden ook inspecties plaats. Als blijkt dat onderdelen een zwakke schakel kunnen worden, worden deze preventief vervangen. De vaste kunstwerken over de vaarwegen worden in veel gevallen gerekend tot de infrastructuur van wegen. Het beheer ervan is of van de provincie of van overige wegbeheerders.

3.7 Gebouwen

Bedieningsruimtes bij provinciale bruggen en sluizen zijn in eigendom van de provincie. Eind jaren negentig is besloten alle sluiswachterswoningen te verkopen aan de bewoners, behalve de woningen langs de Drentse Hoofdvaart. Dit vanwege het cultuurhistorische karakter van deze woningen. Ze zijn gerenoveerd en een deel ervan staat nu op de monumentenlijst: een woning in Havelte is Rijksmonument, een aantal andere is provinciaal monument. De gebouwen maken onderdeel uit van het areaal van de provincie, ook hier is sprake van beheer, en klein en groot onderhoud.

3.8 Het aanzien van de vaarwegen

Onder aanzien wordt verstaan de mate waarin het beeld van de infrastructuur, de vaarweg, door gebruik en/of omgeving als aantrekkelijk wordt ervaren. Dit beeld kan worden beïnvloed door verschillende factoren, zoals het vuil in de vaarweg of op de oevers, overhangende bomen, roestvorming, scheurvorming, graffiti, het ontbreken van natuurvriendelijke oevers, slecht onderhouden infrastructuur, bebouwing in bouwvallige staat. Indien het aanzien in aantrekkelijkheid verliest kan dit gevolgen hebben voor de vaarrecreatie in onze provincie. Als beheerder draag je bovendien zorg voor een goede kwaliteit van hetgeen je beheert, zo ook als het gaat om het aanzien van de kwaliteit van de omgeving.

3.9 Exoten

Vooraf in en langs de Drentse vaarwegen is er sprake van toename van begroeiing van exoten. Het gaat om plantengroei die hier voorheen niet voorkwam of die door andere omstandigheden, bijvoorbeeld temperatuur, wordt geactiveerd. Naast het feit het aanzien als negatief wordt ervaren, is de extreme plantengroei vooral een enorme hinder voor de scheepvaart. Deze plantengroei kan leiden tot het niet meer bevaarbaar zijn van de vaarweg. Het beheer is er op gericht de exoten na constatering zo snel mogelijk te verwijderen. Dit wordt afgestemd met beheerders van (andere) watersystemen, die in verbinding staan met de provinciale vaarwegen.

3.10 Afmeervoorzieningen en laad- en losplaatsen

Ten behoeve van de overslag van goederen zijn er op verschillende plaatsen in de vaarweg loskades voor de beroepsvaart. Voor de recreatievaart zijn afmeervoorzieningen beschikbaar. In het Beleidsplan goederenvervoer en binnenhavens Drenthe is opgenomen dat openbare laad- en loskades worden gehandhaafd.

Het provinciale beheer is gericht op instandhouding en het verrichten van onderhoudswerkzaamheden op de provinciale locaties. Bij onderhoudswerkzaamheden gaat het dan vooral om het maaien van de oevers rondom de afmeervoorzieningen en laad- en losplaatsen, zodat deze voldoende kunnen worden gebruikt. Ook wordt het vuilnis opgehaald.

Naast de laad- en loskades bij diverse bedrijven, zijn er langs de provinciale vaarwegen openbare laad- en loskades beschikbaar.

Locaties van afmeervoorzieningen zijn te verdelen in locaties in het landelijk gebied en locaties in de steden met op de locatie afgestemde voorzieningen. Zo komen in het landelijk gebied vooral voor:

- aanlegplaatsen zonder voorzieningen
- aanlegplaatsen met afvalcontainers en/of watertappunt
- aanlegplaatsen met sanitaire voorzieningen, stortplaats chemisch toilet en watertappunt, waarvan sommige met vuilwaterstation
- Aanlegplaatsen/passantenhavens met stroompunten en voorzieningen

De locaties in de steden betreffen passantenhavens met alle voorzieningen en komen voor in Meppel, Assen en Coevorden.

3.11 Bediening

Het huidige bedieningsniveau op de Drentse vaarwegen is afgestemd op de functie van de vaarweg, het wegverkeer en op de recreatievaart. Voor Drenthe bestaat het merendeel van het scheepvaartverkeer uit recreatievaart, dat sterk seizoensafhankelijk is. Het gevolg hiervan is dat door het jaar heen de omvang van de bedieningswerkzaamheden verschilt. Hierop is het benodigde personeel voor bediening afgestemd.

In de winterperiode is het hoofdzakelijk personeel in vaste dienst die de bruggen en sluisen bediend. Deze vindt plaats in combinatievormen en op afroep. In de drukker zomerperiode wordt een groot aantal bedienaars tijdelijk als brug- en sluiswachter ingehuurd voor een periode van circa zes weken tot zes maanden.

3.11.1 Bedieningsvormen, bedieningsniveau, bedienend personeel

Bij de bediening van bruggen en sluisen gelden twee randvoorwaarden:

- de verkeersafwikkeling (scheepvaart en wegverkeer) moet veilig en met minimaal oponthoud plaatsvinden
- de kosten van de bedrijfsvoering dienen minimaal te zijn.

De bedieningswijze van objecten op de Drentse vaarwegen zijn op dit moment divers:

- Volledig handmatige bediening. Alle handelingen worden met spierkracht uitgevoerd.
- Combinatie van handmatige en elektrische aandrijving
- Bediening door middel van knoppen op een bedieningslessenaar. Hierbij is sprake van elektrische of hydraulische aandrijving.

Bij deze drie vormen worden de objecten lokaal, dat wil zeggen ter plaatse bediend. Afhankelijk van de scheepvaartintensiteit en de ligging van de bruggen en sluisen is de brug- en/of sluiswachter verantwoordelijk voor meerdere objecten (begeleide vaart en bediening in combinatievormen). Bij een toename van de intensiteit wordt het merendeel van de bruggen en sluisen permanent lokaal bediend.

- Bediening op afstand vanuit een centrale bedieningspost door middel van camera's.

Het bedienend personeel is niet direct fysiek aanwezig bij de bruggen en sluisen. Deze vorm van bediening is in 2005 ingevoerd voor een aantal Drentse bruggen en sluisen en is vastgelegd in de Nota bedienen op afstand. Hierin is aangegeven welke bruggen en sluisen op afstand worden bediend.

Door de verschillende bedieningsvormen en bedieningstechnieken bestaat er verschil in de (gevraagde) kennis en vaardigheden van bedienaars. Het wijzigen van techniek en het veranderen van onze maatschappelijke omgeving zal in de toekomst andere vormen van kennis en vaardigheden van de bedienaars vragen. Dit geldt zowel voor de vaste als tijdelijke bedienaar.



Bediening op afstand

Bij nieuwbouw, vervanging en groot onderhoud wordt beoordeeld of de bedieningsvorm van een brug of sluis anders wordt ingevuld, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor de kosten die per specifiek geval aan de orde zijn.

3.11.2 Samenwerking

De provincie Drenthe bedient een groot aantal bruggen van andere beheerders. Samenwerking in bediening vindt het hele jaar plaats of in bepaalde periodes van het jaar. Met de verschillende beheerders zijn overeenkomsten gesloten. Voor het verrichten van de werkzaamheden brengt de provincie kosten in rekening. Samenwerking vindt plaats met: de gemeente Assen, de gemeente Midden-Drenthe, de gemeente Emmen, de gemeente Hoogeveen en de provincie Groningen.

3.11.3 Openingstijden en scheepvaartintensiteit

De openingstijden zijn afgestemd op functie van de vaarweg. Er wordt rekening gehouden met aansluitende vaarwegen en de intensiteit van het gebruik is van belang.

De scheepvaartintensiteit en de afstemming met naastliggende beheerders spelen hierbij een belangrijke rol. Openingstijden kunnen worden gewijzigd bij:

- een toename of afname van scheepvaartintensiteit
- wensen van de gebruikers (beroeps- en of recreatievaart)
- lokale omstandigheden, bijvoorbeeld als het wegverkeer ernstige hinder ondervindt bij openingen op een bepaald tijdstip.

Gedeputeerde Staten stellen de bedieningstijden vast en hebben de bevoegdheid om ervoor te zorgen dat de verschillende beheerders van alle bruggen en sluzen die over of in de provinciale waterwegen liggen op elkaar afgestemde bedieningstijden hanteren.

3.12 Recreatieve voorzieningen

Het beheer van de recreatieve voorzieningen langs de Drentse vaarwegen is in handen van meerdere instanties. Gemeentes, recreatieschappen of particulieren verzorgen toiletvoorzieningen zoals douche's en wc's, stroom en water. De provincie beheert de afmeervoorzieningen aan oeverstroken die zijn ingericht met bolders en/of verharding. Beheer betekent verzorging en instandhouding van de afmeervoorzieningen. Ook verzorgt de provincie de voorziening voor afgifte van huisvuil. Op meerdere locaties kan de vaarrecreant zijn huisvuil kwijt.

Zowel de provincie als de gemeenten investeren in de recreatieve functie van de vaarweg. De vaartoerist vraagt daarbij wel om recreatieve voorzieningen van een hoog niveau. In het kader van groot onderhoud worden op de daarvoor geschikte locaties afmeervoorzieningen aangebracht. Om aan te sluiten bij de trends en ontwikkelingen wordt ingezet op kwaliteitsverbeteringen van voorzieningen op de diverse afmeerlocaties, zoals mogelijkheden tot het gebruik van stroom, water en hoogwaardige douche- en toiletaccommodaties.

Bij het beheren van recreatieve voorzieningen horen ook de afspraken hoe omgegaan wordt met het beheer voor en naar gebruikers. Voor diverse onderdelen zijn er afspraken en worden afspraken geactualiseerd. Die (nieuwe) afspraken dragen bij om het beheer rond gebruik te reguleren en daarbij ook de verantwoordelijkheden van en voor de gebruikers aan te geven.

3.13 Calamiteiten

Calamiteitenbestrijding en hulpverlening is, zoals in hoofdstuk 2 aangegeven een wettelijke taak voor de vaarwegbeheerder. Het valt onder de noemen nautisch beheer. De wettelijke grondslag voor het nautisch beheer is neergelegd in de Scheepvaartverkeerswet en het daarop gebaseerde Binnenvaartpolitiereglement.

In het landelijk Handboek Incidentbestrijding op het Water (Projectbureau Waterrand, Ando, april 2009) gaat men uit van de volgende scenario's voor mogelijke calamiteiten op het water:

- mens en dier in nood

- verontreiniging oppervlaktewater
- ongeval met gevaarlijke stoffen
- brand en/of explosie
- ordeverstoring
- ecologisch incident
- aanvaring en/of losgeslagen schip, object of lading
- gebiedsspecifiek scenario

Gezien het karakter van de Drentse vaarwegen en de intensiteit van de scheepvaart is het aantal calamiteiten en de omvang ervan beperkt. In geval van calamiteiten ligt meestal de verantwoordelijkheid ter bestrijding van het ongeval bij een andere vaarwegbeheerder. In Drenthe is het waterschap verantwoordelijk voor de waterkwaliteit op de vaarwegen. Zij voert de regierol en/of uitvoeringsrol voor wat betreft te nemen acties en maatregelen die moeten worden genomen bij een verontreiniging.

Dit verandert niet in de toekomst. Indien de provincie wel verantwoordelijk is, bijvoorbeeld als een schip tegen een brug of sluis vaart, wordt direct de calamiteit opgepakt. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken of de calamiteit andere partijen raakt. De provincie zoekt dan ook aansluiting bij die onderdelen die van belang zijn in nauwe samenwerking met overige vaarwegbeheerders in de provincie.

3.14 Beheer en innovatie

3.14.1 Duurzaamheid

Vanuit beheer en onderhoud wordt sinds 2011 zoveel mogelijk gewerkt met het duurzaamheidsprincipe. De provincie vervult hierin een voorbeeldfunctie. De provincie Drenthe heeft in 2009 de duurzaamheidsverklaring ondertekend waarmee de provincie belooft in 2010 50% duurzaam in te kopen en te streven naar 100% in 2015. De provincie Drenthe laat zich bij de toepassing van duurzaamheid leiden door de criteria die zijn opgesteld door SenterNovem, het tegenwoordige AgentschapNL.

In 2010 is Drenthe begonnen met het realiseren van deze duurzaamheidsdoelstellingen en met de introductie van sociale criteria in het aanbestedingsproces. De duurzaamheidscriteria zijn verankerd in het Inkoopbeleid van de provincie. De duurzaamheidscriteria worden dan ook altijd en breed gehanteerd. Er wordt niet alleen gekeken naar bijvoorbeeld het toepassen van duurzame materialen. Ook de keus voor duurdere, maar betere kwaliteit waardoor de beheerskosten verminderen, past in dit kader.

Indien er bij vervanging van onderdelen geen sprake is van een duurzame realisatie, zijn daar drie mogelijke redenen voor:

- het past niet voor het herstel van cultuurhistorische onderdelen
- alternatief materiaalgebruik is van onvoldoende kwaliteit (niet voldoende veilig)
- te hoge kosten

In dergelijke gevallen mag worden afgeweken van de eisen die ten aanzien van duurzaamheid worden gesteld.

Voorbeelden van huidig duurzaam beheer en innovatie zijn:

- het gebruik van Led-verlichting in de scheepvaartseinen
- het met zonnecollectoren opwekken van elektriciteit voor de stroomvoorziening van sluisgebouwen
- het inrichten van duurzame oeververdediging

3.15 Oeverstrook; wonen, landbouw en natuur

De oeverstrook, de berm, is de smalle strook grond direct grenzend aan de vaarweg. Het gebruik van de oevers ligt vaak buiten de invloed van de beheerder. Toch is het stellen van eisen aan het gebruik noodzakelijk voor een veilige en vlotte vaart. De strook is belangrijk voor de instandhouding van de oeverbescherming maar ook voor andere beheertaken:

- nautische aspecten (het visueel zicht voor de schipper, bebording, verkeerstekens, hectometerpaaltjes)
- externe veiligheid (gevaarlijke stoffen, beperken aanvaarrisico met gebouwen)
- toegankelijkheid voor hulpverlening
- functieverlies/-beperking
- technische aspecten (het onderhoud)

Daarnaast heeft de oeverstrook soms een nevenfunctie voor recreatie.

3.16 Maatregelen

3.16.1 Stremmingen en beperkingen voor de scheepvaart

Om in het kader van beheer en onderhoud werkzaamheden op en rond vaarwegen en bij bruggen en/of sluzen te kunnen uitvoeren kan het noodzakelijk zijn stremmingen van vaarwegen door te voeren of beperkingen van vaarverkeer aan te brengen.

Bij *stremming* is er geen doorvaart mogelijk: beperkt oponthoud of geen doorvaartmogelijkheid voor een langere periode.

Bij *beperkingen* worden, bijvoorbeeld door brugbouw of waterstandverlagingen, de afmetingen van schepen die kunnen passeren, beperkt.

De wijze van toepassing van stremmingen of beperkingen is afhankelijk van diverse criteria, zoals:

- het type vaarweg
- beroepsvaart en/of recreatievaart intensiteiten
- tijdstip van uitvoering
- belangen van derden

Voor waterstandverlaging geldt dat streefpeilen op de vaarwegen zo goed mogelijk dienen te worden gehandhaafd. Aspecten die van belang en van invloed (kunnen) zijn bij verlaging van kanaalpeilen zijn:

- (beroeps)scheepvaart in verband met diepgang en intensiteiten
- extra belasting van de oeverconstructie in verband met gronddruk
- uitdroging oeverconstructie (houtconstructie)
- effecten voor "ecologische" oevers
- aansluiting van woonboten op nutsvoorzieningen
- inname van water (in afvoerperiode o.a. procesindustrie)

Voor de Drentse vaarwegen gelden de volgende beleidsregels ten aanzien van stremming en waterstandverlaging. Indien geen beleidsregel aan de orde is worden beheersafspraken gemaakt.

Stremming

- Meppelerdiep (hoofdvaarweg)
 - Stremming in principe niet toegestaan. Mocht dit voor geplande werkzaamheden toch nodig en noodzakelijk zijn dan dient dit vroegtijdig met belanghebbenden overlegd te worden.
 - Oponthoud gedurende een korte periode is mogelijk in overleg met belanghebbenden.
- Drentsche Hoofdvaart (= ook haven Meppel), Hoogeveensche Vaart, Noord Willemskanaal, Stieltjeskanaal, Verlengde Hoogeveensche Vaart, Bladderswijk, Coevorden-Vechtkanaal.
 - Stremming niet toegestaan in de periode 1 mei tot 1 oktober.
 - Werkzaamheden die relatie hebben met weersomstandigheden, onder andere het conserveren van bruggen, kunnen worden uitgevoerd in de periode mei, juni en september. Hierbij mag de stremming maximaal twee dagen duren, bij voorkeur niet aaneengesloten.

In de periode 1 oktober tot 1 mei is voor trajecten met beroepsvaart stremming van maximaal twee weken toegestaan (m.u.v het Meppelerdiep). Voor vaarwegen en/of vaartrajecten die hoofdzakelijk worden gebruikt door de recreatievaart zijn dan langere stremmingperiodes toegestaan. Per situatie wordt beoordeeld wat mogelijk en aanvaardbaar is.

Afhankelijk van diverse omstandigheden (belangen) dient een stremming minimaal vier weken vooraf kenbaar te worden gemaakt. Indien de tijdsduur van stremming een langere periode betreft is het noodzakelijk dat bekendmaking vroegtijdig kenbaar wordt gemaakt. Vroegtijdig kan tot een jaar vooraf zijn!

Waterstandverlaging

In de afvoerperiode, globaal van november tot en met maart, wordt een verlaging van tien centimeter voor enkele weken toegestaan. In uitzonderlijke situaties is een verlaging tot vijftien centimeter voor een korte periode (een week) toegestaan.

- Kanaalpanden boven de Ericasluis, Oranjesluis
 - in verband met aanwezige innamepunten voor de procesindustrie is hier alleen voor een korte periode een verlaging tussen vijf en tien centimeter mogelijk.
- Drentsche hoofdvaart beneden Paradijssluis, Hoogeveensche Vaart beneden de Rogatsluis, Meppelerdiep, Noord-Willemskanaal, Stieltjeskanaal, Coevorden-Vechtkanaal.
 - Waterstandsverlaging is niet of slechts beperkt mogelijk.

In uitzonderlijke gevallen is waterstandverlaging mogelijk:

- ten behoeve van speciale constructies te water(bijv betonstort landhoofd)
- bij bepaalde oeverwerkzaamheden
- als er geen situatie is van wateraanvoer
- op verzoek bij een laag scheepvaartbelang

3.16.2 Recreatief gebruik

Naast de beroepsvaart en de gemotoriseerde recreatievaart wordt het gebruik van vaarwegen ook gestimuleerd voor andere recreatievormen, zoals roeien, zwemmen, schaatsen, vissen. Vanuit het beheer van de vaarwegen is de provincie actief om alle gebruikers van de vaarweg - indien nodig te wijzen - op haar verantwoordelijkheden. Alle partijen dienen zich te houden aan de wetten en regels die voor de specifieke gebruikers worden gesteld. Voor het recreatieve medegebruik in de provinciale vaarwegen geldt:

- Roeien: op gedeeltes van het Noord-Willemskanaal en de Hoogeveensche Vaart wordt actief geroeid. Ten aanzien van de inrichting verzorgt de

beheerder indien nodig aanvullende maatregelen bijvoorbeeld door het plaatsen van aanwijzingsborden.

- Zwemmen: wettelijk is het zwemmen verboden in gedeelten van de vaarweg die bestemd zijn voor doorgaande scheepvaart. De Drentse Vaarwegen zijn, omdat ze zo smal zijn, in het geheel bestemd voor doorgaande scheepvaart. Daarom is het zwemmen in de Drentse scheepvaartkanalen verboden.



Naast de scheepvaartfunctie zijn er nog andere gevaarsaspecten, die aan het zwemverbod ten grondslag liggen:

- zwemmen in de buurt van sluisen en bruggen is gevaarlijk, omdat passerende schepen zwemmers moeilijk opmerken
- er is een sterke stroming in de vaarwegen, die wordt veroorzaakt door gemalen
- het water de kanalen wordt niet op kwaliteit gecontroleerd
- sinds 2009 worden de bruggen en sluisen op afstand bediend vanuit de bedieningspost Nieuwebrugsluis te Hogeveen. Brug en sluiswachters zijn niet meer fysiek aanwezig op brug of sluis. Controle en aanspreken op gedrag van zwemmers is op afstand niet mogelijk.

Bij hinder voor bediening wordt de politie ingeschakeld.

- Schaatsen: Indien een vorstperiode het schaatsen op onze vaarwegen mogelijk maakt zal de provincie geen afzettingen plaatsen. De provincie stelt zich niet verantwoordelijk voor de betrouwbaarheid van de ijsvloer. Ook inspecteert ze de ijsdikte niet. Indien in het kader van waterhuishouding pompen en/of spuien noodzakelijk is zal er, via de eenheid Bestuur, Communicatie en Concernzaken, een bericht uitgaan waarbij waarschuwingen en/of acties kenbaar worden gemaakt. Bij aanleg en onderhoud van bruggen wordt er rekening gehouden met de schaatsport. Indien de mogelijkheden voor het realiseren van voldoende onderdoorgang aanwezig zijn, wordt dit gerealiseerd.
- Hengelsport: de rechte oeverconstructies en de goede bereikbaarheid van de kanaaloevers bieden goede mogelijkheden voor sportvissers. Binnen de

functies van het kanaal wordt ook aandacht besteed aan het watermilieu, dat wil zeggen de ontwikkeling en het herstel van schuil-, paai- en opgroeigebieden voor vissoorten.

Locaties waar vissen niet is toegestaan worden aangegeven met borden.

3.16.3 Ijsbestrijding

Het vaarwegenbeleid van de provincie Drenthe is gericht op het bereikbaar houden over water van de economische centra: Hoogeveen, Emmen, Meppel, Assen en Coevorden. Dit geldt ook tijdens een vorstperiode.

De aanpak van ijsbestrijding gebeurt op basis van de indeling hoofdvaarwegen en overige vaarwegen.

- Hoofdvaarwegen: vanuit het oogpunt van bevordering van het vervoer over water is besloten met ingang van 1 januari 1998 de hoofdvaarwegen voor de binnenvaart open te houden en dat de kosten voor rekening van het Rijk te zijn.

De provincie Drenthe beheert vanaf de Overijsselse grens tot aan Meppel ca. 2 kilometer hoofdvaarweg: het Meppelerdiep. De coördinatie rondom "het ijsbreken" op deze vaarweg is in handen van Rijkswaterstaat.

- Overige vaarwegen: hiervoor geldt dat de belangen van een andere orde zijn dan die van hoofdvaarwegen. Voor de overige vaarwegen in de provincie Drenthe levert de provincie geen actieve bijdrage aan het bevaarbaar houden tijdens een vorstperiode, er wordt niet actief ijs gebroken.

Indien bedrijven of belanghebbenden tijdens of na een vorstperiode (=dooiperiode) een verzoek indienen om het "ijs te breken" op deze vaarwegen, worden de economische belangen, de recreatieve belangen en de kansen op beschadiging van objecten tegen elkaar afgewogen. De kosten van een eventuele ijsbreekactie komen voor rekening van belanghebbende(n).



Ijsbreker in het Coevorden-Vechtkanaal

Bij ijsvorming op provinciale vaarwegen worden de volgende regels en/of stappen gehanteerd:

- bij het begin van een vorstperiode en lichte ijsvorming zullen de schepen zelf de aanwezige ijslaag kunnen breken;
- zodra zich zwaarder ijs gaat vormen zal op de vaarwegen die minder belangrijk zijn een vaarverbod worden ingesteld;
- het vaarverbod op vaarwegen waar alleen recreatievaart plaatsvindt wordt bij een vooruitzicht op een langere vorstperiode nagenoeg direct ingesteld. Dit om een eventuele ijsvloer voor de schaatsport mogelijk te maken;
- het vaarverbod op vaarwegen met beroepsvaart wordt ingesteld zodra de schepen zich niet meer individueel kunnen verplaatsen;
- ingestelde vaarverboden dienen ook om beschadiging aan de oevers en kunstwerken, zoals sluisdeuren te voorkomen.

4 UITVOERING

Voor het beheer en onderhoud van de vaarwegen wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierin worden de activiteiten en werkzaamheden opgenomen die nodig zijn om de doelstelling van de vaarwegen te waarborgen. De activiteiten en werkzaamheden worden gesplitst in reguliere dagelijks voorkomende werkzaamheden, het zogenoemde 'klein onderhoud', en in projectmatige onderhoudswerkzaamheden die niet jaarlijks voorkomen, het zogenoemde 'groot onderhoud'.

Voor de totale budgettering van beheer en onderhoud van de vaarwegen wordt verwezen naar de provinciale begroting.

Tot het 'klein onderhoud' behoren onder andere de energiekosten en het onderhoud van de bruggen, sluizen en gemalen en de bedieningsgebouwen hierbij, de kosten voor het inhuren van tijdelijke brugbedienaren in het recreatievaarseizoen, het onderhoud van de kanaaloevers en de beplantingen, de kosten van vuilafvoer en –verwerking en de materiële kosten ten behoeve van de werkzaamheden.

Bij het 'groot onderhoud' valt te denken aan vervanging van oeverbeschermingen, revisies of vervangingen aan of van kunstwerken, zoals pompen, brugdekken, slagbomen en ook baggerwerkzaamheden.

Voor het beheer en onderhoud van de vaarweg Meppel – De Punt ontvangt de provincie een bijdrage van het Rijk. Een deel hiervan, nl. de vergoeding voor het groot onderhoud, vervalt na 2023. Dit is circa € 1.500.000 per jaar (begroting 2011).

Daarnaast ontvangt de provincie van de waterschappen in Zuid-Drenthe een vergoeding voor het onderhoud ten behoeve van de waterhuishouding. Ook wordt een deel van de te maken kosten voor het op peil houden van de waterstand, de pompkosten, naar rato in rekening gebracht bij de afnemers. Deze kosten zijn sterk afhankelijk van de weersomstandigheden.

Voor de vaarweg Meppel – De Punt, die bijna geheel uit de bijdrage van het Rijk wordt gefinancierd, is een bestemmingsreserve ingesteld, waarmee jaarlijks de baten en lasten per saldo worden verrekend. De reserve is bedoeld om de pieken en dalen van het groot onderhoud te kunnen opvangen.

In de voorgaande hoofdstukken zijn de provinciale kaders beschreven en is het beleid voor het beheer en onderhoud van de vaarwegen geformuleerd. Om uitvoering te geven aan het beleid worden de komende tijd verschillende operationele plannen gemaakt. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld een baggerplan waarin monitoring en inspecties van vaarwegdieptes zijn vastgelegd, wordt nader gekeken met externe partijen naar alle recreatieve voorzieningen en wordt aan de hand van modellen de meerjarenplanning opgesteld.