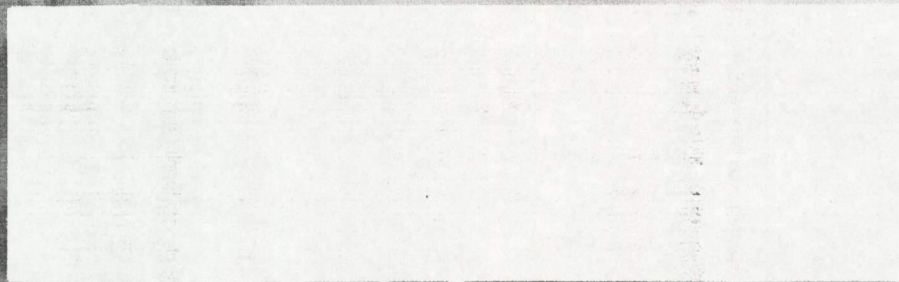


Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DT : 22 6851

Probleemanalyse en scenario's BPN

Beheer en Onderhoud Nat 2004-2009

**Rijkswaterstaat
Directie Noord-Brabant**

11 maart 2003

Colofon

De probleemanalyse BPN is een document dat is opgesteld door een werkgroep bestaande uit:

Arnoud de Kruijf, afdeling Water
Wijnand van de Sande, dienstkring Waterwegen Noord-Brabant

Klankbordgroep:

Pieter Rosen-Jacobson, afdeling Water
Harmen de Ru, afdeling Water

Opdrachtgever:

Jan-Willem van Berghem, deelprogrammaverantwoordelijke Beheer en Onderhoud
Nat, voorbereiding.

Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, maart 2003.

Inhoudsopgave

Samenvatting	7
1. Inleiding	9
2. Probleemanalyse	11
2.1. Kwaliteitsbeschrijving Areaal	11
2.2. Omgeving	11
2.3. Knelpuntenanalyse	12
3. Uitgangspunten en randvoorwaarden scenario's	15
3.1. Opbouw scenario's	15
3.2. Vergelijking scenario's	17
4. Scenario's	19
4.1. Scenario 1: Referentie/bagger scenario	19
4.2. Scenario 2: landverkeer	20
4.3. Scenario 3: veiligheid, beschikbaarheid en bedrijfszekerheid	21
5. Vergelijking scenario's	23
5.1. Waardering door gebruikers	23
5.2. Gevolgen voor beheerder	24
5.3. Totaalbeoordeling op basis van strategisch bedrijfsplan	25
6. Conclusies en aanbevelingen	27
6.1. Aanbevelingen	27
Bijlage 1: Stappenplan B&O&O	29
Bijlage 2: Besteding beschikbare ITC's per scenario en per objectcategorie	31
Bijlage 3: Beschrijving vast onderhoud	33
Bijlage 4: Aanlegprojecten	37
Sluizen ZWV 4, 5, 6 en 10, 11, 12 en 13	37
Omlegging 's-Hertogenbosch	37
Verbetering Wilhelminakanaal Tilburg	37
Bijlage 5: Landelijke uitgangspunten programmering BPN	39

Samenvatting

De Probleemanalyse/Scenario's BPN is geschreven om richting te geven aan de programmering van het variabel onderhoud Nat in de directie N.Brabant in de periode 2004-2008.

Op basis van een toestandsbeschrijving van het areaal en 3 scenario's wordt aangegeven welke consequenties aan verschillende keuzes verbonden zijn.

Toestand van het areaal

- Het huidige onderhoudsniveau is minimaal. Er zijn grote maatschappelijke en financiële risico's t.a.v. de veiligheid en bedrijfszekerheid van het kanalenstelsel.
- De groei van het vervoer over water en het gebruik van moderne/grotere schepen leidt tot meer slijtage en klachten.
- Het achterblijvende onderhoud geeft een verkeerd signaal voor de stimulering van vervoer over water. RWS kan zich niet voldoende profileren als een betrouwbare en klantgerichte partner

Scenario's

Er is tekort aan middelen (ITC's) in periode 2004-2009 om de volledige wensprogrammering uit het BPN uit te voeren. Om met dit tekort om te gaan en een taakcijferprogrammering voor 2004 – 2009 te kunnen maken zijn een drietal keuzescenario's ontwikkeld:

1. Referentie/bagger scenario

Dit scenario leidt voor de vaarweggebruiker tot tastbare resultaten: de knelpunten m.b.t. ondiepten worden aangepakt. Dit is een merkbare verbetering van de kwaliteit van de vaarweg.

Het meest urgente onderhoud aan de kunstwerken wordt wel uitgevoerd, waardoor er binnen de programmaperiode op basis van de nu beschikbare kennis naar verwachting geen nieuwe grote problemen op zullen treden als gevolg van de onderhoudstoestand van de kunstwerken.

Wel gaat de onderhoudstoestand van de kunstwerken als totaal achteruit met risico voor storingen en toenemende onderhoudskosten. Het is onmogelijk om exacte uitspraken te doen over kostenstijgingen en het optreden van storingen en stremmingen. Duidelijk is dat bij dit scenario het risico groter wordt dat zich een serieuze storing of stremming voordoet. Op dat moment is het moeilijk aan het publiek uit te leggen dat RWS ervoor gekozen heeft om het onderhoud niet op de kunstwerken te richten terwijl de matige onderhoudstoestand bekend was.

2. Scenario landverkeer

Het belangrijkste resultaat van dit scenario, de goede onderhoudstoestand van de bruggen, betreft de grootste groep gebruikers: het kruisende landverkeer. Het resultaat is echter weinig tastbaar: een goede staat van onderhoud wordt als vanzelfsprekend ervaren, en het is niet keihard aan te geven wat er mis zou zijn gegaan als dit onderhoudsniveau wat minder was geweest.

Het nadeel van dit scenario is vooral de achterstallige baggerproblematiek: dit leidt tot minder service naar de verladers en schippers en geeft RWS bij voorbaat een slecht imago bij hen. Volledige stremming van de vaarweg is echter niet te verwachten. Een ander belangrijk risico is de slechte staat van de oevers in Tilburg. Behalve de scheepvaart zijn hier ook de direct omwonenden die de oevers intensief gebruiken voor recreatie en ontspanning een belangrijk publiek. Het is niet uitgesloten dat hier mensen te water raken als gevolg van de slechte staat waarin de oevers verkeren. Een dergelijke situatie is moeilijk aan het publiek uit te leggen.

3. Scenario veiligheid, beschikbaarheid en bedrijfszekerheid

Het belangrijkste resultaat van dit scenario is de aanpak van het onderhoud van de oevers in Tilburg en de kunstwerken. Dit is zichtbaar voor het publiek. Ook hier geldt: het is niet hard te maken dat dit onderhoud leidt tot het daadwerkelijk voorkómen van stremmingen. Naar verwachting zullen zich voor het landverkeer in dit scenario geen grote problemen voordoen.

Het nadeel van dit scenario is vooral de achterstallige baggerproblematiek met een reële kans op dieptebeperkingen en éénrichtingsverkeer: dit geeft een negatief signaal naar de verladers en schippers. Volledige stremming van de vaarweg is echter niet te verwachten.

Conclusie

De outcome van scenario 1: afname van de ergste knelpunten op het gebied van de waterbodems is voor de schippers en verladers een tastbaar effect.

De outcome van scenario 3: het uitvoeren van onderhoud aan kunstwerken (daardoor minder kans op storingen dan in scenario 1) is minder tastbaar voor de gebruikers. Voor de beheerder is scenario 3 gunstig omdat het bedrijfseconomisch het best is en de bedrijfszekerheid van de kunstwerken het best wordt gewaarborgd.

Scenario 2 verschilt niet veel van scenario 3, maar is eenzijdig gericht op de weggebruikers en wordt daarom door anderen minder gewaardeerd.

Figuur 1: Vergelijking scenario's

Aspect	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Klantgericht	+ / ++	0	+
Doelmatig, betrouwbaar en duurzaam beheer	- / 0	+	+

Als de (vaarweg)klant centraal staat heeft scenario 1 de voorkeur.

Als de meest kosteneffectieve wijze van onderhoud (mede) prevaleert heeft scenario 3 de voorkeur.

1. Inleiding

De Probleemanalyse/Scenario's BPN is een nieuw document dat met ingang van de cyclus voor het BPN 2003 jaarlijks zal worden opgesteld om de programmering van het (variabel) onderhoud Nat te sturen (BOX 3 BPN, zie kader). Dit document vormt een onderdeel van het stappenplan B&O&O zoals vastgesteld door het DT van de directie Noord-Brabant [bijlage 1].

Het programma B&O nat onderscheidt 3 boxen:

- Box 1: bestaat uit bestuurlijke afspraken en vormt geen onderdeel van deze scenario's
- Box 2 bestaat uit vaste producten: vast onderhoud, bediening en B&O voorbereiding en vormt geen onderdeel van de scenario's. Wel is een bijlage gewijd aan vast onderhoud
- Box 3: variabel onderhoud. Op deze box zijn de scenario's van toepassing.

Stap 1 in dat stappenplan is de vastlegging van het areaal en het beleid t.a.v. dat areaal in het document 'Beleidsuitgangspunten' [lit. 1]. Dit is in oktober 2002 gebeurd.

Stap 2 bestaat uit de probleemanalyse en scenario's die tezamen in onderhavig document worden gepresenteerd. Op basis hiervan kan het DT (behandeling op 18 februari 2003) richting geven aan de taakcijferprogrammering van de onderhoudsmaatregelen voor 2004 - 2009.

De stappen 3 en 4 zijn de programmering die in mei in het DT komt en die in juni als offerte moet worden ingeleverd bij het Hoofdkantoor in kader van de BPN cyclus 2004-2009.

In de probleemanalyse (hoofdstuk 2) wordt op hoofdlijnen de kwaliteit van het beheerde areaal beschreven en welke knelpunten er zijn of komen t.a.v. de toegekende functies. Deze kwaliteitsbeschrijving is gebaseerd op de Jaarrapportage Brabantse Rijkswateren 2002.

Op grond van een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden (hoofdstuk 3) zijn een 3-tal scenario's ontwikkeld en vergeleken.

Op basis van de scenario's zijn keuzes t.a.v. de onderhoudsstrategie vertaald naar output en outcome voor de toegekende functies (hoofdstuk 4).

In hoofdstuk 5 zijn de scenario's onderling vergeleken op hun gevolgen voor de klanten en de beheersorganisatie RWS. De missie en het strategisch beleidsplan zijn hierbij richtinggevend geweest.

Aanbevelingen voor de offerte 2004 en de programmering 2005-2009 staan in hoofdstuk 6.

In afzonderlijke bijlagen wordt de relatie met andere programma's (aanleg, bediening) en het vast onderhoud beschreven.

2. Probleemanalyse

2.1. Kwaliteitsbeschrijving Areaal

De kwaliteit van het door de directie Noord-Brabant beheerde natte areaal hangt sterk samen met de ouderdom van de desbetreffende infrastructuur. Er valt grofweg een driedeling te maken:

- de infrastructuur die is aangelegd in de 19^e eeuw en sindsdien niet meer is vernieuwd; de kunstwerken verkeren in het algemeen in een slechte tot zeer slechte staat en zijn aan het eind van hun levensduur.
- de infrastructuur uit het begin van de 20^e eeuw; de instandhoudingskwaliteit van deze infrastructuur is meestal nog voldoende, de rest levensduur is echter onzeker en de functionele kwaliteit is wisselend (in de loop der tijd zijn de functie-eisen gewijzigd)
- de infrastructuur uit het eind van de 20^e eeuw; de instandhoudings- en functionele kwaliteit van de werken is in het algemeen goed.

Tot de oude infrastructuur uit de 19^e eeuw behoort het middendeel van de Zuid-Willemsvaart (Sluizen 4, 5, 6 en 10, 11, 12 en 13). Ook Sluis 0 in 's-Hertogenbosch kan tot deze categorie worden gerekend. De instandhoudingskwaliteit van de sluizen is slecht tot zéér slecht. De functionele kwaliteit is juist voldoende voor de toegelaten afmetingen (er worden in feite grotere schepen toegelaten dan waarvoor de sluizen oorspronkelijk zijn ontworpen). De instandhoudingskwaliteit van de bodems op deze trajecten is wisselend maar op grote trajecten matig tot slecht. Zie studie "Baggerplan, van norm tot programmering" [lit. 2]. Met de uitvoering van de renovatie/vervanging van de sluizen 11 en 13 is gestart.

De infrastructuur uit het begin van de 20^e eeuw betreft de Dieze, het kanaal Henriëttewaard-Engelen en het Wilhelminakanaal vanaf Sluis II tot Helmond. De instandhoudingskwaliteit van de oevers/damwanden langs deze trajecten is sterk wisselend van goed tot slecht. De instandhoudingskwaliteit van de sluizen is voldoende, de restlevensduur is echter onbekend. De functionele kwaliteit is redelijk tot matig, door de toenemende intensiteit en moderne schepen treedt met name langs het Wilhelminakanaal verhoogde slijtage op.

De nieuwe/vernieuwde delen van de infrastructuur zijn: het Markkanaal, de Amertak, een gedeelte van het Wilhelminakanaal (Sluis Oosterhout tot Sluis II), de Zuid-Willemsvaart vanaf Berlicum tot Sluis IV en de omlegging Helmond. De instandhoudings- en functionele kwaliteit van deze trajecten (sluizen, bodems, oevers en bruggen) zijn in het algemeen goed.

De werken voor het waterkwantiteitsbeheer vertonen ook tekortkomingen. De afmetingen van de spuiduikers langs de oude sluizen van de ZWV zijn in slechte staat en voldoen niet aan de afspraken die gemaakt zijn in het waterakkoord. Ook blijkt de laatste jaren dat er grotere hoeveelheden worden afgevoerd dan overeengekomen in het waterakkoord MLNBK.

De waterkwaliteit voldoet in het gehele stelsel nog niet aan de MTR-normen (NW4). De verontreinigingen zijn voor het overgrote deel afkomstig van buiten het beheersgebied van RWS. De vergunningverlening en handhaving van de WVO en WBB bevindt zich op een goed niveau. De ecologische inrichting van de oevers voldoet nog niet overal aan de gestelde doelen, de verbetering loopt grotendeels volgens planning. Een aandachtspunt is de inrichting van alternatieve verbindingen voor die plekken waar de ecologische verbinding direct langs de kanalen niet mogelijk is

2.2. Omgeving

Wensen

De binnenvaart en verladers hebben zich de laatste jaren een innovatieve sector getoond. Er zijn en worden vooral in N.Brabant diverse ontwikkelingen in gang gezet. Het gaat ondermeer om containervaart met diverse ROC's, het Distrivaart concept en het varen met samengestelde vaartuigen (duwbakken).

Ondermeer in overleg met gemeenten, bedrijven, het MCA en Schuttevaer worden deze initiatieven ontwikkeld en verder uitgewerkt. Het gaat hierbij om miljoenen investeringen door bedrijven en regionale overheden, die resulteren in nieuwe vormen van transport over de kanalen.

Deze ontwikkelingen stellen steeds hogere eisen aan de kwaliteit, de beschikbaarheid en bedrijfszekerheid van het stelsel. Ook de netwerkgedachte en routebenadering wordt door deze ontwikkelingen steeds belangrijker. Uitbreiding van bedieningstijden, afstandsbediening en verkeersmanagement passen daarbij.

Door de gebruikers wordt herhaaldelijk gesignaleerd dat ondermeer de waterbodems en onverwachte stremmingen een steeds groter probleem gaan vormen voor deze ontwikkelingen.

Knelpunten en klachten

De slechte staat van de sluizen in de ZWV heeft in het recente verleden al tot ernstige gebreken en onverwachte stremmingen geleid (o.a. Sluis 11, Sluis 5 en Sluis 4).

De huidige ondiepten leiden tot klachten van diverse gebruikers en belemmeringen voor een vlotte en ongehinderde afwikkeling van de scheepvaart. In diverse overleggen is hiervan door de bedrijfstaking melding gemaakt.

Ook stremmingen en aslastbeperkingen van bruggen hebben geleid tot klachten en claims van belanghebbenden (bijvoorbeeld brug Son). Ook het onttrekken van bruggen aan het verkeer heeft geleid tot langdurige procedures en schadeclaims die laten zien dat het beschikbaar zijn van oeververbindingen voor de betrokkenen een belangrijk item is.

De specifieke vorm van de moderne schepen (NEOKEMP) heeft gevolgen voor het manoeuvreren in de krappe sluizen. Dit leidt tot tijdverliezen en schade aan schepen en verhoogde slijtage aan de krappe sluizen, in het bijzonder de sluizen II en III van het Wilhelminakanaal zijn in dit opzicht een knelpunt.

2.3. Knelpuntenanalyse

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste knelpunten en de outcome die deze knelpunten hebben, gebaseerd op "de jaarrapportage Brabantse Rijkswateren 2002" [lit. 3].

Scheepvaart

1. De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het stelsel tussen Beek en Donk en Veghel (Zuid-Willemsvaart) is zeer slecht vanwege de onderhoudstoestand van de sluizen 4, 5 en 6. Herstel, renovatie of nieuwbouw valt onder het programma aanleg maar is nog niet geprogrammeerd. Er is grote kans dat dit traject door falen van een van de constructies gedurende maanden tot jaren gestremd zal zijn. Als het traject faalt heeft dit tot gevolg dat de scheepvaart moet omvaren via het Wilhelminakanaal of de Maas. Voor de wateraan- en afvoer kan er stremming optreden (meerdere dagen). Door watertekort kan de scheepvaart tussen 's-Hertogenbosch en Veghel ook gestremd raken en er kan niet meer voldaan worden aan de verplichtingen van het waterakkoord MLNBK. Bij hoge afvoer kan stremming van de Zuid-Willemsvaart leiden tot grote wateroverlast in de regio of schade aan de werken langs/in het Wilhelminakanaal. Indien het falen van een sluis leidt tot het verlies van de waterkerende functie tussen twee kanaalpanden kan dit leiden tot overstromingen. Bij Sluis 6 zijn het risico en de schade het grootst (>>1 M€) vanwege het grote bovenliggende kanaalpand.
2. Voor het traject tussen Helmond en de Limburgse grens geldt hetzelfde als onder punt 1, met het verschil echter dat renovatie van de sluizen in dit traject (sluizen 10 tot en met 13) reeds is begonnen en in 2008 zal zijn afgerond. Indien een van deze sluizen faalt moet de scheepvaart van en naar Limburg omvaren via de Maas. Voor de waterhuishouding kan stremming leiden tot watertekorten op het kanalenstelsel waardoor de scheepvaart op zowel het noordelijk stuk van de Zuid-Willemsvaart als het Wilhelminakanaal moet worden gestremd of beperkt (meerdere dagen). Ook kan dan niet meer worden voldaan aan de verplichtingen van het waterakkoord MLNBK t.a.v. wateraanvoer voor de Aa en de Dommel.
3. De sluizen II en III in het Wilhelminakanaal vergen in de komende jaren groot onderhoud. Zolang geen zekerheid is over uitvoering van de verbreding van het Wilhelminakanaal bij Tilburg (aanlegproject) wordt het onderhoudswerk uitgesteld. Dit brengt wel risico's met zich mee wat betreft de bedrijfszekerheid van deze sluizen. Onvoorziene stremmingen kunnen het gevolg zijn.

4. Bij Tilburg is de oeverconstructie zeer slecht met afkalving van de oever als gevolg. Dit leidt tot verdere verondiepingen van de vaargeul. Herstel is jarenlang uitgesteld in verband met de plannen voor verbreding. Inmiddels is de situatie zo slecht dat er sprake is van veiligheidsrisico's voor de omgeving en een reële kans op (gedeeltelijk) functieverlies van de vaarweg: diepgang beperkingen, kortdurende stremmingen.
5. De toestand van sluis 0 (Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch) is zodanig (Etregit vorming) dat herstel of renovatie wellicht nodig is voordat de omlegging 's-Hertogenbosch is gerealiseerd en deze sluis aan de scheepvaartfunctie kan worden onttrokken. Nader onderzoek moet hier in 2003/2004 uitsluitsel geven.
6. Verondiepingen op vele plaatsen leiden tot klachten vanwege de beperking in de beladingsgraad en schades aan schepen. Dit leidt tot extra kosten bij de verladers, schippers en RWS. Onderzoek loopt om een structureel baggerprogramma te ontwikkelen.

Waterkwantiteitsbeheer

7. De spuicapaciteit bij sluis 6 (Zuid-Willemsvaart) is te beperkt maar wordt pas vergroot bij renovatie van deze sluis. In de tussentijd is er risico dat dijken overstromen bij grote afvoer van regionale beken (vooral bij Beek en Donk en Helmond). Bij hoge afvoeren moet de scheepvaart worden stilgelegd.

Ecologie en waterkwaliteitsbeheer

8. Ondanks veel inspanningen blijft de noodzakelijke verbetering van de waterkwaliteit achter bij de streefbeeld. Oplossingen liggen veelal bij andere (water)beheerders bovenstrooms. Gevolgen zijn onder andere blijvende (her-)verontreiniging van waterbodems en het optreden van algenbloei.

Recreatie

9. De recreatie wordt gefaciliteerd door de geplande verruiming van de bedieningstijden. Knelpunten zijn in de toekomst te verwachten bij toename van recreatieactiviteiten en rond de stremming vanwege renovatie van de sluizen 10 t/m 13.

Landverkeer

10. De onderhoudstoestand van een aantal bruggen is zeer slecht (voorbeelden: Dungense brug over de Zuid-Willemsvaart en de Besoijense Brug naar het Drongelense Veer). De kwaliteit gaat bovendien verder achteruit vanwege uitstel van onderhoud door beperkte budgetten voor deze functie. De slechte toestand heeft al geleid tot aslastbeprekingen en kan leiden tot algehele stremming van bruggen voor het wegverkeer. Meestal zijn er op korte afstand alternatieve oeververbindingen (m.u.v. Besoijense brug, hier is de omrijafstand > 10 km). Er zijn in totaal ca. 30 bruggen die in de komende programmaperiode op basis van het instandhoudingsplan geconserveerd moeten worden.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat:

- Er grote maatschappelijke en financiële risico's zijn t.a.v. de veiligheid en bedrijfszekerheid van het kanalenstelsel.
- De groei van het vervoer over water en het gebruik van moderne/grotere schepen leidt tot meer slijtage en klachten. Het achterblijvende onderhoud geeft een verkeerd signaal voor de stimulering van vervoer over water.
- RWS zich niet voldoende als een betrouwbare en klantgerichte partner kan profileren omdat bedrijfszekerheid en kwaliteit afnemen en het huidige functioneren niet gewaarborgd kan worden.
- Het huidige onderhoudsniveau in zijn tot als minimaal moet worden beschouwd in relatie met de gangbare normen en gestelde functie-eisen.

3. Uitgangspunten en randvoorwaarden scenario's

3.1. Opbouw scenario's

Alleen variabel onderhoud

De scenario's zijn alleen van toepassing op variabel onderhoud: Box 3 uit het programma B&O. Behalve box 3 zijn er ook nog de boxen:

Box 1: "Gelabelde" producten, het geld uit box 1 mag alleen worden besteed aan de producten waar voor is toegekend en ligt dus vast;

Box 2: Vast onderhoud (zie bijlage 3), ook de middelen uit deze Box mogen niet zonder meer anders besteed worden, dit is overigens ook praktisch vrijwel niet mogelijk.

Naast B&O is voor N.Brabant ook het aanleg programma van belang. Onder aanleg vallen:

- Renovatie sluizen 4, 5 en 6 en renovatie sluizen 10 t/m 13
- Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg
- Omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch
- Afstandsbediening

De scenario's zijn niet van toepassing op deze projecten.

De renovatie van de sluizen 4 t/m 6 is nog niet geprogrammeerd, de situatie op dit traject zal dus binnen de programmaperiode niet structureel verbeteren. Er zijn in 2003 noodmaatregelen voor de sluizen 4 t/m 6 voorzien die worden gefinancierd uit het programma aanleg. De scenario's zijn op dit punt gelijk.

Drie scenario's

Er zijn 3 scenario's onderscheiden:

Scenario 1: Referentie scenario

Scenario 2: Landverkeer

Scenario 3: veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid

Voor een meer uitgebreide beschrijving zie hoofdstuk 4.

Maatregelenpakket per scenario

De programmering is gebaseerd op het systeem van de instandhoudingsplannen (bedrijfseconomisch programmeren), de intensiteit van het scheepvaartverkeer en toekomstige ontwikkelingen (nieuwe aanleg, overdracht etc.). Het totale maatregelenpakket volgens elk van de drie scenario's is identiek (wensprogrammering). De totale kosten verschillen dus ook niet. Het verschil tussen de scenario's betreft de prioritering van de maatregelen en de inpassing in de ITC's tot 2009. In scenario 1 worden de baggermaatregelen eerder uitgevoerd dan in de scenario's 2 en 3. In scenario 2 worden maatregelen aan bruggen eerder uitgevoerd dan in scenario's 1 en 3 en in scenario 3 worden de kunstwerken (bruggen en sluizen) en de oevers in Tilburg als eerste aangepakt.

Prioritering

Voor BPN en zo ook voor de scenario's wordt uitgegaan van de landelijke prioritering (zie bijlage 5). In de scenario's wordt zoveel mogelijk volgens de landelijke prioritering gewerkt.

Veiligheid, dat geen uitgangspunt is in de landelijke prioritering, is in de scenario's wel als belangrijk uitgangspunt meegewogen. Scenario 1 wijkt af van de landelijke prioritering door hogere prioriteit aan waterbodems, scenario 2 door hogere prioriteit aan landverkeer.

Geen (sub-)regionale differentiatie per scenario

In de programmering wordt al rekening gehouden met de routestructuren, de gebruiksintensiteit en klasse-indeling van de vaarwegen. Het referentie scenario kent dus al een regionale differentiatie. Een verdere onderverdeling of differentie per scenario levert geen nieuw realistisch scenario.

Programma 2004-2008 als basis

Omdat de programmering 2005-2009 nog niet beschikbaar is zijn de scenario's gebaseerd op de maatregelen uit het programma 2004-2008 uit april 2002. Wel zijn de maatregelen uit de planning

2003 die (vanwege geldgebrek) niet gerealiseerd worden, aan de programmering toegevoegd om een realistisch beeld te krijgen.

Het betreft de volgende maatregelen:

- Conserveren van de sluisdeuren van de Marksluis en Sluis I; € 782.000,--
- Vervangen van de sluisdeuren van Sluis II en Sluis III: € 304.000,--
- Diverse baggerwerkzaamheden: € 1.125.000,--
- Diverse conserveringswerken (bruggen) € 65.000,--

In de scenario's is nog geen rekening gehouden met de uitkomsten van het **baggerplan**, dat momenteel in ontwikkeling is. De opgenomen baggermaatregelen zijn nog gebaseerd op knelpuntenbaggeren. Dit houdt in dat de plaatselijke verondiepingen worden weggehaald en de grootste knelpunten worden opgelost voor de scheepvaart. De structurele aanpak, zoals voorzien in het baggerplan, is niet meegenomen in de scenario's. De volgorde waarin de maatregelen in de scenario's zijn opgenomen komt wel overeen met de prioriteiten uit het baggerplan. De totale hoeveelheid baggerwerk is volgens het baggerplan 4 M€ hoger dan de programmering van 2002 aangeeft., indien het baggerplan in de scenario's zou zijn verwerkt zou dus in alle scenario's voor de bodems de boeggolf na 2008 met 4M€ toenemen.

Indicatieve taakcijfers (ITC's)

De indicatieve taakcijfers voor de jaren 2004 tot 2008 zijn ten opzichte van de programmering van 2002 iets gewijzigd. In onderstaande tabel zijn de taakcijfers voor vast en variabel onderhoud weergegeven. Voor de scenario's is uitgegaan van de nieuwe taakcijfers (Beleidsuitgangspunten, lit 1).

Tabel 1: ITC's 2002 en 2003

Jaar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	totaal
Vast onderhoud ITC 2002	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	35,7
Vast onderhoud ITC 2003	5,9	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	34,9
Variabel onderhoud ITC 2002	1,8	2,7	3,6	3,6	4,1	4,1	19,9
Variabel onderhoud ITC 2003	1,8	2,0	3,0	4,0	4,0	4,0	18,8
Programma 2003/Wens 2004 e.v.	1,8	2,86	9,5	6,3	4,5	6,1	31,1
Verschil ITC-Wens programmering		-0,86	-6,5	-2,3	-0,5	-2,1	-12,3

Bedragen in M€

De taakcijfers voor vast onderhoud voldoen. De itc's voor variabel onderhoud zijn echter veel te laag om zelfs maar op een minimale wijze aan de in BPN gestelde eisen te kunnen voldoen. Op basis van de maatregelen uit de instandhoudingsplannen (wens programmering BPN) kan worden geconcludeerd dat er over de gehele periode van 2004 tot 2009 een tekort is van ruim 12 miljoen Euro voor het variabel onderhoud. Dit vormt als het ware een boeggolf aan maatregelen die in de jaren vanaf 2009 moet worden weggewerkt. Gelet op de omvang van de ITC's betekent dit dat er een forse structurele verhoging nodig is om deze achterstand in te lopen. *rekenvoorbeeld: als de ITC's vanaf 2009 worden verdubbeld tot 8 miljoen Euro per jaar is er nog minstens 4 jaar nodig (tot 2012!) om de achterstand in te lopen.*

Keuze scenario's

Er is gekozen voor 3 scenario's die gelet op de in het variabel onderhoud geprogrammeerde maatregelen onderling voldoende verschillen en elk realistisch en uitvoerbaar zijn. Dit neemt niet weg dat bij de nu geldende ITC's in elk van de scenario's op belangrijke onderdelen het onderhoudsniveau terugloopt en niet kan worden voldaan aan de eisen die normaal aan het onderhoud gesteld worden. Omdat er door het DT al gevraagd was om extra aandacht te geven aan baggermaatregelen is het referentiescenario tevens ook een "baggerscenario". Het ontwikkelen van een afzonderlijk baggerscenario bleek geen toegevoegde waarde te hebben.

Het aan de scheepvaart of het wegverkeer onttrekken van delen van de vaarweg of bruggen is in de scenario's niet meegenomen. Dit is in de periode tot 2009 niet haalbaar vanwege de lange doorlooptijd van de hiermee gemoeide procedures.

Ook als de procedures geen knelpunt zouden zijn levert een dergelijke maatregel naar verwachting weinig op omdat het areaal dat voor een dergelijke maatregel in aanmerking komt slechts heel beperkt

is en er op deze trajecten geen of weinig maatregelen in het kader van variabel onderhoud geprogrammeerd worden/zijn. Ook moet rekening gehouden worden met aanzienlijke schadeclaims.

3.2. Vergelijking scenario's

Missie en strategisch bedrijfsplan

De missie van rijkswaterstaat Directie N.Brabant luidt::

We zijn een organisatie die de exploitatie van de droge en natte hoofdinfrastructuur voorop stelt in denken én in doen, waarbij:

- de gebruiker van de infrastructuur onze klant is; en
- we innovatief samenwerken met de markt en met de omgeving.

De onderliggende kernwaarden, die we in het licht van de missie belangrijk vinden om te behouden of te versterken, zijn:

- *deskundig*: op tal van terreinen unieke combinaties (kennis, beleid en uitvoering, kennis van bestuurlijke netwerken)
- *betrouwbaar en integer*: een robuust imago, gebaseerd op betrouwbaarheid (als partner in de regio en naar Den Haag), rechtmatigheid en deskundigheid (op alle taakgebieden)
- *duurzaam*: het garanderen van continue zorg en dienstverlening (geen winstbejag)
- *innovatief*: het vermogen om zowel qua werkwijze als inhoudelijk innovatief te zijn; naast een continue verbetering ook vernieuwing; operationele vernieuwing in de praktijk en ruimte voor experimenteren

In het strategisch bedrijfsplan zijn doelstellingen geformuleerd die nader invulling geven aan deze missie. De voor dit rapport meest relevante kernwaarden en doelstellingen richten zich op klantgerichtheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid, en kostenbesef.

Publieksgerichte dienstverlener

Rijkswaterstaat heeft zich ten doel gesteld om als publieksgerichte dienstverlener te opereren in overeenstemming met de 'Zichtbaar-Slim-Meetbaar' filosofie. Uitgangspunt bij de beoordeling van de scenario's is een inschatting van het effect van elk van de scenario's op het publiek.

Het bij de kanalen betrokken publiek bestaat uit een brede en diverse groep van gebruikers en betrokkenen. De scenario's hebben voor de verschillende gebruikers ook verschillende effecten. Binnen de beschikbare tijd is consultatie van het publiek voor dit onderwerp niet haalbaar. Daarom zijn op basis van eigen deskundigheid en de informatie uit bestaande contacten de gebruikers ingedeeld in groepen en zijn criteria geformuleerd om de scenario's op te beoordelen t.a.v. publieksgerichte dienstverlening. In paragraaf 5.1 is dit voor de scenario's uitgewerkt.

Een andere belangrijke invulling van de publieksgerichte doelstelling is goede communicatie met de belanghebbenden over de gemaakte keuzes. Vooral keuzes die gevolgen hebben voor specifieke groepen belanghebbenden moeten goed worden toegelicht. Met het toenemen van de risico's als gevolg van de achterstand in het onderhoud zal deze communicatie belangrijker worden. Over de keuzes en tijdens het keuzeproces wordt niet met het publiek gediscussieerd. De beschikbare tijd is hiervoor onvoldoende. Desgewenst kan hiermee gestart worden t.b.v. een volgende cyclus.

Betrouwbaarheid, duurzaamheid en kostenbesef

Deze doelstellingen zijn vooral voor de beheerder rijkswaterstaat van belang. In de onderlinge vergelijking van scenario's is gekeken naar (bestuurlijke) risico's, gevolgen van het gekozen beheer voor de langere termijn en de toekomstige kosten. De vergelijking van de scenario's voor deze doelstellingen staat in paragraaf 5.2.

4. Scenario's

4.1. Scenario 1: Referentie/bagger scenario

Dit scenario is gebaseerd op de Noord Brabantse invulling van de landelijke prioritering en komt overeen met de programmering 2004-2008 aangevuld met de maatregelen die in 2003 gepland waren maar vanwege budgettaire redenen moeten worden doorgeschoven.

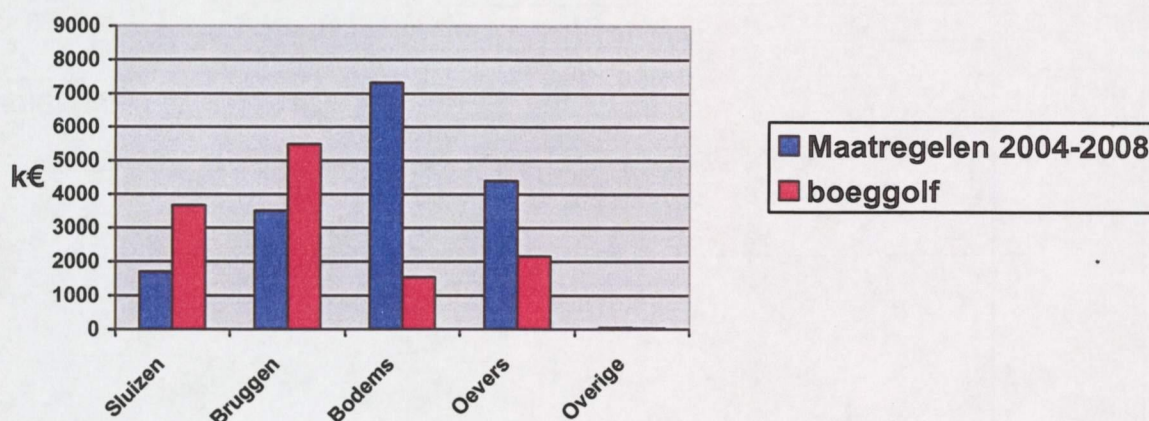
Overeenkomstig de wens van het DT gaat het referentie scenario door op de in 2002 ingeslagen weg waarbij baggermaatregelen – in afwijking van het landelijke model - prioriteit krijgen. Het gaat hierbij vooral om “knelpuntenbaggeren” waarbij de grootste knelpunten worden aangepakt, zodanig dat de minimale diepgangseisen weer worden gehaald.

Maatregelen

In dit scenario zijn vooral maatregelen aan de oevers en bodems geprogrammeerd. Doel is het wegnemen van de bestaande knelpunten m.b.t. diepgang. Om de bodems effectief aan te kunnen pakken moeten vaak de oeververdedigingen op de desbetreffende trajecten eerst worden vervangen. De aanpak van de slechte damwanden en verondiepingen bij Tilburg krijgen de hoogste prioriteit omdat de problemen hier het grootst zijn. Op het traject tussen de sluizen 4 t/m 6 van de Zuid-Willemsvaart kan vanwege onvoldoende budget tot 2009 nog niet worden gebaggerd. Vanwege de hoge kosten van baggeren en het geringe budget is er tot 2009 vrijwel geen geld voor maatregelen aan kunstwerken (o.a. groot onderhoud aan sluizen, conservering van bruggen etc.), alleen de meest urgente zaken worden uitgevoerd.

In onderstaande grafiek is weergegeven aan welke objectcategorieën het budget wordt besteed en voor welk bedrag aan maatregelen doorgeschoven moet worden tot na 2008 (de boeggolf).

Figuur 2: Budgetverdeling scenario 1



Output

De onderhoudstoestand van bodems en oevers verbetert en voldoet op de gebaggerde trajecten juist aan de gestelde eisen. De grootste achterstand wordt weggewerkt, uitgaande van de maatregelen uit het programma 2002 wordt alleen het traject tussen sluis 4 en 6 van de ZWV niet gebaggerd vóór 2009 (ca. 1,5 M€). Uitgaande van het baggerplan zal er nog meer (niet urgent) baggerwerk resteren (ca. 5-6 M€). De instandhoudingskwaliteit van de kunstwerken neemt sterk af. Hierdoor neemt het vast onderhoud aan kunstwerken toe.

De oeververdediging langs het Wilhelminakanaal in Tilburg zal in goede staat worden gebracht. Kans bestaat op kapitaalvernietiging indien het Wilhelminakanaal wordt verbreed.

Outcome

Positief

Er zijn weinig tot geen beperkingen aan de scheepvaart t.a.v. laadvermogen en minder risico's op schadevaring als gevolg van ondiepten. Transportkosten van vervoer over water zijn hierdoor zo laag mogelijk (gebaseerd op de huidige klasse-indeling en diepgang).

Veiligheidsrisico's en kans op functieverlies van oevers worden geminimaliseerd (positief voor recreatie, waterkering, ecologie, landverkeer etc.)

Negatief

Op basis van de informatie uit de inspecties kan worden gesteld dat tot 2008 het risico op functieverlies van de kunstwerken acceptabel blijft, daarna nemen de risico's snel toe. Stremmingen en storingen aan kunstwerken nemen naar verwachting toe. Betrouwbaarheid van de bediening op afstand komt onder druk (kunstwerken worden storingsgevoelig). Er zijn bruggen met een aslastbeperking. Sluizen 4 t/m 6 ZWV blijven slecht (programma aanleg).

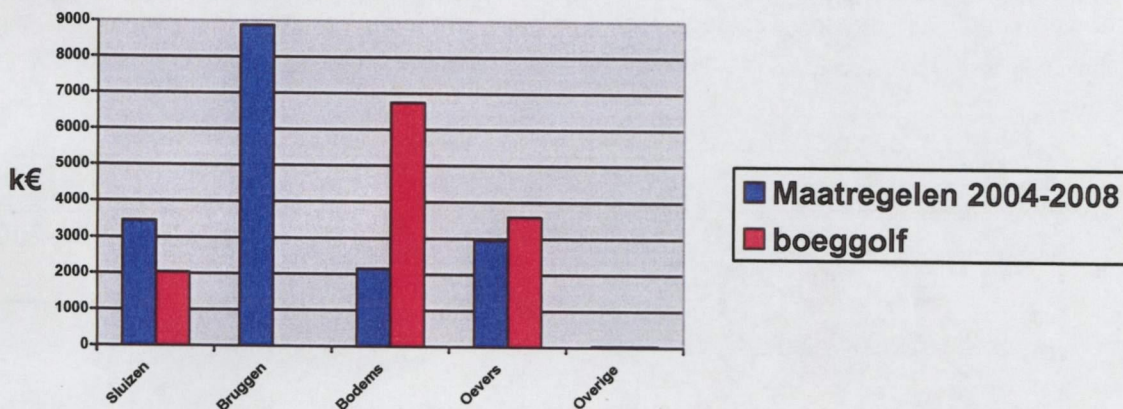
4.2. Scenario 2: landverkeer

In dit scenario wordt aan de maatregelen t.b.v. bedrijfszekerheid van de beweegbare bruggen in vergelijking met het referentiescenario een hogere prioriteit gegeven (is ook een afwijking van het landelijke prioriteiten model). Het landverkeer is de grootste groep klanten die belang heeft bij het goed functioneren van de bruggen, maar ook het scheepvaartverkeer is een belanghebbende.

Maatregelen

In dit scenario zijn de maatregelen aan de oevers en bodems doorgeschoven tot na 2008. Dit is noodzakelijk omdat er anders geen geld beschikbaar is om op korte termijn de bruggen aan te pakken. In de periode tot 2008 worden voornamelijk de conserveringswerken aan de bruggen aangepakt. Aan het eind van deze periode kunnen er ook werkzaamheden aan de sluizen worden geprogrammeerd. In onderstaande grafiek is weergegeven hoe het beschikbare budget wordt verdeeld over de objectcategorieën in de periode 2004-2008 en welk bedrag aan maatregelen doorgeschoven moet worden tot na 2008 (de boeggolf).

Figuur 3: Budgetverdeling scenario 2



Output

Een goede onderhoudstoestand van de bruggen en een start met het onderhoud aan de sluizen, dit loopt echter door tot in de periode na 2008.

De damwanden en bodems verkeren in op diverse plekken slechte staat. Lokaal zullen er damwanden bezwijken zijn.

De afstandsbediening van de bruggen functioneert goed.

Outcome

Positief

Het landverkeer en de scheepvaart hebben minimaal hinder bij de bruggen. Er zijn geen aslastbeperkingen.

Negatief

Bij de damwanden langs het Wilhelminakanaal in Tilburg is sprake van een onveilige situatie voor oevergebruikers en er is kans op functieverlies (versmallingen vaargeul, snelheidsbeperkingen) voor de scheepvaart. Er moeten regelmatig noodmaatregelen worden uitgevoerd.

Schade voor scheepvaart en risico voor functieverlies door ondieptes (ook bij het traject sluis 10-13 ZWV), met name bij herhaald optreden van hoogwaters. Er zijn waarschijnlijk vaardiepte beperkingen waardoor de vervoerskosten stijgen.

Vanaf 2009 ontstaat er een toenemende kans op storingen en stremmingen aan de sluizen op het Wilhelminakanaal door nog niet uitgevoerd onderhoud.
(Sluizen 4 t/m 6 ZWV blijven slecht: programma aanleg)

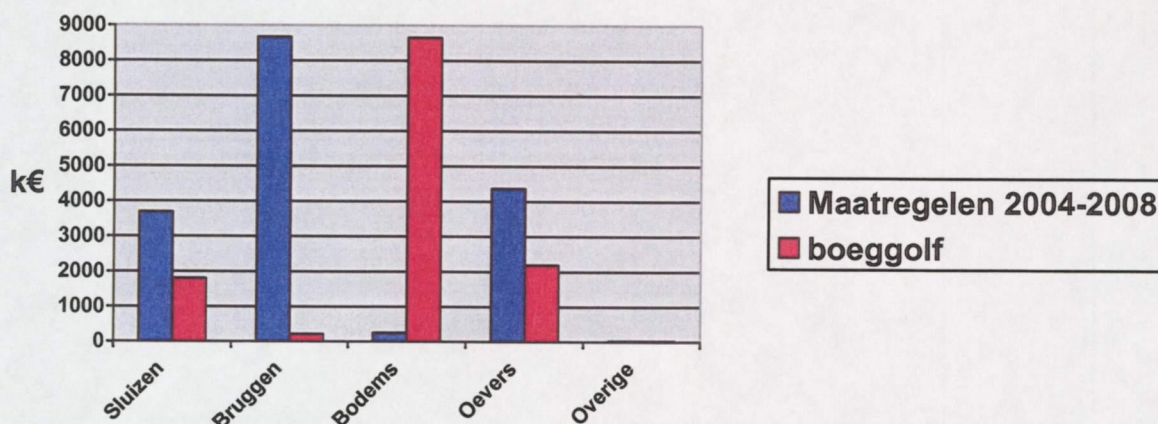
4.3.Scenario 3: veiligheid, beschikbaarheid en bedrijfszekerheid

In dit scenario krijgen maatregelen die de veiligheid, beschikbaarheid en bedrijfszekerheid van de infrastructuur instandhouden of verbeteren de voorkeur; dit is conform het landelijke prioriteiten model. In verband met de veiligheidsrisico's en de nadelen voor de scheepvaart krijgen de oevers in Tilburg de hoogste prioriteit. Onderhoud aan kunstwerken (sluizen en bruggen) heeft een hogere prioriteit dan in het referentie scenario. De kans op storingen en onverwachte stremmingen wordt hierdoor kleiner. Het baggeren blijft achterwege.

Maatregelen

De oevers in Tilburg worden opgeknapt en het onderhoud aan de bruggen en de sluizen wordt opgepakt. Een gedeelte van het onderhoud aan met name de sluizen wordt uitgesteld. Ook het baggeren wordt uitgesteld tot na 2008. In de grafiek is per objectcategorie weergegeven hoe het budget tot 2008 wordt besteed en voor welk bedrag aan maatregelen doorgeschoven moet worden tot na 2008 (de boeggolf).

Figuur 4: Budgetverdeling scenario 3



Output

De oeververdediging langs het Wilhelminakanaal in Tilburg verkeert in goede staat. Er is kans op desinvestering in deze oevers vanwege de onzekerheid van verbreding.

De bruggen zijn in redelijke tot goede staat. Aan een gedeelte van de sluizen zijn onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd (niet aan sluis IV WHK en de sluizen 0 en 4 t/m 6 ZWV). Er wordt tot 2009 géén baggerwerk uitgevoerd.

Outcome

Positief

Er zijn geen onveilige damwanden langs het kanaal. De scheepvaart heeft weinig last van storingen of onvoorziene stremmingen van kunstwerken. De afstandsbediening kan goed en betrouwbaar worden uitgevoerd.

Negatief

Er zijn waarschijnlijk vaardiepte beperkingen waardoor de vervoerskosten stijgen.

Risico van functieverlies en schade voor scheepvaart door ondieptes, met name bij herhaald optreden van hoogwaters.

Sluizen 4 t/m 6 ZWV blijven slecht: programma aanleg.

In bijlage 2 is per scenario een overzicht van de verdeling van de budgetten per jaar in de periode 2004-2008 opgenomen.

5. Vergelijking scenario's

5.1. Waardering door gebruikers

Zoals in paragraaf 3.2 is toegelicht zijn de scenario's vergeleken op basis van een inschatting van de effecten voor de volgende groepen gebruikers en criteria:

Groepen:

- Schippers en verladers
- Toervaarders
- Weggebruikers
- Recreanten (oever-)
- Natuurliefhebbers

Criteria:

- Vaardiepte
- Beschikbaarheid vaarweg
- Beschikbaarheid oeververbindingen
- Kwaliteit boordvoorziening

Ook andere groepen zoals omwonenden en (lagere) overheden zoals gemeenten en waterschappen maken deel uit van het publiek dat is betrokken bij de kanalen. Voor deze probleemanalyse is ervan uitgegaan de belangen van deze groepen of voldoende worden afgedekt door de onderscheiden groepen of dat de scenario's geen significant verschillende invloed op de belangen van deze groepen hebben.

De vergelijking is kwalitatief met de volgende scores:

+ = positief effect

- = negatief effect

0 = geen effect

x = criterium is niet van toepassing voor gebruikersgroep

Figuur 5: Waardering gebruikers Scenario 1: Referentie/bagger

criterium	Schippers	Toervaarders	Landverkeer	Recreanten	Natuur
Diepgang	+	0	x	0	+
Beschikbaarheid vaarweg	-	-	x	x	x
Beschikbaarheid oeververbindingen	x	x	-	0	x
Kwaliteit boordvoorziening	+	+	x	+	0

Scenario 1 zal goed worden ontvangen door de beroepsvaart: ze zien dat de vaarwegdiepte op peil wordt gebracht en dat de oevers er goed bij liggen. De meest noodzakelijke maatregelen aan kunstwerken worden ook uitgevoerd (zoals de deuren sluizen II/III), maar er blijft risico dat de vaarweg (tijdelijk) niet beschikbaar is door stremming van andere sluizen of bruggen. De weggebruikers zullen mogelijk het minst tevreden zijn want kans op stremmingen door kapotte bruggen blijft nog een tijd bestaan. Let wel: het gaat om een kans op stremming.

De recreanten zijn redelijk tevreden: er wordt (zij het beperkt) aandacht besteed aan de oeververdediging waar oeverrecreanten baat bij hebben.

Natuur(liefhebbers) en recreanten waarderen dat de waterkwaliteit (door de uitvoering van baggerwerken) verbetert en het ingelaten water in de regio minder verontreinigd is.

Figuur 6: Waardering gebruikers Scenario 2: Landverkeer

criterium	Schippers	Toervaarders	landverkeer	Recreanten	Natuur
Diepgang	-	0	x	-	-
Beschikbaarheid vaarweg	+ / 0	+ / 0	x	x	x
Beschikbaarheid oeververbindingen	x	x	+	+	x
Kwaliteit boordvoorziening	-	-	x	-	-

De schippers en verladers zullen ontevreden zijn als gekozen wordt voor scenario 2. Diepgang blijft een probleem met rendemenstverlies en schade tot gevolg. Ook de kwaliteit van de oevers laat te wensen over, wat hier en daar zelfs kan leiden tot schade aan vaartuigen of personen. Er is een kans op hoge claims.

Weggebruikers zijn wel tevreden, omdat aandacht wordt besteed aan de bruggen. Het is de vraag of ze echter realiseren dat deze minder storingsgevoelig zijn (en er beter uitzien).

Oeverrecreanten zullen enigszins baat hebben bij de goede oeververbindingen. De ondiepte zal echter negatief gewaardeerd worden.

Voor natuur(liefhebbers) heeft dit scenario weinig te bieden.

Figuur 7: Waardering gebruikers Scenario 3: veiligheid, beschikbaarheid, en bedrijfszekerheid

criterium	Schippers	Toervaarders	Landverkeer	Recreanten	Natuur
Diepgang	-	0	x	-	-
Beschikbaarheid vaarweg	+	+	x	x	x
Beschikbaarheid oeververbindingen	x	x	+	+	x
Kwaliteit boordvoorziening	+ / 0	+ / 0	x	+ / 0	-

In het derde scenario wordt de meeste aandacht gericht op het voorkomen van stremmingen. De schippers, verladers, weggebruikers en toervaarders zullen hier vooral tevreden over zijn (althoewel je nooit weet welke stremmingen je hebt voorkomen). Tegelijkertijd wordt het baggerwerk uitgesteld wat merkbaar zal leiden tot rendemenstverlies en schade.

Dit scenario biedt weinig aan de natuur(liefhebbers).

Vanuit de doelgroepen bekeken:

- schippers en verladers zullen tevreden zijn over RWS als gekozen wordt voor baggeren (scenario 1) maar bij stremmingen kan die waardering volledig omslaan in verontwaardiging door achterstallig onderhoud aan de kunstwerken.
- Voor toervaarders maakt de vaardiepte niet veel uit. Zij zullen vooral ontevreden zijn als de vaarweg gestremd is (vooral als dat in de zomer gebeurt)
- Weggebruikers vragen vooral om goed onderhouden bruggen en hebben niets aan diepgangvergroting.
- Oeverrecreanten waarderen de aandacht voor oevers in scenario's 1 en 3. Scenario 2 heeft hen niets te bieden.
- Natuurliefhebbers zullen eigenlijk alleen de maatregelen van scenario 1 waarderen.

5.2. Gevolgen voor beheerder

Gevolgen voor vast onderhoud

Een belangrijk deel van het vast onderhoud bestaat uit activiteiten die samenhangen met onvoorziene gebeurtenissen en "kleine" storingen en gebreken. Als gevolg van de verslechterende onderhoudstoestand en de tekorten om de ontstane achterstand in te lopen neemt het aantal storingen en gebreken toe. Dit betekent een structureel grotere claim op het beschikbare budget voor "vast" onderhoud. Als gevolg daarvan ontstaan mogelijk weer tekorten en achterstand in het reguliere vast onderhoud. De betrouwbaarheid en bedrijfszekerheid nemen daardoor verder af. Om onze rol als publieksgerichte dienstverlener in deze situatie nog waar te kunnen maken is intensieve communicatie met gebruikers en belanghebbenden noodzakelijk. De personele capaciteit voor communicatie is onderdeel van het vast onderhoud. Scenario 3 is in voor het vastonderhoud het meest gunstig, scenario 2 verschilt hier niet veel van met dien verstande dat de bruggen hierin beter uit de bus komen. Scenario 1 is hierin ongunstig omdat er hier veel onderhoud aan kunstwerken wordt uitgesteld.

Financiële gevolgen

Alle scenario's leiden tot een oplopende achterstand van circa 12, 8 M€ in 2009 in de nu al noodzakelijke onderhoudsmaatregelen.

De instandhoudingsplannen zijn gebaseerd op een bedrijfseconomisch optimale instandhouding door het nemen onderhoudsmaatregelen. Uitstel van onderhoud leidt tot minder optimale besteding van middelen. [zie figuur bijlage 3]. Doordat de onderhoudstoestand verder achteruit gaat dan gewenst zal herstel in het algemeen meer kosten. Dit speelt vooral bij het onderhoud aan kunstwerken en oevers, bij waterbodems in mindere mate. Door dit effect zal de werkelijke achterstand in 2009 hoger zijn. Scenario 1 is op dit punt het meest negatief omdat hierin veel onderhoud aan kunstwerken wordt vooruitgeschoven.

Procedurele en bestuurlijke risico's

Door de oplopende achterstand in het onderhoud neemt de kans op schadeclaims en calamiteiten toe. Belangrijke risico-objecten in dit verband zijn de bodems, bruggen, de sluizen en de damwand in Tilburg. Plotselinge stremming van een object of (persoonlijke) schade door calamiteiten leiden tot reacties uit de omgeving en eventueel schadeclaims. (Brug Son, sluis 4 etc.)

Hoewel de waterbodems ook tot schade kunnen leiden zijn hier minder acute veranderingen in toestand te verwachten en heeft de huidige situatie nóg niet tot concrete claims geleid.

Indien gekozen wordt voor scenario 1 is de kans op optreden van plotselinge gebeurtenissen het grootst en wordt er structureel het minst geïnvesteerd om dit te vermijden.

Figuur 8: Waardering scenario's door beheerder

Aspect	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Vast onderhoud	-	+	+
Kosten lange termijn	-	+	+
Bestuurlijke risico's	-/0	0/+	+

5.3. Totaalbeoordeling op basis van strategisch bedrijfsplan

Als de scenario's vergeleken worden op grond van de uitgangspunten van het strategisch bedrijfsplan dan zijn er twee doelstellingen relevant voor het beoordelen van de scenario's:

1. Het klantgericht werken:

Op grond van de beoordeling van de waardering door de klant zijn de scenario's 1 en 3 vrijwel gelijkwaardig. De positieve waardering komt echter wel van verschillende doelgroepen. Scenario 2 scoort minder. Een belangrijk positief punt van scenario 1 is dat de beroepsvaart de aanpak van de baggerkelpunten als een duidelijke verbetering zal ervaren. Dit is een duidelijk verschil met scenario 3 waarin vooral geprobeerd wordt de huidige kwaliteit van de kunstwerken op peil te houden, zonder dat daarbij een merkbare verandering optreedt.

2. Het doelmatig omgaan met middelen en een betrouwbaar en duurzaam beheer voeren

Voor alle scenario's geldt dat ze vanuit een gezond bedrijfseconomisch beheer tekort schieten omdat de ITC's onvoldoende zijn. Wel kan gesteld worden dat scenario 1 door het vrijwel volledig uitstellen van het onderhoud aan de kunstwerken in de toekomst tot de meeste extra uitgaven door achterstallig onderhoud zal leiden (bovenop de al geprogrammeerde maatregelen). Dit zal bij de scenario's 2 en 3 minder optreden.

Figuur 9: Totaalvergelijking scenario's op basis van strategisch bedrijfsplan

Aspect	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Klantgericht	+/++	0	+
Doelmatig, betrouwbaar en duurzaam beheer	-/0	+	+

6. Conclusies en aanbevelingen

Algemeen

Voor zowel het referentiescenario als het scenario v,b,b geldt dat het investeren in het Wilhelminakanaal in Tilburg bij ombouw tot klasse IV kanaal tot kapitaalverlies kan leiden. Gezien de slechte onderhoudstoestand is langer uitstellen van het onderhoud echter nauwelijks meer verantwoord. Wellicht kan gezocht worden naar een aanpak waarbij een combinatie van maatregelen wordt gezocht waarbij zelfs wellicht MIT-gelden kunnen worden ingezet voor het onderhoud.

Met name voor de sluizen II, III en IV en sluis 0 geldt dat er onzekerheid is over de restlevensduur. Onderzoek naar de constructieve staat van deze sluizen is dringend gewenst. Op basis hiervan kan dan een betere inschatting over de noodzaak van het onderhoud worden gemaakt.

Taakcijfers ontoereikend voor beleidsdoelprogrammering

Voor alle scenario's geldt dat zich na de programmaperiode een grote 'boeggolf' aan onderhoudsmaatregelen heeft opgebouwd. De afstand tussen de feitelijke kwaliteit en de beleidsdoelen zal toenemen. Indien deze boeggolf in de jaren na 2009 niet versneld kan worden ingelopen zullen de risico's versneld toenemen. Naar het Hoofdkantoor zal moeten worden aangegeven dat er geen verantwoord programma kan worden opgesteld binnen de ITC's (zie tabel 1 pag 9). Geen van de scenario's is ook maar enigszins een programma dat recht doet aan de ambities van RWS als publieksgerichte dienstverlener.

6.1. Aanbevelingen

In de vergadering van het DT van 18 februari 2003 is de keuze uit de onderstaande 2 opties voorgelegd:

1

De programmering in de periode 2004-2009 baseren op het referentie scenario (met –in afwijking van het landelijke model - prioriteit voor de vaardiepte). Dit geeft de meest direct aansprekende resultaten en leidt niet direct tot aanwijsbare problemen bij de kunstwerken die onder het programma B&O&O vallen. Door gerichte inspecties moeten de risico's beperkt worden gehouden en calamiteitenplannen moeten de gevolgen bij onvoorziene stremmingen verminderen.

2

De programmering in de periode 2004-2009 baseren op het scenario v,b,b. Dit scenario is naar het publiek toe het beste uit te leggen ingeval zich onverwachte storingen of stremmingen voordoen, omdat we ons maximaal hebben ingespannen dit te voorkomen. Dit scenario stemt ook beter overeen met het landelijke prioriteiten model, en is het meest bedrijfseconomisch verantwoord.

Indien uit onderzoek van de sluizen blijkt dat de constructieve staat beter of slechter is dan nu verwacht dan moet het programma hierop aangepast worden.

Het DT heeft als volgt besloten:

[bron: DT-verslag]

Er wordt vooralsnog gekozen voor variant 1, baggeren, als prioritaire besteding van het reguliere b&o-budget. Voor de kunstwerken zal budget uit andere bronnen moeten worden ontleend. Verder wordt afgesproken:

- N.a.v. de jaarrapportage, hoofdstuk 8 (Overzicht van majeure knelpunten), wordt er per knelpunt gezocht naar eventuele oplossingen.
- Bij het bezoek van de SG wordt stilgestaan bij de problemen m.b.t. het beheer en onderhoud nat.

Literatuurlijst

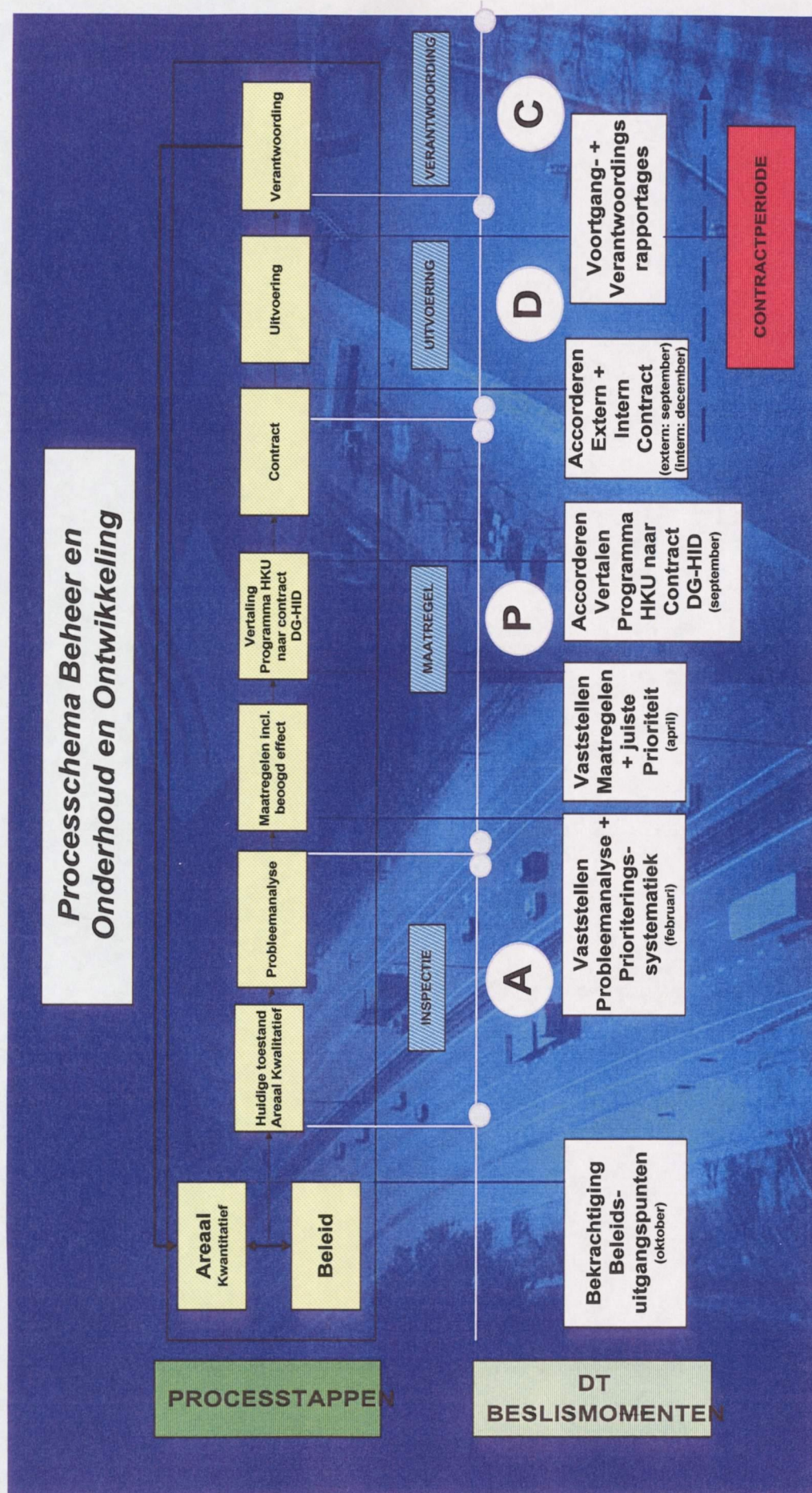
Beleidsuitgangspunten BPN, 19 november 2002

Baggerprogramma voor de Noord-Brabantse kanalen, van norm tot programmering; TAUW in prep. 2003

Jaarrapportage Brabantse Rijkswateren 2002, Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, januari 2003

Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant AIA/AIW, Programmering BPN 2004-2008 Directie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch/Tilburg, 24 april 2002

Bijlage 1: Stappenplan B&O&O



Bijlage 2: Besteding beschikbare ITC's per scenario en per objectcategorie

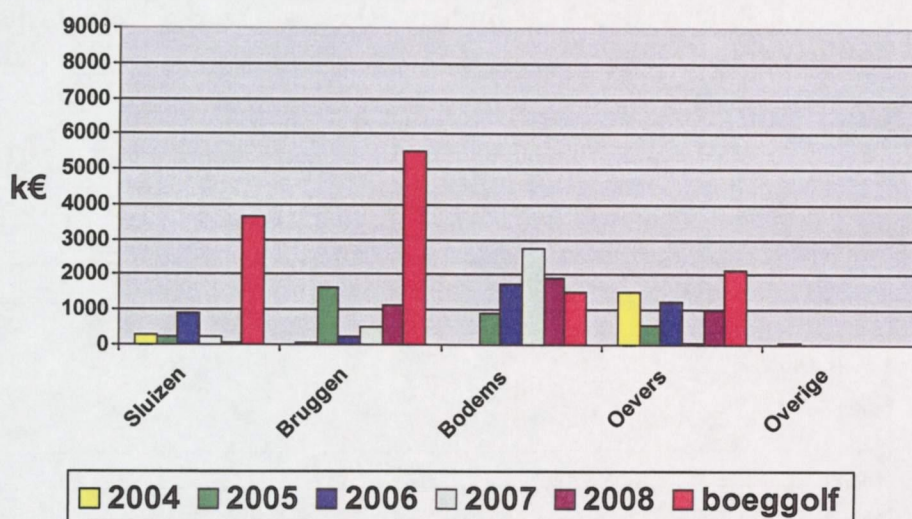
Per scenario zijn er kleine verschillen in de programmering en de ITC's. Dit wordt veroorzaakt doordat de programmering is gebaseerd op werkelijke maatregelen en reële ramingen. In de praktijk zal dit niet leiden tot verschil in uitputting.

Scenario 1

Programma in k€

Jaar	Sluizen	Bruggen	Bodems	Oevers	Overige	totaal	Itc
2004	306	63	26	1519	27	1975	2000
2005	231	1611	908	568	0	3318	3000
2006	923	212	1724	1242	0	4101	4000
2007	203	490	2776	45	0	3514	4000
2008	40	1130	1894	1021	0	4085	4000
Boeggolf 2009 en later	3672	5486	1544	2156	0	12858	?
Totaal	5375	8992	8872	6551	27	29766	

Budgetverdeling scenario 1

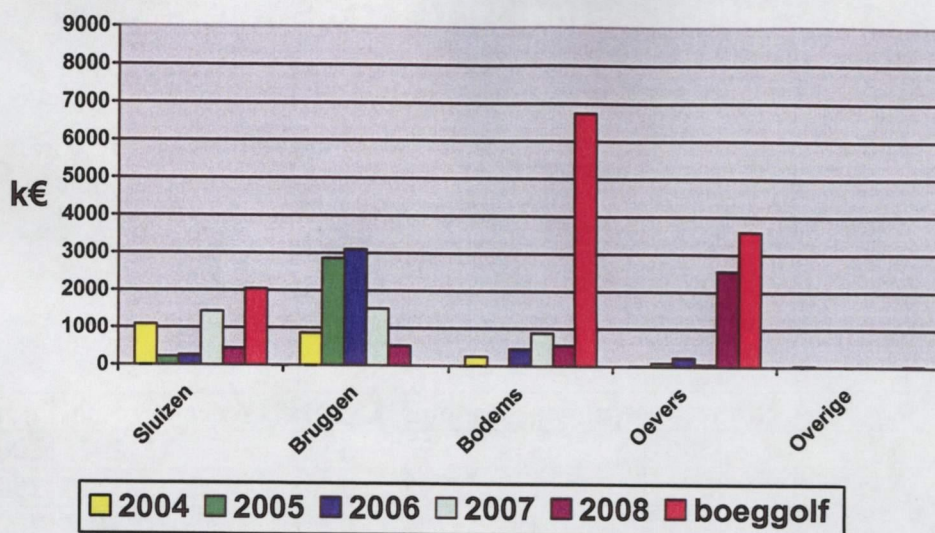


Scenario 2

Programma in k€

Jaar	Sluizen	Bruggen	Bodems	Oevers	Overige	totaal	Itc
2004	1088	867	252	14	27	2248	2000
2005	220	2864	0	97	0	3181	3000
2006	271	3103	456	242	0	4081	4000
2007	1432	1519	885	61	0	3897	4000
2008	455	528	557	2551	0	4091	4000
Boeggolf 2009 en later	2040	0	6745	3600	0	12358	?
Totaal	5506	8881	8895	6565	27	29856	

Budgetverdeling scenario 2

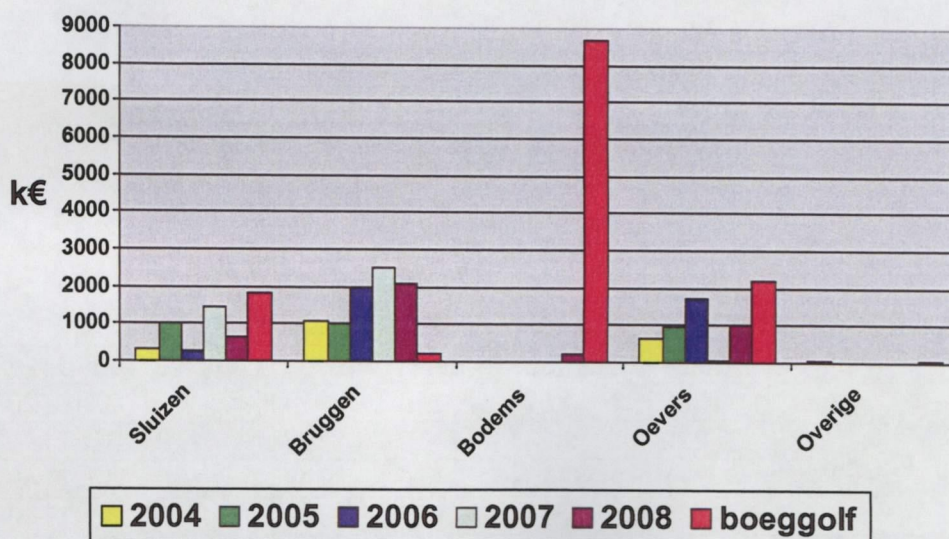


Scenario 3

Programma in k€

Jaar	Sluizen	Bruggen	Bodems	Oevers	Overige	totaal	itc
2004	306	1051	0	643	27	2027	2000
2005	1023	1020	0	942	0	2985	3000
2006	271	1991	1	1720	0	3983	4000
2007	1449	2502	21	47	0	4019	4000
2008	645	2108	225	1021	0	3999	4000
Boeggolf 2009 en later	1803	216	8657	2194		12870	?
Totaal	5497	8888	8904	6567	27	29883	

Budgetverdeling scenario 3



Bijlage 3: Beschrijving vast onderhoud

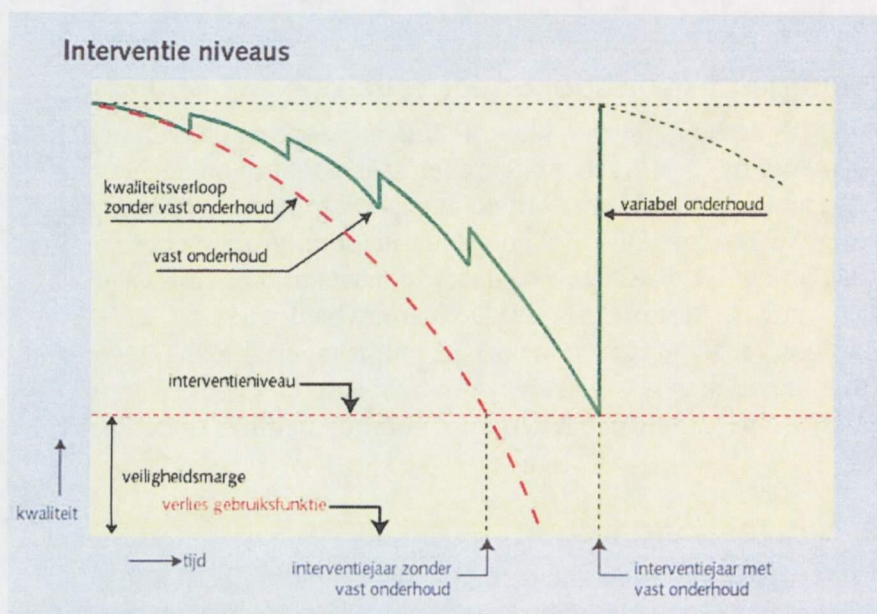
Handboek vast onderhoud

Binnen de dienstkring is een handboek "vastonderhoud dienstkring Waterwegen Noord Brabant". De maatregelen die tot het vast onderhoud worden gerekend zijn opgesplitst in instandhoudings-maatregelen en beheerstaken. Het handboek wordt jaarlijks aangepast met de laatste inzichten, kijkend naar het voorgaande jaar en de komende jaren. Dit houdt in dat, per maatregel of beheertaak, onderbouwd wordt aangegeven welke werkzaamheden noodzakelijk zijn en welke budget hiervoor nodig is in PU's (Productuitgaven) en DUU's (Directe Uitvoeringsuitgaven). De output van het handboek dient als input voor het BPN van dat jaar. Elke instandhoudings-maatregel en beheertaak kent productverantwoordelijke die in PPS is vastgelegd. De productverantwoordelijke bewaakt de voortgang en rapporteert op deze producten voor het lopende contract.

Instandhoudingsmaatregelen

Om een object functioneel (blijvend) te laten voldoen aan de functie-eisen zal het object onderhouden moeten worden. Hoe een object beheerd wordt is vastgelegd in een instandhoudingsplan (IHP). Dit in combinatie met de inspecties van het object worden de noodzakelijke maatregelen onderbouwd welke nodig zijn om het object functioneel in stand te houden.

Bij de kosten die gemaakt worden voor het instandhouden van bestaande objecten wordt onderscheid gemaakt tussen variabele- en vaste maatregelen. Het onderscheid tussen variabele- en vaste maatregelen is in onderstaand figuur vastgelegd.



Instandhoudingsmaatregelen die tot het vast onderhoud binnen de dienstkring worden gerekend zijn:

1. Smeren van bruggen
2. Onderhouden van groen
3. Onderhouden kanalen civiel

4. Inspecteren elektrisch en groepsremplas
5. Mechanisch en elektrisch onderhoud
6. Opdrachtbonnen kunstwerken
7. Opdrachtbonnen oevers
8. Opdrachtbonnen facilitair
9. IJsbestrijding
10. Schadevaring en -rijding

Beheerstaken

Naast het instandhouden van objecten is de dienstkring ook verantwoordelijk voor algemene beheerstaken. Dit zijn taken voor zowel het ondersteunen van het vast en variabel onderhoud (exploitatie, inspectie e.d.) als het bewaken van de belangen van rijkswaterstaat naar derden (vergunningen e.d.). De beheerstaken zijn in de volgende delen opgesplitst

11. Inspectie en advies van kunstwerken door Bouwdienst
12. Inspectie bodems
13. Waterbeheer
14. Inwat
15. Basisgegevens
16. Vergunningen
17. Ruimtelijke Ordening
18. Exploitatie kunstwerken
19. Verhelpen van storingen
20. Schouwen
21. Technisch Beheer (incl. personele capaciteit voor diverse taken zoals communicatie en vergunningverlening)
22. B&O centrale bediening en verhelpen storingen door Electrotechnische en Werktuigbouwkundige Dienst.

Voor een overzicht van het contract 2002 met geplande uitgaven en werkelijke uitputting zie tabel.

Gevolgen van ontwikkelingen in variabel onderhoud op vast onderhoud.

Een belangrijk deel van het vast onderhoud bestaat uit activiteiten die samenhangen met onvoorziene gebeurtenissen en "kleine" storingen en gebreken. Als gevolg van de verslechterende onderhoudstoestand en de tekorten om de ontstane achterstand in te lopen neemt het aantal storingen en gebreken toe. Dit betekent een structureel grotere claim op het beschikbare budget voor "vast" onderhoud. Als gevolg daarvan ontstaan mogelijk weer tekorten en achterstand in het reguliere vast onderhoud. De betrouwbaarheid en bedrijfszekerheid nemen daardoor verder af. Om onze rol als publieksgerichte dienstverlener in deze situatie nog waar te kunnen maken is intensieve communicatie met gebruikers en belanghebbenden noodzakelijk. De personele capaciteit voor communicatie is onderdeel van het vast onderhoud.

Effecten falen sluis op het vast onderhoud

Indien een van de sluisen 4 t/m 6 definitief faalt kan de bediening op het traject Veghel-Helmond worden gestaakt. Ook komt een aantal onderdelen van het vast onderhoud te vervallen. Daar tegenover staan extra kosten i.v.m. noodmaatregelen in geval van daadwerkelijk falen (aanbrengen, toezicht en mogelijk extra bediening) en vergoeding en reparatie van schades. Het is moeilijk vooraf aan te geven hoe hoog deze kosten zullen zijn, en of er sprake is van een positief of negatief effect op het totale budget.

Andere effecten

Als gevolg van het beperkte budget moet het onderhoud in kleinere eenheden worden verdeeld. Hierdoor zal er vaker sprake zijn van hinder en/of stremming en een toename van de kosten.

Tabel: Uitputting budget vast onderhoud per onderdeel in 2002

		Productuitgaven		capaciteit	
		Contract 2002	Uitputting 2002	Contract 2002	Uitputting 2002
	Instandhoudingsmaatregelen				
1	Smeren bruggen	200	97	96	75
2	Onderhoud groen	635	759	257	161
3	Onderhoud kanalen	467	379	131	86
4	Insp. Groemp-remplace	132	44	113	79
5	Mech. Onderhoud	100	124		
6	Opdr.bonnen KW	272	493	169	189
7	Opdr.bonnen Oevers	113	150	84	48
8	Opdr.bonnen Facilitair	219	136	50	32
9	IJsbestrijding	0	14		
10	Schadevaring/rijding	68	65	49	24
	Totaal inst.houd. Maatregelen	2.206	2.260	949	694
	Beheerstaken				
11	Insp. Advies Bouwdienst	159	42	38	9
12	Inspectie Bodems	45	70	8	14
13	Waterbeheer	39	0	121	184
14	Inwat	535	602	75	150
15	Basisgegevens			211	262
16	Vergunningen			476	371
17	Ruimtelijke Ordening			92	4
18	Expl. Kunstwerken	100	124		
19	Verhelpen storingen	0	291	70	111
20	Schouwen			458	187
21	Technisch Beheer			226	208
22	B&O CB			44	1
	Totaal Beheerstaken	878	1.129	1.215	1501
	Totaal vast onderhoud	3.084	3.389	2.768	2.195

Bijlage 4: Aanlegprojecten

Sluizen ZWV 4, 5, 6 en 10, 11, 12 en 13

Zoals aangegeven in H2 verkeren de sluizen 4, 5, 6, 10, 11, 12 en 13 in zeer slechte staat. De renovatie/vervanging van deze sluizen is onderdeel van het programma aanleg. Met de werkzaamheden aan de sluizen 11 en 13 is inmiddels begonnen, naar verwachting zal in 2008 de renovatie van de sluizen 10 t/m 13 zijn voltooid.

De werkzaamheden aan de sluizen 4, 5 en 6 zijn nog niet geprogrammeerd.

De noodmaatregelen voor de veiligheid van de klanten en het personeel bij de sluizen 4, 5 en 6 worden ook uit het programma aanleg betaald.

Op het traject tussen de sluizen 4, 5 en 6 zijn en worden geen maatregelen geprogrammeerd om de beschikbaarheid of betrouwbaarheid vergroten. Alleen het noodzakelijke vast onderhoud wordt uitgevoerd.

Omlegging 's-Hertogenbosch

De uitvoering van de omlegging 's-Hertogenbosch staat in het MIT geprogrammeerd vanaf 2006, en is vermoedelijk gereed in 2010. De huidige vaarweg wordt dan aan de gemeente overgedragen. Er wordt alleen het noodzakelijke vast onderhoud uitgevoerd. Variabel onderhoud is m.u.v. de Dungense Brug niet geprogrammeerd (*klopt dit*). Een risico vormt de toestand van Sluis 0, waarvan onduidelijk is of de restlevensduur nog voldoende is om de periode tot de omlegging te overbruggen. Er zijn geen middelen geprogrammeerd om gebreken aan deze sluis op te vangen. Ook zijn er ca. 4 km damwanden langs dit traject die in slechte staat verkeren. Indien de kwaliteit van de objecten in het over te dragen traject te zeer achteruitgaat zal dit een knelpunt vormen bij de overdracht.

Verbetering Wilhelminakanaal Tilburg

Voor de verbetering van het Wilhelminakanaal te Tilburg (sluis II tot Loven) is/wordt een tracéstudie uitgevoerd. In het MIT is voor dit project +/-50 M€ gereserveerd. In afwachting van een eventuele verruiming is de aflopen jaren het variabel onderhoud tot een minimum beperkt. De damwand langs dit deel van het kanaal is inmiddels zeer slecht (lokaal bezwaken). Ook het vast onderhoud aan de sluizen II en III is in verband met een eventuele verruiming beperkt tot het noodzakelijke. Door het toegenomen scheepvaartverkeer neemt de slijtage op dit traject sterk toe.

Bijlage 5: Landelijke uitgangspunten programmering BPN

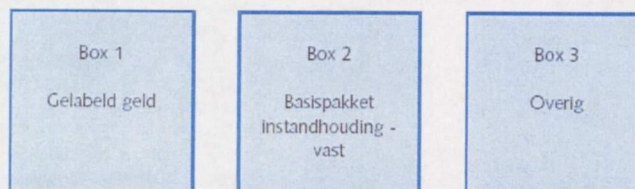
6.7 Uitgangspunten bij de programmering

6.7.1 *Meerjarige afspraken, boxenstructuur*

De hoofddirectie van Rijkswaterstaat heeft in 2000 besloten dat voortaan alleen wordt gesproken over de vrije begrotingsruimte en de mutaties ten opzichte van het voorgaande jaar. De verwachting is dat dit een aanzienlijke vereenvoudiging en stabiliteit oplevert. Voor de meerjarige afspraken is de zogeheten boxenstructuur ingevoerd, die de begroting in drie boxen ordent:

- Box 1: Het 'gelabelde' geld (geld dat is gereserveerd voor een specifiek beleidsthema).
- Box 2: Het instandhouden van het areaal bij een afgesproken serviceniveau (de vaste maatregelen uit het basispakket instandhouding).
- Box 3: Alle overige maatregelen waarover keuzes gemaakt kunnen worden (wel of niet, nu of later).

De boxen hebben betekenis voor de begrotingsruimte die via de meerjaren-programmering wordt ingevuld. Dit betekent in de praktijk dat de boxen alleen worden gebruikt voor het deelprogramma Beheer en onderhoud (dus geen Aanleg).



Om de vereenvoudiging en stabiliteit te realiseren, moet aan voorwaarden worden voldaan zoals een uniforme productenstructuur en de beschrijving van het basis-onderhoudsniveau. Box 2 moet zodanig goed te bepalen zijn dat er daadwerkelijk meerjarige afspraken over gemaakt kunnen worden. De beschrijving ervan zal in de instandhoudingsplannen en het 'vast onderhoudsboek' moeten komen.

Overzicht van activiteiten die met gelabeld geld plaatsvinden (speciale beleidsthema's):

- Steenbekledingen
- Kustlijnverzorging
- Saneren
- Herstel en inrichting
- R&D-activiteiten (tot vorming van DGW "WONS" geheten) voor beheer en onderhoud (uitvoering)
- WVO's
- FWTa (Functionele Werkgroep Telematica sector Aqua): de programmering voor de geautomatiseerde producten die de specialistische diensten leveren ten behoeve van het waterbeheer
- Overdrachten (die reeds verplicht zijn)

4. In bijlage 17 wordt aangegeven welke activiteiten onder WVO vallen en welke niet.

Niet al deze beleidsthema's (zoals steenbekleding en saneren) vallen onder het deelprogramma Beheer en onderhoud. Voor die thema's heeft de boxenstructuur dus geen betekenis.

6.7.2 *Vaste productenstructuur*

De programmering vindt plaats op basis van een uniforme productenstructuur. Met deze structuur is eenduidige communicatie en informatie op D2- en D3-niveau mogelijk. De structuur maakt ook helder over welke producten besluitvorming en sturing plaatsvindt. Deze structuur is opgenomen in bijlage 18.

Naast de beleidsthema's van box 1 kennen ook de andere boxen zogenoemde 'thema's'. Deze zijn onder andere:

- Stormvloedkering
- Primaire waterkering
- Niet primaire waterkering
- Verkeersbegeleiding⁵

6.7.3 *Basispakket instandhouding*

De definitie van 'basispakket instandhouding' luidt:

Het basispakket voor instandhouding van de natte infrastructuur omvat alle maatregelen die nodig zijn om het door Rijkswaterstaat beheerde areaal op het huidige kwaliteitsniveau te handhaven.

Het basispakket instandhouding heeft dus als doel het bestaande areaal in stand te houden en de gebruiksmogelijkheden van het areaal gelijk te houden. Hiervoor moet vast en variabel onderhoud worden uitgevoerd en moeten objecten worden bediend, vergunningen verleend, regels en wetbepalingen gehandhaafd enz. Dit betekent dat aanleg-, verbeter- en herstelmaatregelen, die nodig zijn om het streefbeeld te bereiken en het areaal (voor het eerst) te laten voldoen aan functie-eisen, niet tot het basispakket instandhouding behoren. Door aanleg, herstel en verbetering wordt immers de functionele kwaliteit van het areaal verbeterd. De basisregel is dat maatregelen uit het basispakket instandhouding in de prioriteitstelling voorgaan boven aanleg-, verbeter- en herstelmaatregelen.

In bijlage 20 wordt een opsomming gegeven van soorten maatregelen die wel en niet onder het basispakket instandhouding vallen. De tabellen zijn niet uitputtend. Wanneer een bepaalde maatregel niet is genoemd, kan aan de hand van de definitie of vergelijkbare maatregelen in de overzichten worden beoordeeld of een maatregel wel of niet tot het basispakket behoort.

6.7.4 *Prioriteitenmodel*

Elk jaar blijkt dat bij het hoofdkantoor meer geld en capaciteit wordt aangevraagd dan er beschikbaar is. In het BPRW 2001-2004 is aangegeven hoe prioriteitstelling tot stand komt:

⁵ In bijlage 19 wordt aangegeven welke activiteiten onder Verkeersbegeleiding vallen en welke niet.

- Hoogste prioriteit voor harde politieke afspraken (box 1).
- Vast onderhoud gaat voor variabel onderhoud (box 2 gaat voor box 3).
- Projecten in uitvoering (lopende verplichtingen) gaan voor te besteden werk (kapitaalvernietiging voorkomen).
- Prioriteitstelling naar functies en objecten:

Functie	Objectcategorie				
	Oevers	Kunstwerken	Facilitair	Bodems	Algemeen
Waterkeren	Oevers	Kunstwerken	Facilitair	Bodems	Algemeen
Afvoer	Oevers	Kunstwerken	Facilitair	Bodems	Algemeen
VW1 (hoofdtransportas)	Kunstwerken	Facilitair	Bodems	Oevers	Algemeen
VW2 (hoofdvaarweg)	Kunstwerken	Facilitair	Bodems	Oevers	Algemeen
EW (Ecologie en waterkwaliteit)	Water	Facilitair	Oevers	Kunstwerken	Bodems
VW3 (overige vaarweg)	Kunstwerken	Facilitair	Bodems	Oevers	Algemeen
Recreatievaart					
Overige functies					

Jaarlijks wordt landelijk door de Werkgroep Meerjarenprogrammering een actueel prioriteitenmodel opgesteld voor de verdeling van de middelen over de diverse activiteiten. Dit model is in wezen een vertaling van de actuele beleidswensen (beleidsprioriteiten) in clusters van functies met objectcategorieën. In de praktijk komt het voor dat regionaal van dit model wordt afgeweken, zeker als dit systeem maatregelen onterecht - in het licht van de effecten van het niet doorgaan - 'onder de streep' zet. Wordt inderdaad van de prioriteitstelling afgeweken dan is de motivering daarvan onderwerp van overleg tussen het hoofdkantoor en de regionale directie.

Tot slot dient te worden gewerkt volgens de afgesproken integrale aanpak. Dit betekent dat als een maatregel wordt uitgevoerd, daarmee niet alleen het ene functionele knelpunt wordt opgelost waarvoor de maatregel primair is bedoeld. Omwille van de efficiency moeten tegelijkertijd - zo mogelijk - ook de andere functies van het betrokken object op orde worden gebracht.

6.7.5 Beleidsdoelprogrammering en taakcijferprogrammering

Voor een goede afweging is inzicht nodig in zaken die wel en niet gedaan kunnen worden binnen het beschikbare budget. Het is gebruikelijk dat voor de meerjarenprogrammering twee scenario's worden gevraagd:

1. De beleidsdoelprogrammering: een realistisch, haalbaar programma dat nodig is om te voldoen aan de beleidswensen. Dit scenario laat zien wat het huidige c.q. gevraagde beleid kost.
2. De taakcijferprogrammering: het programma dat past binnen de verstrekte taakcijfers (budget). Dit scenario laat zien wat mogelijk is binnen de beschikbaar gestelde gelden.

Bij het consequent toepassen van de boxenstructuur zou het volgende beeld moeten ontstaan:

In beide scenario's is box 1 hetzelfde; het gaat immers om de invulling van de in de beleidswensen aangegeven gelabelde gelden. Indien men binnen een thema meer product wil realiseren dan binnen het gelabelde geld mogelijk is, gaat het meerdere naar box 3.

In beide scenario's is box 2 hetzelfde; het gaat immers om de vaste maatregelen uit het basispakket instandhouding. Dit basispakket wordt bepaald door de omvang en de aard van het areaal en de functionele kwaliteit ervan. Omdat omvang en aard van het areaal in de twee scenario's niet verschillen en de functionele kwaliteit betrekking heeft op het bestaande kwaliteitsniveau van het areaal, zal tussen de scenario's geen verschil bestaan.

In box 3 zitten de grote verschillen. In de twee scenario's worden de reeds gemaakte afspraken gemarkeerd als zijnde 'in uitvoering'. Dit zal in beide scenario's identiek zijn. De overige maatregelen vallen onder 'niet in uitvoering'; deze worden wel meegenomen in de beleidsdoelprogrammering, maar passen vaak niet in de taakcijferprogrammering.

6.7.6 *Inzicht in output en outcome*

Vanaf 2001 wordt voor de meerjarenprogrammering extra aandacht gevraagd voor output- en outcomegegevens. Deze gegevens bieden een goed inzicht in de door de directies gemaakte keuzen en geven een duidelijk beeld van de knelpunten voor de komende planperiode. In bijlage 21 is de standaardopmaak voor de opgaven opgenomen. Het betreft beleidsdoelprogrammering en taakcijferprogrammering. Het format geeft snel inzicht in het programma en de keuzen die de regionale directie maakt.

6.8 **Functie en plaats van BPN-producten in de programmering**

Hieronder worden de voorafgaande paragrafen nog eens samengevat en wordt de plaats van een aantal BPN-producten verder verduidelijkt.

6.8.1 *Instandhoudingsplannen en programmering*

Het Instandhoudingsplan beschrijft zowel het vaste als het variabele onderhoud. Voor de programmering zijn beide nodig, maar de middelen voor het vaste onderhoud zijn in principe meerjarig vastgelegd. Om het meerjarige karakter mogelijk te maken, zal de inhoud van het vaste onderhoud vastgelegd en gecontroleerd moeten worden. Variabel onderhoud moet jaarlijks worden aangevraagd.