



De brug naar efficiënt scheepvaartmanagement

Zeeuwse centrale bediening
bruggen en sluisen

Project Modernisering ObjectenBediening Zeeland (MOBZ)

Het project Modernisering ObjectenBediening Zeeland (MOBZ) staat voor de realisatie van centrale bediening van alle sluisen en bruggen in beheer van Rijkswaterstaat Zeeland.

De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar een meer efficiënte manier van bedienen en bemensen van bruggen en sluisen in beheer bij Rijkswaterstaat Zeeland. Efficiënt staat voor publieksgericht, doelmatig en professioneel. Op basis hiervan heeft Rijkswaterstaat het project MOBZ gestart. Zo wordt concreet invulling gegeven aan de aanbevelingen en voorstellen uit de onderzoeksrapporten.

Doel

Vlot en veilig van A naar B

Het doel van het project MOBZ is invulling geven aan:

1. Publieksgerichte, doelmatige en professionele bediening van sluisen en bruggen.
2. Beter en modern verkeersmanagement.

Ambitie

De ambitie van MOBZ is gericht op het realiseren van de wens om als Rijkswaterstaat een moderne publieksgerichte rijksuitvoeringsorganisatie te zijn. Dit heeft gevolgen voor de organisatie van de bediening van bruggen en sluisen in Zeeland. Dit geldt niet alleen voor de technische kant van de bediening. Van de mensen die als sluis- of brugwachter werkzaam zijn, vraagt dit actief meedenken en meebewegen om de koers-wijziging te realiseren.

Publieksgericht

Het project MOBZ helpt de publieksgerichtheid te versterken met de mensen die bij Rijkswaterstaat in de bediening werkzaam zijn. Het publiek ontvangt vervolgens eenduidige informatie, ontmoet één Rijkswaterstaat, dat samenwerkt en afstemt met andere overheden.

De gebruiker van de vaarweg wenst, in het hele land, tijdig heldere eenduidige informatie, om vlot en veilig van A naar B te varen. In Zeeland gaat Rijkswaterstaat dit realiseren door te denken in corridors en door realisatie van bediening op afstand van bruggen en sluisen. Hierdoor kunnen alle bruggen en sluisen van Rijkswaterstaat in Zeeland 24-uur per dag bediend worden.

Bevoegd en bekwaam personeel

De steeds ingewikkelder wordende nautische sector stelt steeds hogere eisen aan de medewerkers. Naast inhoudelijke eisen worden er ook zwaardere eisen gesteld aan de vaardigheden en competenties (houding en gedrag) van de medewerkers. Men moet meerdere objecten tegelijkertijd bedienen.

De juiste papieren hebben is geen garantie voor succes bij bediening en begeleiding van de scheepvaart. Via een leertraject wordt hieraan gewerkt. Dit leertraject is er op gericht om de vaardigheden, houding en het gedrag van de toekomstige nautische medewerker in lijn te brengen met de landelijke ontwikkelingen in de nautische sector. De specifiek Zeeuwse ontwikkelingen rond bediening op afstand versnellen de behoefte aan afstemming van genoemde competenties en behoefte aan persoonlijke ontwikkeling van medewerkers. Het leertraject biedt voordelen voor Rijkswaterstaat en heeft meerwaarde voor de medewerkers. Het heeft een positief effect op de gewenste persoonlijke- en groepsontwikkeling.

Projectambitie

De afdelingen bediening en begeleiding voor de scheepvaart binnen Rijkswaterstaat Zeeland ontwikkelen zich tot professionele publieksgerichte onderdelen.

Door investeringen in medewerkers en techniek worden sluisen en bruggen in beheer bij Rijkswaterstaat, publieksgericht, doelmatig en professioneel 24 uur, 7 dagen per week bediend.



vervolg: Bevoegd en bekwaam personeel

Als opleidingsfaciliteit wordt ook een simulator gerealiseerd voor huidige en toekomstige bedienaars. In de simulator komen de echte werkomgevingen van bruggen en sluisen in Zeeland. Zo kunnen praktijksituaties worden nagebootst op iedere brug of sluis. Elementen als type scheepvaart, dag-nacht, weersomstandigheden, radarbeeld, getij, scheepsaanbod en marifoonverkeer kunnen worden beïnvloed om praktijksituaties levensecht te imiteren. De medewerkers worden op deze manier voorbereid op een flexibele publieksgerichte uitvoering van hun taak op, modern ingerichte en van alle gemakken voorziene, nautische bedieningscentrales.

Techniek

Om bedienen op afstand vanuit twee Nautische Centrales in Zeeland mogelijk te maken is de technische realisatie een belangrijk aspect. De Nautische Centrales in Terneuzen en op Neeltje Jans zullen ingericht worden naar de eisen en mogelijkheden die de huidige stand van (technische) ontwikkeling biedt. Krachtige computers, nieuwe programmatuur gekoppeld aan camera's, radarschermen en andere zicht- en detectiehulpmiddelen, en de aanleg van glasvezelverbindingen maken het straks mogelijk om bruggen en sluisen op afstand te bedienen. Gekwalificeerde onderzoeksinstituten en marktpartijen zijn betrokken bij de ontwikkeling. De eigen medewerkers die de bediening voor hun rekening nemen, zijn nauw betrokken bij dit proces. De inspanningen op technisch gebied moeten namelijk uiteindelijk resulteren in bedienplekken waar de brug- en sluisbedienaar, in een optimale werksituatie, de scheepvaart van dienst kan zijn om vlot en veilig de reis voort te kunnen zetten.

Planning

Het project MOBZ is opgeknipt in vier fasen:

2006 / 2007

Fase 1 Planvorming technische realisatie voor de bediening op afstand van de kleine sluisen en bruggen.

- Zandkreeksluis
- Roompotsluis
- Bergsediepsluis
- Grevelingensluis

Realisatie Nautische centrales

Noord en Zuid:

- Noord – ir. J.W. Topshuis – Neeltje Jans
- Zuid – Verkeerscentrale – Terneuzen

Verandertraject medewerkers:

- Beleidsvoornemen
- Organisatie & Formatie Rapport
- Personeelsplan (inclusief Opleidings- en Sociaal plan)
- Aanvang leertraject

2008

Fase 2 Oplevering op afstand van kleine sluisen en bruggen.

- Zandkreeksluis
- Roompotsluis
- Bergsediepsluis
- Grevelingensluis

Bediening vanaf Nautische centrale Noord

Aanvang Plaatsingstraject personeel

2009

Fase 3 Oplevering bediening op afstand grote sluisen en bruggen.

- Sluisen Hansweert met Vlakebrug en Postbrug
- Kreekaksluisen
- Krammersluisen

Bediening vanaf Nautische Centrale Noord

Fase 4 Oplevering bediening op afstand

- Sluisen en bruggen Terneuzen
- Bruggen Sluiskil/Sas van Gent

Bediening vanaf Nautische Centrale Zuid

2010

Nazorg tot 2010

2011

Evaluatie

Proeftuin voor Nederland

Rijkswaterstaat gaat meer samenwerken met andere vaarwegbeheerders en handhavingdiensten. Door corridorgerichter te werken wil Rijkswaterstaat aan de wensen van de vaarweggebruiker tegemoet komen.

Ook de politieke drang om de controlelast van het bedrijfsleven te verminderen, maakt een betere samenwerking noodzakelijk. Verder zal internationale samenwerking toenemen. Er zal meer worden samengewerkt op het gebied van bediening, begeleiding, toezicht, handhaving en regelgeving. Verder zullen in de toekomst daar waar mogelijk faciliteiten gezamenlijk beter benut worden.

Dit toekomstbeeld maakt mede dat de top van Rijkswaterstaat heeft uitgesproken dat MOBZ een zogenaamd pilotproject is voor het traject rond standaardisering van centrale bediening. Dit betekent dat oplossingen rond bedieningstechniek, -automatisering, werkwijze, bedieningsrelatie mens-machine, ontwikkeling medewerkers, projectaanpak, aanpak verandering- en leertraject enz. gebruikt zullen worden om de landelijke standaard voor Rijkswaterstaat te bepalen.

Om dit uitgangspunt goed te stroomlijnen is een begeleidingsgroep in het leven geroepen waarin het projectmanagement van MOBZ samenwerkt, terugkoppelt en spiegelt met de landelijke Rijkswaterstaatsdiensten.

Winst

De winst voor de scheepvaart

De winst voor de scheepvaart bij bedienen op afstand ligt vooral in de 24-uurs bediening. Ook de kleine sluisen en bruggen, die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat, worden in de toekomst dag en nacht, zeven dagen in de week bediend.

Verder worden er bij centrale bediening zwaardere eisen gesteld aan vaardigheden, houding en gedrag van de Rijkswaterstaatmedewerkers. Zij zullen straks beschikken over de juiste papieren en worden via een leertraject voorbereid op een flexibele publieksgerichte uitvoering van hun taak.

Tenslotte worden de nautische centrales in nauw overleg met onze medewerkers ingericht naar de laatste stand van de techniek. Dit leidt mede tot de aanleg van glasvezelverbindingen die redundant zijn. Dat betekent dat bruggen en sluisen langs twee kanten met de centrale zijn verbonden en dit garandeert de werking en de veiligheid als er één verbinding uitvalt.

De winst voor de aannemerij

Bij de realisatie van bedienen op afstand is de beloning voor de aannemerij uiteraard gebaseerd op het concreet realiseren van het technische of bouwkundige. Verder bestaat de honorering uit de financiële waardering voor innovaties en de kans om ervaring op te doen met een vernieuwde aanpak.

Het rendement is misschien zelfs nog groter: in deze vorm hebben aannemers meer vrijheid om hun werk in te delen en capaciteit in te zetten of te benutten.

Dit uiteraard onder regie van Rijkswaterstaat. Deze manier van samenwerken dwingt de aannemerij zich in de eerste plaats te onderscheiden naar kwaliteit en pas daarna naar prijs.

De winst voor Rijkswaterstaat

Door realisatie van bediening op afstand kan Rijkswaterstaat met minder mensen publieksgericht werken. Zij kan tegemoet komen aan de wensen tot 24-uurs bediening en heldere informatie en eenduidige werkwijzen en informatieverstrekking.

Daarnaast worden de interne werkprocessen, opleidingen, vaardigheden, houding en gedrag afgestemd op de gestelde eisen en de praktijk ervaring. Hierdoor zal een verbetering worden gerealiseerd die ook zijn weerslag heeft op de relatie met (vaar)weggebruikers en andere externe partijen. Uniformeren van processen en bediening leidt bij verdere toepassing in het land tot een landelijk gelijke werkwijze van Rijkswaterstaat. Dit maakt het mogelijk om verkeersmanagement te voeren over transportassen of corridors.

Door de nieuwe contractvorm kan Rijkswaterstaat beter profiteren van de flexibiliteit en kwaliteit van de markt. De transitiekosten verminderen en Rijkswaterstaat raakt veel van de rompslomp van contractbeheer en administratie kwijt. Kortom: Rijkswaterstaat kan het beheersmanagement van heel veel (kleine) contracten loslaten en zich volledig richten op haar kerntaak: verkeersmanagement.

Overzicht br



1 Centrale Topshuis



4 Grevelingensluis



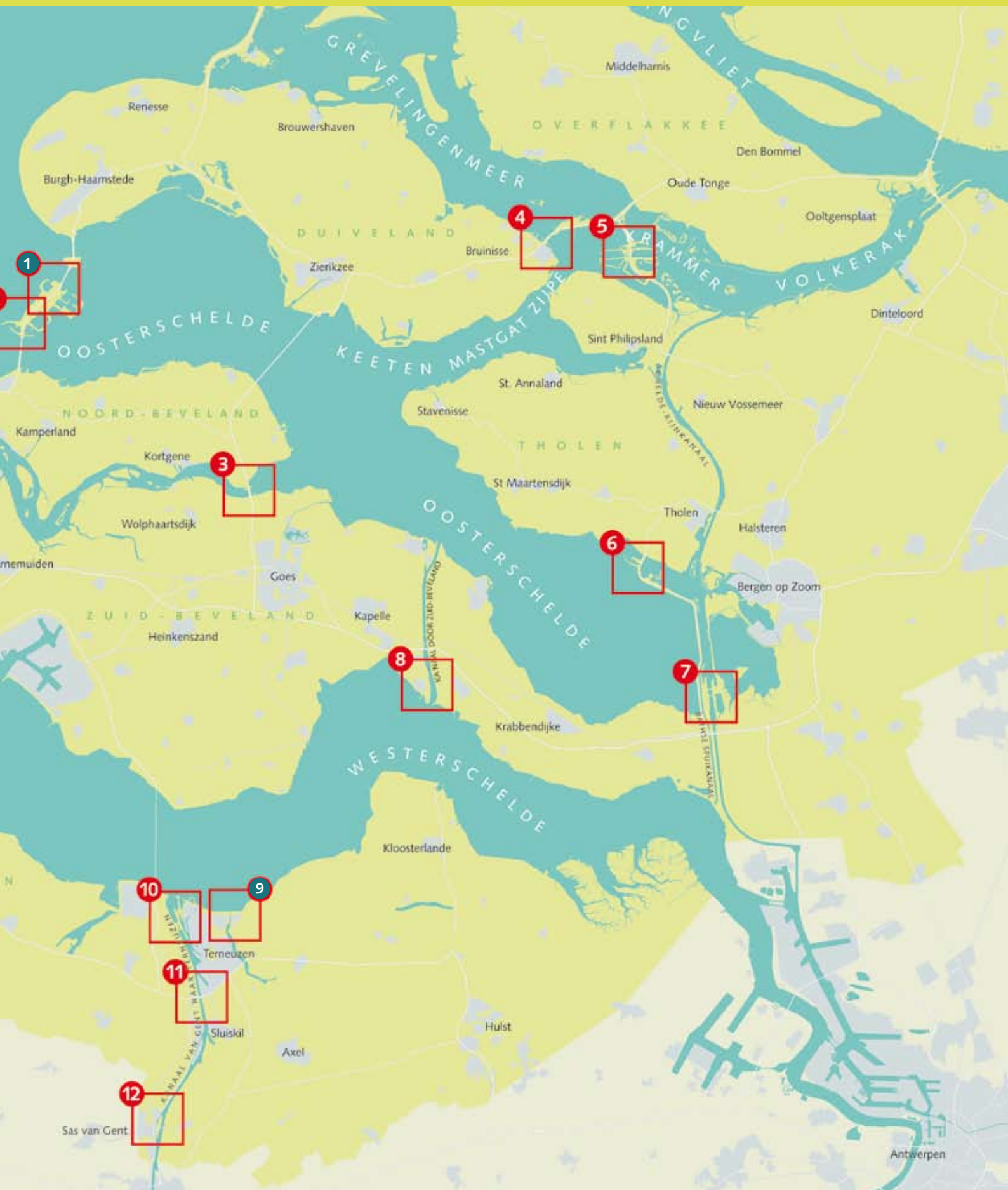
7 Kreekraksluizen



10 Sluizen Terneuzen



Gruggen en sluisen





2 Roompotsluis



3 Zandkreeksluis



5 Krammersluizen



6 Bergsediepsluis



8 Sluizen Hansweert



9 Centrale Terneuzen



11 Brug Sluiskil



12 Brug Sas van Gent

Contact

Project Modernisering ObjectenBediening Zeeland
Rijkswaterstaat Zeeland
Poelendaelesingel 18
4335 JA Middelburg
Postbus 5014
4330 KA Middelburg
Telefoon 0118 622 000 secretariaat MOBZ
e-mail mobz@rws.nl

Colofon

Uitgave:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Zeeland
Mei 2007

Samenstelling:
Rijkswaterstaat Zeeland
Telefoon 0118 622000

Concept en ontwerp:
VormVijf, Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

