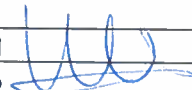




Beschrijving taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bediening schutsluis en beweegbare brug

Landelijke Brug- en Sluisstandaard (LBS)

Datum: 20 april 2016
Status: Concept (versie 1.8)

Colofon	
Uitgegeven door:	RWS Water, Verkeer en Leefomgeving
Versie:	1.8
Status:	Concept
Opgeleverd door:	
Vrijgegeven door:	
Vastgesteld door:	K. Visser, PE VWM 
	5 september 2016
Meer informatie:	Nora Schmorak, Coördinator LBS
Classificatie:	Bedrijfsinformatie
Uitgevoerd door:	Martijn Faaij (externe)
Toetsgroep:	

Revisiehistorie

Versie	Datum	Beschrijving wijziging(en):	Gedistribueerd aan:
0.1	04-02-2011	Outline	Opdrachtgever
0.2	29-03-2011	Eerste concept	Opdrachtgever
0.3	16-05-2011	Definitief concept	Opdrachtgever en leden van product-groep TV&B-bediening
0.4	31-05-2011	Definitief concept – revisie	Opdrachtgever en leden van product-groep TV&B-bediening
1.0	01-07-2011	Definitief – vastgesteld door Bestuur RWS op 15 juli 2011	Programmamanager, LSM, LSVM
1.1	30-08-2011	Definitief concept voor vaststelling – revisie	Opdrachtgever
1.2	29-12-2011	Concept	Opdrachtgever en leden van product-groep TV&B-bediening
1.3	08-03-2012	Concept	Opdrachtgever, leden van productgroep TV&B- bediening, juridische toets, veiligheidstoets, klankbordgroep LBB, procesgroep Bediening, programma IDVV
1.4	06-06-2012	Definitief concept voor vaststelling	
1.5	02 december 2013	Bijgewerkt ivm verwerking issues Bijgewerkt ivm integratie H5.2 in Basisbeschrijving Inclusief verwerking reviewcommentaar toetsing Release 2.	Programmateam
1.51	19 juni 2014	Resultaat bij SE structurering LBS	RWS
1.5.2	5 december 2014	Concept. Eerste slag actualisering in het kader van Release 3.0. Verwerking van OP2015.	Toetsgroep
1.5.3	16 januari 2015	Concept. Tweede slag actualisering in het kader van Release 3.0.	Toetsgroep
1.5.4	6 februari 2015	Concept. Verwerking reviewcommentaar WVL en VWM. Versie voor toetsing	Coördinator LBS
1.6		Concept. Verwerking commentaar uit toetsing en issues.	Coördinator LBS
1.7		Concept. Verwerking review commentaar VWM en PPO en issues.	Coördinator LBS
1.8	20 april 2016	Concept. Verwerking review commentaar (review t.b.v. LBS release 3.1)	Coördinator LBS



Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Doel, doelgroep en scope van dit document	6
1.1.1	Doel	6
1.1.2	Doelgroep	6
1.2	Status document en gebruik	6
1.3	Risicobeheersing	7
1.3.1	Specifieke risico's die met dit kader worden beheerst	7
1.4	Leeswijzer	7
1.4.1	Documentstructuur	7
1.4.2	Begrippen	7
1.4.3	Samenhang begrippen	7
2	Aangehaalde documenten	9
3	Wet- en regelgeving	11
3.1	Relevante wet- en regelgeving	11
3.2	Relevante richtlijnen, leidraden en beleidsregels	12
3.3	Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid Rijkswaterstaat	12
3.3.1	Civielrechtelijke aansprakelijkheid (Burgerlijk Wetboek)	12
3.3.2	Strafrechtelijke aansprakelijkheid (Wetboek van Strafrecht)	13
3.3.3	Verantwoordelijkheid Rijkswaterstaat als werkgever	13
3.4	Bevoegdheid	14
4	Organisatorische context bediening	15
4.1	Inleiding	15
4.2	DG RWS	16
4.3	Regionaal organisatieonderdeel	16
4.3.1	HID regionaal organisatieonderdeel	16
4.3.2	Directeur Netwerkmanagement	16
4.3.3	Districtshoofd	16
4.4	Verkeer- en Watermanagement (VWM)	18
4.4.1	HID VWM	18
4.4.2	Directeur Scheepvaart- en Watermanagement (SWM)	18
4.4.3	Afdelingshoofd Operationeel Scheepvaartverkeer- en Watermanagement (OSW)	18
4.4.4	Teamleider OSW	18
4.4.5	Hoofdoperator	19
4.4.6	Operationeel hoofdverantwoordelijke	20
4.4.7	Operator/sluismeester/brugwachter	20
4.4.8	Waterkamer	20
4.5	GPO/PPO	20
4.5.1	HID GPO/PPO	20
4.5.2	Directeur Product en Projectmanagement	20
4.5.3	Portfoliomanager	21
4.5.4	IPM team	21
4.6	Kaderstellende organisatieonderdelen	22
4.7	Corporate Learning Centre	22
4.8	Opdrachtnemer	22
4.9	Randvoorwaarden bediening	22
4.9.1	Verzorgen opleidingen en trainingen	23



4.9.2	Opstellen bedieningsplan	23
4.9.3	Vaststellen takenpakket operator	23
4.9.4	Vastleggen afwijkingen t.o.v. kaders	23
4.10	Inroosteren diensten operators	24
4.11	TV&B Arbomanagement	24
4.12	Bedrijfsvoering elektrische installaties	25
4.13	Verantwoordelijkheid PIN's	25
5	TV&B bedienproces	27
5.1	Taken reguliere bedienproces	27
5.2	Overige taken	28
5.2.1	Bevoegdheden operator – dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit	28
5.2.2	Scheepvaartverkeersregelende taken – Scheepvaartverkeersregelaar	28
5.2.3	Overdrachtstaken – Werkoverdrager en Werkovernemer	28
5.3	Bediening door niet-RWS medewerkers	29
5.4	Overdragen bediening aan andere partij	29
5.5	Overnemen bediening van andere partij	29
5.6	Taken waarvoor de Operator niet verantwoordelijk is	30
6	Taken op raakvlakken met overige processen	32
6.1	Raakvlakken i.r.t. Verkeersordening	32
6.1.1	Bepalen bedieningsregime	33
6.1.2	Bepalen toegestane scheepsafmetingen	33
6.1.3	Bekendmaken bedieningsregime	33
6.1.4	Inspelen op operationele meldingen	34
6.1.5	Inspelen op ontwikkelingen in de omgeving	34
6.1.6	Verlenen recht op voorschutting	34
6.1.7	Beheren van ligplaatsen	34
6.2	Raakvlakken i.r.t. Handhaving	34
6.2.1	Toezicht houden	35
6.2.2	Taken waarvoor operator geen bevoegdheid heeft	35
6.3	Raakvlakken i.r.t. Assetmanagement	35
6.3.1	Opstellen klanteisen	35
6.3.2	Toegangsbeveiliging van bedienobjecten	35
6.3.3	Bezoekersbegeleidingstaken	36
6.3.4	Taken m.b.t. alarmen	36
6.4	Raakvlakken i.r.t. Realisatie aanleg & onderhoud	36
6.4.1	Taken m.b.t. samenwerking met de Operator	37
6.4.2	Taken m.b.t. Realisatie aanleg	38
6.4.3	Taken m.b.t. Realisatie onderhoud	39
6.4.4	Procedures m.b.t. storingen	41
6.5	Raakvlakken i.r.t. Watermanagement	41
6.5.1	Functie van de sluis	41
6.5.2	Bediening van watermanagement objecten	42
6.6	Raakvlakken i.r.t. Crisismanagement	43
6.6.1	Evaluatie van significante ongevallen	43
6.7	Raakvlakken i.r.t. Informatievoorziening	44
6.8	Raakvlakken i.r.t. Omgevingsmanagement	44
6.8.1	Vragen van vaarweggebruiker en publiek – Informatieverstrekker	44
6.8.2	Klachten aannemen – Klachtenaannemer	45
Bijlage 1	Overzicht versiewijzigingen	46



1 Inleiding

1.1 Doel, doelgroep en scope van dit document

1.1.1 Doel

Doel van dit document is, als aanvulling op de **[Basisbeschrijving bediening]**, een kader te stellen voor de taakomschrijvingen waarbij de verantwoordelijkheden op het juiste niveau zijn belegd en de juiste bevoegdheden zijn toegewezen aan de functionarissen die belast zijn met de uitvoering van de taken. Daarmee kan een optimale invulling worden gegeven aan het uniforme bedienproces voor bruggen en sluizen.

1.1.2 Doelgroep

Doelgroep van dit document is de gehele lijn van DG, HID-en, directeuren, afdelings- en districtshoofden, teamleiders tot operationele medewerkers. Scope Dit document beschrijft primair de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen het proces Scheepvaartverkeersmanagement, deelproces Bediening objecten en op de raakvlakken met andere deelprocessen Verkeersordening, Begeleiden VTS en mobiel & Incidentmanagement alsook op de raakvlakken met processen Omgevings- en Assetmanagement, Aanleg en onderhoud, Informatievoorziening, Watermanagement en Wegverkeersmanagement.

De **[Basisbeschrijving bediening]** beschrijft (als onderdeel van de LBS) de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor de stappen in het primaire proces Bediening objecten. Dit document beschrijft de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden die in de basisbeschrijving niet aan de orde komen en op de raakvlakken met andere primaire processen.

Dit document heeft niet tot doel om in detail de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden te beschrijven van andere primaire processen dan Bediening.

Voor operationele medewerkers (in de processen bediening, aanleg en beheer, onderhoud en ontwikkeling) geldt dat de werkinstructies (bedienhandboek, draaiboek, onderhoudsprotocol) op basis van de kaders in dit document aangeven hoe de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het dagelijks werk moeten worden ingevuld.

1.2 Status document en gebruik

De status van dit document is een verplicht document toe te passen bij de inrichting van werkprocessen en de toedeling van taken & verantwoordelijkheden aan functionarissen.

Dit document dient gebruikt te worden bij:

- (Her)inrichten van werkprocessen en/of organisatie in de bediening of de aansturing daarvan;
- (Her)inrichting van werkprocessen en/of organisatie in het beheer en onderhoud of de aansturing daarvan;
- Het opstellen van bedieninstructies;
- Het opstellen van instructies aan medewerkers verantwoordelijk voor of met een verantwoordelijkheid in beheer en onderhoud;



- Het opstellen van contracten t.b.v. onderhoud of contracten met een onderhouds-component;
- Bij uitwerking in kaders die informatiebehoefte en benodigde functionaliteit beschrijven.
- Het opstellen van inhuurcontracten t.b.v. bediening van schutsluizen en beweegbare bruggen.

Dit document is niet bedoeld integraal mee te sturen met contractstukken.

1.3 Risicobeheersing

1.3.1 Specifieke risico's die met dit kader worden beheerst

Niet van toepassing.

1.4 Leeswijzer

1.4.1 Documentstructuur

Dit document kent de volgende hoofdstukindeling:

- | | |
|-------------|---|
| Hoofdstuk 1 | Is de inleiding op het document; |
| Hoofdstuk 2 | Beschrijft de in dit document aangehaalde documenten; |
| Hoofdstuk 3 | Licht de wet- en regelgeving toe die de basis vormt voor de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden; |
| Hoofdstuk 4 | Beschrijft de organisatorische context voor de bediening van schutsluizen en beweegbare bruggen; |
| Hoofdstuk 5 | Beschrijft de specifieke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden m.b.t. de bediening van schutsluizen en beweegbare bruggen. |

Dit document kent de volgende bijlagen

- | | |
|-----------|-----------------------------|
| Bijlage 1 | Overzicht versiewijzigingen |
|-----------|-----------------------------|

1.4.2 Begrippen

Zie hiervoor **[Begrippenlijst LBS]**.

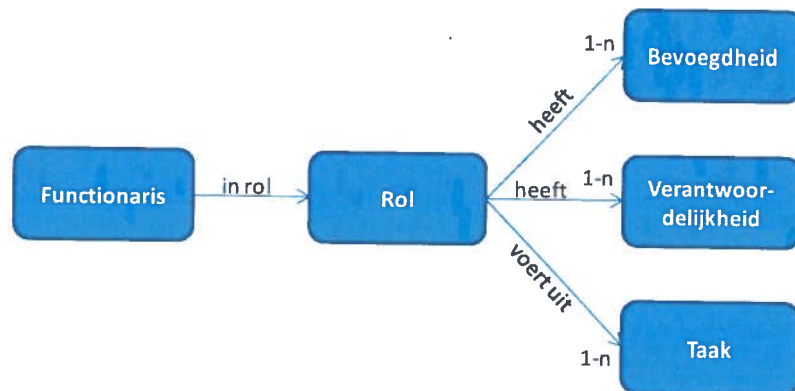
1.4.3 Samenhang begrippen

In deze paragraaf wordt de samenhang tussen een aantal essentiële begrippen toegelicht. Begrip van de samenhang van deze begrippen is noodzakelijk om het document goed te kunnen lezen.

Toelichting van individuele begrippen is opgenomen in **[Begrippenlijst LBS]**.

Aan de hand van de begripsomschrijvingen kunnen de volgende relaties tussen de begrippen worden gelegd:

- 1 Een **functionaris** vult één of meerdere **rollen** in;
- 2 In zo'n **rol** heeft diegene één of meerdere **bevoegdheden, verantwoordelijkheden** en voert één of meerdere taken uit.



Voorbeelden:

- 1 Een Medewerker Operationeel Verkeersmanagement voert de taak reguliere bediening schutsluis uit in de rol van bedienaar
- 2 Bij het bedienen van de schutsluis mogen aanwijzingen door de (bevoegde) bedienaar aan de vaarweggebruiker worden gegeven.
- 3 De verantwoordelijkheid van de bedienaar is dat het bedienen van de schutsluis veilig gebeurt voor zover het interactie met gebruikers betreft.

De beschrijvingen in dit document zijn zo opgesteld dat taken worden beschreven waarbij wordt aangegeven welke rol de verantwoordelijkheid heeft voor de uitvoering van die taak. Wanneer van toepassing wordt ook aangegeven welke bevoegdheden bij het uitvoeren van de beschreven taak horen.



2 Aangehaalde documenten

In dit document wordt gerefereerd aan een aantal andere documenten:

Referentie	Titel	Versie (status)	Datum
[Wetten.nl]	Nederlandse wet- en regelgeving http://www.wetten.nl	-	-
[Samenwerkingsportaal LBS]	Virtuele Projectruimte Landelijke Brug- en Sluisstandaard: http://vpr.intranet.rws.nl/Algemeen/Kaders_Bediening_Bruggen_Sluizen/default.aspx NB. Alle documenten die onderdeel uitmaken van de LBS zijn hier terug te vinden.	-	-
[Werkwijzer Aanleg]	Aanlegportaal – Werkwijzer Aanleg http://www.intranet.rws.nl/	-	-
[Rijksfunctiegebouw]	Functiegebouw Rijk http://www.functiegebouwrjksoverheid.nl	-	-
[Leidraad ambtenaar en strafrecht]	Leidraad ambtenaar en strafrecht		November 2010
[Leidraad Roosterdiensten]	Leidraad Roosterdiensten	2.0 (Definitief)	2 juli 2014
[Beleidskader Crisisorganisatie]	Beleidskader Crisisorganisatie	v1.0	18 november 2013
[Handboek Arbo]	Handboek Arbomanagement RWS	-	1 februari 2011
[Handleiding BEI]	Handleiding Bedrijfsvoering van Elektrische Installaties	2.0 (Definitief)	25 februari 2015
[RVW 2011]	Richtlijnen Vaarwegen	Uitgegeven door DG RWS	December 2011
[RST 2008]	Richtlijnen Scheepvaarttekens		December 2008
[Registratierichtlijn]	Registratierichtlijn nautisch beheerders		
[Organisatiemodel]	Voorstel Organisatiemodel Natte Bediencentrale	april 2010 vastgesteld door DT RWS	December 2009
[RWS inspectiestrategie]	Het Inspectiehuis – Risicogestuurd inspecteren toegesneden op informatiebehoefte	2.3 (Definitief)	24 februari 2009
[Opleidingseisen NL]	Opleidingseisen Nautische Leerlijnen	Vigerende versie	
[Bestuursbesluit noodstop afsluitbomen]	Verslag van Bestuur RWS		12 april 2013
[Kader Operationeel beheer Schutsluis]	Opzet Kader Operationeel Beheer Schutsluis	1.1	5 maart 2014
[Nota beheerprocessen]	Nota Beheerprocessen Industriële Automatisering	1.5	12 januari 2016
[Cybersecurity implementatierichtlijn]	Cybersecurity Implementatierichtlijn Objecten - RWS	1.01	2 december 2013
[Leidraad integrale veiligheid]	Leidraad integrale veiligheid	Zie [Werkwijzer Aanleg]	
[Kader Constructieve Veiligheid]	Borging constructieve veiligheid in de realisatiefase	Zie [Werkwijzer Aanleg]	
[Kader SCB]	Kader Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB)	Zie [Werkwijzer Aanleg]	
[Minder Hinder]	Werkwijzer Minder Hinder bij werken aan de vaarweg Werkwijzer Minder Hinder bij werken aan de weg	Zie [Werkwijzer Aanleg]	



Referentie	Titel	Versie (status)	Datum
[Topkader bediening]	Topkader gebruik, bediening en besturing beweegbare bruggen en schutsluizen Rijkswaterstaat	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Basisbeschrijving bediening]	Basisbeschrijving werkproces bediening en werking schutsluis en beweegbare brug	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Beschrijving Zicht]	Beschrijving zicht schutsluis en beweegbare brug (functioneel deel)	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Beschrijving Audiocommunicatie]	Beschrijving audiocommunicatie beweegbare brug en schutsluis (functioneel deel)	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Beschrijving Bedienplek]	Beschrijving Bedienplek nautische objecten	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Beschrijving Stop en noodstop]	Beschrijving Stop en noodstop schutsluis en beweegbare brug	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Beschrijving Veiligheidsfuncties]	Beschrijving veiligheidsfuncties Beweegbare Bruggen en Schutsluizen	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Systeemspecificatie schutsluis]	Systeemspecificatie Bediening & Besturing – Overlay Schutsluis	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Beschrijving Logging]	Beschrijving Logging schutsluis en beweegbare brug (functioneel deel)	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Kader Machineveiligheid]	Kader toepassing wetgeving Machineveiligheid beweegbare objecten HWN, HVWN en HWS	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Kader Onderbreken Landverkeer]	Beschrijving Veilig onderbreken van landverkeer bij brugopeningen	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Begrippenlijst LBS]	Begrippenlijst LBS	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	
[Bedienhandboek]	Bedienhandboek Bevat: • Informatie uit de landelijke kaders voor bediening • Landelijk geldende Bedienprotocol • Format voor indelen Regionale en Objectspecifieke instructies	Zie [Samenwerkingsportaal LBS]	



3 Wet- en regelgeving

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van Rijkswaterstaat en zijn medewerkers vinden hun grondslag in beginsel in de geldende wet- en regelgeving en zijn veelal nader uitgewerkt in beleid.

In de onderstaande paragrafen wordt de relevante wet- en regelgeving benoemd en is op hoofdlijnen aangegeven welke verantwoordelijkheden, bevoegdheden en aansprakelijkheid hieruit voortvloeien voor (de medewerkers van) Rijkswaterstaat.

3.1 Relevante wet- en regelgeving

Hieronder is de relevante wet- en regelgeving opgesomd in de categorieën verdrag, wet, Algemene Maatregel van Bestuur en Ministeriële regeling. De wet- en regelgeving is terug te vinden op **[Wetten.nl]**.

Verdragen

- Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;
- Herziene Rijnvaartakte 1868 (Akte van Mannheim);
- Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN);
- Regionale Overeenkomst inzake de radiotelefonie op de vaarwegen voor de binnenvaart (RAINWAT verdrag).

Wetten

- Scheepvaartverkeerswet (SVW);
- Binnenvaartwet;
- Wegenverkeerswet 1994;
- Arbeidsomstandighedenwet;
- Waterwet;
- Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
- Burgerlijk wetboek (BW);
- Wetboek van strafrecht;
- Warenwet;
- Algemene wet bestuursrecht (AWB).

Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB)

- Binnenvaartpolitierglement (BPR);
- Rijnvaartpolitierglement (RPR);
- Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT);
- Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- Algemeen Rijksambtenarenreglement (ARAR);
- Arbeidsomstandighedenbesluit;
- Warenwetbesluit machines.

Ministeriële regelingen

- Instellingsbesluit directoraat-generaal Rijkswaterstaat 2013;
- Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rijkswaterstaat 2013;
- Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitierglement;
- Aanwijzing bevoegde autoriteiten reglementen CCR
- Aanwijzing bevoegde autoriteit Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen;
- Regeling aanwijzing opsporingsambtenaren Scheepvaartverkeerswet;
- Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart;
- Regeling communicatie rijksbinnenwateren.



3.2 Relevante richtlijnen, leidraden en beleidsregels

Richtlijnen

- Richtlijnen Vaarwegen **[RVW 2011]**;
- Richtlijnen Scheepvaarttekens **[RST 2008]**.

Leidraden Ministerie van Infrastructuur en Milieu

- Leidraad ambtenaar en strafrecht **[Leidraad ambtenaar en strafrecht]**.

Beleidsregels Rijkswa- terstaat

- Leidraad Integrale Veiligheid **[Leidraad integrale veiligheid]**;
- Leidraad Roosterdiensten **[Leidraad Roosterdiensten]**;
- Kader Systeemgerichte Contractbeheersing **[Kader SCB]**;
- Kader Machineveiligheid **[Kader Machineveiligheid]**;
- Opleidingseisen Nautische Leerlijnen **[Opleidingseisen NL]**;
- Organisatiemodel Natte Bediening **[Organisatiemodel]**;
- Nota bestuur Noodstop op afsluitbomen n.a.v. externe analyse **[Bestuursbesluit noodstop afsluitbomen]**.

3.3 Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid Rijkswaterstaat

Uit de hiervoor genoemde wet- en regelgeving alsmede beleidsstukken vloeien bepaalde verantwoordelijkheden voor Rijkswaterstaat en zijn medewerkers voort. Met name op het gebied van veiligheid is het verantwoordelijkheidsvraagstuk van groot belang. Naast het feit dat scheepvaart- en wegverkeersdeelnemers een eigen verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van veilig verkeersgedrag, heeft Rijkswaterstaat een verantwoordelijkheid voor het veilig bedienen van bruggen en sluizen. Deze verantwoordelijkheden liggen dicht tegen elkaar aan in geval van het passeren van bruggen en sluizen.

In het algemeen geldt dat alle functionarissen binnen de Rijkswaterstaat organisatie de taak hebben om verantwoording af te leggen aan de leidinggevende over de uitgevoerde werkzaamheden, de beheersing van veiligheidsrisico's en het aangeven van verbetermogelijkheden.

In geval van incidenten tijdens bediening kan geen enkele partij zich aan zijn verantwoordelijkheid onttrekken. Dit betekent dat een partij die redelijkerwijs de mogelijkheid heeft om gevaarlijke situatie met een persoonlijk letsel en materiële schade te voorkomen, deze mogelijkheid moet gebruiken. Indien (een medewerker van) Rijkswaterstaat hier niet aan voldoet, dan bestaat er de kans dat Rijkswaterstaat en/of zijn medewerker aansprakelijk wordt gesteld. Hierbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen *civielrechtelijke* aansprakelijkheid en *strafrechtelijke* aansprakelijkheid.

3.3.1 Civielrechtelijke aansprakelijkheid (Burgerlijk Wetboek)

Of en in welke gevallen Rijkswaterstaat civielrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld, is bepaald in het Burgerlijk Wetboek (BW). Rijkswaterstaat kan aansprakelijk worden gehouden voor schade die door Rijkswaterstaat wordt toegebracht aan een ander indien dit ook aan Rijkswaterstaat is toe te rekenen (BW art. 6:162).

Ook indien de schade wordt veroorzaakt door een (fout van een) medewerker kan Rijkswaterstaat aansprakelijk worden gesteld, tenzij er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid van die medewerker (BW art. 6:170 BW). In dat laatste geval kan de medewerker zelf aansprakelijk worden gesteld.

Daarnaast kan Rijkswaterstaat (als beheerder van de waterweg) ook aansprakelijk worden gesteld voor gebreken in of aan de vaarwegen, bruggen of sluizen (BW art.



6:174 lid 2); dit is de zgn. risicoaansprakelijkheid van de beheerder van een opstal (in dit geval de vaarweg).

Tevens beschrijft het burgerlijk wetboek de aansprakelijkheid in de relatie werkgever – werknemer:

- de Werkgever kan aansprakelijk worden gesteld voor schade veroorzaakt door (een fout van) de werknemer in het kader van overeengekomen werkzaamheden, tenzij sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid van de werknemer (BW art. 6:170);
- de Werkgever kan aansprakelijk worden gesteld voor letselschade van de werknemer, tenzij er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid van de werknemer (BW art. 7:658).

3.3.2 Strafrechtelijke aansprakelijkheid (Wetboek van Strafrecht)

Naast civielrechtelijke aansprakelijkheid, kan een medewerker van Rijkswaterstaat ook aansprakelijk worden gesteld op grond van het Wetboek van Strafrecht. Voor strafrechtelijke aansprakelijkheid moet sprake zijn van een opzetdelict of een schulddelict.

Opzetdelicten

Opzetdelicten zijn strafbare handelingen (misdrijven/overtredingen) die met opzet worden gepleegd. Voorbeelden van opzetdelicten zijn: doodslag, toebrengen van zwaar lichamelijk letsel, opzettelijk doen zinken, stranden, beschadigen van een vaartuig. Een medewerker van Rijkswaterstaat kan dus alleen aansprakelijk worden gesteld voor een opzetdelict indien hij met opzet een strafbaar feit (misdrijf of overtreding) heeft gepleegd.

Schulddelicten

Schulddelicten zijn strafbare feiten (misdrijven/overtredingen) die zijn gepleegd door schuld. Voorbeelden van schulddelicten zijn: dood door schuld, zwaar lichamelijk letsel door schuld toebrengen, met schuld doen zinken, stranden, beschadigen van een vaartuig. Bij de vraag of er sprake is van schuld, spelen met name vermijdbaarheid en verwijtbaarheid een rol. Oftewel: kon en moest de medewerker anders handelen. Bij een normale uitoefening van de taak zal het in beginsel niet tot een veroordeling komen.

3.3.3 Verantwoordelijkheid Rijkswaterstaat als werkgever

Verantwoordelijkheid Rijkswaterstaat

Met het oog op de vermijdbaarheid van een incident - en het voorkomen van aansprakelijkheid van Rijkswaterstaat als werkgever - kan Rijkswaterstaat als organisatie en als werkgever een belangrijke rol spelen:

- door te zorgen dat het personeel goed opgeleid is en bevoegd is om te handelen;
- door de werkplek dusdanig in te richten dat veiligheidskritische handelingen goed kunnen plaatsvinden. Bijvoorbeeld dat de betreffende medewerker de vaarweg en omgeving goed kan overzien, er goed contact is met het scheepvaartverkeer (oortje voor marifoonverbinding), er geen/nauwelijks dode hoeken zijn, wellicht ook een visuele inspectie van de vaarweg mogelijk is en de medewerker zijn aandacht kan concentreren op afhandeling van de veiligheidskritische handelingen en niet wordt afgeleid;
- door te zorgen dat alle apparatuur goed functioneert. Zodra er meldingen worden gedaan van storingen of mankementen (bijvoorbeeld van hefboomen, camera's, monitoren, onleesbare waarschuwborden) moeten de storingen en mankementen direct (conform afspraak met Opdrachtnemers) verholpen worden. Zo nodig zal de infrastructuur bij zeer ernstige storingen afgesloten moeten worden.



Dit zal per geval bekeken moeten worden. Aantoonbaar regelmatig onderhoud is noodzakelijk;

- door te zorgen dat alle interne protocollen, richtlijnen, leidraden etc. van een object (brug, sluis, vaarweg of anderszins) op orde zijn en te zorgen dat de interne regelgeving helder is, dus niet voor tweeërlei uitleg vatbaar. Periodiek moet met de betreffende personen op de werkvloer gekeken worden of de betreffende documenten bijgesteld moeten worden. De regels moeten actueel zijn en blijven.
- door te zorgen dat de medewerker een takenpakket krijgt dat veilig is uit te voeren binnen de tijd die daarvoor beschikbaar is en dat niet leidt tot overbelasting of onderbelasting van de medewerker.

Verantwoordelijkheid van de medewerker

Als Rijkswaterstaat ervoor zorgt dat de genomen voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen adequaat zijn, is het vervolgens aan de medewerker om alle bestaande controlemogelijkheden ook te benutten en alle interne regels te respecteren. Als de betreffende medewerker dit zonder gegronde reden nalaat, kan dit zo nodig tot (strafrechtelijk) verwijtbaar handelen leiden. Voor meer informatie over de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de medewerker van Rijkswaterstaat wordt verwezen naar **[Leidraad ambtenaar en strafrecht]**.

3.4 Bevoegdheid

De bevoegdheid van Rijkswaterstaat en zijn medewerkers volgt uit de geldende wet- en regelgeving. Daarbij vormt voor bediening van beweegbare bruggen en schutsluizen de Scheepvaartverkeerswet de basis. Onderliggende AMvB's en Ministeriële regelingen geven de invulling van de bevoegdheden en daarvoor benodigde opleidings- en kennisniveaus:

- Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitiereglement;
 - Beschrijft de personen die aangewezen zijn op te treden als bevoegde autoriteit zoals genoemd in het Binnenvaartpolitiereglement;
- Aanwijzing bevoegde autoriteiten reglementen CCR;
 - Beschrijft de personen die aangewezen zijn op te treden als bevoegde autoriteit zoals genoemd in het Rijnvaartpolitiereglement;
- Regeling aanwijzing opsporingsambtenaren Scheepvaartverkeerswet;
 - Beschrijft de personen (waaronder districtshoofd, operator, sluismeester en brugwachter) die aangewezen zijn als opsporingsambtenaar conform artikel 32 en als toezichthouder conform artikel 34 van de Scheepvaartverkeerswet;
- Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren;
 - Beschrijft de voorwaarden waaronder personen de bevoegdheid kunnen krijgen aangewezen om verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen te geven zoals beschreven in ditzelfde besluit

Specifieke bevoegdheden conform bovenstaande regelingen worden beschreven in hoofdstuk 5.

Daarnaast is er de bevoegdheid voortvloeiend uit het bestuursrecht (Algemene Wet Bestuursrecht, Hoofdstuk 10):

- Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rijkswaterstaat 2013
 - Beschrijft de bevoegdheden¹ van de verschillende managementlagen binnen Rijkswaterstaat. Het gaat onder meer om bevoegdheden m.b.t. HRM-aangelegenheden (zie ook paragraaf 4.11) en grensbedragen waarover functionarissen mogen beslissen. Tevens wordt aangegeven welke bevoegdheden gemandateerd kunnen aan welke andere functionarissen.

¹ Mandaat is het verlenen van de bevoegdheid om in naam van een ander een besluit te nemen. Volmacht is de bevoegdheid tot het verrichten van een privaatrechtelijke rechtshandeling namens de volmachtgever. Machtiging (in enge zin) is de bevoegdheid tot het verrichten van feitelijke handelingen in naam van een ander.



4.2 DG RWS

De Directeur-generaal (DG) is de hoogste functionaris in de organisatie van Rijkswaterstaat. De DG is eindverantwoordelijk voor de aansturing van Rijkswaterstaat.

De DG heeft de volgende specifieke taken ten aanzien van bruggen en sluisen:

- Bepalen handelingen bij calamiteit, afhankelijk van omvang calamiteit (zie paragraaf 6.6);
- Bepalen regio-overstijgende structurele wijzigingen bedieningsregime (zie paragraaf 6.1.1);
- Toekennen budget beheer regionaal dienstonderdeel;
- Opnemen arbodoelen in managementcontracten (zie paragraaf 4.11);
- Evalueren en bijstellen arbodoelen (zie paragraaf 4.11);
- Uitvoeren directiebeoordeling (zie paragraaf 4.11).

4.3 Regionaal organisatieonderdeel

4.3.1 HID regionaal organisatieonderdeel

De Hoofdingenieur-directeur van een regionaal organisatieonderdeel is de hoogste functionaris binnen het organisatieonderdeel en is de proceseigenaar van het proces Omgeving- en Assetmanagement binnen de regio.

De HID regionaal organisatieonderdeel heeft de volgende taken in relatie tot bruggen en sluisen:

- Bepalen regionale structurele wijzigingen bedieningsregime (zie paragraaf 6.1.1);
- Bepalen van toegestane scheepsafmetingen (zie paragraaf 6.1.2);
- Verlenen van recht op voorschutting (zie paragraaf 6.1.6);
- Aanwijzen van installatieverantwoordelijke (zie **[Handleiding BEI]**);
- Opstellen arboplan (zie paragraaf 4.11);
- Rapporteren over voortgang arbodoelen (zie paragraaf 4.11);
- Maken planning RI&E's (zie paragraaf 4.11).

4.3.2 Directeur Netwerkmanagement

De Directeur Netwerkmanagement heeft de volgende taken in relatie tot bruggen en sluisen:

- Controleren cq toezien op naleving kaders en richtlijnen (zie **[Topkader bediening]**);
- Opdracht geven tot realisatie aanleg en onderhoud (zie paragraaf 4.5.2);
- Opdracht geven voor incidentevaluaties (PIN 9) en ongevalsonderzoeken (aan WV) (zie paragraaf 6.6.1);
- Bepalen handelingen bij calamiteit, afhankelijk van omvang calamiteit (zie paragraaf 6.6);
- Behalen van de PIN 9 "Evalueren scheepsincidenten" (zie paragraaf 4.13).

4.3.3 Districtshoofd

Het Districtshoofd heeft in zijn takenpakket het Assetmanagement, Crisismanagement en Omgevingsmanagement binnen zijn district. Tevens heeft het districtshoofd arbotaken.

Crisismanagement

- Bepalen van incidentele wijzigingen op het bedieningsregime (zie paragraaf 6.1.1);



- Stellen specifieke voorwaarden afmetingen bijzonder transport (zie paragraaf 6.1.2);
- Bepalen tijdelijke wijziging functie sluis i.h.k.v. waterakkoorden (zie paragraaf 6.5.1);
- Opstellen, beheren en beschikbaar stellen calamiteitenplan/draaiboek (zie paragraaf 6.6);
- Bepalen handelingen bij calamiteit, afhankelijk van omvang calamiteit (zie paragraaf 6.6);
- Laten uitvoeren van evaluatie scheepsincidenten (PIN 9) (zie paragraaf 6.6.1);

Assetmanagement

- Opstellen, beheren en beschikbaar stellen bedieningsplan (zie paragraaf 4.9.2);
- In beeld brengen en vastleggen van verschillen ten opzichte van de kaders (zie paragraaf 4.9.4);
- Opstellen Object Specifieke Instructies (OSBI's) i.s.m. Teamleider OSW, rekening houdend met verschillen t.o.v. kaders (zie paragraaf 4.9.4);
- Opstellen klanteisen projecten (zie paragraaf 6.3.1)
- Uitvoeren nautische risicoanalyse (zie paragraaf 6.6);
- Behalen van de PIN's "Stremmingen gepland onderhoud" en "Ongeplande stremmingen" (zie paragraaf 4.13);
- Optreden als objectbeheerder meetapparatuur (zie paragraaf 5.6);
- Optreden als functioneel installatieverantwoordelijke (zie **[Handleiding BEI]**);
- Het opstellen en beheren van sleutelplan (zie paragraaf 6.3.2);
- Toestemming geven voor hinder scheepvaartverkeer t.b.v. onderhoud (zie paragraaf 6.4.3.2);

Overige taken zijn randvoorwaarden voor bediening, maar worden niet verder uitgewerkt in dit document:

- Aansturing van het operationeel beheerproces (conform **[Nota beheerprocessen]**), waaronder het informeren van betrokken partijen over werkzaamheden aan objecten;
- Vaststellen van programmering o.b.v. benodigde onderhoudsmaatregelen en de prioritering van de maatregelen;
- Vaststellen instandhoudingsplan;
- Vaststellen inspectieplan;
- Vaststellen uitvoeringsplan district;
- In beheer nemen van een object na realisatie;
- Veilige exploitatie van objecten;
- Beheren areaalgegevens.

Randvoorwaarde voor bediening, maar wordt niet verder uitgewerkt in dit document

Omgevingsmanagement

- Zorg dragen voor regionaal omgevingsmanagement;

Arbomanagement

- Zorgen voor bewustwording arbeidsrisico's (zie paragraaf 4.11);
- Zorgen voor uitvoering van RI&E's (zie paragraaf 4.11);
- Vaststellen beheersmaatregelen arbeidsomstandigheden (zie paragraaf 4.11);
- Fungeren als aanspreekpunt bij lichtere arbo-incidenten (zie paragraaf 4.11);
- Informeren over arbo-incidenten (zie paragraaf 4.11);
- Uitvoeren toezichtcontroles op arbeidsomstandigheden (zie paragraaf 4.11);
- Nemen preventieve en corrigerende arbomaatregelen (zie paragraaf 4.11);



4.4 Verkeer- en Watermanagement (VWM)

4.4.1 HID VWM

De Hoofdingenieur-directeur van VWM is de hoogste functionaris binnen dit landelijke organisatieonderdeel en is de proceseigenaar van de processen Wegverkeersmanagement, Scheepvaartverkeersmanagement en Watermanagement.

De HID heeft de volgende specifiek taken in relatie tot bruggen en sluisen:

- Maken risicoafweging en besluiten tot bediening onder toezicht op afstand voor eenmanspost (zie **[Basisbeschrijving bediening]**, paragraaf 3.4);
- Adviseren bij regio-overstijgende structurele wijzigingen bedieningsregime (zie paragraaf 6.1.1);

4.4.2 Directeur Scheepvaart- en Watermanagement (SWM)²

De Directeur SWM heeft de volgende specifiek taken in relatie tot bruggen en sluisen:

- Controleren cq toezien op naleving kaders en richtlijnen (zie **[Topkader bediening]**);

4.4.3 Afdelingshoofd Operationeel Scheepvaartverkeer- en Watermanagement (OSW)³

Afdelingshoofd OSW heeft de volgende specifiek taken in relatie tot bruggen en sluisen:

- Informeren over incidenten en nautische ongevallen (zie paragraaf 6.6);
- Behalen van de PIN's "Melding stremmingen", "Passeertijden" (zie paragraaf 4.13);
- Informeren over arbo-incidenten (zie paragraaf 4.11);
- Beleggen van de bedienrollen zoals beschreven in dit document bij de functionarissen zoals beschreven in het **[Rijksfunctiegebouw]**.

4.4.4 Teamleider OSW⁴

- Zorgen voor opleidingsplan operators (zie paragraaf 4.9.1);
- Bepalen takenpakket operator (zie paragraaf 4.9.3);
- Ziet toe op het naleven van het dienstrooster voor het bedienend personeel (zie paragraaf 4.10).
- Beheren van een overzicht van risico's;
- Opstellen Object Specifieke Instructies (OSBI's) i.s.m. Districtshoofd, rekening houdend met verschillen t.o.v. kaders (zie paragraaf 4.9.4) en beschikbaar stellen van deze instructies als onderdeel bedienhandboek m.b.t. schutsluisen en beweegbare bruggen (zie **[Basisbeschrijving bediening]**, paragraaf 9.1);
- Het opstellen en beheren van het bedienhandboek met betrekking tot watermanagement objecten (zie paragraaf 6.5);

² Voor beweegbare bruggen die vanuit een wegverkeerscentrale bediend worden, geldt dat de genoemde taken vallen onder de Directeur Wegverkeersmanagement.

³ Voor beweegbare bruggen die vanuit een wegverkeerscentrale bediend worden, geldt dat de genoemde taken (die van toepassing zijn op bruggen) vallen onder het Afdelingshoofd Verkeerscentrales.

⁴ Voor beweegbare bruggen die vanuit een wegverkeerscentrale bediend worden, geldt dat de genoemde taken (die van toepassing zijn op bruggen) vallen onder het Teamleider Verkeerscentrales.



- Operators inlichten over inhoud bedienhandboek en laten tekenen voor de naleving hiervan (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 9.1**);
- Controleren op naleving van bedienhandboek en aanspreken op overtredingen (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 9.1**);
- Bepalen handelen operator bij bijzondere situatie en opschalen conform calamiteitenplan/draaiboek wanneer nodig (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 9.1**);
- Registreren van optreden bijzondere situatie (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 9.1**);
- Geeft opdracht tot het opstellen bekendmaking bij bijzondere situatie of tijdelijke wijzigingen bedieningsregime (zie paragraaf 6.1.3);
- Nemen van verkeersmaatregelen bij noodbediening (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 9.2.1**);
- Vastleggen afspraken over communicatie met hulpdiensten in bedienhandboek (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 9.4**);
- Belegt de taak van het registreren van (bijna) ongevallen (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 5.1.3**);
- Belegt de taak van het invullen en opsturen SOS (Scheepvaart Ongevallen Systeem) formulier (zie [**Basisbeschrijving bediening**], **paragraaf 5.1.3**);
- Zorgen voor dat de operators aan het begin van hun dienst op de hoogte zijn van de geplande werkzaamheden op de objecten (zie paragraaf 5.2.3);
- Inspelen op operationele meldingen m.b.t. schutsluizen en beweegbare bruggen: constateren en opdracht geven tot maatregelen nemen (zie paragraaf 6.1.4);
- Inspelen op ontwikkelingen in de omgeving: constateren en opdracht geven tot maatregelen nemen (zie paragraaf 6.1.5);
- Inspelen op operationele meldingen t.a.v. watermanagement: constateren en opdracht geven tot maatregelen nemen (zie paragraaf 6.5);
- Toestemming geven voor gebruik overbrugging in bediening (zie paragraaf 6.5.1);
- Instrueren operator t.a.v. juiste invoer gegevens (zie paragraaf 6.7);
- Bewaken kwaliteit ingevoerde gegevens (zie paragraaf 6.7);
- Kenbaar maken van eisen en melden van storingen t.a.v. informatievoorziening (zie paragraaf 6.7).

4.4.5 Hoofdoperator

De rol hoofdoperator (uit [**Organisatiemodel**]) wordt gebruikt voor een operationeel medewerker verkeersmanagement (zie [**Rijksfunctiegebouw**]) die binnen een grote bediencentrale (5+ operators) zorg draagt voor de operationele aansturing. De hoofdoperator draagt zorg voor een planmatige, veilige, effectieve en efficiënte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het beheersgebied. Indien op een bepaald moment (bijvoorbeeld 's nachts of in het laagseizoen) er minder dan 5 operators gelijktijdig nodig/aanwezig zijn, wordt de hoofdoperator ook ingezet als operator (zie paragraaf 4.4.7).

De hoofdoperator organiseert continu de verdeling van de werkzaamheden over de operators. In overleg met de teamleider kan de hoofdoperator taken (maar geen verantwoordelijkheden) van de teamleider invullen, waaronder directe aansturing en coaching van de operators.

De hoofdoperator vervult daarnaast de volgende taken:

- Houdt overzicht van de situatie op de vaarweg;
- Informeert scheepvaart (direct of via operators);



- Coördineert registratie en afhandeling van calamiteiten, incidenten en overtredingen;
- Organiseert verkeersmaatregelen;
- Coördineert bediening i.h.k.v. watermanagement;
- Coördineert registratie en afstemming m.b.t. beheer, onderhoud en storingen; en
- Is eerste aanspreekpunt voor de nautische centrale.

4.4.6 Operationeel hoofdverantwoordelijke

De rol operationeel hoofdverantwoordelijke (uit **[Organisatiemodel]**) wordt gebruikt voor een operationeel medewerker verkeersmanagement (zie **[Rijksfunctiegebouw]**) die vanuit een bediening centrale sluizen en bruggen bedient. Binnen een middelgrote bediening centrale (3-4 operators) fungeert hij/zij als meewerkend voorman. De operationeel hoofdverantwoordelijke heeft het overzicht over de vaarweg en hakt knopen door bij verschillen van inzicht tussen operators. De operator blijft degene die de bediening voor het eigen object uitvoert. De operationeel hoofdverantwoordelijke heeft voor de door hem bedienende objecten dezelfde taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden als elke andere operator (zie paragraaf 4.4.7).

4.4.7 Operator/sluismeester/brugwachter

De rol operator (uit **[Organisatiemodel]**) wordt gebruikt voor een operationeel medewerker verkeersmanagement (zie **[Rijksfunctiegebouw]**) die vanuit een bediening centrale sluizen en bruggen bedient. Daarnaast worden rollen sluismeester en brugwachter onderkend. Dit zijn tevens operationeel medewerkers verkeersmanagement. Zij bedienen respectievelijk een schutsluis of een brug vanaf een lokale bediening post. Voor het gemak gebruiken we in dit document de term operator voor alle drie de rollen. Zie verder hoofdstuk 5.

4.4.8 Waterkamer

- Publiceren bekendmakingen aan de scheepvaart via internet, teletekst, et cetera (zie paragraaf 6.1.3).

4.5 GPO/PPO

4.5.1 HID GPO/PPO

De Hoofdingenieur-directeur van GPO/PPO is de hoogste functionaris binnen dit organisatieonderdeel en is de proceseigenaar van de processen Aanleg en Onderhoud.

De HID heeft in relatie tot bruggen en sluizen taken in het kader van de machineveiligheid van deze objecten (zie **[Kader Machineveiligheid]**).

4.5.2 Directeur Product en Projectmanagement

De Directeur Product en Projectmanagement is de formele Opdrachtnemer richting de regionale organisatieonderdelen met als Opdrachtgever de Directeur Netwerkmanagement van een regionaal organisatieonderdeel.



4.5.3 Portfoliomanager

De Portfoliomanager stuurt de IPM teams aan binnen zijn regio en maakt met het Afdelingshoofd SLU (Samenwerking Landelijke Uitvoering) van een regionaal organisatieonderdeel scope afspraken.

4.5.4 IPM team

Het IPM team bestaat uit Projectmanager, Contractmanager, Technisch Manager, Manager Projectbeheersing en Omgevingsmanager. Het IPM team wordt gevormd door medewerkers uit PPO, GPO (afdelingen Inkoop & Contractmanagement, Techniek & Technisch management, Bedrijfsvoering & Projectbeheersing), CIV en/of RD. Het IPM team zorgt voor de totstandkoming van een contract en de beheersing van een contract gedurende de gehele looptijd.

De systeemgerichte contractbeheersing richt zich op het op afstand beheersen van het contract. Hierbij wordt risicogestuurd te werk gegaan. Er wordt een risicodossier opgesteld en onderhouden door het IPM team. Een van de belangrijke aspecten waarop risico-inventarisatie plaatsvindt is Veiligheid. Op basis van het risicodossier wordt een toetsplan opgesteld en onderhouden waarin is vastgelegd welke toetsen en toetsaspecten worden uitgevoerd (zie **[Kader SCB]**).

Algemeen gesteld heeft het IPM team de verantwoordelijkheid voor de beheersing van veiligheidsrisico's van de realisatie van aanleg & onderhoud en de evaluatie van afwijkingen in de procesgang, storingen en incidenten met het oogmerk veiligheidsrisico's te identificeren en beheersingsmaatregelen te benoemen en veiligheid te verbeteren.

Het IPM team heeft de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Aanspreken Opdrachtnemer op oplostijd storing;
- Zorgen voor totstandkoming van onderhoudscontract (zie paragraaf 6.4.3.4);
- Inpassen van nieuwe maatregelen in lopend contract;
- Voorwaarden meegeven/borgen veilige werkomgeving Opdrachtnemer bij bediende objecten;
- Verzorgen van interne en externe communicatie betreffende werkzaamheden;
- Borgen van de belangen/eisen van interne klanten (assetmanager, vaarwegbeheerder en bedienaar);
- Volgen landelijke kaders, o.a. bij samenstellen eisenpakket richting de markt (zie paragraaf 6.4.2.1) en certificering (zie paragraaf 6.4.2.2);
- Beheersen van contract (aanleg, renovatie, onderhoud) gedurende looptijd;
 - Controleren uitvoering werkzaamheden (zie paragraaf 6.4.1.2);
 - Toestemming geven voor hinder t.b.v. werkzaamheden in overleg met Districtshoofd (zie paragraaf 6.4.3.3);
 - Informeren de opdrachtnemer over eventuele werkzaamheden van andere aannemers op hetzelfde object;
 - Uitvoeren audit op inhoud, bekendheid en naleving van werkinstructies (zie paragraaf 6.4.3.4).
- Het **IPM team** is verantwoordelijk voor het controleren op naleving van de contracteisen, wetgeving en normen en zal dit doen door middel van een audit op inhoud, bekendheid en naleving van werkinstructies



4.6 Kaderstellende organisatieonderdelen

Beheer van de landelijke brug- en sluisstandaard is de verantwoordelijkheid van de landelijke organisatieonderdelen WVL, VWM, PPO, CIV en GPO. De verdeling van specifieke taken en verantwoordelijkheden over deze partijen met betrekking tot ontwikkeling en beheer van de landelijke kaders is beschreven in **[Topkader bediening]**.

4.7 Corporate Learning Centre

- Verzorgen van opleidingen en trainingen (zie paragraaf 4.9.1).

4.8 Opdrachtnemer

De Opdrachtnemer wordt aangestuurd middels systeemgerichte contractbeheersing door een IPM team (zie paragraaf 4.5.4).

Binnen het onderhoudscontract heeft de Opdrachtnemer de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Uitvoeren noodbediening (zie **[Basisbeschrijving bediening]**, paragraaf 9.2.1);
- Testen van werking onderdelen object die niet vaak gebruikt worden (zie paragraaf 6.4.1.1);
- Uitvoeren onderhoudsbediening (zie paragraaf 6.4.1.2);
- Handelen i.r.t. elektrische installaties conform bevoegdheden werkverantwoordelijke, vakbekwaam persoon, voldoende onderricht persoon (zie **[Handleiding BEI]**).

Overige taken zijn randvoorwaarden voor bediening, maar worden niet verder uitgewerkt in dit document:

- Afhandelen storingsmelding;
- Uitvoeren schouw;
- Uitvoeren toestandsinspectie;
- Keuren van installaties;
- Uitvoeren van risicoanalyses en opstellen verbetervoorstellen;
- Vastleggen gegevens van ontstane feiten als gevolg van werkzaamheden;
- Coördineren van uitvoering van werkzaamheden;
- Aanvragen hinder wegverkeer en scheepvaartverkeer voor uitvoering onderhoud;
- Plannen en uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden;
- Opstellen en beheren werkinstructies voor uitvoering van onderhoudswerkzaamheden.

Binnen een realisatiecontract heeft de Opdrachtnemer de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Bij nieuwbouw wordt de rol van fabrikant bij de Opdrachtnemer belegd (zie **[Kader Machineveiligheid]**);
- Bij renovatie wordt de rol van fabrikant bij de Opdrachtnemer belegd enkel in het geval de Opdrachtnemer in staat wordt geacht de risico's van de gehele machine te kunnen beheersen (zie **[Kader Machineveiligheid]**).

4.9 Randvoorwaarden bediening

Om vlot en veilig te kunnen bedienen moet een aantal randvoorwaarden worden ingevuld. Het betreft onder andere de volgende voorwaarden:

- Verzorgen opleidingen en trainingen;
- Opstellen bedieningsplan.
- Vaststellen takenpakket operator.
- Vaststellen afwijkingen van de kaders.



4.9.1 Verzorgen opleidingen en trainingen

Voor het uitvoeren van bediening worden eisen gesteld aan kennis en ervaring van de medewerker (zie ook **[Basisbeschrijving bediening]**, paragraaf 3.4).

Om hier invulling aan te geven moeten op landelijk niveau opleidingen en trainingen worden opgezet en gegeven. Het **Corporate Learning Centre** van Rijkswaterstaat (landelijk dienstonderdeel Corporate Dienst) is verantwoordelijk voor het opzetten en geven van opleidingen.

VWM, Afdeling Ondersteuning operaties water en scheepvaart is verantwoordelijk voor het aangeven van de componenten die onderdeel moeten uitmaken van de opleidingen (zie **[Opleidingseisen NL]**).

Daarnaast is er sprake van training-on-the-job, waarbij aspirant operators praktijkervaring opdoen. De **Operator** speelt hierbij een belangrijke rol.

De **Teamleider** is verantwoordelijk voor een adequaat opleidingsplan voor de operators.

4.9.2 Opstellen bedieningsplan

Het bedieningsplan beschrijft het beleid m.b.t. bediening van beweegbare bruggen en schutsluizen. In het plan wordt beschreven op welke objecten het van toepassing is, wat het bedieningsregime van deze objecten is en wat de formatie is voor de bediening van deze objecten.

Het opstellen van het bedieningsplan is de verantwoordelijkheid van het **Districtshoofd** (in samenwerking met VWM).

4.9.3 Vaststellen takenpakket operator

Hoofdtak van de **Operator** is het bedienen van bruggen en sluizen. Daarnaast kunnen er andere taken aan de **Operator** worden toegekend wanneer daar ruimte voor is. De grootte van het object en het scheepsaanbod spelen hierin een belangrijke rol. Immers, hoe kleiner het object in combinatie met weinig scheepsaanbod, des te meer ruimte er is om neventaken bij de **Operator** te beleggen. Bij grote objecten met veel scheepspassages en bij nautische verkeerscentrales ligt het meer voor de hand om functiescheiding toe te passen, waardoor operators meer specialisten zijn en dus een beperkter takenpakket hebben.

Het **Afdelingshoofd OSW** is eindverantwoordelijk voor het bepalen van een takenpakket voor de **Operator** dat veilig is uit te voeren binnen de tijd die daarvoor beschikbaar is en dat niet leidt tot overbelasting of onderbelasting van de medewerker.

4.9.4 Vastleggen afwijkingen t.o.v. kaders

Het bedienproces zoals beschreven in **[Basisbeschrijving bediening]** en de bijbehorende taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden is gebaseerd op een beweegbare brug of schutsluis die voldoet aan de kaders uit de Landelijke Brug- & Sluisstandaard. Echter in de praktijk zullen bestaande objecten afwijken van de kaders en daardoor bepaalde veiligheidsvoorzieningen ontberen. Het is de verantwoordelijkheid van het **Districtshoofd** om verschillen ten opzichte van de kaders in beeld te brengen en vast te leggen. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van



de **Teamleider** om de object specifieke bedieninstructies (als onderdeel van het **[Bedienhandboek]**) af te stemmen op deze verschillen door risico beperkende maatregelen hierin op te nemen.

4.10 Inroosteren diensten operators

De **Teamleider** is verantwoordelijk voor operationele HRM zaken, ziet toe op het naleven van de planregels en stuurt op het rechtvaardig en rechtmatig plannen van de werkzaamheden. Ook zorgt de **Teamleider** voor eventueel het (laten) ontwikkelen van nieuwe dienstroosters indien dit noodzakelijk is vanwege bijvoorbeeld een ander overeengekomen bedieningsregime.

Het invullen van het dienstrooster voor het bedienend personeel en de mutaties hierop (wijzigingen, (buitengewoon)verlof, overwerk e.d.) loopt via het **Planbureau VWM** en het daarvoor vastgesteld roosterprogramma (zie **[Leidraad Roosterdiensten]**).

4.11 TV&B Arbomanagement

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het kader van arbomanagement zijn vastgelegd in het arbomanagementsysteem (AMS). Het AMS heeft tot doel om arbeidsomstandigheden te beheersen en continu te verbeteren.

Het AMS bestaat uit een handboek **[Handboek Arbo]** en een aantal procedures. Daarin zijn taken en verantwoordelijkheden op het gebied van arbomanagement beschreven voor diverse functionarissen in verschillende rollen.

Verantwoordelijkheden

De eindverantwoordelijkheid voor de zorg van arbeidsomstandigheden ligt bij de **DG RWS**. Deze heeft de verantwoordelijkheid gedelegeerd naar de **HID**-en. De operationele verantwoordelijkheid is in de lijn belegd bij alle niveaus van leidinggevend. In het AMS is echter geen verdeling van taken en verantwoordelijkheden gemaakt tussen de diverse typen leidinggevend en lijnverantwoordelijken, zoals teamleiders en afdelings/districtshoofden. Het **afdelings/districtshoofd** is daarmee als hoogst leidinggevende binnen het organisatieonderdeel verantwoordelijk en kan deze verantwoordelijkheid mandateren naar teamleiders. Het **afdelings/districtshoofd** is verantwoordelijk voor het creëren van een goede en veilige werkomgeving voor zijn medewerkers.

Voor projecten die door externen worden uitgevoerd, ligt de verantwoordelijkheid primair bij de Opdrachtgever van het project.

Een belangrijke verantwoordelijkheid voor arbeidsomstandigheden ligt ook bij operationele medewerkers, zoals de **Operators**. De Arbowet stelt: "de werknemer is verplicht om in zijn doen en laten op de arbeidsplaats, overeenkomstig zijn opleiding en de door de werkgever gegeven instructies, naar vermogen zorg te dragen voor zijn eigen veiligheid en gezondheid en die van andere betrokken personen". De arbeidsplaats is in het geval van de **Operator** de bediencentrale (bij BopA), de bedienpost en/of de sluis of brug. Andere betrokkenen zijn in dat geval collega's en (vaar)weggebruikers.

Taken

De volgende tabel geeft op hoofdlijn een overzicht van de functionarissen en taken die in het kader van arbomanagement worden uitgevoerd. Op intranet van RWS is een gedetailleerd overzicht van deze taken beschikbaar.



Functionaris in de functie van	Taak
DG RWS	• neemt arbodoelen in managementcontracten op • evalueert arbodoelen en stelt bij • voert directiebeoordeling uit
Portefeuillehouder arbo	• zorgt dat AMS wordt ingericht, geïmplementeerd en onderhouden • rapporteert aan DG RWS over prestaties AMS • stelt jaarlijks auditplan vast
HID	• stelt arboplan op • rapporteert over voortgang arbodoelen • maakt planning RI&E's
Directeur bedrijfsvoering	• stelt arbokernteam samen • bewaakt voortgang arbomanagement • zorgt voor operationele BHV-organisatie • zorgt voor actualisatie van noodplannen • bepaalt noodzaak tot incidentenonderzoek
Arbokernteam	• zorgt voor inzet arbo-expertise voor urgente arbozaken • monitort en rapporteert arboprestaties aan DT van het organisatieonderdeel • bewaakt voortgang incidentenonderzoeken • beheert auditrapporten
Direct leidinggevende / lijn-verantwoordelijke	• zorgt voor bewustwording arbeidsrisico's • zorgt voor uitvoering van RI&E's • stelt beheersmaatregelen vast • is aanspreekpunt bij lichtere incidenten • informeert over incidenten • voert toezichtcontroles uit • neemt preventieve en corrigerende maatregelen
Medewerker	• signaleert belangrijke veranderingen aan leidinggevende • meldt (bijna) incidenten + gevaarlijke situaties

De elektrische arbeidsveiligheid is in het AMS nog niet in detail uitgewerkt. Aangezien de wettelijke verplichting op dit punt juist moet worden ingevuld, is hier speciale aandacht aan besteedt in onderstaande paragraaf.

4.12 Bedrijfsvoering elektrische installaties

Als werkgever heeft Rijkswaterstaat vanuit de ARBO-wet (zie **[Wetten.nl]**) en EU richtlijn arbeidsmiddelen (zie Europese verordening en richtlijnen, paragraaf 3.1) de verplichting te zorgen voor een veilige werkplek. Één van de aspecten die daarbij een belangrijke rol speelt is de veiligheid in de nabijheid van elektrische installaties en bij gebruik van elektrische arbeidsmiddelen. In het ARBO-besluit staan hierover de volgende relevante artikelen:

- Elektrische installaties zijn veilig (art. 3.4);
- Werkzaamheden aan, met en nabij installaties worden veilig uitgevoerd (art. 3.5).

De regels gelden zowel voor de werknemers van Rijkswaterstaat en Opdrachtnemers die dagelijks gebruik maken van de installaties als de werknemers van Rijkswaterstaat en Opdrachtnemers die gepland of incidenteel onderhoud plegen en/of projecten uitvoeren.

4.13 Verantwoordelijkheid PIN's

Het **Districtshoofd** is verantwoordelijk voor het behalen van de PIN's die te maken hebben met het beheer van het areaal. Dit betreft de PIN's met betrekking tot:

- Stremmingen gepland onderhoud (zie ook paragraaf 6.1.1);



- Ongeplande stremmingen; en
- Evalueren nautische ongevallen (zie ook paragraaf 6.6.1).

Het **Afdelingshoofd OSW** is verantwoordelijk voor het behalen van de PIN's die een directe relatie hebben met het bedienproces. Dit betreft de PIN's met betrekking tot:

- Melding stremmingen; en
- Passeertijden.

Wanneer de PIN's niet worden behaald moeten maatregelen worden genomen om te zorgen dat dit in de toekomst verbetert. Dit kunnen infrastructurele maatregelen (realiseren extra kolk) zijn, maar ook procedurele maatregelen (versnellen proces evaluatie ongevallen).

De veiligheid van elektrische installaties en elektrische arbeidsmiddelen kan worden gewaarborgd door het inrichten van een adequate **bedrijfsvoering⁵ elektrische installaties** (BEI). Deze inrichting is vormvrij zolang de veiligheid conform de wettelijke verplichting gewaarborgd is. Door de BEI in te richten conform een geharmoniseerde (inter)nationale norm kan gebruik gemaakt worden van jarenlange ervaring en expertise die in zo'n norm is verankerd. Bovendien wordt zodoende gezorgd voor aansluiting met marktpartijen die werkzaamheden verrichten aan of in nabijheid van elektrische installaties van RWS.

De taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden betreffende BEI zijn vastgelegd in **[Handleiding BEI]** en is vastgesteld door het Bestuur RWS.

⁵ Onder bedrijfsvoering verstaan we alle handelingen met inbegrip van werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de elektrische installatie onder normale en onder abnormale omstandigheden te kunnen laten werken. Tot deze handelingen behoren schakelen, regelen, bewaken en onderhoud evenals elektrotechnische en niet-elektrotechnische werkzaamheden met elektrotechnische gevaren.



5 TV&B bedienproces

In dit hoofdstuk zijn de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden beschreven die horen bij het werkproces bediening zoals omschreven in de **[Basisbeschrijving bediening]**.

De TV&B met betrekking tot het bedienproces zijn als volgt onderverdeeld:

- Reguliere taken (paragraaf 5.1);
- Overige taken (paragraaf 5.2).

5.1 Taken reguliere bedienproces

Het bedienproces wordt – wanneer het reguliere bediening betreft – uitgevoerd door een operator, sluismeester of brugwachter. Het bedienproces is in detail uitgewerkt in **[Basisbeschrijving bediening]**. Hieronder is een samenvatting opgenomen van de taken en verantwoordelijkheden, zoals beschreven voor het reguliere bedienproces bij beweegbare bruggen en schutsluizen ten behoeve van scheepspassages.

Hoofdtaken

Binnen het proces worden de volgende hoofdtaken uitgevoerd (conform **[Basisbeschrijving bediening]**):

- Generieke procesaspecten reguliere bediening (zie **[Basisbeschrijving bediening]**, hoofdstuk 6), waaronder
 - ondersteunende activiteiten, zoals aanmeldingen verwerken, planning & rapportage
 - uitvoeren, monitoring & control, zoals schouwen, uitvoeren bedienhandelingen, monitoren en ingrijpen;
- Reguliere bediening brug en schutsluis (zie **[Basisbeschrijving bediening]**, hoofdstuk 7 en 8);
- Binnen de reguliere bediening kunnen er bijzondere situaties (weer, incidenten, storingen, onderhoudswerkzaamheden) optreden die de reguliere bediening verstoren en waarop specifieke handelingen nodig zijn (zie **[Basisbeschrijving bediening]**, hoofdstuk 9).

Overige taken

Daarnaast zijn er andere taken die de **Operator** uitvoert:

- Informatie geven over ligplaatsen (zie paragraaf 6.1.7);
- Melden van overtredingen aan mobiel verkeersleider met BOA bevoegdheden (zie paragraaf 6.2.1);
- Registreren van aanwezigheid (onderhouds)personeel Opdrachtnemer daar waar primaire proces beïnvloed wordt (zie paragraaf 6.4);
- Bedienen t.b.v. testen niet vaak gebruikte bewegingswerken (zie paragraaf 6.4.1.1);
- Bedienen t.b.v. assistentie bij onderhoud (zie paragraaf 6.4.1.2);
- Bewaken veiligheid land- en scheepvaartverkeer bij onderhouds- en noodbediening (zie paragraaf 6.4.1.2 en **[Basisbeschrijving bediening]**, paragraaf 9.2.1);
- Kenbaar maken van eisen en melden van storingen t.a.v. informatievoorziening (zie paragraaf 6.6);
- Letten op kwaliteit ingevoerde gegevens (zie paragraaf 6.6).

In het kader van waterbeheer

- het in stand houden van streefpeil;
- het afvoeren van water door spuien/pompen.



Neventaken

- Mogelijke neventaken:
 - Geven van training-on-the-job (zie paragraaf 4.9.1);
 - Toegangscontrole object (zie paragraaf 6.3.2.1);
 - Begeleiden bezoekers object (zie paragraaf 6.3.3);
 - Afhandelen van alarmen object: brandalarm of inbraakalarm (zie paragraaf 6.3.4);
 - Beantwoorden vragen of doorgeven naar 0800-8002 (zie paragraaf 6.8.1);
 - Doorverwijzen van klachten naar 0800-8002 (zie paragraaf 6.8.2);

5.2 Overige taken

Er zijn diverse taken die niet vallen binnen het reguliere bedienproces, maar daar wel een relatie mee hebben. Deze taken worden in de onderliggende paragrafen beschreven.

5.2.1 Bevoegdheden operator – dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit

De **Operator** heeft naast de verantwoordelijkheid voor het goed laten verlopen van het bedienproces, tevens een aantal taken als dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit volgend uit de wettelijke kaders (zie **[Registratierichtlijn]**, **Bijlage 2**). Het betreft taken die voortkomen uit de wettelijke verplichting van de vaarweggebruiker om zaken te melden aan de bevoegd autoriteit. Verplichte melding impliceert ook de verplichting voor de bevoegd autoriteit dat de melding geregistreerd wordt conform de **[Registratierichtlijn]**.

De operator dient de melding op te volgen conform de beschreven werkwijze in **[Basisbeschrijving bediening]**, paragraaf 9.2 (storingen) of 9.3 (incidenten) en **[Kader Operationeel beheer Schutsluis]**.

5.2.2 Scheepvaartverkeersregelende taken – Scheepvaartverkeersregelaar

De **Operator** dient – in de rol van **verkeersregelaar scheepvaart** – de schipper voor een aantal acties toestemming te geven. Daarbij analyseert hij of de acties gevolgen voor de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer hebben en besluit daarop of hij toestemming geeft.

Het gaat om het toestemming geven voor de volgende activiteiten van schippers:

- ligplaats nemen op wachtplaats anders dan voor schutting, bijvoorbeeld voor overnachten (BPR art. 6.28, lid 2, SRKGT art. 39 lid 2).
- ligplaats nemen op wachtplaats anders dan voor brugopening, bijvoorbeeld voor overnachten (BPR 6.26, lid 2);
- brandstof inname op een wachtplaats van en in de sluis (BPR art. 6.28, lid 10).
- brandstof inname bij naderen, op een wachtplaats en bij het doorvaren van de brug (BPR 6.26, lid 3 onder e);
- samenstellen of ontkoppelen van duwstellen/gekoppelde samenstellen buiten de daarvoor aangewezen ligplaatsen (BPR 9.06, lid 7).

5.2.3 Overdrachtstaken – Werkoverdrager en Werkovernemer

Dienstoverdracht betreft de overdracht van de werkzaamheden van de ene **Operator** naar de andere bij de wisseling van dienst. De **Teamleider** heeft de verantwoordelijkheid te zorgen dat **Operators** bij begin van hun dienst op de hoogte zijn van de geplande werkzaamheden op de objecten.

Bij de overdracht van **Operator** naar **Operator** is het van groot belang dat er structureel en verifieerbaar wordt overgedragen m.b.v. een wijze die minimale kans op misverstanden geeft. Hierbij dient de status van het object (fysieke en operationele

Dienstoverdracht



toestand) kenbaar te worden gemaakt en alle bijzonderheden te worden vermeld die van belang zijn voor een verantwoorde uitvoering van de taken van zijn opvolger (bijv. aanwezigheid Opdrachtnemers op het object). Het is de verantwoordelijkheid van de overdrager om alle relevante informatie aan zijn opvolger te melden. Daarnaast is het de verantwoordelijkheid van de opvolger om de juiste informatie van de overdrager te verkrijgen en zich de toestand van het object (of de objecten) eigen te maken en te weten te komen wat er speelt. Overdracht mag niet plaatsvinden tijdens handelingen die de volle aandacht nodig hebben, zijnde schouwen, bedienhandeling en monitoren bij bepaalde procesmomenten (deze procesmomenten worden nader bepaald in een nog niet ontwikkeld kader Ritsend bedienen).

Het is de verantwoordelijkheid van de **Teamleider** dat er genoeg tijd wordt ingeroosterd voor de dienstoverdracht en dat er een heldere procedure is beschreven in het bedienhandboek. Conform **[Leidraad Roosterdiensten]** moet de HID VWM beslissen dat overdrachtijd wordt gehonoreerd en wordt opgenomen in het normrooster. Zie ook paragraaf 4.10 m.b.t. inroosteren.

Objectoverdracht

Objectoverdracht betreft de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de bediening van een object van een operator op de ene werkplek naar een operator op een andere werkplek binnen een centrale. De procedure voor overdracht bediening van een object is identiek aan de dienstoverdracht. De procedure bij objectoverdracht tussen werkplekken voorkomt dat midden in de uitvoering van de hoofdtaken van het schutproces c.q. brugproces overgedragen kan worden. Dat betekent dat het object zich in een veilige stand moet bevinden. Bij een schutsluis is dat deuren en schuiven gesloten, scheepvaartseinen op rood. Bij een brug is dat vrije passage landverkeer en scheepvaartseinen op rood.

5.3 Bediening door niet-RWS medewerkers

Op de meeste Rijkswaterstaat objecten wordt niet alleen bediend door medewerkers van Rijkswaterstaat zelf. Veelal worden mensen ingehuurd van detacheringbureaus om te bedienen. Ook komt het voor dat medewerkers van provincie of gemeente onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat bedienen.

Voor zowel inhuurkrachten als medewerkers van andere beheerders geldt dat zij qua taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden worden gezien als medewerkers van Rijkswaterstaat. Dat betekent dat dezelfde eisen aan opleiding, kennis en ervaring worden gesteld, dat deze mensen op dezelfde wijze moeten worden geïnstrueerd en dat ze de benodigde faciliteiten moeten krijgen om de taken te kunnen uitvoeren (zoals RWS email account om instructies te kunnen ontvangen, een account van het Digitaal Journaal wat verplicht gevuld dient te worden door de bedienaar en toegang tot het CLC om trainingen of cursussen te kunnen volgen).

5.4 Overdragen bediening aan andere partij

Er zijn Rijkswaterstaat objecten waarvan de bediening is overgedragen aan een andere partij, zoals een provincie, gemeente, waterschap of Prorail. Afspraken hierover worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Daarbij gelden de uitgangspunten zoals beschreven in **[Topkader bediening]**, uitgangspunt 17.

5.5 Overnemen bediening van andere partij

Er zijn objecten van een andere partij, zoals een provincie, gemeente, waterschap of Prorail waarvan de bediening is overgedragen aan Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat bedient in die gevallen het object alsof het een Rijkswaterstaat object is. Dat wil zeggen dat de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn zoals beschreven in dit hoofdstuk.



In die gevallen wordt via een bestuurlijke overeenkomst vastgesteld wat van de overdragende partij geëist wordt.
Daarbij gelden de uitgangspunten zoals beschreven in **[Topkader bediening]**, uitgangspunt 17.

5.6 Taken waarvoor de Operator niet verantwoordelijk is

Er zijn een aantal taken expliciet te benoemen waarvoor Rijkswaterstaat en daarmee de operator niet verantwoordelijk zijn.

Extra veiligheidsmaatregelen

Operators zijn niet verantwoordelijk voor het beslissen over en daadwerkelijk treffen van extra veiligheidsmaatregelen aan boord van een schip in geval dat mist, wind, ijsgang het gevaarlijk maken om objecten te passeren. Dit is geheel de verantwoordelijkheid van de schipper. De operator kan wel gevraagd of ongevraagd advies geven aan de schipper, maar kan de schipper hieromtrent geen aanwijzingen geven. Dit is mede ingegeven om claims van rederijen te voorkomen voor gemaakte kosten van bijvoorbeeld sleepboothulp, waarbij de operator het nodig zou achten om deze hulp in te roepen, terwijl de schipper van mening is deze hulp niet nodig te hebben. Overigens kunnen bij bijzondere transporten aanvullende eisen worden gesteld aan de passage van een brug of sluis. Deze eisen zijn dan als voorwaarde vastgelegd in de betreffende vergunning. Ook bij zeevaart is het gebruikelijk sleepboothulp voor te schrijven.

Bepalen of brug gepasseerd kan worden

De vraag of een schip een gesloten of een vaste brug kan passeren is afhankelijk van de volgende parameters:

- Waterstand;
- Golfhoogte;
- Windrichting;
- Stroomrichting;
- Afmetingen van de doorvaartopening (hoogte, breedte, vorm);
- Afmetingen van het schip inclusief lading (breedte, hoogte ten opzichte van de waterlijn).

Aan de hand van deze parameters dient de schipper zelf te bepalen of hij onder de brug door kan varen, of dat hij om een brugopening dient te verzoeken. Hoewel de schipper via algemene informatiekanalen de actuele waterstand en de hoogte van de brug kan achterhalen (zo zijn bijv. bij elke brug peilschalen aanwezig die informatie geven over de doorvaarthoogte), kan de schipper wel een verzoek aan de operator doen voor het verstrekken van de waterstand en de hoogte van de brug, waarop de operator deze gegevens kan verstrekken.

Het **Districtshoofd** is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de peilschalen en andere meetapparatuur, alsmede voor de beschikbaarheid van de juiste objectinformatie voor de **Operator**.

In het algemeen geldt dat als de operator redelijkerwijs kan vermoeden dat passage van een brug of sluis niet veilig is, moet deze gebruik maken van zijn aanwijzingsbevoegdheid en aangeven dat de schipper niet kan passeren. Aan de andere kant heeft de operator in evidente situaties de bevoegdheid om géén brugopening te initiëren (bijv. wanneer de brughoogte zonder enige twijfel ruim voldoende is), dit om te voorkomen dat jan en alleman met een roeiboot een brugopening kan afdwingen.

In het geval dat een brug direct achter een sluis ligt, is het belangrijk om rekening te houden met eventueel veranderende waterstanden. Als de waterstand aan de andere kant van de sluis wijzigt tijdens de schutting heeft dit gevolgen voor de doorvaarthoogte. De schipper dient hier zelf rekening mee te houden.



Roodlichtnegatie

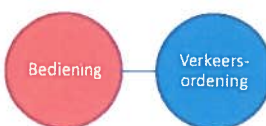
Indien schippers reeds gaan varen terwijl het licht nog niet op groen staat, dan is dat de verantwoordelijkheid van de betreffende schippers. Hierbij heeft de **verkeersregelaar scheepvaart** echter nog wel een middel om te sturen in de vorm van een verkeersaanwijzing.

6 Taken op raakvlakken met overige processen

Het bedienproces van beweegbare bruggen en schutsluizen kent raakvlakken met vele overige processen binnen Rijkswaterstaat. In deze paragraaf is beschreven hoe de verantwoordelijkheid voor de taken op deze raakvlakken is verdeeld. In onderstaande figuur is aangegeven welke processen raakvlakken hebben met het bedienproces.



Figuur 2: Overzicht processen met raakvlakken met proces Bediening.



6.1 Raakvlakken i.r.t. Verkeersordening

Een aantal taken in het kader van verkeersordening⁶ zijn direct gerelateerd aan de bediening van beweegbare bruggen en schutsluizen. Het betreft de volgende taken:

- Bepalen bedieningsregime;
- Bepalen toegestane scheepsafmetingen;
- Bekendmaken bedieningsregime;
- Inspelen op operationele meldingen;
- Inspelen op ontwikkelingen in de omgeving;

⁶ Verkeersordening betreft het reguleren van het scheepvaartverkeer door het instellen van vaarregels, de begrenzing van het vaarwater, bedieningsregimes en instelling verkeersbegeleiding. De verkeersordening wordt met de vaarweggebruiker gedeeld door middel van indirecte communicatie:

- Via het vaarwegmeubilair (vaarwegmarkering en verkeerstekens);
- Via bekendmakingen aan de scheepvaart; en
- Via standaard wetgeving.



- Verlenen recht op voorschutting;
- Ligplaatsbeheer.

6.1.1 Bepalen bedieningsregime

Het bedieningsregime beschrijft de tijden en voorwaarden waarbinnen een sluis of brug bediend wordt. Er kunnen door omstandigheden incidentele of structurele wijzigingen van het bedieningsregime nodig zijn.

Incidentele wijzigingen hebben betrekking op bijvoorbeeld evenementen, onderhoudswerkzaamheden of specifieke verzoeken van verladers of schippers en kunnen leiden tot beperkte bedieningstijden of zelfs stremming van een kolk of sluiscomplex. Incidentele wijzigingen worden onder verantwoordelijkheid van het **Districtshoofd** bepaald, in nauwe afstemming met de **Teamleider** i.h.k.v. uitvoering bediening.

Structurele wijzigingen hebben betrekking op gewijzigd beleid ten aanzien van de bediening. Structurele wijzigingen worden onder verantwoordelijkheid van de **HID van het regionale organisatieonderdeel** bepaald wanneer het alleen gevolgen heeft binnen de regio. Wanneer een structurele wijziging gevolgen heeft voor een corridor of meerdere regio's zal de **HID VWM** - in de rol van landelijke scheepvaartverkeersmanager - adviseren aan de DG RWS. De **DG RWS** is eindverantwoordelijk voor het besluit over structurele wijzigingen.

6.1.2 Bepalen toegestane scheepsafmetingen

Bij de aanleg van een brug of sluis zal worden bepaald wat de toegestane afmetingen zijn voor schepen die het object willen passeren. Dit is onderdeel van de specificaties van het aan te leggen object (zie ook paragraaf 6.4.2.1).

Eventueel kan na wijziging van beleid (bijv. gewijzigde veiligheidsmarges) of na renovatie een wijziging in de toegestane scheepsafmetingen worden gemaakt.

De **HID van een regionaal organisatieonderdeel** is eindverantwoordelijk voor het bepalen van de toegestane scheepsafmetingen.

Bij bijzondere transporten kunnen, volgens de beleidsregel bijzonder transport, afwijkende afmetingen worden toegestaan, als voldaan wordt aan specifieke voorwaarden die worden vastgelegd in de vergunning voor het transport. Het **Districtshoofd** is verantwoordelijk voor het stellen van de specifieke voorwaarden, in nauwe afstemming met de **Teamleider** i.h.k.v. uitvoering bediening.

Afhandeling van het proces van de vergunningverlening is de verantwoordelijkheid van het Digitaal Loket Bijzonder Transport⁷.

6.1.3 Bekendmaken bedieningsregime

Wijzigingen in het bedieningsregime worden bij storingen door de **Teamleider** opgenomen in een bekendmaking aan de scheepvaart. Bij structurele wijzigingen of wijzigingen n.a.v. gepland onderhoud is dit de verantwoordelijkheid van het **Districtshoofd**. De **Teamleider** stuurt de bekendmaking naar de Waterkamer. De **Waterkamer** is verantwoordelijk voor het publiceren van de bekendmaking. Structurele wijzigingen moeten daarnaast via een officiële bekendmaking (o.a. via Staatscourant) worden gepubliceerd.

⁷ Op moment van schrijven van deze versie van het document is Digitaal Loket Bijzonder Transport onderdeel van de afdeling Operationele Ondersteuning W&S.



6.1.4 Inspelen op operationele meldingen

Tijdens het uitvoeren van het reguliere bedienproces komen geregeld bijzondere situaties voor. Meldingen van deze situaties worden vastgelegd. Op basis van de vastgelegde operationele meldingen kunnen trends worden geconstateerd. Het is de verantwoordelijkheid van de **Teamleider** om naar dergelijke trends te zoeken. Deze trends kunnen reden zijn om maatregelen te nemen die veiligheid en/of vlotheid kunnen verbeteren. De **Teamleider** is bevoegd om maatregelen te nemen. De **Teamleider** heeft de verantwoordelijkheid de operators hierover in te lichten en de maatregel op te nemen in het bedienhandboek.

6.1.5 Inspelen op ontwikkelingen in de omgeving

Naast de trends in de operationele uitvoering van de bediening kunnen er ook allerlei ontwikkelingen in de omgeving van de sluis of brug plaatsvinden die invloed hebben op de uitvoering. Bijvoorbeeld nabije bouwactiviteiten, toenemende verkeersdrukte, et cetera.

Het is de verantwoordelijkheid van de **Teamleider** om de uitvoering van de bediening af te stemmen op zulke ontwikkelingen. De **Teamleider** kan maatregelen om in te springen op de ontwikkelingen in gang zetten. Daadwerkelijke maatregelen (zoals aanpassing van bedieningsregime) worden genomen door de daarvoor verantwoordelijke rol.

6.1.6 Verlenen recht op voorschutting

Normaal gesproken geldt dat het toerbeurtprincipe wordt gehanteerd bij het laten passeren van schepen bij sluisen en bruggen. Dat wil zeggen: "wie het eerst komt, die het eerst maalt". Er zijn een aantal categorieën schepen die recht hebben op voorschutting, waarmee ze zijn uitgezonderd van het toerbeurtprincipe (BPR art. 6.28b lid 1, onder a, RPR art. 6.29 onder a, SRKGT art. 39 lid 5, onder a). Bovendien is de **HID van het regionale organisatieonderdeel** bevoegd om het recht op voorschutting te verlenen aan individuele schepen (BPR art. 6.28b lid 1, onder b, RPR art. 6.29 onder b, SRKGT art. 39 lid 5, onder b). In dat geval moet het verleende recht onverwijld doorgegeven worden aan het betreffende object en de operators ter plaatse.

6.1.7 Beheren van ligplaatsen

Deze taak heeft geen directe relatie met het bedienproces, maar kan wel als verantwoordelijkheid aan een **Operator** worden toegewezen. Dit gebeurt met name wanneer een ligplaats binnen het zicht van de sluis of brug ligt. Het gaat nadrukkelijk niet om de wachtplaatsen bij een sluis of brug.

Het betreft het geven van informatie over de beschikbare ruimte in ligplaatsen voor zover dit kan worden geconstateerd door de operator. Daarbij volgt de operator het ter plaatse geldende ligplaatsenbeleid. Verder heeft de operator de verantwoordelijkheid eventuele overtredingen van regels ten aanzien van ligplaats nemen bij constatering te melden aan een mobiel verkeersleider. De mobiel verkeersleider heeft bevoegdheid om handhavend op te treden.

6.2 Raakvlakken i.r.t. Handhaving





6.2.1 Toezicht houden

De **Operator** kan een corrigerende opmerking maken wanneer hij ziet dat de vaarregels (SVW, Binnenvaartwet) niet worden nageleefd. Voorbeelden zijn zaken als gevoerde verlichting, roekeloos vaargedrag, bemanningssterkte, ligplaatsen, ankerverboden, snelheid van vaarweggebruikers, door rood(-groen) varen, visverboden, zwemverboden, overige gevaarlijke situaties en overlast in het algemeen. Indien geen gehoor wordt gegeven aan de opmerking van de **Operator**, dan dient de **Operator** dit te melden aan een **Mobiel verkeersleider** die is aangewezen als BOA (Bijzondere Opsporingsambtenaar). De **BOA** is verantwoordelijk voor handhaving en kan zo nodig proces-verbaal opmaken.

6.2.2 Taken waarvoor operator geen bevoegdheid heeft

Verzoeken van bijvoorbeeld deurwaarders om te assisteren bij het beslagleggen op schepen of om medewerking te verlenen om het schip niet te schutten, maar ook vragen van o.a. de politie, mogen niet door operators in behandeling worden genomen. Indien er onverhoopt een verzoek of bevel van de Officier van Justitie aan te pas komt, dan moet de operator eerst contact opnemen met de **Officier van Dienst** of de **Teamleider**. Ook verzoeken tot het geven van (reis)informatie over schepen met voorgenomen beslaglegging die het object naderen of passeren, mogen niet worden gehonoreerd.

6.3 Raakvlakken i.r.t. Assetmanagement

Het proces Assetmanagement heeft de verantwoordelijkheid voor het beheren van het areaal, waaronder de bedienlocaties. Voor kleinere bedienobjecten waarbij het scheepsaanbod beperkt is, worden bepaalde beheertaken (zie onderliggende paragrafen) bij de Operator belegd. In overleg tussen het **Districtshoofd** en de **Teamleider** wordt bepaald of en zo ja, welke neventaken bij de Operator worden belegd.

In deze paragraaf komen de volgende onderwerpen aan bod:

- Inbreng eisen en wensen Bediening bij opstellen klanteisen projecten (aanleg, vast en variabel onderhoud);
- Toegangsbeveiliging van bedienobjecten;
- Begeleiden van bezoekers; en
- Taken m.b.t. alarmen.

6.3.1 Opstellen klanteisen

Binnen het proces Assetmanagement wordt uitvoering van werkzaamheden aan het areaal voorbereid. De werkzaamheden kunnen betrekking hebben op aanleg, vast onderhoud en/of variabel onderhoud. Het district stelt de klanteisen die van toepassing zijn op zulke werkzaamheden op. Het **Districtshoofd** is verantwoordelijk voor het opstellen van de klanteisen. Daarbij moeten eisen en wensen vanuit het proces Bediening (organisatieonderdeel VWM) worden meegenomen.

6.3.2 Toegangsbeveiliging van bedienobjecten

De toegangsbeveiliging voor objecten en dan met name van technische ruimtes moet zijn geregeld in een sleutelplan. Een sleutelplan beschrijft het beheer van sleutels voor de toegang tot verschillende ruimtes en de voorwaarden waaronder een persoon bevoegd is tot het gebruik van een sleutel om toegang te krijgen tot een





ruimte. In het sleutelplan kan het beheer van sleutels van een object bij de **Operator** worden belegd.

Het opstellen en beheren van een sleutelplan is verantwoordelijkheid van het **Districtshoofd**.

6.3.2.1 Beveiligingstaken

Beveiligingstaken bestaan uit toegangscontrole en het aanspreken van onbevoegden op ongeoorloofd betreden van objecten.

Bewaking van het object is een verantwoordelijkheid van het **District**, waarbij eventueel afspraken kunnen worden gemaakt over (tijdelijke) uitvoering door de **Operator** (betreffende het bediengebouw).

6.3.3 Bezoekersbegeleidingstaken

Het begeleiden van vooraf aangemelde bezoekers kan door operators worden uitgevoerd. Uitvoering van de taak mag geen nadelige consequenties hebben voor het uitvoeren van operationele taken.

Begeleiden van bezoekers is een verantwoordelijkheid van het **District**, waarbij eventueel afspraken kunnen worden gemaakt over (tijdelijke) uitvoering door de **Operator**.

6.3.4 Taken m.b.t. alarmen

6.3.4.1 Inbraakalarm

In gebouwen die voorzien zijn van inbraakalarmsystemen, dient de **Operator** het inbraakalarm in te schakelen voordat hij als laatste het gebouw verlaat, of uit te schakelen voordat hij als eerste het gebouw betreedt. Dit is vooral op de kleinere objecten van toepassing alwaar niet 24x7 uur bediend wordt.

Bij objecten die op afstand worden bediend, worden inbraakalarmen op afstand in- en uitgeschakeld.

6.3.4.2 Brandalarm

Brandalarmen worden over het algemeen opgevangen door een geautomatiseerd systeem op afstand. Het treffen van voorbereidingen voor het blussen van de brand, zoals het inschakelen van pompen van de bluswatervoorziening, is een verantwoordelijkheid van het **District**, waarbij eventueel afspraken kunnen worden gemaakt over (tijdelijke) uitvoering door de **Operator**.

Uiteraard mogen deze taken alleen worden uitgevoerd onder de voorwaarde dat zijn eigen veiligheid gewaarborgd is.

6.4 Raakvlakken i.r.t. Realisatie aanleg & onderhoud

Vanuit de bediening worden een aantal taken uitgevoerd waarbij ondersteuning aan het onderhoud van het object wordt geleverd. De **Operator** is daarbij verantwoordelijk voor de primaire processen (brugproces en sluisproces). De **Opdrachtnemer** is verantwoordelijk voor de technische afhandeling van het onderhoud. Hierbij moet de **Operator** de gestelde generieke en specifieke randvoorwaarden in acht nemen. Deze randvoorwaarden moeten zijn opgenomen in de (object) specifieke instructies.





6.4.1 Taken m.b.t. samenwerking met de Operator

De **Opdrachtnemer** mag alleen aan onderhoud beginnen als dit tijdig is gemeld (tenzij het een storing betreft) en als de **Operator** aan heeft gegeven dat hij het object bedieningstechnisch in een veilige stand heeft gezet. Daartoe moet de **Opdrachtnemer** zich melden bij de **Operator** en de **Operator** moet dit registreren (bijv. t.b.v. overdracht). Bovendien moeten er afspraken zijn gemaakt over het verloop van het onderhoud en de bijzonderheden waarmee rekening gehouden moet worden. De **Opdrachtnemer** moet ook melden wanneer de werkzaamheden zijn afgerond.

Het betreft de volgende taken:

- Ondersteuning bij testen niet vaak gebruikte bewegingswerken;
- Assisteren bij onderhoud;
- Toezicht bij onderhoud.

6.4.1.1 Testen van niet vaak gebruikte bewegingswerken

Het testen van bewegingswerken die niet vaak gebruikt worden – bijvoorbeeld middensluisdeuren – is een taak van de **Opdrachtnemer**. De **Opdrachtnemer** zoekt de **Operator** de bediening uit te voeren met de reguliere bediening.

De **Operator** beoordeelt of dit kan in relatie tot het totale proces en verricht de bedieningshandeling. De **Opdrachtnemer** ziet toe dat het technisch proces goed verloopt.

In sommige gevallen kan of moet een test niet met reguliere bediening worden uitgevoerd. In dat geval is de **Opdrachtnemer** verantwoordelijk voor het uitvoeren van de bediening met de onderhoudsbediening of noodbediening. Wanneer het object tijdens de testen in gebruik blijft, dan blijft de **Operator** verantwoordelijk voor de primaire processen (brugproces, schutproces) en bepaalt hij of er door de **Opdrachtnemer** bediend mag worden met onderhoudsbediening. Dat betekent dat wanneer het nodig is het landverkeer te regelen, anders dan door middel van de bedienmaatregelen die de **Operator** tot zijn beschikking heeft, een **Weginspecteur** of **Verkeersregelaar** moet worden ingezet.

6.4.1.2 Assisteren bij onderhoud

Bij onderhoud aan een sluis of brug dienen vaak bedienhandelingen te worden uitgevoerd met onderhoudsbediening. Onderhoudsbediening is het tijdens onderhoud uitvoeren van bedienhandelingen om bijvoorbeeld storingen te zoeken en te verhelpen, testen uit te voeren en bewegingswerken te smeren.

Wanneer het object tijdens het onderhoud in gebruik blijft, dan blijft de **Operator** verantwoordelijk voor de primaire processen (brugproces, schutproces) en bepaalt hij of er door de **Opdrachtnemer** bediend mag worden met onderhoudsbediening. De **Opdrachtnemer** voert de bediening zelf uit (drukt op de knoppen), een **Operator** maakt zelf dus geen gebruik van onderhoudsbediening.

Dat betekent dat wanneer het nodig is het landverkeer te regelen, anders dan door middel van de bedienmaatregelen die de **Operator** tot zijn beschikking heeft, een **Weginspecteur** of **Verkeersregelaar** moet worden ingezet.

Afhankelijk van het soort onderhoudswerkzaamheden zullen tijdens of na afloop van het onderhoud wel of geen proefdraaiingen plaatsvinden. In geval van bijvoorbeeld het reinigen van scheepvaartverkeersseinen is een proefdraaiing niet nodig. Een proefdraaiing houdt in dat de **Operator** met reguliere bediening het bedienproces doorloopt om te testen of alles juist functioneert. De **Opdrachtnemer** is verantwoordelijk voor het vaststellen dat alles technisch integer is d.m.v. het doorlopen



van alle noodzakelijke technische tests. Het **IPM team** is verantwoordelijk voor de controle of de Opdrachtnemer zich heeft gehouden aan de geldende procedures, waarna de Operator groen licht gegeven wordt om de mogen bedienen. Tijdens het proefdraaien moet het object worden gestremd. Of een proefdraaiing moet worden uitgevoerd staat beschreven in de onderhoudsinstructies van het object. Tevens staat beschreven welke bedienhandelingen moeten worden uitgevoerd en welke bijzondere verkeersmaatregelen er genomen moeten zijn om een proefdraai te kunnen doen. Als laatste staat in de onderhoudsinstructies ook beschreven welke rol verantwoordelijk is voor het vrijgeven van het object voor de reguliere bediening.

Indien er sprake is van nieuwbouw, groot onderhoud/renovatie en het object volledig "uit het verkeer" genomen is, dan is het volledige bedienproces in handen van verantwoordelijkheid van de uitvoerende organisatieonderdelen/ Opdrachtnemers.

Bij regulier onderhoud dient planmatig te worden gewerkt, dat wil zeggen, dat alle onderhoud – met uitzondering van urgente storingen – afgestemd dient te zijn met de nautisch verantwoordelijke, de **Teamleider**. Een **Operator** controleert of **Opdrachtnemers** zich aan deze planning houden, ook indien werkzaamheden uitlopen. In geval van afwijkingen meldt de **Operator** dit aan de **Teamleider** en registreert dit in het Digitaal Journaal.

6.4.1.3 Toezicht bij onderhoud

Opdrachtnemers dienen geldende veiligheidsvoorschriften na te leven. De **Operator** heeft geen verantwoordelijkheid ten aanzien van het toezicht op het naleven van de *veiligheidsmaatregelen*. Als de **Operator** echter onregelmatigheden constateert dan moet hij de **Opdrachtnemer** hierop aanspreken en dient de **Operator** een melding te maken aan de **Teamleider**.

6.4.2 Taken m.b.t. Realisatie aanleg

Het proces Realisatie aanleg is uitgebreid beschreven in de **[Werkwijzer Aanleg]**. In deze paragraaf worden slechts een aantal aandachtspunten aangehaald die bij de toepassing op beweegbare bruggen en schutsluizen benadrukt dienen te worden.

- **Specificatie**: Het betreft het specificeren van de eisen aan de uit te voeren werken;
- **CE-markering**: Het betreft de certificering van opgeleverde werken.

6.4.2.1 Specificatie

In de landelijke kaders voor aanleg, renovatie, beheer, onderhoud en bediening van schutsluizen en beweegbare bruggen worden specificaties opgenomen. Deze specificaties moeten ervoor zorgen dat alle realisatie van werken volgens dezelfde voorschriften worden gerealiseerd.

De verantwoordelijkheid voor het opstellen en beheren van de specificaties is verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen conform **[Topkader bediening]**. De specificaties die onderdeel uitmaken van LBS worden vastgesteld door de regiegroep Werkwijzer Aanleg en zijn daarmee opgenomen in de **[Werkwijzer Aanleg]**.

Het **Districtshoofd** heeft de verantwoordelijkheid om bij het opstellen van de klanteisen volgens de beschikbare landelijke kaders te werken. Tevens heeft het **IPM team** bij het samenstellen van het uiteindelijke eisenpakket richting de markt de verantwoordelijkheid de landelijke kaders te volgen.



Dat betekent dat de specificaties moeten worden opgenomen in de aanbesteding naar de markt.

Afwijking van de landelijke kaders is in sommige gevallen mogelijk. Een verzoek tot afwijking wordt ingediend bij loketkaders@rws.nl.

Op het **[Samenwerkingsportaal LBS]** is een folder "melden van issues of afwijken van kaders" aanwezig. In deze folder bevindt zich een formulier waarmee een afwijking kan worden gemeld.

Rol van Bediening

Bij de voorbereidingsfase is het van belang dat de eisen en wensen vanuit het proces Bediening worden meegenomen. Dit om te voorkomen dat iets wordt gerealiseerd dat niet voldoet voor uitvoering van het proces Bediening. VWM levert hiervoor input vanuit de afdelingen OSW (Operationeel Scheepvaartverkeer- en watermanagement) en OO (Ondersteuning operaties water en scheepvaart)

6.4.2.2 CE-markering

Conform de Warenwet en het Warenwetbesluit machines (implementatie van Europese Machinerichtlijn) moeten machines die voor de eerste maal op de markt gebracht worden en/of voor de eerste maal in gebruik worden genomen voorzien zijn van CE-markering. Beweegbare bruggen en schutsluizen worden gezien als machines conform de definitie van de Warenwet. Verdere uitwerking van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden m.b.t. CE-markering zijn beschreven in het **[Kader Machineveiligheid]**.

Het **IPM team** dat realisatie aanbesteedt, heeft de verantwoordelijkheid om volgens de beschikbare landelijke kaders te werken. Dat betekent dat de acceptatie van de uitgevoerde werken alleen mag plaatsvinden als het object voldoet aan de aangegeven landelijke kaders en indien noodzakelijk voorzien is van CE-markering. Tevens heeft de Opdrachtgever een onderzoeksverplichting om vast te stellen dat een CE-markering terecht is afgegeven. Zie voor een verdere toelichting op taken en verantwoordelijkheden tijdens de realisatiefase de **[Werkwijzer Aanleg]**.

6.4.3 Taken m.b.t. Realisatie onderhoud

Het proces Realisatie onderhoud kent nog geen uitgebreide beschrijving zoals die voor Realisatie Aanleg wel bestaat. Er is echter binnen PPO wel de afdeling Werkwijze Productie en Projectmanagement welke is aangewezen om de werkwijze van het proces Realisatie onderhoud landelijk uniform te beschrijven.

In deze paragraaf worden slechts een aantal aandachtspunten aangehaald die bij de toepassing op beweegbare bruggen en schutsluizen benadrukt dienen te worden.

- Afstemmen werkzaamheden met Opdrachtnemers;
- Behandelen aanvragen hinder;
- Plannen en uitvoeren proactief onderhoud/renovatie;
- Beheren werkinstructies onderhoud.

6.4.3.1 Afstemmen werkzaamheden met Opdrachtnemers

De coördinatie voor de uitvoering van werkzaamheden ligt bij de **Opdrachtnemer** van het onderhoudscontract. De **Opdrachtnemer** vraagt toegang aan via een centraal meldpunt (verkeersloket/nautisch centrum), welke verantwoordelijk is voor het regelen van de toegang tot het object.

Op de dag van de werkzaamheden moet de **Opdrachtnemer** zich aan- en afmelden bij de operator indien werkzaamheden plaatsvinden in de nabijheid van beweegbare



delen. Daarbij moet het object buiten werking worden gesteld. Vanwege de uitvoering van veiligheidskritische handelingen moet de **Operator** te allen tijde op de hoogte zijn van de personen en werkzaamheden die op zijn object plaatsvinden en het primair proces raken. Er mogen geen werkzaamheden die het primair proces raken plaatsvinden wanneer de **Operator** daar nog geen toestemming voor heeft gegeven en het object in veilige stand is geplaatst. Coördinatie van werkzaamheden op het object die niet het primair proces raken is de verantwoordelijkheid van het district.

6.4.3.2 Behandelen aanvragen hinder

Het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden zal veelal hinder veroorzaken voor weg- en/of vaarweggebruikers. Conform de werkwijzers Minder Hinder [**Minder Hinder**] zal de **Opdrachtnemer** de planning voor uitvoering van werkzaamheden met bijbehorende hinder afstemmen met het **Verkeersloket**. Het **Verkeersloket** moet daarbij ook ARBO en nautische veiligheid borgen.

Het **Districtshoofd** is verantwoordelijk voor het goedkeuren van de planning en de daaruit voortvloeiende hinder. Het **Districtshoofd** raadpleegt **VWM** (afdeling OSW voor de betreffende corridor) voor advies over de impact van de hinder op weg- en scheepvaartverkeer.

6.4.3.3 Plannen en uitvoeren preventief onderhoud/renovatie

Het plannen en uitvoeren van vast en klein variabel onderhoud valt onder het onderhoudscontract en is daarmee de verantwoordelijkheid van de **Opdrachtnemer**. Daaronder valt ook het aanmelden en afmelden van werkzaamheden aan de objecten.

In alle gevallen blijft het **IPM team** dat het contract beheerst in samenspraak met de **Districtshoofd** verantwoordelijk voor de toestemming om hinder te veroorzaken.

6.4.3.4 Beheren werkinstructies onderhoud

De werkinstructies voor het uitvoeren van onderhoud bevat een aantal aspecten met verschillende bijbehorende verantwoordelijkheden:

- Uitvoering onderhoudswerkzaamheden;
- Voor werkzaamheden in de nabijheid van beweegbare delen de beweegbare delen buiten werking stellen zodat bediening onmogelijk is;
- Interactie tussen operator en uitvoerder onderhoud;
- Toegangsbeveiliging.

Uitvoering onderhoudswerkzaamheden

De werkinstructies die gelden voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden zijn de verantwoordelijkheid van de **Opdrachtnemer**. In het onderhoudscontract zal het **IPM team** aanvullende eisen stellen aan de manier waarop onderhoud wordt uitgevoerd. De werkinstructies van de **Opdrachtnemer** zullen hieraan moeten conformeren. Daarnaast zullen de werkinstructies moeten voldoen aan geldende wet- en regelgeving en van toepassing zijnde normen.

Het **IPM team** is verantwoordelijk voor het controleren op naleving van de contracten, wetgeving en normen en zal dit doen door middel van een audit op inhoud, bekendheid en naleving van werkinstructies.

Interactie operator en uitvoerder onderhoud

De werkinstructies voor de interactie tussen de operator en de uitvoerder van het onderhoud moeten zowel in het bedienhandboek (verantwoordelijkheden **Operator**) als in de werkinstructies van de **Opdrachtnemer** (verantwoordelijkheden **Uitvoerder onderhoud**) worden opgenomen.



De **Opdrachtnemer** is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden. Hij meldt uitvoering van de werkzaamheden aan een sluis of brug bij de **Operator**. Wanneer bedienhandelingen nodig zijn dan verzoekt hij de **Operator**:

- deze uit te voeren (bij reguliere bediening); of
- de handelingen te mogen uitvoeren (bij onderhouds- of noodbediening).

Zie voor de verantwoordelijkheden van de **Operator** ook paragraaf 4.4.7.

6.4.4 Procedures m.b.t. storingen

Storingen aan de objecten zorgen veelal voor hinder voor de bediening met als gevolg hinder voor scheepvaart- en of wegverkeer. Een efficiënte en effectieve procedure voor afhandeling van storingen is van groot belang om de beschikbaarheid van het object zo hoog mogelijk te houden.

De procedure moet in ieder geval beschrijven hoe een storing gemeld moet worden, hoe deze opgevolgd moet worden en moet ook beschrijven hoe de verschillende belanghebbenden informatie verkrijgen over de voortgang van de opvolging van de storing.

De processen Bediening, Assetmanagement, Realisatie aanleg en onderhoud alsmede Informatievoorziening spelen een rol in het afhandelen van storingen.

Vanuit het proces Bediening is de **Operator** verantwoordelijk voor het melden van geconstateerde storingen.

Vanuit het proces Realisatie onderhoud is de **Opdrachtnemer** in opdracht van het **IPM team** verantwoordelijk voor het adequaat afhandelen van storingen. Daarbij is het van belang dat storingen daadwerkelijk worden opgelost in plaats van het resetten van de storing (van Reset naar Fix-it).

Vanuit het proces Assetmanagement is het **Districtshoofd** verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van het object en zal vanuit die verantwoordelijkheid inzicht willen hebben in de afhandeling van storingen.

Vanuit het proces Informatievoorziening is de CIV verantwoordelijk voor het leveren van ICT die de storingsprocedure ondersteunt. Ook is CIV verantwoordelijk voor de ondersteuning vanuit het Security Operations Center (SOC) voor de ondersteuning bij Cybersecurity incidenten.

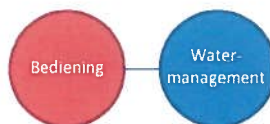
Zie ook het **[Kader Operationeel beheer Schutsluis]** en **[Nota beheerprocessen]**.

6.5 Raakvlakken i.r.t. Watermanagement

De bediening van beweegbare bruggen en schutsluizen heeft raakvlakken met watermanagement. Enerzijds heeft de schutsluis zowel een functie binnen het scheepvaartverkeersmanagement als binnen het watermanagement, anderzijds is bediening van beweegbare bruggen en schutsluizen op bepaalde locaties gecombineerd met de bediening van watermanagement objecten.

6.5.1 Functie van de sluis

Een schutsluis kent naast de functie "Passeren scheepvaart" ook de functies "Keren water", "Spuien water" en "Scheiden zoet/zout". (zie **[Systeemspecificatie schutsluis]**).





Reguliere bediening van een schutsluis omvat in ieder geval de ondersteuning van de functie "Passeren scheepvaart". Hiertoe worden schuttingen gerealiseerd conform het bedienproces beschreven in **[Basisbeschrijving bediening]**. Afhankelijk van de locatie van de sluis zal ook reguliere bediening plaatsvinden ten behoeve van één of meer van de watermanagement functies. Dit betreft met name het bedienen ten behoeve van de functie "Spuien water". De functie "Scheiden zoet/zout" wordt over het algemeen geautomatiseerd ondersteund.

Wijzigingen functies schutsluis

In bijzondere situaties kan het nodig zijn de bediening van de schutsluis voor een functie te wijzigen (i.h.k.v. waterakkoorden). Zo kan bijvoorbeeld bij laag water worden besloten dat slechts beperkt of in het geheel niet meer gesloten mag worden (opheffen functie "Passeren scheepvaart"). Een ander voorbeeld is dat de deuren van beide kolkhoofden worden opengezet (opheffen functie "Keren water"). De verantwoordelijkheid voor het bepalen van wijzigingen in de functies van een sluis ligt bij het **Districtshoofd**, waarbij hij de acties afstemt op de afspraken over waterverdeling zoals vastgelegd in betreffende waterverdragen of peilbesluiten. Voor onderkende situaties zal de noodzakelijke afhandeling zijn beschreven in het calamiteitenplan/draaiboek. Communicatie richting de operator is verantwoordelijkheid van **Teamleider**, inclusief toestemming/opdracht voor gebruik overbruggingen wanneer dit nodig is.

Overbrugging veiligheidsfunctie

Sommige wijzigingen in de toestand van een schutsluis zijn niet vrij toegankelijk via reguliere bediening of slechts toegankelijk via onderhoudsbediening, omdat de wijziging een veiligheidsfunctie overbrugt. Een voorbeeld hiervan is het spuien van water via de sluiskolk (m.b.v. nivelleerschuiten) in het geval de sluis niet standaard bedoeld is om mee te spuien, waarbij de veiligheidsfunctie I (Vergrendeling nivelleermiddel – nivelleermiddel, zie **[Beschrijving Veiligheidsfuncties]**) wordt overbrugd. Het gebruik maken van een overbrugging mag niet vrij toegankelijk zijn vanuit het reguliere bedienproces en wordt afgeschermd door middel van een sleutelschakelaar of wachtwoord. Een operator is dan ook niet bevoegd om een overbrugging te gebruiken, tenzij hij hiervoor toestemming/opdracht heeft gekregen van de **Teamleider**. Het is dus niet toegestaan een overbrugging te gebruiken als regulier bedieninstrument. In **[Beschrijving Veiligheidsfuncties]** is beschreven welke overbruggingen toegankelijk mogen zijn in welke bedienvorm.

6.5.2 Bediening van watermanagement objecten

Naast de bediening van beweegbare bruggen en/of schutsluizen ten behoeve van het scheepvaartverkeer heeft de operator in veel gevallen ook de verantwoordelijkheid de bediening van watermanagement objecten uit te voeren. Het betreft de bediening van onder andere stuwen, gemalen en spuisluizen. Uitvoering van het watermanagement valt onder de verantwoordelijkheid van de **Teamleider**. Daarmee ligt ook de verantwoordelijkheid voor dat deel van het bedienhandboek dat van toepassing is op de watermanagement objecten bij de **Teamleider**. In dit deel van het bedienhandboek is beschreven welke bedienhandelingen moeten worden uitgevoerd bij welke omstandigheden (waterstand, wind, ...). Wanneer het bedienhandboek geen uitkomst biedt, dan is de **Teamleider** het aanspreekpunt.



6.6 Raakvlakken i.r.t. Crisismanagement

Het proces Crisismanagement bestaat uit de processtappen Preparatie, Preventie, Proactie, Respons en Nazorg. Daarbij betreft de processtap Respons de daadwerkelijke operationele afhandeling.

De toewijzing van verantwoordelijkheden voor taken in het proces Crisismanagement zijn afhankelijk van de ernst van een situatie en de daaruit volgende opschaling naar incident/calamiteit/crisis. De opschaling binnen Rijkswaterstaat bestaat uit fasen 0 tot en met 3. Bij fase 0 is sprake van een incident, bij fase 1 van een calamiteit en bij fase 2 en 3 is sprake van een crisis. Onderstaand is de rol van VWM en de regionale organisatieonderdelen kort toegelicht. Meer informatie is te vinden in **[Beleidskader Crisisorganisatie]**.

Fase 0: Incident

De definitie van een incident (fase 0) is dat er geen of gering effect is op de omgeving en dat de afhandeling routinematig door één of enkele personen kan plaatsvinden.

De **Crisiscoördinator VWM** (in afstemming met **Crisiscoördinator regionaal organisatieonderdeel**) is verantwoordelijk voor:

- het opstellen van incidentmanagementplannen, en
- het opstellen van evaluaties.

De **Officier van Dienst – Water- en scheepvaartzorg** is verantwoordelijk voor de afhandeling van incidenten, het opschalen naar fase 1 en het informeren van het regionale organisatieonderdeel bij opschalen naar fase 1.

Fase 1: Calamiteit

De definitie van een calamiteit (fase 1) is dat er een beperkt effect is op de omgeving, er geen schade is aan het areaal, er sprake is van bronbestrijding en dat voor de afhandeling sprake is van coördinatie op locatie.

De **Crisiscoördinator regionaal organisatieonderdeel** (in afstemming met **Crisiscoördinator VWM**) is verantwoordelijk voor het opstellen van calamiteitenbestrijdingsplannen.

De **Officier van Dienst** is verantwoordelijk voor de afhandeling van calamiteiten en het opschalen naar fase 2.

De **Crisiscoördinator VWM** (in afstemming met **Crisiscoördinator regionaal organisatieonderdeel**) is verantwoordelijk voor het opstellen van evaluaties.

Fase 2/3: Crisis

De definitie van een crisis (fase 2/3) is dat er een groot effect is op de omgeving (fase 2) of dat er regiogrensoverschrijdend effect is (fase 3), er schade is aan het areaal, er sprake is van broneffectbestrijding en dat voor de afhandeling sprake is van coördinatie op regionaal niveau (fase 2) of regio-overschrijdend niveau (fase 3).

De **Crisiscoördinator regionaal organisatieonderdeel** (in afstemming met **Crisiscoördinator VWM**) is verantwoordelijk voor het opstellen van risicoanalyses en op basis daarvan crisisplannen en het bijdragen aan crisisplannen van partners als veiligheidsregio's, waterschappen et cetera.

De **Crisiscoördinator regionaal organisatieonderdeel** is ook verantwoordelijk voor het Regionaal Crisis Team en het opstellen van evaluaties.

6.6.1 Evaluatie van significante ongevallen

Het uitvoeren van evaluaties van nautische ongevallen (PIN9) is een verplichting (3 per regio in 2015) voor alle regio's van Rijkswaterstaat. Door middel van kwalitatief goede evaluaties krijgt RWS inzicht in mogelijke verbeteringen van de veiligheid op de vaarwegen. De evaluatie is dus een zinvolle activiteit die bijdraagt aan het conti-



nue verbeteren van prestaties. De kwaliteit wordt bereikt door het doorlopen van 5 stappen en een procesmatige toets door WVL. Het initiatief tot evaluatie en de kwaliteitsborging van de uitgevoerde evaluaties ligt primair bij de regio en de **Directeur Netwerkmanagement** draagt de verantwoordelijkheid hiervoor. Nautische medewerkers bij VWM worden in geval van een evaluatie door de regio benaderd om hun ervaring en inzicht te delen. Zie verder:

http://corporate.intranet.rws.nl/Kennis_en_Expertise/Kennisvelden/Veiligheid/Nautische_Veiligheid/2012.12.03/Evaluatie_Incidenten_PIN9.htm



6.7 Raakvlakken i.r.t. Informatievoorziening

Het is de verantwoordelijkheid van de afdeling **VWM Operationele Ondersteuning** aan het functioneel beheer (**VWM Functioneel beheer Verkeerssystemen**) aan te geven welke eisen zij stellen aan de beschikbaarheid van informatie. **VWM Operationele Ondersteuning** bundelt input van de **Operator** – vanuit zijn verschillende rollen – en de **Teamleider**. Daarnaast hebben zij de verantwoordelijkheid storingen aan de informatievoorziening snel en volledig te melden.

De **Operator** is degene die tijdens de uitvoering van de bediening veel gegevens zelf in ICT systemen invoert. Het is de verantwoordelijkheid van de **Operator** – vanuit zijn verschillende rollen – er op te letten dat de kwaliteit van ingevoerde gegevens op orde is.

De Operator is bij de uitvoering van zijn taken verantwoordelijk voor het veilig omgaan met bediensystemen. Zie verder **[Bedienhandboek]**, paragraaf 4.10.

De **Teamleider** heeft de verantwoordelijkheid de operator te instrueren op invoer van kwalitatief juiste gegevens en op veilig omgaan met bediensystemen (zie **[Cybersecurity implementatierichtlijn]**) juist te instrueren en moet daarnaast de kwaliteit van ingevoerde gegevens bewaken.

VWM, afdeling Functioneel beheer Verkeerssystemen is verantwoordelijk voor het functioneel beheer en **CIV, directie OSR** is verantwoordelijk voor het applicatiebeheer. Dit omvat het benoemen en beschikbaar stellen van functionaliteit voor het inwinnen, raadplegen, bewerken van informatie.



6.8 Raakvlakken i.r.t. Omgevingsmanagement

Omgevingsmanagement betreft het onderhouden van relaties met partners en het communiceren met het publiek. Wanneer het regionale partners betreft of communicatie met het publiek binnen de regio is het de verantwoordelijkheid van het regionale organisatieonderdeel. Wanneer er sprake is van landelijke partners of landelijke communicatie met het publiek dan is het de verantwoordelijkheid van VWM (wanneer het gaat over bruggen en sluisen).

6.8.1 Vragen van vaarweggebruiker en publiek – Informatieverstrekker

Omdat Rijkswaterstaat een publieksgerichte organisatie is, worden vragen van vaarweggebruikers en het algemene publiek beantwoord, en wel door de **Operator** aan wie de vraag is gesteld. De operator kan de vrager als hij het antwoord zelf niet weet doorverwijzen naar het 0800-nummer.

Bij Bediening op Afstand kan ervoor worden gekozen de meldingen die per telefoon binnenkomen te laten afhandelen door een andere rol. Deze rol zet voor het bedienproces relevante binnenkomende telefoongesprekken door naar de betreffende **Operator**. Het is in dat geval de verantwoordelijkheid van de **Hoofdoperator** of **Teamleider** de afhandeling van binnenkomende telefoongesprekken toe te wijzen.



6.8.2 Klachten aannemen – Klachtenaannemer

Klachten van (vaar)weggebruikers worden door de **Operator** doorverwezen naar het 0800-nummer.

Voor het aannemen van klachten geldt dat binnenkomende telefoongesprekken in eerste instantie kunnen worden afgehandeld door een andere rol dan de Operator (zie paragraaf 6.8.1).



Bijlage 1 Overzicht versiewijzigingen

Versie 1.8 (april 2016, onderdeel release 3.1)

- Verwerking review van LBS Klankbordgroep en kwaliteitstoetsen.
- Herschikking van de hoofdstukindelingen.

Versie 1.7 (oktober 2015, onderdeel release 3.1)

- Verwerking review van Anna v.d. Heijden en Pim Zebregt (issues ISS-0159, ISS-0160 en ISS-0161).
- Toevoeging van een taak van Teamleider, Districtshoofd en IPM team n.a.v. een waarschuwing van Karin Visser m.b.t. veiligheid bij werkzaamheden (issue 6.010/ISS-0093).
- Toevoeging van verantwoordelijkheden m.b.t. cybersecurity (issue 00.094/ISS-0073)
- Beschrijving van de taken, verantwoordelijkheden & bevoegdheden aan de hand van rollen i.p.v. functionarissen (issue 06.008/ISS-0091).

Versie 1.6 (februari 2015, onderdeel release 3):

- Belegging van de rol fabrikant (issue 06.001)
zie paragraaf 4.5.1
- Aspecten rondom houding en gedrag (issue 06.002) en risico's en monitoring (issue 06.003)
zie paragraaf 6.8
- Algemene Wet Bestuursrecht (issue 06.004)
Zie paragraaf 3.4
- Taken districtshoofd m.b.t. in beheer nemen object en prioriteren maatregelen opgenomen (issue 06.005)
Zie paragraaf 4.3.3
- Verwerking van OP2015 in het kader (issue 06.006)
Gehele document
- Afhandeling storingen (issue 06.007)
Zie paragraaf 6.4.4 (openstaande punten!!)
- De term centrale bediening is vervangen (issue 00.019)
Gehele document
- Nadruk op taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op raakvlakken
Gehele document, met name paragraaf 6
- Verder uitwerken interne bevoegdheden
Zie paragraaf 3.4
- Wet- en regelgeving is bijgewerkt naar huidig geldend
Zie hoofdstuk 3
- Documentverwijzingen zijn bijgewerkt
Zie hoofdstuk 2

April 2014:

- Het document is ontdaan van dubbelingen (zaken die ook in basisbeschrijving staan + er is verwezen naar het kader BEI in plaats van dat de inhoud dubbelop vermeld wordt in dit document)
- Er is een start gemaakt met het vermelden van de nieuwe benaming cf OP2015

Op 9 december 2013 is de versie 1.5 van het kader vrijgegeven door het programma LBB:



- Belangrijkste wijzigingen: verwerken bestuursbesluit stop/noodstop slagbomen
- Actualisatie inleiding

Op 15 juli 2011 is versie 1.0 van dit document vastgesteld door Bestuur RWS.

De volgende wijzigingen zijn in versie 1.4 doorgevoerd t.o.v. versie 1.0:

- Uitwerking van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van DG RWS tot operator;
- Uitwerking van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden B&O proces;
- Verwerking van gewijzigde wet- en regelgeving en beleid t.a.v. opleidingseisen i.r.t. geven van verkeersaanwijzingen en verkeersinformatie (Nautische Leerlijnen);
- Herstructurering van opzet document;
- Verwijdering van voor kader niet relevante zaken, zoals openstaande punten, verslag werkbijeenkomst et cetera.
- Uitwerking van verantwoordelijkheden operator t.a.v. monitoren bedienproces per processtap;
- Uitwerking taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij overdracht naar andere beheerder of overname van andere beheerder van bediening;
- Aanscherping van juridische grondslag;
- Uitgebreide reviewslag door productgroep, toets op veiligheidsaspecten en juridische aspecten, toets door klankbordgroep LBB.

De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in versie 1.5 t.o.v. versie 1.4:

- De gedetailleerde beschrijving van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in hoofdstuk 5, met name paragraaf 5.2 en onderliggende paragrafen zijn in versie 1.5 verwijderd en geïntegreerd in de Basisbeschrijving werkproces bediening en werking schutsluis en beweegbare brug. Dat heeft tot gevolg dat betreffende hoofdstuk is ingekort tot een samenvatting van de TV&B van de operator met een verwijzing naar de Basisbeschrijvingen.
- Verwerking van issues 101 en 102
- Verwerking van het reviewcommentaar uit toetsing tbv Release 2

LBS 06 Beschrijving taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bediening schutsluis en beweegbare brug

Nummer:	5458
Versie:	1.0
Status:	In beheer
Type:	Kader
Inhoudelijk beheerder:	Nora Schmorak
Verantwoordelijke afdeling:	Afd. Synchro-modaal Vervoer en Scheepv.
Netwerken:	Hoofdvaarwegennet
Rollen:	(...)
Fase:	(...)
Proceseigenaar	Proceseigenaar Verkeer- en Watermanagement