

Plan van aanpak oplossen knelpunten baggerevaluatie



Plan van aanpak oplossen knelpunten baggerevaluatie

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Fryslân, d.d.

Versie 21 oktober 2008
Projectbureau Friese Meren

Bron foto's: Friese Merenproject

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Werkprogramma oplossen knelpunten baggerevaluatie	6
2.1	Vertrekpunten vanuit de baggerevaluatie	6
2.2	Doel en aanpak werkprogramma.....	8
2.2.1	Spoor A, afmaken geplande opgave	9
2.2.2	Spoor B, bepalen streefbeeld en aanpakken knelpunten	11
2.2.3	Spoor C, Structurele aanpak	15
3	Procescoördinator baggeren.....	19
4	Financiering	21
4.1.1	Beoogde resultaten baggeren	21
4.1.2	Overige opgaven	25

1 Inleiding

Het doel van het Friese Merenproject (FMP) is het in alle opzichten realiseren van een kwaliteitsverbetering in het Friese merengebied. Dit houdt ondermeer in dat er geen knelpunten meer zijn in de bevaarbaarheid en dat de belangrijkste recreatieve routes op de gewenste diepte zijn. De provincie zet dan ook in op het op diepte brengen en houden van het vaarnetwerk.

Het projectbureau Friese Meren heeft een baggerevaluatie uitgevoerd, om in kaart te brengen hoe ver deze opgave inmiddels gevorderd is. Uit deze 'Baggerevaluatie Baggerinspanning recreatief vaarnetwerk 2000 t/m 2007' (kortweg baggerevaluatie) is gebleken dat er een aantal knelpunten zijn.

Het evaluatietraject is gestart met zes centrale vragen. De eerste drie zijn in de baggerevaluatie behandeld. De overige vragen zijn:

4. Wat zijn mogelijke impulsen om bij te sturen.
5. Welke aanpassingen zijn nodig in de subsidieverordening en welke overige acties of maatregelen zijn nodig.
6. Op welke wijze dient in de toekomst het 'aanjagen' verder vorm te krijgen.

In dit plan van aanpak (PvA) wordt antwoord gegeven op de vragen 4 en 6. De subsidieverordening is aangepast en wordt separaat met dit plan van aanpak aangeboden aan GS.

Dit Plan van aanpak is als volgt tot stand gekomen:

1. Het FMP heeft het rapport 'Baggerevaluatie baggerinspanning recreatief vaarnetwerk 2000 t/m 2007' ter informatie verzonden aan de Friese gemeenten, Hiswa, Wetterskip Fryslân;
2. Het FMP heeft een ambtelijke workshop georganiseerd op 24 juni 2008. Hierbij waren aanwezig medewerkers van een aantal gemeenten, provincie en Wetterskip Fryslân. De resultaten van de baggerevaluatie zijn gepresenteerd en toegelicht, vervolgens is gezocht naar oplossingen voor de geconstateerde knelpunten;
3. De resultaten van de workshop zijn vertaald in dit PvA
4. Het PvA is besproken in het kernteam bagger (provinciaal ambtelijk deskundigen overleg) en de ambtelijke stuurgroep baggerevaluatie (met vertegenwoordigers van de afdelingen Verkeer en Vervoer, Milieu, Water en FMP).
5. Na goedkeuring door GS, wordt het stuk aangeboden aan het Provinciaal Bestuurlijk overleg Water (PBOW). Hierin zijn vertegenwoordigd: de provincie Fryslân, Wetterskip Fryslân, gemeenten. Tevens wordt het stuk aangeboden aan het ambtelijke over Structureel Overleg Waterbodem (STROW), waarin de baggerende partijen vertegenwoordigd zijn.

2 Werkprogramma oplossen knelpunten baggerevaluatie

In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de vierde onderzoeksvraag: Welke impulsen zijn nodig om bij te sturen.

2.1 Vertrekpunten vanuit de baggerevaluatie

De situatie is dat verschillende partijen verantwoordelijk zijn voor het baggeren van vaarwegen. Sinds 2000 werken deze partijen aan het wegwerken van de knelpunten. De provincie heeft dit proces aangejaagd en heeft een subsidieregeling in het leven geroepen om gemeenten en jachthavens te stimuleren deze knelpunten voor eind 2013 op te lossen. De baggerevaluatie brengt de stand van zaken per eind 2007 in beeld.

Bij de start van het FMP in 2000 is voor het onderhoudsbaggeren een outputindicator (in tweede fase FMP (beoogde) resultaten genoemd) voor onderhoudsbaggeren vastgesteld die luidt: 330-550 km vaarweg baggeren. Onduidelijk was waarop deze indicator destijds gebaseerd was en op welke vaarwegen deze betrekking had.

Om het baggerbeleid (en daarmee de baggerevaluatie) effectiever te maken is in de baggerevaluatie een definitie geven van het netwerk van recreatieve vaarwegen (vaarnetwerk genoemd). Dit vaarnetwerk (op kaart weergegeven in bijlage 1 van de baggerevaluatie) heeft een totale lengte van 930 km. Dit vaarnetwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

- Recreatieve vaarwegen opgenomen in het PVVP (2006) in beheer bij de provincie (circa 550 km).
- Recreatieve vaarwegen opgenomen in het PVVP in beheer bij gemeenten (circa 210 km).
- Taheakke-vaarwegen (circa op 170 km).

De klasse 'Taheakke' is nieuw. Deze is geïntroduceerd omdat er in de subsidieregeling een clausule opgenomen is op basis waarvan GS kan besluiten subsidie toe te kennen aan een vaarweg die niet aan de Dm-criteria (geschikt voor motorboten; aanduiding uit PVVP), maar wel van belang is voor de vaarrecreatie. Deze buitencategorie, ook wel Dm-min genoemd is geen vastgestelde klasse.

De keuze voor wel of niet 'Taheakke' is gebaseerd op de volgende criteria:

- Een minimale doorvaarthoogte van bruggen is 2,0 m;
- De vaarweg maakt een rondje varen mogelijk of het maakt een jachthaven of dorp bereikbaar.

Voor dit vaarnetwerk zijn, op basis van beschikbare resultaten nieuwe resultaten bepaald. Afgerond gelden de volgende (beoogde) resultaten voor de periode 2000 t/m 2013:

- Vaarwegen PVVP in beheer bij de provincie: 435 km baggeren.
- Vaarwegen PVVP in beheer bij gemeenten: 140 km baggeren.
- Taheakke-vaarwegen in beheer bij gemeente: streven naar ten minste 80 km baggeren.

Bij de Taheakke vaarwegen wordt een streefgetal genoemd, omdat de gemeenten van deze categorie de ambitie ten aanzien van bevaarbaarheid bepalen.

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de resultaten van de baggerinspanning van gemeenten en provincie.

	Beheer gemeenten					Beheer provincie		Totaal	
	PVVP vaarwegen		Taheakke vaarwegen		Totaal	Vaarwegen PVVP			
	km	%	km	%	km	km	%	km	%
Beoogd resultaat	140	100 %	80	100 %	220	435	100 %	655	100 %
Gebaggerd / in uitvoering (2000 - mei 2008)	68	49 %	28	35 %	96	224	51 %	320	49 %
Gepland (opgenomen in baggerprogramma's)	49	35 %	33	41 %	82	133	31 %	215	33 %
Resultaat: nog te plannen	23	16 %	19	24 %	42	78	18 %	120	18 %

Tabel 1. Overzicht resultaten baggerinspanning gemeenten en provincie uitgedrukt in lengte vaarweg [km] en percentage van het beoogde resultaat.

Uit de baggerevaluatie is gebleken dat er een aantal knelpunten zijn:

- Er is geen integraal gedragen kader. Het beleidskader wordt gevormd door PVVP (en plan kleine waterrecreatie), maar dit plan vormt geen verplichting voor de overige vaarwegbeheerders. Het beheer en onderhoud is een vrijwillige taak.
- In een aantal gemeentelijke baggerplannen zijn delen van het PVVP-netwerk buiten beschouwing gebleven. De reden hiervan is niet vermeld, ook zijn er geen voorzieningen/reserveringen voor gemaakt. De omvang van het knelpunt is niet bekend omdat er geen gegevens beschikbaar zijn.
- De omvang van de baggeropgave in de Taheakke vaarwegen is onbekend. Dit heeft twee oorzaken. Als eerste zijn er geen meetgegevens bekend van de actuele diepte. Ten tweede is onbekend wat de ambitie is van de verschillende gemeenten ten aanzien van het onderhoud van de Taheakke vaarwegen. Niet elke Taheakke vaarweg vormt een even belangrijke schakel in het vaarnetwerk, gemeenten zullen dus keuzes willen maken.
- De gemeente Boarnsterhim staat onder preventief financieel toezicht en heeft een grote baggerachterstand. De gemeente ligt centraal in het

Friese vaarnetwerk en een groot aandeel van het totale vaarnetwerk ligt in de gemeente.

- De Marrekrite heeft geen doelstellingen ten aanzien van baggeren bij aanlegvoorzieningen vastgelegd. In algemene zin streeft De Marrekrite naar een diepte die overeenkomt met de diepte van de vaarweg. Bij veel aanlegvoorzieningen is de diepte (aanzienlijk) minder groot, waardoor de bereikbaarheid in het geding is. Dit is voor De Marrekrite al jaren een punt van aandacht.
- Er is in de particuliere jachthavens veel minder gebaggerd dan gewenst. Het effect van het aanjagen en de subsidieverordening is voor de jachthavens zeer beperkt geweest.

2.2 Doel en aanpak werkprogramma

Doel van het werkprogramma is het formuleren van acties die nodig zijn om het recreatief vaarnetwerk op de gewenste diepte te krijgen en te houden. Een bijkomend doel is dat de acties aansluiten bij de verplichte implementatie van de waterwet.

Dit werkprogramma steekt in op drie sporen:

- A. Afmaken geplande opgave
- B. Bepalen streefbeeld integraal vaarnetwerk en aanpakken knelpunten
- C. Beschrijven structurele oplossing voor het op diepte houden

In de evaluatie zijn op basis van een voorlopig streefbeeld (vaarnetwerk genoemd) opgaven en knelpunten in beeld gebracht. Over de reeds geplande opgaven is overeenstemming, dit kan dan zondermeer ten uitvoering worden gebracht (spoor A). Dat is ook nodig om vertraging in het baggerproces te voorkomen.

Over het voorlopige streefbeeld (vaarnetwerk) is geen overeenstemming met partijen. Bovendien ontbreken in dit streefbeeld de aanlegvoorzieningen, de meren en de jachthavens. Voorgesteld wordt daarom eerst met de betrokken partijen overeenstemming te krijgen over het integrale streefbeeld (2013). Als resultaat wordt hierbij gedacht aan een overzichtkaart (met vaarwegen, meren, aanlegvoorzieningen en jachthavens) met kwalificaties (vaarwegdiepten en –profielen).

Vervolgens kunnen (met actuele meetgegevens) de knelpunten in beeld worden gebracht, de opgaven gekwantificeerd en ten uitvoer worden gebracht. Tevens vindt er een herdefiniëring van de beoogde resultaten voor baggeren plaats. Het doel is dat het integrale vaarnetwerk in 2013 voldoet aan deze beoogde resultaten en dus aan het integrale streefbeeld (2013).

Spoor C is er vervolgens op gericht dit resultaat in stand te houden. In dit spoor wordt aansluiting gezocht bij de implementatie van de waterwet.

2.2.1 Spoor A, afmaken geplande opgave

Spoor A richt zich op het ten uitvoer brengen van de door de gemeenten en provincie in baggerplannen geformuleerde opgaven. Dit is dus het afmaken van datgene wat gepland is.

Gemeenten

In de baggerevaluatie wordt geconcludeerd dat de gemeenten, met uitzondering van Boarnsterhim redelijk op koers lijken te liggen bij het ten uitvoer brengen van hun eigen baggerprogramma's. Van groot belang is dat de gemeenten op bestuurlijk en ambtelijk niveau betrokken en actief blijven en de middelen ook daadwerkelijk ter beschikking komen. Hier ligt een belangrijke taak voor de procescoördinator baggeren (zie hoofdstuk 3). De geplande opgave van de gemeenten gezamenlijk bestaat uit 49 km PVVP vaarwegen en 33 km Taheakke vaarwegen (zie tabel 1). Hierin zit ook de opgave van de gemeente Boarnsterhim (14 km PVVP en 11 km Taheakke).

De verwachting is dat Boarnsterhim niet in staat is de geplande opgave ten uitvoer te brengen voor eind 2013. De gemeente stelt momenteel voor alle kapitaalgoederen (ondermeer wegen, bruggen en vaarwegen) beheerplannen op. Op basis van deze plannen zal de gemeente keuzen maken over de wijze waarop achterstallig onderhoud wordt aangepakt en gefinancierd. Gezien de centrale ligging van de gemeente in het vaarnetwerk is er een groot maatschappelijk belang dat ook dit deel van het vaarnetwerk voor 2013 op diepte wordt gebracht.

Voorgesteld wordt dat FMP de komende periode gaat verkennen welke mogelijkheden er zijn om de gemeente tegemoet te komen. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan één of twee integrale baggerprojecten (deels) op het grondgebied van de gemeente Boarnsterhim. Het doel is in te steken op projecten waarin naast de baggeropgave ook andere maatschappelijke opgaven gerealiseerd kunnen worden. Het doel is hiermee extra financieringsbronnen aan te boren en eventueel ook subsidie te verkrijgen. Mogelijkheden die zich nu aandienen zijn:

1. Integraal baggerproject Nationaal Park De Alde Feanen
2. Integraal baggerproject Aldfeart en Bangafeart

In onderstaand kader worden de projectideeën toegelicht.

Integraal baggerproject Nationaal Park De Alde Feanen.

Voor dit Nationaal Park (NP) is het beheer en inrichtingsplan richtinggevend. Hierin zijn verschillende opgaven opgenomen voor ondermeer:

- Baggeren
- Natuurontwikkeling
- Waterkwaliteitsverbetering
- Realiseren voorzieningen

Het doel van het project is zoeken naar integrale oplossingen voor de

genoemde opgaven. Het uiteindelijke doel is een toegevoegde waarde voor de natuur- en de recreatiewaarden in het NP. Opgemerkt wordt dat de begrenzing van het NP veel ruimer is dan enkel het natuureservaat De Alde Feanen. Ook het Pikmeer en de Wijde Ee liggen (gedeeltelijk) binnen de begrenzing van het NP. Onderzocht dient te worden welke subsidiebronnen kunnen worden aangewend voor dit project.

De laatste jaren zijn er, ook in Fryslân, positieve ervaringen opgedaan met het toepassen van bagger in natuur- en landbouwgebieden. Deze ervaring kan ook hier naar verwachting worden toegepast. Een actueel (onderzoeks) thema is momenteel het effect van baggeren op de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Integraal baggerproject Snitser Aldfeart en Bangafeart.

Deze vaarwegen vormen de verbinding tussen het Snitser Mar (Tersoalster Syl), de Swette en Sneek. Het is een aantrekkelijke (alternatieve) vaarroute voor kleine motorboten en sloepjes. De sluis in de Aldfeart bij Sneek is in het kader van het FMP vernieuwd. De vaarwegen zijn erg ondiep, waardoor deze route maar zeer beperkt te bevaren is.

Er zijn drie vaarwegbeheerders te weten, de gemeenten Boarnsterhim, Wymbritseradeel en Sneek. Het waterbeheer is in handen van Wetterskip Fryslân. Er is door een aantal van deze partijen aangegeven dat er mogelijkheden zijn in dit gebied werk-met-werk te maken (baggeren, kadeverbetering en toepassen bagger in de landbouw voor perceelsverhoging). Mogelijk zijn er ook mogelijkheden voor het versterken van natuurwaarden en het vergroten van het voorzieningenniveau.

Op basis van de verkenning zal een voorstel bij gedeputeerde staten (en provinciale staten) worden ingediend voor eventuele verder planuitwerking en financiering.

Provincie

Ten aanzien van de provinciale vaarwegen spreekt de baggerevaluatie de verwachting uit dat eind 2009 het gebied van het Friese Merenproject (eerste fase) volledig op de gewenste diepte is. Dit betekent dat er in 2008 en 2009 ca. 133 km conform het baggerplan gebaggerd dient te worden. De middelen voor deze opgaven zijn gereserveerd. De baggeropgave voor de rest van de provinciale wegen valt onder spoor B.

Planning en consequenties provincie

Actie	Planning	Consequentie provincie
Gemeenten geven uitvoering aan baggerplannen en vragen hiervoor subsidie aan	2008 t/m 2013	Subsidiebijdrage van 25 % geschat op € 2.263.750
Verkennen mogelijke integrale bagger projecten in de gemeente Boarnsterhim	2009	€ 35.000 ten laste van voorbereidingsbudget FMP
Vervolg op hiervoor genoemde verkenning	hangt af van nadere besluitvorming	hangt af van nadere besluitvorming

2.2.2 Spoor B, bepalen streefbeeld en aanpakken knelpunten

We weten op basis van de baggerevaluatie dat we er met het ten uitvoer brengen van spoor A niet zijn. Er blijven dan nog knelpunten over. De omvang van deze knelpunten en dus ook de kosten zijn onbekend omdat er geen inzicht in de actuele diepte en geen overeenstemming is over het integrale streefbeeld (2013) van het integrale recreatieve vaarnetwerk.

Op basis van het voorlopige streefbeeld (vaarnetwerk) zijn, in de baggerevaluatie, de beoogde resultaten voor baggeren bepaald. De inschatting is dat voor het halen van de beoogde resultaten in spoor B nog de volgende lengten vaarweg gebaggerd moeten worden:

- 78 km PVVP vaarwegen provincie
- 23 km PVVP vaarwegen gemeenten
- 19 km Taheakke vaarwegen

De knelpunten bij de aanlegvoorzieningen, meren en jachthavens zijn in de baggerevaluatie niet gekwantificeerd en zijn niet opgenomen in de beoogde resultaten voor baggeren.

Bepalen integraal streefbeeld

Er is behoefte aan een integraal streefbeeld (2013) van het integrale recreatieve vaarnetwerk, bestaande uit het geheel van recreatieve vaarwegen, meren, aanlegvoorzieningen en jachthavens. Met dit streefbeeld kunnen we bepalen wat de opgave is in de periode t/m 2013.

Ook in het kader van de implementatie van de waterwet komt streefbeeldbepaling van pas (zie paragraaf 2.2.3, spoor C). Voor de implementatie is namelijk behoefte aan inzicht in de huidige situatie en een streefbeeld. Dit is richtinggevend bij de verplichte bepaling van onderhoudsdiepten en -profielen van de wateren met vaarwegfunctie. De hier gekozen integrale benadering van het vaarnetwerk sluit aan bij de integrale opvatting van het vaarwegbeheer binnen de waterwet.

Voorgestelde aanpak

Meetcampagne

Voorgesteld wordt het proces te starten met een integrale meetcampagne zodat er bij de start van het proces een beeld is van de actuele situatie in de vaarwegen, de meren, bij de aanlegvoorzieningen en eventueel ook jachthavens.

Als eerste dient overeenstemming te worden verkregen over de te meten objecten en de methode. Het voorstel is te kiezen voor het vaarnetwerk, zoals gehanteerd in de evaluatie, aangevuld met de aanlegvoorzieningen (Marrekriteplekken en overige aanlegmogelijkheden) en de meren. Dit betekent dat de jachthavens buiten beschouwing blijven. Hiervoor wordt gekozen omdat de verwachting is dat het verkrijgen van toestemming te veel tijd vergt.

Voorgesteld wordt een methode te kiezen die eenvoudig is, betaalbaar en die aansluit bij een methode waarmee de provincie nu haar vaarwegen inmeet. Recent gemeten vaarwegen hoeven dan niet opnieuw te worden ingemeten. Bovendien kunnen er op later moment, als mocht blijken dat de metingen onvolledig zijn, eenvoudig aanvullende metingen worden verricht. Eén van de methodes waarmee de provincie werkt is een zogenaamde singelbeam meting. Er wordt een dieptepeiling in de as van de vaarweg gedaan, met op enige afstand van elkaar een dwarsprofiel van de vaarweg. Voorgesteld wordt met deze methode ook de meren in te peilen (raaien varen) en ter plaatste van de aanlegvoorzieningen te peilen. De resultaten kunnen eenvoudig op kaart worden weergegeven.

Het voorstel is dat de provincie deze meetcampagne ten uitvoer brengt (uitbesteden of in eigen beheer) en deze financiert. Hiervoor wordt gekozen omdat het integrale belang vooral bij de provincie (het FMP) ligt. De Marrekrite heeft ambtelijk aangegeven financieel te willen bijdragen aan deze meetcampagne (mede namens de gemeenten).

Bepalen integraal streefbeeld (2013)

Vervolgens wordt met de betrokken partijen (gemeenten, provincie, De Marrekrite, Wetterskip Fryslân, Watersportverbond en de Hiswa) een proces uitgezet om te komen tot een streefbeeld van het integrale recreatief vaarnetwerk.

Voorgesteld wordt streefbeelden te gaan bepalen voor de verschillende onderdelen:

- PVVP vaarwegen (streefbeeld 2020 omschreven in PVVP)
- Taheakke en eventueel overige vaarwegen (streefbeeld omschreven in Plan kleine waterrecreatie 2002-2010)
- Meren
- Aanlegvoorzieningen Marrekrite
- Overige aanlegvoorzieningen
- Jacht- en passantenhavens.

Het bepalen van het streefbeeld begint met het bepalen van het maximale kwaliteitsniveau (optimum of ideaal profiel, zie kader). Het verschil tussen de optimale situatie en de gemeten situatie geeft inzicht in de omvang van de opgave en kosten. Op basis hiervan kan een analyse worden gemaakt van de maatschappelijke kosten en de baten. Vervolgens kunnen er gewogen keuzen worden gemaakt, zodat per onderdeel het streefbeeld (2013) ontstaat. Alle onderdelen gezamenlijk vormen het integrale streefbeeld (2013) van het integrale vaarnetwerk. Omdat bij de meetcampagne de jachthavens buiten beschouwing blijven zal er een inschatting gemaakt moeten worden van de actuele situatie. Het voorstel is hierbij een beroep te doen op kennis in de branche (Hiswa).

Voor de vaarwegen zijn in het PVVP en Plan kleine waterrecreatie streefbeelden opgenomen. Deze vormen een belangrijk vertrekpunt.

De vormgevingseisen voor wegen zijn in het PVVP (2006) opgenomen. Er zijn per categorie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg enz.) drie vormgevingsprofielen omschreven:

1. minimum profiel
2. faseprofiel
3. ideaal profiel

Het ideaal profiel is het optimum. Het faseprofiel is een opmaat richting het optimale profiel. Afhankelijk van de verkeersintensiteit, de situatie ter plaatse kunnen er bestuurlijke keuzen worden gemaakt. In de praktijk komen deze keuzen aan de orde op het moment dat er (groot) onderhoud wordt gepleegd of reconstructiewerkzaamheden zijn.

Het is denkbaar dat deze methode ook kan worden toegepast bij het vaarwegbeheer: per categorie (Azm, Bzm, enz.) dergelijke vormgevingsprofielen omschrijven en toekennen.

Tot slot dient er een discussie te worden gevoerd over de financiering en de taakverdeling. Dit laatste onderdeel maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de implementatie van de waterwet. De gemaakte keuzen dienen dus te passen in en aan te sluiten bij de insteek van de waterwet.

Het voorstel is dat de provincie (FMP in nauwe afstemming met Verkeer en vervoer) dit proces ten uitvoer brengt. De uitdaging is om dit proces in een relatief korte tijd (een jaar) met alle betrokken partijen ten uitvoer te brengen. Het belang van een korte doorlooptijd ligt primair bij FMP, omdat zij het doel hebben de knelpunten voor 2013 op te lossen.

Herijken beoogd resultaat voor baggeren en aanpakken knelpunten

Na het inpeilen van het vaarnetwerk en het bepalen van het integrale streefbeeld (2013) is duidelijk wat de omvang is van de nog resterende knelpunten. Het voorstel is om op basis van deze kennis het beoogde resultaat (eerder outputindicatoren genoemd) ten aanzien van baggeren te herijken en compleet (integraal) te maken. Voor de onderdelen aanlegvoorzieningen, meren en eventueel jachthavens zullen nieuwe beoogde resultaten worden voorgesteld.

De aanpak van de knelpunten dient erop gericht te zijn deze in de tweede fase van het FMP (t/m 2013) op te lossen. De aanpak hangt ondermeer af van de omvang van de opgave en de gemaakte afspraken over financiering en taakverdeling.

Uitgangspunt is dat de knelpunten zoveel mogelijk integraal worden aangepakt, dus zoveel mogelijk werk-met-werk combinaties. Op deze manier zijn aanzienlijke kostenbesparingen mogelijk en levert het geheel meer maatschappelijk rendement op. De praktijk leert dat dit zeker niet vanzelf gaat. Het vraagt om een stevige aansturing en breed draagvlak voor de gekozen aanpak.

Het is de taak van de procescoördinator de betrokken partijen zover te krijgen dat zij middelen reserveren om de aanpak van de knelpunten in de periode 2010 t/m 2013 ten uitvoer te brengen. De partijen dienen overtuigd te zijn van het nut van een integrale aanpak van het integrale recreatieve vaarnetwerk in Fryslân. De verwachting is dat de betrokkenheid van de verschillende partijen bij het bepalen van het integrale streefbeeld bijdraagt aan deze bewustwording.

Provincie

De provincie stelt momenteel baggerprogramma's op voor de periode 2009-2013. De intentie is de nog resterende baggeropgave hierin op te nemen, zodat het gehele provinciale PVVP netwerk in 2013 op diepte is. De provincie maakt bij het bepalen van de opgave gebruik van peilgegevens en hanteert het in het PVVP vastgestelde diepte als streefbeeld. Eventuele aanvullende opgaven die voortkomen uit de vorige werkstap zullen in de baggerprogramma's geïntegreerd moeten worden.

Gemeenten

In de baggerevaluatie is een inschatting gemaakt van de kosten van de resterende gemeentelijke opgave in de vaarwegen. Van deze kosten komt circa 25 % voor rekening van de provincie (baggersubsidie).

Jachthavens

De jachthavens hebben een eigen verantwoordelijkheid voor het baggeren. Tot noch toe is de baggerinspanning van deze partijen zeer beperkt. De stortkosten die jachthaveneigenaren maken worden gesubsidieerd tot maximaal € 3,00 per m³. In de baggerevaluatie is een schatting gemaakt van de provinciale bijdrage.

Aanlegvoorzieningen

De aanlegvoorzieningen vormen een centraal onderdeel in het integrale vaarnetwerk en worden daarom van groot belang geacht. De recreanten waarderen deze voorzieningen over het algemeen bijzonder. De verwachting is dat de baggeropgave voor De Marrekrite, na bepaling van het integrale streefbeeld, groot is. De verwachting is ook dat De Marrekrite onvoldoende financiële armslag heeft om in de periode t/m 2013 een substantieel deel van de knelpunten op te lossen. Voorgesteld wordt een provinciale bijdrage uit het subsidiebudget te overwegen. Op een later moment zal FMP samen met De Marrekrite met een concreet voorstel komen.

Friese Meren

Het is denkbaar dat blijkt dat er knelpunten in de meren zijn. Het is nu nog onduidelijk wie hiervoor de primaire verantwoordelijkheid draagt en of er knelpunten zijn. Voorgesteld wordt op een later momenten het bestuur hierover te informeren.

Planning en consequenties provincie

Actie	Planning	Consequentie provincie
Provinciale baggerplannen 2009 t/m 2013	2009 t/m 2013	Aanvullende middelen in begroting 2010 opnemen
Meetcampagne, FMP is trekker	2008	€ 180.000 provincie (€ 20.000 Marrekrite) ten laste van voorbereidingsbudget FMP
Bepalen streefbeeld integraal vaarnetwerk, FMP is trekker, in nauwe afstemming met V&V	2009	€ 150.000 ten laste van budget subsidieverordening
Aanpakken knelpunten	Vaarwegen gemeenten 2010-2013	Reserveren bijdragen aan gemeenten: € 747.500 (PVVP vaarwegen) en € 641.250 (Taheakke) ten laste van budget subsidieverordening
	Particuliere jachthavens 2008 t/m 2013	€ 60.000 ten laste van budget subsidieverordening
	Aanlegvoorzieningen De Marrekrite 2010-2013	hangt af van nadere besluitvorming
	Meren (2010-2013)	hangt af van nadere besluitvorming

2.2.3 Spoor C, Structurele aanpak

De insteek van spoor A en B is het oplossen van de knelpunten in het integrale recreatieve vaarnetwerk. Na deze sporen heeft men beschikking over een goed bevaarbaar vaarnetwerk, conform het integrale streefbeeld (2013). Het is nu de opgave deze kwaliteit ook in stand te houden.

Dit spoor krijgt invulling met de implementatie van de waterwet. Het vertrekpunt vormt de uitgangssituatie na spoor A en B.

Zoals het er nu naar uitziet dient de provincie voor het onderdeel vaarwegbeheer binnen drie jaar na het van kracht worden van de wet de volgende taken ten uitvoer te brengen:

- Toewijzen van functie vaarweg aan watersystemen (in regionaal waterplan of waterhuishoudingsplan)

- Bepalen onderhoudsdiepten en -profielen voor de in het waterhuishoudingsplan aangewezen vaarwegen en vastleggen bij verordening;
- Aanwijzen vaarwegbeheerder(s). Uitgangspunt van de wet hierbij is zo weinig mogelijk versnippering en dus zoveel mogelijk in één hand houden.

In onderstaand kader is een toelichting over de waterwet opgenomen

Toelichting waterwet

Het vaarwegbeheer is nu nog een vrijwillige taak, maar wordt op grond van de integrale waterwet een verplichte taak. De verwachting is dat deze integrale waterwet eind 2009 van kracht wordt.

De integrale waterwet integreert de bestaande wetten op het gebied van waterbeheer. De taken en verantwoordelijkheden van de betrokken overheden worden gestroomlijnd. De waterwet is gericht op het watersysteem. Hiermee wordt bedoeld het samenhangende geheel van het oppervlaktewaterlichaam (oppervlaktewater, waterbodem, oevers met bijbehorende flora en fauna), met bijbehorende waterkering en technische infrastructuur. Het uitgangspunt van de wet is integraal beheer. Het vaarwegbeheer (het in stand houden van de bak, bodem en oeverconstructies ten behoeve van de scheepvaart) maakt hier onderdeel van uit. Het vaarwegbeheer heeft betrekking op vaarwegen, havens, aanlegvoorzieningen en meren.

Op grond van de waterwet moet GS functies, waaronder de functie vaarweg, toekennen aan regionale watersystemen. Voor het beheer van het water is het waterschap in principe bevoegd gezag. Voor het vaarwegbeheer wordt echter een uitzondering gemaakt, omdat dit een taak 'van boven waterschappelijk belang' is.

De provincie kan het vaarwegbeheer zelf uitvoeren of bij verordening een andere beheerder aanwijzen. De huidige provinciale vaarwegenverordeningen komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komt een provinciale waterverordening.

Bepalingen over de vaarwegdiepten en -profielen dienen in het regionaal waterplan (of waterhuishoudingsplan) of bij provinciale verordening te worden vastgelegd. Financiering van het vaarwegbeheer is momenteel nog in discussie (in IPO verband). Het ziet er niet naar uit dat er rijksmiddelen beschikbaar worden gesteld.

In de concept invoeringswet is aangegeven dat de aanwijzing van de vaarweg- en havenbeheerders uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van de waterwet dient plaats te vinden (dus naar verwachting voor eind 2012).

Er wordt momenteel door de provincie gewerkt aan het opstellen van het derde waterhuishoudingsplan. Het plan komt vanaf 22 december 2008 ter inzage te liggen. Uiterlijk 1 januari 2010 treedt het in werking. Het voornemen

is in dit derde waterhuishoudingsplan de functie vaarweg toe te kennen aan de vaarwegen en meren zoals opgenomen in het PVVP en het Plan kleine waterrecreatie.

Opgemerkt wordt dat het aanwijzen van de functie vaarweg niet automatisch tot extra beheerinspanning hoeft te leiden. De beheerinspanning wordt namelijk bepaald door de vereiste onderhoudsdiepten en –profielen in de vaarwegen.

De afdeling Verkeer en Vervoer voert, in nauw overleg met de afdeling water en Wetterskip Fryslân, de regie op de implementatie van het vaarwegbeheer.

Er is nog geen duidelijkheid over de financiering van het vaarwegbeheer onder het regime van de waterwet. De financiële consequenties voor de provincie kunnen in dit stadium niet worden aangegeven.



3 Procescoördinator baggeren

Voor het ten uitvoer brengen van dit PvA is een stevige aansturing en coördinatie nodig. Ook in de eerste fase van het FMP bleek dit nodig. Deze rol is tot medio 2007 ingevuld door de procescoördinator baggeren, die gestationeerd was bij het FMP.

Het voorstel is om deze rol opnieuw te gaan invullen. In de baggerevaluatie wordt geadviseerd te onderzoeken op welke wijze deze taak geïntegreerd kan worden in regulier werk (bijvoorbeeld bij Provinciale Vaarwegen). Dit omdat het integrale baggeronderhoud een permanente taak is die na de invoering van de waterwet een wettelijke opgave betreft.

Het voorstel is de procescoördinator hiërarchisch onder te brengen bij de afdeling verkeer en vervoer. Een ambtelijke stuurgroep, met vertegenwoordigers van de afdelingen verkeer en vervoer, beheer en onderhoud, milieu, water en FMP, formuleren de opdracht van de procescoördinator. Deze ambtelijke stuurgroep bespreekt periodiek (half jaarlijks) een voortgangsrapportage en beoordeelt het werk van de procescoördinator. Op deze manier kan een integrale benadering door de procescoördinator gewaarborgd worden.

Bestuurlijke afstemming vindt plaats met gedeputeerde staten en in het Provinciaal bestuurlijk overleg water (PBOW).

De inhoudelijke coördinatie vindt plaats in het kernteam baggeren, onder voorzitterschap van de procescoördinatie. Hierin zijn naast de vertegenwoordigers van de afdelingen verkeer en vervoer, beheer en onderhoud, milieu, water en FMP, ook de afdelingen communicatie en nieuwe werken vertegenwoordigd. Ambtelijke afstemming met gemeenten en overige baggerende partijen vindt plaats in het Structureel overleg waterbodembodem (STROW).

Tot het takenpakket van de baggercoördinator behoren:

- Het aanjagen en begeleiden van de baggerende partijen (zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau) bij het ten uitvoer brengen van spoor A.
- Het coördineren en aansturen van de activiteiten in spoor B. Daarbij hoort ook het activeren van partijen om in het proces te participeren en op bestuurlijk niveau besluiten te nemen.
- Het actief bijdragen aan het oplossen van (de laatste) knelpunten op het gebied waterbodemsanering;
- Het coördineren van het proces van subsidieaanvragen;
- Het bevorderen van integraal werken door afstemmen en coördineren t.a.v.:
 - Saneringswerken;
 - Veranderingen in de wetgeving (actueel is nieuw bodembesluit);
 - Bagger- en kade en oeverprogramma Wetterskip Fryslân;
 - Waterkwaliteit (KRW projecten);

- Hergebruik van bagger in landbouw- en natuurgebieden;
- De programmering van de baggerdepots;
- Het actief bijdragen aan het proces implementatie waterwet (onderdeel vaarwegbeheer);
- Positief bijdragen aan de imagoverbetering van bagger. Centraal hierin staat de communicatie rondom projecten en andere ontwikkelingen. De coördinator stemt hierin af met de afdeling(en) communicatie van de betrokken overheden;
- Informatievoorziening over baggerwerkzaamheden aan alle betrokken partijen en publiek (in overleg met BIP);
- Periodiek opstellen voortgangsrapportage.

Planning en consequenties provincie

Het voorstel is in de begroting van 2010 middelen op te nemen voor het aanstellen van een procescoördinator voor de periode vanaf 2010. De overbruggingsperiode wordt gefinancierd uit bestaande budgetten, verdeelt over verschillende afdelingen.



4 Financiering

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de kosten en de financiële dekking. In paragraaf 4.1.1. wordt ingegaan op de kosten en dekking voor het behalen van de beoogde resultaten, zoals omschreven in paragraaf 2.1. De overige opgaven worden uitgewerkt in paragraaf 4.2.

4.1.1 Beoogde resultaten baggeren

De beoogde resultaten voor het FMP zijn weergegeven in tabel 1 (paragraaf 2.1) en hebben betrekking op de baggeropgave in de vaarwegen voor provincie en gemeenten.

Een deel van dit beoogde resultaat is in de eerste fase van het Friese merenproject gerealiseerd. De kosten van het ten uitvoer brengen van de resterende opgaven zijn geraamd en in tabel 2 per jaar weergegeven.

Jaar	Provincie PVVP vaarwegen		Gemeente PVVP en Taheakke vaarwegen	
	km vaarweg	extra kosten grootschalig onderhoud en verdiepen*	km vaarweg	Kosten provinciale subsidie
2008	105	€ 2.103.856	3	€ 100.000
2009	18	€ 483.000	5	€ 140.000
2010	30	€ 817.000	10	€ 290.000
2011	18	€ 486.000	25	€ 740.734
2012	19	€ 500.000	29	€ 866.000
2013	21	€ 580.000	52	€ 1.515.766
Totaal	211	€ 4.969.856	124	€ 3.652.500

* Hier worden enkel de kosten gepresenteerd die ten laste komen van het budget onderhoudsbagger FMP. De overige kosten zijn gedekt uit regulier onderhoudsbudget (ca. € 400.000 per jaar) en incidentele middelen (zoals middelen voor de staande mastroute).

Tabel 2. Raming provinciale kosten baggeren vaarwegen.

Subsidiekosten (1)

De provinciale kosten voor de gemeentelijke vaarwegen hebben betrekking op subsidiekosten (ca. 25 % van de gemeentelijk baggerkosten). De raming in tabel 2 is gebaseerd op informatie uit de baggerevaluatie en bestaat uit twee onderdelen, te weten het reeds geplande baggerwerk en het nog te plannen baggerwerk (zie ook tabel 1). De kosten voor het reeds geplande baggerwerk hebben betrekking op spoor A. De categorie 'nog te plannen', komt voort uit spoor B. De verwachting is dat gemeenten pas op z'n vroegst in 2010 komen met subsidieaanvragen voor deze categorie.

De kosten voor het provinciale subsidiebudget gemeentelijk baggerwerk zijn in tabel 3 weergegeven. Hierin zijn ook de kosten voor bijdragen aan jachthavens opgenomen (zie volgende paragraaf).

In de kadernota Begroting 2006 (Provincie Fryslân, 2005) is voor het stimuleren van gemeentelijk en particuliere onderhoudswerkzaamheden een provinciale bijdrage vastgesteld van € 6,73 mln over de jaren 2006 t/m 2011. Vervolgens is in de Begroting 2006 voor de jaren 2006 t/m 2009 een provinciale bijdrage beschikbaar gesteld van € 3,05 mln. In de doorkijk in de Kadernota Begroting 2006 is voor 2010 en 2011 respectievelijk € 1,81 mln en € 1,87 mln opgenomen.

In dit Plan van aanpak wordt het bedrag van € 6,73 het financiële kader subsidiebudget baggeren gemeentelijke vaarwegen FMP genoemd.

De actuele stand van zaken is dat er, per 1 januari 2008 nog ca. 2,18 mln beschikbaar is en uitgezet is in een kasritme over de jaren 2008 t/m 2012. In tabel 3 wordt een voorstel gedaan voor een nieuw kasritme.

Jaar	Gemeente PVVP en Taheakke vaarwegen	Jachthavens	Totaal	Huidige begroting	Nieuwe kasritme
2008	€ 100.000		€ 100.000	1.071.840	€ 100.000
2009	€ 140.000	€ 10.000	€ 150.000	1.416.397	€ 150.000
2010	€ 290.000	€ 10.000	€ 300.000	311.503-	€ 300.000
2011	€ 740.734	€ 10.000	€ 750.734		€ 750.734
2012	€ 866.000	€ 10.000	€ 876.000		€ 876.000
2013	€ 1.515.766	€ 20.000	€ 1.535.766		
Totaal	€ 3.652.500,00	€ 60.000,00	€ 3.712.500,00	€ 2.176.734,00	€ 2.176.734,00

Tabel 3. Overzicht van kosten en begroting budget subsidie baggeren gemeentelijke vaarwegen FMP

Uit tabel 3 blijkt dat er voor de komende jaren (tot 2013) voldoende subsidiebudget beschikbaar is binnen de huidige begroting. Er is wel een herverdeling nodig over de jaarschijven, wat te zien is in de kolom nieuwe kasritme.

Provinciaal budget onderhoudsbagger FMP (2)

De kosten voor provinciale vaarwegen, zoals in tabel 2 weergegeven, zijn extra kosten voor grootschalig achterstallig onderhoud en verdieping. Deze kosten komen ten laste van het budget onderhoudsbagger provinciale vaarwegen FMP. Dit budget is bedoeld om een forse baggerachterstand in de provinciale vaarwegen (binnen het FMP) weg te werken. In de Decemhernota 2003 staat vermeld dat de kosten voor dit achterstallig onderhoud € 10,6 mln bedragen. In de Decemhernota 2003 is voor de periode t/m 2007 een bedrage van € 7,25 mln beschikbaar gesteld. In de doorkijk, voor de jaren 2008 t/m 2010, wordt het bedrag van € 3,35 mln genoemd. In de Begroting 2006 is uitgegaan van € 7,4 mln voor de periode t/m 2007 en is in de doorkijk € 3,2 mln opgenomen.

In dit Plan van aanpak wordt het bedrag van € 10,6 mln het financiële kader onderhoudsbaggeren provinciale vaarwegen FMP genoemd.

Gaandeweg het FMP is gebleken dat de kosten voor het achterstallig onderhoud minder groot waren dan begroot. In de Begroting 2006 heeft GS ermee ingestemd dat de provinciale bijdrage (€ 2,4 mln) voor het verdiepen van vaarwegen (80 km) binnen het FMP voorgefinancierd wordt uit het budget onderhoudsbagger FMP. Het verdiepen is ook gecombineerd met het grootschalig onderhoud uitgevoerd. De uitvoeringstermijn is, met goedkeuring van GS, verlengd tot 2009.

Voor de periode 2009/2010 zijn er wederom verdiepings- en verbredingsprojecten gepland buiten het oorspronkelijk gebied FMP. Ook deze kosten (€ 1,3 mln) worden gefinancierd uit het beschikbare budget onderhoudsbagger provinciale vaarwegen FMP.

besteed (baggeren en verdiepen) tot 2008	€ 4.157.747
saldo provinciale bijdrage (baggeren en verdiepen), zie tabel 3*	€ 3.246.206
Subtotaal (begroot)	€ 7.403.953
nog te plannen (baggeren) periode 2010 t/m 2013 (gepland, niet begroot)	€ 1.560.000
financiële ruimte binnen financiële kader onderhoudsbaggeren FMP (niet gepland, niet begroot)	€ 1.636.047
Totaal (financiële kader)	€ 10.600.000

* Omdat het financiële kader alleen betrekking heeft op de provinciale bijdrage is hier het saldobedrag opgenomen.

Tabel 4. Overzicht van begroting en kosten in financieel kader provinciaal onderhoudsbaggeren FMP

In tabel 4 wordt een actueel overzicht gegeven van de kosten binnen het genoemde financiële kader. Hieruit blijkt dat de beschikbare middelen (€ 7,4 mln) nodig zijn om de geplande bagger- en verdiepingsprojecten ten uitvoer te brengen (programma loopt t/m 2011). In de begroting van 2010 dienen middelen te worden opgenomen om de nog te plannen baggeropgaven ten uitvoer te kunnen brengen (zie ook tabel 5).

Jaar	Totaal extra kosten grootschalig onderhoud en verdiepen	Huidige begroting (uitgaven)	Kompas-subsidie (inkomsten)	Saldo provinciale bijdrage (uitgaven - inkomsten)	Nieuwe kasritme
2008	€ 2.103.856	€ 2.303.856	€ 163.650	€ 2.140.206	€ 2.103.856
2009	€ 483.000	€ 723.000		€ 723.000	€ 483.000
2010	€ 817.000	€ 293.000		€ 293.000	€ 733.000
2011	€ 486.000	€ 90.000		€ 90.000	€ 90.000
2012	€ 500.000	€ -		€ -	
2013	€ 580.000	€ -		€ -	
Totaal	€ 4.969.856	€ 3.409.856	€ 163.650	€ 3.246.206	€ 3.409.856

Tabel 5. Overzicht van kasritme onderhoudsbaggeren provinciale vaarwegen FMP

Zoals beschreven is het budget van 7,4 mln. ingezet voor twee doelen, te weten baggeronderhoud en verdiepen. Ongeveer € 3,7 mln is daadwerkelijk besteed aan baggeren. De overige € 3,7 mln is besteed aan verdiepen.

Gevolgen herijken beoogde resultaten

Zoals aangegeven in paragraaf 2.2.2 vindt er na vaststelling streefbeeld (2013) en het in beeld brengen van de knelpunten een herijking van de van

de beoogde resultaten voor baggeren plaats. De beoogde resultaten zullen dan integraal gemaakt worden door ook voor de onderdelen als aanlegvoorzieningen en meren beoogde resultaten te gaan benoemen.

De planning is erop gericht dat eind 2009 deze herijking plaatsvindt. Op basis van de huidige informatie is geen inschatting te geven van de financiële consequenties, omdat die geheel afhangt van het te kiezen integrale streefbeeld. Opgemerkt wordt dat in tabel 2 wel rekening is gehouden met een stijging van subsidiekosten in de periode vanaf 2010. Dit is, zoals genoemd, de categorie 'nog te plannen' vaarwegen. Wel is duidelijk dat een integrale benadering meer knelpunten aan het licht zal brengen waarmee aanvullende kosten gemoeid zijn.

Subsidiekosten (1)

Voorgesteld wordt het genoemde financiële kader € 6,73 mln te hanteren als financiële kader subsidiebudget gemeentelijk baggerwerk voor de periode 2006 t/m 2013. Waarbij de inzet is dat deze middelen worden gebruikt om partijen, anders dan de provincie zelf, te helpen bij het oplossen van de knelpunten in het integrale vaar netwerk. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

besteed tot 2008	€ 350.000
subsidiebijdrage gedekt (begroting)	€ 2.176.734
Subtotaal (begroot)	€ 2.526.734
subsidiebijdrage ongedekt (gepland, niet begroot)	€ 1.535.766
financiële ruimte binnen financiële kader subsidiebudget baggeren gemeentelijke vaarwegen FMP (niet begroot)	€ 2.667.500
Totaal (financiële kader)	€ 6.730.000

Tabel 6. Overzicht van begroting en kosten in financieel kader subsidie baggeren gemeentelijke vaarwegen FMP

Uit tabel 6 blijkt dat er binnen het financiële kader nog financiële ruimte is voor een provinciale bijdrage integrale baggerprojecten, nader te definiëren in spoor B.

Na het ten uitvoer brengen van spoor B zal gedeputeerde staten nader geïnformeerd worden over de aanvullende opgaven en kosten. Op dat moment dient hierover besluitvorming plaats te vinden.

Provinciaal budget onderhoudsbagger FMP (2)

Deze herijking zal naar verwachting ook gevolgen hebben voor de provinciale baggeropgave (PVVP vaarwegen). Het beheer en onderhoud is nu primair gericht op het bevaarbaar houden van het vaarwegprofiel, oftewel de vaargeul in de vaarweg. Een integrale benadering betekent in dit geval dat ook de bereikbaarheid van aanlegvoorzieningen en kaden afgewogen dient te worden. Uit spoor B zal blijken wat de omvang van deze knelpunten en de kosten is. Uit tabel 3 blijkt dat hier, geredeneerd vanuit het financiële kader, ook ruimte voor is (€ 2.667.500, zie tabel 6))

Ook voor dit onderdeel geldt dat gedeputeerde staten tot besluitvorming dient te komen op het moment dat er concrete voorstellen liggen.

4.1.2 Overige opgaven

Jachthavens

Ook particuliere jacht- en passanten havens of verenigingshavens kunnen provinciale subsidie aanvragen. De regeling gaat hierbij uit van 50% van de stortkosten met een maximum van € 3,00 per m³. In de evaluatie wordt de verwachting uitgesproken dat er relatief weinig subsidie voor jachthavens zal worden aangevraagd. Het voorstel is hier totaal € 60.000 voor te reserveren. Bij het onderdeel gemeentelijke vaarwegen (vorige paragraaf) is al op de dekking hiervan ingegaan.

Procescoördinator Baggeren

Het voorstel is in de begroting van 2010 middelen op te nemen voor het aanstellen van een procescoördinator voor de periode vanaf 2010. De overbruggingsperiode (2009) wordt gefinancierd uit bestaande budgetten, verdeeld over de afdelingen Verkeer en vervoer, FMP, Milieu en Water.

Voorgesteld wordt het aandeel van FMP ten laste te laten komen van het voorbereidingsbudget.

Acties uit dit plan van aanpak

In dit plan van aanpak worden een aantal concrete acties of projecten voorgesteld, waarvoor de provincie initiatiefnemer is. Het betreft:

- Verkenning mogelijke integrale baggerprojecten in de gemeente Boarnsterhim, begroot op € 35.000;
- Inmeten integrale vaarnetwerk, begroot op € 200.000 (waarvan 10% ten laste van De Marrekrite);
- Streefbeeldbepaling van het integrale vaarnetwerk, begroot op € 150.000.

Voorgesteld wordt deze kosten ten laste te laten komen van het voorbereidingsbudget FMP.

