

# Betrouwbaar op de Vaarweg

juli 2005

# Betrouwbaar op de Vaarweg

juli 2005

---

.....

## Colofon

**Uitgegeven door:** Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer,  
Afdeling Scheepvaart

**Opdrachtgever:** C. Venema

**Informatie:**

Telefoon: 010 - 2825868

Email: [l.kuiters@avv.rws.minvenw.nl](mailto:l.kuiters@avv.rws.minvenw.nl)

**Druk:** Artoos, Rijswijk

**Datum:** juli 2005

**Status:** versie 2.0

---

# Inhoudsopgave

---

	Management samenvatting	5
1	Inleiding	9
2	De gebruiker centraal	19
3	Corridors, serviceniveaus en maatregelen	23
4	Integratie netwerken	29
5	Toezicht en handhaving	33
6	Conclusies en aanzet tot een actieplan	39
	Referenties	41
	Specificatie corridors	42

---

# Management samenvatting

---

Toename van het transport over water en toename van recreatief gebruik van de vaarweg leidt tot grotere diversiteit van schepen, met als gevolg grotere verschillen in afmetingen, snelheden, manoeuvreerbaarheid, uitrusting, kennis en kunde van de schipper. Om onder de veranderende omstandigheden een veilig verkeer en betrouwbaar en robuust netwerk te kunnen blijven bieden, is modern verkeersmanagement noodzakelijk.

Het Ondernemingsplan Rijkswaterstaat stelt, dat we op weg naar het agentschap te maken hebben met vertrouwde taken en met nieuwe ontwikkelingen. Verkeersmanagement scheepvaart kan worden beschouwd als zo'n vertrouwde taak van Rijkswaterstaat. Reeds decennia zet de organisatie zich in voor een veilige vaart en een goede service aan de scheepvaart. Nieuwe ontwikkelingen zijn er echter volop. De consument zal zich bovendien steeds kritischer opstellen. Tevens beschrijft het Ondernemingsplan van Rijkswaterstaat de wijze om in te spelen op deze trends, zowel door 'het eigen huis op orde te brengen', als door het inrichten van publieksgericht netwerkmanagement.

Een van de primaire processen van dit netwerkdenken is het verkeersmanagement. Het project Betrouwbaar op de Vaarweg (BOVW) gaat in op de huidige en toekomstige functie van het verkeersmanagement voor de scheepvaart. Het is de ambitie een stevige basis te leggen onder het verkeersmanagement. In BOVW wordt een aanzet gegeven voor: een regelstrategie voor het verkeersmanagement, bindende uitspraken over het onderscheid in verschillende corridors, een strategie ten aanzien van de verschillende vaarweggebruikers en een strategie ten aanzien van de relatie tussen Rijkswaterstaat en de overige vaarwegbeheerders.

De gebruikers van de vaarweginfrastructuur zijn de scheepvaart zelf, maar ook partijen als bevrachters, expediteurs, stuwadoors, terminal- en (jacht-)havenoperators. Uit onderzoek blijkt de vaarweggebruiker behoefte te hebben aan:

- goede beschikbaarheid en bevaarbaarheid
- vlotte en efficiënte doorstroming
- voldoende veiligheid
- actuele en betrouwbare informatie
- geen overregulering, wel (meer) geel op het water
- voldoende faciliteiten

BOVW richt zich op een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur, lees: van A naar B. De betrouwbaarheid moet verbeteren, zodat vervoerders op het afgesproken tijdstip kunnen leveren. Daarbij is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk. Zo'n netwerk bestaat uit corridors en routes. Op grond van criteria zijn acht corridors geselecteerd, zeven binnengaats en één *motorway of the sea*. Op grond van BOVW zal een actieplan voor de periode 2005-2008 opgesteld worden, dat nadere uitwerking geeft aan de in deze nota vermelde maatregelen. Een eerste overzicht van agendapunten voor een actieplan is opgenomen in dit BOVW rapport.

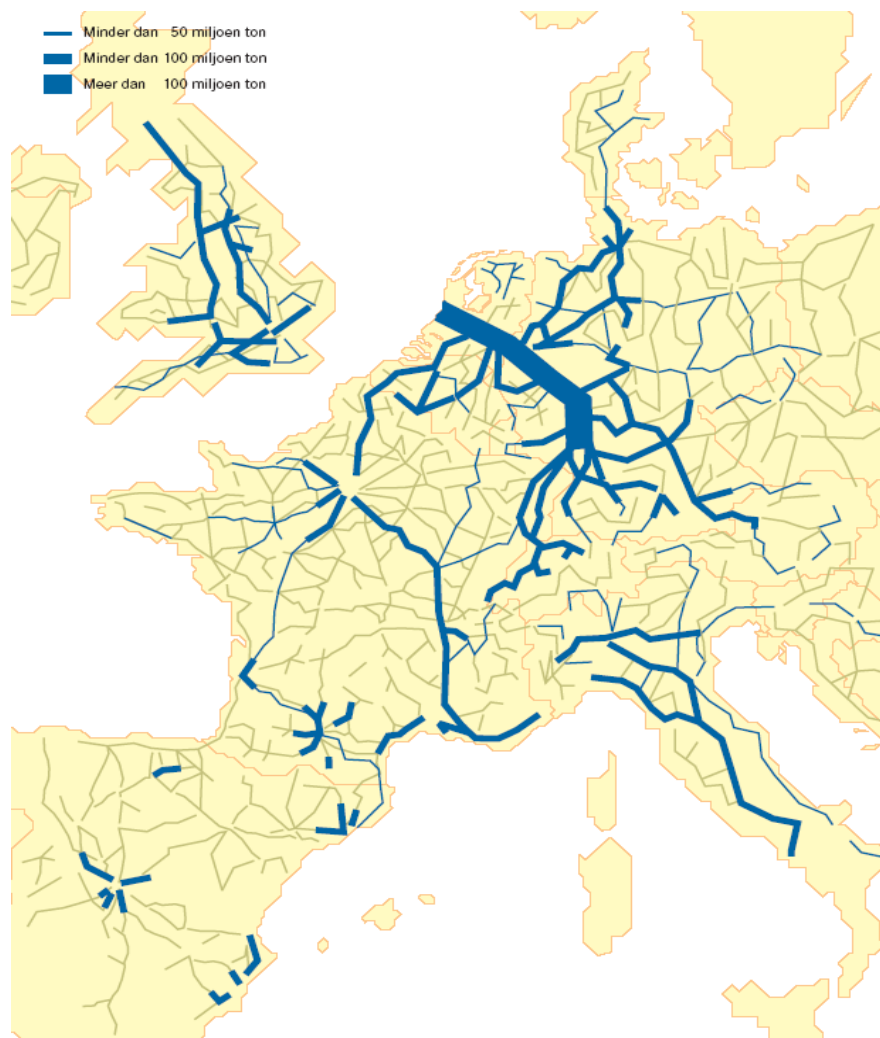
---

---

---

Voor het creëren van een robuust netwerk moet interbestuurlijk overeenstemming worden bereikt over de bereikbaarheid van de diverse bestemmingen langs de vaarwegen. Rijkswaterstaat wil komen tot integratie van de verschillende netwerken en zal als grootste vaarwegbeheerder het voortouw nemen met inachtneming van de eigen rol en met erkenning en respectering van de verantwoordelijkheden van de andere vaarweg- en havenbeheerders (circa 200) in Nederland en Europa. Daarnaast zal worden onderzocht hoe samenwerking tussen de verschillende modaliteiten kan worden vormgegeven.

Scheepvaart is niet los te zien van andere gebruiksfuncties van water, zoals aan- en afvoer van water, drinkwater, natuur en recreatie. Vaarwegbeheerders hebben te maken met handhaving op het niveau van het individuele schip. De handhavende taak van Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd in samenwerking met andere diensten. Voor de effectieve benadering van de doelgroep en de beperkte beschikbaarheid van middelen voor handhaving is de samenwerking en afstemming van groot belang voor een efficiënte en effectieve inzet daarvan.



Figuur 1: Goederenstromen in Europa (bron: BVB)

---

# 1. Inleiding

---

## Trends en ontwikkelingen

Scheepvaart is één van de nevenschikte gebruiksfuncties van het water. Dat betekent dat het belang van de scheepvaart altijd dient te worden afgewogen tegen dat van anderen. Zo zal bijvoorbeeld de klimaatverandering vaker bijzondere omstandigheden zoals extreem hoog- en laagwater met zich meebrengen. Het vigerende beleid is, dat het beheer dan primair gericht is op de afvoer van water.

Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen in zowel de beroeps-, als de recreatietoervaart? Wat het goederenvervoer betreft, geldt dat Nederland door zijn strategische ligging in de Delta een grote hoeveelheid lading aantrekt (figuur 1). Transport en logistiek vormen een belangrijke bedrijfstak en leveren een significante bijdrage aan het nationaal product. Zeevaart, short sea en binnenvaart verzorgen een groot deel van het goederenvervoer.

Aan de internationale aanvoer naar Nederland (import) draagt de zeevaart circa 75% bij, aan de internationale afvoer (export) 35%. Gezamenlijk betekent dit een overzees vervoer van 433 miljoen ton in 2002. Van het totale binnenlandse en het achterlandvervoer van 887 miljoen ton in 2002 neemt de binnenvaart 35% van de vervoerde tonnen en 45% van de tonkm voor zijn rekening. Kijkend naar het achterlandvervoer van de haven van Rotterdam is de binnenvaart goed voor een aandeel van 85% in de droge bulk, 40% van de vloeibare lading en eveneens 40% van het containervervoer (figuur 2 en 3).

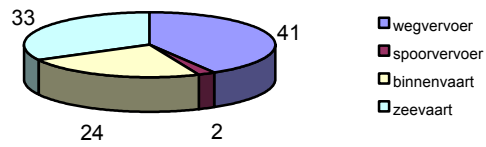


De vervoersprestaties van de binnenvaart zijn de afgelopen jaren geleidelijk, maar gestaag gestegen. Nederland kan zich gelukkig prijzen met de rol van de binnenvaart in het goederenvervoer: in de Europese modal-split komt deze modaliteit niet verder dan 7% tegen de 35% hier ten lande. Het wegvervoer blijft hierdoor met een aandeel van 47% achter bij het Europese gemiddelde van 75% in 2001. De Nederlandse vaarwegen beschikken over veel onbenutte capaciteit en hebben de potentie een belangrijke bijdrage te leveren aan de oplossing van het nationale verkeers- en vervoersprobleem.

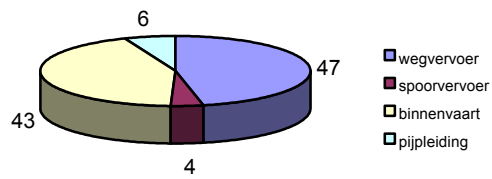
De Nederlandse binnenvaartvloot is de grootste van Europa met een vlagtaandeel van rond de 50%. De al decennia aanhoudende trend is vermindering van het aantal schepen bij een groeiend laadvermogen per schip. De afgelopen jaren zijn vrijwel uitsluitend grote schepen in de vaart gebracht en kleine schepen aan de vloot onttrokken (figuur 4 en 5). De binnenvaart neemt in toenemende mate deel aan intermodaal vervoer, met name van containers. Nieuwe kansen liggen er in het vervoer van eenheidslading en de binnenlandse distributie van bijvoorbeeld pallets.

Naast goederenvervoer levert recreatietoervaart een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie en aan de drukte op het water. Er zijn naar schatting circa 200.000 toervaartboten in ons land, meest motorkruisers. Met het groeien van de bevolking en de welvaart groeit de recreatievloot met ongeveer 1% per jaar. Recreatietoervaart speelt zich steeds meer het hele jaar door af en verschuift steeds meer naar groot vaarwater, zoals het IJsselmeer en de Deltawateren.

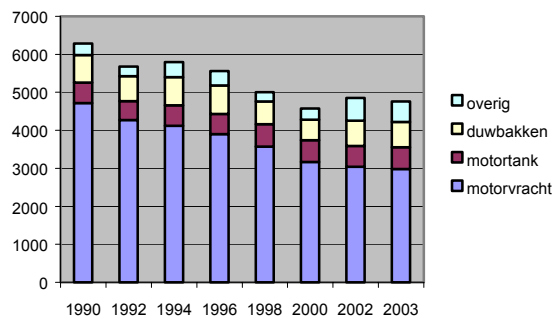
Figuur 2: Percentage vervoerde tonnen in Nederland 2002



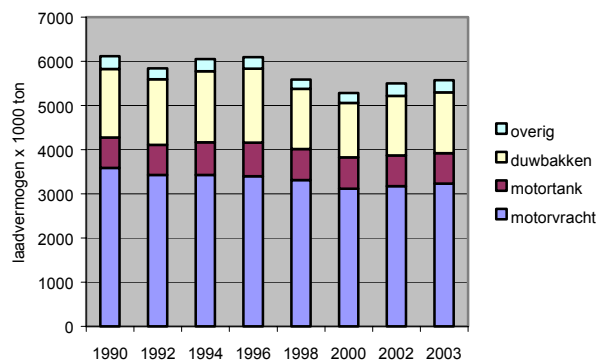
Figuur 3: Percentage binnengaatse tonkilometers 2002



Figuur 4: Totaal aantal schepen Nederlandse actieve binnenvloot



Figuur 5: Totaal laadvermogen Nederlandse actieve binnenvloot



---

Op basis van uitgevoerde risicoanalyses en naar aanleiding van een aantal recente incidenten zal een verschuiving optreden van het transport van gevaarlijke stoffen van de weg en het spoor naar het water. De groei van de beroepsvaart en de recreatiervoer heeft ook gevolgen voor de betrouwbaarheid van de reistijd op het water. Dat kan zich manifesteren in oponthoud bij sluisen en bruggen. Te hoog oplopende wachttijden dwingen tot het bedenken en toepassen van maatregelen om de betrouwbaarheid van het vervoer over water, nu één van de *selling points*, niet aan te tasten.

Een algemeen maatschappelijke trend, die zich ook bij de beroepsvaart manifesteert, is de 24-uurs economie. Dat betekent ook een vraag naar meer service van de overheid, in dit geval ten aanzien van de bediening van kunstwerken en verkeersbegeleiding. Het is een wens van zowel de beroepsvaart als de recreatiervoer, dat deze service onafhankelijk van de specifieke beheerder wordt geboden. Dus niet per haven, provincie of Rijkswaterstaatdienst, maar op basis van routes en corridors en dus beheersgrenzen overschrijdend, nationaal en internationaal.

### De rol van Rijkswaterstaat

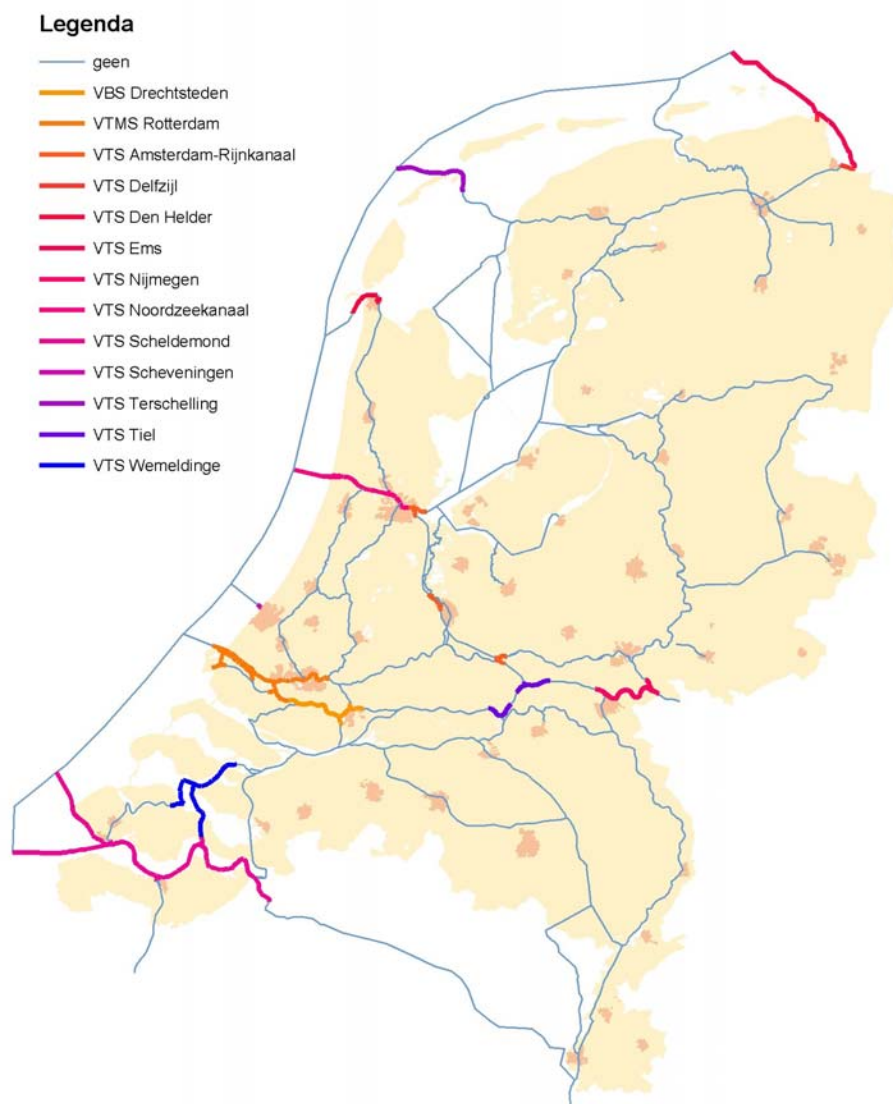


In de jaren zestig van de vorige eeuw ontstond, primair vanuit het oogpunt van veiligheid, behoefte aan met radar uitgeruste verkeersposten. Zo ontstonden posten langs de drukke routes te Dordrecht, Tiel, Nijmegen, Wijk bij Duurstede en op de Oranjesluis, de posten van de Schelde radarketen, die de binnenvaart en de zeevaart begeleiden over de druk bevaren Westerschelde en de posten bij Oosterschelde en de Waddenzee ter bescherming van deze ecologisch kwetsbare gebieden. Hetzelfde geldt voor de aanloopgebieden van de grote havens alsmede voor het interhavenverkeer van Rotterdam (figuur 6).

De zorg van politiek en publiek over de veiligheid van het transport over water, in het bijzonder van gevaarlijke stoffen, gaf begin jaren '80de aanleiding tot het inrichten van een meld/volgsysteem voor de scheepvaart, het huidige IVS90. Het systeem levert bij calamiteiten de verkeersinformatie, die nodig is voor een doeltreffende aanpak, en ondersteunt de sluismeester bij het maken van een kolkindeling. Binnen River Information Services (RIS) is duidelijk geworden, dat huidige ICT mogelijkheden en nieuwe inzichten ten aanzien van het melden en volgen van schepen en sluisplanning vragen op korte termijn om een meer adequaat systeem dan het huidige IVS90.

De binnenvaart is veilig. Vervoer over water kost gemiddeld twee dodelijke slachtoffers per jaar naast enkele tientallen gewonden. Inclusief recreatiervoer gaat het om gemiddeld acht doden per jaar. De overheid stelt zich ten doel om het huidige veiligheidsniveau tenminste te handhaven. Dat betekent dat Rijkswaterstaat en andere beheerders in moeten spelen op de volgende ontwikkelingen:

- een aanzienlijke toename van het goederenvervoer over water, mede door uitbreiding van de Europese Unie
- toenemend scheepvaartverkeer, niet alleen door de beroepsvaart maar ook door een groeiende groep recreanten
- toename van hinderlijke activiteiten op en langs de vaarweg
- grotere schepen en een grotere diversiteit in scheepstypen
- een grotere diversiteit in kennis en kunde van de schippers
- ontwikkelingen op het gebied van milieu en leefbaarheid
- grotere inzet op security



Figuur 6: VTS-gebieden op het Nederlandse vaarwegennetwerk

---

## Enkele definities

Verkeersmanagement behelst volgens een definitie uit het Vaar-Plan: 'het scheppen van voorwaarden (complementair aan de infrastructuur) voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer, en tevens datgene dat gedaan wordt om de omgeving tegen de schadelijke gevolgen van scheepvaartverkeer te beschermen, dan wel deze gevolgen zoveel mogelijk te beperken'. De Europese Unie hanteert een kortere definitie, die echter een bredere context geeft: 'verkeersmanagement wordt uitgevoerd door vaarwegautoriteiten en heeft als doel het optimaliseren van de benutting van de vaarweg en tevens het faciliteren van veilige navigatie'. Voor het project Betrouwbaar op de Vaarweg is gekozen voor deze bredere omschrijving om ook onderwerpen, die niet in directe zin met vlotheid en veiligheid te maken hebben, maar wel nauw samenhangen met het goed faciliteren van het scheepvaartverkeer, integraal te kunnen behandelen.



Verkeersmanagement voor de scheepvaart is een primair proces van Rijkswaterstaat en levert een noodzakelijke en gewaardeerde bijdrage aan de veiligheid van het verkeer en vervoer op het water, alsmede aan de betrouwbaarheid en robuustheid van het vaarwegennetwerk. Veiligheid heeft te maken met de verkeersafwikkeling en de vormgeving van de vaarwegen, en met het beheersen van calamiteiten en externe risico's bij ongevallen. De betrouwbaarheid van vaarwegen hangt af van de beschikbaarheid van het netwerk, de voorspelbaarheid van de wachttijden bij bruggen en sluisen en het voorkomen van stremmingen. De robuustheid van het netwerk geeft aan of bestemmingen bereikbaar zijn en blijven, bijvoorbeeld bij stremmingen en calamiteiten. Een goed verkeersbeeld is ook van belang bij security, dus beveiliging tegen ongewenste invloeden van buiten.

## Visie

In het Ondernemingsplan van Rijkswaterstaat wordt gesteld, dat het op weg naar het agentschap gaat om 'vertrouwde taken, nieuwe ontwikkelingen'. Dit geldt, zo blijkt uit het voorgaande, zeker ook voor de scheepvaart en het verkeersmanagement. Rijkswaterstaat richt zich in het verkeersmanagement voor de scheepvaart op vier elementen:

- veiligheid tenminste op het huidige niveau handhaven ondanks de verwachte groei en diversificatie van de scheepvaart; dit stelt (extra) eisen aan de wijze waarop verkeersmanagement wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld door het scheiden van de beroeps- en recreatietoervaart, en aan een goed samenspel tussen scheepvaartbegeleiding en de steeds intelligenter wordende schepen
- de betrouwbaarheid van het netwerk vergroten, onder andere door de vaarwegen goed te onderhouden en door betere informatievoorziening aan de vaarweggebruikers
- streven naar een grotere robuustheid, waarbij gedacht kan worden aan landelijke afstemming tussen de verschillende vaarwegbeheerders, een strategie ten aanzien van de interactie van verschillende modaliteiten, en voor bijzondere omstandigheden, zoals hoog- en laagwater
- de maatregelen voor de door de USA en de EU gevraagde security zodanig inrichten, dat het een bijdrage levert aan de vereenvoudiging van procedures en werk voor de scheepvaart



Figuur 7: Hoofdassen voor de recreatietoervaart (bron: BRTN)

---

Hiertoe ontwerpt Rijkswaterstaat een strategie voor verkeersmanagement, gebaseerd op een corridorbenadering. Rijkswaterstaat wil in 2008 het meest publieksgerichte uitvoeringsorgaan van de rijksoverheid zijn. Daarin past een goed zicht op en contact met de afnemers van onze diensten, met andere woorden: de gebruiker staat centraal. En dat zijn alle betrokkenen bij de short sea, de zeevaart, de binnenvaart en de recreatietoervaart. We gaan goed luisteren, beter informeren, onze toegankelijkheid vergroten en vragen regelmatig terugkoppeling aan de vaarweggebruikers.

Rijkswaterstaat wil daarnaast een betrouwbare dienstverlening bieden door duidelijke afspraken over de te leveren service aan de vaarweggebruikers te maken en door een intensieve samenwerking te zoeken met andere beheerders en gezamenlijk afspraken te maken over de te bieden service.

En Rijkswaterstaat wil goed anticiperen op trends en helder maken welke keuzen het maakt. Ook moet duidelijk zijn, dat niet alles kan. Momenteel is de keuze gemaakt om vooraleerst in te zetten op onderhoud van de vaarwegen in plaats van grootschalige aanleg van nieuwe infrastructuur; houden voor bouwen! Het verkeersmanagement dient ervoor te zorgen dat de beschikbare vaarweginfrastructuur optimaal wordt benut. Dit vergt veel van het innovatief vermogen en de inzet van moderne technologie.

Bovenstaande zien we terug in het publieksgericht netwerkmanagement, waarin de onderstaande uitgangspunten voor het werk van Rijkswaterstaat worden gehanteerd:

- Rijkswaterstaat is 'gastheer op het water'
- Rijkswaterstaat laat zien wat zij wel/niet doet met de ideeën/wensen van de gebruikers
- Rijkswaterstaat denkt en werkt als integraal netwerkbeheerder van A naar B en werkt samen met andere beheerders om vaarweggebruikers te faciliteren.
- Er vindt focus plaats op corridors in het hoofdvaarwegennet
- Rijkswaterstaat prioriteert met en voor de gebruiker zodat waar voor het geld wordt geboden

## Aanpak



Het project Betrouwbaar op de Vaarweg (BOVW) gaat in op de huidige en toekomstige functie van het verkeersmanagement voor de scheepvaart. Het is de ambitie een stevige basis te leggen onder het verkeersmanagement. Dit impliceert dat er behoefte is de bestaande praktijk te ordenen en te expliciteren, inclusief de handhaving. Die stevige basis moet leiden tot veilige, vlotte en betrouwbare scheepvaart. De basis van BOVW ligt in de (inter-)nationale ontwikkelingen die van invloed zijn op de scheepvaart, en politieke en/of bestuurlijke ontwikkelingen binnen de partijen die betrokken zijn bij het verkeersmanagement met als tijdvenster 2020.

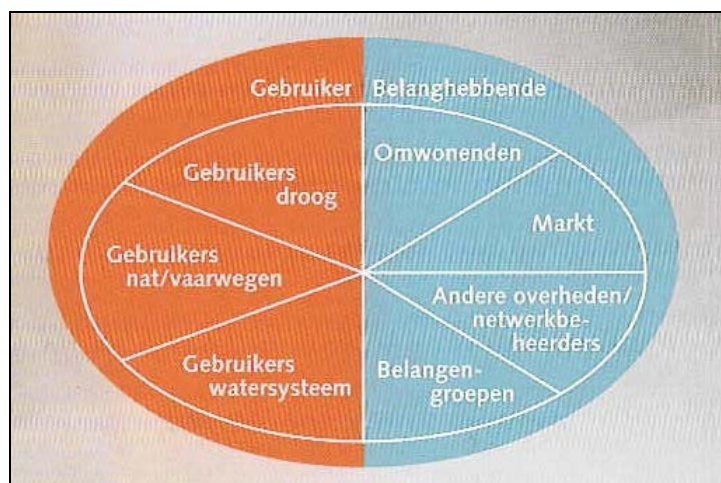
Rijkswaterstaat beheert zowel een nat als een droog verkeersnetwerk. De organisatie en nieuwe invulling van beide processen gebeurt zoveel mogelijk op uniforme wijze, immers, in grote lijn beogen verkeersmanagement voor weg en vaarweg hetzelfde: het vergroten van de betrouwbaarheid van het verkeer en vervoer. Als leidraad voor BOVW gelden de rapportage Betrouwbaar op de Weg en de uitwerking daarvan in het Strategisch Kader Verkeersmanagement.

---

---

In BOVV wordt een aanzet gegeven voor: een regelstrategie voor het verkeersmanagement, bindende uitspraken over het onderscheiden van verschillende corridors, het onderscheiden van strategisch, tactisch en operationeel verkeersmanagement, een strategie ten aanzien van de verschillende vaarweggebruikers -de zeevaart, short sea, de binnenvaart en de recreatiotoervaart- en een strategie ten aanzien van de relatie tussen Rijkswaterstaat en de overige vaarwegbeheerders.

Voor alle in dit rapport behandelde onderwerpen zijn expertgroepen bijeen geweest en zijn achtergronddocumenten opgesteld, die desgewenst beschikbaar zijn. Op basis van deze documenten is het voorliggende eindrapport geschreven.



Figuur 8: Het publiek van Rijkswaterstaat

Publiek	Categorie	Specifiek
<b>Gebruikers</b>	Gebruikers vaarwegen	Vaarweggebruikers <ul style="list-style-type: none"> <li>- binnenvaart</li> <li>- zeevaart</li> <li>- recreatietoervaart</li> </ul>
		Belanghebbenden bij transport en logistiek en recreatietoervaart
	Gebruikers watersysteem	Gebruikers andere waterfuncties
	Gebruikers droog	Andere modaliteiten <ul style="list-style-type: none"> <li>- weggebruikers</li> <li>- spooroperators</li> </ul>
<b>Belanghebbenden</b>	Omwonenden	Omwonenden
	Markt	Opdrachtnemers, zoals softwarebedrijven, aannemers en dienstverleners
	Bedrijfsleven	Exploitanten (zee)havens e.a
	Andere overheden en/of netwerkbeheerders	onder andere: <ul style="list-style-type: none"> <li>- provincies en gemeenten</li> <li>- (zee)havenbeheerders</li> <li>- Kustwacht</li> <li>- buurlanden</li> <li>- andere handhavers</li> </ul>
	Belangengroepen	onder andere: <ul style="list-style-type: none"> <li>- vaarweggebruikers</li> <li>- transport &amp; logistiek</li> <li>- milieu</li> <li>- werkgevers/werknemers</li> </ul>

Tabel 1: Het publiek vanuit de optiek van BOVW

---

## 2. De gebruiker centraal

---

### Analyse

Om een zinvolle analyse van de wensen van de gebruikers van de diensten van Rijkswaterstaat te maken, is het nodig vast te stellen wat of wie het publiek is voor het primaire proces verkeersmanagement. Hiertoe maakt Rijkswaterstaat gebruik van het model, dat het steunpunt Gebruikersoriëntatie & Publieksgericht Werken hanteert, hetwelk schematisch is weergegeven in figuur 8.

De doelgroep gebruikers van de natte infrastructuur is breder dan alleen de directe gebruikers van de vaarweg: de binnenvaart, recreatietoervaart, short sea en zeevaart. Aan de kant van transport en logistiek is een groot aantal partijen medebelanghebbend, bijvoorbeeld de bevrachters, expediteurs, stuwadoors, terminal operators, enzovoorts. Dit leidt tot een vertaling van de in figuur 8 genoemde groepen naar een opsomming, zoals weergegeven in de tabel 1. In het kader van Betrouwbaar op de Vaarweg bestaat het publiek dus uit vaarweggebruikers en andere belanghebbenden, waaronder ook overheden, maar ook de omwonenden. In het geval van vaarwegen mag de rol van de watermanager niet vergeten worden. Scheepvaart is één van de vele functies van het watersysteem. Uit diverse gebruikersonderzoeken en de verkenningstudie STIS blijkt dat de vaarweggebruikers gebaseerd op feiten of emoties behoefte hebben aan:

- Goede beschikbaarheid en bevaarbaarheid: voldoende diep vaarwater, voldoende schutcapaciteit, bedrijfszekerheid van bruggen en sluisen, bevaarbaarheid in de winter, alternatieve routes, minimale hinder door onderhoud en stremmingen
- Vlotte en efficiënte doorstroming: goede bediening van bruggen en sluisen, routebenadering, afstemming van bedieningstijden op routeniveau (de zogeheten groene golf), minimalisatie van het aantal weg-/waterkruisingen
- Voldoende veiligheid: vaarwegmarkering, kwalitatief goede verkeersbegeleiding, scheiding van beroeps- en recreatietoervaart, scheiding van binnenvaart en zeevaart, incidentmanagement, voldoende handhaving, voldoende wacht- en overnachtingplaatsen, voldoende vrije ruimte langs de vaarweg
- Actuele en betrouwbare informatie: informatie over het beeld van de vaarweg, vaarwegmarkering, stremmingen, waterstanden leefomstandigheden, verwachte verkeerssituatie, bedieningstijden, wet- en regelgeving, informatie rond gewenste en gerealiseerde serviceniveaus en voldoende benaderbaarheid van Rijkswaterstaat (één RWS met één gezicht), zijnde een groot deel van de doelstellingen van het in uitvoering zijnde project River Information Services (RIS) in Nederland



Vernieuwing product of dienst	
1.	Optimale beschikbaarheid infrastructuur
2.	Anticiperen op de capaciteitsvraag
3.	Corridorbenadering in: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bediening objecten</li> <li>- planning onderhoud en beheer</li> <li>- toelatingsbeleid</li> <li>- bijzondere transporten</li> </ul>
4.	Versterken samenwerking en afstemming met andere vaarwegbeheerders, zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>- havenbeheerders</li> <li>- provincies</li> <li>- gemeenten</li> <li>- internationaal</li> </ul>
5.	24-uurs bediening objecten tenzij...
6.	Integratie van verkeersbegeleiding en bediening van objecten in centrales; naast lokaal ook regionaal en landelijk verkeersmanagement
7.	Integraal verkeersmanagement: afstemming met andere vervoersmodaliteiten
8.	Verbetering informatievoorziening richting gebruikers (één loket)
9.	Toegankelijkheid Rijkswaterstaat (centraal 0800-8002 nummer van Rijkswaterstaat op korte termijn uitbreiden naar nat of apart nummer instellen)
10.	Borging van goede afhandeling van klachten en meldingen (landelijk en regionaal), incl. het verzorgen van management informatie over klachten, meldingen en afhandeling.
11.	Afstemming Ruimtelijk Ordeningsbeleid op implicaties voor verkeersmanagement (zichtlijnen, locaties faciliteiten etc.)
12.	Afstemming milieubeleid op implicaties voor verkeersmanagement
13.	Sterker initiatief RWS bij standaardisatie van processen, werkwijzen en informatievoorziening

Tabel 2: Kansrijke vernieuwingen van RWS-producten en diensten gebaseerd op inbreng van de gebruikers

- 
- Geen overregulering:  
uitvoerbare en handhaafbare regels en minder administratieve lasten
  - Voldoende faciliteiten:  
zoals aanlegplaatsen, overslaglocaties, autoafzetplaatsen, drinkwatervoorziening, afgiftepunten voor scheepsafval en vuil water

Voor de andere belanghebbenden bij transport en logistiek staat de totale keten centraal, dus niet alleen het vervoer over water. Voor een groot deel lopen de belangen van de directe gebruikers en de belanghebbenden bij transport en logistiek parallel. Daarbij gaat het vooral om beschikbaarheid en bevaarbaarheid en een onbelemmerde doorstroming. De belangen van de andere gebruikers van het watersysteem liggen bij veiligheid tegen overstromingen en de waterkwaliteit en waterkwantiteit. Multifunctioneel gebruik raakt met name aan de rol van de watermanager van Rijkswaterstaat. Opvallend is de behoefte van de vaarweggebruikers en de belanghebbenden bij transport en logistiek aan optimale afstemming tussen de verschillende vaarwegbeheerders. Daarbij gaat het om zaken als bediening van bruggen en sluizen, planning en uitvoering van onderhoud en evenementen, toelatingsbeleid en bijzondere transporten. Voor de gebruiker staat de route van A naar B centraal, onafhankelijk van de wijze, waarop het beheer van deze route is georganiseerd.

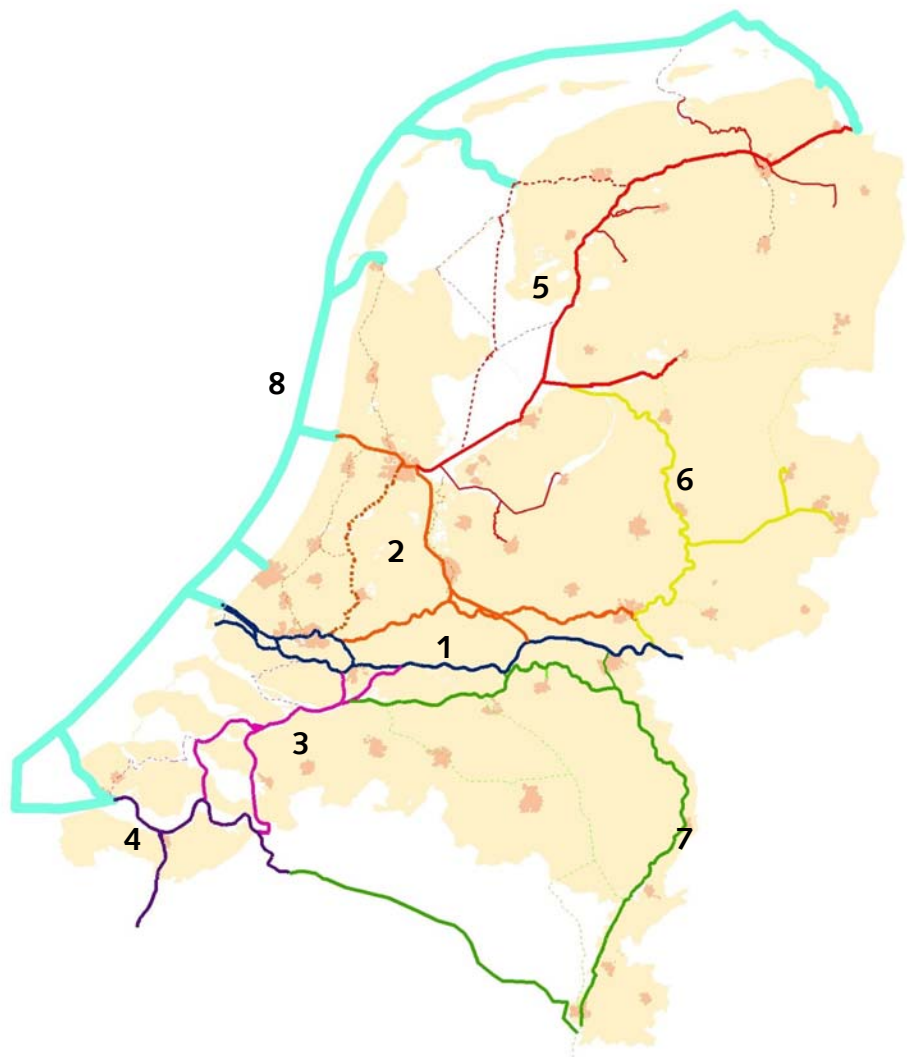
### Visie



Rijkswaterstaat wil zoals gezegd in 2008 de meest publieksgerichte overheidsinstantie zijn. Daarin past een goed zicht op en contact met de afnemers van onze diensten, met andere woorden: de gebruiker staat centraal. Juist bij verkeersmanagement zal die publieksgerichtheid een grote rol spelen, want daar is er vaak direct contact tussen beheerder en gebruiker. Rijkswaterstaat wil haar publieksgerichtheid vergroten door goed te luisteren naar de gebruikers, door goede informatie te leveren en toegankelijk te zijn, en door regelmatig feedback te vragen en daar lering uit trekken. Rijkswaterstaat wil de bestaande producten en diensten aanbieden op een integrale wijze, zoals inzichtelijk gemaakt in de RIS-architectuur, waarin de samenhang van functies, taken en verantwoordelijkheden is vertaald in processen en informatiestromen. Alle direct aan het verkeers- en vervoersproces gerelateerde gebruikersgroepen hebben er belang bij, dat het uitgangspunt bij de vaststelling van de aan verkeersmanagement gerelateerde producten en diensten is: het optimaliseren van het verkeer per corridor en de daarin gelegen routes. Deeloptimalisaties zijn niet interessant. Dit geldt zowel voor de bediening van sluizen en bruggen, de verkeersbegeleiding, het afstemmen van planning en uitvoering van beheer en onderhoud aan de infrastructuur, evenementen, het toelatingsbeleid, het aanwijzen van alternatieve routes bij stremmingen als voor de informatievoorziening.

### Aanpak

Rijkswaterstaat zal op basis van een ontwikkelde methodiek van kritische prestatie indicatoren (KPI's) de publieksgerichtheid periodiek gaan meten. Dit is van invloed op de producten en diensten die Rijkswaterstaat levert en de manier waarop Rijkswaterstaat die producten realiseert. De huidige inzichten in de wensen van de vaarweggebruikers leidt tot een aantal nieuwe producten of diensten of kansrijke vernieuwingen, welke in tabel 2 zijn opgesomd.



Figuur 9: Vaarwegcorridors

1. Rotterdam - Duitsland
2. Amsterdam - Rijn
3. Westerschelde - Rijn
4. Westerschelde
5. Amsterdam - Noord-Nederland
6. Rijn - Oost-Nederland
7. Maasroute
8. Kustcorridor

De afzonderlijke vaarwegen zijn vermeld op pag. 44/45

---

## 3. Corridors, serviceniveaus en maatregelen

---

### Analyse

Volgens het European Coördination Scenario van het Centraal Planbureau zal het vervoer over water stijgen, het massagoed met 2% per jaar, de containervervaart jaarlijks met 7% tot 10%. Short sea shipping groeit net zo snel als het wegvervoer, met name in de containervervaart. Maar er is een tendens van afname van short sea shipping op de binnenwateren. De toekomst ligt bij het gebruik van eenheidsladingen, containers en pallets. Dat zal kunnen betekenen dat de binnenvaart een rol inneemt in de distributiefunctie, ook de stedelijke distributie. Dit draagt bij aan het bestrijden van het congestieprobleem op de weg. Een andere ontwikkeling is het varend voorraadbeheer.



De distributiefunctie sluit aan bij de ontwikkelingen van de 24-uurs economie. In het kader van de distributiefunctie zijn organisatorisch gezien twee zaken van wezenlijk belang: de organisatie van het aansluitend vervoer en de vele vaarwegbeheerders met hun eigen invulling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

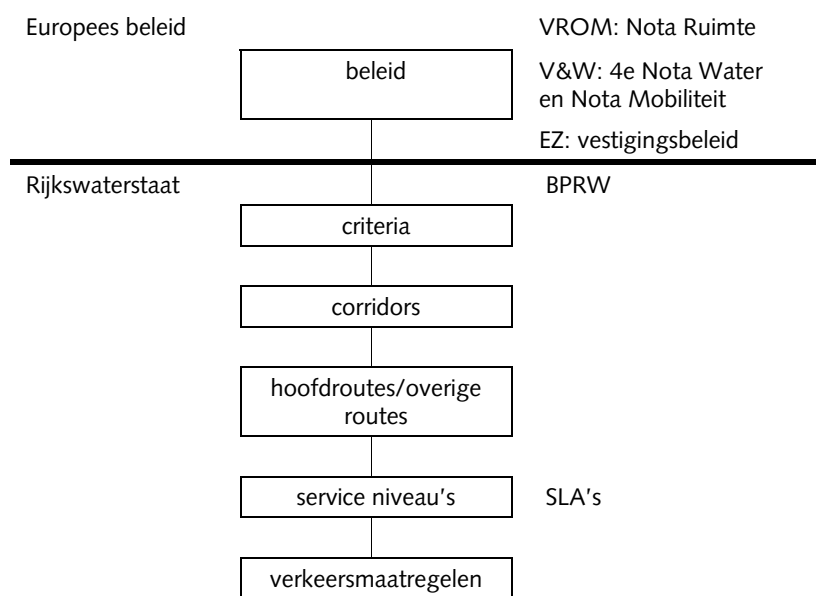
Goederen worden vervoerd van herkomst naar bestemming en de recreatiervoer vaart van watersportgebied naar watersportgebied, hetgeen voor al dat verkeer vertaald wordt in routes van A naar B. Het aantal recreatiervoervaartuigen bedraagt circa 200.000 met een jaarlijkse groei van circa 1%. Er is een verschuiving te ontdekken van plassen en meren naar de grotere wateren, en dat veroorzaakt ook meer recreatieverkeer op de doorgaande routes.

### Visie

Het beleid richt zich op een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. De betrouwbaarheid moet verbeteren, zodat vervoerders *just in time* kunnen leveren. Daarbij is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk. Zo'n netwerk bestaat uit corridors en routes. Scheepvaart in al zijn vormen is niet los te zien van de andere maatschappelijke gebruiksfuncties van water, zoals aan en afvoer, drinkwatervoorziening, natuur en recreatie.

Voor het creëren van een robuust netwerk, moet interbestuurlijk nader overeenstemming worden bereikt over de bereikbaarheid van de diverse bestemmingen langs de vaarwegen. Een belangrijk aspect hierbij is de aansluiting op andere modaliteiten en afstemming en prioritering bij de infrastructurele kruisingen. In het streven naar een corridor- en routebenadering is een landelijk afstemming en regionale coördinatie van groot belang. Op basis van het geformuleerde beleid en voorgaande analyse heeft Rijkswaterstaat gekozen voor een corridor-/routebenadering op grond van de onderstaande criteria:

- huidige en toekomstige goederenstromen
- vervoerde containers en andere eenheidslading
- distributiefunctie
- bereikbaarheid economische centra
- inpassen in trans-Europese netwerken



Figuur 10: Hiërarchie van verkeersmanagement voor de scheepvaart

- 
- bereikbaarheid watersportgebieden
  - robuustheid oftewel beschikbaarheid netwerk
  - alternatief voor of aanvulling op andere modaliteiten
  - betrouwbaarheid oftewel bedrijfszekerheid netwerk

Rijkswaterstaat acht het nuttig en nodig onderscheid te maken naar de rol van de vaarroute in een te onderscheiden corridor. Serviceniveaus moeten per route worden bepaald, zoals figuur 10 weergeeft. Dit geldt met name voor de beroepsvaart, maar op gelijke wijze geeft de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland de hoofdverbindingen voor de recreatioervaart. Serviceniveaus gelden voor een hele route van A naar B. Hierbij spelen betrouwbaarheid, veiligheid en robuustheid (zie hoofdstuk 1). Om de serviceniveaus in te kunnen vullen wordt gebruik gemaakt van verkeersmaatregelen en incidentmanagement.

Als basis voor het vaststellen van de serviceniveaus voor de verschillende routes is gebruik gemaakt van kentallen uit de Nota Mobiliteit en het Beheerplan Rijkswateren. BOVW richt zich op corridors en daarom zal de vertraging per kunstwerk vertaald worden in vertraging per route. In tabel 3 op de volgende pagina zijn de kentallen per route weergegeven.

### Aanpak

Op grond van de criteria zijn acht corridors geselecteerd, zeven voor het binnengaats verkeer en één *motorway of the sea*. Per corridor zijn één of meer hoofdroutes en alternatieve routes aangegeven, plus aantakke of verbindende vaarwegen. Het komt voor dat een alternatieve route een hoofdroute voor een andere doelgroep is (recreatioervaart, bijzondere transporten of duwvaart). Bij het vaststellen van de serviceniveaus kan dit een opwaardering van het niveau betekenen. Ook tijdelijke opwaardering van een alternatieve route binnen de corridor moet mogelijk zijn bij tijdelijke stremming van een hoofdroute voor zover fysiek haalbaar.

De acht corridors zijn zo in de kaart gezet, dat ze niet overlappen (figuur 9). Samen vormen ze een netwerk, dat voor een belangrijk deel in beheer is bij het rijk, maar voor een niet minder belangrijk deel bij andere vaarwegbeheerders. De samenhang komt voort uit samenwerking!



Verkeersmaatregelen en incidentmanagement dienen om het geformuleerde serviceniveau te bereiken, dus om tegemoet te komen aan de streefbeeld van betrouwbaarheid, veiligheid en robuustheid van de infrastructuur. Het toepassen van verkeersmaatregelen en incidentmanagement is maatwerk en is afhankelijk van de goederen- en verkeersstroom en lokale vaarwegsituatie. Bij de implementatie van maatregelen spelen de huidige begeleiding- en bedieningsfuncties een belangrijke rol. De aanpak is te streven naar een corridor- en routebenadering, landelijk afgestemd en regionaal gecoördineerd op basis van vigerend beleid.

De door Rijkswaterstaat te benoemen landelijke verkeersmanager zal de organisator en beheerder zijn van deze taak. Hierna zijn de belangrijkste opties voor maatregelen bij sluisen, bruggen en vaarwegen vermeld, waarbij het streven is innovatieve oplossingen toe te passen.

type vaarweg	aspect	streefbeeld
algemeen	betrouwbaarheid	alternatieve route beschikbaar met hetzelfde serviceniveau
		stremmingen minimaal 6 weken tevoren aankondigen
		aanwezigheid River Information Services
	robuustheid	incidentmanagement en regeling voor wrakopruiming
		afmetingen conform Richtlijnen Vaarwegen
		geen onderhoudsachterstand
	veiligheid	voldoende overnachtings- en wachtplaatsen
		adequate informatie over actuele verkeerssituatie en infrastructuur
		waar mogelijk beroeps- en recreatievaart scheiden
hoofdroute	betrouwbaarheid	niet stremmen als er geen alternatieve route is
		maximaal 24 uur/jaar ongeplande stremming
		ijsbreken wanneer/zodra nodig
	robuustheid	24 uur per dag, 7 dagen per week bediening
	veiligheid	op knooppunten actieve verkeersbegeleiding vanuit walposten
		incident management, responstijd 0,5 uur
alternatieve route	betrouwbaarheid	maximaal 48 uur/jaar ongeplande stremming
	robuustheid	24 uursbediening tenzij
	veiligheid	incident management, responstijd 1 uur
aantakking of verbinding	betrouwbaarheid	maximaal 120 uur/jaar ongeplande stremming
	robuustheid	24 uursbediening tenzij
	veiligheid	incident management, responstijd 1,5 uur

Tabel 3: Serviceniveaus voor de diverse typen vaarwegen

---

### kunstwerken

- prioritering van (groepen van) schepen, die bij passage van kunstwerken vertraging hebben opgelopen, opdat de totale reisduur acceptabel blijft
- schutten/passage van bruggen van recreatietoervaart in clusters zonder beroepsvaart
- veranderen van de schutvolgorde voor een betere kolkvulling
- creëren van een groene golf, waardoor het oponthoud bij het passeren van kunstwerken beperkt blijft
- bediening van objecten aanpassen aan het aanbodspatroom
- informatieverstrekking over de status van het kunstwerk, waardoor de schepen hun vaarsnelheid kunnen aanpassen
- vroeger aanmelden, waardoor de bediening van kunstwerken beter te plannen is
- toelatingsbeleid
- aanpassen regelgeving voor het schutten van schepen met gevaarlijke stoffen, die in containers verpakt zijn
- gescheiden wacht- en afmeerplaatsen zee-, recreatie- en beroepsvaart
- communicatie op maat naar beroeps- en recreatietoervaart (bijvoorbeeld digitale informatie panelen voor de recreatietoervaart)
- wachttijden afstemmen met andere modaliteiten
- alternatieve routes voor het wegverkeer creëren
- infrastructuur aanpassen (bijvoorbeeld hogere brug of een aquaduct)



### vaarwegen

- tijdig en op maat verstrekken van informatie over beperkingen, drukte en dergelijke
- presentatie van een actueel verkeersbeeld aan boord
- informatieverstrekking door verkeersposten, mede ten dienste van de security
- voldoende overnachtings- en wachtplaatsen beschikbaar voor wel/niet gevaarlijke stoffen vervoerende beroepsvaart en recreatietoervaart
- regelingen om gestrande of gezonken schepen snel te verwijderen en morsingen beheersbaar te maken
- tijdige en efficiënte inschakeling van hulpdiensten
- ijsbreken wanneer en zodra nodig
- afstemming onderhoud, evenementen en dergelijke op corridor- en routeniveau
- doelgroepmaatregelen, waar mogelijk scheiding zee-, binnenvaart en recreatietoervaart
- toelatingsbeleid en/of snelheidsbeperkingen
- opleidingseisen voor vaarbevoegdheid

Op korte termijn dient de huidige stand van zaken op basis van de geaccepteerde serviceniveau's te worden vastgesteld, inclusief de afgeleide *wins* en *quick wins*. Een apart te noemen punt is de interbestuurlijke samenwerking, met name bij de bediening van kunstwerken, het handhaven van richtlijnen en de corridor- en routecoördinatie. Een belangrijke voorwaarde voor het toepassen van de meeste verkeersmanagementmaatregelen is een algemene meldplicht voor de beroepsvaart.



Figuur 11: Het Europese vaarwegennetwerk

---

## 4. Integratie netwerken

---

### Analyse

In Nederland zijn circa 200 partijen betrokken bij de bediening van ruim 1650 bruggen en sluisen, waaronder waterschappen, recreatieschappen, provincies, havens, rijk en gemeenten. Rijkswaterstaat zorgt via negen regionale diensten voor de bediening van 146 bruggen en 116 sluiscolken, voornamelijk op hoofdvaarwegen. Het grote aantal partijen zorgt voor een grote variëteit in de bediening, die niet in het voordeel van de gebruikers is. Een andere belemmering wordt gevormd door de huidige gebrekkige afstemming met andere transportnetwerken. Daarbij kan gedacht worden aan het ontbreken van optimale wegwaterkruisingen.

Het is evident dat de scheepvaart sterk internationaal georiënteerd is. Internationale afstemming is dus van wezenlijk belang, vooral omdat het Nederlandse vaarwegennet een belangrijke schakel vormt in het trans-Europese netwerk.



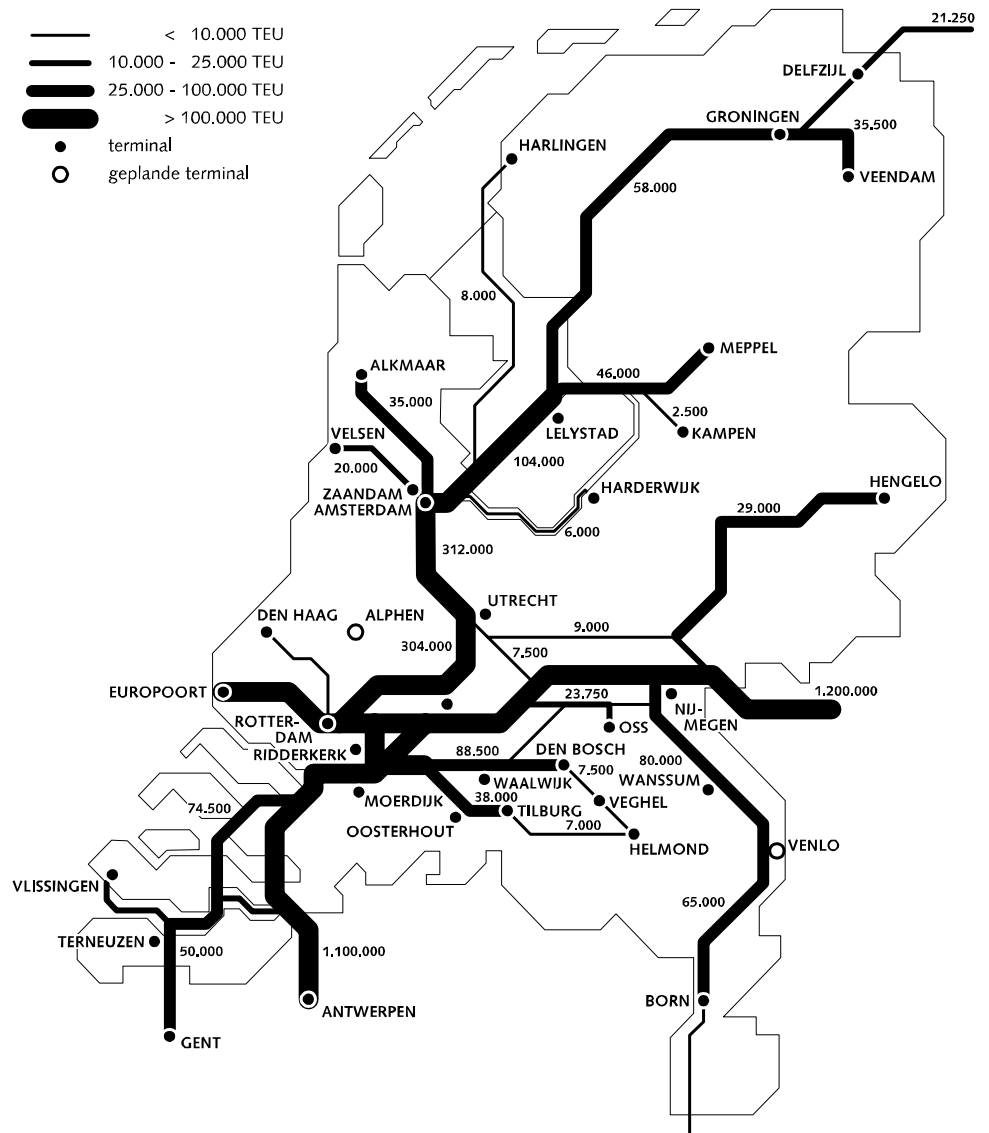
Voor wat betreft de Nederlandse situatie blijkt uit onderzoek dat bestuurlijke samenwerking op het gebied van verkeersmanagement nog te beperkt plaatsvindt, uitzonderingen daargelaten. Het onderwerp verkeersmanagement staat laag op de agenda omdat infrastructurele problemen als hoogste prioriteit ervaren worden. Verkeersmanagement is in de regel probleem gestuurd en wordt te weinig ervaren als een methode om de betrouwbaarheid en robuustheid van het vaarwegennet en een veilige vaart te bevorderen. Door het gebrek aan afstemming tussen vaarwegbeheerders, inclusief havenbeheerders komt het vaak voor, dat tijdswinst op het ene deel van het traject verloren gaat op het andere deel. Dit is kenmerkend voor het ontbreken van routedenken. Hierdoor kan de binnenvaartsector als geheel imagoschade oplopen en kan de recreatietoervaart onnodig belemmerd worden.

### Visie

Rijkswaterstaat wil komen tot een integratie van de verschillende netwerken. Doel daarvan is de gebruiker van de vaarwegen een optimale dienstverlening te kunnen bieden. Dit betekent dat samenwerking met andere beheerders gezocht moet worden, zowel internationaal als regionaal. Het betekent ook nagaan waar belangen van de recreatietoervaart, zeevaart en binnenvaart samen gaan en waar juist niet. Ook het borgen van de verschillende gebruiksfuncties van het water ten opzichte van elkaar en de relatie tussen de modaliteit scheepvaart en de andere modaliteiten. Het gaat er in al deze relaties om de gebruikers van de verschillende infrastructuren een solide en verantwoorde service aan te bieden.

### Aanpak

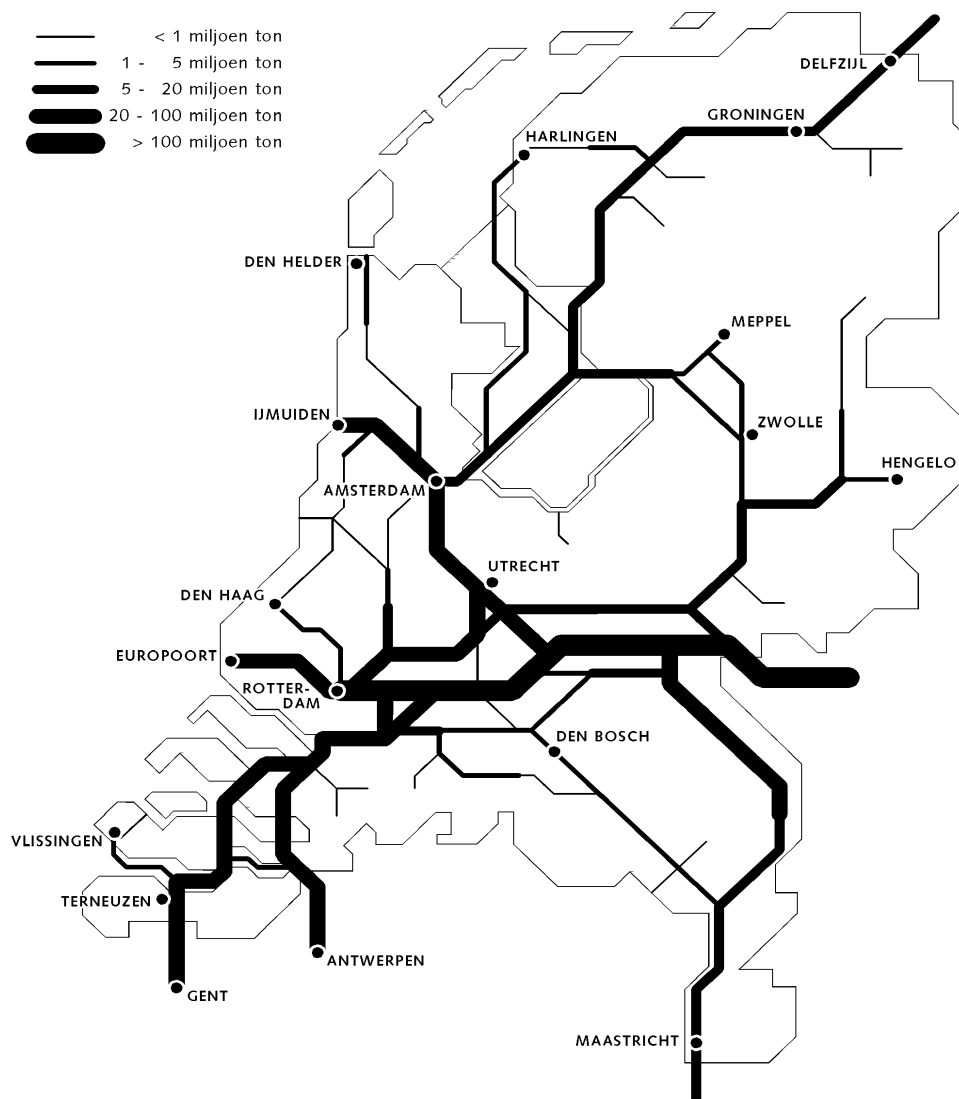
Rijkswaterstaat kiest er voor om voor het scheepvaartverkeer per corridor (nationaal en internationaal) beleid te ontwikkelen en de bestuurlijke samenwerking, die daartoe nodig is, gestalte te geven.



Figuur 12: Het netwerk van containerdiensten over de binnenwateren anno 2002 (bron: AVV)

---

Rijkswaterstaat zal als grootste vaarwegbeheerder het voortouw nemen met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheid en met erkenning en respectering van taken en de autonome verantwoordelijkheden van de andere vaarwegbeheerders. Het betreft zowel relaties met de havenbeheerders als met andere Europese collega's. De samenwerking kan desgewenst vastgelegd worden in convenanten. Daarnaast zal worden onderzocht hoe samenwerking tussen de verschillende modaliteiten kan worden vormgegeven.



Figuur 13: Het goederenvervoer per binnenschip anno 2002 (bron: AVV)

---

## 5. Toezicht en handhaving

---

### Analyse

Om het vaarwegennetwerk efficiënt te beheren en in voldoende mate beschikbaar te houden, is toezicht en handhaving van de regelgeving geboden. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft, als bevoegd gezag voor verschillende wetten, mogelijkheden om de betrouwbare, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer mogelijk te maken. Zo kan de minister ligplaatsen langs de vaarweg toewijzen of verbieden, heeft zij bevoegdheden ten aanzien van de toelating van schepen: zij kan verkeersbesluiten nemen, verkeerstekens (doen) plaatsen, vaarwegen stremmen, verkeersaanwijzingen geven.

Het reglementen- en vergunningenstelsel ordent het verkeer op de vaarwegen, structureert de ontwikkelingen aan en langs de vaarweg en is leidend bij incidenten. Het bereik van ontheffingen en vergunningen gaat verder dan het individuele schip. Ze hebben direct invloed op de vaarweg en de ontwikkelingen langs de vaarweg. Er zijn specifieke aandachtsgebieden en wet- en regelgeving per categorie verkeersdeelnemers. Zo is er bij de recreanten veel aandacht voor te snel varen, terwijl voor zeevaart de toelating van bijzondere transporten of ontheffing van de loodsplicht een belangrijk punt is. Nationaal gezien is het vaststellen van wet- en regelgeving in deze een zaak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voor sommige vaarwegen zijn internationale verdragen van toepassing, met name de Eems en Westerschelde. Op andere terreinen, zoals regelgeving betreffende bemanning en lading, zijn andere nationale en internationale gremia bepalend, bijvoorbeeld de Europese Unie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of de International Maritime Organisation.



Vaarwegbeheerders hebben te maken met handhaving op het niveau van het individuele schip, het vervoer van (gevaarlijke) lading, bemanningszaken en verkeer. De zwaarte van deze rol sluit aan bij de verantwoordelijkheden van de vaarwegbeheerder als vergunningverlener. De handhavende taak van Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd in samenwerking met andere diensten. In eerste instantie met het Korps Landelijke Politie Diensten maar ook met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, met de Kustwacht en met de Arbeidsinspectie. De vaarweggebruikers geven aan dat handhaving en toezicht zichtbaar aanwezig moeten zijn, ook wel aangeduid met: meer 'geel' op het water.

Aansturing van de handhavende taken wordt op de binnenwateren vormgegeven door het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water. In het overlegorgaan worden meer en meer landelijke afspraken vastgelegd rond handhaving, in het bijzonder de inzet van mensen en middelen. Dit is van groot belang voor het efficiënt omgaan met de gebruiker, gezien de beperkte middelen is de samenwerking en afstemming van groot belang voor een efficiënte en effectieve inzet van de overheid.



---

## Visie

Handhaving en toezicht zijn er primair op gericht het feitelijke gedrag in verkeer en vervoer in de pas te laten lopen met het maatschappelijk gewenste gedrag. Anders gezegd, handhavende taken zijn gericht op het bereiken van het gewenste veiligheidsniveau of wettelijk voorschrift door te streven naar naleving van de norm. Deze aanpak kan zowel repressief als preventief zijn (figuur 14):

- preventief via draagvlak en voorlichting (gericht op het collectief) en via gericht advies (gericht op het individu)
- preventief via uitvoering (uitvoeren van inspecties van schepen, lading en bemanning)
- repressief via handhaving, bestaande uit houden van toezicht en verrichten van opsporingen

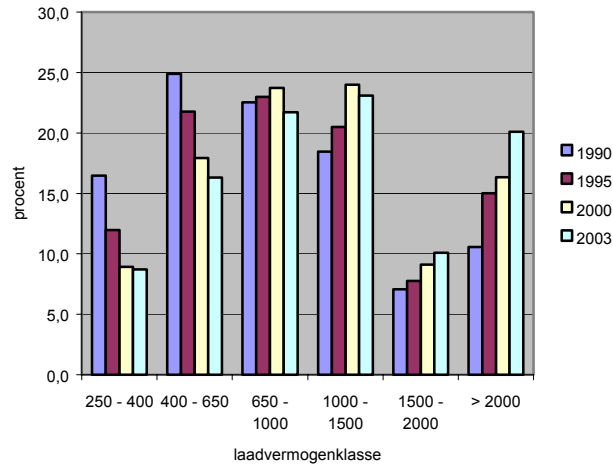


Uit repressief handhaven kan informatie gegenereerd worden ter ondersteuning van het preventief handhaven. Het bevordert een meer effectieve informatieverstrekking zowel voor de handhavers zelf als voor de vaarweggebruikers. Toepassen van elektronische documenten leidt tot betere en snellere beschikbaarheid van informatie op basis waarvan betere risicoanalyses gemaakt kunnen worden en dat kan leiden tot een bonus-malus systeem, met wellicht als gevolg verminderde handhaving. Voor Rijkswaterstaat is het nodig de handhavende taak duurzaam vorm te geven, want:

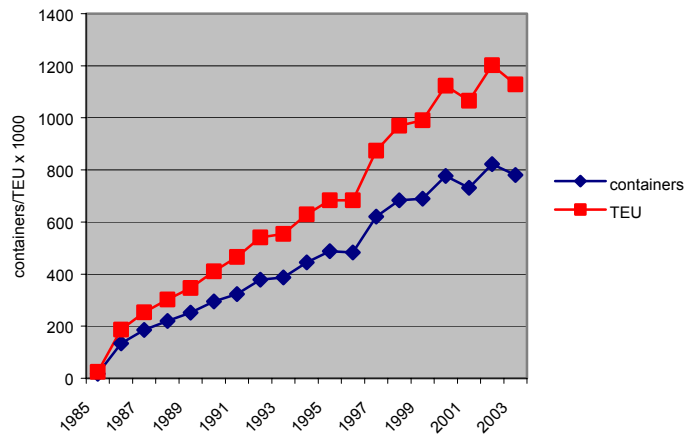
- de handhavingstaken zijn direct aan Verkeer en Waterstaat toegewezen; het zijn wettelijke taken
- de aanwezigheid op het water kan alleen in goede samenwerking worden vormgegeven. Een Rijkswaterstaat die haar wettelijke taken niet naar behoren uitvoert, zal uiteindelijk tot de conclusie komen dat de doelen betrouwbaar, veilig en robuust scheepvaartverkeer niet haalbaar zijn; door onvoldoende handhavingcapaciteit zal het netwerk en het gebruik van het netwerk op den duur verloederen
- de informatie, die vanuit toezicht en de operationele handhaving komt, is direct bruikbaar voor een evaluatie van verkeersbesluiten, vergunningverlening en vaststelling van vaarwegbeleid
- kennis van handhaving moet in huis zijn om bij te dragen aan beleidsadviezen en beleidsontwikkeling
- er moet een landelijk eenduidig aansturing zijn met regiospecifiek optreden van Rijkswaterstaat
- taakuitvoering van verkeersmanagement is alleen mogelijk met handhavende bevoegdheden
- afstemming met internationale wet- en regelgeving is noodzakelijk

## Aanpak

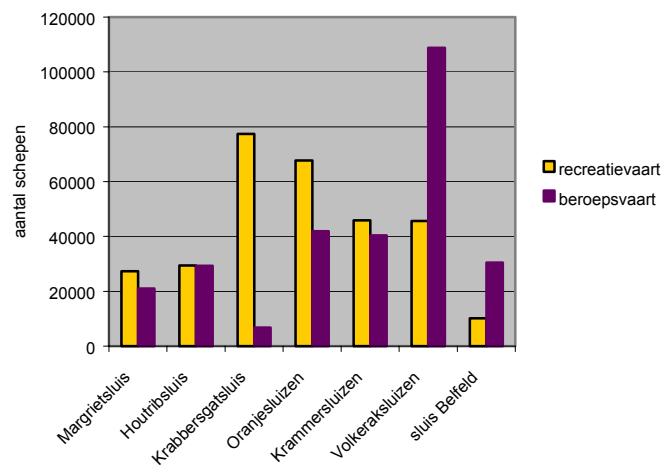
Gezien de slinkende capaciteit van de verschillende handhavende diensten op het water is een goede samenwerking tussen de diensten van groot belang. Rijkswaterstaat zoekt daar actief naar. De aanpak zal gericht zijn op:



Figuur 15: Aandeel schepen per laadvermogenklasse (actieve vloot)



Figuur 16: Groei van het containerverkeer bij de Kreekraksluizen



Figuur 17: Scheepspassages bij enkele sluisen in 2002

- 
- Het gezamenlijk uitvoeren van eerstelijnscontroles: bij het uitvoeren van controles aan boord ook een aantal punten van collega-handhavers in eerste lijn meenemen. Uitwisseling van informatie over eerstelijnscontroles. Na constatering van afwijking zal de daartoe bevoegde autoriteit de echte controle uitvoeren.
  - Het opzetten van één en dezelfde centrale bestanden zowel voor operationeel gebruik als voor vergunningverlening. Op het moment wordt er in opdracht van Rijkswaterstaat door de Inspectie V&W gewerkt aan één centraal cascobestand. Voorgesteld wordt dat alle partijen in de scheepvaart daar gebruik van maken en dat alle partijen medeverantwoordelijk zijn voor de actualiteit en kwaliteit van het bestand en dat Inspectie V&W de beheerder wordt van het bestand.
  - Daar waar nodig vereenvoudiging en de toegankelijkheid van wet- en regelgeving bevorderen. Een voorbeeld van goed toegankelijk maken van wet- en regelgeving is het zoekprogramma Shipcheck van Inspectie V&W.
  - Rijkswaterstaat moet betrokken blijven bij de belangrijke rol van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de centrale en internationale overlegorganen en de afstemming van de handhavende taken.

---

---

## 6. Conclusies en aanzet tot een actieplan

---

### Conclusies

1. Op grond van huidige en toekomstige goederenstromen en de voorziene ontwikkelingen van de recreatietoervaart op de Nederlandse wateren kan het Nederlandse vaarwegennet worden onderverdeeld in acht onderling verbonden corridors.
2. De ontwikkelingen in het goederenvervoer over water en de recreatietoervaart leiden bij Rijkswaterstaat tot de noodzaak van een landelijk verkeersmanagement (VM), ingebed in de internationale ontwikkelingen. Rijkswaterstaat wil het landelijk VM oppakken in samenwerking met havenautoriteiten, gemeenten, provincies en anderen.
3. Door convenanten te sluiten met andere overheden kan Rijkswaterstaat een serviceniveau aanbieden, dat voor de gebruiker zekerheid biedt voor de verplaatsing van A naar B.
4. Het landelijke verkeersmanagement zal vorm krijgen door de inrichting van een landelijk verkeerscentrum.
5. Het VM omvat de sectoren zeescheepvaart inclusief short sea, binnenvaart en recreatietoervaart.
6. Met de beelden van 2020 als referentie zal het verkeersmanagement zich moeten ontwikkelen met als doelstelling:
  - handhaving van de betrouwbaarheid van het vervoer over water
  - handhaving van de verkeersveiligheid op het water
  - handhaving van de veiligheid langs het water
7. River Information Services (RIS) zullen de basis worden voor informatieverstrekking aan de betrokkenen bij de scheepvaart.
8. Door goed naar de vaarweggebruikers te luisteren, zal Rijkswaterstaat in 2008 een publieksgerichte verkeersmanager zijn met een hoge waardering op het gebied van betrouwbaar en veilig.
9. Tussen zee- en binnenwateren zijn opmerkelijke verschillen in wetgeving. Dit is verwarrend voor de gebruiker en handhaver en vraagt waar nodig om harmonisatie ter zake.
10. Rijkswaterstaat zal in 2005 een actieplan opstellen en implementeren, waarin bovenstaande conclusies zijn verwerkt.

---

---

## Naar een actieplan voor verkeersmanagement 2005-2008

### 1. Publieksgericht verkeersmanagement voor de scheepvaart

- Eén telefoonnummer voor vragen/suggesties/klachten
- Eén loket voor vergunning bijzondere transporten
- Uitvoeren knelpunt analyse op basis van vastgestelde serviceniveaus
- Afstemming toepassing gebruik digitale informatiepanelen en andere hardware voor informatieverstrekking
- Helderheid rolopvatting en -invulling Rijkswaterstaat ten aanzien van de recreatievaart
- Pilots ontwikkelen/stimuleren op basis van gebruikersenquetes: corridor gerichte aanpak met landelijke aansturing

### 2. Benuttingsmaatregelen

- Opdrachtgever implementatie River Information Services (RIS)
- Vaststellen serviceniveaus per corridor
- Introductie groene golf
- Uitwerken hoe Rijkswaterstaat de samenwerking met andere vaarwegbeheerders en andere modaliteit vorm zal gaan geven
- Ontwikkeling Incident Management voor de scheepvaart aansluitend op RIS ontwikkelingen
- Invulling landelijk verkeerscentrum voor de scheepvaart (zeevaart/binnenvaart/recreatievaart)

### 3. Geel op het water

- Vaststellen van de taken van Rijkswaterstaat taken op het water
- Ontwikkeling Human Resource Management voor medewerkers verkeersmanagement
- Verder ontwikkelen van een landelijke samenwerking met handhavende diensten op het water
- Criteria ontwikkelen voor efficiënte aanwezigheid (roosters, samenwerking tussen RWS-diensten, etc.)

---

---

## Referenties

Stichting Recreatietoervaart Nederland: Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2000, Den Haag, juli 2000

Commissie Waterbeheer 21ste eeuw: Waterbeleid voor de 21e eeuw, Den Haag, augustus 2000

Directoraat Generaal Goederenvervoer: Vaar-Plan 2001-2005, Den Haag, 2001

Rijkswaterstaat: Betrouwbaar op de Weg, Den Haag, februari 2002

Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer: Verkenning houding en gedrag binnenvaartschippers, Rotterdam, juli 2002

Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer: STIS architectuur, Rotterdam, februari 2003

Rijkswaterstaat Directie Zeeland: Tevredenheid binnenvaartschippers met Rijkswaterstaat, Middelburg, september 2003

Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer: Toekomstvisie netwerkmanager RWS op HWN en HVN voor de periode na 2010 (presentatie ministerstaf), Rotterdam, oktober 2003

Rijkswaterstaat: Ondernemingsplan, een nieuw perspectief voor Rijkswaterstaat, Den Haag, januari 2004

Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant: Gebruikersonderzoek beroeps- en recreatievaart op de Noord Brabantse en Midden-Limburgse kanalen, 's Hertogenbosch, januari 2004

Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM: Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Den Haag, september 2004

Hauptmeijer Consultancy: Vlotte en veilige doorvaart, een kwestie van samenwerken, oktober 2004

Bureau Voorlichting Binnenvaart: The Power of Inland Navigation, Rotterdam, november 2004

Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer in samenwerking met TNS NIPO Consult: Draagvlakonderzoek Binnenvaart 2004, Rotterdam 2004

International Navigation Association (PIANC): Guidelines and Recommendations for River Information Services, Brussel 2004

Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Beheerplan Rijkswateren 2005-2008, Den Haag 2005

## Specificatie corridors

	corridor	status vaarweg	vaarwegen
1.	Rotterdam – Duitsland	hoofdroute	Beerkanaal, Calandkanaal, Hartelkanaal, Oude Maas, Merwede, Waal, Bovenrijn
		hoofdroute	Nieuwe Waterweg incl. Breeddiep, Nieuwe Maas, Noord
		alternatieve route	Lek, Nederrijn, Pannerdensch Kanaal
2.	Amsterdam – Rijn	hoofdroute	Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal Lekkanaal, Lek
		alternatieve route	Noordzeekanaal, Braasemermeer, Heimanswetering, Oude Rijn, Gouwe, Hollandsche IJssel, Nieuwe Maas
		hoofdroute recreatietoervaart en hoge transporten	
		alternatieve route	Amsterdam Rijnkanaal, Betuwepand, Lek
		alternatieve route	Noordzeekanaal, Spaarne, Ringvaart Haarlemmermeer, Rijn-Schiekanaal, Delftsche Schie, Nieuwe Maas
		alternatieve route	Amsterdam-Rijnkanaal, Merwedekanaal, Lek
		alternatieve route	Amsterdam Rijnkanaal, Beneden Rijn
		alternatieve route	Vecht
3.	Westerschelde – Rijn	hoofdroute richting Antwerpen	Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Schelde-Rijnverbinding
		hoofdroute richting Gent	Krammer, Zijpe, Mastgat, Oosterschelde, Kanaal door Zuid-Beveland,
		alternatieve route	Oosterschelde, Zandkreek, Veerse Meer, Kanaal door Walcheren
		alternatieve route	Haringvliet, Spui
		verbinding	Dordtsche Kil
4.	Westerschelde	hoofdroute	Westerschelde
		aantakking	Kanaal Gent-Terneuzen

5.	Amsterdam - Noord-Nederland	hoofdroute	Buiten-IJ, IJsselmeer via Houtribsluis, Prinses Margriet-kanaal, Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal
		alternatieve routes hoofdroute recreatietoervaart	Buiten-IJ Markermeer, IJsselmeer via Naviduct, Waddenzee, Van Harinxmakanaal
		alternatieve route	IJsselmeer Enkhuizen-Lemmer
		hoofdroute	Ketelmeer, Zwarte Meer, Zwarte Water, Meppelerdiep
		aantakkingen	Winschoterdiep, Reitdiep, A.G. Wilder-vanckkanaal tot Veendam; aftakkingen naar Drachten en Heerenveen; Eem, Gooimeer, Veluwemeer tot Harderwijk
6.	Rijn - Oost-Nederland	hoofdroute	Pannerdensch Kanaal, IJssel, Ketelmeer
		aantakkingen	Twentekanaal, Zijtak naar Almelo
			Zwolle-IJsselkanaal; Zwarte Water; Kanaal Almelo-De Haandrik; Hoogevensevaart; Oude IJssel tot Doetinchem
7.	Maasroute	hoofdroute	Amer, Bergsche Maas, Maas, Julianakanaal
		alternatieve route	Dieze, Zuid-Willemsvaart, Kanaal Wessem-Nederweert (t.z.t. omleiding Den Bosch i.p.v. Dieze)
		alternatieve route	Donge, Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart
		aantakkingen/verbinding	Zuid-Willemsvaart van Nederweert naar Maastricht; Kanaal van S. Andries; Burg. Delenkanaal; Maas-Waalkanaal; Albertkanaal (België)
8.	Kustcorridor	hoofdroute	Noordzee
		aantakkingen	Eems, vaargeul naar Lauwersoog Stormelk, Vliestroom; Mars-diep; IJgeul; betonde route naar Scheveningen; Eurogeul, Maasgeul; Oostgat, Slijkgat, Wielingen