

Stappenplan Corridor Gericht Benutten

Een handvat voor samenwerking op en rond de vaarweg

27 februari 2007

Stappenplan Corridor Gericht Benutten

Een handvat voor samenwerking op en rond de vaarweg

27 februari 2007

Inhoudsopgave

I. INLEIDING CORRIDOR GERICHT BENUTTEN.....	5
II. HET STAPPENPLAN CORRIDOR GERICHT BENUTTEN OP HOOFDLIJNEN.....	7
STAP 1. START HET PROJECT CORRIDOR GERICHT BENUTTEN OP.....	11
STAP 2. FORMULEER GEZAMENLIJKE DOELSTELLINGEN	18
STAP 3. PROJECTEER DOELSTELLINGEN EN VOORKEURROUTES.....	21
STAP 4. KWANTIFICEER DE DOELSTELLINGEN.....	25
STAP 5. BRENG DE FEITELIJKE SITUATIE IN KAART.....	28
STAP 6. BEPAAL EN ANALYSEER KANSEN EN KNELPUNTEN.....	31
STAP 7. FORMULEER OPLOSSINGSRICHTINGEN	34
STAP 8. BEPAAL DE MAATREGELLEN.....	36
STAP 9. NEEM BESLUITEN	39
STAP 10. STEL SCENARIO'S OP	41
STAP 11. IMPLEMENTEER MAATREGELLEN.....	43
STAP 12. EVALUEER HET PROJECT EN DE MAATREGELLEN.....	44
NAWOORD.....	45
BIJLAGE 1: RELEVANTE DOCUMENTEN.....	46
BIJLAGE 2: OVERZICHT BETROKKEN PERSONEN.....	47

I. Inleiding Corridor Gericht Benutten

De gebruiker van de vaarweg wil op een betrouwbare en veilige manier van A naar B varen. Hoe kunnen we er voor zorgen dat dit op een betrouwbare manier gebeurt, waarbij wordt aangesloten op de wensen van de gebruiker? En hoe kunnen we er voor zorgen dat de vaarweggebruiker in geval van een calamiteit nog steeds van A naar B kan varen? Dat zijn uitdagingen waar de vaarwegbeheerders voor staan. Niet alleen Rijkswaterstaat, maar ook de provincies, gemeenten en havenbedrijven.

Een van de mogelijkheden om de betrouwbaarheid en de veiligheid van vaarwegen te verhogen, is door optimaal gebruik te maken van de vaarweginfrastructuur. Vaarwegbeheerders kunnen hiervoor verschillende maatregelen inzetten. Maatregelen zoals het scheiden van recreatievaart en beroepsvaart, groene golf en flexibele bedieningstijden. Hiervoor is het eerst nodig dat een helder doel wordt vastgelegd dat de vaarwegbeheerders en andere betrokkenen gezamenlijk willen gaan realiseren voor de gehele vaarweg. Vervolgens kunnen deze maatregelen in samenhang en gericht op dit vaarwegbrede doel worden ingezet. Dan pas wordt gericht bijgedragen aan een vlotte en veilige scheepvaart van A naar B!

Voor zowel het vaststellen van de vaarwegbrede doelstelling als voor het samenstellen en uitvoeren van een samenhangend pakket aan maatregelen heeft u uw collega's nodig: vaarwegbeheerders, lokale overheden, verladers en vaarweggebruikers. Een betrouwbare en veilige doorvaart op een corridor van A naar B kan bijvoorbeeld betekenen dat een gemeente zijn brugopeningregime aanpast, dat de schepen anders worden ingedeeld in de sluis, dat de beroepsvaart zijn snelheid aanpast of dat de recreatievaart een andere route neemt. Vanuit de gezamenlijk vaarwegbrede doelstelling kunnen alle betrokkenen heel gericht vanuit hun eigen mogelijkheden bijdragen aan het realiseren van deze doelstelling. Het proces van het gezamenlijk vaststellen van een vaarwegbrede doelstelling en het vervolgens afleiden van geschikte samenhangende maatregelen hiervoor noemen we Corridor Gericht Benutten (CGB).

Corridor gericht benutten heeft een aantal elementen in zich:

- Corridor: een corridor betreft een set vaarwegen in het gebied tussen twee economische centra. De vaarwegen kunnen zowel routes over zee, hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen zijn als het overige vaarwegennet. De economische centra kunnen centra voor handel, industrie en overslag van goederen zijn, alsook centra van recreatie. Een corridor beslaat daarmee het gehele gebied tussen de twee centra, inclusief de overslagpunten in deze centra en is niet beperkt tot de vaarwegen alleen;
- Corridor Gericht: er is sprake van een gebied dat de beheersgrenzen van afzonderlijke vaarwegbeheerders overstijgt. Mogelijke knelpunten op de corridor en maatregelen worden in gebiedsgerichte samenhang gezamenlijk aangepakt;
- Corridor Gericht Benutten: maatregelen die in dit kader worden toegepast, kunnen liggen op diverse terreinen: verkeersmanagement maatregelen, beheer en onderhoud, infrastructurele maatregelen, maatregelen met betrekking tot vergunningverlening en handhaving, etc.

Om u te helpen bij het proces van Corridor Gericht Benutten, is een stappenplan ontwikkeld. Dit stappenplan helpt u bij het gehele proces met het betrekken van de juiste partijen, het gezamenlijk opstellen van een vaarwegbrede doelstelling, het identificeren van knelpunten en het aanpakken van deze knelpunten door het afleiden van een samenhangende pakket aan maatregelen. Met dit stappenplan kunt u gestructureerd en stapsgewijs het gehele proces doorlopen

De belangrijke voordelen van het stappenplan zijn dat het structuur biedt voor wie met Corridor Gericht Benutten aan de gang wil en dat het zorgt voor herleidbaarheid van de resultaten.

Het voorliggende stappenplan is ontwikkeld met inbreng vanuit diverse hoeken. Als voorbeeld heeft gediend het stappenplan Gebiedsgericht Benutten voor het wegverkeer, waar met een zelfde soort stappenplan successen zijn geboekt. Ook zijn de ervaringen die ná het verschijnen van het stappenplan Gebiedsgericht Benutten zijn opgedaan met de toepassing hiervan in de praktijk, in het voorliggende stappenplan verwerkt. Daarnaast is door veel vaarwegbeheerders in de praktijk al gewerkt aan het optimaliseren van het gebruik van scheepvaartcorridors. Hun ervaringen zijn zoveel mogelijk meegenomen in dit stappenplan.

Het stappenplan Corridor Gericht Benutten is bedoeld om toegepast te worden in de praktijk. De doelgroep bestaat uit vaarwegbeheerders of partijen die een relatie hebben met een scheepvaartcorridor, dat wil zeggen medewerkers van Rijkswaterstaat, provincies, havenbedrijven, gemeenten, wegbeheerders, etc. Het stappenplan is ook mede ontwikkeld vanuit hun praktijk, doordat de inhoud in samenwerking met de doelgroep tot stand is gekomen. Voor het stappenplan Corridor Gericht Benutten geldt dan ook: voor de praktijk, door de praktijk!

Status van het stappenplan

Bij de opzet van het stappenplan Corridor Gericht Benutten is er bewust voor gekozen om eerst een eerste concept op te stellen en dit eerste concept vervolgens verder uit te werken en aan te scherpen aan de hand van praktijktoepassingen en praktijkervaringen. Het moet immers geen theoretisch maar een praktisch bruikbaar boekwerk worden!

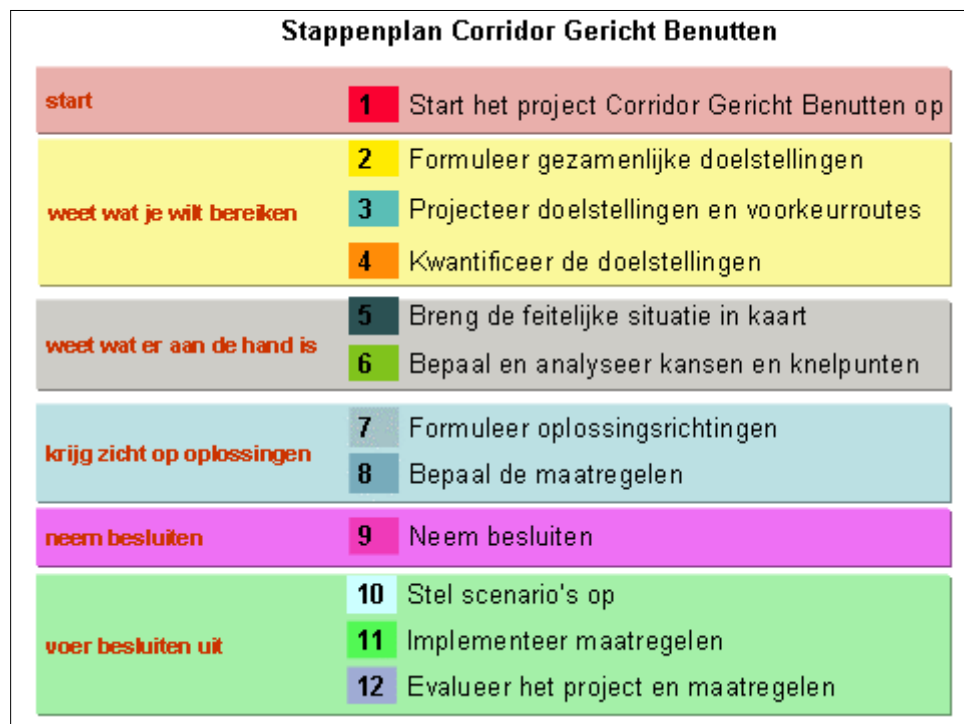
Het voorliggende stappenplan is dus een echt werkdocument. Zo zijn niet alle stappen volledig uitgewerkt en zijn er nog heel wat punten die nadere aandacht vereisen. Ook is nog specifieke verfijning vanuit het vakgebied scheepvaart nodig.

U kunt natuurlijk met het stappenplan aan de slag, maar houdt er dan rekening mee dat het een stappenplan in ontwikkeling is! Bepaalt u daarom bij elke stap of deze voldoende aansluit op uw praktijk en neem contact met de auteurs of de uitgevers van het stappenplan. Graag vernemen we uw mening en ervaring zodat we de methodiek verder kunnen aanscherpen en verbeteren. Op deze manier zijn we in staat om beschikbare kennis te bundelen en op een uniforme manier breed te delen.

II. Het stappenplan Corridor Gericht Benutten op hoofdlijnen

Het stappenplan Corridor Gericht Benutten biedt u een handvat om met uw medevaarwegbeheerders en andere betrokkenen aan de gang te gaan om door het beter benutten van een corridor een bijdrage te leveren aan de betrouwbaarheid en veiligheid op deze corridor. Het stappenplan biedt u hierbij een structuur vanaf het inrichten van het proces tot invoering en evaluatie.

Het stappenplan is opgedeeld in twaalf stappen. Elke stap is onderverdeeld in een aantal tussenstappen, waarin gezamenlijk gewerkt wordt aan diverse producten. Elke stap wordt afgerond met een product. Dit zijn nota's waarin gemaakte afspraken en resultaten van het overleg in de desbetreffende stap zijn vastgelegd. Het project begint met een startnota, waarin u verklaart met het stappenplan Corridor Gericht Benutten aan de slag te gaan. Een belangrijk product is een convenant waarin u samen met alle partners een gezamenlijk doelstelling formuleert voor het gewenste gebruik op de corridor en vastlegt welke maatregelen worden getroffen om dit te realiseren. Het project eindigt met de implementatie van de maatregelen en een evaluatie van het proces en de effecten van de maatregelen.



Opbouw van het stappenplan

De twaalf stappen van het stappenplan zijn onderverdeeld in een aantal samenhangende onderdelen:

De start

U start met het project. U brengt de partijen bij elkaar die nodig zijn om gezamenlijk aan de slag te gaan met Corridor Gericht Benutten. Gezamenlijk formuleert u een 'opdracht corridor gericht benutten'. Daarin geeft u op hoofdlijnen weer welke kansen en problemen u wilt gaan aanpakken en wat de intentie is. Tevens beschrijft u de projectorganisatie en de organisatorische en inhoudelijke randvoorwaarden. Als deze bestuurlijk zijn bekrachtigd kunt u aan de slag.

De volgende stap wordt uitgevoerd:

Stap 1: start het project Corridor Gericht Benutten op

Weet wat je wilt bereiken

In drie stappen werkt u de opdracht uit tot een corridorvisie. U geeft invulling aan de corridorvisie door gezamenlijk doelstellingen te benoemen, deze te projecteren op de corridor en op basis daarvan voorkeurroutes te benoemen. Let erbij op dat u de tijdshorizon met elkaar goed afbakt: sommige doelstellingen zijn op de korte termijn al haalbaar, terwijl andere een langere termijn vragen. Als laatste stap kwantificeert u de doelstellingen.

De volgende stappen worden uitgevoerd:

Stap 2: formuleer gezamenlijke doelstellingen

Stap 3: projecteer doelstellingen en voorkeursroutes

Stap 4: kwantificeer de doelstellingen

Weet wat er aan de hand is

Nu brengt u de feitelijke situatie in kaart (actuele en verwachte). Deze feitelijke situatie kunt u vergelijken met de doelstelling en op basis daarvan kunt u zien waar kansen liggen kansen en knelpunten optreden en hoe ernstig die zijn. Houdt daarbij ook rekeningen met de eisen die aan de vaarweg worden gesteld conform landelijke en regionale beheers- en beleidsplannen, zoals de Nota Mobiliteit.

De volgende stappen worden uitgevoerd:

Stap 5: breng de feitelijke situatie in kaart

Stap 6: bepaal en analyseer kansen en knelpunten

Krijg zicht op oplossingen

Op basis van de kansen en knelpunten benoemt u eerst gezamenlijk oplossingsrichtingen. Daarna gaat u aan de slag met de maatregelen. Houdt daarbij rekening met de eerdere genoemde prioriteiten. Vervolgens brengt u van de maatregelen de mogelijke effecten in kaart en de maatschappelijke kosten en baten.

De volgende stappen worden uitgevoerd:

Stap 7: formuleer oplossingsrichtingen

Stap 8: bepaal de maatregelen

Neem besluiten

Leg vervolgens het resultaat van de voorgaande stappen vast in een convenant. Geef aan wat de corridorvisie is, de knelpunten en de maatregelen om de visie in te vullen. Beschrijf de kosten en baten van de maatregelen en doe een voorstel voor de verdeling ervan over de partijen. Laat het convenant bestuurlijk bekrachtigen.

De volgende stap wordt uitgevoerd:

Stap 9: neem besluiten

Voer besluiten uit

Implementeer vervolgens de maatregelen en evalueer het proces en de effecten van de maatregelen.

De volgende stappen worden uitgevoerd:

Stap 10: stel regelscenario's op

Stap 11: implementeer maatregelen

Stap 12: evalueer het project en maatregelen

Het gebruik van het stappenplan

Het stappenplan is een handreiking bij het werken aan een Corridor Gericht Benutten project. Dit betekent dat de stappen en de substappen u van dienst kunnen zijn bij het structureren van het project en u kunnen ondersteunen bij de uitvoering er van. Het zijn dus geen 'verplichte nummers' die persé volledig moeten worden doorlopen. Vooral in kleinere projecten kunnen de stappen snel worden doorlopen. Ook zorgt het stappenplan er niet voor dat u niet meer hoeft na te denken, niet meer creatief of inventief hoeft te zijn of dat uw geen onverwachte problemen zult tegenkomen. Kijk uit dat u in 1 stap blijft hangen en het proces zich in die stap gaat voorslepen. Beter is om dan de stap af te sluiten rond en terug te gaan naar de eerder stappen en te bekijken of daarin zaken anders moeten worden geregeld. Corridor Gericht Benutten blijft een ambacht, waarbij het stappenplan u kan ondersteunen.

Deelnemers

Bij de twaalf stappen van Corridor Gericht Benutten zijn twee groepen deelnemers actief: een stuurgroep en een werkgroep. In de stuurgroep hebben bestuurders van centrale en lokale overheden en belanghebbende private partijen zitting. De werkgroep bestaat uit uitvoerende representanten van deze organisaties. In eerste instantie zijn dat vooral beleidsmedewerkers, later de meer verkeerskundige vertegenwoordigers van de desbetreffende partijen.

Voorbeelden van partijen die kunnen worden betrokken:

- Gemeente
- Havenbedrijf
- Kamer van Koophandel
- Provinciale Vaarwegbeheerders
- Regionale diensten RWS
- Industriekringen
- Wegbeheerders
- ProRail
- Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)
- Bureau Voorlichting Binnenvaart
- Schuttevaer
- EVO
- Vertegenwoordigers van industrie en bedrijfskringen
-

Wat zijn de taken van deze groepen? De stuurgroep neemt beslissingen over de grote beleidslijnen en -uitgangspunten. In feite komen zij slechts een paar keer samen, om de belangrijkste nota's te bespreken en te ondertekenen. Natuurlijk houden zij wel de vinger aan de pols via hun vertegenwoordigers in de werkgroep. De vertegenwoordigers in de werkgroep nemen actief deel aan werkbijeenkomsten en brengen daar hun kennis, ervaring én

de standpunten van hun partij naar voren. Zij moeten daarbij wel voldoende mandaat hebben om binnen een bepaalde speelruimte beslissingen te kunnen nemen - over tussenrapporten bijvoorbeeld en bij de voorbereiding van de bestuurlijk te accorderen documenten.

De werkgroep wordt gevoed door experts. Die faciliteren de werkgroep met gegevens, feiten en adviezen. Zij bereiden de beslissingen van de werkgroep voor, werken voorstellen uit, analyseren de consequenties van genomen beslissingen enzovoort. Zij zijn tevens verantwoordelijk voor het 'werkmateriaal' (kaarten bijvoorbeeld) en voor een goede presentatie van de (tussen)besluiten (kaarten, tabellen, rapporten etc.).

Werkbijeenkomsten en facilitator

Vooraf de werkgroep zal geregeld in werkbijeenkomsten bij elkaar komen. In die bijeenkomsten buigen de leden van de werkgroep zich over alle tussenproducten en de keuzes die daarmee samenhangen. Het is sterk aan te bevelen om voor het totale proces een goede niet-partijgebonden facilitator aan te stellen. Hij of zij kan zonder belang met partijen individueel praten en kan tijdens de bijeenkomsten de rol van voorzitter op zich nemen. Geen van de werkgroepleden krijgt hierdoor een ongemakkelijke dubbelrol: van 'onafhankelijk' voorzitter én vertegenwoordiger van één van de partijen.

Leeswijzer:

In het vervolg van dit werkboek is elke stap verder uitgewerkt. Iedere stap begint met een samenvatting. Daarna worden diverse substappen beschreven. Elke substap eindigt met een tussenproduct, elke stap eindigt met een eindproduct. Hiermee wordt expliciet duidelijk wanneer een stap begint en eindigt. De beschrijving van elke stap wordt afgesloten met succesfactoren. Dit zijn leerervaringen die bij de ontwikkeling van dit stappenplan zijn opgedaan en praktijkervaringen van de stakeholders die bij de totstandkoming van het stappenplan zijn betrokken.

Stap 1. Start het project Corridor Gericht Benutten op

Het doel van stap 1 is te komen tot een heldere opdrachtverlening voor uw project. Dit wordt vastgelegd in een startnota, die bestuurlijk wordt vastgesteld.

Allereerst maakt de initiatiefnemer van het project voor zichzelf en zijn bestuurders duidelijk wat de aanleiding en de intentie is voor zijn project. Op basis hiervan bepaalt u welke partners u uitnodigt om deel te nemen aan het project. Met de partners bespreekt u de aanleiding en de intenties. Tevens verkent u

de problematiek en bepaalt u de scope, de tijdshorizon en de randvoorwaarden voor het project. Vervolgens richt u een projectorganisatie in. Het één en ander wordt vastgelegd in een startnota die bestuurlijk wordt vastgesteld door een stuurgroep.



1.1. Benoem in globale termen aanleiding en intentie voor Corridor Gericht Benutten.

De aanleiding kan tweeledig zijn:

1. De wens om de corridor te optimaliseren, waarbij alle aspecten integraal en in samenhang met elkaar worden gewogen;
2. De wens om geconstateerde problemen gezamenlijk op corridor niveau aan te pakken. Mogelijke aanleidingen zijn:
 - o Incidenten;
 - o Knelpunten/ klachten op de vaarweg;
 - o Knelpunten / klachten over kruisingen met andere modaliteiten;
 - o Regulier en incidenteel onderhoud;
 - o Ambitie voor verbetering;
 - o Ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

Met de intentie geeft u een grove indicatie van het resultaat dat u met project voor ogen heeft. Tevens kunt u daarbij de randvoorwaarden aangeven. Denk daarbij aan zaken als:

- o *De omvang van de corridor*: wat is gebied dat de corridor bestrijkt en welke vaarwegen zijn hier onderdeel van;
- o *Het oplossingsniveau*: maatregelen op het vlak van verkeersmanagement, maar ook maatregelen in de sfeer van beheer, onderhoud en aanleg alsook vergunningverlening, e.a.;
- o *Tijdshorizon*: streeft u de doelen na op een termijn van een jaar, vijf jaar, tien jaar of nog langer. Houdt hierbij rekening dat de tijdshorizon voor bepaalde oplossingsniveaus uiteen kan lopen. Sommige investeringen worden gedaan voor 150 jaar (nieuwe sluis), terwijl andere maatregelen een terugverdientijd van 1 jaar hebben;
- o *Te beschouwen vervoersmodaliteiten*: richt u zich primair op de scheepvaart, of spelen ook andere vervoersmodaliteiten (weg en spoor) een rol? Zo ja, wat is dan hun rol;

-
- o *De scope*: de scope van corridor gericht benutten is primair gericht op vlotte en veilige scheepvaart. Maar deze scope kan ook breder zijn: doorstroming van verkeer en vervoer in zijn algemeenheid in een gebied (inclusief weg- en/of treinverkeer) of zelfs de ruimtelijke en economische ontwikkeling van een gebied. Dit stappenplan richt zich primair op vlotte en veilige scheepvaart, maar kan ook worden toegepast met de breedste scope.

Tussenproduct: Initiële aanleiding en intentie

1.2 Betreft relevante partijen en inventariseer hun individuele belangen

Welke partijen u uitnodigt, hangt af van de ernst van de aanleiding, van de omvang van het betreffende studiegebied en van de intenties. De partijen worden bij voorkeur eerst op bestuurlijk niveau benaderd, om vanaf aanvang voldoende draagkracht te creëren. Eerst inventariseert u de individueel intenties van de partijen. Waar nodig past u de initiële aanleiding en intentie aan.

Tussenproduct: overzicht individuele belangen van partijen

1.3 Relevante partijen vormen initiatiefgroep CGB en benoemen een gezamenlijke intentie voor het project

De vertegenwoordigers van de geïnteresseerde partijen vormen de initiatiefgroep. Ze buigen zich over de initiële aanleiding en intentie en passen die waar nodig aan.

Tussenproduct: Gezamenlijke intentie

1.4 Identificeert de beleidsmatige problemen

De initiatiefgroep CGB stelt vast wat de belangrijkste kans zijn om de corridor verder te optimaliseren en/of wat probleemlocaties (vaarroutes, gebieden, locaties) in het studiegebied zijn. Deze kunnen zich nu afspelen of in de toekomst. Verwerk dit in een kaart en stel de omvang van de corridor/ aandachtsgebied gezamenlijk vast.

Tussenproduct: Overzicht beleidsmatige problemen in kaart

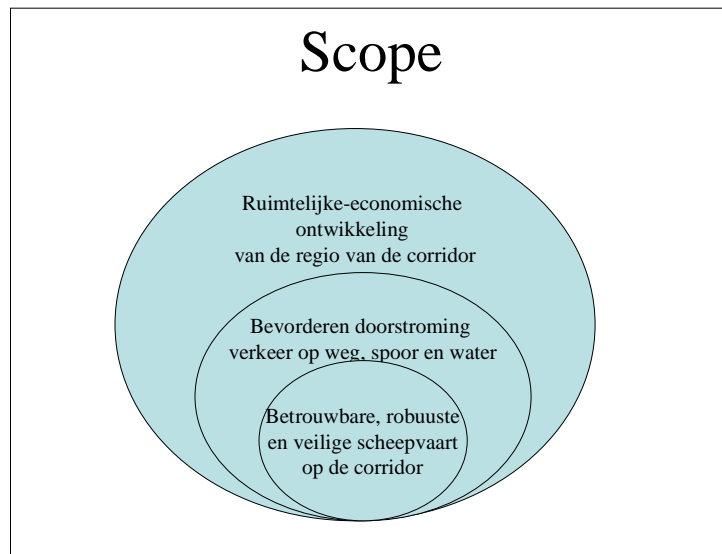
1.5 Bepaal de scope van corridor gericht benutten

Op basis van de intenties van de diverse partners bepaalt de initiatiefgroep CGB de te hanteren scope van het project.

Dit kan zijn:

1. Vlotte en veilige scheepvaart;
2. Doorstroming verkeer algemeen;
3. Bijdrage aan ruimtelijke en economische ontwikkeling.

Tussenproduct: Scope van het project



1.6 Bepaal randvoorwaarden en projectorganisatie

De hier door de initiatiefgroep CGB geformuleerde randvoorwaarden vervangen die uit de gezamenlijke intentie. Beschouw deze daarom opnieuw op basis van de twee voorgaande stappen. Tevens bepaalt u hier van welke mogelijk financieringsbronnen u gebruikt kunt maken. Als u bijvoorbeeld gebruik maakt van MIT/SNIP gelden, dan wordt er een aantal specifieke eisen aan het project gesteld.

Geef vervolgens de organisatie van de rest van het project Corridor Gericht Benutten vorm. Benoemen taken en verantwoordelijkheden voor de werkgroep en de stuurgroep. U zorgt er ook voor dat de partners menskracht en middelen vrijmaken voor het project.

Tussenproduct: Randvoorwaarden en projectorganisatie

1.7 Stel de startnota vast en laat deze bestuurlijk vaststellen

De initiatiefgroep CGB stelt de startnota op. Het bevat de volgende elementen:

- De gezamenlijke intentie;
- De beleidsmatige kansen en/of problemen;
- De randvoorwaarden;
- Projectorganisatie.

Dit wordt verwerkt tot een projectplan. De stuurgroep stelt deze vast. Daarmee worden ook menskracht en middelen toegewezen aan het project. De initiatiefgroep wordt omgevormd tot de werkgroep en eventueel wordt de samenstelling aangepast.

Eindproduct: startnota

Succesfactoren in deze stap

Belangrijk is dat u investeert in uw relatie met uw partners (zowel bestuur als ambtelijk/werkvloer). Inventariseer hun belangen en kijk welke gemeenschappelijk zijn. Betrek niet alleen de overheden, maar ook vertegenwoordigers van gebruikers van de vaarweg (be-roeps- en recreatievaart) en de verladers. Houdt ook rekening met andere functies van de vaarweg (o.a. waterkwaliteit, -kwantiteit en waterberging) en betrek ook de betreffende organisaties bij het project als dit relevant is.

Voor bestuurders is het belangrijk om in deze fase zicht te krijgen op het belang van het project: de kosten en baten van dit project en eventuele quick wins. Tevens kan het belang van scheepvaart ten opzichte van de weg in kaart worden gebracht.

Maak in deze stap duidelijk wie welke rol speelt.

Case: Corridor Beter – Best

Om het stappenplan aan te scherpen is de fictieve casus corridor Beter – Best ontwikkeld. Deze case is uitgewerkt samen met diverse vaarwegbeheerders en de ervaringen zijn verwerkt in het stappenplan. Het materiaal dat voor deze casus is ontwikkeld, is ter illustratie in het stappenplan opgenomen. U zult tijdens de beschrijving van het stappenplan, regelmatig voorbeelden zien (kaartmateriaal). Ter introductie volgt hieronder een beschrijving van de corridor Beter Best. Opgemerkt wordt dat deze case, evenals het stappenplan, slechts een eerste concept is dat nog verder moeten verbeterd en verfijnd en wellicht moet worden uitgebreid.

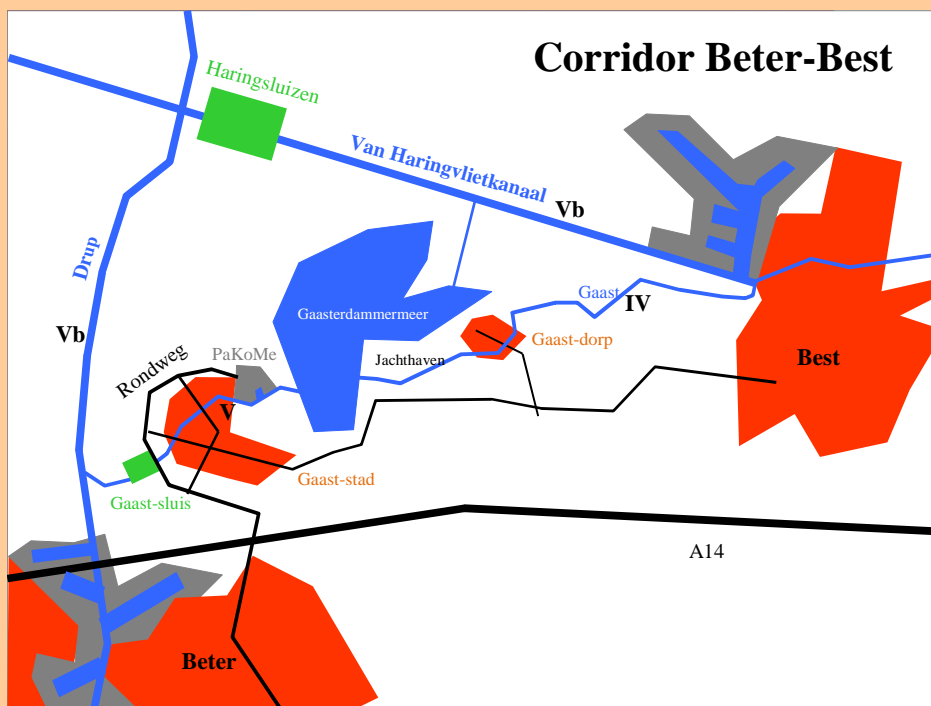
Op de corridor Beter - Best is de laatste jaren het scheepvaartverkeer behoorlijk toegenomen. Vooral zijn er meer pleziervaartuigen, maar ook het aantal grote binnenvaartschepen kent een behoorlijke toename.

Aanleiding en intentie voor Corridor Gericht Benutten

De verkeersmanager van Rijkswaterstaat die de Haringsluizen in beheer heeft, maakt zich zorgen omdat:

- o Toenemende drukte op twee momenten per dag leidt tot een overbelasting van de sluis in de hoofdvaarweg;
- o De piekmomenten leiden tot wachttijden bij de sluis van meer dan een uur en bovendien zorgen voor gevaarlijke situaties omdat er niet genoeg wachtplaatsen zijn bij de sluis;
- o Steeds meer doorgaande binnenvaartschepen het knelpunt op de hoofdvaarroute midden en via de vaarweg door de gemeente Gaasperdammerland gaan.

De verkeersmanager besluit de gemeente Gaasperland, de vervoerders en de verladers en de SRN te benaderen om dit probleem gezamenlijk op te lossen. Het doel dat de manager voor ogen heeft is af te tasten of de problemen binnen 1,5 jaar kunnen worden verholpen via verkeersmanagement maatregelen. Hij richt zich primair op scheepvaart.



Relevante partijen en hun individuele belangen

Uit de rondgang bij deze drie partijen blijken de volgende zaken op de corridor te spelen.

- o De gemeente Gaasperland heeft net een impuls gegeven aan de water(sport)recreatie rondom de Gaast en er is geïnvesteerd in extra voorzieningen voor de recreatietoervaart;
- o De extra investeringen van de gemeente en Horecaondernemers ten spijt is de nieuwe jachthaven Gaastdorp nog geen trekker geworden;
- o Door het sluiten van de basisschool in Gaastdorp-oost moeten alle kinderen in de wijk naar de twee scholen aan de andere kant van de vaart. Zeker als er brug open staat hebben ze tussen de middag te weinig tijd om thuis te eten. Het bewonerscomité Oost heeft daarop een petitie aangeboden aan de burgemeester;
- o De burgemeester van Gaasperland heeft zich een en ander aangetrokken mede vanwege klachten van PaKoMe (Pannenkoekmeel fabriek) over de bereikbaarheid van hun uitgebreide fabriek over zowel land als water. In overleg tussen de gemeente en de directie van PakoMe heeft de gemeente toegezegd op korte termijn veel in het werk te stellen om de situatie aanmerkelijk te verbeteren;
- o Verladers klagen dat vooral op werkdagen de binnenvaartschepen later dan verwacht bij de terminal aankomen;
- o De SRN maakt zich zorgen over de recreatieve route over het Gaasterdammermeer. De veiligheid staat onder druk, omdat er steeds meer beroepsvaart overheen gaat.

Gezamenlijk intentie voor het project

De volgende partners hebben hun deelname aan het project toegezegd:

1. Rijkswaterstaat als trekker en financier voor het studiegedeelte van het project. Als beheerder van de hoofdvaarwegen en de objecten in de corridor, is Rijkswaterstaat ook verantwoordelijk voor het waterbeheer voor alle wateren in het gebied;
2. De gemeente Gaastland als mede-initiatiefnemer. Als beheerder van het overige vaarwegennet waaronder, de Gaast, en de gemeente waar het grootste gedeelte van de corridor zich in bevindt en komt de gemeente Gaastland op voor de belangen van haar inwoners en haar bedrijven (industrie en horeca);
3. Vertegenwoordiging van verladers en schippers. Als beroepsmatige gebruikers van de vaarwegen in de Corridor zijn zij belanghebbend;
4. De SRN als de belangenorganisatie van de recreatietoervaart in Nederland vertegenwoordigen zij de recreatieve vaarweggebruikers;

De partijen hebben aangegeven gezamenlijk te willen gaan werken aan het aanpakken van de problematiek, door netwerkbreed te werken op basis van het stappenplan Corridor Gericht Benutten. Doordat de belangrijkste problemen zich voor doen in de ochtendspits gedurende het begin en einde van het recreatie seizoen, spreekt men af zich te richten op deze spits.

De vier partijen vormen de initiatiefgroep CGB Beter Best. De intentie van het project luidt: *'Het door verkeersmanagement verbeteren van de betrouwbaarheid van Beter-Best Corridor en het zorgen voor een robuust netwerk waar het veilig varen is, alsmede het verhogen van de aantrekkelijkheid van waterrecreatie in Gaasperland. Verbeteringen op de corridor dienen samen te gaan met minder overlast voor het wegverkeer'*. De verbetering dient binnen 1,5 jaar te zijn gerealiseerd.

Beleidsmatige problemen

De volgende beleidsmatige knelpunten zijn op kaart gezet:

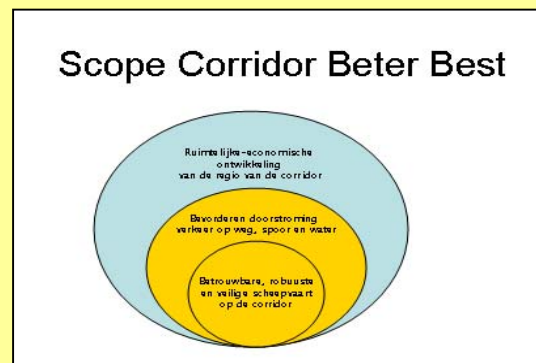
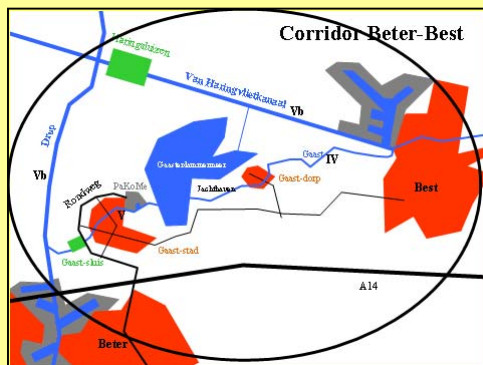


De scope

Het project richt zich op twee aspecten:

1. Betrouwbare en veilige scheepvaart;
2. Doorstroming van het verkeer in het algemeen.

Het onderzoeksgebied is het hele gebied tussen de steden Beter en Best.



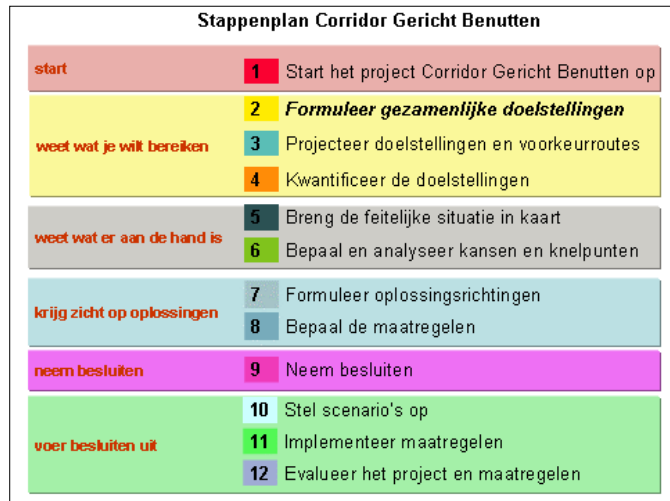
Een werkgroep wordt opgericht om de corridor te onderzoeken en uiteindelijk maatregelen te genereren die de problemen moeten oplossen. Het een en ander wordt vastgelegd in een startnota en aangeboden aan de bestuurders.

In de volgende stappen zullen ter illustratie steeds voorbeelden worden gegeven van deze case Corridor Beter – Best.

Stap 2. Formuleer gezamenlijke doelstellingen

In stap 1 heeft u intenties met elkaar afgesproken, de start van het project. De volgende drie stappen hebben betrekking op het onderdeel 'weten wat je wilt bereiken'.

Het doel van stap 2 is de intenties om te zetten in doelstellingen en prioriteiten. Hierdoor krijgt u gezamenlijke doelstellingen voor de corridor. Het eindproduct van deze stap is de Notitie Doelstellingen. In stap 3 en 4 worden deze doelstellingen verder geconcretiseerd totdat er gekwantificeerde doelstellingen zijn benoemd.



Allereerst formuleert elke partij afzonderlijk de doelstellingen. Vervolgens worden deze geüniformeerd: ieder partij schrijft dit op dezelfde wijze op, concreet en doelgericht. Daarna inventariseert de werkgroep CGB de overeenkomende en tegengestelde doelstellingen. Gezamenlijk in de werkgroep probeert u de tegengestelde doelstellingen te harmoniseren door de achterliggende beleidsuitgangspunten te benoemen. U formuleert de randvoorwaarden waarbinnen de uitvoering van corridor gericht benutten acceptabel is. Ten slotte worden de doelstellingen geprioriteerd.

2.1 Inventariseer doelstellingen per partner

Elke partner beschrijft de doelstellingen die hij of zij in de corridor wil bereiken. Dit kan een lange lijst zijn van allerlei soorten doelstellingen. De doelstellingen kunt u halen uit uw eigen beleidsnota's. Dit zijn bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit, beleidsplannen van provincies en gemeenten, beleidsplannen van andere betrokkenen en diverse regionale netwerkvisies. Ook bestaan er richtlijnen voor de (kwaliteit) van de vaarweg. U vertaalt de algemene beleidsuitgangspunten naar doelstellingen voor de corridor.

Tussenproduct: Lijst met individuele doelstellingen

2.2 Uniformeer doelstellingen per partner

In deze actie beschrijft de werkgroep doelstellingen op een concrete en uniforme wijze. Dit houdt in ieder geval in, dat er geen problemen of oplossingen worden beschreven. Dit is belangrijk, omdat het moeilijker is om over oplossingen overeenstemming te krijgen dan over beleidsuitgangspunten. Tevens wordt begripsverwarring voorkomen. De oplossingen komen later in het proces. Let ook op de tijdshorizon van de doelstellingen. Sommige doelstellingen liggen verder weg in de tijd dan andere. Benoem deze tijdshorizon en zorg dat alleen doelstellingen worden opgenomen die passen bij de overeengekomen scope van het project.

Tussenproduct: Uniform geformuleerde doelstellingen

2.3 Harmoniseer doelstellingen

Vervolgens inventariseert de werkgroep de overeenkomende doelstellingen en tegenstrijdige doelstellingen. Voor de tegenstrijdige doelstellingen bepaalt u of deze echt tegenstrijdig zijn: is er niet sprake van begripverwarring of is de tijdshorizon een andere. Als de tegenstrijdigheden blijven bestaan, kijkt u of de doelstellingen op een hoger abstractieniveau kunnen worden benoemd waar wel overeenstemming over is. Als dat niet mogelijk is, dan wordt de tegenstrijdigheid als zodanig expliciet benoemd en in het verdere als zodanig proces meegenomen.

Tussenproduct: Lijst met doelstellingen en eventuele tegenstrijdigheden

2.4 Prioriteer doelstellingen

Alle doelstellingen worden geprioriteerd door de werkgroep. Probeer te komen tot de circa vijf tot zeven belangrijkste doelstellingen. Deze worden opgenomen in de nota 'Doelstellingen'. De overige doelstellingen fungeren als checklist, waarmee u kunt nagaan of de uitwerking van maatregelen past binnen het beleid van de betrokken partijen.

Eindproduct: Nota doelstellingen

Succesfactoren in deze stap

- Ook in deze stap is het belangrijk om te investeren in de relatie met uw partners. Vooral omdat de deelnemers in deze stap open moeten zijn en er geen verborgen agenda meer mogen zijn. Als er geen vertrouwen is, dan is de kans groot dat niet alle doelstellingen open en eerlijk op tafel komen;
- Zorg voor mandaat, zodat iedereen ook daadwerkelijk bevoegd is om iets te zeggen over doelstellingen en niet op persoonlijke titel maar als vertegenwoordiger van de eigen organisatie kan en mag optreden;
- Beperk u niet tot de beleidsnota's. Ook een visionaire blik is nodig. Zowel op infrastructuur als op vervoerssystemen. Maar zorg er wel voor dat ook deze visie van de eigen organisatie weergeeft en dus niet alleen een persoonlijke visie is;
- Het belang voor corridor gericht benutten kan ook liggen in economisch of logistieke aspecten zoals een just-in-time concepten of distrievaart. Neem deze ontwikkelingen mee;
- Zorg ervoor dat alle partners evenredig aan bod komen;
- Inventariseer de (individuele) wensen van de bedrijven die in de corridor gevestigd of actief zijn. Ga met hen het gesprek aan;
- Doelstellingen kunnen ook afkomstig zijn uit andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en economie. In eerste instantie kunnen deze meeliften in het project;
- Zorg dat de doelstellingen een juiste balans vinden tussen concreet en abstract. Soms kan het goed zijn om even in oplossingen te denken zodat de problematiek tastbaar wordt. Kijk daarna of u de achterliggende doelstellingen kan vinden;
- Benoem de doelstellingen positief;
- Over het algemeen is het snel duidelijk over welke doelstellingen overeenstemming is en welke doelstellingen belangrijk zijn. Besteed daarna aandacht aan de andere (tegengestelde) doelstellingen maar besteed daar niet te veel tijd aan;
- Als niet over alle doelstellingen overeenstemming kan worden verkregen, maak dat dan expliciet;
- Geadviseerd wordt de nota 'Doelstellingen' bestuurlijk terug te koppelen. Dit hoeft niet in de stuurgroep te gebeuren, dit kan ook gedaan worden door individuele afgevaardigden van partijen in de werkgroep.

Case: Corridor Beter - Best

De lijst met geprioriteerde doelstelling voor de corridor Beter Best ziet er als volgt uit:

1. Betrouwbaar en robuust van Beter naar Best voor beroepsvaart
2. Goede bereikbaarheid bedrijfsterreinen/ havens (weg en water)
3. Veiligheid op en langs het water niet verslechteren
4. Omzet verhogen winkel en horeca
5. Aantrekkelijke omgeving voor recreatievaart
6. Acceptabele afwikkeling van het lokale wegverkeer

Stap 3. Projecteer doelstellingen en voorkeurroutes

Na stap 2 heeft u een overzicht van de doelstellingen en de prioriteiten. Het doel van stap 3 is het projecteren van voorkeurroutes in de corridor. Het beoogde eindresultaat is een overzichtskaart met daarop de doelstellingen en voorkeurroutes per vaarweggebruiker.

U geeft allereerst de belangrijkste groepen vaarweggebruikers aan. Vervolgens benoemt u het beschikbare vaarwegennetwerk. Daarna kijkt u of u voorkeurroutes kunt aangeven voor de diverse gebruikers en of u deze kunt prioriteren.

start	1	Start het project Corridor Gericht Benutten op
weet wat je wilt bereiken	2	Formuleer gezamenlijke doelstellingen
	3	Projecteer doelstellingen en voorkeurroutes
weet wat er aan de hand is	4	Kwantificeer de doelstellingen
	5	Breng de feitelijke situatie in kaart
krijg zicht op oplossingen	6	Bepaal en analyseer kansen en knelpunten
	7	Formuleer oplossingsrichtingen
neem besluiten	8	Bepaal de maatregelen
	9	Neem besluiten
voer besluiten uit	10	Stel scenario's op
	11	Implementeer maatregelen
	12	Evalueer het project en maatregelen

3.1. Onderscheid belangrijke gebruikers

De gebruikers van de vaarwegen zijn divers: verschillende klassen beroepsvaart en recreatievaart. Schets op een kaart voor de belangrijkste gebruikers de belangrijkste relaties tussen de economische centra in de corridor. Als ook ander vervoersmodaliteiten zijn betrokken, geeft u dan ook een overzicht van de andere belangrijkste vervoersmodaliteiten.

Tussenproduct: Overzicht relaties tussen belangrijke centra van de belangrijkste (vaarweg)gebruikers

3.2 Benoem beschikbaar netwerk

Een eerste analyse van het vaarwegennetwerk heeft u misschien al in stap 1 gemaakt. In deze stap werkt u het netwerk verder uit door in een overzichtskaart aan te geven wat het vaarwegennetwerk is, in welke klassen de vaarwegen vallen en welke kunstwerken (sluizen, (spoor)bruggen, etc) en voorzieningen (havens, overnachtingplaatsen, etc) er in de corridor zijn. Als andere modaliteiten zijn betrokken, geeft u ook de belangrijkste verbindingen van het wegen- of spoorwegennet weer in de overzichtskaart.

Tussenproduct: overzicht beschikbaar netwerk.

3.3 Projecteer doelstellingen in corridor

U neemt vervolgens de doelstellingen uit stap 2. Die projecteert u eveneens op de overzichtskaart. U geeft aan op welke locatie de betreffende doelstelling speelt.

Tussenproduct: overzichtskaart met doelstellingen

3.4. Selecteer voorkeursroutes en alternatieve routes

De corridor bevat een bundel van vaarwegen tussen economische centra. Kijk of u in deze bundel vaarwegen voorkeurroutes per gebruiker kunt onderscheiden. Een aantal vaarwegen zal vooral geschikt zijn voor de recreatievaart, terwijl andere vooral geschikt zijn voor de beroepsvaart. Kijk of u deze voorkeurroutes op kaart kunt intekenen en of er ook alternatieven zijn, ingeval de hoofdroute gestremd is. Geef ook voorkeurroutes aan voor andere modaliteiten en eventuele alternatieve verbindingen.

Wees er van bewust dat het voorkeurroutes de status van een advies hebben. De gebruiker beslist zelf om de voorkeurroute al dan niet te volgen.

Het kan zijn dat de voorkeurroutes impliciet keuzes inhouden en daarmee al invulling zijn van een doelstelling. Maak deze keuzes in dit stadium dan expliciet door ze als zodanig te benoemen. Geeft tegelijkertijd ook alternatieven voor deze keuzes aan (indien aanwezig en nodig). Geef ook aan als er geen overeenstemming is of als er nu al direct knelpunten naar boven komen. Laat het in deze stap dan hierbij, ga niet de discussie aan.

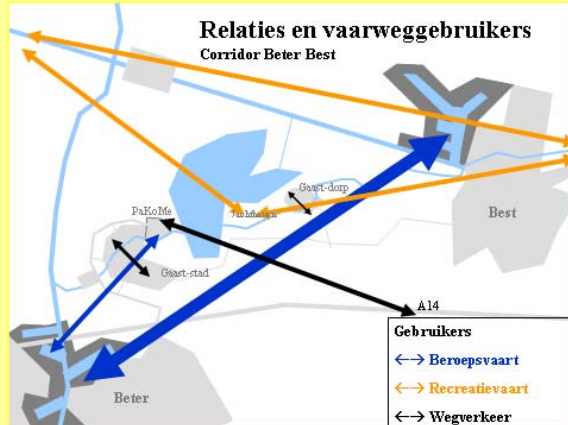
Eindproduct: overzichtskaart met doelstellingen, voorkeursroutes en alternatieve routes.

Succesfactoren in deze stap

- Houd de prioriteiten uit stap 2 in het oog bij het projecteren van de doelstellingen en benoemen van voorkeursroutes;
- De doelstellingen en voorkeurroutes kunnen ook in de tijd variëren. In de spits kunnen bijvoorbeeld andere doelstellingen gelden dan in de daluren. Of in het weekend hebben de vaarweggebruikers andere voorkeurroutes dan door de week;
- Werk meerdere varianten uit. Dit voorkomt dat er alleen over 1 voorkeurroute wordt gediscussieerd, terwijl ook andere voorkeurroutes aantrekkelijk kunnen zijn om de doelstellingen in te kunnen vullen;
- Zeg op grove lijnen iets over haalbaarheid van voorkeursroutes, zodat er geen discussie plaatsvindt over zaken die niet haalbaar zijn;
- Maak onderscheid naar tijdvensters. Het kan zijn dat een voorkeurroute nu niet haalbaar is, maar op termijn wel (na een investering);
- Als er knelpunten optreden bij het bepalen van voorkeurroutes, benoem deze als zodanig en neem deze mee naar de volgende stappen.

Case: Corridor Beter - Best

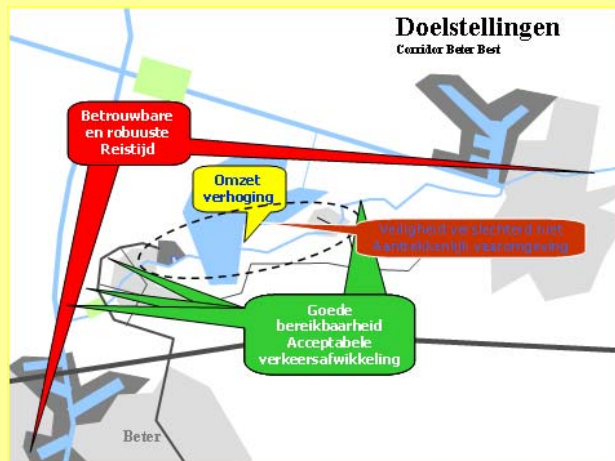
De volgende relaties van de belangrijkste (vaarweg)gebruikers tussen de belangrijke centra zijn in kaart gebracht.



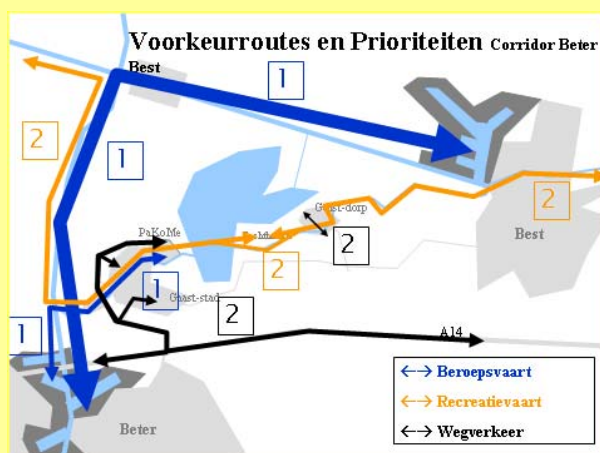
Het beschikbare vaarwegennetwerk ziet er als volgt uit



De volgende doelstellingen zijn afgesproken voor de corridor.



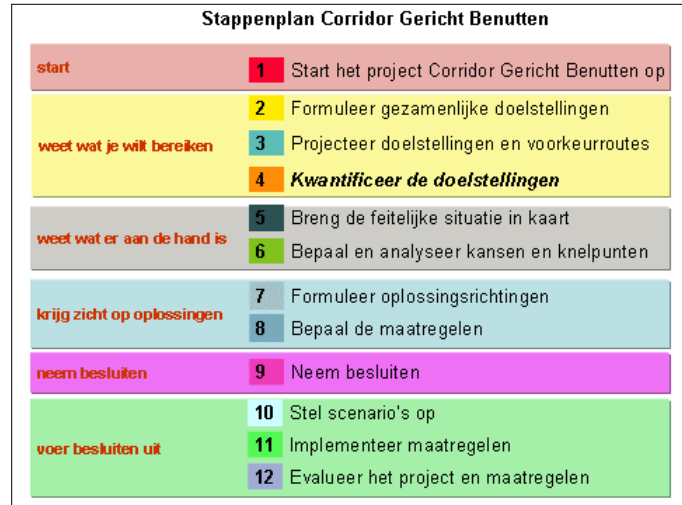
De voorkeursroutes en alternatieve routes op de corridor Beter – Best zijn:



Stap 4. Kwantificeer de doelstellingen

Het doel van deze stap is de doelstellingen uit de vorige stappen te vertalen naar gekwantificeerde traject- of locatiegebonden doelstellingen. Hiermee wordt concreet de gewenste situatie op de corridor aangegeven. Het eindresultaat van deze stap is een beleidsnota, waarin de vorige stappen worden samengevat. Hiermee is deze stap een afronding van de fase 'weten wat je wilt bereiken'.

De eerste stap is het selecteren van meetbare parameters die voor de corridor belangrijk zijn. Vervolgens geeft u aan waar de parameters op de corridor worden gebruikt. Daarna benoemt u voor deze parameters de gewenste waarden. In de beleidsnota die daarop volgt, bundelt u stap 2, 3 en 4. Deze wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep.



4.1 Selecteer relevante en bruikbare parameters

Relevante parameters geven een indicatie of de doelstellingen uit stap 2 zijn gehaald. Bruikbare parameters zijn parameters die enerzijds goed aangeven welke situatie wordt gewenst en anderzijds ook daadwerkelijk kunnen worden gemeten. Er moeten daarvoor dus actuele gegevens aanwezig zijn of kunnen komen. Als de doelstelling een vergelijking inhoudt met voorgaande jaren, moeten voor deze parameters ook gegevens uit de nulsituatie of voorgaande jaren beschikbaar zijn.

Voorbeelden van relevante parameters die u in deze stap kunt gebruiken zijn:

- o Aantal passages recreatievaart en beroepsvaart;
- o Wachtijden voor bruggen en sluisen;
- o Reistijd op een route;
- o Ongevalcijfers.

Tussenproduct: lijst met parameters

4.2 Specificeer de criteria naar plaats, traject en tijd

In deze stap worden de criteria op de plaatsen waar ze relevant in een overzichtskaart ingetekend. Tevens bepaalt u of de parameters gedifferentieerd moeten worden naar tijd. In spits- of spertijden kunnen de parameters een afwijkende waarde krijgen. U kunt daarbij gebruik maken van de overzichtskaarten uit stap 3. Ga vervolgens na of per locatie, traject of tijdstip ook gegevens aanwezig zijn (of gegenereerd kunnen worden) om de parameter te kunnen meten.

Tussenproduct: Overzichtskaart met parameters

4.3. Stel per plaats en tijd de gewenste situatie vast

De gewenste situatie is de uiteindelijke situatie die u wilt bereiken. Maak de waarden kwantitatief.

Beschrijf de gewenste situatie met behulp van de SMART-elementen.

SMART:

S = Specifiek

M = Meetbaar

A = Acceptabel

R = Realistisch

T = Tijdgebonden

Aan 'specifiek' wordt invulling gegeven als de doelstelling locatie- of trajectgebonden is en toegewezen aan een gebruiker. De doelstelling is 'meetbaar' als er gegevens aanwezig zijn om te bepalen of de doelstelling al dan niet gehaald is. 'Acceptabel' is de doelstelling als er draagvlak bij de partijen is. 'Realistisch' is de doelstelling als er zicht is op een zekere mate haalbaarheid. En 'tijdgebonden' is de doelstelling als aangegeven is (datum) wanneer hij moet zijn behaald.

Geef vervolgens de doelstellingen een plek op de overzichtskaart

Tussenproduct: Overzichtskaart met kwantitatieve doelstellingen

4.4. Stel beleidsnota op

In deze stap vat u de voorgaande stappen samen tot een beleidsnota. Deze bestaat uit:

1. Aanleiding en intentie (uit stap 1);
2. Overzicht van de gezamenlijke doelstellingen (uit stap 2);
3. Overzicht kaarten met voorkeurroutes en doelstellingen (uit stap 3);
4. De gekwantificeerde doelstellingen (uit stap 4)

Besteed in de inleiding aandacht aan de functie van de nota, de totstandkoming en de status. Laat de nota vervolgens vaststellen door de stuurgroep.

De beleidsnota is de afronding van de fase: 'weten wat je wilt bereiken' en geeft daarmee richting aan de knelpuntenanalyse en de oplossingsrichtingen en maatregelen in de volgende stappen.

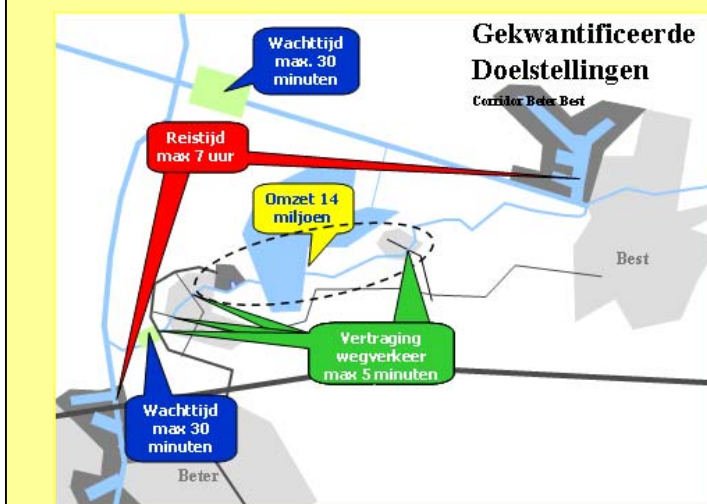
Eindproduct: Beleidsnota

Succesfactoren in deze stap

- Houd er rekening mee dat verzamelen van meetgegevens geld kost. Neem dit bij de afweging van het samenstellen van de lijst met parameters mee. Geef eventueel een inzicht in de kosten daarvan;
- RWS is op dit moment bezig met het benoemen van prestatie-indicatoren voor scheepvaart en vaarwegen. Hiermee wordt de gewenste kwaliteit van het netwerk vastgelegd. In de CGB aanpak kan worden aangesloten bij deze prestatie-indicatoren. Van netwerkniveau kan een vertaalslag worden gemaakt naar corridorniveau;
- Geef in deze fase een grove indicatie van de haalbaarheid van de doelstelling (zie R van realistisch). Zorg daarbij dat het (maatschappelijk) belang van de doelstellingen duidelijk is. Dit maakt het makkelijker voor bestuurders om te kiezen;
- Als er quick wins zijn om een aantal doelstellingen te bereiken, neem die nu al mee. Ook dit maakt het makkelijker voor bestuurder om te beslissen.

Case: Corridor Beter – Best

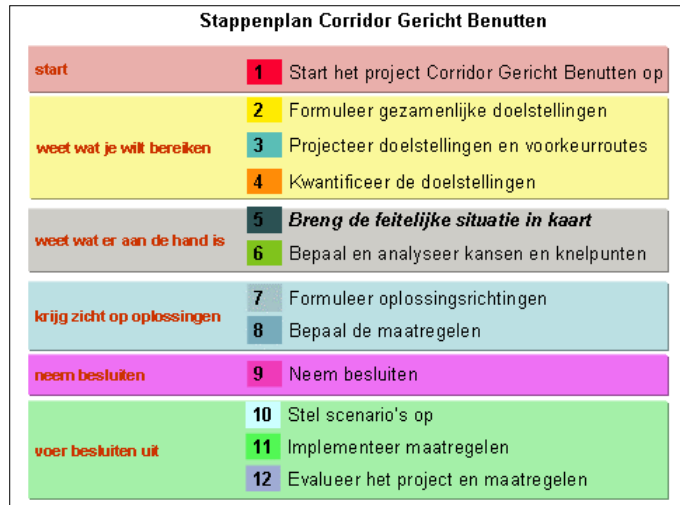
De volgende overzichtskaart met SMART-doelstellingen is opgesteld voor de corridor Beter – Best.



Stap 5. Breng de feitelijke situatie in kaart

In deze stap brengt u de feitelijke situatie van de corridor in beeld. Het eindresultaat is een overzichtskaart. In de stap 6 wordt de feitelijke situatie vergeleken met de doelstellingen. Dit geeft inzicht in de knelpunten. Samen vormen zij de fase 'weten wat er aan de hand is'.

De feitelijke situatie brengt u in beeld voor de parameters die in stap 4 zijn benoemd. Daarnaast kunt u eventueel de situatie in beeld brengen voor andere relevante parameters die een relatie hebben met de benoemde corridordoelstellingen, maar die u niet in stap 4 heeft benoemd. Maar wees daarin beperkt. Hiermee voorkomt u dat allerlei informatie wordt verzameld waar u later niets mee doet.



5.1 Beschrijf de feitelijke situatie

In stap 4 heeft u de locatiegebonden doelstellingen en de relevante parameters bepaald. In deze stap brengt u de actuele situatie voor de doelstellingen en de parameters in kaart. Kernvraag is: 'Welke waarde meet ik voor de desbetreffende parameter op de locatie?' U doet dat in eerste instantie voor de huidige situatie. Hierbij maakt u gebruik van de monitoring gegevens van de (vaarweg)beheerders en de basisinformatie.

Voorbeelden van relevante informatie die u in deze stap kunt gebruiken zijn:

- o Goederenstromen over de vaarweg;
- o Goederenstromen in het gebied rond de corridor;
- o Aantal passages recreatievaart en beroepsvaart;
- o Wachtijden voor bruggen en sluizen;
- o Reistijd op hoofdroute van A naar B;
- o Ongevalcijfers;
- o Bedieningstijden objecten, bedieningsregimes;
- o Vaarwegklassen, schutcapaciteiten, doorvaarthoogten.

Daarna maakt u een prognose voor de toekomst. U houdt daarbij de tijdshorizon aan die in de startnota is vastgelegd. U kunt gebruik maken van diverse verkeersmodellen, mits deze beschikbaar zijn en vertrouwen genieten van de partners. Of u kunt gebruik maken van prognoses die bijvoorbeeld door het CPB zijn opgesteld. In veel gevallen zult u moeten volstaan met een inschatting van de ontwikkeling van de situatie.

Tussenproduct: beschrijving feitelijke situatie en een toekomstbeeld.

5.2 Beschrijf de context van de feitelijke situatie

Hiervoor beschreef u de feitelijke informatie aan de hand van parameters, nu kijkt u ook naar de context van die feiten: 'Welke verklaringen zijn er voor de waargenomen feitelijke situatie of voor de verwachte ontwikkelingen'. Dit kunnen bijvoorbeeld ruimtelijk ontwikkelingen zijn, toegenomen verkeersdruk in andere modaliteiten of verwachtingen van groei in scheepsbewegingen etc.

Eindproduct: beschrijving van de context van de feitelijke situatie en overzichtkaart

Succesfactor in deze stap

- o Betrek bij het verzamelen van de gegevens de relevante partijen en kijk of er met hen overeenstemming is over de gegevens. Dit geldt vooral voor de toekomstverwachtingen.

Case: Corridor Beter - Best

De beschrijving van de feitelijke situatie in woorden van de corridor is als volgt:

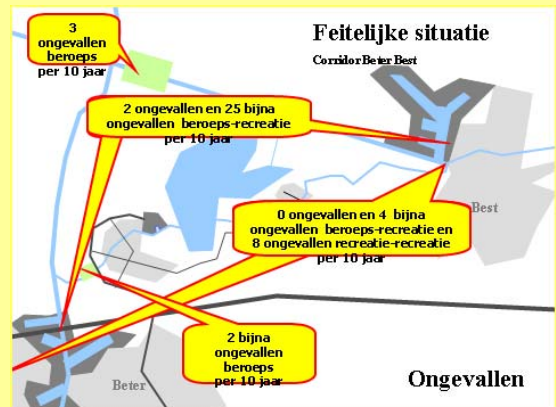
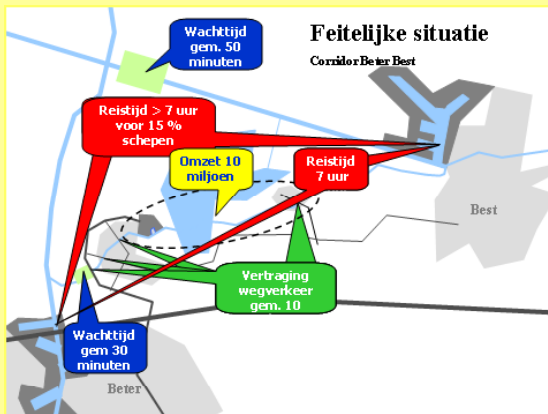
De case Corridor Beter – Best heeft twee hoofdroutes. De hoofdroute maakt gebruik van de hoofdvaarwegen de Drup en het Van Haringvlietkanaal. Zowel de Drup als het Van Haringvlietkanaal worden druk bevaren. In het Van Haringvlietkanaal liggen de Haringvliet-sluisen die vooral in de spitsperiodes zorgen voor een behoorlijke vertraging. De tweede route gaat vanuit Beter een stukje over de Drup en vervolgens over de bochtige en smalle Gaast naar Best. Het gedeelte van de Gaast tussen de Drup en het industrieterrein van Gaaststad is goed bevaarbaar ter ontsluiting van het industriegebied. De vaarweg kent wel drie objecten, de Gaast-sluis met daarover de rondweg (die ook een belangrijke ontsluiting over de weg is van het industriegebied en twee hoge bruggen in het centrum van Gaastland).

Ten oosten van het Gaasterdammermeer is de Gaast wel bevaarbaar voor de beroepsvaart maar daar minder op ingericht. Het Gaastdorp kent een antieke lage brug met een zeer lange draaitijd. In de ochtendspits is de brug meer open dan dicht. Aan de Gaast tussen het Gaasterdammermeer en Gaastdorp is vorig jaar een jachthaven gerealiseerd. De aanloop blijft achter bij de verwachting.

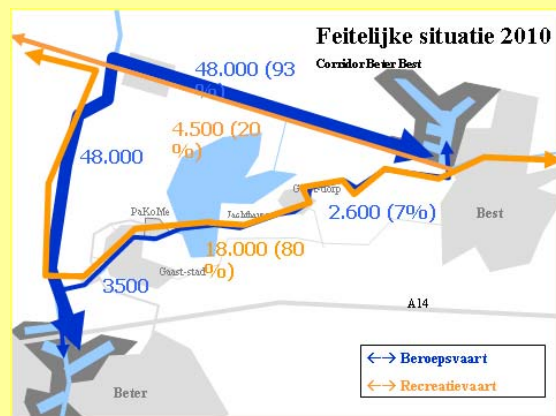
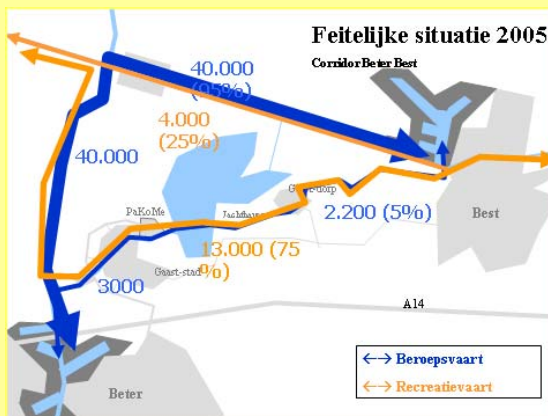
Dit is als volgt weergegeven in parameters:

Scheepvaartverkeer Drup Van Haringvliet kanaal	Scheepvaartverkeer Gaast
<p>Metingen 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Beroepsvaart: 40.000 / jaar o Vlootverdeling: 20% klasse V, 80% klasse IV en kleiner o Recreatievaart: 4.000 / jaar o Verkeerspiek van 11-16u op ma-vr. <p>Prognose 2010*</p> <ul style="list-style-type: none"> o Beroepsvaart 48.000 / jaar. o Vlootverdeling: 30% klasse V, 70% klasse IV en kleiner o Recreatievaart: 4.500 / jaar <p>* Bij ongewijzigd beleid</p>	<p>Metingen 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Beroepsvaart: 3.000 / jaar o Recreatievaart: <ul style="list-style-type: none"> o 13.000 in de maanden mei-september o in de maanden oktober- april <p>Prognose 2010*:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Beroepsvaart: 3.500 / jaar o Recreatievaart: <ul style="list-style-type: none"> o 18.000 in de maanden mei-september o 4000 in de maanden oktober- april <p>* Bij ongewijzigd beleid</p>

Dit is als volgt op de kaart gezet:



De context van de feitelijke situatie van de corridor Beter – Best is als volgt:



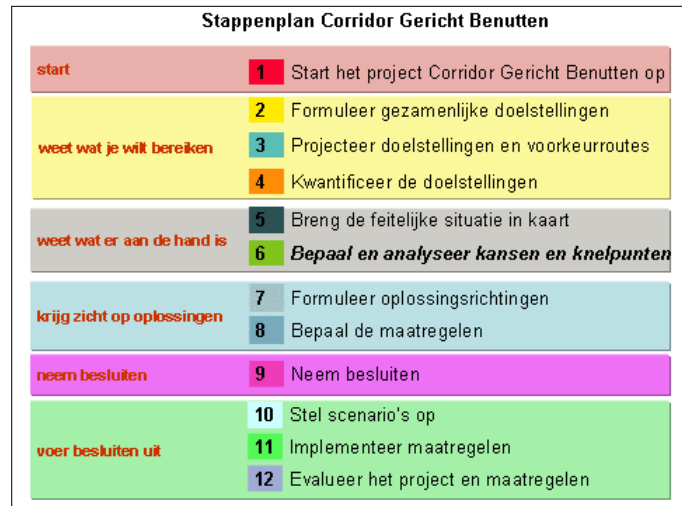
Stap 6. Bepaal en analyseer kansen en knelpunten

Het doel van stap 6 is inzicht te krijgen in de kansen en knelpunten. Het eindresultaat is de nota feitelijke situatie en kansen en knelpunten. Daarmee wordt de fase 'weten wat er aan de hand is' afgesloten.

In de vorige stap heeft u de feitelijke situatie beschreven. In deze stap vergelijkt u de feitelijke situatie met de gekwantificeerde doelstellingen uit stap 4 en bekijkt welke doelstelling wel of niet gehaald worden. De locaties waar de doelstellingen niet worden gehaald, zijn de kansen of knelpunten. Of er sprake is van een kans of knelpunt is afhankelijk van of er doelstellingen zijn geformuleerd die bijvoorbeeld het serviceniveau van de corridor verhogen of dat de doelstellingen vooral liggen op het wegnemen van problemen op de corridor. Als er in kansen wordt gesproken, is er sprake van een proactieve aanpak.

U analyseert de kansen en knelpunten met elkaar in samenhang. Het kan zo zijn dat een knelpunt op de corridor (lange wachttijden voor een sluis) elders ook voor knelpunten zorgt (beroepsvaart die de meer recreatieve routes gaat bevaren). Deze knelpunten moet u in samenhang met elkaar oppakken en oplossen.

Vervolgens prioriteert u de geïdentificeerde kansen en knelpunten. Daarna bepaalt u of er op locaties nog speelruimte is. Voorbeeld: op plekken waar de doelstelling wordt gehaald, kan misschien extra verkeer worden verwerkt. Het eindresultaat wordt samen met de resultaten van stap 5 vastgelegd in de Nota feitelijke situatie en kansen en knelpunten.



6.1 Vergelijk actuele situatie met doelstellingen

In deze stap legt u de beschrijving van de feitelijke situatie uit stap 5 naast de gekwantificeerde doelstellingen (wensbeelden) uit stap 4. U doet dit voor de huidige situatie en de toekomstige situatie. Situaties waarvoor geen doelstellingen zijn geformuleerd, worden niet meegenomen. Daarvoor is (nog) geen beleidsmatig probleem gedefinieerd.

In de gevallen dat de doelstelling niet gehaald worden (nu of in de toekomst) is er sprake van een knelpunt. Beschrijf de ernst van de knelpunten (hoe groot is het verschil tussen de doelstelling en de feitelijke waarde). Licht ook de oorzaken van de knelpunten toe. Hiervoor kunt u gebruik maken van de beschrijving van de context feitelijke situatie uit stap 5.2. Mocht de oorzaak niet duidelijk zijn, dan moet u op verder onderzoek uit. Zonder dat de oorzaak bekend is, kan er namelijk ook geen knelpunt worden weggenomen.

Als de ambitie van de doelstelling hoger ligt dan het wegnemen van problemen, dan spreekt u over kansen.

Tussenproduct: Overzicht kansen en knelpunten

6.2 Prioriteiten kansen en knelpunten

De prioriteit van de kans en knelpunten is afhankelijk van twee factoren:

- De prioriteitsvolgorde van de doelstellingen (uit stap 2).
- De ernst van het knelpunt;

Bij het bepalen van de prioriteiten maakt u een bewuste keuze hoe zwaar u beide factoren laat meewegen. Het is van belang om te kunnen motiveren waarom en wanneer kansen of knelpunten wel of niet worden opgepakt. Prioriteer de kansen en knelpunten voor de huidige situatie en de toekomstige.

Tussenproduct: Overzicht kansen en knelpunten

6.3 Analyse kansen en knelpunten

De lijst met kansen en knelpunten en oorzaken wordt in samenhang met elkaar geanalyseerd. Soms wordt een knelpunt veroorzaakt door een knelpunt elders. Soms kan een kans worden benut door elders een maatregel te nemen. Op die manier kunt u clusters van kansen knelpunten gaan onderscheiden en werken aan een corridorbrede aanpak. Tevens wordt duidelijk wat locale kansen en knelpunten zijn. Maak voor de huidige situatie en de toekomstige situatie een afzonderlijke analyse.

Tussenproduct: samenhang kansen en knelpunten

6.4 Bepaal de speelruimte in de feitelijke situatie

Hiervoor heeft u gekeken naar de kansen en knelpunten. Nu kijkt u naar de speelruimte. Op plekken waar de doelstelling wordt gehaald, kan er sprake zijn van extra speelruimte. Bijvoorbeeld op plekken waar de doelstelling ruim wordt gehaald, kan misschien extra verkeer worden verwerkt, waarbij een drukkere vaarweg ontlast wordt.

Tussenproduct: Overzicht speelruimte

6.5 Stel de nota Feitelijke situatie en kansen en knelpunten op

U stelt de nota 'Feitelijke situatie en kansen en knelpunten' op basis van de volgende deelproducten:

1. Beschrijving feitelijke situatie;
2. Beschrijving achtergronden feitelijke situatie;
3. Overzicht geprioriteerde kansen
4. Overzicht geprioriteerde knelpunten;
5. Samenhang kansen en knelpunten;
6. Overzicht speelruimte.

Succesfactoren in deze stap

- Houdt bij het vaststellen en presenteren van de kansen en knelpunten rekening met de prioriteiten die in stap 2 zijn vastgelegd. Kansen en knelpunten die prioriteit hebben, krijgen meer aandacht;
- Toets de nota feitelijke situatie en kansen en knelpunten bij de bestuurders. De stuurgroep behoeft hier niet voor bij elkaar te komen. Elk individueel lid wordt geadviseerd met zijn of haar bestuurder de nota te bespreken en na te gaan of de bestuurder zich hierin herkent.

Case: Corridor Beter - Best

De volgende knelpunten zijn naar voren gekomen voor de corridor Beter – Best:



Stap 7. Formuleer oplossingsrichtingen

Het doel van deze stap is het formuleren van oplossingsrichtingen. Het eindresultaat is een overzicht van oplossingsresultaten die later worden omgezet naar maatregelen. Deze twee stappen geven invulling aan de fase 'zicht krijgen op oplossingen'.

In de voorgaande stap heeft u de kansen en knelpunten in kaart gebracht. In deze stap onderzoekt u de oplossingsrichtingen. U richt zich op de vraag wat er moet gebeuren om het knelpunt weg te nemen of de kans te benutten. In stap 8 vertaalt u de oplossingsrichtingen naar maatregelen. Door te werken van abstract naar concreet, voorkomt u dat de focus nu al teveel op één maatregel wordt gelegd.

start	1	Start het project Corridor Gericht Benutten op
weet wat je wilt bereiken	2	Formuleer gezamenlijke doelstellingen
	3	Projecteer doelstellingen en voorkeurroutes
	4	Kwantificeer de doelstellingen
weet wat er aan de hand is	5	Breng de feitelijke situatie in kaart
	6	Bepaal en analyseer kansen en knelpunten
krijg zicht op oplossingen	7	Formuleer oplossingsrichtingen
	8	Bepaal de maatregelen
neem besluiten	9	Neem besluiten
voer besluiten uit	10	Stel scenario's op
	11	Implementeer maatregelen
	12	Evalueer het project en maatregelen

7.1 Schets de aanpak in globale termen

In de werkgroep bepaalt u hoe u de samenhangende kansen en knelpunten op hoofdlijnen wilt aanpassen. U werkt daarbij op een grof geografisch niveau. Daarbij kunt u gebruik maken van de overzichtkaarten uit stap 3.

Gedacht kan worden aan de volgende soorten oplossingsrichtingen:

- o Beïnvloeding doorstroming;
- Spreiden verkeer in de tijd;
- Beïnvloeden van de capaciteit van de vaarweg/het kunstwerk;
- Prioritering van doelgroepen;
- o Herverdeling van de verkeersstromen;
- Alternatieve route beschikbaar stellen;
- Spreiden verkeer in de tijd;
- o Afstemming vergunningverlening en handhaving;
- o Incidentmanagement.

Tussenproduct: globale aanpak kansen en knelpunten

7.2 Bepaal oplossingsrichting per kans en knelpunt

Op basis van de globale aanpak bepaalt u de oplossingsrichtingen per kans en/of knelpunt. Ook pakt u de losse kansen en knelpunten op die in de vorige stap niet aan bod zijn gekomen. Hierbij houdt u expliciet rekening met de geprioriteerde doelstellingen uit de stap 3 en de voorkeurroutes.

U maakt onderscheid in oplossingsrichtingen die u nu kunt invoeren om actuele problemen op te lossen en oplossingsrichtingen die u in de toekomst kunt invoeren om toekomstige problemen op te lossen. Verwerk de oplossingsrichtingen in kaarten

Eindproduct: Overzicht oplossingsrichtingen

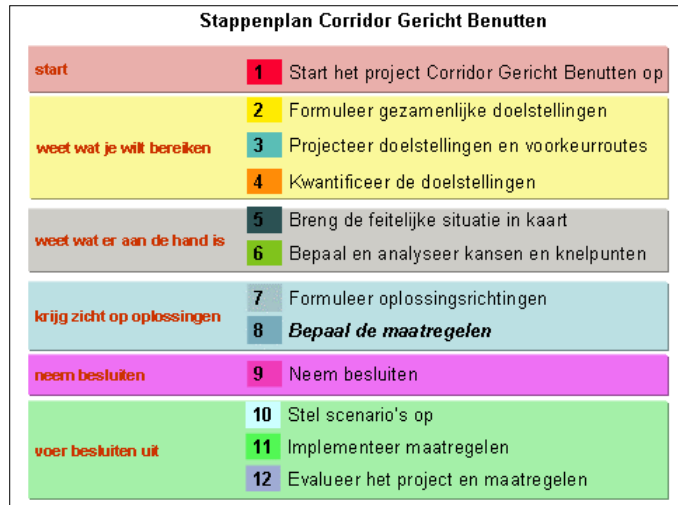
Stap 8. Bepaal de maatregelen

Stap 8 is de afronding van de fase 'zicht krijgen op oplossingen'. U vertaalt de oplossingsrichtingen uit stap 7 naar concrete maatregelen. Met andere woorden, in plaats van te zeggen wát u wilt kunnen doen, bepaalt u nu waarmée u dat wilt doen.

U werkt de maatregelen uit naar haalbaarheid, kosten en baten, realisatietermijnen en effecten.

Hiermee kunt u nagaan of u nog aan de oorspronkelijke opdracht Corridor Gericht Benutten uit stap 1 en 2 voldoet.

Het eindresultaat van de stap is de Nota Oplossingsrichtingen en Maatregelen. Deze wordt aan de stuurgroep voorgelegd.



8.1 Selecteer voorlopige maatregelen om oplossingsrichtingen te concretiseren

In deze stap gebruikt u het overzicht oplossingsrichtingen uit stap 7. U selecteert voor elke oplossingsrichting geschikte maatregelen. Bepaal vervolgens voor elke maatregel op basis van *expert judgement* de effectiviteit en de haalbaarheid. Orden de maatregel vervolgens en laat de maatregelen die niet of niet binnen de afgesproken tijdhorizon haalbaar zijn, afvallen. Vul de maatregelen in op de overzichtskaarten.

Tussenproduct: overzicht met maatregelen

8.2 Beschrijf kenmerken van de maatregelen

In deze stap onderzoekt en beschrijft u de belangrijkste kenmerken van de maatregelen. Het betreft:

- Effectiviteit op de scheepvaart: wat zijn verwachte gevolgen van de maatregelen voor de scheepvaart op de corridor of aanverwante corridors (zowel positief als negatief);
- Effectiviteit: wat zijn de verwachte gevolgen van de maatregel op andere relevante verkeersstromen (zowel positief als negatief);
- Doelgerichtheid: in hoeverre draagt de maatregel bij aan de gestelde doelen en worden de knelpunten opgelost of kansen benut;
- Technische haalbaarheid: is de maatregel technisch haalbaar op de locatie of moet er nog onderzoek naar worden gedaan;
- Economische haalbaarheid: wegen de maatschappelijke kosten tegen de maatschappelijke baten op en wat zijn de terugverdientijden;
- Verantwoordelijkheid: beschrijf welke partner verantwoordelijk is voor de invoering van de maatregel;
- Financiering: beschrijf welke partner verantwoordelijk is voor de financiering. Als er gebruik kan worden gemaakt van externe financieringsbronnen of subsidies (bijvoor-

beeld MIT/SNIP-gelden), beschrijf dit dan ook. Maak afspraken wie verantwoordelijk is voor het aanboren van de financieringsbronnen of subsidies;

- Invoeringsprocedures: beschrijf kort welke (wettelijke) procedures moeten worden doorlopen om de maatregel in te voeren;
- Realisatietermijn: geef aan of de maatregel op korte termijn of op de langere termijn kan worden gerealiseerd;
- Beheer en onderhoud: geef aan hoe de maatregel moet worden beheerd en onderhouden. Beschrijf tevens de kosten van het beheer en onderhoud en wie deze draagt.

Deze bevindingen kunnen gevolgen hebben voor het overzicht van maatregelen uit de vorige actie. Bij nadere beschouwing kan blijken dat sommige voorlopig geselecteerde maatregelen toch niet haalbaar zijn.

Tussenproduct: Beschrijving van maatregelen

8.3 Werk de maatregelenprogrammering uit

U prioriteert de maatregelen. De quick wins komen boven aan de lijst. Quick wins zijn maatregelen die niet veel kosten, snel kunnen worden ingevoerd en direct al resultaten opleveren. Daarna komen de maatregelen die essentieel zijn voor een corridorgerichte aanpak.

Vervolgens prioriteert en programmeert u de maatregelen per cluster.

Het doel van programmering is de invoering van maatregelen in tijd weer te geven. Het is vaak financieel onmogelijk om alle maatregelen in een keer in te voeren. Fasering van de invoering kan dit voorkomen. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om bestuurders te laten kiezen. Maatregelen die weinig prioriteit hebben, worden later geprogrammeerd. Bij een beperkt budget kunnen bestuurders ook 'nee' zeggen tegen maatregelen met een lage prioriteit.

Tussenproduct: Maatregelenprogrammering

8.4 Stel de Nota Oplossingsrichtingen en Maatregelen op

Op basis van de volgende producten stelt u de nota oplossingsrichtingen en maatregelen op. Deze bestaat uit:

- Overzicht oplossingsrichtingen;
- Overzicht maatregelen met kenmerken;
- Maatregelenprogrammering.

De nota oplossingsrichtingen en maatregelen geeft tevens aan wat het totale effect is van de set maatregelen en of hiermee de knelpunten worden opgelost. Als dit niet het geval is, dan wordt op hoofdlijnen beschreven wat er zou moeten gebeuren: of andere maatregelen of minder ambitieuze doelstellingen.

De stuurgroep besluit vervolgens op basis van deze nota welke maatregelen gerealiseerd kunnen worden. Tevens is dit voor de stuurgroep een moment om terug te kijken op de doelstellingen die in stap 2 zijn geformuleerd. Kunnen de doelstellingen worden gehaald of zijn ze te ambitieus en moeten ze worden bijgesteld.

Eindproduct: Nota oplossingsrichtingen en maatregelen

Succesfactoren in deze stap

- Voor de financiering is het mogelijk dat een vaarwegbeheerder bijdraagt in investering van een andere vaarwegbeheerder. Dit speelt speciaal bij corridor gericht benutten omdat door het oplossen van een knelpunt op een locatie ook knelpunten op andere locaties elders in de corridor kunnen worden opgelost. Als dit zo is, geef dat aan in de nota;
- Maak duidelijk wat de quick wins zijn;
- Zorg ervoor dat de stuurgroep een degelijk advies krijgt en laat zien wat de keuzemogelijkheden zijn;
- Benadruk dat dit een gezamenlijk voorstel is, gedragen door verschillende partners.

Stap 9. Neem besluiten

Het doel van deze fase is om de besluitvorming af te ronden en het vervolg van het project in te richten. Dit wordt vastgelegd in een convenant.

Om te beginnen worden alle (tussen)producten van het project geïntegreerd tot één document. Vervolgens wordt een opdracht tot vervolg ontwikkeld. Daarin komen terecht de doelstellingen en de maatregelenprogrammering. Tevens wordt beschreven hoe de maatregelen worden ingevoerd. Beide documenten vat u samen in een convenant dat de stuurgroep accordeert.

start	1	Start het project Corridor Gericht Benutten op
weet wat je wilt bereiken	2	Formuleer gezamenlijke doelstellingen
	3	Projecteer doelstellingen en voorkeurroutes
	4	Kwantificeer de doelstellingen
weet wat er aan de hand is	5	Breng de feitelijke situatie in kaart
	6	Bepaal en analyseer kansen en knelpunten
krijg zicht op oplossingen	7	Formuleer oplossingsrichtingen
	8	Bepaal de maatregelen
neem besluiten	9	Neem besluiten
voer besluiten uit	10	Stel scenario's op
	11	Implementeer maatregelen
	12	Evalueer het project en maatregelen

9.1 Integreer de (tussen)producten uit voorgaande stappen tot een document

Deze tussenstap is vooral ter wille van het overzicht en verantwoording. U bundelt alle tussenstappen die door de werkgroep en het bestuur zijn vastgesteld.

Tussenproduct: Inhoudelijk rapport

9.2 Stel de 'opdracht voor vervolg op'

Met de 'opdracht voor vervolg' wordt de richting bepaald voor de invoering van de maatregelen en de evaluatie. Het geeft inzicht in:

- o De realisatie van maatregelen;
- o Verdeling van verantwoordelijkheden voor realisatie;
- o Verdelingen van de kosten en financiering van de maatregelen;
- o Overzicht van aan te vragen subsidies;
- o Afspraken over beheer en onderhoud;
- o Afspraken over monitoring en evaluatie;
- o Afspraken over de evaluatie van het proces;
- o Wijze waarop partijen in het vervolg van het project samenwerken;
- o Financiering van het vervolgproces.

Tussenproduct: opdracht voor vervolg

9.3 Stel het convenant Corridor Gericht Benutten op

Op basis van voorgaande producten wordt het convenant Corridor Gericht Benutten opgesteld. Een beknopte samenvatting van de vorige acties is erin opgenomen evenals de opdracht tot vervolg. Het gaat daarbij om:

- De doelstellingen voor de corridor;
- De maatregelen die ervoor zorgen dat de doelstellingen behaald worden;
- De financiering van de maatregelen;
- De organisatie van de samenwerking tussen de organisaties voor het vervolg.

De stuurgroep stel het convenant vast en uiteindelijk wordt het geaccordeerd door de bestuurders van de betrokken partijen.

Eindproduct: Convenant Corridor Gericht Benutten

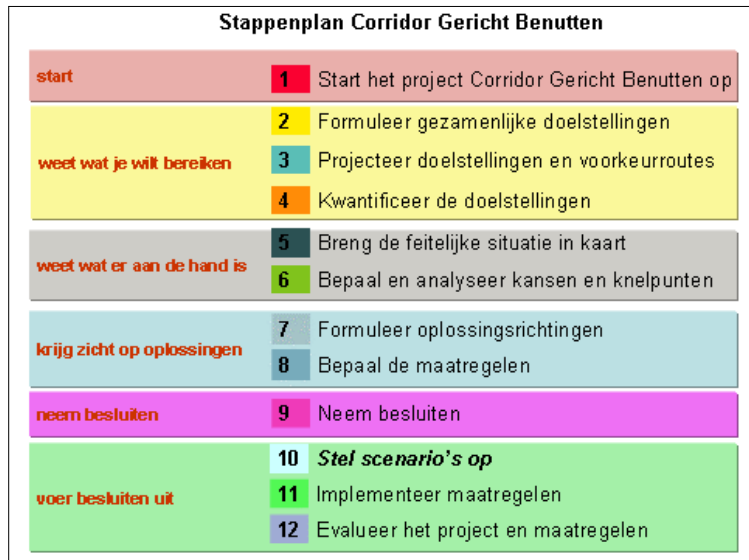
Succesfactoren:

- Het blijft belangrijk om te investeren in de relatie met de andere partijen. Ook nadat het convenant is ondertekend blijft dit belangrijk, omdat bij de realisatie en uitvoering van maatregelen de partijen elkaar nog steeds nodig hebben;
- Het gelijk hierin opnemen van de opdracht voor vervolg is erg belangrijk, omdat anders de kans bestaat dat het project een tijdje stil ligt voordat opnieuw begonnen mag worden;
- Zorg dat de bestuurder iets te kiezen hebben;
- Benadruk dat dit een gezamenlijk voorstel is.

Stap 10. Stel scenario's op

Deze stap en de volgende twee stappen behoren tot de fase 'voer besluiten uit'.

In de voorgaande stap is gezamenlijk bepaald welke maatregelen op welke locaties *gerealiseerd* zouden moeten worden om de corridor optimaal te kunnen benutten. In deze stap worden afspraken gemaakt hoe deze maatregelen, afhankelijk van optredende omstandigheden, het beste *ingezet* zouden kunnen worden.



Het onderscheid tussen *realiseren* en *inzetten* wordt hier heel bewust gemaakt. In de praktijk lopen discussies over beide aspecten namelijk vaak door elkaar heen en een van de doelen van dit stappenplan is het aanbrenge van structuur in deze discussie. Bij het *realiseren* gaat het om bijvoorbeeld de aanleg van een brug of het plaatsen van een dynamisch route informatie paneel (DRIP). Bij het *inzetten* gaat het dan vervolgens om het gebruik hiervan, dus bij de brug om bijvoorbeeld de concrete openingstijden en het openingsregime en bij de DRIP de teksten die hierop onder bepaalde omstandigheden moeten gaan worden getoond. Omdat de gewenste wijze van inzetten invloed zou kunnen hebben op hoe een maatregel exact moet worden gerealiseerd, is in het stappenplan eerst deze stap (Stap 10, het opstellen van de regelscenario's) opgenomen en dan pas de stap waarin de maatregelen daadwerkelijk worden gerealiseerd (Stap 11, Implementeer maatregelen).

Het doel van deze stap is daarmee het maken van afspraken over hoe de maatregelen die in de volgende stap worden gerealiseerd, straks in de praktijk gebruikt moeten kunnen worden¹. Dit gebruik kan onder 'normale' omstandigheden anders zijn dan onder afwijkende omstandigheden. Voorbeelden van afwijkende omstandigheden zijn extreme drukte, incidenten, calamiteiten, evenementen, tijdelijk onderhoud en dergelijke. De maatregelen die hiervoor beschikbaar zijn, zijn uitgewerkt in de voorgaande stappen. In deze stap wordt hieraan dus een dynamische gebruikskomponent toegevoegd.

Voor de genoemde omstandigheden worden scenario's opgesteld. Hiervoor wordt met alle betrokkenen uitgewerkt en afgesproken hoe onder bepaalde omstandigheden zal worden gehandeld. Deze afspraken worden vastgelegd in een scenario. Een dergelijk scenario heeft bijna altijd betrekking op de inzet van meerdere maatregelen. Dit kan verstrekkend zijn, want in een dergelijk scenario kunnen bijvoorbeeld ook maatregelen worden betrokken die zijn gericht op het wegverkeer.

¹ Omdat het gewenste gebruik van invloed kan zijn op de uiteindelijke specificaties van de te realiseren maatregelen, komt deze stap nog vóór de stap gericht op het realiseren van de maatregelen.

Veelal zullen in scenario's alternatieve routes ter sprake komen. Dan worden bijvoorbeeld voor stremmingen door calamiteiten of beheer en onderhoudswerkzaamheden afspraken gemaakt over welke andere vaarroutes als alternatief kunnen dienen voor de gestremde vaarroutes. Deze afspraken worden gemaakt tussen de partners op de corridor. Ze weten daarmee hoe te handelen in voorziene en onvoorziene situaties.

In stap 3 zijn voorkeurroutes voor de corridor bepaald. Deze vormen een belangrijke invoer voor deze stap. Betrouwbaarheid is een belangrijk vereiste bij Corridor gericht Benutten. Dit betekent dat aanbeveling verdient dat voor voorkeurroutes wordt nagegaan welke alternatieven kunnen worden geboden bij situaties waarin de voorkeursroute niet meer of minder goed dan gebruikelijk kan worden gebruikt. Voor deze voorkeursroutes worden daarom scenario's opgesteld. Een scenario is een 'Als ... dan .. regel' waarin de acties zijn vastgelegd die moeten worden genomen bij problemen op een specifieke voorkeursroute. Voor deze scenario's wordt ook gezamenlijk afgesproken wie welke acties onderneemt in het geval dat het scenario moeten worden uitgevoerd. Voor deze acties is het gebruik van VASRI-schema's handig.

VASRI-schema's maken voor iedereen in de organisatie duidelijk wie voor welke sturingstaak in een team verantwoordelijk (V) is, wie deze persoon daarop mag aanspreken (A), wie de verantwoordelijke steunt (S) bij het waarmaken van de verantwoordelijkheid, wie de verantwoordelijke moet raadplegen (R) en wie achteraf geïnformeerd (I) dient te worden.

Product: Scenario's voor de inzet van maatregelen

Stap 11. Implementeer maatregelen

Het doel van deze stap is het realiseren van de maatregelen. Het eindproduct zijn gerealiseerde maatregelen en een opleveringsnota.

De invulling van deze stap is afhankelijk van de in te voeren maatregelen. Omdat sprake is van CGB worden de maatregelen in samenhang ingevoerd. Dit betekent dat tijdens deze stap regelmatig afstemming plaatsvindt met andere maatregelen en het beleidskader (worden de CGB-doelstellingen

gehaald). Normaal gesproken is dit een redelijk lokaal en locatie gerichte handeling was, waarbij de afstemming beperkter is. Vanuit het project CGB is het belangrijk dat de werkgroep de invoering bijhoudt en regelmatig de maatregelprogrammering controleert op actualiteit. Zonodig wordt de planning bijgestuurd.

start	1	Start het project Corridor Gericht Benutten op
weet wat je wilt bereiken	2	Formuleer gezamenlijke doelstellingen
	3	Projecteer doelstellingen en voorkeurroutes
weet wat er aan de hand is	4	Kwantificeer de doelstellingen
	5	Breng de feitelijke situatie in kaart
krijg zicht op oplossingen	6	Bepaal en analyseer kansen en knelpunten
	7	Formuleer oplossingsrichtingen
neem besluiten	8	Bepaal de maatregelen
	9	Neem besluiten
voer besluiten uit	10	Stel scenario's op
	11	Implementeer maatregelen
	12	Evalueer het project en maatregelen

Succesfactoren

- Sluit aan bij reguliere werkwijzen voor de invoering van de maatregel;
- Zorg er voor dat de werkgroep in een bepaalde frequentie bijeenkomt om de implementatie te blijven monitoren;
- Zet een monitoringsysteem op voor de parameters benoemt in stap 4;
- De invoering van de maatregelen is niets nieuws. Alleen nu zijn de maatregelen onderdeel van 'een groter geheel' en hebben daardoor een grote samenhang.

Product: Geïmplementeerde maatregelen en opleveringsnota

Stap 12. Evalueer het project en de maatregelen

Het doel van deze stap is het project te evalueren op twee wijzen:

1. Procesevaluatie: hoe is de samenwerking en proces binnen het project verlopen? Wat kunnen we daarvan leren voor andere CGB projecten of voor het vervolg van het project? Deze evaluatie kan het best plaatsvinden na het afsluiten van het convenant in stap 9.
2. Evaluatie van de effectiviteit: hebben de maatregelen de gewenste effecten behaald en wordt voldaan aan de doelstellingen?

start	1	Start het project Corridor Gericht Benutten op
weet wat je wilt bereiken	2	Formuleer gezamenlijke doelstellingen
	3	Projecteer doelstellingen en voorkeurroutes
	4	Kwantificeer de doelstellingen
weet wat er aan de hand is	5	Breng de feitelijke situatie in kaart
	6	Bepaal en analyseer kansen en knelpunten
krijg zicht op oplossingen	7	Formuleer oplossingsrichtingen
	8	Bepaal de maatregelen
neem besluiten	9	Neem besluiten
voer besluiten uit	10	Stel scenario's op
	11	Implementeer maatregelen
	12	Evalueer het project en maatregelen

Om de effectiviteit te evalueren is het noodzakelijk een goed monitoring systeem te hebben. Op basis daarvan kunnen de effecten worden gemeten en getoetst aan de afgesproken doelstellingen. Als de doelstelling niet worden gehaald, is het zaak om naar de oorzaken te zoeken. Deze kan onder andere liggen in:

- o De verwachte effecten van de maatregelen blijken na realisatie minder groot te zijn;
- o maatregelen elders op de corridor zorgen ervoor dat de betreffende maatregel minder effectief is;
- o andere ontwikkelingen in het corridorgebied zorgen ervoor dat de maatregel minder effectief is (ontwikkelingen in andere modaliteiten of ruimtelijke economische ontwikkelingen)
- o groeiprognozes van de scheepvaart zijn te hoog of te laag ingeschat;
- o Ontwikkeling buiten de corridor zorgen ervoor dat de effectiviteit anders is.

Bepaal op basis van de analyse van de oorzaken welke vervolgacties noodzakelijk zijn.

De evaluatie markeert het einde van uw project. Ontbind de stuurgroep en de werkgroep. Vergeet daarbij niet het bereikte succes te vieren en deze ook voor het voetlicht te plaatsen.

Product: Evaluatierapport

Nawoord

Nu u het stappenplan hebt doorlopen, beschikt u over een gedegen en bestuurlijke gedragen kader voor Corridor Gericht Benutten. U heeft zes producten opgeleverd:

1. Startnota;
2. Beleidsnota;
3. Convenant Corridor Gericht Benutten;
4. Geïmplementeerde maatregelen en opleveringsnota;
5. Scenario's voor de inzet van de maatregelen;
6. Evaluatierapport.

Deze producten zijn gestructureerd en herleidbaar opgesteld. Door dit laatste kunt u van alle (tussen)resultaten in alle stappen direct aangeven waaróm ze op deze manier tot stand zijn gekomen. Daarbij de resultaten gezamenlijk opgesteld en hebben daarmee een breed draagvlak. Met deze resultaten kunt u dan ook de komende tijd vooruit. Toch blijft het zaak om de vinger aan de pols te houden en resultaten en doelstellingen te blijven monitoren..

De methodiek Corridor Gericht Benutten die in dit stappenplan is beschreven, is een eerste concept. Het stappenplan is nog niet volledig. Het is de bedoeling dat het stappenplan op basis van nieuwe ervaringen en voorbeelden wordt aangescherpt en verbeterd. Op deze manier ontstaat een breed toegepast en praktisch bruikbaar product. Graag vernemen we dan ook úw ervaringen met dit stappenplan!

Bijlage 1: Relevante documenten

- Beheerplan Rijkswateren 2005-2008, Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Den Haag 2005;
- Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2000, Stichting Recreatietoervaart Nederland: Den Haag, 2000;
- BERZOB, Verkenning Bereikbaarheid Zuidoost Brabant over Water, projectgroep BERZOB, 2004;
- Betrouwbaar op de vaarweg, RWS-BOVW, Den Haag 2004;
- BOVW, deelrapport corridors, RWS-BOVW, Den Haag, 2004;
- BOVW, deelrapportage verkeersmaatregelen, RWS, Den Haag 2005;
- Geïntegreerd verkeersmanagement in Zeeland, Ing. P.H. van Koningsbruggen en Ir. A.M. van den Broeke, Delft 2003;
- Guidelines and Recommendations for River Information Services, International Navigation Association (PIANC), Brussel 2004 ;
- Handboek Netwerk- en verkeersmanagement hoofdvaarwegennet, RWS Z-Holland, 2005;
- Netwerkevaluatie, hoofdvaarwegennet, RWS Z-Holland, 2006;
- Netwerkplan, hoofdvaarwegennet, RWS Z-Holland, 2006;
- Netwerkvisie Rijkswaterstaat Utrecht (concept), RWS Utrecht, 2006;
- Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Den Haag, Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, 2004;
- Nota Ruimte, Ministerie VROM, 2005;
- Ondernemingsplan, een nieuw perspectief voor Rijkswaterstaat, Rijkswaterstaat, Den Haag, 2004;
- Projectplan Verkenning Bereikbaarheid Zuidoost Brabant over water. Projectgroep BERZOB, 2002;
- RIS directive 2005/44/EG van het Europees parlement en de raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap;
- Routeakkoord voor de Staande Mastroute tussen IJsselmeer en Deltawateren 2006 - 2008, Ministerie V&W, Den Haag, 2006;
- Scheepvaart Verkeerscentrum bij RWS, Achtergronddocument, BOVW, Den Haag, 2006;
- Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, Min V&W, Den Haag, 2004;
- STIS Scheepvaart Transport Informatie Services, Deel 2 – Van doelen naar afstemming van taken in de scheepvaart, AVV, Rotterdam;
- Vaar-Plan 2001-2005, Directoraat Generaal Goederenvervoer, Den Haag, 2001;
- Waterbeleid voor de 21e eeuw, Commissie Waterbeheer 21ste eeuw, Den Haag, 2000.

Bijlage 2: Overzicht betrokken personen

- Lieke Berghout (prov. Z-Holland)
- Bart Bosman (prov. N-Holland)
- Hans van Dijke (RWS Z-Holland)
- Pieter van Ginneken (RWS-AVV)
- Hans Goossens (RWS N-Brabant)
- Rob Hagman (RWS Z-Holland)
- Klaas Kattouw (prov. Fryslan)
- Dirk Klaver (RWS Utrecht)
- Job Klijnhout (RWS-AVV)
- Robin Koersen (RWS IJsselmeergebied)
- Paul van Koningsbruggen (Technolution)
- Lea Kuiters (RWS-AVV)
- Peter Lousberg ((RWS-Limburg)
- Annee Middendorp (RWS Utrecht)
- Wim van de Peet (RWS N-Holland)
- Jan Prince (Haven bedrijf R'dam)
- Ernst Scheerder (RWS-AVV)
- Kees v/d Spek (prov. Z-Holland)
- Claudia Theunissen (RWS Utrecht)
- Raymond Vermijs(RWS Oost Nederland)
- Bart Vonk (RWS N-Holland)
- Hans Vroegop (RWS Utrecht)
- Cas Willems (RWS-AVV)
- Jacques Willems (RWS N-Brabant)
- Gerard de Winter (RWS-AVV)
- Egbert IJmker (RWS Oost-Nederland)

Begeleiding:

- Milou Wolters (RWS-AVV)
- Harry Hofman (Van Meggelen Consultancy)
- Marcel Westerman (Goudappel Coffeng)
- Ronald van Meggelen (Van Meggelen Consultancy)
- Rutger Kock (Goudappel Coffeng)