



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Jaarbericht Rijkswaterstaat 2012



Jaarbericht
Rijkswaterstaat

2012

Inhoud

Voorwoord	5
-----------	---



1 2012 in vogelvlucht	6
-----------------------	---



2 Vlot en veilig verkeer over de weg	10
N50 Ramspol - Ens en Ramspolbrug	18



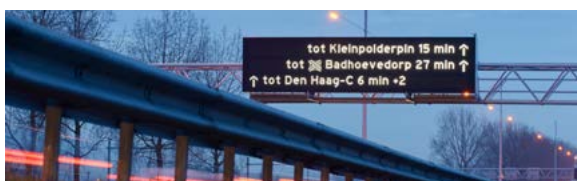
3 Vlot en veilig verkeer over het water	20
Verbreding Maasgeul	26



4 Droge voeten: veilig zijn én blijven	28
Hondsbroeksche Pleij	34



5 Voldoende en schoon water	36
Koopmanspolder	42



6 Betrouwbare en bruikbare informatie	44
Watermanagementcentrum	50



7 Organisatieontwikkeling	52
A2 Maastricht	56

8 Jaarcijfers 2012	58
--------------------	----

Een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland vraagt om verbinding

De aanleg van 131 kilometer asfalt om knelpunten op te lossen, het rivierengebied dat zichtbaar meer ruimte krijgt om overstromingen te voorkomen en het werk aan het hoofdvaarwegennet om transport over water nog soepeler te laten verlopen; het zijn slechts een paar voorbeelden van de manier waarop Rijkswaterstaat ook in 2012 met volle inzet heeft gewerkt aan veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in ons land.

In 2012 bedroeg de omzet van Rijkswaterstaat 4,9 miljard euro. Daarmee hebben we stevig geïnvesteerd in ons land. Een robuuste infrastructuur is essentieel om ons land veilig en economisch sterk te houden. In 2012 werd wel een omslag zichtbaar. De economische situatie dwingt ons meer dan ooit te kijken naar andere oplossingen dan bouwen alléén. We staan voor de uitdaging de bestaande infrastructuur nog beter te onderhouden en te benutten.

Daarnaast vraagt ook het benutten van de schaarse ruimte in ons land steeds meer aandacht. Elke ingreep in het land raakt de belangen van andere ruimtegebruikers. We willen als Nederlanders dat ons huis, ons werk en de plek waar we recreëren goed bereikbaar is. Tegelijkertijd hechten we aan een groene omgeving, met zo min mogelijk hinder van weg en auto.

Rijkswaterstaat past zijn manier van werken daarop aan. We ontwikkelen ons tot een organisatie die meer een eenheid is en steeds beter samenwerkt. Een partner die meedenkt over de duurzame inrichting van de openbare ruimte. Niet alleen op nationaal niveau, maar vooral ook daar waar die ruimtelijke ingrepen plaatsvinden: in de regio. We betrekken burgers, belangengroepen en collega-overheden bij de inrichting van hun ruimte. Ook dagen we bedrijven en kennisinstituten uit om al in de planfase van projecten mee te denken over vernieuwende, duurzame en betaalbare gebiedsgerichte oplossingen.

Daarmee groeit Rijkswaterstaat in zijn rol van landelijke uitvoeringsorganisatie voor het gehele ministerie van Infrastructuur en Milieu. Taken op het gebied van infrastructuur,

ruimte en milieu pakken we samenhangend op. En we zoeken verbinding met partijen die kunnen bijdragen aan die integrale aanpak. Met oog voor de belangen van alle gebruikers van de openbare ruimte in ons land.

Eén Rijkswaterstaat die elke dag beter werkt. Samen met anderen. Dat is het doel waaraan we werken met ons Ondernemingsplan 2015. Kijk en lees in dit jaarbericht hoe die aanpak in 2012 vorm heeft gekregen in de praktijk. Laat u inspireren door vernieuwende en duurzame oplossingen die bijdragen aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland!

mr. ing. Jan Hendrik Dronkers
directeur-generaal Rijkswaterstaat





1

2012 in vogelvlucht

We willen veilig en op tijd onze bestemming bereiken. En veilig kunnen wonen en werken achter dijken en duinen. We willen beschikken over voldoende en schoon water. En leven in een land dat ruimtelijk op orde is. Rijkswaterstaat heeft in 2012 hard gewerkt aan al deze maatschappelijke opgaven.



Het jaar 2012 was een verkiezingsjaar, waarin het kabinet-Rutte II aantrad. Rijkswaterstaat werkte echter het hele jaar aan de uitvoering van het regeerakkoord van het kabinet-Rutte I, dat op 21 april demissionair werd. Dat kabinet trok in het verslagjaar 11,4 miljard euro uit voor de bereikbaarheid en veiligheid van ons land. Als uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voerde Rijkswaterstaat het beleid uit dat voor deze thema's was geformuleerd.

Accent op economie

In het regeerakkoord van Rutte I – 'Vrijheid en verantwoordelijkheid' – lag een zwaar accent op de economie. Bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden is cruciaal voor het economisch functioneren van ons land. Voor de korte termijn, maar zeker ook voor de middellange (2028) en lange termijn (2040) is de verwachting dat de mobiliteit groeit. Om die groei op te vangen, is het zaak te investeren in een robuust, samenhangend mobiliteitssysteem met voldoende capaciteit. In het verslagjaar kreeg het oplossen van knelpunten rond de main-, brain- en greenports en de belangrijke verbindingen met onze buurlanden de hoogste prioriteit.

Bereikbaarheid

Vooral in bereikbaarheid over de weg is stevig geïnvesteerd. In 2012 kreeg de weggebruiker er 131 kilometer asfalt bij. Dat sorteerde direct effect. In 2012 was de filedruk sinds het jaar 2000 nog nooit zo laag. De extra reistijd die weggebruikers kwijt waren als gevolg van files (voertuigverliesuren) daalde in 2012 met 14,4 procent. De betrouwbaarheid van de reistijd in de spits nam toe.

Beter benutten

De verslechterende economie in 2012 werd merkbaar in het werk van Rijkswaterstaat. Het accent komt steeds meer te liggen op het optimaal benutten en onderhouden van bestaande infrastructuur. Bijvoorbeeld door spitsstroken ruimer open te stellen. En door verkeersstromen door landelijk verkeersmanagement nog beter te spreiden over het wegennet. Maar ook door samen met regionale overheden, partners en marktpartijen te werken aan op de regio's toegesneden bereikbaarheidspakketten.

Binnenvaart

Logistiek en transport vormen de ruggengraat van de Nederlandse economie. Het bevorderen van de binnenvaart was daarom één van de speerpunten van het kabinet-Rutte I. Het hoofdvaarwegennet krijgt een impuls om de binnenvaart vlot en veilig te kunnen afwikkelen, zodat de drukke wegen en het milieu worden ontlast. In 2012 werkte Rijkswaterstaat dan ook intensief verder aan het verbreden, verdiepen en moderniseren van het hoofdvaarwegennet. Ook in de professionalisering van de dienstverlening aan de scheepvaart is in 2012 geïnvesteerd.

Bescherming tegen overstromingen

Rijkswaterstaat werkte in 2012 stevig aan een waterveilig Nederland. De programma's Ruimte voor de Rivier en Maaswerken waren in 2012 volop in uitvoering. Daarmee is het rivierengebied straks beter beschermd tegen overstromingen. Met het Hoogwaterbeschermingsprogramma

werkt Rijkswaterstaat samen met waterschappen aan de veiligheid van de primaire waterkeringen, die ons land beschermen tegen overstromingen vanuit de zee en de grote rivieren. Overigens vraagt niet alleen te veel water om visie en maatregelen. Ook omgaan met droogte is een uitdaging die door het veranderende klimaat steeds meer aandacht vraagt.

Beheer en onderhoud

De staat van de infrastructuur die Rijkswaterstaat beheert, was in 2012 op orde. Er was echter onvoldoende geld beschikbaar om de onderhoudskwaliteit van wegen en vaarwegen ook op de lange termijn op peil te houden. De minister heeft dit probleem aangepakt door daarvoor geld vrij te maken. Maar daarnaast moet ook op de kosten van beheer en onderhoud worden bespaard. Dat wordt voor een deel bereikt door onderhoudswerk groter, meerjariger en daardoor voordeliger in te kopen op de markt. Daarnaast

Hoofdvaarwegennet

- 2.137 kilometer kanaal en rivier
- 5.472 kilometer vaarweg in open water
- 84 sluizen
- 281 bruggen



Hoofdwegennet

- 3.042 kilometer snelweg
- 1.491 kilometer op- en afritten en verbindingswegen
- 2.774 viaducten, 18 ecoducten
- 23 tunnels
- 748 bruggen



zijn versoberingsmaatregelen onontkoombaar. Bijvoorbeeld door de wegverlichting uit te schakelen op wegtrajecten waar dat 's nachts veilig kan. Of door vaker overdag onderhoud aan de weg uit te voeren.

Organisatieontwikkeling

De financiële en economische omstandigheden in 2012 raken aan de organisatiekoers van Rijkswaterstaat. In de periode tot 2015 wil Rijkswaterstaat zich omvormen tot een kleinere, slagvaardige en flexibele organisatie. Een organisatie die de gebruiker nog beter bedient en die nog doelmatiger met partners samenwerkt. Met het Ondernemingsplan 2015 zijn daarvoor in 2012 de eerste concrete stappen gezet.

Bovendien ontwikkelt Rijkswaterstaat zich met dit plan tot een landelijke uitvoeringsorganisatie voor het hele ministerie van Infrastructuur en Milieu. Taken op het gebied van infrastructuur, ruimte en milieu worden samenhangend opgepakt en uitgevoerd.

Hoofdwatersysteem

- 90.184 km² oppervlaktewater
- 35 kilometer duinen
- 214 kilometer dijken en dammen
- 10 stuwen
- 4 stormvloedkeringen
- Afsluitdijk en Houtribdijk



De missie van Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie die in opdracht van de minister en staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de nationale infrastructurele netwerken duurzaam beheert en ontwikkelt.

Rijkswaterstaat werkt aan:

- droge voeten
- voldoende en schoon water
- vlot en veilig verkeer over weg en water
- betrouwbare en bruikbare informatie

Maatschappelijke rollen

Rijkswaterstaat is de beheerder en ontwikkelaar van drie hoofdinfrastructuurnetwerken van Nederland:

- het hoofdwegenet
- het hoofdvaarwegenet
- het hoofdwatersysteem

Rijkswaterstaat geeft dagelijks vorm aan die beheertaak in drie maatschappelijke rollen:

- Rijkswaterstaat is een publieksgerichte netwerkmanager
- Rijkswaterstaat is een toonaangevende projectmanager
- Rijkswaterstaat is een slagvaardige crisismanager



2

Vlot en veilig verkeer over de weg

Nederland is een transport- en distributieland. Wegtransport is een levensader van de Nederlandse economie. Het is daarom van groot belang dat de economische centra in ons land optimaal – en veilig – bereikbaar zijn.



Files veroorzaken niet alleen veel ergernissen bij de weggebruiker, maar vormen ook een grote financiële schade-post. Dat geldt vooral voor het goederenvervoer over de weg. Files betekenen een jaarlijkse schade-post van zo'n 800 miljoen euro voor de Nederlandse transportsector. Te volle wegen zijn ook slecht voor de internationale concurrentiepositie van Nederland als vestigingsland voor bedrijven.

Het mobiliteitsbeleid in Nederland richt zich op twee doelen: betrouwbare reistijden en betere bereikbaarheid. De voor het jaar 2020 geformuleerde doelstelling luidt dat de weggebruiker zijn bestemming in de spits bij 95 procent van de ritten op tijd bereikt. En dat ondanks de groeiende mobiliteit en onverwachte files. Dat is geen gemakkelijke opgave. Dagelijks gaan zo'n drie miljoen automobilisten de weg op. Samen leggen zij elke dag ongeveer 165 miljoen kilometer af op het 3.042 kilometer lange hoofdwegenet.

Aanleg, beter benutten en beheer en onderhoud

Rijkswaterstaat werkte in 2012 op verschillende manieren aan een vlotte en veilige verkeersdoorstroming op het hoofdwegenet. De aanleg van nieuwe infrastructuur en het verbreden van wegen om fileknelpunten aan te pakken, springen wellicht het meest in het oog. Rijkswaterstaat investeerde echter – samen met een groot aantal partners in de regio – ook in betere benutting van het bestaande wegennet en in het managen van verkeerstromen. Daarnaast is goed onderhoud van de wegen belangrijk om ze beschikbaar, betrouwbaar en veilig te houden.

Aanleg

De weggebruiker stond in 2012 aanzienlijk minder lang in de file dan een jaar eerder. De betere doorstroming van het verkeer is voor een belangrijk deel het gevolg van wegverbredingen en het openen van spitsstroken.

Extra rijstroken

Rijkswaterstaat heeft in 2012 in totaal 131 kilometer extra rij- en spitsstroken aangelegd. Daarmee is de betrouwbaarheid van de reistijd toegenomen. Bijna alle rijstroken zijn binnen de planning opgeleverd. De extra rijstroken op de A12 tussen Waterberg en Velperbroek waren zelfs anderhalf jaar eerder klaar dan gepland. En de spitstroken tussen Driebergen en Veenendaal ruim twee jaar. Naast wegverbredingen zijn in 2012 ook veel aansluitingen tussen hoofdwegennet en provinciale en gemeentelijke wegen verbeterd. Vooral ook het wegwerken van dit soort knelpunten bevordert de verkeersdoorstroming.

A74 in gebruik: reistijdwinst en minder overlast in Venlo

Jarenlang vormde doorgaand vrachtverkeer van en naar Duitsland in de gemeente Venlo een bron van verkeers- en milieuoverlast. Een directe en snelle verbinding tussen de A73 en de Duitse Bundesautobahn 61 ontbrak. Met de opening van de A74 is die verbinding gerealiseerd. De A74, met 2,5 kilometer lengte één van de kortste snelwegen van Nederland, maakt niet alleen een einde aan de verkeersoverlast in Venlo, maar levert ook reistijdwinst op voor het wegtransport.

Leidsche Rijntunnel: verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid

Winst voor bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Utrecht: dat is het resultaat van de aanleg van de Leidsche Rijntunnel. De verbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken levert de weggebruiker reistijdwinst op. Door de weg onder te brengen in een landtunnel waarop een stadspark is voorzien, vormt de A2 geen hinderlijke doorkruising meer van de stad Utrecht. Bovendien zorgt de tunnel ervoor dat de verbrede A2 niet leidt tot een overschrijding van de normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

Tweede Coentunnel en Westrandweg: winst voor bereikbaarheid

De noordelijke Randstad en het Westelijk Havengebied van Amsterdam zijn belangrijke economische gebieden waarvoor een goede bereikbaarheid essentieel is. De Coentunnel vormt echter al jaren een beruchte bottleneck voor het autoverkeer in de noordelijke Randstad. Hierdoor is het ook extra druk op de aansluitende snelwegen A8 en A10. Bovendien is het Amsterdamse havengebied Westpoort slecht bereikbaar. Rijkswaterstaat pakt deze problemen aan en bouwt naast de bestaande Coentunnel een tweede tunnel. Deze Tweede Coentunnel is in het voorjaar van 2013 gereed. Daarna vindt renovatie plaats van de bestaande tunnel.

Ook de aanleg van een nieuwe snelweg – de Westrandweg (A5) – draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke Randstad. Deze nieuwe weg, waarin Nederlands langste viaduct (3,3 kilometer) is opgenomen, verbindt de A10 ten zuiden van de Coentunnel met knooppunt Raasdorp (A5/A9). Eind 2012 is het eerste deel (knooppunt Raasdorp - aansluiting Luvernes) van de weg opengesteld voor verkeer. De gehele weg is voorjaar 2013 beschikbaar voor de weggebruiker.

Laagterecord files

Het aantal afgelegde kilometers op het hoofdwegennet in 2012 bedroeg 64,7 miljard kilometer. Dat is een daling van 0,1 procent vergeleken met 2011. De hoeveelheid files nam in 2012 veel sterker af. De filezwaarte (lengte x duur van de file) daalde in 2012 van ruim 10,5 naar 8,8 miljoen kilometerminuten. Dat is ruim 16 procent minder dan in 2011. De extra reistijd die weggebruikers kwijt waren als gevolg van files (voertuigverliesuren) daalde in 2012 met 14,4 procent. Door de fileafname nam de betrouwbaarheid van de reistijd in de spits toe. Deze kwam in 2012 uit op 93 procent: een groei van 1 procent ten opzichte van 2011.

Bron: publieksrapportage Rijkswegennet.

De verbreding van de verkeersaders A2 en de A4 leiden tot grote reistijdverbeteringen. Op het traject A4 Badhoevedorp-Zoeterwoude nam de reistijd van de weggebruiker over een afstand van 25 kilometer af met 13 minuten.

Op 1 juni 2012 zijn de laatste twee extra rijstroken op de A27 tussen Lunetten en Rijsweerd geopend. Daarmee is één van de beruchtste knelpunten rond Utrecht opgelost.

Met de opening van de nieuwe, extra rijstrook geopend tussen Gouda en Woerden is in mei 2012 de laatste flessenhals weggewerkt op de corridor A12 Den Haag-Utrecht. Automobilisten zijn hier gemiddeld 8 minuten sneller op hun bestemming.

Tussen Lunetten en Veenendaal en Waterberg en Velperbroek is de A12 uitgebreid met 35 kilometer extra rij- en spitsstroken.



Slimmer benutten capaciteit bestaande wegen

Prognoses laten zien dat de wegmobiliteit tot 2020 groeit met 10 tot 35 procent. De extra rijstroken die Rijkswaterstaat aanlegt, kunnen die groei niet helemaal opvangen. Files terugdringen is niet alleen een kwestie van ‘meer asfalt’. Het is ook zaak de capaciteit van de bestaande infrastructuur slimmer te benutten.

Programma Beter Benutten

Binnen het programma ‘Beter Benutten’ zetten rijks-overheid, regionale overheden en het bedrijfsleven zich gezamenlijk in voor een slimmer gebruik van bestaande infrastructuur. Eén van de hoofddoelstellingen van het programma is het terugdringen van de files in de drukste regio’s met 20 procent. Dat lijkt goed te kunnen. Uit onderzoek blijkt dat een verkeersafname van 1 procent – bijvoorbeeld door het mijden van de spits – al kan leiden tot een afname van de files met 10 procent.

Iedereen draagt bij aan terugdringen van files

Files zijn een probleem van ons allemaal. Ze zijn een bron van ergernis voor de automobilist en kosten werkgevers geld. De kern van het programma ‘Beter Benutten’ is dan ook dat iedereen een bijdrage levert aan het terugdringen ervan. Beter benutten krijgt vooral vorm in de regio waar regionale partners, bedrijfsleven en Rijkswaterstaat gezamenlijk gebiedspakketten ontwikkelen. Elke partij neemt zijn verantwoordelijkheid. De maatregelen die deel uitmaken van zo’n gebiedspakket zijn zeer verschillend: van verkeerskundige oplossingen en dynamisch verkeersmanagement tot beïnvloeding van het gebruiksgedrag van de infrastructuur door de weggebruiker. Zo kunnen werkgevers hun medewerkers stimuleren thuis of op flexibele tijden te werken. Daarbij is ook een combinatie mogelijk met het financieel belonen van het mijden van de spits.

Praktijkproef Stadsregio Amsterdam

Met de gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland werkt Rijkswaterstaat samen in een praktijkproef ‘dynamisch verkeersmanagement’. Deze proef richt zich op een betere doorstroming rond de hoofdstad. Verkeersregelininstallaties, toeritdoseerinstallaties en routeinformatiepanelen langs de weg worden slimmer op elkaar afgestemd. Daardoor is het mogelijk files eerder te voorspellen, te signaleren en te bekorten. Ook is een ‘in-car systeem’ in ontwikkeling dat de weggebruiker in de auto van informatie voorziet over de actuele verkeerssituatie en adviseert over de te volgen (alternatieve) routes. Hiermee ontstaat een intelligent, zelfwerkend systeem waarmee wegen optimaal kunnen worden benut.

Efficiënt benutten landelijk hoofdwegennet

Ook op landelijk niveau schept Rijkswaterstaat voorwaarden om het wegennet zo efficiënt mogelijk te benutten. Rijkswaterstaat regisseert de verkeersstromen en wegwerkzaamheden op het hoofdwegennet. Dat gebeurt vanuit vijf regionale verkeerscentrales en het landelijke Verkeerscentrum Nederland in Utrecht. Met hulpmiddelen zoals camera’s en toeritdoseringssystemen, en door snelheidsaanpassingen door te voeren en spitsstroken toegankelijk te maken.

Vernieuwing verkeerscentrales

De regionale verkeerscentrales van Rijkswaterstaat kunnen een nog belangrijkere rol spelen bij het effectief en efficiënt benutten van het landelijke infrastructuurnetwerk. Daarom worden ze stuk voor stuk ingrijpend gemoderniseerd. Door capaciteitsuitbreiding, standaardisering en integratie van systemen worden de bedieningscapaciteit en de bedrijfszekerheid van de centrales verbeterd. Nadat in 2011 de verkeerscentrales in Utrecht en Velsen zijn vernieuwd, is in 2012 de uitbreiding van de centrale in Wolfheze afgerond.

Ook de samenwerking tussen de landelijke, provinciale en gemeentelijke wegbeheerders krijgt nu zichtbaar vorm in de gemoderniseerde centrales. Vanachter nieuwe regio-desks in de centrale werken de wegbeheerders samen aan het oplossen en voorkomen van verkeersoverlast. Bij grootschalige evenementen als de TT in Assen bijvoorbeeld, of bij grootschalige wegwerkzaamheden.

Incidentmanagement op de motor

Incidenten op de weg veroorzaken zo’n 13 procent van alle files. Rijkswaterstaat wil ze beperken door nog betere afspraken te maken met politie, hulpverleners en bergingsbedrijven. Weginspecteurs van Rijkswaterstaat – 320 in getal – patrouilleren dagelijks op het wegennet. Zij zijn meestal als eerste ter plaatse om de weg bij pechgevallen en verkeersongelukken zo snel mogelijk vrij te maken. Om nog sneller te kunnen opereren, gaat een deel van de weginspecteurs zich op de motor verplaatsen. De eerste twaalf motoren zijn eind september 2012 in gebruik genomen.

Variabele maximumsnelheden

Rijkswaterstaat heeft het hoofdwegenet in augustus 2012 klaargemaakt voor variabele maximumsnelheden. Sinds 1 september is het uitgangspunt: 'harder rijden waar het kan, langzamer waar het moet'. Op plaatsen waar en tijdstippen waarop luchtkwaliteit, geluidsnormen of verkeersveiligheid in het geding zijn, gelden lagere snelheden. En waar het kan, mag de weggebruiker 130 km/uur rijden.

Hiermee heeft Rijkswaterstaat de verkeersborden aangepast. Met een landelijk informatienummer en een 'nationale schouw' is onderzoek gedaan naar de duidelijkheid en begrijpelijkheid van de bebording. Waar de veiligheid in het geding bleek, zijn verkeersborden bijgeplaatst of weggehaald.

Beheer en onderhoud

We willen snel en veilig onze bestemming bereiken via de geplande route. Dat vraagt om wegen die betrouwbaar en in goede conditie zijn. Maar ook om goede informatie over plaatsen waar het wegennet in onderhoud is, en voldoende omleidingsroutes.

Beheer en onderhoud: continu proces

Beheer en onderhoud is een continu proces, dat Rijkswaterstaat planmatig en preventief aanpakt. Onderhoudswerk vindt al plaats voordat een weg of een ander deel van het infrastructuursysteem niet meer voldoet aan de kwaliteitsnormen. Dat voorkomt extra schade, verlengt de levensduur, pakt voordeliger uit en voorkomt onverwachte hinder bij grootschalige reparaties.

In 2012 voldeed 95 procent van de verharding van het hoofdwegenet aan de onderhoudsnormen. Bruggen, viaducten en tunnels die onderdeel uitmaken van de hoofdinfrastructuur 'scoorden' 81 procent. De risico's die de overige 19 procent opleveren worden beheerst doordat Rijkswaterstaat een steeds beter inzicht heeft in de onderhoudsstaat van zijn kunstwerken.

De staat van het hoofdwegenet was hiermee in 2012 grotendeels op orde. Bovendien is Rijkswaterstaat erin geslaagd dat onderhoudswerk redelijk hindervrij uit te voeren. De files die werden veroorzaakt door wegwerkzaamheden namen in 2012 af met 9,7 procent tot 480 kilometerminuten: 5,5 procent van de totale filezwaarte in 2012.

Bezuinigen

Er was echter tot 2012 onvoldoende geld beschikbaar om de kwaliteit van het beheer en onderhoud ook op de lange termijn op peil te houden. De minister heeft dit probleem in de begroting van 2012 aangepakt. Er is geld vrijgespeeld voor toekomstig beheer en onderhoud. Maar er moet wel op kosten worden bespaard. Rijkswaterstaat zoekt die besparing vooral in het strategischer en meerjariger inkopen van het beheer- en onderhoudswerk bij de uitvoerende marktpartijen.

Daarnaast wordt ingezet op 'versobering'. Bijvoorbeeld door de wegverlichting 's nachts uit te zetten op wegetrajecten en tijdstippen waar dat veilig en zonder hinder voor de weggebruiker kan. Bovendien wordt wegonderhoud, dat tot nu toe vooral 's nachts wordt uitgevoerd, vaker overdag gedaan. Dat is veel goedkoper, al kleven daar ook nadelen aan. Het percentage files dat het gevolg is van wegwerkzaamheden (5,5 procent in 2012) zal de komende jaren waarschijnlijk stijgen. Ook op bouwborden en advertenties over wegwerkzaamheden wordt vanaf 2013 bezuinigd. Tot slot worden bij groot wegonderhoud niet langer gratis kaartjes voor bus of trein verstrekt aan automobilisten.

Verkeersveiligheid

Iedere weggebruiker rekent op een veilige weg. De Nederlandse snelwegen behoren tot de veiligste van Europa. Rijkswaterstaat werkt er hard aan om dat zo te houden. Bij het ontwerp van de weg en bij alle wegwerkzaamheden staat de veiligheid van de weggebruiker voorop.

De ongevallencijfers verschijnen jaarlijks in april. In 2011 waren er 73 verkeersdoden te betreuren op het hoofdwegenet. De dalende trend op de rijkswegen zet zich dus voort. Dat is niet alleen het resultaat van de conditie van het hoofdwegenet en de veiligheidsvoorzieningen, maar ook de samenwerking met de verkeershandhaving draagt daartoe bij. In de afgelopen jaren is ook de technische staat van de (vracht)auto's en het rijgedrag van de bestuurders verbeterd.

Calamiteitenoefening N15 Thomassentunnel

Werken aan veiligheid vraagt ook om oefening. Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond hielden in de nacht van 7 op 8 juni een realistische calamiteitenoefening in de Thomassentunnel (N15). Aan de oefening deden hulpverleningsdiensten van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, politie Rotterdam-Rijnmond en Rijkswaterstaat mee. Het gezamenlijk toepassen van de procedures bij tunnelongevallen stond centraal. Rijkswaterstaat oefende vooral op het faciliteren van hulpverleningsdiensten op weg naar het incident, de kennis van tunnelprocedures en de aandacht voor de doorstroming en veiligheid van het verkeer in de omgeving van de calamiteit. De wettelijke tunnelveiligheidsregels schrijven voor dat elke veiligheidsregio tenminste eens in de vier jaar zo'n oefening houdt.

Waardering

Rijkswaterstaat onderzoekt jaarlijks hoe de weggebruiker de uitvoering van het werk aan de weg beoordeelt. Bijna alle bevraagde weggebruikers gaven Rijkswaterstaat in 2012 een voldoende voor de publieksgerichte uitvoering van de werkzaamheden. In 2012 kwam dit cijfer uit op een 7,4. In de afgelopen jaren lag dat rapportcijfer op een 7.



'Wij voelden ons zeker gehoord als serieuze partner in het hele traject en zijn altijd zeer goed geïnformeerd over wat er stond te gebeuren.'

Gerda de Jong,
voorzitter Dorpsbelang Ens

Winterweer

Het weer beïnvloedt de veiligheid en de doorstroming op de weg. Op vrijdag 3 en zaterdag 4 februari 2012 veroorzaakten vorst en sneeuwval een totale filelengte van 830 kilometer. Rijkswaterstaat heeft de weggebruiker vroegtijdig gewaarschuwd voor het winterweer en snelheidsverlagingen doorgevoerd op gladde trajecten. Op beide dagen zijn 1.200 strooiroutes gereden en is 11.000 ton strooizout uitgereden.



N50 Ramspol - Ens en Ramspolbrug



'Dit was zowel voor Rijkswaterstaat als de gemeenten en de beide provincies een belangrijk project dat door ons allen gedragen en gefinancierd is.'

Ingrid Lammers,
accountmanager beheer
infrastructuur provincie Overijssel



'Deze innovatieve brug vormt een prachtige illustratie van het beleid van Rijkswaterstaat op het gebied van duurzaamheid.'

Marc Lentjes,
projectmanager
Rijkswaterstaat

N50 Ramspol - Ens en Ramspolbrug

Van knelpunt tot innovatie-icoon

Tot voor kort vormde het traject N50 Ramspol – Ens een knelpunt voor het wegverkeer. Het stond vanaf 2008 op de lijst van (voormalige) Spoedaanpak-projecten. Rijkswaterstaat verlegde en verbreedde de N50 op dit traject. Met de opening van de nieuwe energie-neutrale Ramspolbrug – een icoon van innovatie en onderdeel van het project – door minister Schultz op 29 november 2012 is het knelpunt geschiedenis.

De N50 is de verbindingsweg tussen de A6 bij Emmeloord en de A28 bij Zwolle, vertelt Marc Lentjes, projectmanager N50 Ramspol – Ens. 'Voor een groot deel was dat al een 100 km/uur autoweg. Alleen het stuk Ramspol – Ens was nog gewoon een tweebaansweg, waar ook langzaamverkeer zich bij het snelverkeer voegde. Daarnaast was er in de oude situatie sprake van een vijftal gelijkvloerse kruisingen en daar deden zich met enige regelmaat ongevallen voor. Bovendien ontstond er net als bij de oude Ramspolbrug verkeersopstopping. In een notendop maakt dat het nut en de noodzaak van het project al duidelijk: het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het weg- en scheepvaartverkeer.'

Oplossing door combinatie van maatregelen

Als oplossing voor de problemen op het gebied van veiligheid en doorstroming is de weg verlegd en verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken met middenberm en geleiderail. De gelijkvloerse kruisingen zijn vervangen door één ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een half klaverblad. Daarnaast is de oude brug vervangen door een hogere nieuwe brug. Lentjes: 'De nieuwe brug is met 13 meter echt een stuk hoger dan de oude die een hoogte had van 5,65 meter. Dat betekent dat er veel minder brugopeningen nodig zijn om het scheepvaartverkeer doorgang te geven. In plaats van 8.000 keer hoeft de brug nu nog maar 1.800 keer per jaar open. Ook dat heeft een groot positief effect op de doorstroming van zowel het wegverkeer als het scheepvaartverkeer.'

Versnelling met Spoedaanpak

Het project kent een behoorlijk lange geschiedenis. Al rond 2000 is gestart met de planvorming en is met 'hollen en stilstaan' gewerkt aan de planstudie. In 2008 verandert dat, doordat het project onder het programma Spoedaanpak wegen komt te vallen. Lentjes: 'Dat resulteerde

direct in een forse versnelling, zowel in de afronding van de planstudie, de voorbereiding van de realisatie en daarna de uitvoering. Dat is in een hoog tempo gegaan: in 2009 is het tracébesluit afgerond en ter visie gelegd, en is ook de contractvoorbereiding gedaan. In januari 2010 hebben we het werk vervolgens opgedragen aan de bouwcombinatie Infrateam N50 en in maart van datzelfde jaar zijn de eerste uitvoeringswerkzaamheden gestart.' Uiteindelijk is het project een stuk sneller opgeleverd dan oorspronkelijk was gepland. 'Eind 2012 in plaats van eind 2013. De ambitie om het snel te doen kwam onder meer voort uit de Spoedaanpak. De aannemer heeft zich vervolgens absoluut sterk gemaakt om dat ook waar te maken.'

Samenwerking met betrokken overheden

De snelheid waarmee het project is gerealiseerd is zeker ook te danken aan de samenwerking tussen Rijkswaterstaat, de twee betrokken provincies (Flevoland en Overijssel), de gemeenten Noordoostpolder en Kampen en de waterschappen Groot Salland en Zuiderzeeland. Ingrid Lammers, accountmanager beheer infrastructuur van de provincie Overijssel maakte deel uit van de ambtelijke begeleidingsgroep waarin de verschillende partijen vertegenwoordigd waren. 'Dit was zowel voor Rijkswaterstaat als de gemeenten en de beide provincies een belangrijk project dat door ons allen gedragen en gefinancierd is. Dat komt de samenwerking, die betrekking had op een breed scala aan onderwerpen, uiteraard ten goede', zegt Lammers. 'Je praat bijvoorbeeld over de landschappelijke inpassing van het nieuwe tracé. Maar ook het ontwerp van de weg in verkeerskundige zin en de vormgeving van de brug staan op de agenda. Omdat de weg aansluit op het onderliggend wegennet moet dat ook worden aangepast en daarom ben je als wegbeheerders vanaf de planfase bij het project betrokken. In die fase lever je als partijen allemaal input voor het maken van

De verbrede N50.



het plan dat uiteindelijk leidt tot het tracé-besluit. De nadere uitwerking daarvan vindt plaats in de realisatiefase. Dan maakt de aannemer een definitief ontwerp.'

Infrateam schuift aan

Niet alledaags was de deelname van de bouwcombinatie Infrateam N50 aan de overleggen van de ambtelijke begeleidingsgroep gedurende de realisatiefase. 'Dat was een goed voorstel van Rijkswaterstaat', vertelt Lammers. 'Ik denk dat het aanschuiven van de aannemer in dit project heel goed heeft gewerkt. We kregen van de aannemer altijd een heel directe update hoe het werk er voor stond. Hij kon ons ook direct vragen voorleggen: ik heb die vergunningen nodig, wat moeten we daar nog voor doen? Dat heeft zeker geleid tot een korter vergunningentraject. En als er knelpunten waren, dan was dat direct duidelijk voor Rijkswaterstaat en de aannemer. Dat scheelt weer een slag in de communicatie en het voorkomt ruis. Het was een heel open proces.'

'Project veel eerder opgeleverd dan oorspronkelijk gepland'

Omgevingsmanagement

Niet alleen een goede samenwerking met overheden is voor het slagen van het project van belang geweest, ook het betrekken van de maatschappelijke omgeving heeft zijn vruchten afgeworpen. Rijkswaterstaat heeft met een veelheid aan partijen rond de tafel gezeten: van de Fietsersbond, de scheepvaartkoepel Koninklijke Schuttevaaier, tot een bouwer van luxe jachten, jachthavens en natuur-



320 zonnepanelen op de Ramspolbrug.

en milieuorganisaties. Ook Dorpsbelang Ens was één van die partijen. Voorzitter Gerda de Jong: 'Wij voelden ons zeker gehoord als serieuze partner in het hele traject en zijn altijd zeer goed geïnformeerd over wat er stond te gebeuren. Zowel door Rijkswaterstaat als door het Infrateam N50 dat de bouwcommunicatie verzorgde. En wanneer er bijvoorbeeld sprake was van wegafluitingen of -omleggingen die consequenties hadden voor de veiligheid van onze fietsende jeugd, dan vonden we direct gehoor en werden er verkeersregelaars ingezet.'

Meedenken over landschappelijke inrichting

'Het omgevingsmanagement van Rijkswaterstaat ging overigens veel verder dan het goed en adequaat informeren', vervolgt De Jong: 'We hebben bijvoorbeeld in zogeheten werkateliers ook echt ideeën kunnen inbrengen voor de landschappelijke inrichting van het gebied. Hoewel niet alles wat we bedachten is uitgevoerd – financiële middelen zijn nu eenmaal niet onbeperkt – zijn de inrichtingsplannen in samenwerking met Dorpsbelang Ens en de Commerciële Vereniging Ens tot stand gekomen. Ik heb dat als zeer positief ervaren.'

Energieneutrale nieuwe brug

Ook Marc Lentjes kijkt positief terug op het project: een knelpunt sneller opgelost dan was gepland; goede samenwerking met alle betrokken partijen; een projectteam dat met plezier aan het project heeft gewerkt en een nieuwe brug als icoon van duurzame innovatie. Lentjes: 'Het is voor zover we hebben kunnen nagaan de eerste energieneutrale brug ter wereld. Het principe is eigenlijk vrij eenvoudig: wanneer

het brugdek sluit, wordt de remenergie met dynamo's op de motor van de bruginstallatie teruggewonnen. Bovendien hebben we zo'n 320 zonnepanelen geplaatst langs de wand van de brug. Daarnaast was het ontwerp erop gericht de bruginstallatie zo zuinig mogelijk te maken, zodat je zo min mogelijk energie nodig hebt. Daar zit natuurlijk de eerste winst.'

Brug illustreert duurzaamheidsbeleid Rijkswaterstaat

De brug heeft inmiddels zowel de Energie-Nulprijs als de Gouden Mier – een onderscheiding voor duurzame initiatieven binnen de bedrijfsvoering van de rijksoverheid – in de wacht gesleept. Lentjes: 'Deze innovatieve brug vormt een prachtige illustratie van het beleid van Rijkswaterstaat op het gebied van duurzaamheid. Dat beleid hebben we overigens ook nog op andere manieren handen en voeten kunnen geven: al het zand dat nodig was binnen het project, is per schip aangevoerd. Zo hebben we heel veel transportbewegingen met vrachtwagens kunnen vermijden. En de fabrikant van de brugliggers heeft een duurzaam type ligger ontworpen. Bij de productie van de liggers kon zo ruim 10.000 m³ polystyreen-vulling (piepschuim) worden uitgespaard. Daarnaast hebben we heel kritisch gekeken waar we langs het tracé wel en waar we geen openbare verlichting zouden plaatsen. Daar zijn we met het oog op duurzaamheid en kosten heel kritisch in geweest, uiteraard met oog voor veiligheid.'

Bekijk de film over dit project op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht



3

Vlot en veilig verkeer over het water

Vervoer over water, zowel binnen Nederland als tussen Nederland en gebieden in het Europese achterland, is van groot economisch belang. De binnenvaart vervoert veel bulkgoederen, maar ook containers, auto's en uiteenlopende industrieproducten vinden via de binnenvaart de weg naar hun bestemming.



De binnenvaart heeft een vervoersaandeel van ruim 40 procent in Nederland, dat de grootste binnenvaartvloot van Europa heeft. Een modern (binnenvaart)containerschip kan evenveel vracht vervoeren als een paar honderd vrachtauto's. De binnenvaart is dan ook een goed alternatief voor het transport over de weg of het spoor. Bovendien kan het transport groeien, want de capaciteit van de vaarwegen is nog lang niet volledig benut.

Zodra de Tweede Maasvlakte eind 2013 in gebruik komt, doen meer grote containerschepen de Rotterdamse haven aan. Daardoor zal het goederenvervoer over water groeien. De ambitie is om 45 procent van de containers per schip naar en van het achterland te vervoeren. Gezien het belang van de sector investeert Rijkswaterstaat stevig in de capaciteit van het hoofdvaarwegennet. Daarnaast schept Rijkswaterstaat voorwaarden voor een vlot en veilig gebruik ervan.

Aanleg

Toenemend vervoer over water en het gebruik van grotere schepen vraagt een stevige investering in de capaciteit van het hoofdvaarwegennet. Rijkswaterstaat ging hier in 2012 voortvarend mee aan de slag.

Wilhelminakanaal Tilburg: meer capaciteit voor binnenvaart

Een duurzamer Brabant, betere bereikbaarheid over water en meer economische kansen voor Tilburg. Dat is straks het resultaat van de verdieping en verbreding van het Wilhelminakanaal in Tilburg, waarvoor de werkzaamheden in de zomer van 2012 begonnen. Het project, dat ook de aanleg van een grotere sluis, aanlegplaatsen en zwaaikommen omvat, maakt het kanaal toegankelijk voor schepen van 85 meter lang en bijna 10 meter breed.

Door de verbreding en verdieping van het kanaal krijgt de economische bedrijvigheid in het gebied meer kansen. Ook is minder vrachtverkeer op de weg nodig. Hierdoor verminderen files en daalt de CO₂-uitstoot. Zestien bedrijven in Zuidoost-Brabant hebben toegezegd voortaan bijna 600 vrachtwagenladingen per dag via de Brabantse kanalen te vervoeren in plaats van over de weg. Deze bedrijven dragen bovendien – naast provincie en gemeente – bij aan de financiering van het project dat 70 miljoen euro kost.

Schutten en energie opwekken

Bij de nieuwe sluis in het Wilhelminakanaal wordt een vijzelturbine aangelegd. Uniek is dat de vijzel niet alleen dient om water omhoog te pompen. De vijzelturbine gebruikt het waterval ook om energie op te wekken voor ongeveer 250 huishoudens.

Omlegging Zuid-Willemsvaart

De omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch betekent een flinke impuls voor de Brabantse economie. Het kanaal dat door het hart van de stad loopt, wordt om 's-Hertogenbosch heen gelegd: van Den Dungen tot de Maas komt een 9 kilometer lange nieuwe vaarweg die geschikt is voor grotere schepen. Dit betekent winst voor de bereikbaarheid over het water en winst voor de leefbaarheid in de stad.

In het voorjaar van 2012 is de bouw van sluis Empel en van de bruggen over het kanaal gestart. In het najaar begon de bouw van sluis Berlicum. Medio 2013 begint het graven van het kanaal en in 2015 is de omlegging afgerond.

Renovatie Keersluis Zwartsluis

Minder oponthoud en overslagkosten voor de scheepvaart op het Meppelerdiep tussen Meppel en Ramspol. Om dat te bereiken wordt de keersluis bij Zwartsluis omgebouwd tot schutsluis. De bouw van deze Meppelerdiepsluis start in het voorjaar van 2013. De sluis is gemiddeld zestien dagen per jaar gesloten door te hoge of juist te lage waterstanden. De nieuwe sluis wordt breder en dieper dan de huidige. Daardoor kunnen grotere schepen – zo'n 110 meter lang en 11 meter breed – elkaar vlotter en veiliger passeren. Ook zorgt de sluis ervoor dat de veiligheid tegen overstromingen in de toekomst beter is gewaarborgd. Naast de ombouw van keersluis naar schutsluis vindt vervanging plaats van het bedieningsgebouw. De bestaande brug in de Hasselterdijk (N331) wordt ook vervangen.

Benutten

Samen met vaarwegbeheerders, vervoerders en verladers, havens en terminals werkt Rijkswaterstaat aan een betere doorstroming van de scheepvaart in Nederland.

Scheepvaartverkeersmanagement

Door de toename van het scheepvaartverkeer en grotere schepen is het steeds belangrijker om het gehele scheepvaartverkeer op de Nederlandse vaarwegen te overzien en te managen. Rijkswaterstaat werkt aan professionalisering van het verkeersmanagement op het water om uiteindelijk te komen tot landelijk corridormanagement: het begeleiden, sturen en faciliteren van vlotte, veilige scheepvaart op de scheepvaartcorridors.

Uniforme bediening en begeleiding

Een belangrijke stap naar hindervrij varen is het uniformeren van de bedieningssystemen van bruggen en sluizen. Daar zet Rijkswaterstaat dan ook op in. Met het project 'Verkeerscentrale van Morgen' wordt gewerkt aan een betere begeleiding van het scheepvaartverkeer, uniforme dienstverlening naar schippers en betere informatievoorziening tussen wal en schip (zie hiervoor ook het hoofdstuk Betrouwbare en bruikbare informatie).

Vorbereiding bediening op afstand in Zeeland in volle gang

In Zeeland en Limburg zijn de voorbereidingen voor het op afstand bedienen van bruggen en sluizen in volle gang. Hier worden over enkele jaren alle bruggen en sluizen op afstand bediend vanuit nautische centrales. Was voorheen bediening op afstand vooral ingegeven door efficiencyverbetering, tegenwoordig ligt de focus op professioneel verkeersmanagement op het water. Op basis van een evaluatie van bediening op afstand in Zeeland en Limburg wil de Tweede Kamer bekijken of bediening op afstand landelijk ingevoerd kan worden.

Rijkswaterstaat als ijsbreker

Een periode van strenge vorst betekent voor de beroepsvaart vaak een periode van stremmingen. Aan het eind van de eerste week van februari 2012 vroor het zo hard dat alleen het IJsselmeer en het Ketelmeer nog voor alle schepen bevaarbaar waren. Op enkele trajecten heeft Rijkswaterstaat de scheepvaart intensief begeleid met ijsbrekers: op het IJmeer, Amsterdam – Harderwijk, Amsterdam – Lelystad en Lelystad – Lemmer.

Sluis Eefde

Op 3 januari 2012 raakte sluis Eefde gestremd nadat de sluisdeur tussen de sluiskolk en de IJssel naar beneden viel door het knappen van een draadstang. De sluis werd op 26 maart weer volledig in gebruik genomen nadat Rijkswaterstaat de constructie had gerepareerd en verstevigd. Tijdens de werkzaamheden heeft Rijkswaterstaat de sluisdeur geopend en gesloten met een kraan. Desondanks ondervond het scheepvaartverkeer lange tijd ernstige hinder van dit incident. Voor de economische ontwikkeling van de regio Twente is het belangrijk dat schepen in de klasse Va (110 x 11,4 meter) de havens in Hengelo, Enschede en Almelo kunnen bereiken. Minister Schultz van Haegen besloot daarom tot de aanleg van een tweede schutkolk bij sluis Eefde. De uitbreiding vermindert de wachttijd voor binnenvaartschippers. Bovendien biedt de extra sluiskolk het scheepvaartverkeer een uitwijkmogelijkheid bij stremmingen.

Stewards op sluizen

In de zomer van 2012 zette Rijkswaterstaat, net als in voorgaande jaren, bij een aantal drukke sluizen stewards in. Zij hielpen in juli en augustus bij een vlot en veilig gebruik van sluizen waarvan zowel de recreatie- als de beroepsvaart gebruik maakt. Met hulp van de stewards vindt het invaren en afmeren sneller plaats en is een betere benutting van de ruimte in de sluizen mogelijk.

Minder hinder bij vaarwegonderhoud

Tijdens werkzaamheden aan de vaarweg is het zaak hinder voor de vaarweggebruikers zo veel mogelijk te beperken. Slim plannen, tijdige informatievoorziening over werkzaamheden en het instellen van omleidingsroutes zijn daarbij van groot belang. Daarvoor gebruikt Rijkswaterstaat in het hele land de werkwijzer Minder Hinder Vaarwegen. Een nieuw handboek met tips, maatregelen en voorschriften om hinder bij werkzaamheden aan de vaarweg tot een minimum te beperken. En met behulp van het nieuwe computersysteem 'Planning Landelijk Onderhoud Vaarwegen' vindt op corridorniveau afstemming plaats van het onderhoud aan de vaarwegen.

Beheer en onderhoud

Incidenten met bruggen, sluizen of stuwen of gemalen hebben grote impact op het functioneren van de vervoersnetwerken. En vooral op de gebruikers. Of dat nu een weggebruiker is die een brug niet over kan, of een schipper die moet wachten bij een kapotte sluis. De noodzaak van goed beheer en onderhoud is daarmee evident. Daarnaast richt beheer en onderhoud zich op het vrijhouden van de vaarwegen van obstakels voor de scheepvaart.

Veilige beweegbare objecten

Rijkswaterstaat wil de veiligheidsrisico's van zijn beweegbare bruggen en sluizen beter beheersen. In 2012 zijn de procedures voor het bedienen van alle bijna vierhonderd objecten aangescherpt. Zo is een nieuwe 'brug- en sluisstandaard' toegepast bij enkele beweegbare objecten. Dit is een set kaders en richtlijnen om veiligheidsrisico's beter te beheersen, de betrouwbaarheid te vergroten en uniformer te werken.

Achterstallig onderhoud vaarwegen wegwerken

Een vlot en veilig gebruik van het hoofdvaarwegennet vraagt om vaarwegen die bedrijfszeker zijn en goed zijn onderhouden. Rijkswaterstaat heeft sinds 2008 900 miljoen euro beschikbaar om het achterstallig onderhoud in de periode tot en met 2016 weg te werken. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het onderhoud aan damwanden, oevers, baggerwerkzaamheden en de renovatie van bruggen. Dit programma ligt op schema. Eind 2012 was zo'n 40 procent van het werk uitgevoerd.

Extra geld gereserveerd

Om de kwaliteit van de vaarwegen op orde te houden, pakt Rijkswaterstaat het beheer en onderhoud steeds planmatiger aan. Met preventief, levensduurverlengend onderhoud worden kostbare reparaties en onverwachte 'reparatiehinder' voorkomen. Om de vaarwegen ook in de toekomst bedrijfszeker te houden, is geld vrijgemaakt en alvast gereserveerd.

Versoberen en efficiënter werken

Rijkswaterstaat zet in op kostenbesparing in het beheer en onderhoud, door efficiënter te werken. Dit kan bijvoorbeeld door onderhoudswerk groter, meerjariger en voordeliger in te kopen bij de uitvoerende marktpartijen. Maar ook in deze sector is in deze tijd 'versobering' onontkoombaar. Waar dat kan, wordt minder vaak gebaggerd en worden oevers minder vaak gemaaid en gesnoeid. Maar dat mag nergens ten koste gaan van de bedrijfszekerheid van het hoofdvaarwegennet en de veiligheid ervan. Daarnaast worden 'walvoorzieningen' voor de scheepvaart vanaf 2013 op een basisniveau uitgevoerd. Over de precieze betekenis en invulling voor de dienstverlening aan de schippers moet nog besluitvorming plaatsvinden.

Stalen bruggen renoveren

Een derde van de sluizen en gemalen van Rijkswaterstaat dateert van voor 1940. Vooral veel stalen bruggen die Rijkswaterstaat in beheer heeft, zijn toe aan renovatie of vernieuwing. Deze kunstwerken worden aanzienlijk intensiever gebruikt en belast dan oorspronkelijk was voorzien. Vooral doordat er veel meer en veel zwaardere vrachtverkeer overheen rijdt.

In de periode tot 2018 krijgen alle acht boogbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal een grote opknapbeurt, zodat ze weer minimaal dertig jaar meekunnen. Bovendien wordt de doorvaarthoogte van de bruggen vergroot, zodat binnenvaartschepen er met meer lagen containers onderdoor kunnen varen.

De renovatie van de Schalkwijksebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal is in november 2012 nagenoeg afgerond en wordt in 2013 opgeleverd.

Ook de Schellingwouderbrug was eind 2012 bijna klaar en ook deze wordt in 2013 opgeleverd. Op de Amsterdamsebrug zijn de betonschades op beide aanbruggen in 2012 gerepareerd. In de periode tot medio 2013 wordt de onderkant van de brug gerenoveerd en het fietspad vervangen.

Groot onderhoud Houtribsluizen

Het beton van de sluiskolken van de Houtribsluizen kampte met achterstallig onderhoud. Ook naderden de technische installaties het einde van hun levensduur. Daarom zijn de sluizen in 2012 ingrijpend gerenoveerd. Daarmee is de kans op onverwachte uitval en stremmingen geminimaliseerd en is de vlotte veilige verkeersafwikkeling voor de komende twintig jaar gewaarborgd.

Ankerkettingen

In de zomer van 2012 heeft Rijkswaterstaat 300.000 kilo obstakels van de bodem van de Noordzee weggehaald. Tientallen objecten zijn uit het water gevist, waaronder kilometers aan ankerkettingen, ankers, staalkabels en kluwen visnetten.

De opruimactie is gehouden op plaatsen waar schepen voor anker gaan voor de havens van Rotterdam, IJmuiden, Scheveningen en in Zeeland. De grote opruiming was nodig omdat schepen met hun ankers achter de obstakels kunnen blijven haken.



'In ons beheergebied hebben we vrijwel uitsluitend te maken met onderhoud en zelden met aanlegprojecten. Dit was daarom vrij nieuw voor ons.'

Annemarie de Visser,
omgevingsmanager
Rijkswaterstaat

Verbreiding Maasgeul



'We hebben als Havenbedrijf natuurlijk gegevens aangeleverd voor de onderzoeken, maar we zijn bijvoorbeeld ook betrokken geweest bij simulaties.'

Ab Kamman,
nautisch adviseur Havenbedrijf
Rotterdam



'Wij zijn uiteindelijk de partij die van de geul gebruikmaakt. Vanaf het begin hebben we – net als het Havenbedrijf Rotterdam – meegedacht over oplossingen.'

Joost Leenhouts,
manager operaties Loodswezen

Verbreding Maasgeul

Meer ruimte voor scheepvaart voorkomt wachten

Het aantal zeer grote (container)schepen met een grote diepgang van en naar de Rotterdamse haven neemt steeds verder toe. Om het mogelijk te maken schepen elkaar veilig te laten passeren heeft Rijkswaterstaat de Maasgeul – de toegangsweg van en naar de Rotterdamse haven die aansluit op de monding van de Nieuwe Waterweg – aan de noordzijde met 250 meter verbreed. Dit voorkomt dat er lange wachttijden ontstaan voor de diepstekende schepen. Begin december 2012 werd de verbreding in gebruik genomen.

Zeeschepen met een diepgang van meer dan 14,3 meter gebruiken de 11 kilometer lange Maasgeul om van en naar Rotterdam te varen. Voor de verbreding was de Maasgeul 500 tot 600 meter breed. Ab Kamman, nautisch adviseur divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam: 'Dat is te smal voor de geulgebonden schepen om elkaar veilig te passeren. Daar komt bij dat de verwachting is dat diepstekende (container)schepen de Rotterdamse haven steeds vaker zullen aandoen. Die combinatie was voor het Havenbedrijf Rotterdam reden om het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2007 te vragen om de verbreding van de Maasgeul te onderzoeken. Een verbreding voorkomt dat de toegang tot de haven een knelpunt wordt, welke leidt tot wachttijden en daarmee tot economische schade.'

Wachttijdenonderzoek en verkenning oplossingen

Naar aanleiding van de vraag van het Havenbedrijf startte Rijkswaterstaat een onderzoek naar de te verwachten wachttijden en een verkenning van mogelijke oplossingen. Annemarie de Visser, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat: 'In dat onderzoek zijn allereerst twee groeiscenario's vastgesteld aan de hand waarvan is berekend of en hoe de wachttijden voor schepen oplopen. Dat leidde tot de conclusie dat de wachttijden inderdaad flink zouden

toenemen: het aantal schepen dat langer dan een uur moest wachten zou tot 2035 verdrievoudigen.' Het verkennen van oplossingen vormde een volgende stap. De Visser: 'Naast een verbreding van de geul aan de noordzijde is bijvoorbeeld ook gekeken naar een verbreding aan de zuidzijde.' Kamman: 'Daarnaast is onderzocht of het nemen van verkeersmaatregelen wellicht een oplossing bood voor het wachttijdenprobleem dat zou ontstaan. De alternatieven vielen echter af omdat ze niet effectief of niet veilig waren. Zo zou het korter op elkaar laten varen van schepen vanuit nautisch oogpunt tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. Die enorme schepen stop je niet zomaar even.'

'Verbreding ruim binnen raming uitgevoerd'

Verbreding hoe dan ook batig

Het verbreden van de Maasgeul bleek uiteindelijk de voorkeursoplossing. De Visser: 'Die is vervolgens vergeleken met het nul-alternatief – de situatie waar we niets zouden doen – en vervolgens zijn de kosten-baten bepaald voor beide groeiscenario's. De conclusie was dat de verbreding van de Maasgeul hoe dan ook batig zou zijn. De verkenning – afgerond in 2010 – maakte duidelijk dat de baten door het voorkomen van het wachttijdenprobleem tussen 5 en 6 miljoen euro bedragen terwijl de aanleg rond de 4,3 miljoen euro zou kosten. Uiteindelijk bleek het zelfs mogelijk het project ruim binnen deze raming uit te voeren: de aanlegkosten bedroegen 'slechts' 1,5 miljoen euro.'

Simulaties

Bij het onderzoek zijn verschillende partijen betrokken geweest, zegt De Visser: 'Bureau TBA in Delft voor het modelleren van de wachttijden, Marin uit Wageningen voor het ontwerp van de verbreding, het verifiëren van het wachttijdenonderzoek en het aandragen van oplossingen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) tekende voor een second opinion op de kosten-batenanalyse. Daarnaast zijn het Havenbedrijf Rotterdam – meer specifiek de divisie Havenmeester – en het Loodswezen vanaf het begin nauw betrokken bij het project. Ab Kamman: 'We hebben als Havenbedrijf natuurlijk gegevens aangeleverd voor de onderzoeken, maar we zijn bijvoorbeeld ook betrokken geweest bij simulaties.' Met nieuwe havengebieden wordt altijd virtueel geoefend, licht hij toe. 'Een gebied wordt op de simulator nagebootst en daar 'vaar' je met een schip onder de meest uiteenlopende omstandigheden: je komt andere schepen tegen,

Sportvisser langs de Maasgeul.





Steeds grotere containerschepen zullen de Rotterdamse haven aandoen.

maar ook wind en stroming zijn belangrijke aspecten. Simulatie vormt daarmee een belangrijk instrument om te onderzoeken en beoordelen of de plannen echt veilig zijn.'

Opstellen vaarregels

Joost Leenhouts, manager operaties van het Loodswezen, schetst de rol van het Loodswezen: 'Wij zijn uiteindelijk de partij die van de geul gebruikmaakt. Een loods kent het vaargebied op zijn duimpje en is op de hoogte van de lokale omstandigheden: waterdiepte, stroming, lokale verkeers- en communicatieregels. Vanaf het begin hebben we – net als het Havenbedrijf Rotterdam – meegedacht over oplossingen. Toen het besluit er lag om de geul te verbreden, zijn we ook weer samen met het havenbedrijf betrokken geweest bij het opstellen van de vaarregels die van toepassing zijn. Het gaat dan onder meer om de vraag welke schepen met welke diepgang elkaar onder welke omstandigheden kunnen passeren en welke niet. De verbreding van de Maasgeul is namelijk minder diep uitgevoerd – 16,5 meter – dan de eigenlijke geul die 22,5 meter diep is. Dat betekent dat schepen met een diepgang van 15,5 meter elkaar wel kunnen passeren, maar twee schepen met een diepgang van 17,5 meter kunnen en mogen dat niet.'

Strak tijdschema containervaart

De reden om de verbreding niet dieper te maken, heeft onder meer een financiële achtergrond: iedere meter dieper kost geld. 'Bovendien', zegt Leenhouts, 'is de verbreding echt bedoeld voor gebruik door de grotere containerschepen met een diepgang tussen 14,3 en 15,5 meter. Zij krijgen door de geul de ruimte zodat ze

niet hoeven te wachten. Dat is juist voor het containertransport van groot belang: dat is een sector die redelijk tijdkritisch is en de schepen varen op een strak schema. Ze moeten op tijd bij de containerterminal zijn, want daar staan een hoop mensen te wachten om het schip te laden en te lossen. Juist op die schepen zit wat meer tijdsdruk.'

Omgevingsvergunning nodig

Voor Rijkswaterstaat was het verbreden van de Maasgeul een niet-alledaagse klus, maakt De Visser duidelijk. 'In ons beheergebied hebben we vrijwel uitsluitend te maken met onderhoud en zelden met aanlegprojecten. Dit was daarom vrij nieuw voor ons. Een aanlegproject is omgeven met zwaardere procedures dan routinematig onderhoud. Een voorbeeld: mede met het oog op de realisatie van de Tweede Maasvlakte is de Rotterdams gemeentegrens een stuk in zeewaartse richting verschoven. Dat betekent dat ongeveer een derde deel van de Maasgeul onder het Rotterdamse bestemmingsplan valt. Voor het bewuste gebied was de bestemming weliswaar 'zee', maar er was voor het baggeren op de beoogde diepte wel een omgevingsvergunning nodig. En om die vergunning te kunnen krijgen was eerst archeologisch onderzoek nodig. Zo zaten we ineens met archeologen van de gemeente en het Rijksinstituut voor Cultureel Erfgoed aan tafel. Afgesproken is onder meer onderzoek te doen naar de aanwezigheid van voormalige rivierduinen. Dat waren vaak plaatsen die door mensen bewoond werden. Het onderzoek – seismologisch en op basis van grondboringen – heeft echter geen vondsten opgeleverd.'

Baggeren: weinig hinder voor scheepvaartverkeer

Voor de verbreding is circa 350.000 m³ zand, veen en klei weggebaggerd; ongeveer één vijfde van de hoeveelheid die jaarlijks in het reguliere onderhoud van de Maasgeul wordt gebaggerd (1,7 miljoen m³). De Visser 'De harde klei bleek lastiger te verwijderen dan verwacht, waardoor de werkzaamheden wat meer tijd vergden. Van die werkzaamheden heeft het scheepvaartverkeer overigens nauwelijks hinder ondervonden, mede doordat we het hebben gecombineerd met het reguliere onderhoud. Dat vond 's nachts plaats en het werk voor de verbreding overdag. Het scheepvaartverkeer moest alleen rekening houden met een langzaam varende baggerschip in de buurt van de vaargeul. En dat kennen ze al van het normale onderhoudsbaggerwerk. Inmiddels hebben de eerste schepen elkaar in de verbrede Maasgeul gepasseerd en is het voor ons weer een onderhoudsproject geworden.'

Bekijk de film over dit project op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht



4 Droge voeten: veilig zijn én blijven

We vinden het als Nederlanders vaak zo vanzelfsprekend: wonen en werken in ons deltaland. Maar als er geen duinen, dijken, dammen en stormvloedkeringen zouden zijn, stond bijna 60 procent van ons land permanent of met enige regelmaat onder water. Door water vanuit zee en vanuit rivieren.



Achter onze kust en rivierdijken ligt een dichtbevolkt gebied dat kwetsbaar is voor overstromingen. Daarbij gaat het om de economisch belangrijkste gebieden in Nederland. Bij een overstroming zijn het leed en de schade niet te overzien. Bescherming tegen overstromingen, niet alleen vanuit zee maar ook vanuit de grote rivieren, is dus van levensbelang.

Het grote belang van de hoogwaterbescherming is voor Nederland van alle eeuwen. Maar nu hebben we ook te maken met een veranderend klimaat. De huidige klimaat-scenario's houden rekening met een zeespiegelstijging tot 85 centimeter in het jaar 2100. Bovendien daalt de bodem in het westen van ons land en worden de risico's van stormvloeden groter. We verwachten extremer weer met meer en langere natte periodes. De rivieren moeten dus meer water kunnen afvoeren. Dat alles dwingt ons ver vooruit te kijken en te anticiperen op ontwikkelingen in de toekomst.

De veiligste delta ter wereld

Nederland is de best beveiligde delta ter wereld. Met het Deltaprogramma zorgen we ervoor dat we nu en in de toekomst droge voeten houden en we voldoende zoet water hebben. Het Deltaprogramma is een nationaal programma. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken hierin samen met inbreng van maatschappelijke organisaties. De programma's die Rijkswaterstaat uitvoert als onderdeel van het Deltaprogramma, zijn het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma, de Afsluitdijk, Ruimte voor de Rivier en Maaswerken.

Waterkeringen op orde

De stormvloedkeringen, duinen, dijken, dammen en kades die Rijkswaterstaat beheert, beschermen ons land tegen overstromingen. Toch voldeden verschillende ervan in 2012 niet aan de veiligheidseisen. Doordat scherpere veiligheidsnormen worden gehanteerd, krijgen diverse waterkeringen het predicaat 'onveilig'.

89 maatregelen door het hele land

Rijkswaterstaat werkt aan het veilig maken van de waterkeringen onder de vlag van het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2). Dat omvat 89 maatregelen en richt zich op de primaire waterkeringen in heel Nederland: bijna 370 kilometer aan dijken, dammen en duinen en achttien kunstwerken.

Dit programma zorgt ervoor dat Nederland beschermd blijft tegen hoogwater. Dijken worden verstevigd, sluizen vervangen en duinen opgehoogd. Rijkswaterstaat werkt hierbij samen met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en kennisinstituten

Van de primaire keringen voldeed 52 procent in 2012 aan de verscherpte veiligheidseisen. Van de acht Rijkswaterstaat-projecten binnen het HWBP-2, zijn er vier opgeleverd: Nijkerkersluis (2011), Veerhaven Kriningen (2011), het Molwerk in de Texelse Mokbaai (2011) en Roggebotsluis in 2012. Deze vier primaire keringen voldoen nu weer aan de veiligheidseisen. Ruim 90 procent van de projecten die vallen onder het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma is naar verwachting in 2017 afgerond.

Zwakke Schakels

Ook de Nederlandse kust maakt deel uit van de primaire waterkeringen. In 2012 besloot het kabinet de laatste twee zwakke schakels langs de Nederlandse kust te versterken met zand: bij Petten en Callantsoog. Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier werken samen aan de afronding van deze laatste zwakke schakels. Het nieuwe, bredere strand bij Petten en Callantsoog maakt de kust veiliger en biedt extra ruimte voor recreatie. De andere zwakke plekken in de kustlijn, zoals Noordwijk, Scheveningen en de Delflandse kust, zijn inmiddels aangepakt. Eind 2015 moet de veiligheid van onze westkust weer op orde zijn voor de komende vijftig jaar.

Zandsuppleties

Rijkswaterstaat heeft in 2012 de aannemerij opdracht gegeven 28 miljoen m³ zand op de Nederlandse kust te spuiten in de periode 2012-2016. Tot voor kort werd zo'n opdracht jaarlijks in de markt gezet. Door er nu een meerjarenprogramma aan te besteden zijn de kosten verlaagd.

Eind juli 2012 werd de versterking van de stranden van de Kop van Schouwen afgerond na vijf maanden onafgebroken werk.

In totaal is tussen Westenschouwen en Haamstede 1,8 miljoen m³ zand opgespoten. Om de Nederlandse kust op sterkte te houden, wordt er sinds het jaar 2000 gemiddeld 12 miljoen m³ zand per jaar opgespoten. De verwachting is dat op langere termijn meer zand nodig is om de kust veilig te houden. Wanneer dat nodig zal zijn en hoeveel extra zand daarvoor nodig is, wordt nog onderzocht.

Stormvloedkeringen en Afsluitdijk

Van de vier Nederlandse stormvloedkeringen voldoen er drie aan de veiligheidseisen. De Hollandsche IJsselkering nog niet; deze wordt momenteel aangepast. De Afsluitdijk is in 2006 getoetst aan de norm voor waterveiligheid. Toen bleek dat er verbeteringen nodig zijn om het achterland ook in de toekomst veilig te houden. Eind 2011 besloot het kabinet dat het veiligheidsniveau van de Afsluitdijk in 2020 weer op niveau moet zijn gebracht. Door de dijk over de hele lengte een sterkere topklaag te geven, wordt de Afsluitdijk overslagbestendig. Dit betekent dat er bij extreme omstandigheden wat water over de dijk kan 'slaan', zonder dat de dijk bezwijkt. Ook versterkt Rijkswaterstaat de spuien schutsluizen. Daarnaast wordt het mogelijk om via de Afsluitdijk meer water af te voeren door het plaatsen van pompen in enkele spuikokers van het spuicomples bij Den Oever. Met deze verbeteringen biedt de Afsluitdijk tot halverwege deze eeuw bescherming tegen hoogwater.

Mogelijk stapsgewijs aanvullende maatregelen

Met sobere oplossingen kan de renovatie van de Afsluitdijk gefaseerd worden uitgevoerd. De eerste stap garandeert de veiligheid tot tenminste 2050. Daarna kunnen stapsgewijs aanvullende maatregelen worden genomen. Als de stijging van de zeespiegel lager uitvalt dan voorspeld, is het mogelijk te volstaan met lichtere maatregelen. Rijkswaterstaat trekt in dit project samen op met de regio. Ook bij de verkenning van het gebruik van de dijk voor andere functies, zoals energiewinning, natuur en recreatie. De planfase startte begin 2012.

Wateroverlast januari 2012

In de eerste week van januari 2012 kampten veel delen van ons land met wateroverlast. De oorzaak was langdurige regenval en een sterke westenwind die de waterafvoer naar zee bemoeilijkte. Vooral in Groningen en Friesland was de situatie nijpend, doordat daar de dijken nog onvoldoende op orde zijn. Extra dijkinspecties waren nodig. Gebieden werden onder water gezet; pompen en gemalen werden ingezet om het water af te voeren. Ook werd tot preventieve evacuatie overgegaan. De dijken in het noorden moeten snel op orde worden gebracht. Duidelijk is ook dat dit soort situaties zich door klimaatverandering de komende decennia vaker voordoen.

Ruimte voor rivierwater

Extreem hoge waterstanden in het Nederlandse rivieren-gebied en bijna-overstromingen in 1993 en 1995 waren een serieuze waarschuwing. Vooral in 1995 was sprake van een bijna-ramp. Evacuatie van een kwart miljoen mensen en een miljoen dieren was noodzakelijk. Door toenemen de regenval en grotere hoeveelheden smeltwater moeten de rivieren steeds meer water kunnen afvoeren.

Ruimte voor de Rivier: veiligheid en ruimtelijke kwaliteit

De grote rivieren in ons land liggen ingeklemd tussen steeds hogere dijken en dat betekent dat een grotere afvoer leidt tot een hogere waterstand. Het overstromingsgevaar groeit, want ons klimaat wordt extremer. Dat gevaar is niet op een duurzame manier te keren door alleen de dijken te verhogen. De rivier moet ook meer ruimte krijgen.

De rivier meer ruimte geven, leidt tot minder hoge waterstanden bij hoogwater. Met het programma Ruimte voor de Rivier vergroot Rijkswaterstaat de waterafvoercapaciteit van de Rijn (en de Rijntakken) van 15.000 naar 16.000 m³ per seconde. De veiligheid van vier miljoen mensen die in het rivierengebied wonen staat voorop, maar waar het kan, profiteren ook de natuur, de recreatie en de economie van de in totaal meer dan dertig ingrepen. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is een belangrijke doelstelling van het programma. Ook wordt gezocht naar oplossingen waarbij zo veel mogelijk landbouwgrond behouden blijft. Rijkswaterstaat werkt in dit programma samen met waterschappen, gemeenten en provincies.

Golfklapgenerator

Veel dijken zijn niet goed bestand tegen overslaand water. Het overslagbestendig maken van dijken lijkt een goede oplossing om de bescherming die dijken tegen overstroming bieden op een sobere, doelmatige manier te verbeteren. Dat vergt nog wel de nodige kennis. Begin mei 2012 is met een proef op een dijk van het waterschap Friesland bij Oostbierum de sterkte van de dijk onderzocht. Daarbij werd gebruikgemaakt van een zogeheten golfklapgenerator: een instrument dat de waterklappen van de golven op een dijk nabootst. Met de gegevens die de proef heeft opgeleverd, bekijkt het kennisinstituut Deltares voor Rijkswaterstaat wat de invloed is van golven op de sterkte van de dijk. Eind 2012 is de test met de golfslaggenerator herhaald, maar dan op een rivierdijk. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt bij de volgende wettelijke toetsing van de primaire waterkeringen in 2017. Deze toetsingen vinden regelmatig plaats om te bekijken of de dijken voldoende sterk zijn om zware stormen en hoogwater te kunnen weerstaan.

Voortgang Ruimte voor de Rivier

De uitvoering van het programma Ruimte voor de Rivier is in volle gang. Projectbeslissingen zijn genomen over de zomerbedverlaging Beneden IJssel; de hoogwatergeul bij Kampen, de waterberging op het Volkerak-Zoommeer en de dijkverbeteringen bij de Nederrijn en Lek. Hiermee is per 31 december 2012 voor 32 van de 34 maatregelen een projectbeslissing genomen.

In het afgelopen jaar is op meerdere plekken de schop de grond ingegaan. Zo heeft staatssecretaris Atsma onder meer het startsein gegeven voor de maatregelen bij Zwolle.

Innovatief aanbesteden

De innovatieve wijze van aanbesteden speelt in deze fase van het programma een belangrijke rol. En met resultaat. De oplevering van de vier uiterwaardvergravingen langs de Nederrijn vindt dankzij de aanbestedingswijze aanzienlijk eerder plaats dan oorspronkelijk gepland. Ook wordt veel aandacht besteed aan kennisdeling tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen.

Ontpoldering Noordwaard

Eén van de grotere Ruimte voor de Rivier-projecten is de ontpoldering van de Noordwaard langs de Nieuwe Merwede. In maart 2012 ging hiervoor de schop in de grond. De inrichting van deze polder wordt in de periode tot 2016 feitelijk teruggebracht naar die van 100 jaar geleden. Bij hoogwater kan het water in de Nieuwe Merwede dan via een doorstroomgebied in de Noordwaard sneller naar zee stromen. Dat betekent dat delen van de Noordwaard enkele keren per jaar onder water komen te staan, vooral in de winter. Het resultaat van dit meestromen is een waterstanddaling van 30 centimeter stroomopwaarts bij Gorinchem. Wonen in de Noordwaard blijft mogelijk door de aanleg van twaalf terpen en het aanpassen van bestaande terpen. De aannemer gaat daarvoor vier miljoen m³ grond verzetten. Rijkswaterstaat stuurt de aannemerscombinatie aan met een 'design & construct'-contract. Dat betekent dat de aannemer zowel het ontwerp als de uitvoering ter hand neemt. Rijkswaterstaat ziet erop toe dat de uitvoering goed en volgens afspraak verloopt.

Maaswerken

Overstromingsgevaar speelt niet alleen in het stroomgebied van de Rijn. Overstromingen in 1993 en 1995 drukten Nederland met de neus op de feiten: de omgeving van de Maas was onvoldoende beschermd tegen hoogwater. Het programma Maaswerken brengt hier verandering in. Met dit programma, dat 52 projecten omvat, investeert Rijkswaterstaat in het versterken van kades, het verdiepen en verbreden van de rivierbedding, de aanleg van hoogwatergeulen en het verlagen van uiterwaarden. Doel is het Maasdal te beschermen tegen hoogwaters die gemiddeld eens in de 250 jaar voorkomen.

Betere bevaarbaarheid Maas

Naast een betere bescherming tegen overstromingen zijn de Maaswerken ook bedoeld om de Maasroute geschikt te maken voor grotere binnenvaartschepen.

Die schepen kunnen vanaf 2015 via de Maas belangrijke industriegebieden in Duitsland, Frankrijk en België en Nederland bereiken. De Maasroute wordt daarmee een belangrijk alternatief voor het wegverkeer.

Voortgang Maaswerken

In 2012 is de keersluis Heumen gereedgekomen, evenals de aanpassingen aan de kades in Roermond, Venlo en Gennip. In Berg aan de Maas zijn bodem- en oeverbestortingen uitgevoerd. Op basis van de huidige voortgang worden alle doelstellingen van het programma tijdig gehaald: de hoogwaterbescherming (Zandmaas in 2015, Grensmaas in 2017, sluitstukkaden in 2020); de natuurdoelstelling (Zandmaas in 2015, Grensmaas in 2018) en de verbetering van de vaarweg Maasroute (in 2018).



'Het gebied fungeert als kraan: door middel van het regelwerk in de hoogwatergeul is het mogelijk de waterverdeling over de Nederrijn en IJssel te reguleren.'

Rutger Blankvoort,
omgevingsmanager Rijkswaterstaat

Stroomlijn, de opknapbeurt van de uiterwaarden

Te hoog opschietende begroeiing belemmert de rivierafvoer. Dat kan leiden tot overstromingen. In februari 2012 is Rijkswaterstaat daarom gestart met het op orde brengen van de vegetatie in de uiterwaarden van de grote rivieren. Samen met de partners Dienst Landelijk Gebied, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en de provinciale landschappen. In het hele uiterwaardengebied (in totaal circa 60.000 hectare) wordt van circa 1.400 hectare – een oppervlakte van zo'n tweeduizend voetbalvelden – de ruwe vegetatie gesnoeid, gekapt en gemaaid. Deze maatregelen treft Rijkswaterstaat vooral in dat deel van de rivierbedding waar de meeste afvoer plaatsvindt (de stroombaan). Zo wordt er op een oppervlak van 2 procent van de uiterwaarden ingegrepen waardoor de veiligheid van zo'n 4 miljoen bewoners van het rivierengebied verbeterd. Hierbij wordt rekening gehouden met beschermde dier- en plantensoorten.

In 2012 is het werk in de uiterwaarden Breemwaard en Gamerensche waarden, Loowaard en Broekhuizerweerd grotendeels afgerond. Eind 2016 moeten alle maatregelen zijn uitgevoerd. Rijkswaterstaat zorgt ervoor dat de uiterwaarden daarna op orde blijven.

Hondsbroeksche Pleij



'De samenwerking met Rijkswaterstaat is prettig verlopen, al is het natuurlijk bij zo'n groot project nooit mogelijk iedereen volledig tevreden te stellen.'

Jan Achterkamp,
agrariër Hondsbroeksche Pleij



'Toen we na intensief overleg groen licht kregen voor beperkte nieuwbouw, heeft Rijkswaterstaat onderzocht welke delen in het gebied in aanmerking kwamen voor nieuwbouw.'

Ed van Karnenbeek,
beleidsmedewerker gemeente
Westervoort

Hondsbroeksche Pleij

Kraan van Nederland

In Nederland hebben we steeds meer kans op overstromingen omdat de rivier ruimte verliest. Het programma Ruimte voor de Rivier laat de rivier op meer dan dertig plaatsen vrijer stromen. Het eerste grote rivierverruimende project is gereed: de Hondsbroeksche Pleij. Bij Westervoort, precies op het punt waar Nederrijn en IJssel splitsen, is een dijk meer landinwaarts verlegd in combinatie met de aanleg van een hoogwatergeul en regelkraan.

In 1995 was sprake van een bijna-ramp. De overstromingsdreiging was zo groot dat een kwart miljoen mensen en een miljoen dieren moesten worden geëvacueerd. Rutger Blankvoort, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat: 'Het probleem is dat de rivieren ingeklemd liggen tussen steeds hogere dijken. Tegelijkertijd krijgen de rivieren door de klimaatverandering meer water te verwerken. Het gevolg: stijgende waterstanden en meer kans op overstromingen met grote gevolgen voor mensen, dieren, infrastructuur en economie. Daarom werkt Rijkswaterstaat samen met waterschappen, gemeenten en provincies aan het creëren van meer ruimte voor het water en een betere bescherming van twee tot vier miljoen Nederlanders die in het rivierengebied wonen en werken.'

Belang project

Het project Hondsbroeksche Pleij is het eerste grote 'Ruimte voor de Rivier'-project dat is afgerond. 'Daarmee is niet alleen meer ruimte voor het water gecreëerd', vertelt Rutger Blankvoort: 'Het gebied fungeert als kraan: door middel van het regelwerk in de hoogwatergeul is het mogelijk de waterverdeling over de Nederrijn en IJssel te reguleren. Dat is van groot belang om te voorkomen dat bijvoorbeeld de IJssel teveel water te verstouwen krijgt en er langs die riviervak overstromingen optreden.' Het project is daarmee van belang voor de veiligheid in een groot deel van het rivierengebied.



Het regelwerk bij hoogwater.

Overigens gaat het binnen Ruimte voor de Rivier niet alleen om een betere bescherming tegen hoogwater, maakt Blankvoort duidelijk. 'De veiligheidsdoelstelling is onlosmakelijk gekoppeld aan de doelstelling om de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied te verbeteren. Bijvoorbeeld door het benutten van kansen voor natuurontwikkeling of economie, of het creëren van mogelijkheden voor recreatie.'

Er moest wat gebeuren

Agrariër Jan Achterkamp, die woont en werkt in de Hondsbroeksche Pleij, kan zich de hoogwaters van 1993 en 1995 nog herinneren als de dag van gisteren. 'De boerderij staat weliswaar op een terp, zo'n drie meter hoger dan het omringende land, maar als het mis was gegaan dan hadden we in huis zeker een meter water gehad. Toen het waterschap me dat vertelde, besepte ik hoe gevaarlijk het eigenlijk was. Je kunt in huis nog wel een trap op. Maar je krijgt het vee niet meer weg, want het omringende land staat helemaal onder water. Ik had toen zo'n 120 koeien en daarnaast ook schapen. Dat was een catastrofe geworden. Het geluk was dat de dijk hier in 1991 al verzaagd was. Maar een eindje

verderop niet. Ik denk dat iedereen toen wel begreep dat er wat moest gebeuren.'

Gemeente formuleert randvoorwaarden inrichting

Dat er ook wat stond te gebeuren, werd snel duidelijk. Ed van Karnenbeek, beleidsmedewerker ruimtelijke ordening en volkshuisvesting van de gemeente Westervoort: 'Wij waren net bezig met het maken van een bestemmingsplan en een landschapsvisie voor het gebied. Rivierverruiming zou daar een streep door zetten. In een heel vroeg stadium hebben we daarom gezegd: we staan welwillend tegenover het project en we zijn bereid mee te werken, maar we hebben wel onze voorwaarden. Een daarvan was dat we in het voor het rivierverruimingsproject vast te stellen bestemmingsplan weer een landschappelijke visie op het gebied wilden terugzien. Daarnaast hadden we wensen op het gebied van de herbouw van woningen, het herstel van oude kavelpatronen en het laten terugkomen van bestaande recreatiemogelijkheden met fiets- en wandelpaden. Ook wilden we graag natuurontwikkeling in het gebied en wanneer je toch aan de slag gaat met grondverzet, kun je bijvoorbeeld gelijk ook

paddenpoelen aanleggen. Uiteindelijk heeft Westervoort aan het project een heel mooi en aantrekkelijk uitloopgebied overgehouden. En een gebied met een uniek waterstaatkundig (regel)werk.'

Kwel

Een ander aandachtspunt vormde – niet alleen voor de gemeente overigens – de kwelproblematiek. Van Karnenbeek: 'Het is binnendijs ook een kwelgevoelig gebied. Wateroverlast wil je in ieder geval niet verergeren; het liefst wil je de situatie verbeteren. Toen hebben we samen met Rijkswaterstaat en het waterschap gezegd: misschien kunnen we een combinatie maken van een kwelsloot die kwel opvangt met een voorziening in de dijk – een verticaal kwelscherm – om het probleem aan te pakken. Op de plek waar de kwelwatersloot nu ligt, lag overigens vroeger de grens tussen Pruisen en de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Een oude staatsgrens dus. Als je in zo'n project een stukje historie zichtbaar kunt maken, is dat heel mooi meegenomen. Het is functioneel en heeft ook nog eens een historische lading.'

'Aantrekkelijk uitloopgebied met uniek waterstaatkundig (regel)werk'

Herhuisvesting in gebied zelf

Een belangrijk dossier op het bord van de gemeente was de herbouw van een aantal woningen in het gebied dat voor de rivierverruiming moest wijken. Van Karnenbeek: 'De bewoners wilden heel graag in het gebied blijven wonen en we hebben ons daar heel sterk voor gemaakt. Dat ging niet zonder slag of stoot: je wilt woningen bouwen in een gebied waar eigenlijk niets



Het waterpeil wordt continu gemonitord.

mag en waar vanuit ruimtelijke ordening gezien in feite allerlei belemmeringen zijn. Het is echter ook een bijzondere situatie: niet iedereen krijgt een dijk door zijn huis. Toen we na intensief overleg groen licht kregen voor beperkte nieuwbouw, heeft Rijkswaterstaat onderzocht welke delen in het gebied in aanmerking kwamen voor nieuwbouw. In nauw overleg met de mensen die moesten verhuizen, is uiteindelijk hun nieuwe woonplek gekozen. Voor ons is het heel belangrijk geweest dat de nieuwe woningen qua beeld en uitstraling echt zouden passen bij het landschap waar ze gebouwd zouden worden. Daarom is het Gelders Genootschap ingeschakeld om per kavel de gewenste uitstraling te bepalen; langs de rivier past nu eenmaal een ander type woning dan aan de rand van een dorp met oude lintbebouwing.'

Meedenken over inrichting

Achterkamp was op meerdere manieren bij het project betrokken. Niet alleen verzorgde hij het beheer van de gronden tijdens de realisatiefase, hij was als gebruiker van het gebied ook lid van de adviesgroep tijdens de planfase en de klankbordgroep in de realisatiefase. In die groepen was de gehele maatschappelijke omgeving vertegenwoordigd: Rijkswaterstaat, gemeente Westervoort en waterschap Rijn en IJssel, bewoners van aan het gebied grenzende woonwijken, bewoners en gebruikers van het gebied, natuur- en milieuorganisaties, vissers en de gehandicaptenraad. 'In de planfase dachten we in de breedste zin van het woord mee over de inrichting van het gebied: waar komen de paden, welk type begroeiing willen we in het gebied en

welke recreatievoorzieningen geven we een plek? Tijdens de realisatie is er nog wel op een aantal punten inhoudelijke inbreng geweest – zoals bij de keus voor het ontwerp van het nieuwe kwelgemaal – maar ging het vooral om het informeren van alle betrokkenen.'

In gesprek blijven

Terugkijkend op het project zegt Achterkamp: 'De samenwerking met Rijkswaterstaat is prettig verlopen, al is het natuurlijk bij zo'n groot project nooit mogelijk iedereen volledig tevreden te stellen. Dat zal niet gaan. Maar we hebben wel goed kunnen meedenken en door zo direct mogelijk bij het project betrokken te zijn, kun je soms ook dingen sturen. Daar zijn we altijd wel goed van doordrongen geweest: je kunt wel overal 'nee' tegen zeggen, maar dan kun je op een gegeven moment met niemand meer door de deur. Het gaat erom in gesprek te blijven.' 'Dat is ook altijd de insteek geweest van Rijkswaterstaat', haakt Blankvoort aan. 'Samen zoeken naar oplossingen die voor alle partijen uiteindelijk het meeste voordeel opleveren.' Hoewel de maatregelen ingrijpend waren, is dat naar zijn idee zeker gelukt. 'De Westervoorters hebben er nu – naast een veiliger woonomgeving – een prachtig gebied bij waar wandelaars en fietsers nu al veelvuldig gebruik van maken.'

Bekijk de film over dit project op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht



5

Voldoende en schoon water

Het lijkt de gewoonste zaak van de wereld: water uit de kraan. Maar niet alleen huishoudens gebruiken water. Ook scheepvaart, industrie en de landbouw zijn ervan afhankelijk. Water dat ook nog eens schoon en gezond moet zijn voor natuur, recreatie en drinkwatervoorziening.



We denken dat we in ons waterrijke Nederland over een onuitputtelijke hoeveelheid water beschikken. Maar af en toe kampt ons land met langdurige droge perioden. Op die momenten treden watertekorten op. Schade voor landbouw, industrie, scheepvaart en natuur zijn het gevolg. Door de klimaatverandering wordt het weer extremer: winters worden natter en zomers warmer en droger. Dit betekent dat er 's zomers minder zoet water beschikbaar komt. Door de klimaatverandering stijgt ook de zeespiegel. Daardoor dringt steeds meer zout water het westen en noorden van Nederland binnen.

Tegelijkertijd is de verwachting dat de vraag naar zoet water de komende decennia toeneemt en dat het steeds moeilijker wordt om water te leveren dat voldoet aan de eisen van alle gebruikers.

De waterkwaliteit van de rijkswateren is de afgelopen decennia gelukkig een stuk beter geworden. Maar 'nieuwe' stoffen zoals medicijnresten en microplastics vormen wel een probleem. Daarnaast moeten de rijkswateren nog beter worden ingericht om alle planten en dieren een gezond leefgebied te bieden.

Verantwoordelijk voor de dagelijkse zorg

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de dagelijkse zorg voor voldoende schoon water. Zowel voor de drinkwatervoorziening als de landbouw, scheepvaart, visserij, natuur, recreatie, industrie en planten en dieren. Dit doen we samen met andere waterbeheerders, zoals de waterschappen.

Voldoende water

Rijkswaterstaat verdeelt het water over ons land met stuwen en gemalen. Het waterpeil in elk gebied moet voldoen aan het 'peilbesluit' dat voor dat gebied geldt. Dat is van belang voor bijvoorbeeld de natuur, de scheepvaart en de zoetwatervoorziening.

Dynamisch waterbeheer

Rijkswaterstaat wil de capaciteit van het Nederlandse watersysteem beter benutten. Door het water slim te sturen via sluizen, gemalen en stuwen, willen we het optimaal kunnen verdelen bij een wateroverschot. Dat kan alleen als waterbeheerders samenwerken en over de huidige waterbeheergrenzen heen kijken. Daarom werken Rijkswaterstaat (hoofdwatersysteem) en waterschappen (regionale watersystemen) samen aan de ontwikkeling van dynamisch waterbeheer. De bestuurders van waterschappen en Rijkswaterstaat in Noord-Brabant hebben zich in 2012 unaniem achter dat idee geschaard. In een pilot brengen ze dynamisch waterbeheer al in praktijk door het water over hun beheersgrenzen heen te 'sturen'.

Water optimaal verdelen

Voor dynamisch waterbeheer heeft de TU Delft in opdracht van Rijkswaterstaat een computermodel gemaakt van het hoofdwatersysteem. Dat model berekent de optimale verdeling van het water, zowel geografisch als in de tijd. Vervolgens geeft het twee dagen van tevoren adviezen over de standen van de belangrijkste 'knoppen' van het watersysteem waaraan gedraaid moet worden om die optimale verdeling te bereiken. Dit computermodel draait sinds oktober 2012 naast het bestaande computersysteem om het te vergelijken en te verbeteren.

Pompen in de Afsluitdijk

De klimaatverandering leidt tot extremere pieken en dalen in de neerslag en de waterafvoer van de rivieren. 's Winters varieert het waterpeil van het IJsselmeer te vaak door extreme regenval en plotselinge grote rivierafvoeren. Die watermassa's kunnen lang niet altijd even gemakkelijk wegstromen in de Waddenzee. Bij ongunstige wind, bijvoorbeeld. Daarom heeft de staatssecretaris in augustus 2012 besloten pompen te plaatsen in de spuisluizen van de Afsluitdijk. Met deze pompen is het mogelijk het winterpeil – in ieder geval tot 2050 – beter te handhaven.

Functies slim combineren

Als de zeespiegel sneller stijgt dan verwacht, zijn zowel voor natte als droge periodes extra maatregelen nodig. Soms moet extra water worden afgevoerd, en soms is het nodig zoetwater vast te houden. Het IJsselmeer fungeert in droge zomerperiodes vaak als een zoetwaterreservoir. Met modern waterbeheer willen we een groot aantal

functies rond het IJsselmeer slim combineren. Zoals wonen en werken bij én op het water, natuurontwikkeling, recreatie en duurzame land- en tuinbouw, visserij en aquacultuur.

In de Koopmanspolder in het Noord-Hollandse Wervershoof krijgt dit al op een experimentele manier vorm. Zeven partijen werken hier samen aan het zoetwaterbeheer van de toekomst. Op 14 november 2012 is in de polder het inlaatpunt geplaatst waarmee water de polder in- en uit kan stromen.

Waterpeil Grevelingen

Het waterpeil in een gebied is belangrijk voor het grondgebruik door alle gebruikers. Waterbeheerders leggen het gewenste waterpeil in een gebied vast in zogenoemde peilbesluiten. Rijkswaterstaat heeft in november 2012 het ontwerp peilbesluit voor de Grevelingen gepubliceerd. Dat peil zal 'schommelen' tussen maximaal -0,1 en minimaal -0,3 meter NAP. Als de inspraakreacties hierop zijn verwerkt, kan dat peilbesluit in 2013 worden vastgesteld. Dan zijn voor alle vijf stelsels van de rijkswateren peilbesluiten opgesteld.

Waterakkoorden

Rijkswaterstaat maakt afspraken met de andere waterbeheerders over bijvoorbeeld de wateraanvoer en legt deze vast in waterakkoorden. Om dat proces goed te laten verlopen heeft Rijkswaterstaat in 2012 samen met de Unie van Waterschappen een Leidraad waterakkoorden opgesteld.

Schoon en gezond water

Oppervlaktewater moet schoon genoeg zijn om het te verwerken tot drinkwater en om erin te zwemmen. Maar ook voldoende ecologisch gezond om planten en dieren een goed leefgebied te geven. Doel van Rijkswaterstaat is dat het oppervlaktewater voldoet aan de eisen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW).

Waterkwaliteit rijkswateren

Door het waterbeleid is de kwaliteit van de Nederlandse wateren de afgelopen decennia een stuk beter geworden. De meeste Nederlandse wateren zijn schoon genoeg om er drinkwater van te maken, gewassen mee te telen, vee van te laten drinken en in te zwemmen.

Toch voldoet slechts een klein deel van de rijkswateren momenteel aan de chemische en ecologische doelstellingen. Er komen in het water nog altijd te veel resten terecht van landbouwbestrijdingsmiddelen, verzorgingsproducten en medicijnen.

Ook de inrichting van de rijkswateren voldeed in 2012 nog niet overal aan de EU-eisen die nodig zijn om alle planten en dieren een gezond leefgebied te bieden.

De uitvoering van het huidige pakket met inrichtingsmaatregelen zorgt wel voor een verbetering van de ecologische kwaliteit in 2015. Maar om de doelstellingen te behalen, zijn ook na 2015 nog maatregelen noodzakelijk.

Zwemwater

Van de 220 zwemwaterlocaties in de rijkswateren voldoen er elf niet aan de waterkwaliteitseisen. Daar moeten maatregelen worden genomen. Rijkswaterstaat neemt hiertoe het initiatief, maar kan problemen met zwemwaterkwaliteit alleen in samenwerking met anderen oplossen.

Natuurvriendelijke watersystemen

Rijkswaterstaat werkt aan het gebiedsgericht, natuurvriendelijk beheer van watersystemen. Dat omvat onder meer het schoonmaken van vervuilde waterbodems en de aanleg van ecologische voorzieningen zoals natuurvriendelijke oevers en vispassages. Bij het aanleggen van vispassages wordt goed samengewerkt met de waterschappen.

Natuurrif

Rijkswaterstaat heeft in mei 2012 als proef een tijdelijk natuurrif in het Markermeer nabij de Houribdijk aangelegd. Dit rif van 30 bij 40 meter heeft als doel te onderzoeken hoe op natuurlijke wijze de waterkwaliteit in het Markermeer kan verbeteren. Het Markermeer bevat veel slib dat door de afsluiting van het meer niet meer weg kan. Het rif bestaat uit 75 betonnen 'rifballen' met een doorsnede van een meter, waarop driehoeksmosselen kunnen groeien. De mosselen filteren algen en ander zwevend stof uit het water. Tot eind 2014 worden de effecten van het rif op het slibgehalte gemeten.

Moerasvorming

Rijkswaterstaat zoekt naar vernieuwende oplossingen om de leefomgeving voor vogels en vissen te verbeteren. Grootschalige overgangen tussen land en water zijn nodig. In juli 2012 is Rijkswaterstaat een proef gestart met moerasontwikkeling in het Markermeer en het IJmeer. In vier proefbassins op de kade bij de Pampushaven zijn proefmoerassen aangeplant met materiaal uit het Markermeer en moerasvegetatie. Hiermee onderzoekt Rijkswaterstaat of moerasontwikkeling in het Markermeer mogelijk is en hoe dat kan bijdragen aan een ecologisch gezond watersysteem. De proef loopt tot eind 2014.

Vergunningen

Voorkomen is beter dan genezen. Rijkswaterstaat wil de waterkwaliteit dan ook graag verbeteren door watervervuiling te voorkomen. Daarom zijn bedrijven en personen die afvalwater lozen in het oppervlaktewater gebonden aan vergunningen. Rijkswaterstaat controleert strikt of men zich daaraan houdt. Van alle vergunningen die in 2012 zijn aangevraagd is 95 procent op tijd afgehandeld. Ook de handhaving van de vergunningen was in 2012 op orde.

Kaderrichtlijn Water

Met de aanleg van nevengeulen, natuurvriendelijke oevers en vispassages was in 2012 de uitvoering van het KRW-maatregelenpakket voor de periode 2010-2015 in volle gang. Het kabinet-Rutte I heeft in 2011 besloten een derde deel van het lopende KRW-maatregelenpakket voor het verbeteren van de kwaliteit van de rijkswateren uit te stellen tot na 2015. Van de maatregelen is momenteel ongeveer de helft in uitvoering en een kwart gereed. Daarmee ligt de uitvoering voor de periode 2010-2015 op schema.

Beheerplan rijkswateren

Hoe Rijkswaterstaat het werken aan water in ons land in goede banen leidt, staat beschreven in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW). Dat plan geldt voor de jaren 2010-2015. Het is ook een belangrijk toetsingskader voor de uitvoering van de KRW. Het uitstellen van een derde deel van de KRW-maatregelen tot na 2015 was aanleiding om het BPRW in 2012 deels te herzien.

Halverwege de planperiode van het BPRW 2010-2015 wordt het overgrote deel (118 van de 130) concreet benoemde maatregelen volgens planning gerealiseerd. Twee maatregelen op het gebied van waterveiligheid zijn vertraagd, drie bij het thema voldoende water en tevens drie bij schoon en gezond water. Vier maatregelen worden vooralsnog niet gerealiseerd: enkele primaire keringen zijn achteruitgegaan, maatregelen voor Natura 2000 zijn nog onvoldoende financieel gedekt, passeertijden van sluizen in Zeeland voldoen niet aan de afgesproken norm en de beloofde kwaliteitsverbetering van watertemperatuurmetingen komt onvoldoende van de grond.

Giftige alg

Op 6 augustus 2012 sloeg de Veiligheidsregio Zeeland groot alarm nadat een zeer giftige algensoort via de Ouwerkerkse Kreek in Zeeland in de Oosterschelde terecht was gekomen. Direct is door de provincie een zwembod verbod op de stranden ingesteld. En Rijkswaterstaat heeft het waterschap direct verboden water uit de kreek te lozen in de Oosterschelde. Het waterschap heeft de kreek vervolgens geïsoleerd. Daarmee is de situatie in de Oosterschelde een week later hersteld. De alg is in de laatste weken van augustus met waterstofperoxyde door het waterschap verdelgd. Het waterschap werd geadviseerd door experts van Rijkswaterstaat.

De voorbereidingen op het Beheerplan rijkswateren voor de periode 2016-2021 zijn inmiddels begonnen. De resterende opgaven en maatregelen om de waterkwaliteit verder te verbeteren worden opnieuw geanalyseerd en afgewogen. Rijkswaterstaat stemt dit in (deel-)stroomgebiedsverband af met andere beheerders, gebruikers en belanghebbenden. De internationale afstemming verloopt via de riviercommissies van de Rijn, Maas, Schelde en Eems. De kosten voor de uitvoering van de maatregelen na 2015 zijn vooralsnog niet gedekt in de rijksbegroting. Dit betekent dat er geen garanties zijn dat de voorgenomen maatregelen ook echt kunnen worden uitgevoerd.



'Samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen wordt steeds belangrijker. Met het oog op de klimaatverandering is het verstandig die werelden veel meer samen te brengen.'

Roel Doef,
adviseur waterkwantiteit Rijkswaterstaat

Koopmanspolder



'Het achteroever concept biedt mogelijkheden om het zoete water – jaarlijks spoelen we miljarden kuubs via het IJsselmeer weg in zee – veel beter te benutten.'

Remco van Ek,
programmamanager Deltares



'Wat je niet in het grote systeem kan oplossen kun je wellicht samen met de waterschappen in het regionale systeem wel oplossen. Zo kun je veel voor elkaar betekenen.'

Karel Bruin,
adviseur planvorming Hoogheemraadschap
Hollands Noorderkwartier



'We creëren hier nieuwe natuur op een bijzondere plek aan de Westfriese Omringdijk. Dat vraagt om een bijzonder ontwerp als aanvulling op het cultuur-historisch landschap.'

Aafke van Nierop,
projectleider provincie Noord-Holland

Koopmanspolder

Innovatief concept waterberging brengt werelden bij elkaar

Het klimaat verandert en vaker zal er sprake zijn van natte periodes waarin er veel water op ons afkomt. Daarnaast worden er ook vaker droge periodes verwacht met waterschaarste tot gevolg. Het pilot-project Koopmanspolder bij Andijk aan de rand van het IJsselmeer is een natuurontwikkelingsproject én een proeftuin voor waterbeheer van de toekomst, bedoeld om te experimenteren met waterberging in binnendijkse gebieden. Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat trekken het project dat in 2011 de Water Ontmoet Water-innovatieprijs won.

Duurzamer omspringen met kostbaar zoet water biedt kansen voor multifunctioneel ruimtegebruik. In de Koopmanspolder komen waterbeheer, waterzuivering, natuur, landschap en recreatie bij elkaar. Daarnaast functioneert het gebied als paai- en opgroeigebied voor vis uit het IJsselmeer. De komende jaren doen de waterbeheerders Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Deltares proeven met het peilbeheer.

Cultuurhistorisch landschap met kunstwerk

In het voorjaar van 2012 graasden er nog schapen in de polder. Maar vanaf juni van dat jaar is de inrichting van het gebied – 16 hectare groot – van start gegaan. Met graafmachines is een landschappelijk kunstwerk gerealiseerd, gebruikmakend van een gronddepot van het hoogheemraadschap dat over bleef na een dijkverzwaring. Beeldend kunstenaar Ben Raaijman inspireerde zijn ontwerp op de draaikolk van een leeglopend bad. Aafke van Nierop, projectleider provincie Noord-Holland: 'We creëren hier nieuwe natuur op een bijzondere plek aan de Westfriese Omringdijk. Dat vraagt om een bijzonder ontwerp als aanvulling op het cultuurhistorisch landschap. We maken van

de Koopmanspolder natte natuur, die moeras- en weidevogels aantrekt. En vissen kunnen via een visvriendelijke in- en uitlaat heen en weer tussen de polder en het IJsselmeer. Een deel van de polder krijgt een licht-recreatieve functie, waar mensen vrij kunnen rondstruinen, al worden er geen paden aangelegd.'

Gestart als natuurontwikkelingsproject

Het project kent een lange geschiedenis, waarin de focus in eerste instantie geheel lag op natuurontwikkeling. Van Nierop: 'Al in de jaren negentig is het gebied opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur als nieuwe natuur en was het de bedoeling de agrarische functie om te zetten naar natuur. Vanaf 2000 zijn vanuit de provincie de eerste opdrachten verleend voor allerlei onderzoeken. Ook een lokaal initiatief 'Koopmanspolder Natuurlijk Aangepast (KNAP)' zette zich al heel lang in voor natuurontwikkeling in de polder in plaats van bijvoorbeeld de realisatie van vakantiewoningen. 'Oorspronkelijk', zegt Karel Bruin van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 'was de polder in eigendom van het hoogheemraadschap. Wij hebben de polder gebruikt als gronddepot voor een dijkverzwaring in de jaren negentig bij Andijk. We hadden grond over en dat is daar terechtgekomen.

Daar moesten we wat mee en daar hadden we ook budget voor. Toen dachten we: wellicht kunnen we dat combineren met de plannen voor natuurontwikkeling. Op dat moment was er overigens nog geen sprake van inrichting van de polder als proeftuin voor peilbeheer.'

Achteroeverconcept

Experimenteren met peilbeheer komt in 2010 in beeld op het moment dat Rijkswaterstaat aanhaakt in de persoon van Roel Doef, adviseur waterkwantiteit bij Rijkswaterstaat. 'Als lid van de werkgroep KNAP was ik al bij de ontwikkeling van de plannen voor de Koopmanspolder betrokken. Maar die pet heb ik afgezet om als Rijkswaterstaat te kunnen aanhaken en wel met het idee om de polder – naast natuurgebied – ook de functie te geven van proeftuin voor toekomstig peilbeheer. Aan de basis van dat peilbeheer van de toekomst ligt het achteroeverconcept dat het 'licht zag' tijdens een workshop in 2007 over het IJsselmeergebied, waaraan Rijkswaterstaat en Deltares deelnamen. Doef: 'De vraag daar was hoe de functie van het IJsselmeer als regenton van Nederland verder kan worden uitgebreid. Je kunt de hoogte ingaan en het peil van het IJsselmeer verhogen, maar verzin nu eens een truc om dat anders te doen.'

De ringen van de Koopmanspolder.



Water beter benutten

Het ging er om een 'toekomstrobuste' oplossing te bedenken voor waterberging, vervolgt Doef. 'Niet alleen om water gecontroleerd op te vangen bij hoogwater als bescherming tegen overstromingen, maar ook om zoet water beschikbaar te hebben in periodes van droogte.' Samen met Remco van Ek van Deltares heeft Doef toen op de achterkant van een sigarendoos alternatieven ingetekend in de vorm van binnendijkse waterberging in gebieden waar flexibel met het waterpeil kan worden omgegaan. Van Ek: 'Het achteroeverconcept biedt mogelijkheden om het zoete water – jaarlijks spoelen we miljarden kuubs via het IJsselmeer weg in zee – veel beter te benutten. Het concept maakt het mogelijk op een slimme manier functies te combineren: wonen en werken op en aan het water, recreatie, natuurontwikkeling zoals in de Koopmanspolder, en duurzame land- en tuinbouw en visserij.'

'Water ontmoet Water'-prijs voor innovatie en samenwerking'

Het concept is gestart vanuit zoetwaterbeschikbaarheid. Maar Noord-Holland is ook steeds meer een badkuip aan het worden. Bruin: 'We pompen water weg en daarmee daalt ook de bodem, terwijl het waterpeil om ons heen op de lange termijn stijgt. In Noord-Holland is daarom ook behoefte aan plekken waar we water kwijt kunnen zonder dat het schade veroorzaakt. Wat we in de Koopmanspolder gaan doen is zowel de situatie simuleren van een calamiteit – een heel snelle peilverhoging – als ook de situatie van droogte waarbij het waterpeil zakt.'



Wonen, natuurontwikkeling en recreatie komen samen in dit project.

Proeven

Een goede waterkwaliteit is van cruciaal belang binnen het achteroeverconcept. Van Ek: 'Is het water niet van goede kwaliteit, dan kun je het niet goed combineren met andere functies en daar liggen nu juist kansen.' Het is daarom van groot belang de effecten te monitoren van de verschillende 'peilregimes' waaraan de polder vanaf 2014 wordt onderworpen. Het hoogheemraadschap monitort de waterkwaliteit op onder meer doorzicht en nutriënten. Deltares monitort het grondwaterpeil rond de polder. Daarnaast is er vanzelfsprekend aandacht voor het reilen en zeilen van de flora en fauna in het gebied: wat is het effect van een wisselend waterpeil op plantengroei, vogels, vissen en amfibieën? De kennis die het onderzoek oplevert komt vanzelfsprekend ten goede aan mogelijke vervolgprojecten. Doef: 'Ook elders – zoals mogelijk in de Wieringermeer – lijken er kansen te liggen voor toepassing van het achteroeverconcept.'

Werelden komen samen

In 2011 won het project de 'Water Ontmoet Water'-prijs vanwege het inhoudelijk vernieuwende karakter en de manier waarop is samengewerkt. Van Nierop: 'We zijn trots op deze onverwachte erkenning voor dit mooie project.' Het succes is in haar ogen voor een belangrijk deel

toe te schrijven aan de 'persoonlijke factor' binnen de samenwerking en het vermogen van alle betrokkenen over de eigen (organisatie)grenzen heen te stappen: 'Het was bijvoorbeeld leuk en goed om te zien dat Rijkswaterstaat en het hoogheemraadschap elkaar vonden. Doef en Bruin vallen haar daarin bij. Doef: 'Samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen wordt steeds belangrijker. Dijken vormen vaak nog knetterharde grenzen tussen de organisaties. Rijkswaterstaat beheert het hoofdwatersysteem aan de buitendijkse kant en de waterschappen beheren het regionale watersysteem aan de binnendijkse kant. Het zijn eigenlijk twee werelden. Met het oog op de klimaatverandering is het verstandig die werelden veel meer samen te brengen. Vanuit veiligheid, maar zeker ook vanuit kansen op ruimtelijk en economisch vlak. We moeten daar slimmer mee omgaan: we hebben elkaar nodig.' Bruin: 'Wat je niet in het grote systeem kan oplossen, kun je wellicht samen met de waterschappen in het regionale systeem wel oplossen. Zo kun je veel voor elkaar betekenen. Dit project is daarom ook een proeftuin op weg naar een hechtere samenwerking die meerwaarde oplevert.'

Bekijk de film over dit project op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht



6

Betrouwbare en bruikbare informatie

Informatie neemt in onze samenleving een steeds belangrijkere plaats in. We leven in een informatiemaatschappij: ons doen en laten is in grote mate afhankelijk geworden van de beschikbaarheid van informatie. Op de meest uiteenlopende terreinen.



Ook in het werk van Rijkswaterstaat speelt informatie een steeds belangrijker rol. Bij weggebruikers en de beroepsvaart groeit de behoefte aan goede en tijdige informatie. Over files en wegomleidingen, maar ook over waterstanden en de bevaarbaarheid van de waterwegen. Goede en betrouwbare informatie maakt alternatieven inzichtelijk en keuzes mogelijk.

Gebruiken en beschikbaar stellen

Betrouwbare en bruikbare informatie is voor Rijkswaterstaat essentieel: om te delen met bijvoorbeeld weggebruikers of beroepsvaart, maar ook omdat informatie cruciaal is voor het uitvoeren van taken. Zonder goede informatievoorziening is er geen beeld van kritieke waterstanden. Bovendien heeft Rijkswaterstaat informatie nodig om snelwegen, vaarwegen en het watersysteem publieksgericht en efficiënt te beheren.

Hoofdwegenet

Miljoenen weggebruikers maken dagelijks gebruik van de Nederlandse snelwegen. Het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) van Rijkswaterstaat zorgt 24 uur per dag voor informatie over de toestand op de weg.

Informatievoorziening weggebruikers

Het Verkeerscentrum Nederland voorziet partijen als de ANWB en TomTom continu van actuele verkeersinformatie. Deze partijen zorgen er op hun beurt voor dat die informatie via radio, internet en navigatiesystemen beschikbaar is voor de weggebruiker. Bij grote verkeersongevallen neemt het verkeerscentrum ook contact op met omliggende landen.

Regionale centrales

Terwijl het landelijke centrum overzicht houdt, bedienen de regionale centrales – in Wolkeze, Velsen, Geldrop, Rhooen en Utrecht – een deel van het snelwegennet op operationeel niveau. Zij registreren bijvoorbeeld de gemiddelde snelheid op een traject en tellen het aantal auto's. Bij drukte openen de centrales de spitsstroken en bij ongevallen stellen zij omleidingsroutes in via de dynamische route-informatiepanelen (DRIP's) boven de weg en de mobiele 'tekstkarren'.

DRIP's en online informatie

Sinds 2011 geven de DRIP's de reis- en vertragingstijden weer in plaats van het aantal kilometers file. Dat bleek voor veel weggebruikers even wennen. Inmiddels weet tweederde van hen hoe de informatie te interpreteren, zo blijkt uit onderzoek in 2012.

Rijkswaterstaat informeert de weggebruikers ook steeds intensiever online bij incidenten die tot vertragingen kunnen leiden. Twitter blijkt daarbij een goed en gewaardeerd middel. Rijkswaterstaat wil Twitter ook inzetten voor informatievoorziening over afsluitingen van rijbanen en spitsstroken bij wegwerkzaamheden, omleidingen en spoedreparaties.

Waardering

De weggebruiker blijkt de informatievoorziening van Rijkswaterstaat positief te beoordelen. Gemiddeld geven zij Rijkswaterstaat een rapportcijfer 7,4 voor de publieksgerichte uitvoering van het werk. Met name vinden zij dat Rijkswaterstaat goede en tijdige informatie geeft. Afstemming van de wegwerkzaamheden met andere wegbeheerders blijft nog wel een aandachtspunt, zo blijkt uit het publieksonderzoek van Rijkswaterstaat over 2012.

Regiodesk Zuid-Holland

Om het verkeer netwerkbreed te informeren en te sturen is in 2012 de Regiodesk Zuid-Holland opgezet. Digitale borden zijn neergezet op belangrijke punten langs snelwegen, provinciale wegen en hoofdwegen in en rond Den Haag en Rotterdam. Ze voorzien de weggebruiker van actuele informatie over omleidingen, vertragingen, evenementen en P+R-locaties. Om de informatie op de borden te krijgen, bundelen de gemeenten Den Haag en Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam kennis, kracht en informatie. De regiodesk is een pilot en focust op de A15-corridor tussen de Maasvlakte en het Vaanplein en de regio ten noorden van Den Haag. Uiteindelijk vindt verbreding van de scope plaats naar het gehele Zuid-Hollandse verkeersnetwerk.

'Van A naar Beter'-campagnes

Goede informatie aan weggebruikers draagt bij aan de doorstroming op de snelweg. Daarom informeerde Rijkswaterstaat de automobilist in 2012 met campagnes over wegwerkzaamheden, omleidingen en reisinformatie en het gebruik van spitsstroken. Ook is gecommuniceerd over de invoering van de nieuwe maximumsnelheden op snelwegen en dynamische snelheden. Dit alles gebeurde onder de vlag van de campagne 'Van A naar Beter', met tv-commercials, radiospotjes, online bannerings en mobiele marketing.

Effectonderzoek in 2012 wijst uit dat weggebruikers door de campagne vaker informatie opzoeken over wegwerkzaamheden. Ruim zeven op de tien bestuurders zijn bereid in hun reisgedrag rekening te houden met wegwerkzaamheden. Het aandeel weggebruikers dat weet dat over de doorgetrokken streep gereden mag worden wanneer er een groene pijl boven de rijstrook brandt is gestegen van 72 naar 86 procent. De bekendheid met de website Vananaarbeter.nl voor informatie over wegwerkzaamheden is 36 procent. Dit duidt op een sterke merknaam.

Van A naar Beter-app

Rijkswaterstaat heeft in augustus 2012 de gratis 'Van A naar Beter-app' voor de iPhone gelanceerd. Drie maanden later is de Android-versie beschikbaar gekomen. Hiermee is voor de weggebruiker informatie op maat beschikbaar over geplande wegwerkzaamheden aan rijkswegen in Nederland. Daarmee helpt de app de gebruiker hinder te vermijden en de reistijd te verkorten.

De app is goed ontvangen en gewaardeerd (vier sterren). Inmiddels is de gratis app bijna 30.000 keer gedownload. Met de introductie van de 'Van A naar Beter-app' is Rijkswaterstaat de eerste overheidsorganisatie die een app lanceert.

Hoofdwatersysteem

Rijkswaterstaat zorgt voor tijdige, betrouwbare en bruikbare informatie over de waterkwantiteit en waterkwaliteit. Voor alle gebruikers(groepen) van het hoofdwatersysteem: waterprofessionals, directe gebruikers en burgers. Heel Nederland is klant.

Watermanagementcentrum

Het Watermanagementcentrum Nederland (WMCN) is sinds 2012 het centrale informatiepunt op het gebied van waterkwantiteit en -kwaliteit. In dit nieuwe centrum in Lelystad is onze nationale kennis van watermanagement en crisisbeheersing gebundeld. De Helpdesk Water is het loket voor alle vragen over waterbeheer en waterbeleid. Bovendien verzorgt het centrum de berichtgeving over zowel waterstanden, droogte, overstromingsgevaar en stormsituaties als berichtgeving over waterkwaliteit en ijsvorming.

Waterkwaliteit

Goede waterkwaliteit is belangrijk voor de volksgezondheid en het ecosysteem. Om de waterkwaliteit te bewaken en de drinkwatersector adequaat te informeren is een samenhangend landelijk meetnet beschikbaar. De actuele kwaliteit van het rivierwater dat Nederland via Maas en Rijn binnenstroomt, wordt met dit meetnet continu in de gaten gehouden (www.aqualarm.nl). Het in beeld brengen van lozingen van verontreinigende stoffen gebeurt via regionale meetnetten. Deze meetgegevens worden gebundeld in een landelijk programma.

Hoofdvaarwegennet

Nederland is hét Europese knooppunt van transport over water. De Nederlandse vaarwegen behoren tot de drukste ter wereld. De toenemende verkeersintensiteit, de verscheidenheid aan schepen en de trend dat schepen steeds groter worden, maakt efficiënt gebruik van onze vaarwegen meer dan ooit noodzakelijk. Informatievoorziening is daarbij essentieel.

Scheepvaartverkeerscentrum

Het Scheepvaartverkeerscentrum (SVC) is het aanspreekpunt binnen Rijkswaterstaat voor alle scheepvaartzaken. Het centrum zorgt voor actuele en betrouwbare informatie over de situatie op de vaarwegen. Het SVC werkt aan de invoering van River Information Services (RIS). Met deze service kan binnen heel Europa op een gestandaardiseerde manier informatie worden uitgewisseld over en met schepen, bijvoorbeeld over hun lading en route. Een schipper hoeft zich nog maar één keer elektronisch aan te melden. Schippers en verladers kunnen daardoor efficiënter werken en Rijkswaterstaat kan de scheepvaart nog beter begeleiden.

Hindervrij en betrouwbaar

Een hindervrije verkeersdoorstroming op het water – een ‘blauwe golf’ – is het streven. Rijkswaterstaat werkt met een aantal provincies en het Havenbedrijf Rotterdam samen om actuele vaarweginformatie uit te wisselen. Bovendien werkt Rijkswaterstaat aan goede informatie over de actuele en de verwachte situatie op de vaarweg. Daarmee kunnen schippers hun vaarreis nog beter plannen en het snelste of meest efficiënte vaarwegtraject kiezen. Daarmee wordt het vervoer over het water ook betrouwbaarder.

Informatie op maat via ‘mijn vaarweginfo’

Het is een lang gekoesterde wens van vaarweggebruikers om alle actuele informatie over de beschikbaarheid van de vaarwegen via één systeem te kunnen opvragen. Daaraan komt Rijkswaterstaat sinds juli 2012 tegemoet met de nieuwe website vaarweginformatie.nl. Beroeps- en recreatievaart, maar ook gebruikers aan de wal, kunnen bovendien via ‘mijn vaarweginfo’ een persoonlijk, gratis account aanmaken. Daarmee ontvangen ze informatie op maat.

Ook de actuele informatie over waterstanden bij de kust en op rivieren is in 2012 gestroomlijnd en toegankelijker gemaakt. Schippers hebben nu online toegang tot actuele scheepvaartberichten. De berichten worden aangeleverd door diverse vaarwegbeheerders uit binnen- en buitenland.

Overheidsorganisatie 2.0

Op 28 november 2012 heeft Rijkswaterstaat de titel Overheidsorganisatie 2.0 in de wacht gesleept: de jaarlijkse verkiezing van de samenwerkende overheid. De jury prijst de inzet van Rijkswaterstaat om burgers beter te informeren. Bijvoorbeeld door weggebruikers te informeren over werkzaamheden aan de weg, onder meer door de campagne ‘Van A naar Beter’, en door het delen van informatie en aangaan van online interactie via Twitter. Volgens de jury heeft Rijkswaterstaat vooral ook veel energie gestoken in sociale intranettoepassingen voor zijn medewerkers, zoals Yammer. Dat gebruiken de medewerkers actief om hun kennis en expertise te delen en samen te werken.



'Het Watermanagementcentrum fungeert als spil in de operationele samenwerking met andere partijen zoals waterschappen, provincies en veiligheidsregio's.'

Peter Struik,
hoofdingenieur-directeur Water, Verkeer
en Leefomgeving Rijkswaterstaat



'Zeker in tijden van extreme situaties is het heel belangrijk een centraal punt te hebben waar de informatie over waterstanden, weersverwachtingen of specifieke risicolocaties bij elkaar komt.'

Peter Glas,
voorzitter Unie van Waterschappen

Watermanagementcentrum



'Samenwerking is van belang, of je nou fysiek in een ruimte bij elkaar bent of niet. We hebben in Nederland een fijnmazig watersysteem waarin verschillende beheerders een rol spelen.'

Pieter Janssen,
directeur Landelijke Operaties
Rijkswaterstaat

Watermanagementcentrum

24 uur per dag betrouwbare informatie

Sinds november 2012 is het Watermanagementcentrum Nederland (WMCN) in Lelystad het centrale zenuwcentrum op watergebied. Dit nieuwe centrum, geopend door ZKH de prins van Oranje en minister Schultz van Haegen bundelt onze nationale kennis van watermanagement en crisisbeheersing en voorziet beheerders en gebruikers continu van tijdige, eenduidige en betrouwbare informatie. Zeven dagen per week, 24 uur per dag.

We leven in Nederland met het water. Dijken en andere waterkeringen beschermen ons tegen overstromingen, maar we hebben ook water nodig. Scheepvaart, landbouw, visserij, industrie, recreatie en drinkwatervoorziening; allemaal sectoren die niet zonder kunnen. Waterbeheerders, zoals de waterschappen en regionale diensten van Rijkswaterstaat, moeten continu kunnen beschikken over informatie over het watersysteem om te anticiperen op ontwikkelingen en daar waar nodig in te grijpen. Het WMCN verzorgt de waterberichtgeving voor gebruikers en beheerders van het watersysteem onder normale en bijzondere omstandigheden.

Alles onder één dak

Peter Struik, hoofdingenieur-directeur (HID) bij Rijkswaterstaat over de verschillende functies die het centrum vervult: 'Het is allereerst een landelijk berichtencentrum. Die berichtgeving komt tot stand in nauwe samenwerking met de regionale berichtencentra van Rijkswaterstaat en op basis van de informatie die de onder andere de waterschappen aandragen. Daarnaast is het centrum uitstekend geëquipeerd voor crisismanagement. Bij extreme situaties als gevolg van overstromingsdreiging, watertekort of waterverontreiniging komen de landelijke coördinatiecommissies in actie. Dan schuiven collega's van het KNMI, de waterschappen en andere partners aan om samen te werken aan het oplossen van acute water- of droogteproblemen. Om goed voorbereid te zijn op crisissituaties is training en oefening vanzelfsprekend belangrijk. Vandaar ook dat het centrum uitstekende trainingsfaciliteiten heeft.'

Kenniscentrum voor professionals

Het Watermanagementcentrum is ook hét kenniscentrum voor professionals die betrokken zijn bij waterbeleid, waterbeheer en waterveiligheid. Struik: 'Zij kunnen hier

terecht met vragen en voor ondersteuning op watergebied. Ook vinden waterprofessionals bij de Helpdesk Water van het centrum het laatste (water)nieuws, achtergrondinformatie en relevante wet- en regelgeving. Bovendien fungeert het centrum als platform voor innovatieve ontwikkelingen en technologieën op het gebied van waterbeheer en waterveiligheid.'

Spil in operationele samenwerking

Een veelheid aan partijen maakt gebruik van het Watermanagementcentrum. Struik: 'Binnen Rijkswaterstaat zijn het verkeersmanagement voor zowel wegen als vaarwegen en het operationeel watermanagement volledig met elkaar geïntegreerd. Daarnaast zijn er natuurlijk de regionale organisatieonderdelen die de rijkswateren in hun regio beheren. Het centrum fungeert ook als spil in de operationele samenwerking met andere partijen zoals waterschappen, provincies en veiligheidsregio's. En natuurlijk advies- en ingenieursbureaus en kennisinstituten, zoals Deltares, of het KNMI. Ook internationaal werken we samen met partners; de landen grenzend aan de Noordzee en landen waarmee we het stroomgebied van onze rivieren delen. Daarnaast werken we samen met internationale kennispartners en bedrijven.'

Halen en brengen van informatie

Als het gaat om informatie-uitwisseling zijn de waterschappen natuurlijke partners voor Rijkswaterstaat en vice versa. Peter Glas, voorzitter van de Unie van Waterschappen: 'Het Watermanagementcentrum is het zenuwcentrum waarvan zowel de operationele organisatieonderdelen van Rijkswaterstaat als waterschappen gebruikmaken. Het is voor de waterschappen brengen en halen van informatie. Zeker in tijden van extreme situaties is het heel belangrijk een centraal punt te hebben waar de informatie over waterstanden, weersverwachtingen of specifieke risicolocaties bij elkaar komt. Dan weten we bijvoorbeeld of we nog water kunnen

Een centraal punt waar alle waterinformatie samenkomt.



lozen, of juist niet. Dat is niet alleen van belang bij hoogwater of droogte, maar ook wanneer er sprake is van een calamiteit die leidt tot chemische verontreiniging van het water. Wanneer ergens in Wallonië een calamiteit plaatsvindt met een chemische fabriek, wat betekent dat dan voor onze watersystemen?’

Logische samenwerking

Een goede samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen is naar de mening van Glas en Struik niet alleen van groot belang maar ook volkomen logisch. Glas: ‘We zijn natuurlijk(e) collega-waterbeheerders. Rijkswaterstaat voor de rijkswateren en de waterschappen voor de regionale wateren. Die watersystemen zijn fysiek met elkaar verbonden en daarom moet je het werk ook organisatorisch met elkaar verbinden. Elke dag. Het waterbeheer in de delta kan alleen maar soepel lopen als er ook soepel wordt samengewerkt tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen. En een van die verbindingen wordt gelegd in het Watermanagementcentrum. Struik vult aan: ‘Het watersysteem is een keten. Het water van de Rijn komt bij Lobith ons land binnen, vertakt zich steeds fijnmaziger en komt uiteindelijk in de boezems. Je kunt de schakels van de keten niet los zien van elkaar. Vanwege die samenhang valt er – ook als je kijkt naar de programmering van onze projecten op het gebied van waterveiligheid of waterkwaliteit – heel veel samen te doen: belangen aan elkaar koppelen en synergie bereiken.’

Landelijke Coördinatiecommissies

Als de nood aan de man komt, komen de landelijke coördinatiecommissies in actie, vertelt Pieter Janssen, directeur Landelijke Operaties en verantwoordelijk voor het werk van de commissies. ‘Er zijn verschillende coördinatiecommissies. Welke in actie komt, is afhankelijk van de aard van de situatie. De Landelijke Coördinatiecommissie Overstromings-



De internationale stroomgebieden in beeld.

dreiging is aan zet – de naam zegt het al – wanneer er sprake is van hoogwater en mogelijke overstromingen. Daarnaast is er de Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling die zich richt op de vraag hoe het water zo goed mogelijk verdeeld kan worden, wanneer er sprake is van waterschaarste. Een derde commissie – de Landelijke Coördinatiecommissie Milieu-incidenten Water – komt in actie wanneer er sprake is van chemische, biologische of nucleaire waterverontreiniging.’

'Van dagelijkse berichtgeving tot crisisbeheersing'

Duiding en advies

De commissies vormen gedrieën een werkorgaan van Rijkswaterstaat in zijn rol van watermanager. ‘Onze HID is de landelijk watermanager en in strikte zin de eerste adviseur van de directeur-generaal Rijkswaterstaat in tijden van crisis.’ ‘Overigens’, zegt Janssen, ‘zijn de commissies zelf niet verantwoordelijk voor de maatregelen die uiteindelijk genomen worden. We adviseren de verantwoordelijke bestuurders. Dat begint – in het geval van overstromingsdreiging – bij het opstellen van een landelijk waterbeeld. Alle informatie van alle specifieke locaties waar iets aan de hand is wordt verzameld en omgezet naar een landelijk beeld dat is voorzien van een duiding en een advies voor het nemen van maatregelen: wel of geen dijkbewaking bijvoorbeeld. Bij de totstandkoming van

een advies wordt een breed spectrum aan deskundigheid uit verschillende organisaties ingezet. Zo’n commissie bestaat uit ongeveer tien mensen. Maar daarachter zit echt nog een ‘hele berg’ aan mensen die de inhoudelijke advisering ondersteunen.’

Water stroomt over grenzen heen

Het belang van één landelijk centrum voor het coördineren van crises is naar de mening van Janssen evident: ‘In de eerste plaats is samenwerking van belang, of je nou fysiek in een ruimte bij elkaar bent of niet. We hebben in Nederland een fijnmazig watersysteem waarin verschillende beheerders een rol spelen. En: waarin calamiteiten al heel gauw regio-overschrijdend kunnen worden. Water stroomt nu eenmaal van hoog naar laag, over de grenzen van een beheerder heen en het ene deelsysteem is van invloed op het andere. Daarom is het belangrijk een landelijk beeld te kunnen geven. Dat we dat nu vanuit één locatie doen is heel waardevol omdat daar de faciliteiten voor iedereen identiek zijn en goed op elkaar aangesloten. Wat in het verleden nog wel eens is gebleken, is dat de uitwisseling van informatie tussen de verschillende organisaties in crisissituaties niet altijd even soepel verloopt. In het Watermanagementcentrum zit iedereen dicht bij elkaar en werkt iedereen met dezelfde apparatuur, programma’s en informatie. Iedereen heeft hetzelfde beeld. Legio voordelen om bij elkaar op één plek te zitten.’

Bekijk de film over dit project op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht



7

Organisatieontwikkeling

Burgers verwachten optimale dienstverlening. De politiek wil een kleinere en efficiëntere overheid. Marktpartijen vragen om meer uniformiteit in de opdrachtverlening. Partners zien graag dat Rijkswaterstaat nog meer de samenwerking zoekt. Daarnaast vereist de economische situatie dat Rijkswaterstaat flexibeler en compacter wordt. Uitdagingen genoeg dus.



Uitdagingen die bovendien het werkveld van de organisatie betreffen: Rijkswaterstaat ontwikkelt zich tot een uitvoeringsorganisatie voor infrastructuur én leefomgeving. Rijkswaterstaat werkt daarom aan een nieuwe organisatie-structuur, een andere interne sturing en efficiëntere werkprocessen. Met als doel: één Rijkswaterstaat die elke dag beter wordt en goed samenwerkt.

Betaalbaar, veilig, bereikbaar en leefbaar

Ruimte is in ons land een steeds schaarser goed. Infrastructuurvraagstukken worden meer en meer ook inrichtings- en leefbaarheidsvraagstukken. Daarom is de zorg voor infrastructuur en leefomgeving sinds 2010 gebundeld in één ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM): het departement waarvan Rijkswaterstaat de uitvoeringsorganisatie én beleidsadviseur is. Dat vraagt van Rijkswaterstaat dat de organisatie zich ontwikkelt tot een partner die meedenkt over de inrichting van de openbare ruimte. En ook meedenkt over oplossingen om Nederland op een duurzame en betaalbare

manier veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) geeft al richting aan die nieuwe rol. Sinds 2012 pakt Rijkswaterstaat infrastructuur, ruimte en milieu in samenhang met de regio op.

Kennisintensieve dienst

Rijkswaterstaat investeert in de rol van allround kennisintensieve dienst. Op het vertrouwde gebied van infrastructuur, maar ook op het gebied van leefomgeving. Vanaf 1 januari 2013 is de expertise van Agentschap NL op het gebied van bodem, ruimte en milieu bij Rijkswaterstaat ondergebracht. Daarmee beschikt de organisatie ook over kennis van wet- en regelgeving, technologieën, instrumentontwikkeling en innovaties op het gebied van de leefomgeving. Met specialistische kennis over de inrichting van ons land wil Rijkswaterstaat een brede groep opdrachtgevers en klanten bedienen. Naast de afdelingen van het ministerie van IenM zijn dat ook decentrale overheden, regionale organisatieonderdelen en internationale partners.

Bezuinigingen

Net als andere overheidsorganisaties heeft Rijkswaterstaat een forse bezuinigingsopdracht gekregen. Terwijl de productie de komende jaren onverminderd hoog blijft, moet Rijkswaterstaat fors besparen op organisatiekosten en op het beheer en onderhoud van infrastructuur.

Ondernemingsplan 2015

Rijkswaterstaat gaat die uitdagingen aan met het Ondernemingsplan 2015. De ambitie van dat plan luidt: 'In 2015 werkt Rijkswaterstaat als één team intensief samen met anderen en verbetert zijn resultaten elke dag'. Rijkswaterstaat wil door het publiek, de politiek en partners worden gewaardeerd als effectieve en efficiënte netwerkmanager, projectmanager en crisismanager met hoogwaardige kennis en ervaring. In 2012 zijn daartoe belangrijke stappen gezet. Landelijke uitvoeringsprocessen worden gebundeld in nieuwe organisatieonderdelen waarin het werk anders is gestructureerd en afgebakend. Het doel hiervan is om efficiënter en uniformer te werken en één gezicht naar buiten te ontwikkelen voor de markt, kenniswereld en gebruikers.

Nieuwe diensten

De landelijke, operationele verkeersmanagementtaken van Rijkswaterstaat zijn al sinds 1 januari 2012 gebundeld. Dit maakt het mogelijk verkeers- en waterstromen te regisseren binnen één dienst en langs korte lijnen. De specialistische kennis van Rijkswaterstaat op het gebied van water, verkeer en leefomgeving wordt gebundeld in een landelijk opererende kennisdienst. En infrastructuurkennis is samengebracht in twee nieuwe infrastructuurdiensten. Die nieuwe organisatiestructuur is op 1 april 2013 van start gegaan.

Sterk in de regio

Rijkswaterstaat wil zijn taken op het gebied van infrastructuur, ruimte en milieu samenhangend oppakken en uitvoeren. In de regio ontwikkelt de organisatie zich tot een gebiedsgerichte mobiliteits- en omgevingsmanager. Daarom investeert Rijkswaterstaat in intensieve samenwerking met provincies, gemeenten, burgers en bedrijven. Ook dit vraagt om aanpassing van de organisatiestructuur. Daarom vindt bundeling plaats van 'natte' en 'droge' districten van Rijkswaterstaat, zodat het mogelijk is het beheer van wegen, waterwegen en watersystemen in de regio samenhangend op te pakken.

Samenwerking

Rijkswaterstaat werkt steeds intensiever samen met collega-infrastructuurbeheerders. Dat is essentieel om slagvaardiger en efficiënter te kunnen werken. Met ProRail heeft Rijkswaterstaat sinds 2011 een alliantie. Beide uitvoeringsorganisaties stemmen planningsoplossingen op elkaar af en werken aan één gezamenlijke visie op het gebied van infrabeheer,

omgevingsmanagement en marktbenadering. In het project 'Haak om Leeuwarden' is bijvoorbeeld sprake van één contract en één projectleider voor weg en spoor. Dat maakt het project gemakkelijker te managen. Bovendien werken beide partijen met eenduidige eisen richting marktpartijen.

In het Nationale Databestand Wegbeheersgegevens bundelen wegbeheerders alle gegevens over de wegen en het verkeer. Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten leggen hiermee de basis voor een strak gecoördineerd wegbeheer en voor de verdere ontwikkeling van moderne verkeersmanagementsystemen.

Gebiedsgericht inpassen

Rijkswaterstaat heeft in 2012 met de Dienst Landelijke Gebied (DLG) een overeenkomst gesloten om nog intensiever samen te werken aan het gebiedsgericht inpassen van infrastructuur. DLG verzorgt al langer opdrachten voor Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld op het gebied van vegetatiebeheer en hoogwaterveiligheid in de uiterwaarden. Sinds 2012 geldt dat ook voor thema's als natuurcompensatie en ruimtelijk ontwerpen. Bovendien wordt de bedrijfsvoering van beide organisaties op elkaar afgestemd om nog gemakkelijker en slagvaardiger samen te werken.

Markt

De samenwerking met marktpartijen is enorm in ontwikkeling. Rijkswaterstaat daagt het bedrijfsleven uit mee te denken en te werken aan vernieuwende, gebruikersgerichte, duurzame en kosteneffectieve oplossingen. Zowel voor het ontwikkelen en aanleggen van infrastructuur als voor het onderhouden daarvan. Daarvoor zoekt Rijkswaterstaat publiek-private samenwerking, waarbij op steeds grotere schaal sprake is van geïntegreerde contractvormen zoals 'Design, Build, Finance, Maintain en Operate'-contracten.

Internationaal

Rijkswaterstaat werkt ook internationaal intensief samen. Van de Britse Highway Agency leert Rijkswaterstaat bijvoorbeeld hoe het onderhoud verregaand kan worden uitbesteed met behoud van grip op kosten en kwaliteit. In 2012 zijn ook de banden met de collega's in Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen verder aangehaald om het grensoverschrijdend verkeer en vervoer samen nog beter te managen. Tot slot wisselt Rijkswaterstaat kennis en ervaring uit met de Verenigde Staten, China en Japan – met name op het gebied van verkeer- en watermanagement.

A2 Maastricht



'Rondom de A2 zijn meerdere woonwijken gelegen die erg veel last ondervonden van de barrièrewerking van de A2.'

Albert Nuss,
wethouder mobiliteit
gemeente Maastricht



'Hier was en is Rijkswaterstaat bereid om vanuit een integraal perspectief te redeneren. In dit project draait het nadrukkelijk ook om stedelijke vernieuwing.'

Louis Prompers,
projectdirecteur A2 Maastricht



'Het vooraf vaststellen van het budget is bijzonder. Dat hebben we in dit land op deze manier niet eerder gezien.'

Hans Struijk,
directeur consortium
Avenue2

A2 Maastricht

Eén plan voor stad en snelweg

Jarenlang vormde de A2 Maastricht in meerdere opzichten een knelpunt: er was sprake van een bereikbaarheids- en doorstromingsprobleem, de weg vormde een knelpunt wat betreft luchtkwaliteit en geluidsoverlast. En: de weg vormde een onneembare barrière tussen twee woonwijken in de stad. Sinds 2010 – toen de eerste schop de grond in ging – wordt hard gewerkt aan het realiseren van de oplossing: één plan voor stad en snelweg. Die oplossing bestaat onder meer uit het onderbrengen van de A2 in een gestapelde tunnel met een lengte van zo’n 2,5 kilometer en het realiseren van een groene parklaan – de Groene Loper – op deze tunnel.

De aanleg van infrastructuur is van oudsher een van de kerntaken van Rijkswaterstaat, vertelt Louis Prompers, projectdirecteur projectbureau A2 Maastricht. ‘Maar hier was en is Rijkswaterstaat bereid om vanuit een integraal perspectief te redeneren. De bijdrage van Rijkswaterstaat gaat daarmee veel verder dan alleen de aanpak van een bereikbaarheids- en doorstromingsprobleem. In dit project draait het nadrukkelijk ook om stedelijke vernieuwing.’ Albert Nuss, wethouder mobiliteit gemeente Maastricht en voorzitter stuurgroep A2 Maastricht: ‘Rondom de A2 zijn meerdere woonwijken gelegen die erg veel last ondervonden van de barrièrewerking van de A2. Met het project kunnen we de stad weer helen en die twee wijken weer tot één gemeenschap maken van zo’n 15.000 inwoners. Dat rechtvaardigt dan weer het hebben van voorzieningen zoals winkels, scholen en gemeenschapshuizen.’

Overheden overstijgen eigen sectorale belangen

Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen voor het meervoudige probleem – op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming, milieu, en (sociale) barrièrewerking – heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen de vier belanghebbenden:

de gemeenten Maastricht en Meerssen, provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Prompers: ‘Wat gebeurde, is uniek te noemen: al pratende is men tot het uitgangspunt gekomen om een integrale benadering te kiezen in plaats van het benadrukken van de eigen sectorale belangen. We zijn één overheid, we hebben één algemeen belang en we gaan voor het totaal. Daarmee is het project gemaakt tot een integrale gebiedsontwikkelingsopgave, waarbij overigens elke publieke partij ook in financiële zin zijn verantwoordelijkheid heeft genomen. Wat ik bovendien als zeer bijzonder ervaar is dat Rijkswaterstaat in dit project de totale ‘fysieke kolom’ van het Rijk vertegenwoordigt. Voor lokale overheden is er daarmee één loket en dat maakt het een stuk gemakkelijker om te praten.’

Voorbeeldproject

Nuss beaamt de bijzondere rol van Rijkswaterstaat. ‘Zij hebben in het proces waarin de verschillende belangen met

elkaar verweven werden echt een heel belangrijke rol gespeeld. Door over de grenzen van de eigen kerntaken heen te kijken hebben ze een bijzondere prestatie geleverd.’ Als voorzitter van de stuurgroep bewaakt Nuss dat de in de planfase uitgezette gezamenlijke koers ook daadwerkelijk in de uitvoeringspraktijk gestalte krijgt. ‘Wat we elkaar beloofd hebben, moeten we ook echt nakomen. We zijn natuurlijk nog maar op een kwart van het project en we hebben nog heel veel te doen, maar tot nu toe gaat het wonderwel goed. Kennelijk inspireren we ook anderen, want er komen hier heel veel partijen kijken hoe we het doen. Het is niet alleen in inhoudelijke zin een project dat verschillende maatschappelijke problemen samenhangend aanpakt, ook als het gaat om samenwerken is het een integraal project.’ Dat is ook cruciaal voor het slagen van het project, is de overtuiging van zowel Nuss als Prompers: ‘Als bij een dergelijk groot project één van de vier overheden of de aannemer in de vechstand springt, dan gaat dat mis.’

Zicht op de huidige A2 en de bouwwerkzaamheden.



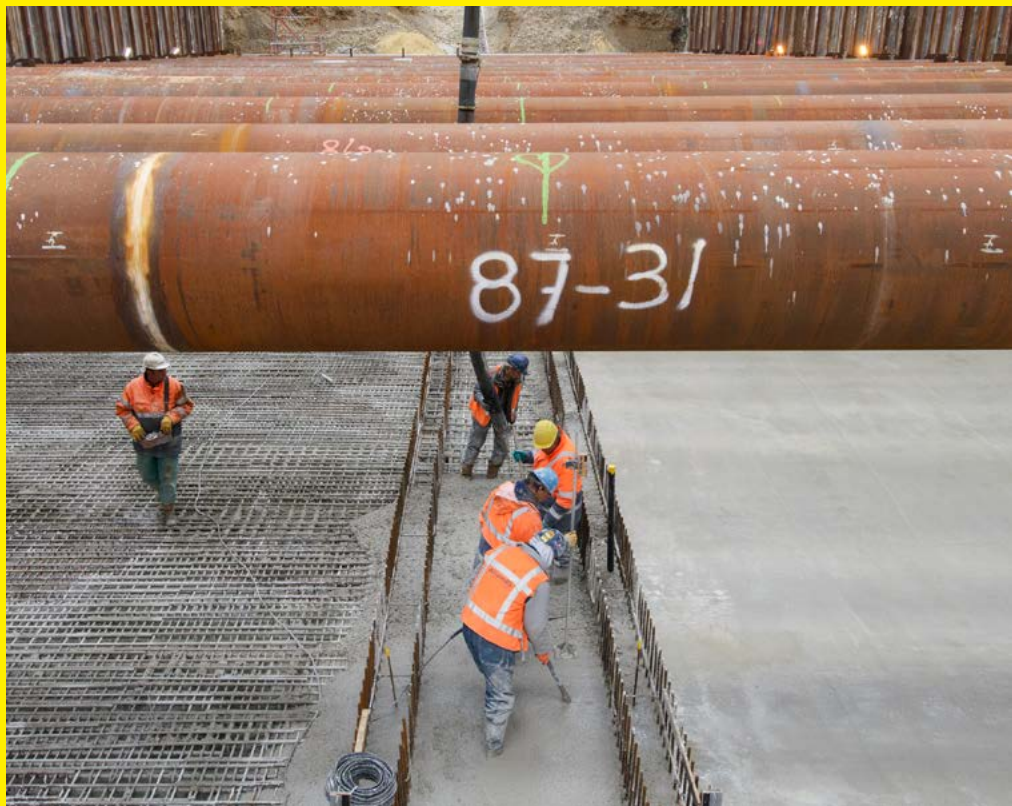
Budget vooraf bekend: kwaliteit doorslaggevend

Naast het integrale karakter van het project en de bijzondere wijze van samenwerken, is ook de manier waarop het project in de markt is gezet uitzonderlijk. Prompers: 'We hadden als opdrachtgevende publieke partijen zelf geen uitgewerkt plan. Wel een ambitiedocument waarin op basis van dertien functionele toepisen was verwoord wat we wilden bereiken. Aan de markt om deze eisen te vertalen naar een plan waarbij vooraf bekend was wat daarvoor het budget was.' Hans Struijk, directeur van het consortium Avenuez (Ballast Nedam en Strukton) dat het winnende plan ontwikkelde: 'Dat vooraf vaststellen van het budget is bijzonder. Dat hebben we in dit land op deze manier niet eerder gezien. Het zwaartepunt heeft in de aanbesteding vrijwel uitsluitend op de kwaliteit van de voorgestelde oplossing gelegen. Dat is van doorslaggevende betekenis geweest.'

'Integrale benadering meervoudige opgave'

Gestapelde tunnel

De marktpartijen zijn geheel vrij geweest in de vertaling van het ambitiedocument naar een concreet plan. Struijk: 'We hebben lang nagedacht over de vraag wat de meest handige oplossing zou zijn. Daar is de gestapelde tunnel uit voortgekomen. Dit vooral met het oog op het zo efficiënt mogelijk gebruik van ruimte en het na de aanleg van de tunnel weer op een logische manier kunnen helen van de stad. Je kunt wel twee tunnels naast elkaar bouwen, maar dan moet je nog veel meer vastgoed slopen en later terugbouwen. En: het verkeer moet gewoon kunnen doorrijden tijdens de bouw. Dat was ook een punt van grote zorg. Door die gestapelde tunnel te maken is er en ruimte voor het tunnel-



Gieten van een betonvloer in de tunnelbak.

circuit en ruimte voor het verkeer. Dat loont. Het verkeer stroomt nog steeds goed door.'

Bondgenootschappelijkheid

Bijzonder element in het contract met Avenuez is dat er ook samenwerkingsbeginselen in zijn opgenomen: de uitvoering van het werk vindt plaats op basis van bondgenootschappelijkheid. Struijk: 'Dat is naar mijn mening uniek. Het betekent dat marktpartij en opdrachtgever gelijkwaardig met elkaar optrekken en elkaar zeer goed geïnformeerd houden. Dat doen we in goed onderling vertrouwen en in een setting die dat ook mogelijk maakt. Alles wat we doen is bespreekbaar. We hebben geen claim- of vechtcultuur. Niet onbelangrijk daarbij is dat de betrokken overheden elkaar zo goed hebben weten te vinden, onder meer in het projectbureau. Er ontstaan daarmee geen situaties van: we moeten nog tien keer terug omdat ze het onderling niet eens zijn of omdat ze steeds maar doorverwijzen naar de ander. Dat is een verademing. Je doet het echt helemaal samen.'

Communicatiekurk

Ook de stad Maastricht wordt intensief betrokken bij de plannen en de uitvoering ervan. Prompers: 'Het is meer dan informeren alleen. Daar waar mogelijk verwerken we de ideeën van het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform. Beide platforms draaien al mee sinds de planvoorbereiding. We hebben een behoorlijk draagvlak gecreëerd voor dit plan. Dat is ook nodig, anders krijg je zo'n project niet van de grond. Communicatie is de kurk waar de hele operatie op drijft.' Nuss: 'Dat is ook de reden dat we al snel de twee aparte communicatieclubs van opdrachtgever en opdrachtnemer hebben samengevoegd. Dat voorkomt dat bij bewoners het idee ontstaat dat ze van het kastje naar de muur worden gestuurd. We hebben één prachtig project, één taal en één boodschap.'

Bekijk de film over dit project op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht



Jaarcijfers 2012

Staat van baten en lasten 2012

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van 1.000 euro.

	31 - 12 - 2012	31 - 12 - 2011
Baten		
Opbrengst moederdepartement	2.230.363	2.197.097
Opbrengst overige departementen	34.899	38.556
Opbrengst derden	104.656	143.116
Rentebaten	895	1.838
Vrijval voorzieningen	1.011	-
Bijzondere baten	2.773	4.608
	2.374.597	2.385.215
Lasten		
Kosten beheer en onderhoud	1.247.730	1.246.209
Overige kosten		
Kosten personeel	748.033	754.745
Kosten materieel	299.203	277.193
Afschrijvingskosten	50.588	53.331
Rentelasten	7.751	8.714
Dotaties aan voorzieningen	4.000	1.479
Bijzondere lasten	3.452	2.440
	2.360.757	2.344.111
Saldo van baten en lasten	13.840	41.104
Dotatie aan reserve Rijksrederij	8.846	15.185
Nog te verdelen resultaat	4.994	25.919

Balans per 31 december 2012 (vóór resultaatbestemming)

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van 1.000 euro.	31 - 12 - 2012	31 - 12 - 2011
Activa		
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	3.663	4.229
Materiële vaste activa	242.108	261.857
Financiële vaste activa	94.787	104.187
	340.558	370.273
Vlottende activa		
Debiteuren	25.355	33.095
Overige vorderingen en overlopende activa	18.597	20.983
	43.952	54.078
Liquide middelen	359.909	262.747
MIRT-projecten		
Projecten in uitvoering	9.013.411	7.547.002
Totaal activa	9.757.830	8.234.100
Passiva		
Eigen vermogen		
Reserve Rijksrederij	33.666	25.188
Exploitatiereserve	86.316	60.396
Nog te verdelen resultaat	4.994	25.919
	124.976	111.503
Voorzieningen	5.494	1.684
Langlopende schulden	191.605	219.086
Kortlopende schulden		
Crediteuren	99.619	58.283
Overige schulden en overlopende passiva	232.902	202.749
Nog uit te voeren werkzaamheden beheer en onderhoud	89.823	93.793
	422.344	354.825
MIRT-projecten	9.013.411	7.547.002
Totaal passiva	9.757.830	8.234.100

Toelichting bij de jaarcijfers 2012

Algemeen

De jaarcijfers en toelichting zijn een uittreksel uit de jaarrekening over 2012 van Rijkswaterstaat. Deze jaarrekening is opgesteld volgens de regelgeving van het ministerie van Financiën, die is gebaseerd op Titel 9 van het Burgerlijk Wetboek Boek 2.

Staat van Baten en Lasten

Saldo van baten en lasten

Het jaar 2012 is afgesloten met een beperkt batig saldo. Dit saldo is toegevoegd aan het eigen vermogen.

Opbrengst overige departementen

De opbrengst overige departementen betreft met name opbrengsten in het kader van de Rijksrederij.

Opbrengst derden

De opbrengsten derden van 143,1 miljoen euro bestaan voor een groot deel uit vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar) weggebruikers aan de (water)wegen en opbrengsten in het kader van de Waterwet.

Kosten beheer en onderhoud

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (vooral aannemers en ingenieursbureaus).

Kosten personeel

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel en de kosten van de ingehuurd krachten voor de uitvoering van kerntaken.

Rentelasten

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten.

Balans

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het moederdepartement opgenomen. Het kortlopende deel is opgenomen onder de debiteuren. Het langlopende deel wordt met ingang van 2009 in 15 jaar afbetaald door het moederdepartement.

Debiteuren

Dit jaar is de debiteurenpositie aanzienlijk opgeschoond, waarbij meer geïnd is dan voorzien. Hierdoor heeft een vrijval van de voorziening plaatsgevonden.

MIRT-projecten

Onder de post 'Projecten in uitvoering' is het cumulatief van de directe productuitgaven tot en met balansdatum opgenomen op lopende projecten in het aanlegprogramma. Hier tegenover staat de post 'Op te leveren projecten' voor hetzelfde bedrag.

Eigen vermogen

Het nog te verdelen resultaat van 2011 van 25,9 miljoen euro is toegevoegd aan de exploitatiereserve en het nog te verdelen resultaat 2012 van 5,0 miljoen euro staat separaat op de balans.

Langlopende schulden

Onder de langlopende schulden zijn de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het ministerie van Financiën ter financiering van de investeringen in vaste activa. De aflossing op de leningen volgt het ritme van de afschrijvingen.

Nog uit te voeren werkzaamheden beheer en onderhoud

Deze post betreft het saldo van de opbrengsten en kosten betreffende beheer en onderhoud.

Bedrijfsvoering

Rechtmatigheid

Uit zowel de interne kwaliteitsborging als de toetsing door de ADR is gebleken dat Rijkswaterstaat de bedrijfsvoeringprocessen voldoende beheerst. Daarbij zijn geen onrechtmatigheden en onzekerheden geconstateerd die groter zijn dan de voor Rijkswaterstaat geldende normen. Op basis van een risicoanalyse zijn de belangrijkste aandachtspunten benoemd en kwaliteitsverbeteringen doorgevoerd.

Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB)

In 2012 is doorgepakt op de verinnerlijking van SCB, hetgeen heeft geresulteerd in een verdere verbetering van de toepassing hiervan.

Informatiebeveiliging

Door Rijkswaterstaat is in 2012 een plan van aanpak informatiebeveiliging gemaakt dat

voorziet in het inzichtelijk maken van risicoafwegingen, het kiezen van maatregelen en implementatie hiervan.

Betaalgedrag Rijkswaterstaat

Door Rijkswaterstaat is in 2012 97 procent van de ca. 170.000 facturen op tijd, binnen dertig dagen betaald. Rijkswaterstaat voldeed daarmee ruim aan de norm van 90 procent.

Status financiële verantwoording

Vorenstaande samengevatte jaarrekening is een uittreksel uit de financiële verantwoording van Rijkswaterstaat. Bij de jaarrekening van Rijkswaterstaat is een goedkeurende controleverklaring afgegeven. De financiële verantwoording van Rijkswaterstaat maakt onderdeel uit van de financiële verantwoording 2012 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Toelichting op uitgaven en kosten

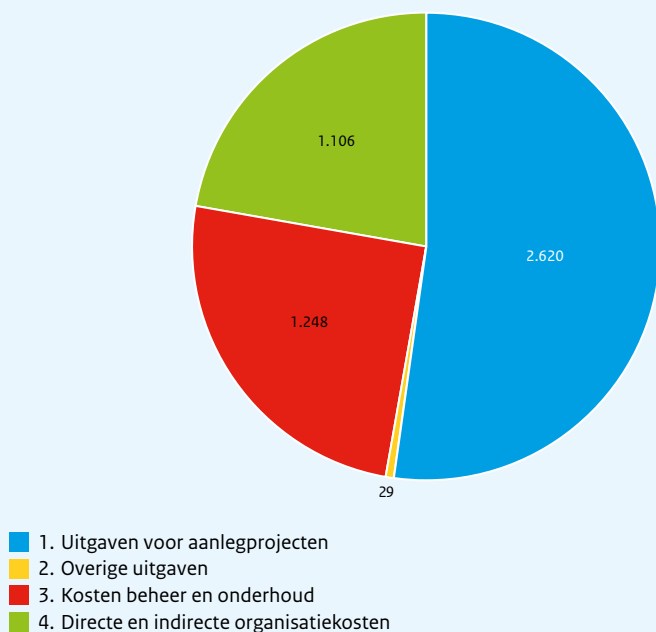
Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Rijkswaterstaat is onder meer belast met het beheer en onderhoud van de hoofd- wegen, -vaarwegen en het hoofdwatersysteem. Sinds 2006 is Rijkswaterstaat agentschap. Als agentschap maakt Rijkswaterstaat voor beheer en onderhoud prestatieafspraken met het ministerie. Voor de te leveren prestaties ontvangt Rijkswaterstaat een agentschapbijdrage waarvan tevens de organisatiekosten worden betaald. Over deze agentschapbijdrage kan Rijkswaterstaat resultaat (winst of verlies) behalen. Behalve voor beheer en onderhoud is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de aanleg en uitbreiding van de hoofdwegen, hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem. De uitgaven voor deze aanlegprojecten financiert het ministerie rechtstreeks uit het Infrastructuurfonds. Over deze uitgaven kan Rijkswaterstaat geen resultaat behalen.

Kosten beheer en onderhoud

De kosten van beheer en onderhoud van het areaal (1.248 miljoen euro) en de organisatiekosten van het agentschap (1.106 miljoen euro) zijn in de jaarrekening

Uitgaven en kosten Rijkswaterstaat 2012

Totaal 5,0 miljard euro (in eenheden van 1 miljoen euro)



op de staat van baten en lasten verantwoord. De kosten van beheer en onderhoud bestaan uit: de kosten van werkzaamheden van aannemers aan de rijkswegen, rijksvaarwegen en het hoofdwatersysteem en de kosten van verkeersmanagement (hoofdwegenet en hoofdvaarwegenet) en watermanagement (hoofdwatersysteem). De netwerk overstijgende kosten zijn apart zichtbaar gemaakt.

Directe en indirecte organisatiekosten

De organisatiekosten worden onderverdeeld in personele kosten (748 miljoen euro), materiële kosten (299 miljoen euro) en overige organisatiekosten (59 miljoen euro). In het bijzonder betreft het de directe personele en materiële kosten die gepaard gaan met: verkeers- en watermanagement, beheer en onderhoud, verkenningen en planstudies en de realisatie van aanlegprojecten. Verder betreft het de indirecte materiële kosten van Rijkswaterstaat zoals huisvestingskosten en afschrijvingen en kosten van indirect personeel bijvoorbeeld de centrale administratie en de centrale stafdienst.

Uitgaven voor aanlegprojecten

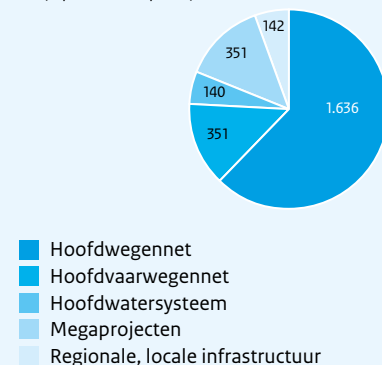
De aanlegprojecten hebben betrekking op de aanleg van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en het hoofdwatersysteem. Net als bij beheer en onderhoud, worden ook deze werkzaamheden uitbesteed aan derden (2.620 miljoen euro). De overige kosten die Rijkswaterstaat maakt voor deze projecten (bijvoorbeeld voor projectmanagement) maken deel uit van de organisatiekosten en worden verantwoord op de staat van baten en lasten van het agentschap.

Overige uitgaven

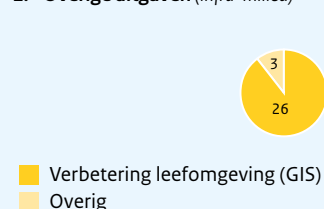
Hoofdstuk XII van de rijksbegroting betreft de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor Rijkswaterstaat is met name het beleidsartikel Verbetering Leefomgeving (26 miljoen euro) relevant waarop het project GIS (Geluidsisolatie Schiphol) is vermeld. In het kader van het project GIS worden geluidsgevoelige objecten zoals scholen, woningen en zorgcentra in de omgeving van Schiphol geïsoleerd om daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden te beperken.

Uitgaven

1. Uitgaven voor aanlegprojecten (infrastructuurfonds)

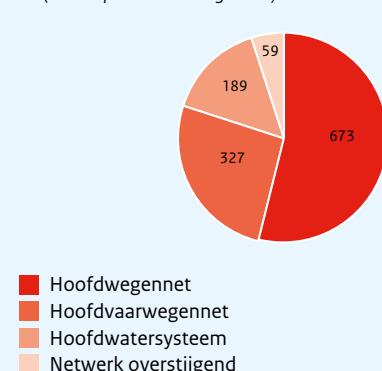


2. Overige uitgaven (infra-milieu)

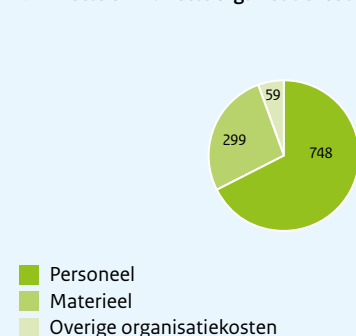


Kosten agentschap

3. Kosten beheer en onderhoud (inclusief verkeersmanagement)



4. Directe en indirecte organisatiekosten



In eenheden van 1 miljoen euro

Organogram Rijkswaterstaat

Organisatiestructuur per 1 april 2013



Waar kunt u Rijkswaterstaat vinden?

Bestuur en Bestuursstaf

Koningskade 4, 2596 AA Den Haag
Postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Telefoon 070 - 351 80 80

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden
Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden
Telefoon 058 - 234 43 44

Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem
Postbus 9070, 6800 ED Arnhem
Telefoon 026 - 368 89 11

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch
Postbus 90157, 5200 MJ 's-Hertogenbosch
Telefoon 073 - 681 78 17

Avenue Ceramique 125, 6221 KV Maastricht

Postbus 25, 6200 MA Maastricht

Telefoon 043 - 329 44 44

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam
Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
Telefoon 010 - 402 62 00

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem
Postbus 3119, 2001 DC Haarlem
Telefoon 023 - 530 13 01

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht
Postbus 24094, 3502 MB Utrecht
Telefoon 088 - 797 31 11

Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad

Postbus 600, 8200 AP Lelystad

Telefoon 0320 - 299 111

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Poelendaesingel 18, 4335 JA Middelburg
Postbus 5014, 4330 KA Middelburg
Telefoon 0118 - 622 000

Lange Kleiweg 34, 2288 GK Rijswijk

Postbus 5807, 2280 HV Rijswijk

Telefoon 070 - 336 66 00

Rijkswaterstaat Centrale Informatievoorziening

Derde Werelddreef 1, 2622 HA Delft

Postbus 5023, 2600 GA Delft

Telefoon 015 - 275 75 75

Rijkswaterstaat

Water, Verkeer en Leefomgeving

Schoemakerstraat 97, 2628 VK Delft

Postbus 5044, 2600 GA Delft

Telefoon 088 - 798 22 22

Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad

Postbus 17, 8200 AA Lelystad

Telefoon 0320 - 298 411

Rijkswaterstaat

Verkeer- en Watermanagement

Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Postbus 24107, 3502 MC Utrecht

Telefoon 088 - 797 31 11

Rijkswaterstaat

Grote Projecten en Onderhoud

Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Postbus 20000, 3502 LA Utrecht

Telefoon 088 - 797 21 11

Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud

Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Postbus 20000, 3502 LA Utrecht

Telefoon 088 - 797 21 11

Rijkswaterstaat Corporate Dienst

Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Postbus 2232, 3500 GE Utrecht

Telefoon 088 - 797 11 11

Rijkswaterstaat Ruimte voor de Rivier

Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht

Postbus 24103, 3502 MC Utrecht

Telefoon 088 - 797 29 00

Colofon

Jaarbericht op internet

Dit Jaarbericht en de project films zijn te vinden op:
www.rijkswaterstaat.nl/jaarbericht

Fotografie

Tineke Dijkstra, Den Haag
m.u.v. pag. 42: Mennobart van Eerden

fotobijchriften hoofdstukfoto's

Omslag Lekbrug, A2 Vianen.

pag. 6 Maasvlakteweg, langs de kust
bij de Tweede Maasvlakte.

pag. 10 A4 ter hoogte van Nieuw Vennep.

pag. 20 Storm bij Petten.

pag. 28 Scheepvaart op de Waal.

pag. 36 Drooggevalen strang langs de Waal,
op de achtergrond de Waalbrug.

pag. 44 DRIP boven de A12 bij Nootdorp.

pag. 52 Overleg bij project A2 Maastricht.



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

mei 2013 | CD0513MC027