



HANS RUIJTER, PROJECTDIRECTEUR MAASWERKEN:

## “Kadeverhoging in de steden heel ingrijpend voor de betrokkenen”

De problematiek van de waterbeheersing op lange termijn wordt bepaald door drie ontwikkelingen: de zeespiegelrijzing, de grotere variatie in rivierafvoeren en de bodemdaling. In het deel van Nederland dat in het stroomgebied van de Rijn ligt, spelen deze ontwikkelingen alle drie. In het stroomgebied van de Maas zijn het vooral de eerste twee; de bodemdaling is daar niet of nauwelijks aan de orde, in de provincie Limburg zeker niet. Waar Rijkswaterstaat in het Rijnstroomgebied nog volop bezig is om het pakket maatregelen dat ruimte voor het rivierwater moet scheppen, nader uit te werken, is dezelfde dienst in het Maasstroomgebied reeds een stap verder. Daar zijn de Maaswerken inmiddels in uitvoering. Aanleiding voor een gesprek met Hans Ruijter, als hoofdingenieur-directeur binnen Rijkswaterstaat belast met de realisatie van dit programma, in het kantoor dat zijn organisatie recent betrokken heeft in de mooi verbouwde moutfabriek in Roermond. Een indrukwekkend voorbeeld van het behoud van industrieel erfgoed.

### *Wat zijn de Maaswerken?*

“De Maaswerken bestaan uit de maatregelen die voor de Maas zijn opgesteld naar aanleiding van de hoogwaters van 1993 en 1995 én de maatregelen ter verbetering van de mogelijkheden voor de scheepvaart, de natuurontwikkeling in de uiterwaarden en de winning van grind en zand bij het realiseren van de maatregelen. Het totaalpakket is onderverdeeld in de Zandmaas, de Grensmaas en de Maasroute. Hoofddoelstelling is de verhoging van het beschermingsniveau tegen hoogwater van 1/50 naar 1/250. Dat niveau moet in de Zandmaas in 2015 en in de Grensmaas in 2017 gerealiseerd zijn.”

“De Grensmaas is het deel van de Maas waar de rivier de grens met België vormt, globaal het stuk van Maastricht tot Roermond. De rivier is daar erg ondiep. Je kunt daar nu bij wijze van spreken alleen met een kano varen. De scheepvaart maakt over dat traject gebruik van het Julianakanaal. De Zandmaas is het traject van Roermond tot Nijmegen, waarbij het laatste deel door het Maas-Waalkanaal gevormd wordt. Dat stuk Maas heet Zandmaas, omdat dat het meer zandige deel van het stroomdal is. Grote lijn verder is dat in de Grensmaas 50 miljoen ton grind gewonnen gaat worden en dat in dat deel circa 1.100 hectare natuurontwikkeling

plaatsvindt. In de Zandmaas komt bij het uitvoeren van de werken naast grind ook zand beschikbaar en wordt circa 550 hectare natuur ontwikkeld.”

### *Hoe wordt de hoogwaterbescherming gerealiseerd?*

“Uitgangspunt was om alleen maatregelen in de rivier zelf te nemen door deze breder en dieper te maken en door hoogwatergeulen en retentiebekkens aan te leggen. Dat gaat niet helemaal lukken. In onder andere Roermond, Venlo, Gennep, Mook en Middelaar moeten nieuwe kades worden aangelegd of deels worden verhoogd. Die werkzaamheden zijn volop in uitvoering. We zullen dat werk volgend jaar afronden.”

“In de gebieden langs de Zandmaas worden hoogwatergeulen gegraven. Gebieden die bij laagwater deels droog staan maar bij hoogwater vollopen, een soort overloop dus. Deze geulen komen bij Lomm, Well en Aijen. Die bij Lomm is nu in uitvoering. Daarbij komen miljoenen tonnen zand vrij. De aannemer heeft een grote zandverwerkingsfabriek opgesteld, die het zand sorteert, waarna het op de markt gebracht wordt.”

### *Wat houdt de verdieping in?*

“Verdieping is verdieping van het zomerbed van de rivier in het Zandmaasgebied met 1,5 tot 3 meter. Daardoor daalt de waterstand. Neveneffect is dat verdroging in de omgeving optreedt. Dit compenseren we door het peil van de rivier op te zetten met 25 tot 30 centimeter. Dat kan echter ook weer tot vernatting leiden, in het bijzonder direct achter de stuw. Zowel de landbouw als bijvoorbeeld jachthavens kunnen daarvan last hebben. Schade die daardoor ontstaat, compenseren we.”

“Verskil met het riviereengebied elders in Nederland is dat hier geen dijken zijn die je kunt terugleggen om meer ruimte te creëren. Alleen in de steden zijn kades aanwezig. Door het verdiepen van het zomerbed in de gedeelten die daarvoor aangewezen zijn, komt in totaal 5,5 à 6 miljoen kubieke meter bodemmateriaal vrij. De verwachting is dat hiervan circa één miljoen kubieke meter onvermarktbaar is en opgeslagen moet worden in bergingslocaties en dat de rest als grind en zand op de markt afgezet kan worden.”

“Het eerste baggerbestek dat hierop betrekking had, het traject tussen Grave en Ravenstein, is inmiddels uitgevoerd. De aannemer heeft de vrijkomende 1,3 miljoen kubieke meter volledig op de markt kunnen brengen.”

“Voor de Grensmaas hanteren we het systeem van de ‘zelfrealisatie’. Dat houdt in dat we met een consortium van baggerbedrijven en grindleveranciers én Natuurmonumenten een contract gesloten hebben, waarbij het consortium binnen de vereiste termijn alle aanpassingswerken, in totaal elf, realiseert. Bij het verdiepen van de rivier wordt grind gewonnen. Uit de winst die het

consortium bij de verkoop hiervan maakt, worden de aanpassingen bekostigd.”

### *Is de verhouding tussen kosten en baten bij de Grensmaas redelijk?*

“Die is alleszins redelijk. Er is met een open begroting gewerkt, waardoor wij als Rijkswaterstaat volledig inzicht in die verhouding hebben. Het is een goed voorbeeld van publiek-private samenwerking en uniek in zijn soort. Tegenover het leveren van 50 miljoen ton grind staat een volledige hoogwaterbescherming en de ontwikkeling van 1.100 hectare natuurgebied. Met het grind wordt mede voldaan aan de landelijke behoefte aan grind als grondstof voor beton. Niet alle grind komt overigens hier vandaan. Een ander deel wordt uit zee gewonnen. Bij de aanpak van de Grensmaas zullen er geen grindgaten bij komen zoals in Roermond. De rivier zal worden verruimd en flessenhalzen zullen worden verwijderd waardoor de rivier meer dynamiek krijgt met een hogere natuurwaarde.”

### *Is de grens met België nog een discussiepunt?*

“De Maas is daar inderdaad een grensrivier. De Belgen noemen hem daar overigens Gemeenschappelijke Maas, wij Grensmaas, wat net een ander accent is. Het gehele plan is in goed overleg met België opgesteld. Als de maatregelen die wij aan de Nederlandse kant nemen, nadelige effecten opleveren aan Belgische zijde, dan compenseren wij deze. De grens zelf is geen punt van discussie, die wordt gewoon gehandhaafd. Het punt is dat als je bovenstrooms werken uitvoert, dit altijd effecten benedenstrooms heeft. Dus als je bovenstrooms meer water opvangt door verbreding en verdieping, moet er op een gegeven moment ook meer water afgevoerd kunnen worden. Dat kan betekenen dat je dan ook benedenstrooms het winterbed moet verlagen of kades moet verhogen. Er zijn drie locaties waar zulke maatregelen aan Belgische zijde nodig zijn. Die zijn in het totale pakket opgenomen en worden mee uitgevoerd.”

### *U noemde ook verbeteringen ten behoeve van de scheepvaart?*

“Ja, dat is onze tweede hoofddoelstelling. Het traject van Nijmegen tot Maastricht moet geschikt gemaakt voor schepen van klasse Vb en 3,5 meter diepgang. Dit betekent dat tweeaksduwvaart mogelijk wordt. Daartoe moeten sluisen verbreed, verdiept of verlengd worden en bruggen verhoogd. Dat laatste om vierlaagscontainervaart mogelijk te maken. Bij Born is een grote terminal gebouwd voor de overslag van containers.”

“Een paar voorbeelden van de aanpassingen: in het Maas-Waalkanaal worden de bruggen bij de sluis van Weurt verhoogd en beweegbaar gemaakt, naast de huidige sluis bij Heumen komt een tweede keersluis om gelijktijdig scheepvaartverkeer in twee richtingen mogelijk te maken en de oude

sluisen bij Sambeek en Belfeld worden verbreed en verdiept. Op beide plaatsen liggen twee sluisen: een oude die uit 1930 dateert en een nieuwe uit de jaren 60. De oudste moet worden aangepast. In het Lateraalkanaal bij Roermond en in het Julianakanaal worden de sluiscolken verlengd. De aanbesteding van de verlenging van deze sluisen in Maasbracht, Born en Heel, loopt. Het is één van de grootste werken die we uitvoeren.”

### *Wat gaat alles kosten?*

“Alle maatregelen samen vergen een investering van 1,8 miljard euro in tien jaar. Het deel daarvan dat ten laste van Rijkswaterstaat komt, is 1,1 miljard. De resterende 0,7 miljard euro komt ten laste van de marktpartijen. Het totale bedrag is in de rijksbegroting vastgelegd.”

### *Worden de Maaswerken breed ondersteund?*

“Het Limburgs Landschap draagt ons project een warm hart toe. Een deel van de natuurgebieden die wij creëren, dragen wij aan haar over. Zij richt de gebieden verder in en beheert deze. Wij zorgen voor de aankoop van de hectares grond. Maar er zijn ook moeilijke kanten, bij de kadeaanleg bijvoorbeeld. Wij hebben het dan over een totale lengte van 40 kilometer. Verhoging van een kade met 1 à 1,5 meter is heel ingrijpend en neemt veel uitzicht weg. Dit is op een aantal plaatsen het geval. Waar mogelijk wordt met demontabele kades gewerkt: verhogingen die alleen aangebracht worden als het water echt hoog komt. Dat moet het waterschap doen en dat moet voor haar dan ook in korte tijd uitvoerbaar zijn. We hebben geprobeerd om in overleg met alle betrokkenen tot die oplossingen te komen die de minste bezwaren geven, maar dat er bezwaren zijn, zal ik niet ontkennen. Alle procedures zijn nu afgewikkeld, alle bezwaren en beroepen zijn behandeld, de uitvoering is nu gaande. Ook bij de aanleg van de hoogwatergeulen spelen emoties. Als een familie ergens generaties lang gewoond heeft en nu weg moet, is dat ingrijpend en kan het aanbod van een ander bedrijf elders de pijn niet wegnemen.”

### *Wat was uw eigen loopbaan tot dusverre?*

“Ik ben in 1961 geboren in Rotterdam. Van 1970 tot 1985 studeerde ik Weg- en Waterbouw aan de TU Delft, in het bijzonder kustwaterbouw en offshore-techniek. Toen ik afstudeerde, was er weinig werk in die branches. Ik ben toen (1986) in dienst getreden bij de directie Zeeland van Rijkswaterstaat. Daar heb ik het beheer en onderhoud van de stormvloedkering in de Oosterschelde opgezet. In 1990 ben ik overgestapt naar de Bouwdienst in

Utrecht. Daar werd ik hoofd van de afdeling Beleidsanalyse voor de natte sector. Ik held me bezig met studies naar de aanleg van een beweegbare waterkering in Kampen, de modernisering van de Maas als scheepvaartroute en de haalbaarheid van een verbinding tussen het Twentekanaal en het Mittellandkanaal in Duitsland.”

“Van 1996 tot 2000 was ik projectmanager rekeningrijden bij het ministerie, in de tijd van de ministers Jorritsma en Netelenbos. De meest boeiende fase uit mijn loopbaan,

## “Werken aan de Maas van morgen”

met een heel aparte dynamiek als een onderwerp zo midden in de politieke belangstelling en de aandacht van de media staat. In 2000 ben ik teruggegaan naar de Bouwdienst. Daar heb ik me als lid van het directieteam beziggehouden met de aanleg van tunnels en bruggen, zoals de Beneluxtunnel en de Lekbrug bij Vianen. Vorig jaar ben ik bij de Maaswerken begonnen als hoofdingenieur-directeur, belast met de realisatie van het project. Een eigen verantwoordelijkheid, direct onder de directeur-generaal van Rijkswaterstaat.”

### *Hoe groot is uw directie?*

“We werken met 110 mensen aan dit project, waarvan 50 eigen medewerkers, 30 ingeleend van andere onderdelen van Rijkswaterstaat en 30 externen. Wel is het zo dat deze werken en werkzaamheden ruim voor de eindoplevering over zullen gaan naar de directie Limburg. Ik ervaar het zelf als een bijzonder interessant pakket, met vele invalshoeken en bijzondere kanten, zoals het samenwerken met marktpartijen. Dit is voor mij een nieuwe omgeving met mensen die trots zijn op hun werk.”

### **Maarten Gast**

#### CV

1961 geboren in Rotterdam  
1979-1985 studie Weg- en Waterbouw TU Delft  
1986-1989 Rijkswaterstaat directie Zeeland, stormvloedkering Oosterschelde  
1990-1995 Rijkswaterstaat Bouwdienst, hoofd afdeling beleidsanalyse  
1996-1999 projectmanager Rekeningrijden op het ministerie van Verkeer en Waterstaat  
2000-2005 directielid Bouwdienst  
2006-heden projectdirecteur De Maaswerken