



Rijkswaterstaat



Jaarverslag
Rijkswaterstaat
2008

januari 2008 / Nieuwjaarstoespraak Bert Keijts / RWS internet volop in
aanpak Groot Onderhoud is een succes / Weginspecteurs met pet / Feb
wint architectuurprijs / Elke dienst heeft dezelfde nazorg voor medewer
banen / Blik op WIM / Top RWS bespreekt actieprogramma Agenda 201
staat geeft steenuilen broedplek / Vertrekkende medewerker biedt nuttig
Bert Keijts spreekt betrokkenen A73-Zuid / Parels van Rijkswaterstaat bo
digitaal / Districtshoofden samen bezig met verbeterplannen districten /
door / Marktverkenning Afsluitdijk van start / Rijkswaterstaat geeft 10 ja
waterstaat Zeeland wint rijksinkoopprijs / Vispassage Borgharen feestje
generator van elektriciteit dichterbij / Werk aan wegen en vaarwegen in k
Uniforme uitstraling voor Regenboogroute A12 / Medewerkertevredenhe
/ Weggebruiker krijgt informatie over nieuwe strepen op de weg / Veran
ntranet / Nieuwe HID'en bij Bouwdienst en DID / Mei 2008 / Veel aan
werkertevredenheid / RWS'er Laurens Schrijnen wordt directeur Verkeersc
Brug tijdens werkconferentie / Rijkswaterstaat 210 jaar / Eén centrale bib
Marktconsultatie Rijkswaterstaatbrede Inkoopstrategie / RWS gestegen in
uni 2008 / RWS 2020: ontwikkelpaden en robuuste stappen / Coll
steeds populairder / LEF future center opent deuren voor innovatie / RW
Westraven officieel / De koningin bezoekt Verkeerscentrale Zuidwest-Ne
RWS stralen overal / Nieuwe methode voor het bewaken kwaliteit Rijk

ontwikkeling / Groen licht voor reorganisatie Facilitair Bedrijf / Nieuwe
ruari 2008 / Beleidsvoornemen Vernieuwing VenW verspreid / Westraven
kers / Zuivere koffie voor RWS / Nieuwe boot leidt watersport in betere
2 / Ontwikkelingen beheerplan rijkswateren in 'Waterkracht' / Rijkswater
ge info / Dikke zeven voor wegennet / Nederlandse wegen het veiligst
ekend / RWS coachpool van start / Maart 2008 / RWS-bibliotheek gaat
/ Uitreiking Idee van het Jaar prijs 2007 / Diensten geven integer stokje
ar verkeersinformatie / 10 Miljoen kuub baggerspecie in aantocht / Rijksw
voor trekvissen / Complimenten via 0800-8002 / April 2008 / Schone
kaart / Natuur- en klimaatcentrum 'De Zeetoren' open voor Rijkswaterstaa
eids onderzoek van start / Digitaal loket biedt loopbaanontwikkeling RWS
nderende dienstverlening Facilitair Bedrijf / Uitleg afkortingen nu ook op
dacht voor RWS op carrièrebeurzen / Hoge opkomst onderzoek mede
onderneming / OOR brengt projecten RWS in kaart / Leren van Nederlandse
liothek voor heel Rijkswaterstaat / RWS'ers kiezen ster van hun dienst
n Imago Top 500 / Nieuwe 'blauwe borden' langs en boven de wegen
egialiteit na brand verkeerscentrale Wolfheze / www.rijkswaterstaat.nl
/S profileert zich op bèta-docentendag / Minister Eurlings opent gebouw
derland / Toegangsbeleid Rijkswaterstaatgebouwen verscherpt / Sterren
kswaterstaat-projecten / Herstel Verkeerscentrale Wolfheze in volle gang







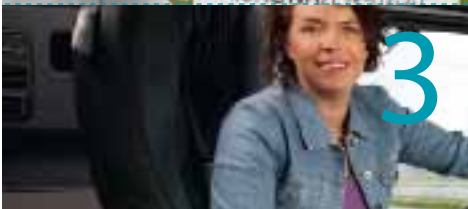


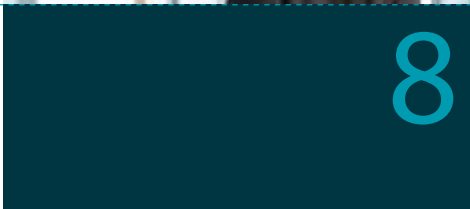
Rijkswaterstaat

Jaarverslag Rijkswaterstaat 2008



Zie pagina 107
voor de highlights
van 2008

Inhoudsopgave

Voorwoord	9				
Inleiding	10				
Rijkswaterstaat in 2008	14	 1	Rijkswaterstaat als partner	56	 5
Hoofdwatersystemen	20	 2	Kennis, innovatie en internationale samenwerking	66	 6
Hoofdwegennet	32	 3	De mensen van Rijkswaterstaat	74	 7
Hoofdvaarwegennet	46	 4	Jaarrekening 2008	84	 8
			Colofon / adressen	108	

Wij zijn benieuwd wat u vindt van dit jaarverslag,
van het werk van Rijkswaterstaat of van het nieuwe
digitale jaarverslag op www.rijkswaterstaat.nl.
Bel 0800-8002. Rijkswaterstaat stelt uw mening en
suggesties zeer op prijs.



Voorwoord

Met veel plezier kijk ik terug op het jaar 2008. Ook dit jaar heeft Rijkswaterstaat zich ingespannen voor een droog, schoon, veilig en bereikbaar Nederland. Hierin volgen we het streven van het kabinet, dat ons land op een duurzame manier economisch sterker wil maken.

Om onze opdracht nog beter te kunnen uitvoeren is Rijkswaterstaat met het Ondernemingsplan 2004 - 2008 een ingrijpend verandertraject ingegaan. Een traject dat inmiddels zijn vruchten afwerpt: anno 2008 zijn we efficiënter, slagvaardiger en publieksvriendelijker geworden. Ook constateer ik dat we de rol van professioneel opdrachtgever steeds beter in de vingers krijgen. Gedegen marktkennis, goede planning, verstandige contractering en tijdige consultering zijn effectieve instrumenten om de markt in te zetten.

Natuurlijk zijn we er nog niet. 2008 is ook het jaar waarin we met de 'Agenda 2012' de ingezette koers hebben aangescherpt en onze ambities naar boven bijgesteld. In 2012 wil Rijkswaterstaat toonaangevend zijn als publieksgerichte en duurzame uitvoeringsorganisatie van de overheid.

Deze ambitie kan Rijkswaterstaat onmogelijk in zijn eentje waarmaken, zeker gezien het dynamische en vaak politieke krachtenveld waarin we opereren. Samenwerken – met publiek, politiek, collega-infrabeheerders, met collega-overheden, maatschappelijke partners en marktpartijen – loopt dan ook als rode draad door dit jaarverslag.

Neem de corridoraanpak van onze hoofd(vaar)wegen en het hoofdwatersysteem. Die laat zien dat intensieve samenwerking en zorgvuldig afgestemde planningen

met collega-beheerders zorgen voor aanzienlijk minder verkeershinder. Ook verschillende publiek-private constructies getuigen van effectieve en vaak innovatieve samenwerking, waarmee Rijkswaterstaat zijn rol als betrouwbare partner verder kan uitdragen.

De vernieuwingsslag van Rijkswaterstaat is niet onopgemerkt gebleven. We krijgen goede beoordelingen van de (vaar)weggebruiker. Ook mijn benoeming tot overheidsmanager van het jaar zie ik als een beloning voor de ingrijpende en succesvolle omslag naar publieksgericht ondernemen. Méér nog betekent deze prijs een pluim voor alle Rijkswaterstaatmedewerkers die zich hebben ingespannen om deze omslag te helpen verwezenlijken. Ik wil mijn mensen dan ook van harte danken voor hun inzet en ondernemingszin.

Dit jaarverslag laat zien dat Rijkswaterstaat niet meer primair een infrastructuurgerichte beheerorganisatie is, maar veel meer een communicatief ingestelde netwerkmanager. Het toont ook dat we als organisatie transparant zijn. De heldere financiële verantwoording van onze kosten en uitgaven en ons vernieuwde digitale jaarverslag op www.rijkswaterstaat.nl illustreren dit overtuigend.

Graag nodig ik u uit zelf kennis te nemen van onze prestaties in 2008.

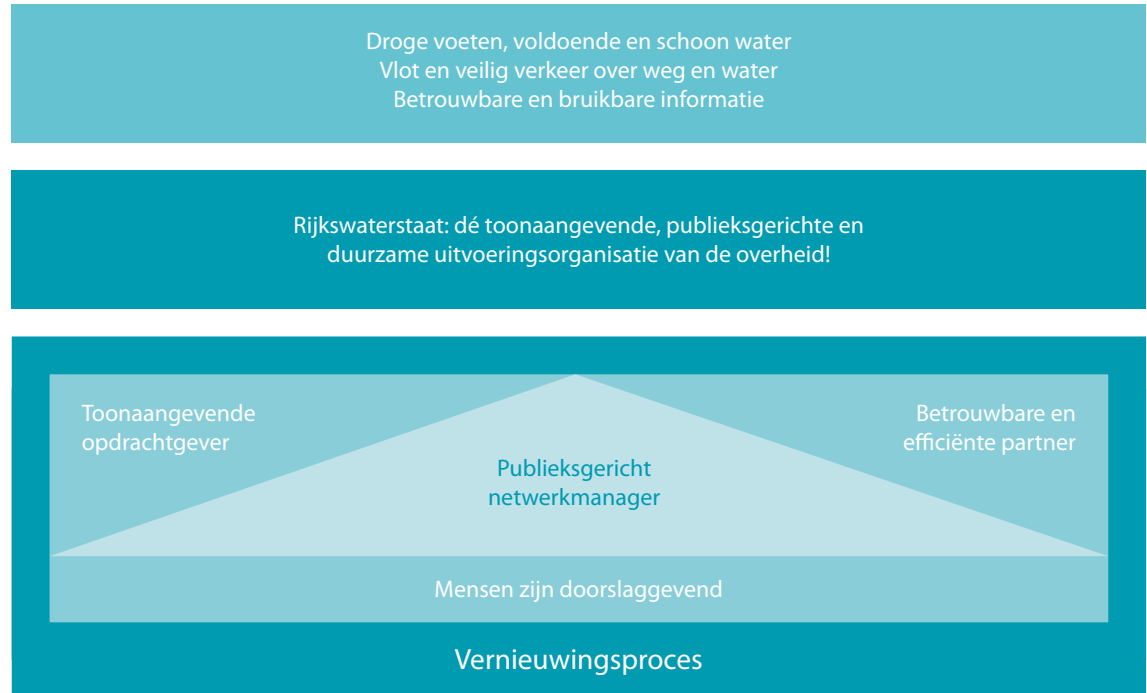
Ir. Bert Keijts
Directeur-generaal Rijkswaterstaat

Inleiding

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In opdracht van de minister en de staatssecretaris werkt Rijkswaterstaat aan het aanleggen, beheren en ontwikkelen van de infrastructurele hoofdnetwerken van ons land. Rijkswaterstaat beheert het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en de hoofdwatersystemen. Rijkswaterstaat richt zich niet alleen op de technische staat van de infrastructuur, maar vooral ook op de gebruiksvriendelijkheid ervan. Gewerkt wordt aan de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, aan een veilig, schoon en gebruikersgericht landelijk watersysteem en aan de bescherming van ons land tegen overstromingen.

Organisatie

Het effectief en efficiënt uitvoeren van deze taken vraagt om een landelijk gespreide organisatie, dicht bij de gebruikers van de infrastructuur. Tien regionale diensten (hieronder vallen de negentien wegendistricten en zestien waterdistricten) en drie projectdirecties (Ruimte voor de Rivier, Maaswerken en HSL-Zuid) zorgen ervoor dat Rijkswaterstaat midden in de samenleving staat. Daarnaast telt Rijkswaterstaat vijf landelijke diensten, waarin de specialistische kennis van Rijkswaterstaat is geconcentreerd.



De directeur-generaal van Rijkswaterstaat stuurt de organisatie aan, samen met de plaatsvervangend directeur-generaal en de Chief Financial Officer (CFO). De staf van de directeur-generaal ondersteunt hen daarbij.

De vernieuwing van Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is sinds 2003 ingrijpend veranderd. Op basis van het eigen Ondernemingsplan uit 2004 is de organisatie inmiddels omgevormd tot een publieksgericht overheidsbedrijf dat zich concentreert op zijn taken als netwerkmanager. Met de Agenda 2012 van het Ondernemingsplan, die in 2008 uitkomt, zet Rijkswaterstaat deze ontwikkeling ook de komende vier jaar verder door. Het doel is in 2012

dé toonaangevende, duurzame en publieksgerichte uitvoeringsorganisatie van de overheid te zijn.

De basis: het Ondernemingsplan

Het Ondernemingsplan bevat verschillende maatregelen om een aantal problemen op te lossen waarmee Rijkswaterstaat al langer worstelt. Vooral de bedrijfsvoering schreeuwde in 2003 om meer eenheid, eenvoud en centrale sturing. Het programma 'Huis op orde' heeft inmiddels geresulteerd in goedkeurende accountantsverklaringen en de agentschapsstatus.

Het Ondernemingsplan komt ook tegemoet aan de visie van het toenmalige kabinet op de moderne overheid. Die moet meer kwaliteit leveren voor zijn

gebruikers. Vandaar de inzet om van Rijkswaterstaat een publieksgerichte netwerkmanager te maken, die met minder mensen meer resultaten levert. Rijkswaterstaat is zo'n 2.000 fte's kleiner, voert meer projecten uit en doet dat met minder hinder voor de (vaar-)weggebruiker. Die is dan ook een stuk positiever geworden over Rijkswaterstaat. Inmiddels zien we dat nieuwe contractvormen leiden tot slimmere oplossingen tegen vaak lagere kosten. In de vier jaar van het Ondernemingsplan is Rijkswaterstaat dus fors veranderd. Twynstra Gudde concludeert medio 2008 in de evaluatie van het Ondernemingsplan dat Rijkswaterstaat 'in aanzienlijke mate gevorderd is met de realisatie van de doelen. Dat is een prestatie van formaat'. Tegelijkertijd is de conclusie ook dat 'de verandering van de organisatiecultuur en daarmee samenhangende andere werkwijze en gedrag van management en medewerkers nog niet zover zijn als beoogd'.

Doorpakken met de Agenda 2012

Met de Agenda 2012 pakt Rijkswaterstaat de opgave die uit de evaluatie van het Ondernemingsplan naar voren is gekomen op. Hoewel de hoofdlijnen al eind 2007 zijn gepresenteerd, wordt op de managementdag van 11 juni 2008 de

volledige Agenda 2012 van het Ondernemingsplan Rijkswaterstaat uitgereikt. Direct na de zomer wordt dit verder uitgewerkt in het realisatieprogramma, waarin de belangrijkste acties zijn omschreven om het gewaagde doel te bereiken.

Ook worden de belangrijkste speerpunten opgenomen. Deze geven de meetbare resultaten aan die Rijkswaterstaat in 2012 gerealiseerd wil hebben, gekoppeld aan de pijlers van de Agenda 2012: Tegelijkertijd ligt de vernieuwing van Rijkswaterstaat in 2008 niet stil. De medewerkers van Rijkswaterstaat staan centraal in het Vernieuwingsproces. In hun manier van werken en handelen staan de kernwaarden centraal: resultaatgedreven, aanspreekbaar, dienstverlenend, integer en ondernemend. Om een toonaangevende opdrachtgever te worden implementeert Rijkswaterstaat een nieuwe inkoopstrategie. Wat de pijler betrouwbare en efficiënte partner betreft is de afspraak voor langjarige financiering van beheer en onderhoud een belangrijke stap om te kunnen groeien in efficiency.

In het kader van het vernieuwingsproces wordt tot slot gestart met het ontwikkelen van verticale leertrajecten, waarin medewerkers van Rijkswaterstaat

uit één productieketen gezamenlijk problemen uit de praktijk analyseren én oplossen.

Missie

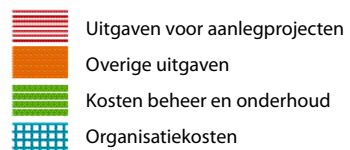
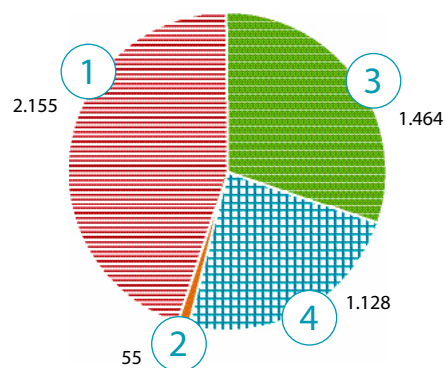
Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie die in opdracht van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de nationale infrastructurele netwerken beheert en ontwikkelt.

Rijkswaterstaat werkt aan:

- Droge voeten
- Voldoende en schoon water
- Vlot en veilig verkeer over weg en water
- Betrouwbare en bruikbare informatie

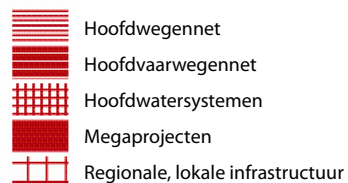
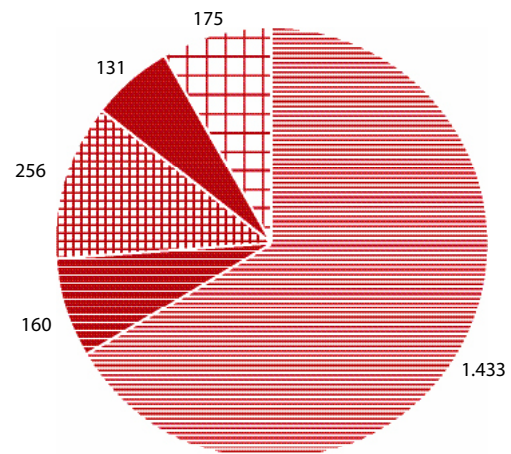
UITGAVEN EN KOSTEN RIJKSWATERSTAAT 2008

Totaal: 4.802 (in eenheden van e 1 miljoen)

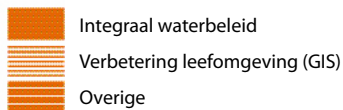
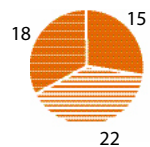


UITGAVEN (in eenheden van b 1 miljoen)

Uitgaven voor aanlegprojecten
(infrastructuurfonds)

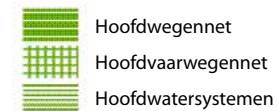
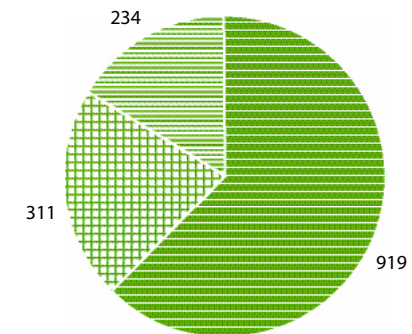


Overige uitgaven

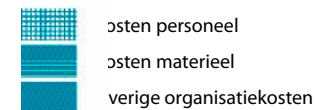
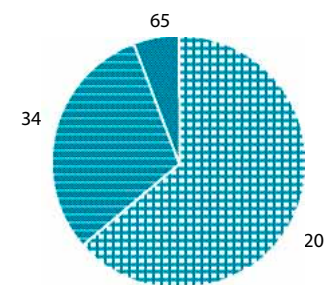


KOSTEN AGENTSCHAP (in eenheden van b 1 miljoen)

Kosten beheer en onderhoud
(inclusief verkeersmanagement)



Directe en indirecte organisatiekosten



Toelichting op uitgaven en kosten

Inleiding

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat is onder meer belast met het beheer en onderhoud van de rijkswegen, -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 agentschap-bijdrage 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 rijkswegen, -vaarwegen 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 (€ 1.464 miljoen) en de organisatiekosten van het agentschap (€ 1.128 miljoen) zijn in dit jaarverslag verantwoord en gepresenteerd in de staat van baten en lasten. De kosten van beheer en onderhoud bestaan uit: de kosten van werkzaamheden van aannemers aan de rijkswegen, -vaarwegen en het hoofdwatersysteem en de kosten van verkeersmanagement (rijksvaarwegennet en -wegennet) en watermanagement (hoofdwatersysteem).

Directe en indirecte organisatiekosten

De organisatiekosten worden onderverdeeld in personele kosten (€ 720 miljoen), materiële kosten (€ 343 miljoen) en overige

organisatiekosten (€ 65 miljoen). 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 rijkswegen, -vaarwegen en het hoofdwatersysteem. Ook deze werkzaamheden worden uitbesteed aan derden. De uitgaven bevatten alleen de kosten van deze uitbesteding (€ 2.155 miljoen). 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 Verkeer en Waterstaat. Voor Rijkswaterstaat is met name het beleidsartikel Verbetering Leefomgeving (€ 22 miljoen) relevant waarop het project GIS (Geluidsisolatie Schiphol) is vermeld. In het kader van het project Geluidsisolatie Schiphol worden geluidsgevoelige objecten zoals scholen, woningen en zorgcentra in de omgeving van Schiphol geïsoleerd om daarmee de geluidsoverlast van omwonenden te beperken.

Terugblik op 2008

Dinsdag 3 maart 2009 12:33





Rijkswaterstaat in 2008

Rijkswaterstaat werkt in opdracht van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan een goed onderhouden, veilige en toekomstbestendige infrastructuur. Samen met de markt doet Rijkswaterstaat dit op publieksgerichte wijze. Rijkswaterstaat voert zijn taken uit binnen de kaders van het beleid.

Rijkswaterstaat in 2008

In 2008 slaat de stevige economische groei plotseling om in een taaie recessie. Aan de duurzaamheids-gedachte van het kabinet doet de kredietcrisis echter geen afbreuk. Integendeel, forse investeringen in duurzame infrastructurele oplossingen en waterveiligheid worden gezien als belangrijke wapens om de economische crisis te weerstaan. Het kan de Nederlandse bouwsector steunen in een kwetsbare periode. De kredietcrisis maakt ook duidelijk dat private belangen niet los kunnen worden gezien van

korte als de lange termijn. Dat gegeven bepaalt het werk en de planning van Rijkswaterstaat. Een belangrijke doelstelling daarbij is het stimuleren van de concurrentiepositie van de Randstad. Rijkswaterstaat speelt een grote rol in het interdepartementale project Randstad Urgent, waarvan minister Eurlings coördinerend minister is. De Randstad moet leefbaarder en beter bereikbaar worden. Rijkswaterstaat werkt daaraan mee met diverse wegverbredingsprojecten. In juli 2008 richt

Rijkswaterstaat werkt mee aan een leefbaarder en beter bereikbare Randstad

het publieke belang. Meer dan in voorgaande jaren groeit het besef dat een sterke overheid nodig is en nodig blijft. Rijkswaterstaat is daar als uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderdeel van.

Een sterkere Randstad

Het kabinet huldigt het motto 'Sturen op duurzame groei'. Het kabinet wil Nederland economisch sterker, mobieler, veiliger en schoner maken, zowel op de

Rijkswaterstaat met de gemeente Rotterdam, de stadsregio en het Havenbedrijf Rotterdam De Verkeersonderneming op, om het fileprobleem op en rond de A15 in het Rotterdamse havengebied daadkrachtig aan te pakken. Deze samenwerking maakt beter verkeersmanagement en een krachtigere stimulering van 'slim' reizen voor weggebruikers mogelijk. Ook de aanleg van de tweede Maasvlakte versterkt de concurrentiepositie van de Randstad. In september 2008 gaat de aanleg van start met





het opspuiten van zand langs het zuidelijke strand. Het verlies van natuur wordt gecompenseerd met de aanleg van nieuwe, natte duinnatuur bij de kustversterkingsprojecten voor de Delflandse en Scheveningse kust.

Water

Waterveiligheid

Het kabinet streeft naar een klimaatgerichte inrichting van Nederland, naar waterveiligheid en een duurzaam waterbeleid.

De Deltacommissie brengt daarom in 2008 onder leiding van Cees Veerman grondig in kaart hoe Nederland de komende honderd jaar effectief en efficiënt kan worden voorbereid op de klimaatverandering. Bovendien wordt deze aanpak verankerd in een nieuwe Deltawet en komt er een solide financiële basis. Rijkswaterstaat helpt als waterbeheerder met het opstellen van het Delta-programma voor de toekomst.

Rijkswaterstaat werkt tevens aan een duurzame waterveiligheid op de korte termijn. Een aantal projecten is volop in uitvoering, zoals Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken en het Hoogwater-

beschermingsprogramma. Ook voert Rijkswaterstaat de regie op de aanpak van de zwakste schakels in de kustlijn. De Delflandse en Scheveningse kust worden grootscheeps en duurzaam versterkt met oog voor milieu en landschap. Bovendien zet Rijkswaterstaat de eerste stappen om de Afsluitdijk te renoveren, waarbij gekeken wordt hoe veiligheid en duurzaamheid kunnen samengaan met andere functies als energieopwekking en recreatie.

Ontwerp Nationaal Waterplan en Beleidsnota Noordzee

In 2008 verschijnt het ontwerp Nationaal Waterplan, waar de ontwerp Beleidsnota Noordzee deel van uitmaakt. Op basis van de EU-kaderrichtlijn Mariene Strategie kiest het kabinet hierin voor een duurzaam, ruimte-efficiënt en veilig gebruik van de Noordzee in evenwicht met het mariene ecosysteem. In overleg met de visserijsector, natuurorganisaties en de andere EU-lidstaten wordt ingezet op de verduurzaming van de visserij in de Noordzee. Het vrije zicht op de horizon vanaf de kust blijft bestaan. Het kabinet geeft prioriteit aan activiteiten die van nationaal belang zijn: zandwinning en zandsuppletie, duurzame (wind)energie, voorwaarden scheppen voor verdere doorgroei na 2020, olie- en gaswinning, zeescheep-

vaart en defensiegebieden op zee. Bestaande en nieuwe gebruikers worden op de hoogte gebracht welke ontwikkelruimte onder welke voorwaarden beschikbaar is voor de verschillende activiteiten.

Groot onderhoud aan het hoofdvaarwegennet

Het hoofdvaarwegennet kampt nog met achterstallig groot onderhoud. De grootschalige aanpak van de onderhoudsopgave vergt een jarenlange voorbereiding. Een flink aantal grootschalige onderhoudsprojecten zal in de komende jaren verder worden uitgevoerd. Het uitdiepen van het Noordzeekanaal komt in 2008 gereed. Er is in opdracht van de staatssecretaris een start gemaakt om het achterstallig onderhoudspakket versneld uit te voeren. De uitdaging is dit onderhoudswerk zo vorm te geven dat de vaarweggebruiker daar geen noemenswaardige hinder van ondervindt. Deze 'Minder-Hinder-aanpak' kenmerkt zich door goede informatievoorziening, omleidingsroutes en verkeersmanagement op en langs het water.



Wegen

Extra investeringen

De Nota Mobiliteitsaanpak bevat een investeringspakket van e 1.250 miljoen en draagt bij aan de totstandkoming van een robuust en samenhangend vervoerssysteem in Nederland. In dat kader maakt de minister e 200 miljoen vrij voor maatregelen op het hoofdwegennet om de hoogste nood in de file top vijftig te verlichten. Hiermee worden de komende jaren in totaal zeventien regionale maatregelenpakketten uitgevoerd, voor betere aansluitingen tussen regionale wegen en snelwegen, betere afstelling

We blijven investeren in het beperken van de verkeersoverlast voor de automobilist

van verkeerslichten en beter dynamisch verkeersmanagement. Daarvoor worden voorbereidingen getroffen. Deze maatregelen zullen samen met de regionale wegbeheerders in de periode van 2009 tot 2012 worden uitgevoerd met als doel de doorstroming op het wegennet te verbeteren.

Sneller bouwen aan het hoofdwegennet

Om de mobiliteit in ons land beheersbaar te houden richt het kabinet zich op de drieslag benutten, bouwen en beprizen. Wegaanleg- en wegverbredingsprojecten maken net als de jaren ervoor een moeilijke fase door vanwege de lange en complexe besluitvormingsprocedures. In april 2008 presenteert de Commissie Elverding een reeks aanbevelingen om de besluitvorming rond infrastructurele projecten drastisch te versnellen.

Dat geeft de impuls om aan het einde van het jaar de jarenlange impasse rond de lucht- en fijnstofproblematiek te doorbreken. Met het wetsvoorstel

‘versnelling besluitvorming wegaanlegprojecten’ en de daaruit voortkomende ‘spoedaanpak wegen’ wil minister Eurlings politiek draagvlak verwerven voor het versnellen van de procedures voor de aanleg en verbetering van de infrastructuur. De spoedaanpak voorziet in een uitdagende opdracht aan Rijkswaterstaat:



voor mei 2011 gaat voor dertig spoedaanpakprojecten de schop in de grond. Daarvan zullen er in ieder geval tien vóór mei 2011 worden opengesteld. Via een marktconsultatie werkt Rijkswaterstaat samen met de markt aan het halen van deze planning.

Fileaanpak

Eind 2008 is er voor het eerst in jaren een kleine neergang in de totale filezwaarte te zien. Toch is de stijgende mobiliteit op termijn onafwendbaar. Het beleid is erop gericht het verkeer veilig in beweging te houden door maatregelen te nemen die de aansluitingen verbeteren tussen het hoofdweggenet en het onderliggend weggenet, het openbaar vervoer en de weg. Ook gaat Rijkswaterstaat door met het uitvoeren van File Proof-projecten: nieuwe, snelle oplossingen om filehinder te reduceren. Het totaalpakket aan wegwerkzaamheden, aanleg én onderhoud zal de komende jaren immers toenemen. Rijkswaterstaat blijft daarom stevig investeren in het beperken van verkeersoverlast voor de weggebruiker.

Aanleg van infrastructuur

Rijkswaterstaat bouwt. En dat staat volop in de maatschappelijke schijnwerpers. Een vijftal

wegenprojecten wordt opgeleverd en ook de Hogesnelheidslijn-infrastructuur is op tijd opgeleverd. Het succes daarvan wordt echter overschaduwd doordat de treinen nog niet beschikbaar zijn. Een andere domper vormt de afronding van de tunnels in de A73 bij Roermond en Swalmen. De veiligheidsinstallaties van deze tunnels zijn op papier de veiligste van Europa, maar bij het testen van de diverse installaties komen keer op keer nieuwe problemen boven water.

Aanpak bruggen

Rijkswaterstaat constateert dat veel bruggen van vóór 1975 zonder extra maatregelen minder lang mee kunnen dan gehoopt, vooral doordat er tegenwoordig meer en veel zwaarder verkeer over de bruggen rijdt dan in de bouwtijd werd verwacht. Rijkswaterstaat brengt daarom de verwachte restlevensduur van de stalen bruggen helder in beeld. Van acuut gevaar blijkt geen sprake. In 2009 volgt het beeld van de betonnen bruggen. Wel hebben veertien stalen bruggen in de komende vier jaar versterking nodig. e 500 miljoen is daarvoor gereserveerd. De aanpak staat op de rol voor 2009 en volgende jaren.



Nuttige contacten

In 2008 hebben we met alle betrokken HID's en dijkgraven de rampenoefening voorbereid. Voor velen was het de eerste keer dat ze elkaar troffen en dat is toch eigenlijk idioot. Op alle niveaus trekken we de contacten nu aan en dat blijkt uitermate nuttig. De waterschappen praten met provincies en gemeentes over ruimtelijke ordening. Bij die overleggen mis ik Rijkswaterstaat wel eens, want de belangen voor water en natuur hebben een directe relatie met ruimtelijke ordening.

Hans Bolkestein,
Unie van Waterschappen



DANKZIJ
RIJKSWATERSTAAT
HOUDEN WE
ONZE VOETEN
DROOG



Hoofdwatersystemen

Zorgen voor droge voeten, voor voldoende en schoon water en voor betrouwbare en bruikbare informatie. Dat is de essentie van integraal waterbeheer, zoals vastgelegd in het nieuwe Beheer- en Ontwikkelingsplan Rijkswateren (BPRW). Rijkswaterstaat heeft als grootste waterbeheerder van Nederland een voortrekkersrol. Alle maatregelen worden afgestemd op de gebruikers, de natuurwaarden en de inrichting van het land, in goede afstemming met waterschappen en andere beheerders.

BENEDENRIVIERENGEBIED

Uiterwaardvergraving: Bedrijventerrein Alvelingen

Ontpoldering Noordwaard (meestromend)

Ontpoldering: Overdiepse Polder (meestromend)

Natuur- en veiligheidsproject De Zuiderklip

Waterberging op het Volkerak-Zoommeer

Uiterwaardvergraving Vianen/Hagestein

BOVEN-RIJN/WAAL

Dijkteruglegging Lent

Kribverlagingen Waal

Uiterwaardvergraving: Het Munnikenland

Ruimte voor de Rivier

Het Nederlandse rivierengebied moet beter beschermd worden tegen overstromingen. Het land achter de hoge dijken is in de loop der eeuwen gedaald. De winters worden natter en de kans op overstromingen neemt toe, met veel economische en emotionele schade. Om het stroomgebied van de rivieren in Nederland te vergroten heeft het kabinet in 2006 een pakket van veertig maatregelen vastgesteld: Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (PKB). Belangrijkste doel is het Nederlandse stroomgebied van de Rijn en een gedeelte van de Maas beter tegen overstroming te beschermen. Bijvoorbeeld door uiterwaardvergraving, dijkteruglegging, kribverlaging en zomerbedverdieping. Dijken worden alleen versterkt als andere maatregelen niet geschikt of te duur zijn. Een tweede doel is het mooier en aantrekkelijker maken van het rivierengebied, zowel economisch, ecologisch als landschappelijk.

De plannen uit de PKB worden momenteel uitgewerkt in concrete planstudies. Samenwerking tussen de betrokken overheden – gemeentes, waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat – is hierbij van groot belang. Per maatregel neemt één van de overheidsinstanties (de initiatiefnemer) het voortouw. De Projectdirectie Ruimte voor de Rivier bewaakt de samenhang van het totale project op nationaal niveau. Zij faciliteert de initiatiefnemers en ziet toe op de voortgang. Na goedkeuring van de planstudie door de staatssecretaris start de uitvoeringsfase. In 2008 gaan de projecten Hondsbroeksche Pleij en Zuiderklip in uitvoering. Zie voor meer informatie www.ruimtevoorderivier.nl.

Ontpoldering Overdiepse polder

In 2008 geeft de staatssecretaris goedkeuring aan het plan voor ontpoldering van de Overdiepse polder, dat samen met betrokken overheden, bewoners en ondernemers uit de regio ontworpen is. Het terpenproject 'Overdiepse Polder' van de provincie Noord-Brabant wint in 2008 een internationale prijs voor waterbewust ontwerpen en wonen vooral omdat de bewoners zelf het terpenplan hebben ontwikkeld.



Uiterwaardvergraving
Scheller en Oldeneler Buitenwaarden

Uiterwaardvergraving Bolwerksplas, Worp en
Ossenwaard

Uiterwaardvergraving
Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden

Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld

Dijkverlegging Westenholte

Hondsbroeksche Pleij

Dijkverlegging Westenholte

Om de IJssel meer ruimte te geven zal de dijk bij Westenholte driehonderd meter landinwaarts worden verplaatst. Voor Zwolle betekent dit een waterstanddaling van ongeveer dertien centimeter. Rijkswaterstaat stelt het ontwerpplan op in nauw overleg met bewoners en betrokkenen. In 2008 geeft de staatssecretaris goedkeuring aan het ontwerpplan en hiermee tevens aan het aantrekkelijker maken van de omgeving qua wonen en recreëren.



Hondsbroeksche Pleij

Op de Hondsbroeksche Pleij in Westervoort wordt 25 september 2008 het regelwerk voor de afvoer- verdeling tussen Rijn en IJssel geopend en hiermee het Europese project Sustainable Development of Foodplains (SDF) voltooid. Een succesvolle afronding van een zesjarige samenwerking tussen Nederland en Duitsland om het stroomgebied van de Rijn duurzaam te beschermen tegen hoogwater.



Hoofdwatersystemen

Hoofdwatersysteem (in km ²)	65.250
Dijken primaire waterkeringen, (dijken, duinen, dammen, kunstwerken, vooroevers) (in km)	325
Stormvloedkeringen (in km)	4



Watersystemen	
■	Noordzeekustzone, Waddenzee en Eems-Dollard
■	IJsselmeergebied
■	Rivieren en kanalen
■	Zuidwestelijke Delta

Het BPRW komt in 2008 in intensieve samenwerking met maatschappelijke partijen en lagere overheden tot stand. Het plan geeft aan hoe Rijkswaterstaat van 2010 tot 2015 het hoofdwatersysteem en het hoofdvaarwegennet gaat beheren en onderhouden. Nieuw is de doorkijk naar de periode na 2015, zeker voor het onderwerp veiligheid. Een andere grote uitdaging wordt het implementeren van de Kaderrichtlijn Water voor de rijkswateren. Het BPRW vormt een belangrijke basis voor de stroomgebiedsbeheerplannen, die de Europese Unie verplicht stelt, en anticipeert daarnaast op Natura 2000. Meer dan zeventig procent van de voor natuur aangewezen gebieden ligt immers direct in en om rijkswateren.

Droge voeten

Kustverdediging

Rijkswaterstaat heeft de taak de Nederlandse kustlijn op de plaats te houden waar deze in 1990 lag: de basiskustlijn. Voor het handhaven van de kustlijn moet jaarlijks gemiddeld twaalf miljoen kubieke meter zand worden opgespoten. In 2008 suppleert Rijkswaterstaat slechts 1,2 miljoen kubieke meter zand op het strand en 6,2 miljoen kubieke meter

zand onder water. De vertraging wordt opgelopen, omdat de benodigde vergunningen niet op tijd gereed zijn. Voor de kustsuppleties in de Natura 2000-gebieden moet namelijk een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet aangevraagd worden. Deze procedure levert een vertraging op in 2008, met als gevolg dat het grootste deel van het suppletieprogramma pas in 2009 kan worden uitgevoerd. Voor het waarborgen van de veiligheid heeft deze vertraging echter geen gevolgen, omdat de kustlijn structureel gesuppleerd wordt.

Stormvloedkeringen

Ter beveiliging van ons land tegen de zee is een aantal stormvloedkeringen aangelegd dat bij hoogwater gesloten kan worden. Rijkswaterstaat heeft vier stormvloedkeringen in beheer: de Oosterscheldekering, de Stormvloedkering Nieuwe Waterweg (de Maeslantkering), de Hartelkering en de Stormvloedkering Hollandsche IJssel. Uit onderzoek blijkt dat het beheer en onderhoud van de stormvloedkeringen anders georganiseerd moet worden om het risico van een doorbraak nog verder te verlagen (faalkansgericht beheer en onderhoud). Bij de Maeslantkering en de Oosterscheldekering leidt dit in 2008 tot een beter inzicht in het benodigde

langjarige onderhoud en het besef dat daar een hoger budget voor nodig is. In 2008 wordt bij de Maeslantkering gestart met de evaluatie van het sluitregime. De resultaten worden medio 2009 opgeleverd.

Landelijke rampoefening Waterproef

Nederland moet organisatorisch beter voorbereid zijn op de gevolgen van een grootschalige overstroming. Om te weten hoe de samenwerking tussen bestuurders en hulpverleners kan verbeteren wordt in november de landelijke rampoefening Waterproef gehouden. Bestuurders en hulpverleners moeten de gevolgen opvangen van de ergst denkbare overstromings-scenario's. Op dag één van de oefening is dat een superstorm voor de Nederlandse kust, vervolgens dreigt het rivierengebied te overstromen, waarna Flevoland op dag drie overspoeld wordt. Op de laatste dag van de oefenweek vindt in het Nijkerkernauw een omvangrijke reddingsoperatie plaats. Rijkswaterstaat speelt een belangrijke rol in de informatievoorziening door aan het crisiscentrum de meest actuele en verwachte waterstanden door te geven en te adviseren over waterkeringen en stormvloedkeringen. Bovendien helpt Rijkswaterstaat ook bij de voorbereiding van een evacuatie via het



Niet alleen vergunningen

Als senior adviseur vergunningverlening houd ik me natuurlijk met vergunningen bezig en wel voor baggerspecie. Maar daarnaast heb ik legio andere taken en dat maakt mijn werk bij Rijkswaterstaat zo leuk. Begin 2008 heb ik bijvoorbeeld mijn afdelingshoofd mogen vervangen wegens zwangerschapsverlof. Daarna ben ik gevraagd voor een nogal 'gevoelig' dossier: het uniformeren van arbeidsvoorwaarden van collega's op de schepen. Een uitdagende klus, vooral vanwege het voor mij totaal onbekende vakgebied. Goed vind ik ook dat vergunningverleners van verschillende diensten regelmatig overleggen. Eigenlijk zouden we een landelijke pool van vergunningverleners moeten hebben. Wie weet komt die er ook ooit.

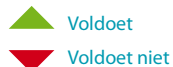
Rona Vink,
senior adviseur vergunningverlening

Prestatieafspraken hoofdwatersystemen

“U bent beschermd tegen het water en wij zijn paraat in extreme situaties”

Rijkswaterstaat zorgt voor voldoende en schoon water. Verder zorgen we ervoor dat Nederland goed is voorbereid op hoogwater en droogte. Rijkswaterstaat communiceert proactief over maatregelen en oefent regelmatig voor het geval dat er een extreme situatie ontstaat.

Rijkswaterstaat onderhoudt de stuwen, spuien, sluisen en gemalen goed, zodat ze altijd open en dicht kunnen en water goed wordt verdeeld.	Streefniveau ¹	Norm 2008 ²	Score 2008	
X % van de stuwende en spuiende kunstwerken kunnen te allen tijde geopend en gesloten worden en gemalen kunnen te allen tijde aan en uit.	100%	100%	99,5%*	▼
Rijkswaterstaat inspecteert regelmatig de dijken, waterkeringen en kustlijn om te bepalen of deze nog veilig zijn. Als de veiligheid in het geding dreigt te komen, nemen we tijdig maatregelen.				
X % van de primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen etc.) en andere werken die direct buitenwater keren, blijven in kerende staat zoals gemeten in 2006.	100%	62%	62%**	▲
Rijkswaterstaat houdt de kustlijn in stand door regelmatig voor de kust of op het strand zand aan te brengen.				
Rijkswaterstaat suppleert jaarlijks volgens een vastgesteld programma een aangegeven hoeveelheid zand voor de kust om zo de basiskustlijn en het kustfundament in stand te houden (meeteenheid: gemiddeld aantal m ³ zand).	gemid. 12 mln.	12,87 mln.	7,46 mln.***	▼
Rijkswaterstaat communiceert proactief voor het geval dat er een extreme situatie op het gebied van water ontstaat.				
Rijkswaterstaat verstrekt informatie binnen afgesproken termijnen over de maatschappelijk vitale processen hoogwater, laagwater, waterkwaliteitsproblemen en ijsgang (meeteenheid: percentage berichtgeving op orde).	n.v.t.	90%	86%	▼
Rijkswaterstaat maakt goede en harde afspraken met bedrijven zodat de vervuiling in het water tot een minimum wordt beperkt.				
Rijkswaterstaat rondt vergunningen af binnen de wettelijke termijnen en beziet de vergunningen binnen de wettelijke termijnen. (meeteenheid: percentage vergunningen binnen wettelijke termijn afgerond en bezien).	95%	80%	81%	▲



- Het streefniveau, ook wel basisonderhoudsniveau genoemd, geeft aan welk minimumpakket aan maatregelen op het gebied van beheer en onderhoud noodzakelijk is om de hoofdwatersystemen van Rijkswaterstaat op lange termijn in stand te houden en naar behoren te laten functioneren.
- De norm die het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2008 met Rijkswaterstaat heeft afgesproken.

- * Rijkswaterstaat voert (regulier) onderhoud uit aan de kunstwerken. Tijdens dergelijk onderhoud functioneren de werken tijdelijk niet.
- ** 'De toestand van de primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen etc.) en andere werken die direct buitenwater keren' is in 2008 niet veranderd, score 100%. Aangezien uit de zogenaamde tweede toetsing blijkt dat 62% van de primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk voldoet aan de Wet op de Waterkeringen, is dat percentage in bovenstaande tabel opgenomen. In 2015 moeten alle primaire Rijkswaterstaatkeringen voldoen aan deze wet.
- *** Aan het begin van 2008 lopen de suppleties vertraging op als gevolg van de aanvraag van de Natuurbeschermingswet vergunning. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat te maken met een krappe zandmarkt, waardoor de productiemogelijkheden beperkt worden en de markt hogere prijzen vraagt (mede door stijgende olieprijs).



hoofdwegennet en bij het begeleiden van de verkeersstromen, als miljoenen mensen zich moeten verplaatsen. Ook al gaat er veel goed, juist de leermomenten maken er een geslaagde rampen-oefening van.

Ruimte voor de Rivier

Het Nederlandse rivierengebied moet beter beschermd worden tegen overstromingen. Het land achter de hoge dijken is in de loop der eeuwen

Ruimte voor de Rivier moet leiden tot een betere bescherming tegen overstroming van Rijn en Maas

gedaald, terwijl de verwachte hoeveelheid neerslag toeneemt. Om de afvoercapaciteit van de Nederlandse rivieren groter te kunnen maken heeft het kabinet in 2006 met de Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier (PKB) een pakket van veertig maatregelen vastgesteld. Belangrijkste doel is het Nederlandse stroomgebied van de Rijn en een gedeelte van de Maas beter tegen overstroming te beschermen, bijvoorbeeld

door uiterwaardvergraving, zomerbedverdieping, kribverlaging of dijkteruglegging. Een tweede doel is de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied te versterken.

De PKB wordt momenteel uitgewerkt in concrete planstudies. Samenwerking tussen de betrokken overheden – gemeentes, waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat – is hierbij van groot belang. Per maatregel neemt één van de overheden (de

initiatiefnemer) het voortouw. De Projectdirectie Ruimte voor de Rivier bewaakt de samenhang van het totale project. Deze faciliteert de initiatiefnemers en ziet toe op de voortgang. Wanneer de planstudies gereed zijn, start de uitvoeringsfase.

Hondsbroeksche Pleij

Op de Hondsbroeksche Pleij in Westervoort wordt 25 september 2008 het regelwerk voor de afvoer-

verdeling tussen Rijn en IJssel geopend en hiermee het Europese project Sustainable Development of Foodplains (SDF) voltooid. Een succesvolle afronding van een zesjarige samenwerking tussen Nederland en Duitsland om het stroomgebied van de Rijn rond Westervoort duurzaam te beschermen tegen hoogwater.

Ontpoldering Overdiepse polder

In 2008 geeft de staatssecretaris haar goedkeuring aan het planontwerp voor ontpoldering van de Overdiepse polder, dat samen met betrokken overheden, bewoners en ondernemers uit de regio ontworpen is. Het terpenproject 'Overdiepse Polder' van de provincie Noord-Brabant wint in 2008 een internationale prijs voor Waterbewust Ontwerpen en Wonen.

Dijkverlegging Westenholte

Om de IJssel meer ruimte te geven zal de dijk bij Westenholte driehonderd meter landinwaarts worden verplaatst. Hierdoor daalt de waterstand bij Zwolle met circa dertien centimeter. Rijkswaterstaat stelt in overleg met bewoners het ontwerpplan vast. In 2008 keurt de staatssecretaris dit ontwerpplan goed.



Informatie voor de toekomst

Rijkswaterstaat is een belangrijke partij bij de uitvoering van het Beheerplan Rijkswateren 2009-2015 (BPRW). Het BPRW stelt veel hogere eisen aan de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en samenhang van informatie. Daarom inventariseert Rijkswaterstaat zijn ICT voor de hoofdwatersystemen en ontwikkelt een plan om een betrouwbare en efficiënte uitvoeringspartner te zijn. Ook worden er in 2008 grote stappen gemaakt met de bediening van bruggen en sluisen op afstand in Zeeland. Hierdoor wordt het mogelijk om met minder medewerkers in de bediening een betere service te leveren aan de recreatie- en beroepsvaart.

Stuwen in de Lek

Bij de renovatie van de stuwen in de Lek in 2008 wordt de aanbestedingsprocedure afgebroken. De biedingen zijn aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Het project is geëvalueerd in samenwerking met de markt. In 2009 worden de op korte termijn noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden voorbereid. Tegelijkertijd zal er een nieuwe aanpak opgesteld worden om de drie sluis- en stuwcomplexen volledig te renoveren.

Afsluitdijk: verder kijken dan veilig is

Is het mogelijk om de Afsluitdijk te versterken en te combineren met duurzame energie, natuurbehoud, recreatie en vervoer? Dat is het doel van het onderzoek naar de integrale verbetering van de Afsluitdijk. De ingrijpende opknapbeurt die de waterkering nodig heeft, biedt immers de gelegenheid om deze functies in de dijk en zijn omgeving samen te voegen. Daarbij grijpen we de kans om vanaf het vroegste stadium samen te werken met marktpartijen. De marktverkenning levert tal van ideeën op. Vier consortia van samenwerkende bedrijven werken hun visie nader uit. Elk plan bevat een versterking van de dijk, zodat het achterland veilig blijft en de zoetwatervoorziening voor drinkwater en landbouw

gegarandeerd. De consortia combineren creatief de functies natuurbehoud, duurzame energiewinning en recreatie. Door via de website uitgebreid te communiceren over de ontwikkelingen rondom het project kenmerkt het project zich door grote transparantie en een ongekennde snelheid van het proces, waarin Rijkswaterstaat, de provincies Fryslân en Noord-Holland en de gemeentes Wûnseradiel en Wieringen nauw samenwerken. Naar verwachting zal medio 2010 het kabinetsstandpunt over de voorkeursbeslissing worden vastgesteld.

Voldoende en schoon water

Blauwalg lastig uit te roeien

In 2008 zijn er minder problemen met blauwalg in het Gooi- en Eemmeer dan voorgaande jaren. Dat is te danken aan het weer én aan de maatregelen die Rijkswaterstaat neemt in samenwerking met de gemeente Almere. Luchtbellenschermen in het water helpen te verhinderen dat blauwalgen de haven binnendrijven. Als zich voor de havenmonding drijfslagen voordoen, zuigen afzuigunits die daar op. Dit en meer maatregelen helpen zware overlast te voorkomen. Om de ontwikkeling van algen en drijfslagen snel op

te sporen voert Rijkswaterstaat in de zomermaanden minimaal eens per week inspectievluchten uit boven de randmeren. De overlast die blauwalgen in het Volkerak-Zoommeer veroorzaken, valt te bestrijden door er een zoutwatergebied met beperkt getij van te maken. Dat is de conclusie van een door Rijkswaterstaat uitgevoerde verkenning. De mogelijke verzilting heeft wel gevolgen voor de zoetwatervoorziening in zuid-west-Nederland. De gevolgen worden nog onderzocht.

Natuurlijker Markermeer-IJmeer

Met de aanleg van de Houtribdijk tussen Enkhuizen en Lelystad is het water in het Markermeer en IJmeer afgesloten van het IJsselmeer. De waterkwaliteit voldoet niet aan de Europese normen. Doordat het water veel slib en weinig voedsel bevat, zijn vogels, vissen en planten in aantal en verscheidenheid afgenomen. Gezien de plannen die er zijn voor buitendijkse woningbouw en uitbreiding van (water) recreatie en infrastructuur, zijn maatregelen nodig die de leefomstandigheden van vogels en vissen verbeteren. Hiervoor is een ecologisch systeem nodig dat tegen een stootje kan. Onder leiding van de provincies Flevoland en Noord-Holland houdt een stuurgroep van overheden en maatschappelijke organisaties zich bezig met het project Toekomst Markermeer-IJmeer.





Een nieuwe rol

Ik heb in 2008 veel bijzonder professioneel opgestelde vragen voor planstudies gezien vanuit Rijkswaterstaat. Het is gedurfd om je een totaal nieuwe rol aan te meten, maar we zijn er erg enthousiast over.

De rol van Rijkswaterstaat wordt goed neergezet en daarmee kan de creativiteit van de markt optimaal worden benut. Het geeft ons ook de mogelijkheid tot internationale profilering. In het buitenland staan vragen van Rijkswaterstaat nog altijd borg voor grote belangstelling. Dat is een win-winsituatie die voor unieke exportmogelijkheden zorgt.

Marjan den Braber,
advies- en ingenieursbureau DHV

Rijkswaterstaat participeert in deze stuurgroep. Dit resulteert in 2008 in de aanbesteding van het proefproject Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer. Op basis van de uitkomsten van dit proefproject zal tot 2015 een programma van corrigerende natuurmaatregelen worden uitgevoerd.

Noordzee

De gehele Noordzee beslaat ongeveer 575.000 km². Er grenzen acht landen aan; het Nederlandse deel van Noordzee neemt circa 58.000 km² in, ruim anderhalf keer het landoppervlak van Nederland. Dit is één van de meest intensief gebruikte zeeën ter wereld. Beheer van de Noordzee is dan ook niet alleen een zaak van Nederland. In eigen land spelen meerdere ministeries een rol bij het beheer, dat Rijkswaterstaat coördineert. De Noordzee is het grootste natuurgebied van Nederland. De kust en de zee worden vooral gewaardeerd om de ruimte, de weidsheid en de kracht van water en wind. De Waddenkust en de Voordelta, het zeegebied voor de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, zijn wettelijk beschermde natuurgebieden. De Voordelta, voor de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, is een van de negentien rijkswateren die de Europese Unie heeft aangemerkt

als een Natura 2000-gebied. Sinds de vaststelling van het beheerplan is de Voordelta het eerste Natura 2000-gebied in Nederland met een eigen beheerplan. In de Voordelta wordt onder meer nagestreefd de beschermde natuur te compenseren die verloren gaat met de aanleg van de tweede Maasvlakte. Hiervoor dienen vijf rustgebieden, waar bepaald gebruik zoals visserij en recreatie verboden is en die Rijkswaterstaat sinds eind 2008 markeert met gele tonnen. Daarnaast is de grote boomkorvisserij, die de zeebodem ernstig verstoort door te vissen met netten die over de bodem slepen, verboden in het bodembeschermingsgebied van de Voordelta. Zo kan de bodemnatuur in enkele jaren herstellen en krijgen vogels en bodemfauna die door de tweede Maasvlakte hun leefgebied verliezen, dat weer terug in de Voordelta waar ze voldoende voedsel en rust vinden.

Betrouwbare en bruikbare informatie

Betrouwbare informatie over water

In Nederland leven we veilig achter de dijken. Bij stormachtig weer en hoge (zee)waterstanden moeten we echter extra alert zijn en is bewaking van de waterkeringen nodig. Als er gevaarlijke situaties

Als er gevaarlijke situaties voor de waterkeringen dreigen te ontstaan, waarschuwt Rijkswaterstaat de dijk- en keringbeheerders

voor de waterkeringen dreigen te ontstaan, waarschuwt Rijkswaterstaat de dijk- en keringbeheerders. Maar niet alleen de dijkbeheerder, ook de binnenvaartschipper, de boer, de zeiler, of het gezin dat een dagje naar het strand gaat, hebben belang bij tijdige en betrouwbare informatie. Rijkswaterstaat werkt daarom dagelijks aan het verzamelen van de benodigde gegevens om belanghebbenden op de juiste manier te informeren en indien nodig te alarmeren. Met de ingebruikname in 2008 van een geavanceerd en innovatief meet-

systeem bewaakt Rijkswaterstaat de waterkwaliteit van onze grote rivieren. Innovatief omdat het hele meetproces, van monstername tot en met publicatie van onderzoeksgegevens, volledig is geautomatiseerd. Dit bespaart geld, tijd en is bovendien veilig voor de analist. En transparant is het systeem ook: iedereen kan dagelijks via aqualarm.nl zien hoe het met de waterkwaliteit in de Rijn en de Maas is gesteld. Dit is van belang, omdat het water uit deze rivieren wordt gebruikt om drinkwater van te maken.

Watermonitor

Rijkswaterstaat ontwikkelt de Watermonitor die in juni 2008 van start gaat. Met de Watermonitor wordt onderzocht wat de gemiddelde Nederlander weet over waterecologie, bescherming tegen wateroverlast, overstroming en droogte. Er blijkt slechts weinig kennis en bewustzijn aanwezig over problemen rond waterkwaliteit en droogte. Wel is het merendeel van de respondenten zich bewust van de dreiging van een watersnoodramp. Het kabinet wil de kennis over water(beheer) en het waterbewustzijn van alle Nederlanders vergroten. De resultaten van de jaarlijks terugkerende Watermonitor toont waar de hiaten zitten. Om het bewustzijn te vergroten zal Rijkswaterstaat samen met waterschappen burgers zoveel mogelijk betrekken bij allerlei lokale projecten. Hoe groter het bewustzijn van de (lokale) waterproblematiek, hoe groter het draagvlak voor soms ingrijpende maatregelen en hoe efficiënter Rijkswaterstaat kan zorgen voor droge voeten, schoon en voldoende water.



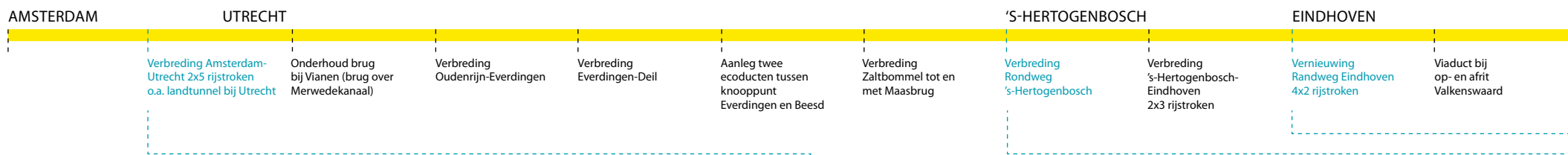


Nu de pijlen op
de verkeersborden
zijn omgedraaid
ben ik sneller
op mijn bestemming



Hoofdwegennet

Zorgen voor vlot en veilig verkeer over de weg en voor betrouwbare en bruikbare informatie. Dat is het doel van de activiteiten van Rijkswaterstaat op het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat heeft als beheerder en verkeersmanager de taak om het verkeer in goede banen te leiden, incidenten snel af te handelen en de weggebruiker te informeren. Rijkswaterstaat bouwt door aan de weg.



Corridor A2

De rijksweg A2 is de belangrijkste noord-zuidverbinding tussen Amsterdam en Maastricht en is met 212 kilometer de op één na langste rijksweg van Nederland. De forse toename van het verkeer zorgt voor steeds langere files. Rijkswaterstaat werkt daarom de komende jaren intensief aan verbreding en vernieuwing van de A2 en neemt daarbij tevens maatregelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de directe omgeving van de autosnelweg te verbeteren.

Uiteraard gaat deze omvangrijke operatie met extra verkeershinder gepaard. Om die overlast zoveel mogelijk te beperken wordt de hele corridor aangepakt via een integrale netwerkbenadering waarin Rijkswaterstaat intensief samenwerkt met alle betrokken partijen, zoals regionale partners en bedrijfsleven. De diverse deelprojecten worden zoveel en zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Ook zet Rijkswaterstaat verschillende communicatiemiddelen in om de weggebruiker goed te informeren over te verwachten oponthoud. Verder onderzoekt en past Rijkswaterstaat voortdurend verkeersmaatregelen aan om de doorstroming te verbeteren en ontwikkelt mobiliteitsmaatregelen om weggebruikers een slimme keuze te bieden om files te voorkomen/vermijden. Zo biedt Rijkswaterstaat forensen de A2 MinderHinderPas waarmee ze voor hun woon-werktraject gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Amsterdam-Utrecht

Rond Utrecht komen er de komende jaren vele duizenden woningen bij, waardoor de A2 daar verbreed moet worden vanwege langere files. Vanaf Maarssen wordt de A2 2x3-baans voor het doorgaande verkeer, met daarnaast een parallelle rijbaan voor het lokale verkeer. Om de stad Utrecht niet te splijten wordt de weg over een lengte van ruim anderhalve kilometer overkapt.



- Aanleg extra rijstrook Leenderheide-Valkenswaard
- Groot Onderhoud Eindhoven-Maarheeze
- Groot Onderhoud viaducten Kerensheide-Maastricht
- Groot Onderhoud Maasbracht-Kerensheide
- Aanleg spitsstrook Maasbracht-Kerensheide
- Aansluiting A73 op A2 bij Sint Joost
- Aanleg ecoducten Kruisberg (bij Kruisdonk) en Weerterbergen (bij Budel)
- Groot Onderhoud Maastricht-Belgische grens
- Groot Onderhoud Kelpen-Wessem
- Groot Onderhoud Maasbrug bij Wessem
- A2 ombouw Maastricht (tunnel)

Rondweg 's-Hertogenbosch

In 2002 is de A2 langs 's-Hertogenbosch tussen de Maas en Vught al uitgebreid tot een 2x3-baansweg. In de komende jaren wordt gewerkt aan een extra uitbreiding tot een 2x4-baansweg. Voor het doorgaande en lokale verkeer komen aparte hoofd- en parallelbanen die via een bomenrij van elkaar gescheiden zijn.



Randweg Eindhoven

De Randweg A2 Eindhoven wordt de komende jaren uitgebreid van een 2x2-baans- tot een 2x4-baansweg. De aanleg van de parallelstroken is afgerond, waardoor het huidige A2-tracé vrij is van verkeer en volledig kan worden vernieuwd. Bijna alle aansluitingen op de Randweg Eindhoven blijven bestaan, maar worden aangepast aan de nieuwe situatie.



Hoofdwegennet

Hoofdrijbanen in beheer (in km)	5.734
Verkeerscentrales	6
Spits-, buffer en plusstroken	25
Tunnelcomplexen	14
Beweegbare bruggen	59
Vaste bruggen	658
Viaducten	2.539



Vlot over de weg

Ontwikkeling verkeersmanagement

Om zoveel mogelijk auto's over het asfalt te laten rijden zoekt Rijkswaterstaat steeds naar nieuwe manieren om het verkeer te 'managen'. Met behulp van camera's en signaleringssystemen houden de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat de actuele situatie op de snelwegen voortdurend in de gaten. Om vervolgens de weggebruiker te informeren over alternatieve routes en reistijden. Dat gebeurt bijvoorbeeld met informatie op dynamische route informatie panelen (DRIP's), de grote elektronische borden boven en langs de weg.

Maatregelen in 2008 zijn:

- Verbetering van de informatie aan de weggebruiker door het plaatsen van 84 DRIP's, waaronder enkele tientallen langs de wegen bij de Oosterschelde in Zeeland. Op de grafische panelen is informatie te zien over bijvoorbeeld filelengtes, omleidingsroutes en windwaarschuwingen.
- Plaatsing van 122 camera's op dertien trajecten. Hierdoor worden incidenten eerder gesignaleerd en kunnen ze sneller worden opgelost.

- Dit bevordert de veiligheid en vermindert de files.
- Uitvoering van kleine infrastructurele maatregelen, zoals het verlengen van de vluchtstrook of het aanbrengen van een extra opstelstrook, op zeven locaties waar een gebrek aan capaciteit tijdens de spits tot files leidt.

Rijkswaterstaat kan verkeersstromen ook beïnvloeden door de maximumsnelheid aan te passen. Aanpassing van de snelheid kan de doorstroming verbeteren, de verkeersveiligheid vergroten en de belasting van het milieu verminderen. Dat gebeurt al bij files, ongelukken en extreme weersomstandigheden met tijdelijke maximumsnelheden van 50 en 70 kilometer per uur. Maar Rijkswaterstaat wil het systeem in meer situaties gaan toepassen en met meer verschillende maximumsnelheden, namelijk tussen 50 en 120 kilometer per uur. Dit onder het motto: sneller rijden als het kan, langzamer als het moet. In 2008 worden vier proeven voorbereid. Op de A1 tussen Bussum en Muiderberg worden eind 2008 de systemen geïnstalleerd voor een proef met snelheidsverhoging bij rustig verkeer. Deze proef start in januari 2009. In 2008 wordt de planfase voor de Praktijkproef Verkeersmanagement Amsterdam afgerond met het plan voor de realisatie. Het doel hiervan is

Er wordt voortdurend gezocht naar nieuwe ideeën om de weg zo snel mogelijk vrij te krijgen

concreet vorm te geven aan de regionale samenwerking tussen alle wegbeheerders in dit gebied.

Incidentmanagement

35.000 incidenten met personenauto's en 4.000 voorvallen met vrachtwagens zorgen voor veel

schade en persoonlijk leed in 2008. En voor extra maatschappelijke schade als gevolg van files. Daarom zorgen de weginspecteurs voor een snelle afhandeling voor de slachtoffers én de weggebruikers. Rijkswaterstaat zoekt voortdurend naar nieuwe ideeën om de rijbaan na een ongeluk weer zo snel

Meer Geel op de Weg

De weginspecteurs zijn de gastheren van Rijkswaterstaat op de weg. Ze zijn onder andere verantwoordelijk voor de inspectie van de wegen en helpen de hulpdiensten bij ongelukken en andere verstoringen, omdat zij veelal als eerste ter plaatse zijn. Rijkswaterstaat wil de verkeershinder als gevolg van incidenten zoveel mogelijk beperken. Daarvoor is een goede communicatie met politie, brandweer, ambulancedienst en bergers cruciaal. Rijkswaterstaat leidt daarom in 2008 veertig coördinatoren op die bij grote incidenten het eerste aanspreekpunt zijn voor de hulpdiensten.

Rijkswaterstaat doet in 2008 een proef met mobiele camera's op de voertuigen van weginspecteurs. Met behulp van de camera's kan de verkeerscentrale meekijken met de weginspecteurs. Rijkswaterstaat verwacht dat daarmee een deel van de ongeveer 20.000 ongevallen per jaar op de snelweg sneller afgehandeld kan worden. Bovendien ontlast de camera de weginspecteur ter plekke, waardoor deze meer tijd heeft voor zijn overige werkzaamheden zoals slachtofferhulp, situatie veiligstellen en het verkeer regelen. In deze proef worden de livebeelden gedeeld met de politie, brandweer en de verzekeraarshulpdienst. Rijkswaterstaat verwacht dat dit de samenwerking met de hulpdiensten verder versterkt. De proef vindt plaats in Oost- en Noord-Nederland waar nog weinig camera's langs de kant van de weg staan. Na evaluatie van de proef beslist Rijkswaterstaat of de mobiele camera's ook ingezet worden in andere delen van het land.

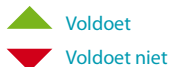


Prestatieafspraken Hoofdwegennet

'Vlot en veilig rijden op de weg met een betrouwbare reistijd'

Ben ik op tijd? Elke weggebruiker wil graag weten hoe lang zijn reis duurt. Betrouwbare reistijd noemen wij dat. Rijkswaterstaat wil die betrouwbaarheid verbeteren. Wij zorgen ervoor dat u zo min mogelijk hinder heeft van het uitvoeren van onderhoud aan de weg. En wij informeren u snel en goed over deze hinder. Rijkswaterstaat zorgt er ook voor dat de wegen veilig zijn.

		Streefniveau ¹	Norm 2008 ²	Score 2008	
In meer dan 80% van de ongevallen in de spits is binnen 30 minuten een medewerker van Rijkswaterstaat op de plaats van het ongeval. Op drukke wegen zijn we binnen 15 minuten ter plaatse. Ter plekke zorgen we ervoor dat een veilige situatie rond het ongeval wordt gecreëerd en dat de weg weer zo snel mogelijk vrij is voor het verkeer.					
Aanrijtijden	15 minuten	n.v.t.	80%	82%*	▲
	30 minuten	n.v.t.	80%	93%	▲
Rijkswaterstaat plaatst informatie over aanwezige files en alternatieve routes op de elektronische borden boven de weg. Rijkswaterstaat geeft deze informatie ook door aan radio, teletekst en internet.					
Op alle bemeten wegvlakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd, betrouwbare reis- en route-informatie geleverd die binnen vijf minuten zowel beschikbaar is voor de DRIP's als voor de serviceproviders.		95%	90%	91%	▲
Rijkswaterstaat zorgt er voor dat wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels voldoen aan de wettelijke eisen zodat ze veilig zijn. Als er situaties ontstaan die de verkeersveiligheid verminderen, neemt Rijkswaterstaat binnen 24 uur maatregelen om de veiligheid weer te waarborgen.					
Minstens X % van de verhardingen voldoet aan de onderhoudsnormen.		95%	95%	97%**	▲
Minstens X % van de viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels voldoen aan de onderhoudsnormen.		90%	78%	88%***	▲
In minstens X % van de verkeersonveilige situaties dienen binnen 24 uur passende maatregelen te worden genomen.		100%	100%	100%	▲



- Het streefniveau, ook wel basisonderhoudsniveau genoemd, geeft aan welk minimumpakket aan maatregelen op het gebied van beheer en onderhoud noodzakelijk is om het hoofdwegennet van Rijkswaterstaat op lange termijn in stand te houden en naar behoren te laten functioneren.
- De (tussen)norm die het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2008 met Rijkswaterstaat heeft afgesproken.

- * Het is voor de weginspecteurs van Rijkswaterstaat moeilijk de norm 'aanrijtijden - 15 minuten' te halen op plekken waar de vluchstrook is vervangen door een spitsstrook, want hier kunnen ze niet langs het verkeer rijden.
- ** In de loop van 2008 zijn door Rijkswaterstaat op een relatief groot aantal plaatsen op de verhardingen stroefheid- en spoorvormingsoverschrijdingen geconstateerd. Op deze locaties zijn passende maatregelen genomen, soms tijdelijk in de vorm van snelheidsbeperkingen.
- *** De kunstwerken, zoals viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels, voldoen aan de normen. De komende jaren zal deze prestatie echter onder druk komen te staan. Ook zullen binnen vijf jaar tien stalen bruggen moeten worden versterkt of vervangen, om in de toekomst de veiligheid te kunnen waarborgen.



mogelijk vrij te krijgen. In nauwe samenwerking met politie en het Openbaar Ministerie gaat in oktober 2008 een proef van start die het sporenonderzoek moet versnellen. In Noord-Holland zijn vijf auto's van weginspecteurs uitgerust met camera's. De weginspecteur zet deze camera in bij incidenten op de snelweg. De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat heeft zo live zicht op het incident. Doel van de proef is om een deel van de ongevallen op de snelweg sneller af te handelen. In deze proef worden de livebeelden gedeeld met politie, brandweer en de verzekeraarshulpdiensten. De resultaten van de proef worden in het voorjaar van 2009 verwacht.

Ongelukken met vrachtwagens hebben een grote invloed op de doorstroming. Het vergt veel tijd om een gekantelde vrachtwagen te bergen. Meestal gebeurt dat met grote kranen, waarbij vaak de hele rijbaan wordt afgezet. Tien grote bergingsbedrijven schaffen in 2008 na een proef van Rijkswaterstaat hefkussens aan. Die worden onder de gekantelde vrachtwagen gelegd en opgepompt. Overladen is niet meer nodig en de kussens nemen veel minder ruimte in beslag, waardoor de overlast wordt beperkt. Het is belangrijk dat hulpdiensten de plaats van een

ongeval snel kunnen bereiken. Maar veel weggebruikers weten niet dat hulpdiensten tussen het verkeer door moeten rijden op weggedeelten waar geen vluchtstrook is. Vandaar de campagne die in 2008 wordt gestart: 'Geef hulpdiensten de ruimte', onder andere met borden langs de snelweg.

FileProof

FileProof, het driejarig programma voor de vermindering van files op korte termijn, loopt eind 2008 af. In het kader hiervan worden zestig maatregelen op duizend locaties in de praktijk beproefd, waarbij Rijkswaterstaat nauw samenwerkt met mede-wegbeheerders, weggebruikers, maatschappelijke organisaties en decentrale overheden. Voorbeelden van succesvolle nieuwe maatregelen zijn het incidentmanagement, de informatie over fileverwachtingen met plusjes en minnetjes op de informatiepanelen en de inzet van verplaatsbare 'barriers', onder meer op de Haringvlietbrug en de Hollandse Brug. Met een verplaatsbare barrier kan de indeling van de rijbanen snel worden aangepast. Dankzij de inzet van deze speciale machines vlotten de werkzaamheden op de Hollandse Brug zodanig dat zij drie maanden eerder dan gepland gereed zijn. Het Groene Golfteam is een groep verkeerskundigen

Informatie voor de toekomst

Rijkswaterstaat is een belangrijke partij bij de uitvoering van het Verkeersmanagement 2020 (VM2020). Het VM2020 stelt onder andere hoge eisen aan het tijdig en continu leveren van informatie aan weggebruikers. Daarom is het belangrijk dat verkeerscentrales onderling goed informatie kunnen uitwisselen en ook taken van elkaar kunnen overnemen. In 2008 wordt dan ook het technisch ontwerp voor de verkeerscentrale van morgen opgeleverd.

Hoogste tevredenheid automobilisten 2008 (% zeer tevreden automobilisten)

1. Blauwe borden (leesbaarheid, juistheid en plaatsing)	--->	94%
2. Informatie op tekstkarren	--->	91%
2. Breedte rijstroken	--->	91%
4. DRIP's	--->	89%
5. Zichtbaarheid strepen en lijnen	--->	85%

Laagste tevredenheid automobilisten 2008 (% zeer tevreden automobilisten)

1. Parkeerplaatsen (veiligheid, reinheid en voorzieningen)	--->	50%
2. Snelheid beschikbaarheid weg na ongeval	--->	51%
3. Beschikbaarheid informatie omleidingsroutes bij werkzaamheden	--->	59%
4. Betrouwbaarheid inschatten reistijden	--->	61%
4. Doorstroommaatregelen	--->	61%
4. Tijdstip werkzaamheden	--->	61%

Hoogste tevredenheid vrachtwagenchauffers 2008 (% zeer tevreden automobilisten)

1. Blauwe borden (leesbaarheid, juistheid en plaatsing)	--->	96%
2. Informatie op tekstkarren	--->	89%
3. Informatie over wegwerkzaamheden	--->	84%
4. Wegmarkering	--->	80%
5. Veiligheid parkeerplaatsen overdag	--->	79%
5. DRIP's	--->	79%

Laagste tevredenheid vrachtwagenchauffers 2008 (% zeer tevreden automobilisten)

1. Veiligheid parkeerplaatsen 's nachts	--->	20%
2. Doorstroommaatregelen	--->	43%
2. Snelheid beschikbaarheid weg na incident	--->	43%
4. Veilige plaats bij pech	--->	48%
5. Hinderbeperking bij werkzaamheden	--->	51%





Ontwikkeling van voertuigverliesuren in files

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Index voertuigverliesuren in files	100	117	107	110	119	129	143	157	158
Voertuigverliesuren in files (in mln.)	30.8	36.1	33.1	34.0	36.7	39.6	44.0	48.4	48.8
Jaarlijkse groei voertuigverliesuren in files	-	17%	-8%	3%	8%	8%	11%	10%	1%

die na analyse van de doorstroming bij verkeersregelinstallaties op kruispunten en doorgaande wegen adviezen uitbrengt voor mogelijke verbeteringen. Zij gaan in 2009 door met hun activiteiten.

partners als gemeentes en aannemers tijdig afspraken maken over toekomstige onderhoudswerkzaamheden. Het onderhoud aan de wegen wordt in 2008 zodanig uitgevoerd, dat de hinder voor de gebruiker beperkt blijft. De filezwaarte kan als gevolg van wegwerk-

Het onderhoud aan de wegen krijgt ook in 2008 veel aandacht

Veilig over de weg

Meerjarenprogramma beheer en onderhoud

Een landelijk meerjarenprogramma voor het beheer en onderhoud van de wegen zorgt ervoor dat Rijkswaterstaat zijn beschikbare onderhoudsbudgetten optimaal kan besteden en het noodzakelijke wegonderhoud tijdig kan uitvoeren. De landelijke programmering draagt daarmee bij aan het realiseren van de service level agreements (SLA's) met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorts helpt het landelijke programma de planning van de verschillende projecten zo op elkaar af te stemmen, dat de overlast voor de weggebruiker zo klein mogelijk is. Ook kan Rijkswaterstaat nu met externe

zaamheden in 2008 beperkt blijven tot 4,8 procent van de totale filezwaarte. Mede als gevolg hiervan is de publiekswaardering van automobilisten over Rijkswaterstaat gestegen tot 75 procent.

Stroef asfalt

Een kwalitatief goed wegdek is belangrijk voor de veiligheid van de weggebruiker. Zo verkort stroef asfalt de remweg. Minder stroef asfalt is niet vaak dé oorzaak van een ongeluk, maar het kan wel een factor zijn in de ernst van het ongeluk. Daarom worden in Nederland strenge eisen aan de stroefheid van het asfalt gesteld. Rijkswaterstaat meet de stroefheid continu. Bij Breda en op diverse locaties in Zuid-Holland wordt geconstateerd dat de stroefheid



Productie op het Hoofdwegennet

Opgeleverd:

- A73 Venlo-Maasbracht (met vooralsnog beperkte openstelling van de tunnels)
- A12/A18 Knooppunt Oud-Dijk
- A50 Knooppunten Valburg en Ewijk
- N31 Zurich-Harlingen
- N14 Wassenaar-Leidschendam
- A1 Hoevelaken-Barneveld

Tracébesluiten:

- A5 Westrandweg
- A10 Tweede Coentunnel
- A2 Everdingen-Deil

Ontwerptractébesluiten:

- A12 Waterberg-Velperbroek
- A28 Zwolle-Meppel
- N50 Ramspol-Ens

bij sommige wegvakken onder de norm ligt.

Het gebruik in het verleden van een zachtere

steensoort die sneller glad wordt, is de oorzaak.

Een deel van de wegvakken wordt in het najaar

opgeruwd. Van de resterende delen wordt in 2009

de deklaag vervangen. Daarnaast inventariseert

Rijkswaterstaat op welke locaties de bewuste

steensoort nog meer is gebruikt. De kwaliteit van

die wegvakken wordt intensief gemeten om

verrassingen te voorkomen.

Groot Onderhoud

Het onderhoud aan de wegen krijgt ook in 2008

veel aandacht. Niet alleen om achterstanden weg te

werken, maar vooral ook om de kwaliteit van het

wegennet op peil te houden. Daardoor wordt de

kans op files door ongeplande reparatiewerkzaam-

heden zoveel mogelijk beperkt.

Rijkswaterstaat wil de hinder als gevolg van werk-

zaamheden zo gering mogelijk houden. In verband

daarmee introduceert Rijkswaterstaat een nieuwe

service, de zogeheten Minder Hinder Pas. De primeur

is voor automobilisten die veel gebruik maken van de

A2. Om het leed als gevolg van de vele werkzaam-

heden aan de A2 enigszins te verzachten kunnen

weggebruikers voor een relatief klein bedrag een

trajectkaart voor de trein aanschaffen. De pas krijgt

in 2009 navolging op andere trajecten. In Zuid-Holland vinden vele werkzaamheden plaats,

met name tijdens de zomer. Zo wordt het hoofdweg-

dek van de Van Brienenoordbrug in de noord-richting

vervangen. Daarvoor gaat de brug zes dagen dicht. Mede door de timing in de zomervakantie en

de informatievoorziening, bijvoorbeeld met reistijden

voor verschillende routes op de informatiepanelen,

ontstaan er nauwelijks files. Dergelijke maatregelen

moeten de komende jaren steeds meer standaard

worden. Om tijdens verkeersoverlast door werk-

zaamheden alternatieven aan te bieden werkt

Rijkswaterstaat samen met aannemers, aanbieders

van openbaar vervoer, collega-wegbeheerders en

belanghebbenden als de transportbranche. Daarnaast

probeerde Rijkswaterstaat de werkzaamheden aan de

wegen zo goed mogelijk af te stemmen met lokale

overheden en bedrijfsleven. Zo is te voorkomen dat

een snelweg en een provinciale weg in dezelfde

regio tegelijkertijd worden afgesloten. Om dit te

realiseren werken alle betrokken partijen in diverse

regio's, zoals in Noord-Holland, samen.

Klachten

De onderstaande tabel toont de aantallen meldingen en klachten van trajecten waar grote werkzaamheden plaatsvinden in 2008. De A2 heeft de meeste meldingen en een laag klachtenpercentage. Dit geeft aan dat weggebruikers tevreden zijn over de werkzaamheden. Het hoge aantal meldingen houdt ook verband met de mobiliteitsmaatregelen van Rijkswaterstaat. Op trajecten waar grote hinder wordt verwacht, biedt Rijkswaterstaat openbaar vervoer aan tegen gereduceerde prijzen. De Informatielijn verwerkte ongeveer tweeduizend aanvragen en informatieverzoeken.

Werkzaamheden	Aantal	Klachten	% klacht
A7403	110	27,3	
A12	776	174	22,4
A9356	71	19,9	
A28	590	82	13,9
A16	598	80	13,4
A15	696	68	9,8
A61.440	136	9,4	
A13	458	41	9,0
A23.888	315	8,1	

Filetop-10 van 2008 (t/m december 2008)

	Weg	Van-naar	Koplocatie	Zwaarte km*min
1.	A2	Utrecht-'s-Hertogenbosch	Kerkdriel	--> 292.222
2.	A2	Utrecht-'s-Hertogenbosch	Culemborg	--> 287.886
3.	A4	Amsterdam-Delft	Brug over de Oude Rijn	--> 279.628
4.	A10	Ring West De Nieuwe Meer Coenplein	Coenplein	--> 253.647
5.	A50	Arnhem-Oss	Ewijk	--> 211.957
6.	A12	Utrecht-Den Haag	Nieuwerbrug	--> 211.145
7.	A15	Rozenburg-Ridderkerk	Vaanplein	--> 184.531
8.	A12	Utrecht-Arnhem	Driebergen	--> 177.606
9.	A20	Hoek van Holland-Gouda	Terbregseplein	--> 162.667
10.	A1	Amsterdam-Amersfoort	Muiden	--> 161.485



Direct resultaat

Ik werk twaalf jaar bij Rijkswaterstaat en dit is mijn vijfde functie. Dat geeft wel aan dat er bij deze organisatie genoeg ontplooiingskansen zijn. Ik ben inmiddels doorgegroeid tot manager van een leuk team dat via dynamisch verkeersmanagement dagelijks werkt aan een betere doorstroming van het verkeer. Alles wat we hier doen, bijvoorbeeld het bedienen van spitsstroken, heeft direct resultaat. Helaas ook als we eens een systeemstoring hebben of een steekje laten vallen. Verder ben ik erg blij met mijn persoonlijke coach, die manager is bij de rechtbank in Maastricht. Ondanks verschillende werkerterreinen hebben we veel gemeenschappelijke uitdagingen waarover we regelmatig kunnen sparren.

Chris Roovers,
hoofd operationeel verkeersmanagement

Tussen augustus en december 2008 wordt de rechterrijstrook van de A32 tussen de provinciegrens en Wolvega afgesloten vanwege scheurvorming en verzakking op de oostelijke rijbaan. De oorzaak hiervan is gelegen in een slechte fundering. Bij de aanleg van deze weg in 1987 is voor de fundering gebruik gemaakt van hoogovenslakken. Hoewel destijds werd voldaan aan alle geldende normen en voorschriften, heeft het gedrag van dit materiaal zich anders ontwikkeld dan verwacht. Om de hinder voor de weggebruikers zo kort mogelijk te houden zet Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de markt een spoedactie op. Binnen een zeer korte doorlooptijd wordt de fundering van de oostelijke rijbaan vervangen, wat nog voor kerst wordt afgerond. De westelijke weghelft komt in 2009 aan de beurt.



Bruggen

De Moerdijkbrug is één van de drukste bruggen van Nederland. De brug wordt veel intensiever gebruikt dan aanvankelijk gedacht, waardoor het rijdek aan vervanging toe is. Na ingrijpende restauratiewerkzaamheden gaat de Moerdijkbrug in 2008 weer helemaal open voor het wegverkeer. De stalen brug heeft een nieuwe laag zogeheten hogesterktebeton gekregen, dat geschikt is voor de stalen ondergrond. Na aanvankelijke problemen met het nieuwe materiaal wordt het project succesvol afgerond. Deze ervaring zal de komende jaren van pas komen bij het opknappen van nog veertien andere stalen bruggen.

Bij beide bruggen is door Rijkswaterstaat alles in het werk gesteld om de overlast voor de weggebruiker zo klein mogelijk te houden. Bijvoorbeeld met de proef 'Spitsmijden', waarbij automobilisten een geldbedrag konden verdienen door niet in de spits te rijden en door inzet van een pont voor vrachtauto's en fietsers bij de Hollandse Brug. Veel van zulke middelen worden voor het eerst met succes ingezet en krijgen inmiddels op meer plekken navolging.

Tunnels A73

Eind 2007 is bekend geworden dat de tunnels in de A73 later vrijgegeven zullen worden dan aanvankelijk

Bruikbare en betrouwbare informatie

Nationale Databank Wegverkeersgegevens

In de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW), die in december 2007 officieel van start gaat, worden actuele verkeersgegevens van de rijkswegen gekoppeld aan gegevens van provinciale en gemeentelijke wegen. Met deze informatie kunnen Rijkswaterstaat en de regionale partners het verkeer nog beter laten doorstromen. Bovendien krijgt de weggebruiker nog betere verkeersinformatie. Binnen een uniek samenwerkingsverband werkt Rijkswaterstaat zij aan zij met twaalf provincies, gemeentes en stadsregio's aan de oprichting van de NDW. Rijkswaterstaat is gastheer voor de NDW-organisatie. De databank zal in 2011 informatie over wegen bevatten die in totaal een afstand van circa 4.500 kilometer beslaan tegen 2.000 kilometer nu. Tegen die tijd is die informatie ook voor iedereen beschikbaar, bijvoorbeeld via internet en routeplanningssystemen. In 2008 vinden de belangrijkste aanbestedingen plaats om dit te bereiken. 2009 zal het jaar van de implementatie worden.

Door de Nationale Databank Wegverkeersgegevens krijgt de weggebruiker nog betere verkeersinformatie

Ook de Hollandse Brug gaat weer in beide richtingen open voor al het verkeer van en naar Almere. De betonnen brug wordt sinds 2007 uit voorzorg vanwege mankementen gesloten voor het vrachtverkeer. Door zware belasting van vrachtverkeer bestond de mogelijkheid dat er gaten vielen in het wegdek.

gepland, omdat de tunnelinstallaties nog niet voldoen aan de eisen. In 2008 wordt gewerkt om dit voor elkaar te krijgen. De technische complexiteit van het systeem en het feit dat moet worden voldaan aan de nieuwe wet tunnelveiligheid maken dit tot een lastige opgave.

Hoe worden reacties afgehandeld?

Reacties komen per e-mail, telefoon, brief of fax bij de Landelijke Informatielijn binnen. De vraag wordt in het registratiesysteem opgenomen en aan de verantwoordelijke dienst voorgelegd. Deze neemt de melding in behandeling en treft eventueel maatregelen. De dienst doet een terugmelding naar de Landelijke Informatielijn, die zorgt dat de melder een reactie krijgt.

Vraag klant - 4 april 2008

"Dagelijks rijd ik over de N50. Als de brug bij Rampspol open is geweest, zijn de verkeerslichten daar van slag. Het verkeer vanuit Emmeloord mag voortdurend doorrijden en wij staan langdurig te wachten totdat er een auto door rood gaat. Dan reageren de verkeerslichten wel. Er ontstaan zo enorme files. Kan daar wat aan gedaan worden?"

Antwoord Rijkswaterstaat - 10 april 2008

"We denken de mogelijke oorzaak gevonden te hebben. Nog deze week wordt een aanpassing gedaan. Graag willen we u vragen of u wilt kijken hoe het daarna loopt en indien u bereid bent hierover contact met ons te hebben."

Nieuwe bewegwijzering

Het Nederlandse wegennet wordt door alle drukte steeds ingewikkelder. De vaak complexe situaties vragen om heldere informatie voor de weggebruiker. Mede om die reden besluit Rijkswaterstaat in 2008 een nieuwe bewegwijzering in te voeren na een aantal jaren voorbereiding. Zo blijkt bij metingen op de proeflocatie Velperbroek, die in het kader van het project FileProof is uitgevoerd, dat het verkeer met de nieuwe borden inderdaad beter doorstroomt. In 2008 worden de eerste nieuwe borden op verschillende verkeersknooppunten geplaatst. Het belangrijkste verschil met de oude borden is dat de witte pijlen niet meer naar beneden wijzen, maar naar boven. Daardoor geven ze duidelijker een richting aan en komt de vormgeving overeen met de pijlen in de meeste navigatiesystemen. Een ander verschil is dat bij knooppunten de afstand tot het splitsingspunt wordt aangegeven.







Hoofdvaarwegennet

Vlot en veilig verkeer over water. Betrouwbare en bruikbare informatie. Dat is het doel van de activiteiten van Rijkswaterstaat. Nederland heeft het drukstbevaren vaarwegennet van de wereld. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer, het onderhoud en de ontwikkeling van het hoofdvaarwegennet. Het landelijke Scheepvaartverkeerscentrum, in bedrijf sinds januari 2008, regisseert, uniformeert en bewaakt de doorstroming en regulering van het scheepvaartverkeer. Bij de uitvoering van werkzaamheden, zoals het uitgraven van vaargeulen en onderhoudswerk aan bruggen en andere objecten, houdt Rijkswaterstaat rekening met de vaarweggebruikers door zo min mogelijk overlast te veroorzaken.

Start verkenning Verruiming Maasgeul

Start Planstudie vergraving uiterwaard
het Munnikland

Realisatie autoafzetplaats Gorinchem

Innovatiekribben voor rivierbeheersing
bij Haافتen

Innovatiekribben voor rivierbeheersing
bij Beneden-Leeuwen

Corridor Rotterdam - Duitsland

De vaarwegen van Nederland vormen het drukst bevaren vaarwegennet ter wereld. Om het scheepvaartverkeer veilig, efficiënt en betrouwbaar te laten doorstromen hanteert Rijkswaterstaat de corridoraanpak. Niet een afzonderlijke vaarweg, maar een gehele bundel verbindingen (hoofd- en nevenroutes) tussen A en B staat hierin centraal. De kracht van de corridoraanpak ligt in de integrale netwerkbenadering, waarin alle betrokken partijen – vaarweggebruikers als schippers en verladers, andere vaarwegbeheerders als waterschappen en provincies en de diverse Rijkswaterstaatonderdelen – samenwerken aan een veilige, betrouwbare en voorspelbare vaart van A naar B.

Rijkswaterstaat heeft in Nederland acht vaarwegcorridors gedefinieerd. De drukst bevaren corridor loopt west-oost van Rotterdam naar Duitsland, met de Waal als belangrijkste vaarweg. De Lek fungeert als alternatieve route. Bij stremming op een van deze vaarwegen kan de andere vaarweg dienen als alternatieve route. Zo kan het grootste deel van de scheepvaart zijn bestemming toch tijdig bereiken. Dit vereist integrale planning van werkzaamheden, zodat bijvoorbeeld niet gelijktijdig op de hoofd- en alternatieve vaarroute wordt gewerkt. Ook juiste en vroegtijdige informatieverstrekking hierover via de diverse media (internet, teletekst, verkeersposten) is van groot belang. Uniforme werkwijze ten aanzien van inspecties, inrichting van de vaarweg en incidentmanagement dragen eveneens bij aan het zo goed mogelijk faciliteren van een vlekkeloze doorgang in de gehele corridor voor het scheepvaartverkeer.

Autosteiger Gorinchem

In samenwerking met de gemeente Gorinchem realiseert Rijkswaterstaat in oktober 2008 aan de Merwede een autosteiger voor de beroepsvaart. Schippers kunnen hier afmeren en hun auto van boord zetten. Veel schippers leven tijdelijk of permanent aan boord van hun schip. De autosteiger geeft hen meer gelegenheid voor activiteiten op de wal, zoals winkelen of familiebezoek.



Vernieuwing Verkeerspost Tiel

Oplevering vernieuwing en uitbreiding overnachtingshaven IJzendoorn

Bestuursovereenkomst Dijkteruglegging bij Lent

Regelwerk verdeling water over Waal en Pannerdensch kanaal bij Hondbroeksche Pleij

Samenwerkingsovereenkomst met Duitsland over beheer en onderhoud Boven-Rijn in grensgebied

Vernieuwing kribben in Waal

Rijkswaterstaat vernieuwt in 2008 bij Haaften en Beneden-Leeuwen acht kribben in de Waal, waardoor in de toekomst baggeren minder nodig is. De kribben worden met ongeveer een meter verlaagd en de hellingshoek wordt verflauwd. Dit resulteert in een betere vaargeul, minder opstuwing bij hoogwater en minder onderhoudskosten. Kortom, in een snellere, efficiëntere en veiligere doorgang.



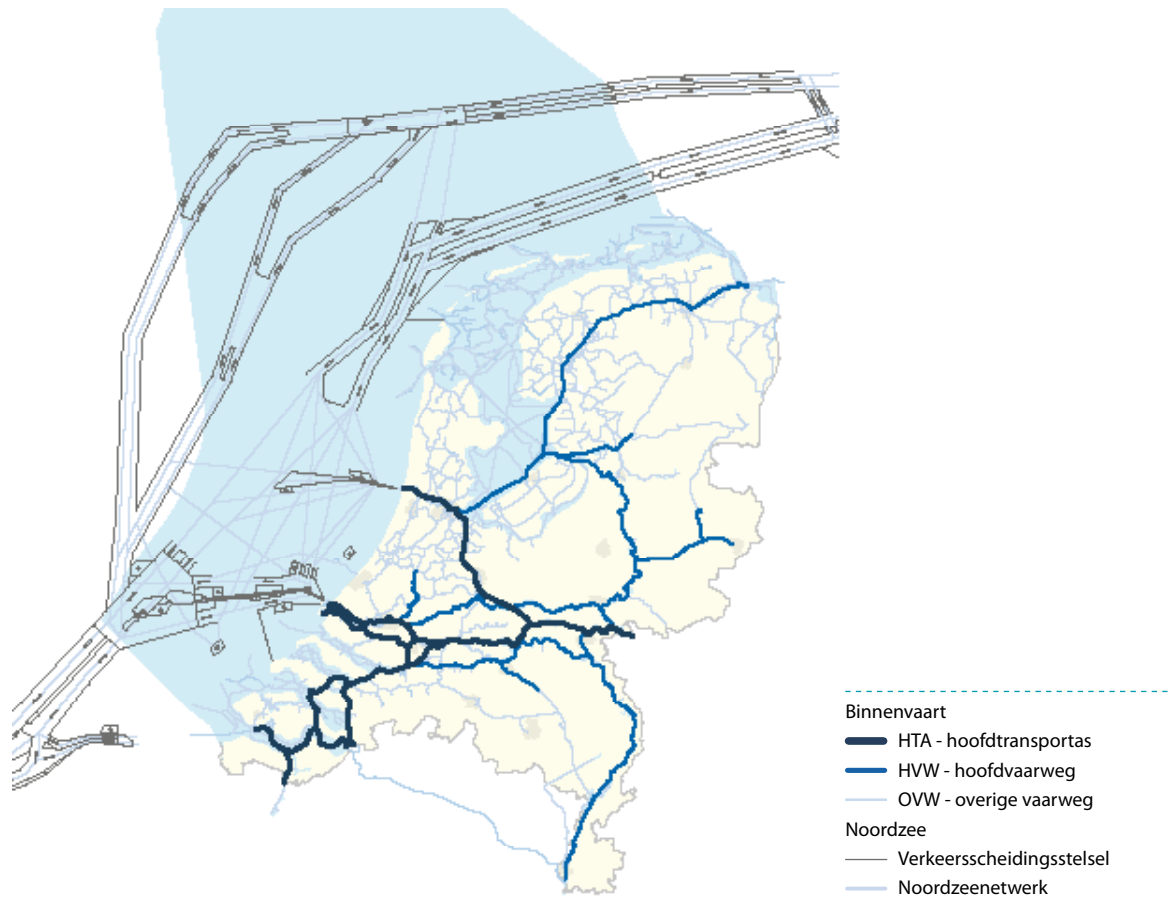
Vernieuwing verkeerspost Tiel

In maart heropent Rijkswaterstaat de gerenoveerde verkeerspost in Tiel. De verkeersleiders beschikken hierdoor over de nieuwste technische systemen. Bijvoorbeeld het AIS waarmee schepen via transponders zelf informatie kunnen uitzenden. Naast marifoon en radar kunnen verkeersleiders het scheepvaartverkeer op de Waal over 94 kilometer vanaf de Duitse grens tot Zaltbommel nu ook via een gesloten TV-circuit monitoren en vaarweggebruikers nog beter van dienst zijn.



Hoofdvaarwegennet

Vaarwegen (in km)	4.378
Zeevaarwegen beheerd door Noordzee (in km)	ca. 4.100



Vlot op het water

Scheepvaartverkeerscentrum

Het ScheepvaartVerkeersCentrum (SVC) is hét aanspreekpunt binnen Rijkswaterstaat voor alle scheepvaartzaken. Zowel voor de beroeps- en recreatievaart als voor andere vaarwegbeheerders, partners en belangenvertegenwoordigers. Het SVC houdt zich onder andere bezig met scheepvaartverkeersmanagement, vergunningverlening en handhaving en het informeren van de scheepvaart, zodat het vervoer over water vlot, veilig en betrouwbaar kan verlopen. Een vlotte, veilige en uniforme begeleiding van het scheepvaartverkeer, dat is het doel van scheepvaartverkeersmanagement. Om dit te bereiken coördineert het SVC bijvoorbeeld het onderhoud aan de rijksvaarwegen, zodat het scheepvaartverkeer zo min mogelijk hinder van de werkzaamheden heeft (corridoraanpak).

Sluizen bedienen op afstand

Het Scheepvaartverkeerscentrum zorgt ervoor dat de betrokken partijen in 2008 het groene licht geven voor de proefprojecten voor sluisbediening op afstand in Zeeland en Limburg. Hierdoor worden

Sluisstewards

Ook in 2008 zet Rijkswaterstaat op een groot aantal sluisen stewards in, die vaarweggebruikers assisteren bij een vlotte en veilige doorgang door de sluis. Het Scheepvaartverkeerscentrum coördineert de inzet van stewards. Ruim de helft van de vaarweggebruikers voelt zich dankzij de stewards veiliger in de sluis, zo blijkt uit onderzoek.



Kleinere sluisen als de Zandkreeksluis in Zeeland vanaf 2009 op afstand bediend, waarna de ervaringen met sluisbediening op afstand landelijk zullen worden gedeeld.

Veilig op het water

Minder hinder bij Groot Onderhoud

Het Scheepvaartverkeerscentrum neemt de planning en informatievoorziening van het Groot Onderhoud aan de vaarweg op zich. Groot Onderhoud begint in 2006 als een project voor weggebruikers. Het onderhoud aan het wegennetwerk wordt zo ingericht dat de weggebruikers optimaal worden geïnformeerd en zo min mogelijk hinder ondervinden van de wegwerkzaamheden. Volgens diezelfde opzet wordt Groot Onderhoud aan de vaarweg aangepakt in 2008. Voor deze service hebben vaarweggebruikers veel waardering. Bovendien staat op de website www.vananaarbeter.nl waar en wanneer er werkzaamheden aan vaarwegen plaatsvinden die stremmingen opleveren.

Productie op het hoofdvaarwegennet

In opdracht van de staatssecretaris van Verkeer

en Waterstaat wordt in 2008 afgesproken dat de onderhoudsachterstanden van de vaarwegen versneld worden aangepakt. Het baggeren van het Noordzeekanaal is volgens schema gereed. Onder de projecten die de komende jaren klaar moeten zijn, valt onder meer het baggeren van het Amsterdam-Rijnkanaal. Oplevering zal in ieder geval pas in 2010 plaatsvinden, omdat er fors meer gebaggerd dient te worden dan tot nu toe is aangenomen. Bovendien valt de verontreiniging op diverse locaties tegen, waardoor complexere vergunningen nodig zijn. Bij de renovatie van de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt tevens rekening gehouden met de verkeershinder voor de omgeving. Er is daarom gekozen de bruggen niet gelijktijdig te renoveren. Wanneer alle werkzaamheden voltooid zijn, verwacht Rijkswaterstaat te beschikken over een robuuster vaarwegennet met minder storingen.

Baggeren Noordzeekanaal

De onderhoudswerkzaamheden aan het Noordzeekanaal hebben een hoge prioriteit. Sinds het kanaal dertig jaar geleden voor het laatst is schoongemaakt, zijn er diverse plekken ontstaan waar schepen elkaar niet meer kunnen passeren. Het kanaal wordt vanaf 2004 vier jaar lang gebaggerd met een sleepopper-

Architectuur

Essentieel voor een goede informatievoorziening bij een grote organisatie als Rijkswaterstaat is het hebben van een goed inzicht en een visie op de samenhang tussen de verschillende informatievoorzienings-systemen en de koppeling met de primaire processen van de organisatie: de architectuur. Hieraan besteedt Rijkswaterstaat dan ook veel aandacht. En niet zonder resultaat. In samenwerking met medewerkers van alle diensten wordt nagegaan welke veranderingen er in het applicatielandschap kunnen worden aangebracht. Het deel van de voorstellen dat wordt uitgevoerd, leidt tot een reductie van 40 procent van de softwarepakketten in het natte werkveld van Rijkswaterstaat en bijbehorende aanzienlijke kostenbesparingen. De werkwijze die hierbij wordt toegepast valt ook op bij vakgenoten. Want op 26 november 2008 reikt het Nederlands Architectuur Forum voor de digitale wereld de architectuurprijs uit tijdens het landelijke Architectuurcongres. Rijkswaterstaat eindigt op een gedeelde eerste plaats.



Ontwikkelen en groeien

Ik ben 28 jaar geleden als sluiswachter in Limburg begonnen. Als schipperszoon heb ik een tijdje ook gevaren, maar Rijkswaterstaat bood de kans voor een wat regelmatigere leven. Het mooie van deze organisatie is dat iedereen zelf hier kansen kan creëren om zichzelf te ontwikkelen en te groeien via een keur van opleidingen. Het begint wel bij jezelf. En wat we wel eens geneigd zijn te vergeten, is dat Rijkswaterstaat een werkgever is met een sterk sociaal gezicht. Ik vind dat een uitermate sterk punt waar we ook best trots en dankbaar voor mogen zijn.

Peter de Bot,
teamleider Scheepvaart, Bediening en Begeleiding



Verkenningen en planstudies

Verkenningen en planstudies zijn erop gericht om een probleem of een initiatief met een maatschappelijke meerwaarde te verkennen en om daaruit de beste oplossing voor het probleem te zoeken en voor te bereiden voor de uitvoering.

Afgeronde verkenningen en planstudies:

- Verkenning capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel.
- Verkenning verruiming zeetoegang IJmond (de zeetoegang vanaf de Noordzee naar IJmuiden).
- Verkenning optimalisatie voorhaven IJmuiden/Lichterens Bulkcarriers (beter bekend als Lichteren IJmuiden. Dit is een voorziening om kolenschepen gedeeltelijk te lossen, zodat ze via het Noordzeekanaal naar Amsterdam kunnen).
- Verkenning capaciteit sluisen Oost-Westtak Maasroute (hierbij ligt de nadruk op de capaciteit van de sluis bij Grave).
- Verkenning verruiming Waal (als onderdeel van toekomstvisie Waal).
- Planstudie ombouw Keersluis Zwartsluis.

Gestarte verkenningen en planstudies:

- Verkenning verruiming Maasgeul Rotterdam (de zeetoegang Rotterdam vanaf de Noordzee).
- Planstudie verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee (beter bekend als Eemsgemaal, de zeetoegang van de Noordzee naar de Eemshaven).

Top 5 hoogste tevredenheid verladere in de binnenvaart (vaarwegen en objecten)

1. Lengte van de loskade
2. Diepte in de haven
3. Bereikbaarheid vaarwegen
4. Doorstroming op vaarwegen
5. Bereikbaarheid wegen

Top 5 laagste tevredenheid verladere in de binnenvaart (vaarwegen en objecten)

1. Capaciteit van sluisen
2. Afmetingen van sluisen
3. Doorvaarhoogte van bruggen
4. Wachttijden bij bruggen
5. Aanwezigheid overnachtingsplaatsen

zuiger in plaats van een vaste installatie. Zo kunnen ook schepen tijdens de werkzaamheden ongehinderd blijven doorvaren. De werkzaamheden, die 24 uur per dag doorgaan, blijken geluidsoverlast voor omwonenden van het kanaal te veroorzaken. Naar aanleiding hiervan past Rijkswaterstaat het werkschema aan waardoor omwonenden geen overlast meer hebben. Eind 2008, nadat vier miljoen kubieke meter slib uit het Noordzeekanaal tussen IJmuiden en Amsterdam is gebaggerd, zijn de werkzaamheden op tijd én ruim binnen het budget klaar. Sindsdien kunnen schepen in het kanaal elkaar weer ongehinderd passeren.

Aanleg

Op het gebied van aanlegprojecten wordt in 2008 het tracébesluit voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart in 's-Hertogenbosch genomen. Met dit project wordt het gebied 's-Hertogenbosch en Veghel een stuk beter bereikbaar over water. Na jaren van zorgvuldig plannen, uitwerken van meerdere routeopties en bestuurlijke onderhandelingen wordt de definitieve route van de omlegging vastgesteld. Rijkswaterstaat organiseert de inspraakavonden en gaat gesprekken aan met betrokkenen. Op verzoek van vaarweggebruikers knapt

Rijkswaterstaat de overnachtingshaven bij IJzendoorn op en de heftorens bij de keersluis Zeeburg worden gesloopt.

Daarnaast start de aanbesteding van de walradar Noordzeekanaal, de zeeverkeerscentrale Waddenzee, de vervanging van de sluisen vier, vijf en zes in de Zuid-Willemsvaart en het resterende werk aan de tweede sluis in Lith.

Betrouwbare en bruikbare informatie

Betrouwbare en bruikbare informatie

Om vlot en veilig te kunnen varen heeft de beroeps- en recreatievaart betrouwbare en actuele informatie nodig. Al jaren verstrekt Rijkswaterstaat informatie over stremmingen, waterstanden en ijs via berichten aan de scheepvaart. Deze berichten zijn te vinden op teletekst, internet en via e-mail en kunnen telefonisch worden opgevraagd.

Rijkswaterstaat publiceert de werkzaamheden aan de vaarweg op de eigen website via een kaart waarop de locaties staan waar werk aan de vaarweg plaatsvindt. In diverse gedrukte media staat bovendien een top tien van vaarwegonderhoudswerk.

Landelijke
informatielijn
0800-8002
(gratis)

Hoe worden reacties afgehandeld?

Reacties komen per e-mail, telefoon, brief of fax bij de Landelijke Informatielijn binnen. De vraag wordt in het registratiesysteem opgenomen en aan de verantwoordelijke dienst voorgelegd. Deze neemt de melding in behandeling en treft eventueel maatregelen. De dienst doet een terugmelding naar de Landelijke Informatielijn, die zorgt dat de melder een reactie krijgt.

Vraag klant - 2 juni 2008

"Graag zou ik willen dat Rijkswaterstaat een bootje inspecteert in de vluchthaven De Ketting aan het Zwartewater. Er is daar namelijk ooit een sterfgeval geweest en ik wil weten of het in dit geval in orde is. Het bootje ligt daar al een paar dagen."

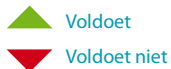
Antwoord Rijkswaterstaat - 3 juni 2008

"We zijn onmiddellijk aan boord geweest. De gordijnen waren dicht en er was nergens een adres of telefoonnummer te vinden. Omdat de deur in de stuurhut van buiten af is afgesloten concluderen wij dat er geen mensen meer aan boord zijn. Wij zullen deze week nog een paar keer kijken."

Prestatieafspraken Hoofdvaarwegennet

'Vlotte en veilige vaart met een betrouwbare reistijd'

Wie vaart, wil graag weten hoe lang zijn reis duurt. Betrouwbare reistijd noemen wij dat. Rijkswaterstaat wil die betrouwbaarheid verbeteren. Wij zorgen ervoor dat u zo min mogelijk hinder heeft van het uitvoeren van onderhoud aan de vaarweg. En wij informeren u snel en goed over stremmingen. Samen met organisaties van beroeps- en recreatievaart informeert Rijkswaterstaat u over veilig varen op de vaarweg.



HTA Hoofdtransportas
 HVW Hoofdvaarweg
 OVW Overige vaarweg
 PLOV Planning(systeem) Landelijk Onderhoud Vaarwegen

- Het streefniveau, ook wel basisonderhoudsniveau genoemd, geeft aan welk minimumpakket aan maatregelen op het gebied van beheer en onderhoud noodzakelijk is om het hoofdvaarwegennet van Rijkswaterstaat op lange termijn in stand te houden en naar behoren te laten functioneren.
- De norm heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2008 met Rijkswaterstaat afgesproken.

Rijkswaterstaat houdt de passeertijd bij een sluis of brug zo kort mogelijk.					
		Streefniveau ¹	Norm 2008 ²	Score 2008	
Rijkswaterstaat houdt de passeertijd bij sluiscomplexen zo kort mogelijk. De prestatie voor de passeertijden wordt onderverdeeld in HTA, HVW en OVW. Meeteenheid: percentage realisatie passeertijd.	HTA	n.v.t.	80%	63%**	▼
	HVW	n.v.t.	75%	84%	▲
	OVW	n.v.t.	70%	92%	▲
Geplande werkzaamheden op de vaarweg maken we zes weken van tevoren aan u bekend. Als zich ongepland een stremming op de vaarweg voordoet, maken we die zo snel mogelijk aan u bekend, onder andere via teletekst.					
Rijkswaterstaat maakt geplande werkzaamheden op de vaarweg zes weken van tevoren bekend. Als zich ongepland een stremming op de vaarweg voordoet, dan maakt Rijkswaterstaat dit binnen één uur bekend, onder andere via teletekst. Meeteenheid: percentage realisatie tijdige vermelding.		99%	95%	89%*	▼
Wij zorgen ervoor dat u zo weinig mogelijk hinder heeft van het uitvoeren van onderhoud aan de vaarweg.					
Stremmingen: ongepland onderhoud. Rijkswaterstaat zorgt ervoor dat de vaarweggebruiker zo weinig mogelijk hinder heeft van het uitvoeren van onderhoud aan de vaarweg. De prestatie voor stremmingen ongepland onderhoud wordt onderverdeeld in HTA en HVW/OVW. Meeteenheid: aantal uren stremmingen conform afspraak.	HTA	200	300	98	▲
	HVW/OVW	600	1.000	530	▲
Vaarwegprofiel en vaarwegmarkering van de Bak is op orde					
Bak op orde: De Vaarbak dient conform de norm uit het vaarwegplan qua vaarwegdiepte en -breedte, op basis van vaarwegmarkeringen, op orde te zijn. De prestatieafspraken voor vaarwegprofielen zijn onderverdeeld in toegangsgewalen, HTA, HVW en OVW. Meeteenheid: percentage van de tijd dat vaarbak op orde is.	HTA	95%	60%	82%	▲
	HVW	90%	50%	78%	▲
	OVW	80%	50%	77%	▲

- * De relatief lage score is deels te verklaren door het feit dat sommige indicatoren (PIN's) nieuw zijn en er nieuwe werkprocessen gelden. Ook vinden er veel wisselingen plaats in het personeelsbestand.
- ** De lagere score op de hoofdroutes (hoofdtransportassen) wordt voornamelijk veroorzaakt door vier sluiscomplexen: Prins Bernardsluis, Volkeraksluizen, Krammersluizen en Sluis Terneuzen. Bij de Prins Bernardsluis is door de noodzakelijke renovatie van vier maanden de duwvaartkolk gestremd, waardoor de passeertijd voor de andere kolk fors toeneemt. Ook bij de Krammersluis en de sluis van Terneuzen wordt de passeertijd negatief beïnvloed door noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden. Bij de sluis Terneuzen geldt hiernaast net als bij de Volkeraksluizen een mogelijk capaciteitsprobleem. Hiertoe wordt in 2009 nader onderzoek verricht. De verwachting is dat in 2009 een betere score behaald kan worden. Of de streefwaarde helemaal gehaald kan worden is door het mogelijke capaciteitsgebrek bij enkele sluisen en de forse maar noodzakelijke geplande onderhoudswerkzaamheden bij diverse sluisen echter niet zeker.

Plezierschippers en andere recreanten bellen steeds vaker voor informatie naar 0800-8002, het gratis landelijke informatienummer van Rijkswaterstaat. Dit nummer staat vanaf nu prominent op schepen van Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat introduceert verscheidene nieuwe middelen om te communiceren met vaarweggebruikers. Daaronder vallen de lichtkranten langs vaarwegen en Spiegelnet, dat maandelijks ongeveer 1.500 bezoekers trekt. Verder begint Rijkswaterstaat in 2008 met de ontwikkeling van het zogeheten Fairway Information System (FIS). FIS geeft route- en vaarweginformatie op maat voor vaarweggebruikers. Naar verwachting zal dit systeem in 2010 in werking treden.

Samenwerking Wilhelminakanaal

Rijkswaterstaat werkt bij aanlegprojecten nauw samen met gemeentes en provincies. Zo is niet Rijkswaterstaat maar de gemeente Tilburg de opdrachtgever voor de verruiming van het Wilhelminakanaal. De uitvoering van dit project gaat in 2008 van start. Rijkswaterstaat voert werkzaamheden uit onder regie van de gemeente. Omdat de gemeente dit project kan combineren met andere werkzaamheden, kan zij het project efficiënter uitvoeren

en de overlast voor de omgeving en de scheepvaart minimaliseren. Vanwege de grotere efficiëntie van deze aanpak verwacht Rijkswaterstaat in de toekomst vaker dergelijke constructies toe te passen.

Rijksrederij

De afdeling Vlootbeheer van Rijkswaterstaat zet de voorbereidingen in gang om Rijksrederij te worden. Deze nieuwe organisatie zal vanaf 2009 niet alleen schepen van Rijkswaterstaat, maar ook die van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), de Douane en de Kustwacht beheren. De Rijksrederij is dan verantwoordelijk voor de exploitatie en het onderhoud van in totaal 140 schepen. De schepen worden ingezet voor onder meer meetwerkzaamheden en het leggen van boeien en patrouilles op de binnen- en buitenwateren. Ook de scheepsbemanning – nu in dienst van het ministerie van LNV en de Douane – treedt dan in dienst bij de Rijksrederij. Nadat met de vakbond overeenstemming is bereikt over de overstap van de medewerkers naar de Rijksrederij, zal de vorming in 2009 worden voltooid.



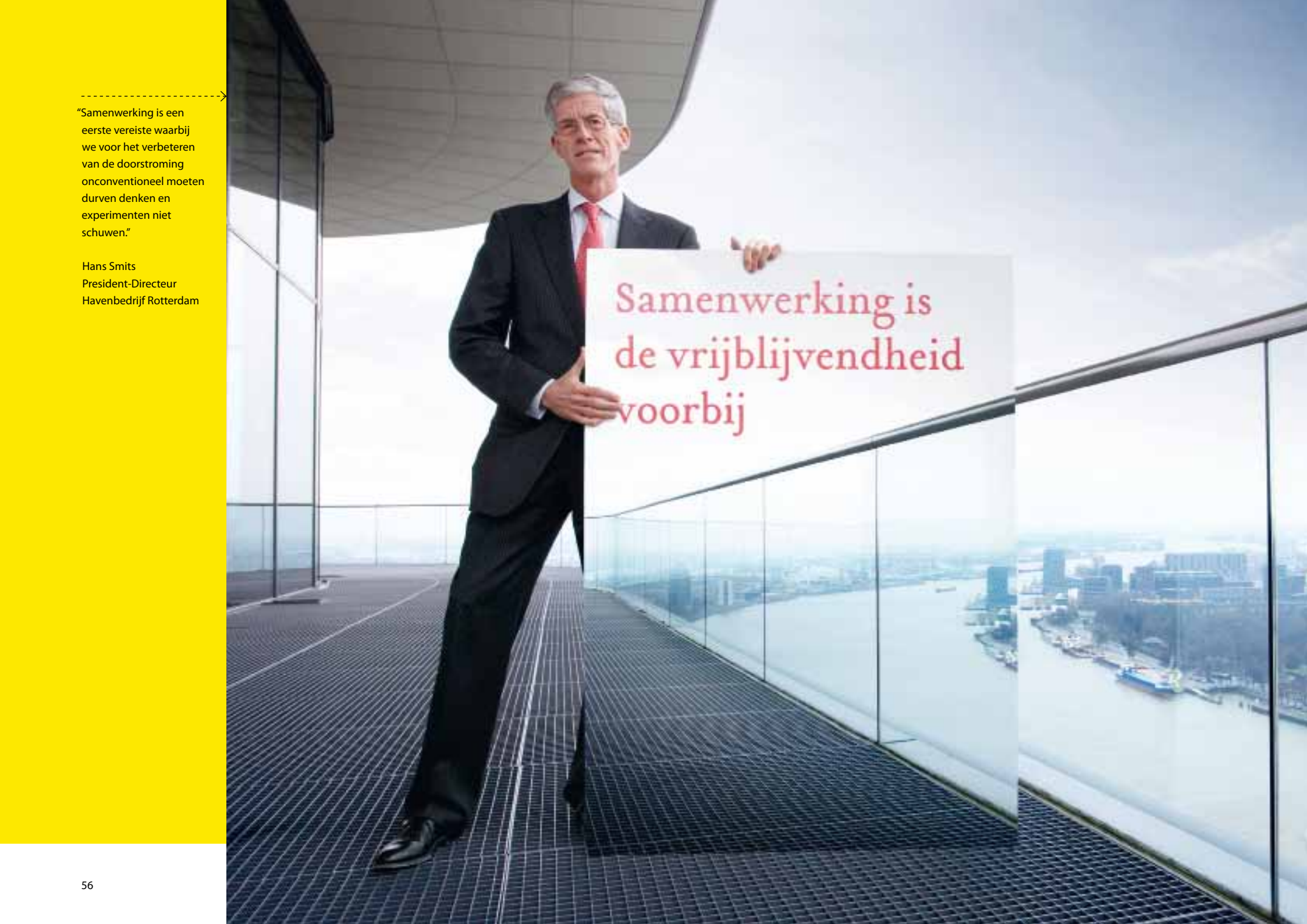
Meerjarig vlootplan

De Rijksrederij is onderdeel van Rijkswaterstaat en heeft de interdepartementale taak om schepen van Rijkswaterstaat, ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Douane te exploiteren en deels te bemannen. Om hiertoe ook in de toekomst in staat te zijn, wordt een meerjarig vlootplan opgesteld. Dat is soms lastig in veranderende organisaties, omdat daar de discussie over kerntaken vaak nog niet uitontwikkeld is. Ik zie onszelf als katalysator hiervoor, want wij moeten wel een aanneme kunnen doen voor de toekomst om de vloot daarop te laten anticiperen. Ik zie het als een uitdaging daar met de diverse organisaties uit te komen en een weloverwogen toekomstplan te maken dat recht doet aan de ambities van Rijkswaterstaat, waarmee we jaren vooruit kunnen.

Rob Schuitema,
directeur Rijksrederij

----->
"Samenwerking is een eerste vereiste waarbij we voor het verbeteren van de doorstroming onconventioneel moeten durven denken en experimenten niet schuwen."

Hans Smits
President-Directeur
Havenbedrijf Rotterdam

A man in a dark suit and red tie stands on a modern balcony with a glass railing. He is holding a white sign with red text. The balcony has a dark metal grid floor. In the background, a cityscape and a large body of water are visible under a cloudy sky.

Samenwerking is
de vrijblijvendheid
voorbij

An aerial photograph of a city, likely Rotterdam, showing a wide river in the foreground with a large ship. The city buildings and a bridge are visible in the background under a cloudy sky.

Rijkswaterstaat als partner

Als uitvoeringsorganisatie opereert Rijkswaterstaat in een dynamisch en vaak politiek krachtenveld, waarbij een goede relatie met alle partners onontbeerlijk is voor een goed resultaat. Alleen door nauw samen te werken met private partijen én andere overheden zoals gemeentes, provincies en waterschappen kan Rijkswaterstaat de gebruikers van de netwerken optimaal bedienen. Hoe Rijkswaterstaat als partner in samenwerkingsverbanden werkt, wordt geïllustreerd aan de hand van drie voorbeelden.

Rijkswaterstaat als partner



Interessante voorbeelden van samenwerkingsverbanden in 2008 met overheden en private partijen zijn de Grensmaas, de oprichting van De Verkeersonderneming in Rotterdam en het platform Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders (WOW). Hoe de verschillende vormen van samenwerking eruitzien brengt dit hoofdstuk in beeld.

Integrale aanpak

Het uitvoeringswerk van Rijkswaterstaat is meer dan het binnen de vastgestelde tijd en budget opleveren van het werk. Het is een mix van verschillende maatschappelijke doelstellingen op het gebied van economie, veiligheid, natuur, milieu en ruimtelijke kwaliteit. Om deze complexe taak zo goed mogelijk uit te voeren werkt Rijkswaterstaat samen met andere overheden. Door een integrale aanpak worden diverse, soms tegengestelde belangen gecombineerd en ontstaat een win-winsituatie voor Rijkswaterstaat en de samenwerkende overheden.

Toonaangevend opdrachtgever

De complexe taak van Rijkswaterstaat vraagt ook om efficiënte inschakeling van de markt. Vooral het vroegtijdig en optimaal benutten van de kennis en creativiteit van marktpartijen speelt een cruciale rol.

In zijn marktbenadering streeft Rijkswaterstaat naar een duurzaam concurrerende markt van aanbieders, een goede prijs-kwaliteitverhouding voor de gevraagde producten en diensten én een efficiënt aanbestedingsproces. Naast gedegen marktkennis en tijdige inschakeling van marktpartijen zijn een goede planning en verstandige contractering noodzakelijk om de ambitie van Rijkswaterstaat, om toonaangevend opdrachtgever te zijn, waar te maken.

A4 Zuid

In het project Mainportcorridor Zuid is onderzocht hoe met publiek-private samenwerking de bereikbaarheid en leefbaarheid in de A4-corridor Rotterdam-Antwerpen verbeterd kan worden. Voorwaarde voor het slagen van het project is volledig private aanleg, financiering en exploitatie van de A4 Zuid. Uit de resultaten van onderzoeken die de afgelopen jaren samen met het bedrijfsleven worden gedaan, blijkt dat de ontwikkeling van een snelweg zonder veel publiek geld niet mogelijk is. Om deze reden besluit de minister in oktober 2008 het project niet als 'zelfstandig' project voort te zetten. Project Mainportcorridor Zuid gaat op in het Randstad Urgent project 'Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar'.

Marktdagen 2008

Het succes van de vorige twee Marktdagen motiveert Rijkswaterstaat om deze in 2008 opnieuw te organiseren. Maar liefst 120 vertegenwoordigers van marktpartijen doen mee aan de Marktdagen. Doordat marktpartijen uit de grond-, weg- en waterbouw en Rijkswaterstaat met elkaar in gesprek gaan, slagen zij erin elkaar beter te begrijpen. De markt hoort bijvoorbeeld graag bijtijds wanneer Rijkswaterstaat aanbestedingen wil houden. Omgekeerd leren de marktpartijen waarom bij inschrijvingen niet langer de laagste prijs de doorslag geeft, maar de kwaliteit. En dat voor kwaliteit zwaar meeweegt dat werkzaamheden zo min mogelijk verkeershinder veroorzaken. Rijkswaterstaat wil immers dat de gebruiker vlot, veilig en snel zijn bestemming bereikt. Dat vereist een optimaal functionerend wegennetwerk en een goed geïnformeerde weggebruiker. Daarnaast geeft de markt aan te lijden onder uitstel van betaling. Zolang de toetsing van een project loopt, kan Rijkswaterstaat de betaling van een project deels stilleggen, wanneer iets niet conform het kwaliteitsplan is gebeurd. Dat kan de markt soms moeilijk accepteren. Uitdaging voor Rijkswaterstaat is dat inkoopplannen realistisch en betrouwbaar zijn en blijven. Beginnen



projecten met vertraging, dan komen bedrijven in de knel met andere plannen. Het initiatief voor de Marktdagen krijgt veel waardering. Zij helpen praktische problemen op te lossen en beelden bij te stellen die Rijkswaterstaat en de marktpartijen van elkaar hebben.

Rijksinkoopprijs voor Zeeuws rijkswegencontract

Sinds mei 2007 is Heijmans Infra verantwoordelijk voor het onderhoud en een deel van het beheer van de rijkswegen in Zeeland. De aannemer en Rijkswaterstaat hebben tot 2012 één contract afgesloten voor klein variabel en vast onderhoud en afhandeling van calamiteiten en schade. Rijkswaterstaat stelt aan de hand van service levelagreements de gewenste kwaliteit van de weg vast. Heijmans ziet toe op de toestand van het wegdek, de verzorgingsplaatsen, verlichting, het groen langs de weg, vangrails, geluidsschermen en meer. Deze aanpak vereist van de aannemer regelmatige inspectie van de weg en het gebied eromheen, waarna hij voorstellen voor verbeteringen doet aan zijn opdrachtgever. De gebruiker plukt hier de vruchten van. Rijkswaterstaat weegt bij het beoordelen van de offertes voor dit contract kwaliteit voor zestig procent en prijs voor veertig procent mee.

Nu de weginspecteurs van Rijkswaterstaat geen inspectietaken in het kader van onderhoud meer hoeven doen, hebben zij meer tijd voor verkeersveiligheid en doorstroming. Daardoor heeft Rijkswaterstaat de gelegenheid een efficiënte en publieksgerichte wegbeheerder te zijn. Deze contractwijze vergt een nieuwe manier van werken bij beheer en onderhoud. Het contract is gebaseerd op het kwaliteitssysteem van Heijmans. Heijmans bewijst dat hij zich aan de afspraken houdt door Rijkswaterstaat inzage in zijn werkprocessen en boeken te geven. Rijkswaterstaat toetst met name deze administraties in plaats van de onderhoudsstatus van de weg. Het innovatieve Zeeuwse rijkswegencontract, een proefproject van het Partnerprogramma Infrastructuur Management, wint in maart 2008 de Rijksinkoop Tijger voor de professionaliteit van de inkooporganisatie. Door het succes is het wegencontract inspiratie voor het nieuwe standaard prestatiecontract bij beheer en onderhoud van Rijkswaterstaat.



Creativiteit en ondernemingszin

In mijn tien jaar bij Rijkswaterstaat ben ik vanuit een technische functie via projectmanagement en staffuncties inmiddels kwartiermaker van de rijksbrede projectacademie. Zonder te verkassen op zo'n leuke plek terecht komen is voor mij tekenend voor het huidige Rijkswaterstaat. Aangevoerd door een directeur-generaal die het aandurft om veranderingen door te voeren doet Rijkswaterstaat een beroep op je creativiteit en ondernemingszin. Dat spreekt mij erg aan. Goed ook dat we steeds meer de samenwerking zoeken. Zoals met ProRail en de Rijksgebouwendienst bij de projectacademie, waar projectleiders en -managers worden klaargestoomd voor de nieuwe werkwijze die hoort bij de eigentijdse regiefunctie van Rijkswaterstaat.

Peter Kole,
kwartiermaker rijksbrede projectacademie



Theo Reinders
Afdelingshoofd Afdeling Landelijk Gebied
Provincie Limburg

“Het Grensmaasproject kent een bijzonder technische en politiek-bestuurlijke complexiteit. Dat vraagt van de betrokken overheidspartijen een gedegen samenwerking: proactief, alert, professioneel, open, transparant en zeker ook met de juiste politieke antenne. Ik stel daarbij vast dat die samenwerking prima verloopt.”



Hub Schouteten
Adviseur Beleid en Strategie
NV Waterleiding Maatschappij Limburg

“De plannen van Maaswerken voor de Grensmaas bij Roosteren waren aanvankelijk strijdig met onze drinkwaterbelangen. Het ging met name om het beheersen van de risico's voor WML. Door goed en open overleg én door begrip voor elkaars belangen zijn we er toch uitgekomen. Essentieel zijn een goed overleg dat al in de voorbereiding begint en tijdig opschalen naar het bestuurlijk niveau als dat nodig is. Zo voorkom je langdurige bezwaarprocedures.”

Anne-Beth Heijnen
Realisatiemanager Grensmaas/Sluitstukkaden
Rijkswaterstaat Maaswerken

“In 2008 werd in totaal op zeven locaties gewerkt. Hierbij waren, naast de direct omwonenden, meer dan tien omgevings- en marktpartijen betrokken, zoals aannemers, provincie, Vlaams België en de Waterleidingmaatschappij. Ondanks de verschillende belangen is de wil om van dit project een succes te maken bij eenieder aanwezig. Partijen nemen hun verantwoordelijkheid en werken samen aan resultaten, waarbij een win-win situatie het uitgangspunt is.”

Kees van der Veeken
Directeur Consortium Grensmaas BV

“Het Grensmaasproject is in 2008 op drie van onze elf locaties van start gegaan. Voor de uitvoering van het Grensmaasproject is afgesproken dat bedrijfsleven en overheid als partners zullen optreden. De samenwerking met Maaswerken verloopt goed. Maar de druk van de regelgeving, alsmar nieuwe verplichtingen en extra kosten zijn gigantisch. Daar zou de overheid als partner meer oog en oor voor mogen hebben.”



Arie Vermin
Afdelingshoofd Waterbouwkunde
NV De Scheepvaart, Hasselt - België

“Gesteld kan worden dat ‘samen werken’ aan de Gemeenschappelijke Maas een permanent uitdaging is om op een pragmatische manier zo snel mogelijk resultaat te boeken met minimale risico's. In 2008 verliep de samenwerking tussen Rijkswaterstaat Maaswerken en NV De Scheepvaart - afdeling Waterbouwkunde voorspoedig.”



De Grensmaas

De Grensmaas loopt vanaf het noorden van Maastricht tot Roosteren. Het deelproject 'Grensmaas' van de Maaswerken is het omvangrijkste project in Nederland waarin overheden samenwerken met private partijen in een publiek-private constructie om de hoogwaterbescherming en de natuurdoelstellingen (1.100 hectare) te realiseren.

Namens de provincie Limburg en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit treedt Rijkswaterstaat op als aanspreekpunt voor het Consortium Grensmaas BV. Dit is een samenwerkingsverband van bedrijven, exploitatiemaatschappij L'Ortye en de vereniging Natuurmonumenten. De bedrijventak bestaat uit diverse grindbedrijven en de aannemers Boskalis, Van den Biggelaar en Van Oord. De overeenkomst die rijk en provincie met de private organisaties heeft gesloten geeft hen de mogelijkheid om het project voor eigen rekening en risico uit te voeren, met de winning en verkoop van grind.

De Maaswerken is één van de grotere infrastructurele projecten in Nederland. Het project, dat zich uitstrekt over een afstand van 222 kilometer, heeft drie doelstellingen: bescherming tegen hoogwater, verbetering van de vaarweg en natuurontwikkeling. De overstromingen in 1993 en 1995 zijn de directe aanleiding voor het project. Rijkswaterstaat Maaswerken werkt aan drie deelprojecten: Zandmaas, Maasroute en Grensmaas. De daadwerkelijke uitvoering van het project, dat in 2017 afgerond moet zijn, loopt sinds 2005.

Veiligheid staat voorop. In 2017 is het project Grensmaas over de volle lengte van 45 kilometer klaar. Dan moet het risico van overstroming zijn teruggebracht van gemiddeld eens in de 50 jaar naar eens in de 250 jaar. Het consortium doet dat door de stroomgeul te verbreden, de uiterwaarden te verlagen en nevengeulen aan te leggen. Het grind en zand dat de bedrijven hier winnen, verhandelen zij op de grondstoffenmarkt. Zij voeren het project voor eigen rekening en risico uit. Hoe zij de werkzaamheden inrichten is aan henzelf, binnen de afgesproken kaders.

Bij Meers is op 46 hectare te zien wat het project Grensmaas inhoudt. Hier wordt in 2008 het proefproject afgerond, waardoor de rivier en de natuur er nu hun eigen gang kunnen gaan. Door op een slimme manier te ontgrinden kan er meer water door de Maas worden afgevoerd. Ook in het landschap zijn de veranderingen duidelijk te zien: de Maas boetseert haar eigen loop, grindbanken veranderen steeds van vorm en de verschillende soorten planten en dieren in het gebied zijn in aantal al fors toegenomen. Koniksparden helpen het gebied open te houden.

Het proefproject is een goede testcase voor het Grensmaasproject in het groot. Dat geldt zowel voor de techniek en de rivierkunde als voor de vergunningen-

procedures en het omgevingsmanagement. Na de positieve ervaring met een klankbordgroep bij het proefproject heeft deze vorm van overleg tussen alle betrokken partijen, waaronder omwonenden, navolging gekregen op alle plekken waar aan de Grensmaas wordt gewerkt.

De uitvoering van het project Grensmaas vindt plaats op drie van de elf locaties waar het consortium actief is. Daarbij houdt het volop rekening met de omgeving. Zo gebeurt het ontgrinden in lterren niet met baggermolens maar met graafmachines, omdat die minder geluids-overlast opleveren. De bedrijven houden de bewoners goed op de hoogte van de werkzaamheden. In lterren wordt nog tot 2015 gewerkt, met alle hinder die daarmee gepaard gaat. Maar daarvoor heeft lterren straks een stuk Maas dat veiliger en aanzienlijk mooier is.



Christel Mourik
Wethouder Verkeer en Vervoer
gemeente Spijkenisse

“Het bereikbaarheidsvraagstuk in de mainport Rotterdam vraagt om een daadkrachtige aanpak. De oprichting van De Verkeersonderneming is uniek in Nederland, maar we moeten nu wel energiek doorpakken. Nauwe samenwerking met regionale bestuurlijke partners en met het bedrijfsleven is een absolute vereiste om de bereikbaarheid te vergroten.”



Jeannette Baljeu
Wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie
gemeente Rotterdam

“De bereikbaarheid van Rotterdam is van groot belang. De stad, de haven en daarmee de Nederlandse economie varen daar wel bij. Het moet beter. Dat is de uitdaging voor De Verkeersonderneming. Slimmer en sneller, met de blik op resultaat.”

Laurens Schrijnen
Directeur De Verkeersonderneming

“Via De Verkeersonderneming heeft Rijkswaterstaat een megakans zich verder te profileren als een betrouwbare en efficiënte partner.”



André Toet
COO Havenbedrijf Rotterdam

“Een unieke samenwerking met een simpel credo: ‘We gaan het gewoon doen op de A15’. Zoals dat bij Rotterdam past.”



Wim van Sluis
Voorzitter Deltalinqs

“De Verkeersonderneming komt mede voort uit de wensen van het bedrijfsleven om de verkeersproblematiek op de A15 onorthodox aan te pakken. De A15 is de levensader van het wegvervoer van en naar het Rotterdamse haven en industriële complex. Het fysiek zichtbaar maken van de resultaten in de komende tijd moet het vertrouwen in deze onderneming doen groeien, want de verwachtingen over dit unieke experiment zijn hooggespannen.”



De Verkeersonderneming

De bereikbaarheid van de Rotterdamse haven is van groot belang voor Rotterdam en de rest van Nederland. Die bereikbaarheid komt echter in gevaar door de enorme filedruk op de enige verkeersader in de regio, de A15. Om dit fileprobleem integraal aan te pakken slaan stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam de handen ineen en richten medio 2008 De Verkeersonderneming op.

De kracht van De Verkeersonderneming is dat vraag en aanbod van de A15-corridor samenkomen in één organisatie. Doordat de verschillende 'eigenaren' van het mobiliteitsprobleem samenwerken, wordt bestuurlijke versnippering rond wegbeheer en mobiliteit voorkomen. Vrijblijvende samenwerking is niet voldoende. Op initiatief van het Havenbedrijf committeren de vier oprichters van De Verkeersonderneming zich aan het gezamenlijke eindresultaat. Rijkswaterstaat, die de directeur levert, kan zich via De Verkeersonderneming verder profileren als betrouwbare en efficiënte partner.

De A15 staat zevende in de file top vijftig van Nederland. Een alternatieve route via de noordelijk gelegen A20 – zesde in de file top vijftig – biedt geen soelaas. Behalve de verwachte toename van het reguliere verkeer zorgen enorme bouwwerkzaamheden op de eerste Maasvlakte medio 2009 voor extra woon-werkverkeer van zo'n achtduizend bouwvakkers. Vanaf 2010 staat de verbreding van de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein gepland. En in 2013 rollen de eerste containers van de tweede Maasvlakte het gebied in.

Zonder adequate maatregelen raakt de A15 nog verder verstopt. Door bundeling van kennis, ervaring en deskundigheid van de vier oprichters werkt De Verkeersonderneming integraal aan het terugdringen van de files. Hierbij hanteert zij een tweesporenbeleid en treft enerzijds maatregelen waardoor de ruimte op de A15 optimaal wordt benut (verkeersmanagement), anderzijds maatregelen die het verkeersaanbod op de A15 doen afnemen (mobiliteitsmanagement).

Maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement zijn onder meer betere handhaving van snelheidsregels, optimale afstemming van verkeerslichten en andere verkeersregelinstallaties (dynamisch verkeersmanagement) en incidentmanagement. Gezamenlijke maatregelen van de verschillende wegbeheerders die zorgen voor een veilige en vlottere doorstroming van het verkeersaanbod op en rond de A15. Zo heeft Rijkswaterstaat op de A15 bij de Botlekunnel de belijning aangepast, waardoor dagelijks duizenden vrachtwagens minder weefbewegingen hoeven te maken. Deze relatief eenvoudige en goedkope ingreep vergroot de capaciteit met maar liefst zeven procent en bevordert de doorstroming enorm.

Via een pakket aan mobiliteitsmaatregelen wil De Verkeersonderneming de vraagkant van de A15

reduceren en wel met twintig procent. Bijvoorbeeld door automobilisten te verleiden om voor een bepaald bedrag de spits te mijden. Uit eerdere pilots met spitsmijden elders in het land blijkt dat dit systeem daadwerkelijk het gedrag van de automobilist kan beïnvloeden. In 2008 start de aanbesteding van dit project. In 2009 zal 'Spitsmijden-A15' starten en drie jaar operationeel zijn. Andere mobiliteitsmaatregelen zijn extra openbaar vervoer, openbaar vervoer over water, maar ook werkgeversgerelateerde maatregelen zoals groepsvervoer, flexkantoren en flexibele werktijden.

Veel partijen werken mee aan een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. De Verkeersonderneming kent een raad van advies die bestaat uit Deltalinqs, ondernemersorganisatie logistiek en transport EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Kamer van Koophandel, gemeente Spijkenisse, provincie Zuid-Holland en politie Rotterdam-Rijnmond. De regionale ondernemers en ambtenaren geven niet alleen advies, ze werken ook actief mee. De politie controleert bijvoorbeeld streng de belading van vrachtwagens. Minder vrachtverkeer met overbelading betekent minder weg reparaties, minder verkeershinder en een grotere mobiliteit.



Rokus van den Hoek
Hoofd sector Realisatie & Beheer
gemeente Eindhoven

“De gezamenlijke aanpak van de Randweg Eindhoven en de aansluitende stedelijke infrastructuur door de gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat is een schoolvoorbeeld van denken vanuit bereikbaarheid.”



Kees Vonk
Directeur Veiligheid Waterschap Rivierenland

“Het wegbeheer heeft een ontwikkeling doorgemaakt van aanleg en onderhoud via verkeersveiligheid naar mobiliteit. Hierdoor is ook de noodzaak voor samenwerking sterker geworden. Vooral wat mobiliteit betreft kan alleen door samenwerking aan de klant een oplossing worden geboden. Dit geldt op lokaal, regionaal en landelijk niveau.”

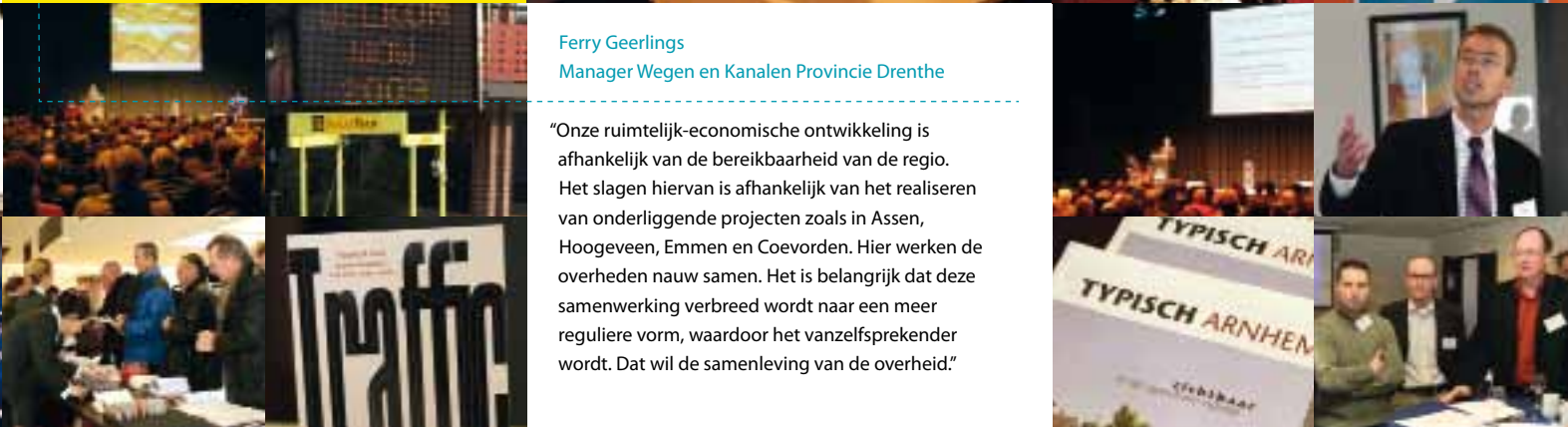
Henrik Hooimeijer
Programmamanager
Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders

“Elkaar inspireren, het delen van kennis en maken van afspraken voor meer veiligheid, een betere bereikbaarheid en één leefbaar en gezamenlijk netwerk, daar ga ik voor!”



Ferry Geerlings
Manager Wegen en Kanalen Provincie Drenthe

“Onze ruimtelijk-economische ontwikkeling is afhankelijk van de bereikbaarheid van de regio. Het slagen hiervan is afhankelijk van het realiseren van onderliggende projecten zoals in Assen, Hoozeveen, Emmen en Coevorden. Hier werken de overheden nauw samen. Het is belangrijk dat deze samenwerking verbreed wordt naar een meer reguliere vorm, waardoor het vanzelfsprekender wordt. Dat wil de samenleving van de overheid.”



Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders

Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) is een platform dat de samenwerking tussen wegbeheerders van rijk, provincies, gemeentes en wegbeherende waterschappen wil stimuleren. Behalve de initiatiefnemers, provincie Zuid-Holland, gemeente Arnhem, Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat, maken ook de provincie Drenthe, de gemeentes Almere en Eindhoven, Waterschap Hollandse Delta en stadsregio Arnhem-Nijmegen deel uit van het platform.

Het WOW fungeert als een ontmoetingsplaats voor wegbeheerders, waar ze hun kennis en ervaring kunnen uitwisselen. Bijvoorbeeld tijdens workshops, speciale WOW-dagen en internet: www.platformwow.nl. Samenwerkingsinitiatieven worden geanalyseerd, best practices toegelicht, do's en don'ts uitgewisseld. Problemen als gladheid, onveiligheid en files kunnen hierdoor steeds beter en efficiënter worden aangepakt. Zowel technisch als organisatorisch. Zo vertaalt het gezamenlijk aanleveren van gegevens over wegwerkzaamheden aan de Nationale Databank Wegverkeergegevens zich – via de media – in duidelijkheid voor de weggebruiker, als het gaat om te verwachten verkeershinder.

Het platform werpt al duidelijk vruchten af. Wegbeheerders werken steeds vaker samen. Dit resulteert onder meer in een efficiënte opzet van de projectorganisatie voor de aanleg van de zuidelijke ringweg Groningen. Wegbeheerders van provincie, gemeente en Rijkswaterstaat kunnen en sturen dit project gezamenlijk.

Omdat het Nederlandse wegennet steeds zwaarder wordt belast, is een verdere professionalisering van incidentmanagement noodzakelijk, zodat bij ongevallen het oponthoud tot een minimum beperkt kan worden. Die professionaliseringsslag strekt zich uit over het hoofdwegennet, het onderliggende en het stedelijke wegennet. Samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders is hiervoor van het grootste belang. Samen met zeven provincies, de gemeentes Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam en de regio Twente uniformeert Rijkswaterstaat de aanpak rond de afhandeling van incidenten, waardoor de weggebruiker beduidend minder hinder ervaart.

Om binnen een bepaald gebied de verkeersproblemen gezamenlijk aan te pakken wordt ook de weggebruiker geconsulteerd. Zo organiseert BEREIK!, een netwerkorganisatie waarin bedrijfsleven, consumentenorganisaties, Rijkswaterstaat en andere overheden samenwerken, klantenpanels om de komende jaren de bereikbaarheid in Haaglanden en de Rotterdamse regio te verbeteren. Deze klantenpanels worden aangevuld met consumentenraadplegingen georganiseerd door de ANWB, ROVER en de Fietsersbond.

In 2008 pakken Rijkswaterstaat en de provincie Overijssel samen de gladheid aan, onder meer door op elkaars wegennet te strooien, waardoor de wegen tegen minder kosten veel sneller ijsvrij zijn. Het samenwerkingscontract eindigt in april 2008 en wordt grondig geëvalueerd om met alle opgedane ervaringen gezamenlijk het gladheidbestrijdingscontract voor 2009 zo efficiënt mogelijk in de markt te zetten. Voor een eenduidige en efficiëntere gladheidbestrijding, maar vooral een grotere veiligheid voor de weggebruiker.

→
"In het wegenbouw-
laboratorium werken
TNO, Rijkswaterstaat en
andere partijen structureel
samen. Dit is een concreet
voorbeeld van onze
nauwe samenwerking op
het terrein van mobiliteit,
infrastructuur en duur-
zame leefomgeving."

Tini Colijn-Hooymans
lid Raad van Bestuur TNO





Kennis, innovatie en internationale samenwerking

Rijkswaterstaat levert een actieve bijdrage aan het oplossen van vraagstukken als de stijging van de zeespiegel, de fileproblematiek en de niet-aflatende druk op de schaarse ruimte. Daarom moet Rijkswaterstaat de interne kennis en kunde blijven ontwikkelen en voortdurend op zoek zijn naar innovatieve oplossingen, veelal in nauwe samenwerking met externe partners. Dat gebeurt bijvoorbeeld binnen Deltares, het nieuwe kennis- en innovatie-instituut op het gebied van deltatechnologie. Enkele innovaties die dit jaar het licht zagen, zijn kunststof boeien, Energie Nul-brug en KOEKOEK.

Kennis, innovatie en internationale samenwerking



Kennis

Voor Rijkswaterstaat is het behoud en de ontwikkeling van kennis van groot belang. Vanuit het besef dat wij in Nederland lang niet alles weten, zoekt Rijkswaterstaat gericht naar nuttige kennis in andere landen. Rijkswaterstaat werkt daartoe intensief samen met China en de Verenigde Staten. Op verzoek van de minister en de staatssecretaris zet Rijkswaterstaat zijn kennis en ervaring in ontwikkelingslanden in. Hier volgt een greep uit de veelheid van activiteiten van Rijkswaterstaat om voorbereid te zijn op de uitdagingen van de toekomst.

Studenten

Rijkswaterstaat steunt studenten die aan het Unesco-IHE Institute for Water Education in Delft studeren, zodat ze na terugkeer in hun eigen land aangesproken kunnen worden op hun rol als ambassadeur voor Rijkswaterstaat. Via deze samenwerking worden netwerken uitgebouwd en kan ontwikkelde kennis terugvloeiën naar onze organisatie. Binnen de samenwerking kunnen studenten uit landen waar Rijkswaterstaat mee samenwerkt in aanmerking komen voor een beurs. Een win-win situatie.

Innovatie

Wateruitdagingen

Een belangrijk onderdeel van het Innovatieprogramma voor Wateruitdagingen is het testen van systemen die het mogelijk maken om energie uit water te genereren. Daarnaast resulteert de eerste test met de IJkdijk in Groningen in zeer waardevolle informatie

De test met de IJkdijk leverde waardevolle informatie over bezwijken van dijken

over dijkinspectietechnieken en het mechanisme van het bezwijken van dijken. Rijkswaterstaat participeert in deze unieke proefdijk waar met moderne monitoringstechnieken het gedrag van dijken wordt onderzocht. Met deze kennis draagt Rijkswaterstaat tevens bij aan het rapport van de Deltacommissie.

Vaarmarkeringen van de toekomst

Rijkswaterstaat vervangt op de binnenwateren alle stalen tonnen en boeien door kunststof objecten. Het nieuwe materiaal heeft veel minder onderhoud

nodig. Drijvende stalen markeringen moeten eens in de drie jaar aan wal worden gerepareerd en geschilderd. De kunststof objecten kunnen tien jaar blijven liggen, waarna ze gerecycled kunnen worden. Doordat onderhoud aan wal niet meer nodig is, leveren deze vaarmarkeringen Rijkswaterstaat besparingen op. Rijkswaterstaat voorziet een groot aantal binnenwateren van kunststof markeringen. De komende jaren wordt

bekeken of ook het materiaal van de verankeringen kan worden vernieuwd en of de kunststof markeringen ook op zee kunnen worden gebruikt.

Duurzame energie: Ramspolbrug

Rijkswaterstaat is afhankelijk van energiebronnen om (vaar)wegen te laten functioneren. Maar de gebruikelijke fossiele brandstoffen worden schaarser en duurder. Vandaar dat Rijkswaterstaat een programma start dat energiebesparing nastreeft met als doel in 2010 twintig procent zuiniger te werken



ten opzichte van 2006. Eén van de manieren om dat te doen is bouwwerken zo te ontwerpen, dat zij een zuinig energiegebruik bevorderen. Het referentieproject Energie Nul-brug Ramspol uit 2008 is daarvan een voorbeeld. De brug functioneert met behulp van onder andere zonnepanelen. Rijkswaterstaat wil met het ontwerp interne en externe partijen uitdagen om na te denken over energiezuinige oplossingen.

Nieuw blussysteem. Hét Idee van 2008!

Veiligheid in tunnels heeft grote prioriteit. Om bij het uitbreken van een brand in een tunnel adequaat en snel te kunnen blussen ontwikkelt een medewerker van Rijkswaterstaat een nieuw automatisch blussysteem, genaamd de Koekoek. In de wand van de tunnel worden bluskannonnen aangebracht. Bij brand wordt een bluskanon de verkeersbuis in gedirigeerd in de richting van de brand. Dit gebeurt automatisch en zonder tussenkomst van de tunneloperator. Hierna kan het blussen én beheersen van de brand snel en gericht starten. De medewerker wint hiermee de Rijkswaterstaatprijs voor Hét Idee 2008.

Baggeren, ook waar onderwaterkabels liggen

Op een aantal plaatsen is het niet mogelijk om op traditionele wijze te baggeren in verband met de

aanwezige onderwaterkabels. Door aanzanding ontstaat een drempel in het vaarwater die een belemmering vormt voor de scheepvaart. Met een door Rijkswaterstaat zelf ontwikkelde aangepaste water/lucht-injectiemethode is dit wel mogelijk. In 2008 wordt de praktijkproef succesvol afgerond. Door een grote hoeveelheid lucht te injecteren wordt het zand losgewoeld en naar het wateroppervlak getransporteerd om vervolgens met de stroom meegevoerd te worden. Door deze innovatie kan er veilig en zonder schade gebaggerd worden, ook op plaatsen waar kabels liggen. Al in 2009 gaat Rijkswaterstaat met deze nieuwe methode werken.

Westraven

In 2008 opent de minister van Verkeer en Waterstaat officieel het het gebouw Westraven. Westraven is in opdracht van de Rijksgebouwendienst helemaal voor Rijkswaterstaat gerenoveerd. Er is vanuit milieuoogpunt niet gekozen voor het slopen van het bestaande gebouw. Binnen het budget is geïnvesteerd in functionaliteit én in het welzijn van de medewerkers. Zo bootst bijvoorbeeld het verlichtingssysteem het natuurlijke daglicht na, waardoor medewerkers prettiger kunnen werken. Westraven valt dan ook in de prijzen met de Daylight Award 2008. De Daylight





Award is een tweejaarlijkse kwaliteitsprijs voor bouwprojecten in Nederland. De jury oordeelt dat Westraven door bewust gebruik te maken van daglicht en de focus op het uitzicht een metamorfose heeft ondergaan van een sick building tot een helder, transparant, state of the art kantorencomplex.

In Westraven huist ook het LEF future center. Dit is een aparte plek in de organisatie, waar creatieve denkprocessen worden gestimuleerd. Hier kunnen medewerkers samen met andere partners van Rijkswaterstaat op allerlei manieren in een inspirerende omgeving ideeën uitwerken, experimenteren en met elkaar samenwerken. Onder professionele begeleiding worden medewerkers op innovatieve wijze uitgedaagd om na te denken over de enorme uitdagingen waar Rijkswaterstaat voor de toekomst voor staat. Een investering in de toekomst.

In de zoektocht naar oplossingen speurt Rijkswaterstaat ook naar nieuwe ideeën buiten het gangbare circuit van deskundigen. In 2008 start het project Xperiment, waarbij studenten zeven weken stage lopen bij Rijkswaterstaat om ideeën te ontwikkelen voor belangrijke vraagstukken. Hier doen niet alleen technische studenten aan mee, maar ook aankomende filosofen en kunstenaars. De succesvolle eerste lichting levert twee ideeën op die in 2009 verder worden onderzocht. Met het project Spitsstop onderzoeken studenten de mogelijkheden voor alternatieve activiteiten langs snelwegen voor automobilisten in de file. In een ander project wordt met een kas op de A2-tunnel bij Maastricht een oplossing gezocht voor fijn stof en de CO₂-uitstoot in de lucht. In het vervolg dat Xperiment in 2009 krijgt, vormt duurzaamheid de rode draad.

Internationaal

Samenwerking met de buurlanden

De werkzaamheden van Rijkswaterstaat hebben ook een internationaal karakter. Het internationale werk van Rijkswaterstaat valt niet los te zien van de rol als

uitwisseling over de uitvoering van EU wet- en regelgeving, zoals de Natura 2000-Richtlijn of de Kaderrichtlijn Water. Door over de grenzen te kijken leren we van elkaar en wordt het vinden van oplossingen voor uitvoeringsproblemen van EU wet- en regelgeving makkelijker. Anderzijds worden er met deze landen gezamenlijke projecten opgezet op het

wetgeving zal moeten uitvoeren. Als lid van Europese expertcomités poogt Rijkswaterstaat de totstandkoming van deze wetgeving te beïnvloeden.

Zo houdt Rijkswaterstaat de Europese standaardisering van tolsystemen nauwlettend in de gaten.

Europees onderzoek

Hoe belangrijk onderzoek naar wegen, weggebruik en weggebruikers ook is, het kost veel tijd en geld. Daarom werkt Rijkswaterstaat sinds 2005 samen met de andere nationale wegbeheerders om gezamenlijk onderzoeksprojecten op te starten en te financieren. Dit gebeurt in de Conference of European Directors of Roads, een Europese koepelorganisatie waarin alle nationale wegbeheerders van Europa zijn verenigd. De leden zetten gezamenlijk oproepen voor onderzoeksvoorstellen uit in Europa en financieren collectief de geselecteerde onderzoeken. In 2008 wordt de eerste oproep in Europa uitgezet, voor onderzoek naar de gevolgen van klimaatverandering en het versterken van het wegennet tegen bijvoorbeeld extreme regenval.

Door over de grenzen te kijken leren we van elkaar

netwerkmanager. Het water in het hoofdwatersysteem maakt nu eenmaal deel uit van een grensoverschrijdend waternetwerk.

Dat geldt ook voor het verkeer op het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet. Rijkswaterstaat heeft daarom goede samenwerkingsrelaties met de buurlanden om het operationele en tactische beheer af te stemmen. Behalve met Vlaanderen en Duitsland werkt Rijkswaterstaat ook nauw samen met Frankrijk en het Verenigde Koninkrijk. Doel van de samenwerking met deze landen is tweeledig. Enerzijds is de samenwerking gericht op kennis-

gebied van onder andere infrastructuurmanagement en aanbestedingen. Doel van deze samenwerkingsprojecten is om samen kennis te ontwikkelen.

Samenwerking binnen de Europese Unie (EU)

Rijkswaterstaat draagt met zijn kennis en ervaring van de uitvoering bij aan de totstandkoming van Europese wet- en regelgeving door de uitvoerbaarheid van nieuwe Europese wetgeving en de daarin voorgestelde methodes te toetsen. Dit is van belang omdat Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie uiteindelijk deze Europese water-, milieu- en natuur-

Outsourcing van de kantoorautomatisering

Het beheer van de kantoorautomatisering en rekencentra wordt in 2008 deels overgedragen aan Capgemini, in 2009 volgen de overige werkplekken. Het betreft hier één van de grootste ICT outsourcing-projecten binnen de rijksoverheid en moet op termijn gaan leiden tot aanzienlijke kostenreducties en minder inzet van eigen mensen. Dit gaat echter niet vlekkeloos. Zo zijn er onder andere problemen met de stabiliteit van het rekencentrum en zijn er wijzigingen nodig in de wijze waarop Rijkswaterstaat de regio voert. Als gevolg van deze vertraging worden binnen de bestaande aanbesteding nieuwe afspraken gemaakt. Hierdoor heeft Rijkswaterstaat meer mogelijkheden om professioneler en zakelijker te sturen.



Internationale samenwerking met China en de Verenigde Staten

Naast Europese samenwerking en bilaterale samenwerking met buurlanden heeft Rijkswaterstaat ook nauwe samenwerkingsverbanden met China en de Verenigde Staten. Met deze twee landen heeft Rijkswaterstaat een aantal jaren geleden overeenkomsten gesloten voor een intensieve kennisuitwisseling, onder andere op het gebied van hoogwaterveiligheid.

Nederland en China wisselen informatie uit, onder andere op het gebied van dijkspectietechnieken

Een Chinese student onderzoekt de verschillen in dijkspectietechnieken tussen Nederland en China

en dijkbresvorming. Een Chinese student onderzoekt op uitnodiging van Rijkswaterstaat in 2008 de verschillen in dijkspectietechnieken tussen Nederland en China. Terwijl de Chinese overheid veel belangstelling toont voor de Groningse IJkdijk, leert Nederland van de brede ervaring in China met

de gevolgen van dijkdoorbraken door hoog water. Rijkswaterstaat kan met die onderzoeksgegevens de modellen verfijnen die de gevolgen van hoogwater berekenen.

Kustbescherming Louisiana

Rijkswaterstaat en de United States Army Corps of Engineers (USACE) werken sinds mei 2004 samen op basis van een Memorandum of Agreement. Sinds de ramp in 2005 als gevolg van de orkaan Katrina werkt de USACE aan het Louisiana Coastal Protection and Restoration Project (LACPR). Dit project is bedoeld om de veiligheidssituatie van het gebied te verhogen.

Rijkswaterstaat is gevraagd om kritisch bij het LACPR-traject betrokken te zijn. Bovendien vraagt USACE aan Rijkswaterstaat een alternatief plan te ontwikkelen voor een betere bescherming van Louisiana en New Orleans, mede omdat Rijkswaterstaat als externe partij meer afstand



van de lokale belangen kan nemen. Hieraan geeft Rijkswaterstaat gehoor door samen met Deltares een advies uit te brengen: de 'Dutch perspective on protection and restoration of coastal Louisiana'. Dit rapport adviseert om het gebied op integrale wijze te beschermen, waarbij het ook suggesties doet voor innovatieve oplossingen. De 'Dutch perspective' vormt een bijlage bij het uiteindelijke LACPR-rapport, dat naar verwachting in de zomer van 2009 verschijnt.

Panamakanaal

Naast de meer structurele samenwerkingsrelaties zoekt Rijkswaterstaat ook gericht in het buitenland naar de benodigde kennis. Zo komt Panama bij Rijkswaterstaat in het vizier. Panama bouwt de komende jaren voor vijf miljard dollar een nieuw kanaal van bijna honderd kilometer lang naast het oude kanaal. In 2008 start een samenwerkingsverband tussen Rijkswaterstaat en het Panamese overheidsagentschap Autoridad de Canal de Panamá met kennisuitwisseling over het uitbreidingsproject als belangrijkste doel. Met name de ervaringen op het gebied van projectmanagement bij zo'n enorm project bieden Rijkswaterstaat waardevolle informatie. Daarnaast krijgt het kanaal

een aantal hypermoderne sluisen. De informatie daarover komt van pas bij de mogelijke bouw van nieuwe sluisen in Nederland.

Verkenningen Japan en Verenigde Staten

In 2008 ging Rijkswaterstaat actief op zoek in het buitenland naar kennis over wereldwijde ontwikkelingen op het terrein van Intelligent Transport Systems (ITS) en verkeersmanagement. In Japan doen medewerkers van Rijkswaterstaat daarom kennis op over onder meer reis- en route-informatie, elektronische tolheffing, coöperatieve systemen en samenwerking tussen publieke en private partijen. Rijkswaterstaat, dat in de Verenigde Staten deelneemt aan het jaarlijkse ITS-congres, tekent een samenwerkingsovereenkomst met de staat Californië. Rijkswaterstaat bestudeert hoe de opgedane kennis, samen met publieke en private partners, te vertalen is in een strategie en een meerjarig uitvoeringsprogramma voor verkeersmanagement.



Veel mogelijk


Na 36 jaar Rijkswaterstaat kan ik volmondig zeggen: Ja, er is veel mogelijk binnen deze organisatie. Als je er als werknemer tenminste de nodige moeite voor doet en zelf initiatief toont. Ik heb verschillende functies en werkplekken gehad en juist die grote variëteit maakt Rijkswaterstaat voor mij zo'n aantrekkelijke werkgever. Momenteel werk ik veel met jonge mensen, onder wie studenten die hier stage lopen. Ik vind dit erg inspirerend en laat me graag verrassen door hun verfrissende ideeën. Zelf zijn ze vaak ook verrast; na afloop van de stage vinden ze Rijkswaterstaat veel boeiender dan ze vooraf hadden gedacht.

Andre Noordegraaf,
senior adviseur

----->
"Medewerkers zijn de kritische succesfactor van een organisatie. Alle energie, tijd en geld die je stopt in trotse en met de organisatie verbonden medewerkers, verdien je dubbel en dwars terug."

Herna Verhagen,
Managing Director Group
Human Resources TNT én
lid van Raad van Advies
Rijkswaterstaat





De mensen van Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is een uitdagende en aantrekkelijke werkgever, die werkt aan tastbare en maatschappelijk relevante producten. Medewerkers van Rijkswaterstaat zijn integer en betrokken en betrouwbare partners die rekening houden met de belangen van anderen. Vanuit die integriteit gaan ze op zoek naar duurzame oplossingen. Ze zijn ondernemend; de complexiteit van de uitdagingen waar zij voor staan betekent dat ze op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden, vernieuwende oplossingen. Rijkswaterstaters gaan altijd voor het resultaat. Ze zijn aanspreekbaar op wat ze doen of gedaan hebben en handelen dienstverlenend.

De mensen van Rijkswaterstaat

Sturing op informatievoorziening

Informatievoorziening is een belangrijke schakel in alles wat Rijkswaterstaat doet. Daarbij kan het gaan om basisvoorzieningen als kantoorautomatisering, ondersteuning die Rijkswaterstaat voor de eigen werkprocessen nodig heeft of directe dienstverlening aan het publiek.

Sinds 2004 professionaliseert Rijkswaterstaat de informatievoorziening in een hoog tempo. De mensen die verantwoordelijk zijn voor de levering en instandhouding van ICT worden bij elkaar gebracht in één organisatieonderdeel en de gebruikers van de ICT worden beter georganiseerd door het aanstellen van informatiemanagers die de vraag van de gebruikers bundelen en zorgen van een zo goed mogelijk aanbod van de centrale ICT-organisatie.

Rijkswaterstaat pakt door

In 2008 wordt verder gewerkt aan een efficiënter en slagvaardiger Rijkswaterstaat. Een solide basis om met oog voor de omgeving de nieuwe werkwijze te verankeren in de dagelijkse processen.

De medewerkers vormen het fundament en zijn doorslaggevend. Dit wordt benut door hen robuuste ontwikkelpaden en vrijheid te bieden om het werk creatiever, publieksgerichter en efficiënter aan te pakken. Het management stimuleert ondernemerschap en schept de ruimte om aan een uitdagende loopbaan binnen een moderne uitvoeringsorganisatie vorm te geven.

In de nieuwe werkwijze komen taakontwikkelingen niet alleen door Rijkswaterstaat tot stand; zij worden nadrukkelijk beïnvloed door de omgeving: de politiek, de publieksvraag, de keuzes in het bestuurlijke veld, de ontwikkelingen in de private markt, trends in het onderwijs en in de arbeidsmarkt.

Realiseren van de ambitie 2008-2012

De personele capaciteit daalt van 11.300 fte's in 2004 naar 9.145 fte's in 2008. De strategische personeelsanalyse levert een beeld op van aanvullende kennis en competenties waaraan behoefte is in verband met

de huidige werkprocessen. Deze resultaten bieden een leidraad voor de ontwikkeling van de huidige Rijkswaterstaters en de werving van nieuwe.

Mensen zijn doorslaggevend

Van de medewerkers van Rijkswaterstaat wordt verwacht dat ze werk van hoge kwaliteit blijven leveren in een steeds complexere omgeving. Dat vraagt om mensen met een brede blik en grote professionaliteit, die mobiel zijn en flexibel inzetbaar. Die bovendien de samenwerkingsrelaties die daarbij horen goed weten te managen. Mensen ook die zelf verantwoordelijkheid nemen voor hun loopbaan en inzetbaarheid.

Boeien en groeien

Met afwisselend werk en aantrekkelijke ontwikkelkansen binden en boeien we onze mensen. Veel mensen bij Rijkswaterstaat werken er al lang. En zijn trots op het werk dat ze doen. In 2008 wordt verder geïnvesteerd in de kwaliteit en het werkplezier van de medewerkers. Door hen te stimuleren en te helpen in hun persoonlijke ontwikkeling.

Voor reguliere opleidingsactiviteiten wordt daarom in 2008 ruim drie procent van het totale personeels-



Bert Keijts, directeur-generaal Rijkswaterstaat:

Rijkswaterstaat is zo goed als zijn mensen. Als het boegbeeld van de organisatie een prijs krijgt, dan is dat vooral een prijs voor al die mensen die zich binnen Rijkswaterstaat dagelijks inzetten.



Richard van Breukelen, Chief Financial Officer Rijkswaterstaat:

Veranderen is als het beklimmen van een berg: de top lijkt soms nog ver weg. Dan is het goed om je om te draaien, even tegen die berg te leunen en je te laten inspireren door het pad dat je al hebt afgelegd voor je weer verder gaat.



Luc Kopsiek, plaatsvervangend directeur-generaal Rijkswaterstaat

2008 was voor mij het jaar van afscheid nemen, maar ook van het initiëren van nieuwe acties. Met de inrichting van de 'war room' in de luwte van de crisisoefening Waterproef bijvoorbeeld geven we Rijkswaterstaat als betrouwbare partner in tijden van crisis een stevige impuls.



budget gereserveerd. Het Corporate Learning Center (CLC) is de spin in het web voor het boeien en groeien in Rijkswaterstaat. Het CLC ontwikkelt leeractiviteiten die de vernieuwing ondersteunen. In 2008 vergroot het CLC het aanbod naar vijfhonderd opleidingsactiviteiten. Hieraan doet ruim een derde van de medewerkers mee. Er volgt erkenning voor het werk van het CLC: in 2008 wint het de prijs van de NSCU Corporate Academy Award (Nederlandse Stichting voor Corporate Universities). Ook worden er in 2008 verschillende cultuurtrajecten ingezet om de vernieuwing te verankeren in ons handelen. Zo wordt een start gemaakt in 2008 om directie en management te helpen hun rol in te vullen: 'Leiders zijn opleiders'.

In 2008 is de basis gelegd voor het project 'Loopbaanpaden'. Hierin worden de ontwikkelingsmogelijkheden binnen en tussen functies duidelijk zichtbaar gemaakt, zodat medewerkers in elke loopbaanfase telkens weer andere mogelijkheden zien.

[Mensen in kaart](#)

In 2008 is er veel aandacht voor de persoonlijke ontwikkeling van leidinggevendenden, projectleiders



en adviseurs/specialisten. Via een 'Vlootshow' wordt in kaart gebracht wat Rijkswaterstaat bij deze groepen aan kwaliteiten in huis heeft en waar in talenten verder gestimuleerd kunnen worden. Voor de talenten is er een speciaal programma. Ieder van hen volgt een eigen ontwikkelingsprogramma, waarbij dienstbrede opdrachten vooropstaan. In het programma nemen groeiers zelf het initiatief voor hun ontwikkeling. Daarnaast is er een gerichte aanpak voor degenen die binnen Rijkswaterstaat mobiel moeten of willen worden.

[Rijksacademie voor projectmanagement](#)

Het uitvoeren van projecten op het gebied van onderhoud, beheer en aanleg is een kerntaak van Rijkswaterstaat. Onze projectmanagers spelen een cruciale rol in het bereiken van resultaten. Om hen te helpen is het Integraal Project Management (IPM) ontwikkeld. Het is een instrument om grote projecten in goede banen te leiden. Het IPM-model onderscheidt vijf rolhouders binnen een project: integrale projectmanager, manager projectbeheersing, omgevingsmanager, technisch manager en contractmanager. Hoe beter het samenspel tussen die rollen is en hoe beter zij plannen en bevindingen met elkaar afstemmen, des te beter lukt het hun de ambities van



Maatschappelijk verantwoord

Na een paar jaar bij een adviesbureau te hebben gewerkt ben ik in 2008 bij Rijkswaterstaat als projectleider begonnen. En het klinkt misschien gek, maar ik ben er echt trots op. Iedere keer als ik vanuit mijn woonplaats Amsterdam naar Utrecht rijd, over een rijksweg en langs rijkswater en het gebouw Westraven zie opdoemen heb ik dat gevoel. Bij Rijkswaterstaat werk ik aan maatschappelijk verantwoorde en tastbare projecten. Ik vind het belangrijk en dankbaar om daar een bijdrage aan te leveren. Om ons werk goed te kunnen blijven doen, zie ik het als één van de voornaamste uitdagingen dat we collega's met de juiste kennis in huis halen en houden. Hoe jonge medewerkers zich nu bijvoorbeeld in Jong VenW hebben verenigd, vind ik een goed voorbeeld om hen betrokken te houden. Zo kunnen we van elkaar leren en elkaars ontwikkeling ondersteunen. Ook een uitdaging vind ik dat we in de toekomst nog meer gaan samenwerken in een wereld waar verandering de maatstaf is, waarbij we leren ons niet vast te klampen aan de vaste patronen. Die dynamiek, het voortdurend oplossen van nieuwe puzzels spreekt mij in elk geval enorm aan.

Ingrid Klokke, projectleider Markt en Aanbesteding

Personeelsbezetting		
Leeftijd in jaren	2008 (omvang 31-12)	2007 (omvang 31-12)
< 25	80	59
25 - 34	1.288	1.274
35 - 44	2.809	2.824
45 - 54	2.925	2.969
55 - 59	1.387	1.344
> 60	656	548
Totale omvang	9.145	9.018

In- en uitstroom 2008		
Leeftijd in jaren	instroom (fte)	Uitstroom (fte)*
< 25	70	11
25 - 34	340	140
35 - 44	254	210
45 - 54	115	146
55 - 59	28	64
> 60	3	111
Totaal	810	682

* Inclusief overdracht Deltares

Soorten instroom 2008		
Leeftijd in jaren	Fte	%
< 35	410	51
> 35	400	49
Geslacht	%	
Man	63	
Vrouw	37	
Allochtoon		%
Allochtoon		7,2

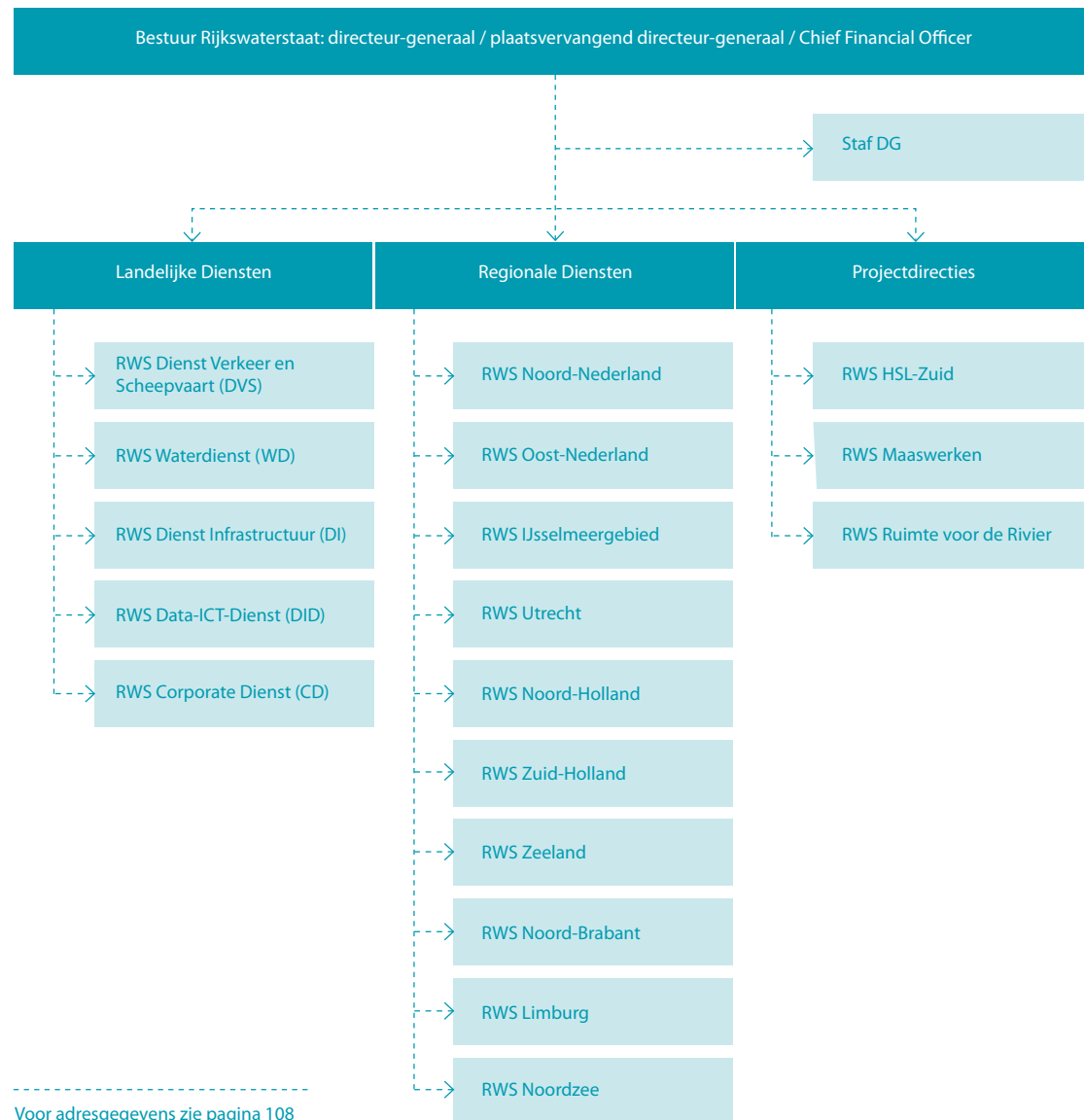


Een schot in de roos

Rijkswaterstaat verandert voortdurend. Dat merkte ik ook persoonlijk, want een paar jaar geleden verviel mijn functie als medewerker huishoudelijke dienst bij het voormalige RIKZ. Via via kwam mijn manager met de mogelijkheid om me om te laten scholen tot weginspecteur. Dat leek hem echt iets voor mij. Na een intensieve opleiding, met veel tussentijdse testen, examens en begeleiding door Rijkswaterstaat-collega's en het KLPD gedurende anderhalf jaar, mag ik nu een jaar alleen op pad. Want er komt veel bij kijken en het vraagt veel. Ze laten je niet zo maar los. Niet iedereen haalt het ook, zo is gebleken. Ik stap iedere ochtend weer fluitend in mijn auto, benieuwd wat de dag zal brengen. Want dat is iedere keer weer een verrassing. Het is echt een schot in de roos gebleken. Als ik dit tien jaar eerder had geweten, had ik deze stap toen al gezet. Het heeft mij wel geleerd dat er binnen deze organisatie meer mogelijk is dan je eigenlijk beseft.

Jan Mooiweer,
weginspecteur

Organogram Rijkswaterstaat





Organisatieopbouw	
	Aantallen
Bezetting (in fte)	9.145
Standplaatsen	240
Regionale diensten, hieronder vallen:	10
- Wegendistricten	19
- Waterdistricten	16
Landelijke Diensten	5
Projectdirecties, hieronder vallen:	3
- Ruimte voor de Rivier	
- Maaswerken	
- HSL-Zuid	

het project te verwezenlijken. Rijkswaterstaat wil efficiënt werk van een hoge kwaliteit afleveren. Behalve samenwerken met marktpartijen en andere overheden houdt Rijkswaterstaat rekening met omwonenden en belangengroepen. IPM werkt volgens het principe: 'een goede voorbereiding is het halve werk'.

In 2008 legt Rijkswaterstaat in samenwerking met ProRail en de Rijksgebouwendienst de basis voor het inrichten van een rijksbrede Projectacademie. Projectmanagers van de betreffende organisaties met meerdere jaren ervaring kunnen zo van elkaar leren en ervaringen met elkaar uitwisselen. Naast medewerkers van de eigen organisaties worden docenten van de Universiteit Twente, Technische Universiteit Delft en Erasmus Universiteit Rotterdam ingezet. Begin 2009 gaat de eerste groep daadwerkelijk van start.

De waarde van diversiteit

Rijkswaterstaat wil uitgroeien tot een overheidsorganisatie die een goede afspiegeling is van de maatschappij. Deze wordt steeds meer divers. Daarnaast is het belangrijk om de medewerker in te zetten op een plek die past bij de fase waarin

zijn of haar loopbaan verkeert. Het bereiken van een goede balans tussen ervaren medewerkers en starters, mannen en vrouwen en medewerkers van diverse culturele achtergrond gaat niet vanzelf en heeft continue aandacht nodig.

Voor het vergroten van het aandeel jongeren en medewerkers met een eigen culturele achtergrond, zijn concrete doelen gesteld voor 2012.

Er wordt een groot aantal activiteiten in 2008 ingezet om de doelen te realiseren: zo wordt er naast het Rijkstraineeprogramma een eigen traineeprogramma gestart, een pilot gericht op cultuurverandering voor management en medewerkers, een professionaliseringstraject voor recruiters, samenwerking met multiculturele netwerken en op doelgroepen gerichte werving.

Ondanks de inspanningen haalt Rijkswaterstaat de doelen voor diversiteit in 2008 niet.

Werven van de juiste mensen

De personele krapte op de arbeidsmarkt houdt aan. Rijkswaterstaat heeft daarnaast te maken met vergrijzing en de te realiseren vernieuwing. Het verwerven van nieuwe medewerkers blijft een speerpunt. We richten ons vooral op een aantal prioritaire functiegroepen. In 2008 zijn deze groepen inkoop, financiën, project-

Landelijke
informatielijn
0800-8002
(gratis)

Hoe worden reacties afgehandeld?

Reacties komen per e-mail, telefoon, brief of fax bij de Landelijke Informatielijn binnen. De vraag wordt in het registratiesysteem opgenomen en aan de verantwoordelijke dienst voorgelegd. Deze neemt de melding in behandeling en treft eventueel maatregelen. De dienst doet een terugmelding naar de Landelijke Informatielijn, die zorgt dat de melder een reactie krijgt.

Mail weggebruiker - 22 juli 2008

"Op 22 juli jl. sloeg de motor van mijn oldtimer af op de oprit van de Veerse Dam. Terwijl ik het euvel onderzocht op een parkeerplaats langs de weg stopte een verkeersregelaar van Rijkswaterstaat, die mij vervolgens zonder dralen terugsleepte naar Vrouwenpolder. In de opwindning van het moment ben ik vergeten de redder naar zijn naam te vragen. Bij deze wens ik hem nogmaals te bedanken voor zijn snelle en efficiënte hulp en Rijkswaterstaat te complimenteren met deze nuttige dienstverlening!"

Reactie Rijkswaterstaat - 1 augustus 2008

"Hartelijk dank voor uw compliment. We zullen uw melding doorgeven aan de betreffende collega."

Mail weggebruiker - 27 september 2008

"Sinds een aantal jaren woon ik in Zweden en erger me dood aan de vele kuilen en hobbels in de weg. Als ik weer in Nederland rijd is dat altijd weer een verademing. En als er ergens een kuil in de weg is, dan wordt dat vaak gelijk verholpen. Zijn er mensen bij jullie in dienst die de wegen dagelijks controleren, of is er soms een telefoonlijn waar je gebreken kunt melden? Petje af voor de kwaliteit van het Nederlandse wegennet!"



managers Grond Weg en Water, ICT, nautische functies (zoals sluis- en brugbedieningen maar ook vanuit de schaaapvaart verstand van kades en stuwen) wegininspecteurs en civiel ingenieurs. Zij zijn van essentieel belang om het werk van Rijkswaterstaat uit te (laten) voeren, maar zijn moeilijk te vinden op de arbeidsmarkt. In 2008 worden dan ook speciale wervingsacties voor deze groepen uitgevoerd. Deze acties zijn succesvol. Zo worden in 2008 bij een groots opgezette speeddate-sessie alle negentig vacatures voor stewards op de sluisen in één keer voorzien. En ontvangt de Dienst Infrastructuur voor vijftig vacatures in totaal 370 cv's dankzij de campagne voor jongere en medior projectmanagers met als thema 'Durf jij in de spotlights te staan?' Uiteindelijk worden daardoor in 2008 veertig medewerkers aangetrokken.

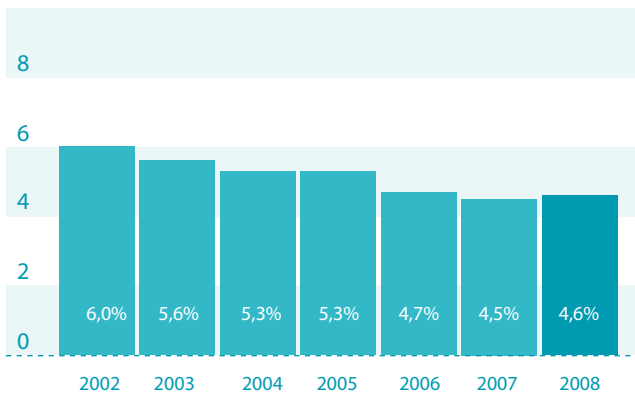
In 2008 zet Rijkswaterstaat niet alleen de traditionele vorm in zoals het plaatsen van advertenties, maar ook meer eigentijdse vormen zoals (digitale) netwerken. Ook is er meer aandacht voor vertrekkende medewerkers. Hun argumenten waarom zij Rijkswaterstaat verlaten, blijken nuttig voor de inspanningen op de arbeidsmarkt. Op basis van deze resultaten ziet in 2009 een alumninetwerk van vertrekkende medewerkers het licht.

Integriteit

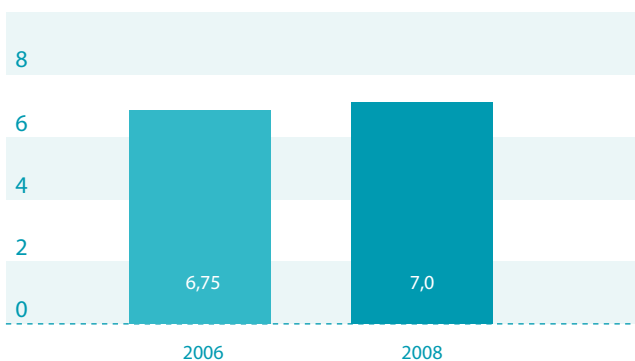
Integriteit is één van de kernwaarden in de cultuur van Rijkswaterstaat. Hierbij staat de bewustwording van integer handelen voorop. In 2008 helpen de acties om medewerkers zelf na te laten denken over hun eigen handelen en te leren hoe te handelen als het integriteit betreft. Het Bureau Screening Bouwbedrijven wordt opgericht. Medewerkers kunnen hier terecht voor hun meldingen over niet-integer handelen door marktpartijen. Daarnaast is er nu ook een Gedragscode Publiek Opdrachtgeverschap, die binnen en buiten de organisatie steeds beter bekend wordt. Hierin staan de kaders waarbinnen medewerkers hun werk in relatie tot opdrachtnemers moeten uitvoeren. Voor de opdrachtnemers, contractanten en partners van Rijkswaterstaat geeft de code duidelijkheid over wat wij van hen verwachten. Enkele opdrachtnemers met opmerkingen of klachten melden zich reeds in 2008 bij het speciaal opgerichte meldpunt.



Ziekteverzuim



Medewerkerstevredenheid (in rapportcijfer)



Ambassadeur

Ik mag als rijkstrainee anderhalf jaar in de keuken van Rijkswaterstaat kijken. Voordat ik hier begon, zei Rijkswaterstaat me eigenlijk niet zoveel. En dat wat kleurloze imago bestaat ook bij andere studenten en starters, zo merk ik om me heen. Die hebben echt nog het idee dat we hier alleen asfalt leggen, wat we dus niet eens zelf doen. Maar ons werk is zoveel breder. Dat merk je pas als je binnen bent. Ik wil mijn beeld van Rijkswaterstaat graag breed uitdragen. Ik zie dat ook wel als een toegevoegde taak naast mijn werk. Ik voel me echt een soort ambassadeur. We moeten nog veel meer naar de hogescholen en universiteiten toe, laten zien wie we zijn en waar we voor staan. Ik denk dat we daar nog wel een wereld in kunnen winnen.

Tamara Snijders,
rijkstraine

Visie op infrastructuur

Als je werk kunt doen wat ons allen raakt, dan is het wel bij Rijkswaterstaat. Alles wat we doen heeft effect. Ik voel me ook heel trots om deel uit te maken van een organisatie die een duidelijke visie heeft op de toekomst van onze infrastructuur. Ik ben van huis uit chemicus en ben een jaar lang Rijkswaterstaat-trainee geweest. Mijn huidige functie als inkoopmanager beviel zo goed dat ik een definitieve overstap heb gemaakt. Het vertalen van techniek naar inkoop is de uitdaging waar we dagelijks mee te maken hebben. En daar zit ook mijn kracht en uitdaging. Techniek is leuk, maar het gaat uiteindelijk om de vertaling naar de markt.

Mohamed Bakkali,
RWS-traine

Jaarrekening 2008



Bedrijfsvoeringparagraaf 2008

Inleiding

Het agentschap Rijkswaterstaat rapporteert middels de bedrijfsvoeringparagraaf over de rechtmatigheid en de bedrijfsvoering in 2008. Het overall beeld is dat Rijkswaterstaat de bedrijfsvoeringprocessen voldoende beheerst; er zijn geen onrechtmatigheden en onzekerheden groter dan de voor Rijkswaterstaat geldende norm geconstateerd. In 2008 zijn op basis van risico-analyse de belangrijkste aandachtspunten benoemd en kwaliteitsverbeteringen doorgevoerd.

Financieel en materieel beheer

Rijkswaterstaat gaat in 2008 door met het verbeteren van het niveau van financieel en materieel beheer. Hiertoe zijn enkele aandachtspunten benoemd waaraan prioriteit wordt gegeven, op basis van de belangrijkste bevindingen uit 2007 en de risicoanalyse voor 2008.

Contractbeheersing

Rijkswaterstaat laat zoveel mogelijk uitvoeringstaken op het gebied van aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur over aan de markt. Hierbij hanteert Rijkswaterstaat innovatieve contractvormen en daarop aansluitende vormen van contractbeheersing. Bij beheer en onderhoud gaat het om prestatiecontracten. Bij aanleg gaat het om Design, Build, Finance and Maintain (DBFM), alliantiecontracten en design- en constructcontracten (D&C) onder systeemgerichte contractbeheersing (SCB). Dit is een wijze van contractbeheersing waarbij Rijkswaterstaat gebruik maakt van de gegevens die voortkomen uit het kwaliteitssysteem van de opdrachtnemer. In 2008 wordt een aanvang gemaakt om naast SCB op aanlegcontracten deze vorm van contractbeheersing ook op prestatiecontracten toe te gaan passen. Rijkswaterstaat kiest er expliciet voor om in lopende (onderhouds)contracten niet over te stappen op

deze beheersingsmethodiek, vanwege de ingrijpende verandering voor zowel de beheersing door de opdrachtgever als de kwaliteitsborging die de opdrachtnemer moet leveren.

In 2008 wordt bij de afstemming tussen Rijkswaterstaat en opdrachtnemer bij de start van de uitvoering van de meeste contracten expliciet stilgestaan bij SCB en de visie van de opdrachtnemer op kwaliteitsborging. Bouwend Nederland brengt een handleiding uit over kwaliteitsborging bij D&C-contracten, waarin gebruik is gemaakt van de handleiding SCB die er adequaat op aansluit. Duidelijk wordt verder dat de betrokken medewerkers over meer kennis en vaardigheden moeten beschikken. Het uitvoeren van toetsen op een hoger abstractieniveau (systeem en proces) moet worden ontwikkeld. 50 medewerkers volgen de opleiding tot hoogwaardige toetster bij een extern bureau. Ook wordt begonnen met het opleiden van circa 120 auditors. Met het Corporate Learning Center wordt afgesproken om deze opleidingen in het reguliere opleidingspakket op te nemen. Op basis van de bevindingen over 2007 met betrekking tot de beheersing van de prestatiecontracten 'oude stijl', zijn nog vier Rijkswaterstaat-diensten niet geheel op orde. Aan het eind van 2008 is bij drie van de vier diensten de beheersing op voldoende niveau. Bij de vierde dienst is er op dit moment ook voldoende managementaandacht om zeer binnenkort het gewenste beheersniveau te bereiken.

Materieel beheer

In 2007 heeft Rijkswaterstaat bijna al haar materieel beheer gecentraliseerd bij een drietal diensten. Rijkswaterstaat heeft in 2008 veel aandacht besteed om het geheel op orde te krijgen bij deze diensten. Met het voornaamste materieel, de vloot en de gebouwen is dat gelukt. Het operationeel beheer van de vervoermiddelen, de kantoor-automatisering en rekencentra (KA/RC) zal in 2009 op het gewenste niveau worden gebracht. Voor de KA/RC geldt dat dit een bewuste keuze betreft die samenhangt met het tijdschema van de outsourcing.

Ontvangsten

In 2008 worden de processen schaderijden en schadevaren beter beheerst. Hiervoor zijn betere afspraken gemaakt met de verzekeraars over de financiële afwikkeling van de schades. Met betrekking tot de ontvangsten van derden bij projecten is het op dit moment nog steeds lastig de gewenste beheersing te bereiken omdat het binnen SAP nog steeds niet mogelijk is deze ontvangsten goed te administreren. In 2009 zal op basis van een nadere analyse bepaald worden of dit probleem structureel binnen SAP kan worden opgelost.

Bedrijfsvoeringontwikkelingen

Rijkswaterstaat heeft risicomanagement verankerd in zijn bedrijfsvoering, bij zowel de beheersing van infrastructurele projecten als bij het realiseren van de organisatie doelstellingen. In 2008 zijn op basis van een risicoanalyse de toprisco's benoemd, waarvan de meest relevante bedrijfsvoeringontwikkelingen hieronder worden toegelicht.

Areaalgegevens op orde

Rijkswaterstaat werkt in 2008 aan het op orde krijgen en houden van de areaalgegevens. Deze gegevens zijn belangrijk voor een pro-actieve programmering van het beheer en onderhoud. Om deze redenen zijn in 2008 de drie netwerken en de bijbehorende areaalgegevens in kaart gebracht. Tevens is bepaald wat de achterliggende oorzaken zijn waarom bepaalde gegevens niet op orde zijn en welke acties nodig zijn om dit te verbeteren. Gezien de omvang van de areaalgegevens zal dit naar verwachting ongeveer twee jaar duren. Het actieprogramma richt zich niet alleen op het op orde brengen van de gegevens, maar ook op de borging van het op orde houden van de gegevens.

Planstudies Droog

Eind 2007 werd duidelijk dat er behoefte was om de regie op de planstudies binnen Rijkswaterstaat verder te verbeteren. Hiervoor werd besloten een programmadirectie in te richten, waarbij de verantwoordelijkheid voor de implementatie van de verbeteringen bij de regionale diensten bleef. De opdracht aan de directie was het begeleiden van de lopende planstudies en het ontwikkelen van een eenduidige werkwijze voor nieuwe planstudies Droog om op een uniforme, kwalitatief betere en op een snellere wijze de planstudiefase te doorlopen. In 2008 wordt deze opdracht gerealiseerd. Er worden voor bijna alle projecten projectopdrachten en scopes vastgesteld. Er wordt daarnaast een kwaliteitsborgingsstelsel opgezet waarin de kwaliteitscriteria zijn aangegeven.

Vernieuwing Rijkswaterstaat in 2008

Op basis van het Ondernemingsplan 2004 wordt Rijkswaterstaat omgevormd tot een publieksgericht overheidsbedrijf dat zich concentreert op zijn taken als netwerkmanager. Met de Agenda 2012 van het Ondernemingsplan zet Rijkswaterstaat deze ontwikkeling ook de komende vier jaar verder door. Belangrijkste doel is in 2012 de toonaangevende, duurzame en publieksgerichte uitvoeringsorganisatie van de overheid te zijn. De vernieuwing staat in 2008 niet stil. Om toonaangevende opdrachtgever te worden, wordt een nieuwe inkoopstrategie geïmplementeerd. In de pijler betrouwbare en

efficiënte partner is de afspraak voor langjarige planning en financiering van beheer en onderhoud een belangrijke stap om efficiënter te worden. Om mensen binnen Rijkswaterstaat doorslaggevend te laten zijn, is de strategische personeelsanalyse cruciaal. Ook wordt binnen Rijkswaterstaat op veel plaatsen de Agenda 2012 met medewerkers doorleefd, om te zorgen dat de doelen en mijlpalen alom bekend zijn.

In 2008 wordt gestart met het beschrijven van de taken die in 2012 door medewerkers van Rijkswaterstaat zelf zullen worden uitgevoerd en welk deel door de markt of regionale partners kunnen worden uitgevoerd. Het beschrijven van kerntaken en de normering ervan is noodzakelijk om de groei van ruim 30 procent in de productie tot 2012 te faciliteren en de personeelstaakstelling te kunnen invullen. Voor de processen aanleg, verkeersmanagement hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersystemen, vergunningverlening, handhaving en de ondersteunende taken zijn de beschrijvingen gereed. Het capaciteitsmanagement (efficiënter inzetten van medewerkers) maakt een aanzienlijke kwaliteitsslag door. Door een versterkte sturing vanuit de Regionale Projectencentra en de corporate monitoring leidt dit tot een goed afgestemde Baseline 2009 (projecten in uitvoering). Hierin worden alle projecten van Rijkswaterstaat opgenomen en vindt afstemming plaats van de gevraagde en de aangeboden capaciteit van alle regionale diensten.

Spoedaanpakprojecten

In 2007 heeft het kabinet besloten te onderzoeken hoe de traagheid te doorbreken waarmee in Nederland besluiten worden genomen over grote infrastructurele werken. De commissie 'Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten' (Commissie Elverding) heeft het kabinet ondertussen hierover geadviseerd en op basis daarvan heeft de Tweede Kamer op 13 januari 2009 ingestemd met de nieuwe Spoedwet wegverbreding. Dit betekent dat er voor 30 knelpunten op de weg snel maatregelen kunnen worden genomen om files tegen te gaan. Voor een aantal projecten gaat nog dit jaar de schop de grond in. Ondertussen is er binnen Rijkswaterstaat hard gewerkt om deze 30 projecten te kunnen realiseren. Doel is dat bij 30 projecten vóór 1-5-2011 de schop in de grond gaat en dat voor minimaal 10 projecten een openstelling voor 1-5-2011 plaatsvindt. Het succes is afhankelijk van besluitkracht (houding en gedrag) en een kwaliteitsverbetering op het gebied van processen en mensen. Daarnaast wordt een optimale benutting van de markt hierbij als grote kans gezien om versnellingen in de projecten te realiseren. Marktpartijen zijn hierbij in het voortraject betrokken en er is een inkoopplan opgezet met als doel tot versnelde uitvoering van werkzaamheden te komen.

Balans per 31 december 2008 (vóór resultaatbestemming)

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

ACTIVA	31 december 2008	31 december 2007
Vaste Activa		
Immateriële vaste activa	3.590	4.177
Materiële vaste activa	271.079	247.829
Vaste activa in aanbouw	4.791	19.272
Financiële vaste activa	136.986	0
	416.446	271.278
Vlottende activa		
Debiteuren	25.746	25.354
Overige vorderingen en overlopende activa	42.651	281.326
Reeds uitgevoerde werkzaamheden beheer en onderhoud	0	70.462
	68.397	377.142
Liquide middelen		
Kas	8	8
Rekening-courant Ministerie van Financiën	279.331	31.484
	279.339	31.492
MIRT-projecten		
Projecten in uitvoering	6.382.163	11.990.530
Totaal activa	7.146.345	12.670.442

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

31 december 2007

Eigen vermogen			
Wettelijke reserve zelfontwikkelde software	158	105	
Exploitatiereserve	50.012	41.152	
Nog te verdelen resultaat	-28.353	8.913	
	21.817		50.170
Voorzieningen			
Voorziening personeel	0	1.257	
Voorziening materieel	0	114.361	
	0		115.618
Langlopende schulden			
Opgenomen leningen Ministerie van Financiën			200.007
221.482			
Kortlopende schulden			
Crediteuren	127.466	56.350	
Overige schulden en overlopende passiva	355.951	257.767	
Nog uit te voeren werkzaamheden beheer en onderhoud	37.466	0	
	520.883		314.117
MIRT-projecten			
Op te leveren projecten			11.990.530
6.382.163			
Totaal passiva	7.146.345		12.670.442

Staat van baten en lasten 2008

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	31 december 2008	31 december 2007
Baten		
Opbrengst ministerie van Verkeer en Waterstaat	2.441.401	2.419.698
Overige opbrengsten	111.495	76.360
Rentebaten	2.752	3.168
Bijzondere baten	8.082	46.485
	2.563.730	2.545.711
Lasten		
Kosten beheer en onderhoud	1.463.931	1.385.291
Overige kosten:		
Kosten personeel	720.325	768.140
Kosten materieel	342.970	286.724
Afschrijvingskosten	47.987	50.161
Rentelasten	8.804	9.098
Overige lasten	0	4.783
Bijzondere lasten	8.066	32.601
	2.592.083	2.536.798
Saldo van baten en lasten	-28.353	8.913

Kasstroomoverzicht 2008

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	31 december 2008	31 december 2007
Saldo 1 januari		
Kas	8	7
Rekening-courant Rijkshoofdboekhouding	31.484	201.288
	31.492	201.295
Operationele kasstroom		
Operationele inkomsten	2.824.005	2.511.395
Operationele uitgaven	-2.541.563	-2.601.949
	282.442	-90.554
Investeringskasstroom		
Desinvesteringen	9.029	25.349
Investeringen	-65.581	-83.598
	-56.552	-58.249
Financieringskasstroom		
Beroep op leenfaciliteit	65.818	35.529
Aflossing op leningen	-43.861	-56.529
	21.957	-21.000
Saldo 31 december		
Rekening-courant Rijkshoofdboekhouding	279.331	31.484
Kas	8	8
Totaal	279.339	31.492

Toelichting bij de jaarrekening 2008

Baten-Lasten Administratie en Geïntegreerde Verplichtingen Kas Administratie

Rijkswaterstaat voert twee administraties: een BLS (baten-lasten) administratie en een GVKA (geïntegreerde verplichtingen kas administratie). Deze jaarrekening betreft alleen de BLS-administratie. Hierop is één uitzondering gemaakt, deze wordt toegelicht bij de grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.

In de BLS-administratie worden activa en passiva en baten en lasten vastgelegd die verband houden met de activiteiten van Rijkswaterstaat. Hiervoor ontvangt Rijkswaterstaat een vergoeding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit betreft een vergoeding voor:

- De kosten van Beheer en Onderhoud, onder te verdelen in:
 - De kosten van uitbesteding van Beheer, Onderhoud en Ontwikkeling van de drie infrastructurele netwerken in beheer bij Rijkswaterstaat (Hoofdwatersystemen, Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet);
 - De kosten van Verkeersmanagement (Hoofdwegennet en Hoofdvaarwegennet) en Watermanagement (Hoofdwatersystemen);
- De overige kosten, onder te verdelen in:
 - De directe personele en materiële kosten die met de uitvoering van Beheer en Onderhoud werkzaamheden gepaard gaan;
 - De directe personele en materiële kosten die gepaard gaan met het beschikbaar stellen van capaciteit in het kader van de kennis- en adviesfunctie van Rijkswaterstaat;
 - De directe personele en materiële kosten die verband houden met de voorbereiding en uitvoering van de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; dit betreft aanleg en groot variabel onderhoud van de infrastructuur) en;
 - De indirecte kosten van Rijkswaterstaat.

MIRT-projecten worden uitbesteed aan derden (met name aannemers). Deze uitbesteding wordt niet gefinancierd vanuit de opbrengsten van Rijkswaterstaat, maar loopt rechtstreeks via de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de GVKA-administratie worden de inkomsten en uitgaven vastgelegd die gepaard gaan met de uitbesteding van MIRT-projecten.

Algemene grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Algemeen

De jaarrekening van Rijkswaterstaat is opgesteld volgens de Regeling baten-lastendiensten 2007 en de bepalingen van Boek 2 Titel 9 van het Burgerlijk Wetboek. In samenspraak met het Ministerie van Financiën zijn hierop twee uitzonderingen gemaakt:

- De uitgaven op MIRT-projecten worden enerzijds als projecten in uitvoering en anderzijds als op te leveren projecten in de balans opgenomen. Daardoor wordt het resultaat niet beïnvloed. Hiermee wordt inzicht gegeven in de projecten waarvoor Rijkswaterstaat als uitvoerende organisatie verantwoordelijkheid draagt.
- De vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt als langlopende vordering opgenomen. Dit is een afwijking van de Regeling baten-lastendiensten 2007, waarin bepaald is dat financiële vaste activa bij baten-lastendiensten niet zijn toegestaan.

Waarderingsgrondslagen

De waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten (inclusief omzetbelasting). Tenzij bij de desbetreffende grondslag voor de specifieke balanspost anders wordt vermeld, worden de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarde.

De resultaatbepaling heeft plaatsgevonden met inachtneming van algemene beginselen van voorzichtigheid, toerekening aan periodes, continuïteit en bestendige gedragslijn. Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Winsten worden slechts genomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verplichtingen en mogelijke verliezen die hun

oorsprong vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Het kasstroomoverzicht wordt opgesteld volgens de directe methode.

Specifieke waarderingsgrondslagen

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd op het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. Er is afgeschreven vanaf het moment van ingebruikname. De afschrijvingstermijn is gebaseerd op een levensduur van 3 jaar.

Materiële vaste activa (in aanbouw)

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De afschrijvingen zijn gebaseerd op de economische levensduur. Met een eventuele restwaarde wordt geen rekening gehouden. Er is afgeschreven vanaf het moment van ingebruikname.

Vaste activa in aanbouw worden gewaardeerd tegen nominale waarde, ofwel de tot dan toe gemaakte externe kosten.

De afschrijvingstermijnen van de materiële vaste activa zijn als volgt:

- Materiële vaste activa in aanbouw:
Deze worden niet afgeschreven.
- Gronden en gebouwen:
Gronden worden niet afgeschreven, gebouwen worden in 40 jaar afgeschreven, installaties die onlosmakelijk zijn verbonden met het gebruik van het gebouw (zoals liften) worden in 15 jaar afgeschreven en verbouwingen in 5 jaar.
- Inventaris:
Inventaris wordt in 5 jaar afgeschreven met uitzondering van kunstobjecten. Deze worden niet afgeschreven.
- Voer- en vaartuigen:
Alle voertuigen en de vaartuigen met een aanschafwaarde lager dan € 50.000 worden in 5 jaar afgeschreven. De overige vaartuigen worden in 25 jaar afgeschreven.

- Hardware:
Kantoorautomatisering (beeldschermen, desktops, laptops en printers) wordt in 3 jaar afgeschreven, overige elektronische hulpmiddelen in 5 jaar.
- Overige materiële vaste activa:
Gereedschappen, brandbestrijdingsmiddelen en technische installaties (laboratorium-, werktuigkundige- en meetapparatuur) worden in 5 jaar afgeschreven.

Debiteuren

Waardering van de debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid.

De debiteuren ouder dan 2 jaar zijn volledig voorzien, tenzij aannemelijk is gemaakt dat met een lagere voorziening kan worden volstaan. Overige debiteuren worden afhankelijk van hun ouderdom procentueel voorzien.

Voorziening materieel

In het kader van de gemaakte afspraken over de afwikkeling van de vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is de voorziening materieel geheel afgeboekt. Met ingang van 2009 zullen kosten in het kader van groot onderhoud gebouwen en vaartuigen, milieuherstel en afstoten historische gebouwen direct ten laste van de exploitatie worden gebracht. Deze kosten worden jaarlijks separaat gefinancierd door een extra bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Kosten

Kosten van inhuur hebben betrekking op de uitvoering van de kerntaken van Rijkswaterstaat en worden verantwoord onder personeelskosten. Kosten van uitbesteding hebben betrekking op de taken die door Rijkswaterstaat niet in eigen beheer worden uitgevoerd en worden onder kosten materieel verantwoord.

Toelichting op de balans

Immateriële vaste activa

Het verloop van de immateriële vaste activa is als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Zelf ontwikkelde software	Licenties	Totaal
Aanschafwaarde 1/1/2008	1.246	12.762	14.008
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2007	-1.141	-8.690	-9.831
Boekwaarde 1/1/2008	105	4.072	4.177
Mutaties 2008			
Investerings	96	1.459	1.555
In gebruik genomen	11	0	11
Afschrijvingen	-58	-2.095	-2.153
Desinvesteringen	0	-252	-252
Afschrijvingen in desinvesteringen	0	252	252
Totaal mutaties 2008	49	-636	-587
Aanschafwaarde 31/12/2008	1.353	13.969	15.322
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2008	-1.199	-10.533	-11.732
Boekwaarde 31/12/2008	154	3.436	3.590

Materiële vaste activa

Het verloop van de materiële vaste activa is als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Gronden en gebouwen	Inventaris	Voer- en vaartuigen	Hardware/Electron. hulpmidd.	Overige MVA	Totaal
Aanschafwaarde 1/1/2008	154.778	49.901	246.333	82.661	83.581	617.254
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2007	-57.365	-36.796	-154.907	-55.491	-64.866	-369.425
Boekwaarde 1/1/2008	97.413	13.105	91.426	27.170	18.715	247.829
Mutaties 2008						
Investerings	19.070	7.199	20.985	5.167	7.651	60.072
In gebruik genomen	14.598	241	1.476	1.192	917	18.424
Afschrijvingen	-5.325	-6.280	-15.934	-11.359	-7.319	-46.217
Desinvesteringen	-7.323	-59	-11.288	-3.216	-30.154	-52.040
Afschrijvingen in desinvesteringen	4.407	59	9.460	3.154	25.931	43.011
Totaal mutaties 2008	25.427	1.160	4.699	-5.062	-2.974	23.250
Aanschafwaarde 31/12/2008	181.123	57.282	257.506	85.804	61.995	643.710
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2008	-58.283	-43.017	-161.381	-63.696	-46.254	-372.631
Boekwaarde 31/12/2008	122.840	14.265	96.125	22.108	15.741	271.079

Desinvestering overige materiële vaste activa (overige MVA)

De desinvestering in de categorie overige materiële vaste activa (overige MVA) betreft grotendeels de vaarwegmarkeringen. In 2008 is besloten dat de vaarwegmarkeringen in overeenstemming met de markeringen bij de droge infrastructuur bij de infrastructuur horen en geen bedrijfsmiddelen betreffen. Om die reden is besloten de vaarwegmarkeringen in het vervolg niet meer te activeren en over de gebruikstermijn af te schrijven, maar als kosten van beheer en onderhoud te verwerken. Als uitvloeisel hiervan worden ook de op dit moment in gebruik zijnde vaarwegmarkeringen gedeactiveerd. De boekwaarde van deze activa bedroeg ultimo 2008 circa € 3,6 miljoen (aanschafwaarde circa € 25,9 miljoen). Het boekverlies ten gevolge van de deactivering is opgenomen onder de bijzondere lasten.

Gronden en gebouwen

Grote investeringen en ingebruiknames betreffen de nieuwbouw van kantoor Westraven (€ 6,8 miljoen), de zout- en bebakeningsloods in Oirschot (€ 3,7 miljoen), de steunpunten Andelst-Zetten, Markelo en 't Harde (respectievelijk € 4,0 miljoen, € 3,1 miljoen en € 2,4 miljoen) en de districtskantoren van het Waterdistrict Utrecht en het Wegendistrict Utrecht (respectievelijk € 3,7 miljoen en € 3,1 miljoen).

Voer- en vaartuigen

Grote investeringen betreffen de aanschaf van patrouillevaartuigen voor € 5,7 miljoen en de aanschaf van het meetvoertuig ARAN 3 ten behoeve van metingen van het hoofdwegennet voor € 1,4 miljoen.

Vaste activa in aanbouw

Het verloop van de vaste activa in aanbouw is als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Zelf ontwikk. software	Gronden en gebouwen	Voer- en vaartuigen	Overige MVA	Totaal
Boekwaarde 1/1/2008	14	16.757	1.529	972	19.272
Mutaties 2008					
Investeringen	1	3.221	-53	786	3.955
In gebruik genomen	-11	-15.977	-1.476	-972	-18.436
Totaal mutaties 2008	-10	-12.756	-1.529	-186	-14.481
Boekwaarde 31/12/2008	4	4.001	0	786	4.791

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Het kortlopende deel (€ 0,5 miljoen) is opgenomen onder de debiteuren.

Bij de start van het agentschap Rijkswaterstaat per 1 januari 2006 is een vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen ter waarde van € 247 miljoen. Deze vordering was opgenomen onder de overige vorderingen en overlopende activa. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat een deel van de vordering vrijvalt ten laste van een vrijval van de voorzieningen (€ 109,5 miljoen) en dat de rest van de vordering in 15 jaar wordt afbetaald (€ 137,5 miljoen), waarvan € 0,5 miljoen in 2009.

Het gevolg van de vrijval van de voorzieningen is dat de kosten van onderhoud van het materieel in het vervolg niet meer ten laste van de voorziening kunnen worden gebracht en dus direct ten laste van de exploitatie moeten worden gebracht. Zoals is vermeld in de toelichting op de niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen, zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat verdeeld over de komende 10 jaar jaarlijks een bedrag ter grootte van de afgeboekte voorziening materieel toevoegen aan de reguliere bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Debiteuren

De specificatie van de debiteuren luidt als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 31 dec. 2008	Stand per 31 dec. 2007
Debiteuren derden en personeel	36.038	40.122
Debiteuren overige ministeries	1.821	911
Debiteuren ministerie VenW	1.411	186
Totaal debiteuren	39.270	41.219
Voorziening dubieuze debiteuren	-13.524	-15.865
Totaal debiteuren incl. voorziening	25.746	25.354

Overige vorderingen en overlopende activa

De specificatie van de overige vorderingen en overlopende activa luidt als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 31 dec. 2008	Stand per 31 dec. 2007
Vordering ministerie van Verkeer en Waterstaat	0	246.984
Vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen	42.442	34.156
Betaalde waarborgsommen	209	186
Totaal	42.651	281.326

De afname van de vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat is toegelicht bij de financiële vaste activa.

Reeds uitgevoerde c.q. nog uit te voeren werkzaamheden Beheer en Onderhoud

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

Over het beheer en onderhoud van de drie netwerken die in beheer zijn bij Rijkswaterstaat hebben de SG en de DG Rijkswaterstaat afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in zogeheten Service Level Agreements (SLA's). Voor een deel van de onderhoudswerkzaamheden geldt dat er over de jaren heen pieken en dalen zijn. Dit vloeit voort uit de feitelijke toestand van het areaal maar ook uit de eisen die het verkeersmanagement stelt aan de onderhoudsplanning. Deze inhoudelijke pieken en dalen lopen niet altijd synchroon met het ritme van de opbrengsten ter dekking van deze activiteiten uit de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Om deze verschillen op te vangen wordt het saldo van de opbrengsten inzake beheer en onderhoud en de gemaakte kosten voor beheer en onderhoud op de balans geactiveerd als reeds uitgevoerde werkzaamheden of gepassiveerd als nog uit te voeren werkzaamheden.

In 2007 zijn meer onderhoudskosten gemaakt, dan hiervoor aan opbrengsten is ontvangen. Hierdoor resteerde eind 2007 een saldo reeds uitgevoerde werkzaamheden van € 70,5 miljoen, waarvoor in 2008 opbrengsten zijn ontvangen.

In 2008 zijn minder onderhoudskosten gemaakt, dan hiervoor aan opbrengsten is ontvangen. Dit saldo van € 37,5 miljoen is per eind 2008 gepassiveerd op de balans als nog uit te voeren werkzaamheden en dit zal in 2009 benut worden om onderhoudswerkzaamheden uit te voeren.

Projecten in uitvoering

Onder de post 'Projecten in uitvoering' is het cumulatief van de directe productie-uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met balansdatum opgenomen.

Hier tegenover staat de post 'Op te leveren projecten' voor hetzelfde bedrag.

Hieronder zijn de mutaties op de post 'Projecten in uitvoering' weergegeven.

De projecten met een begin- en/of eindstand hoger dan € 250 miljoen zijn apart weergegeven.

Het verloop van de projecten in uitvoering is als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 1 januari 2008	Uitgaven 2008	Opgeleverd 2008	Stand per 31 december 2008
HSL-Zuid	6.543	81	-6.624	0
Beneluxmetro	656	0	0	656
Rijksweg 73/74	641	91	0	732
Deltaplan Grote Rivieren	632	5	0	637
Noord-Zuidlijn Noord-WTC	445	128	0	573
Rijksweg 14 Wassenaar	350	29	-379	0
Rijksweg 2 Holendrecht	326	217	0	543
Oosterschelde	277	51	0	328
Rijksweg 2 Tangent Eindhoven	151	187	0	338
Grensmaas/Zandmaas	252	36	0	288
Overige projecten	1.718	1.004	-435	2.287
Totaal	11.991	1.829	-7.438	6.382

De in 2008 opgeleverde projecten betreffen onder meer:

- HSL-Zuid
- Depot Hollands Diep
- Rijksweg 4 Dinteloord-Bergen op Zoom
- Rijksweg 35 Zwolle-Almelo
- Zuidtangent kerntraject (fase 2)
- Maasroute Brugverhogingen
- Projecten Ruimte voor de Rivier
- Zuid-Willemsvaart KL II
- RW31 Zurich-Harlingen
- RW14 Wassenaar
- Inrichting IJsselmonding

Eigen Vermogen

Het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 1 januari 2008	Toevoeging 2008	Onttrekking 2008	Stand per 31 december 2008
Wettelijke reserve zelfontwikkelde software	105	53	0	158
Exploitatiereserve	41.152	8.913	-53	50.012
Resultaat lopend boekjaar	8.913	-28.353	-8.913	-28.353
Totaal eigen vermogen	50.170	-19.387	-8.966	21.817

Voorzieningen

De voorziening personeel is bij de overgang naar het agentschap gevormd ter dekking van kosten verbonden aan toekomstige uitbetalingen van wachtgeld aan voormalig personeel van Rijkswaterstaat. Dit betrof een aflopende regeling, in 2008 is de voorziening geheel benut. Uitbetalingen inzake wachtgeld van

voormalig personeel zullen met ingang van 2009 rechtstreeks ten laste van de exploitatie worden gebracht. Als uitvloeisel van de gekozen stelselwijziging is de voorziening materieel geheel afgeboekt. Deze afboeking heeft plaatsgevonden op de stand van 31-12-2008. Zie in dit kader ook de toelichting op de financiële vaste activa en op de niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen.

Het verloop van de voorziening materieel is als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 1 januari 2008	Onttrekking 2008	Vrijval 2008	Stand per 31 december 2008
Voorziening groot onderhoud gebouwen	87.857	-1.330	-86.527	0
Voorziening milieuhervestel	9.039	-904	-8.135	0
Voorziening groot onderhoud vaartuigen	8.225	-2.630	-5.595	0
Voorziening afstoten historische gebouwen	9.240	0	-9.240	0
Totaal voorziening materieel	114.361	-4.864	-109.497	0

Langlopend vreemd vermogen

Onder het langlopend vreemd vermogen worden de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit voor baten-lastendiensten/agentschappen. Deze leningen worden gebruikt als financiering voor de investeringen in vaste activa. De aflossing op de leningen volgt het ritme van de afschrijvingen.

Het gedeelte van de leningen bij het Ministerie van Financiën dat wordt afgelost gedurende het komende jaar, wordt gepresenteerd onder de kortlopende schulden (leningen o/g < 1 jaar).

Op te leveren projecten

Deze post betreft de cumulatieve waarde tot balansdatum van de op te leveren projecten als tegenhanger van de post projecten in uitvoering.

Crediteuren

De specificatie van de crediteuren luidt als volgt:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 31 dec. 2008	Stand per 31 dec. 2007
Crediteuren lagere overheden/derden	118.733	55.136
Crediteuren overige ministeries	693	1.189
Crediteuren ministerie van VenW	40	25
Te verw. betalingen/verrekeningen	8.000	0
Totaal	127.466	56.350

De hoge stand per 31 december 2008 wordt mede veroorzaakt door een aantal zeer grote facturen waaronder een factuur van € 28,9 miljoen ten behoeve van de overdracht van de N273 en facturen van in totaal € 22,6 miljoen voor de afkoopsom van de veren over de Bergsche Maas.

Overige schulden en overlopende passiva

De overige schulden en overlopende passiva zijn als volgt opgebouwd:

(in eenheden van € 1.000)

	Stand per 31 dec. 2008	Stand per 31 dec. 2007
Nog te betalen vakantiegeld (inclusief soc. lasten)	18.821	18.009
Vooruit ontvangen en nog te betalen	288.903	192.923
Gelden in depot	4.710	5.010
Nog te betalen eindejaarsuitkering	1.800	1.275
Leningen o/g < 1 jaar	40.673	40.193
Af te dragen omzetbelasting	1.044	357
Totaal	355.951	257.767

De toename van de waarde per 31 december 2008 komt vooral door de stijging van de balanspost vooruit ontvangen en nog te betalen bedragen. Op deze rekening staat een bedrag van € 200 miljoen aan vooruit ontvangen bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze is eind december ontvangen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, vooruitlopend op de betaling van de bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2009. Daarnaast maakt het saldo van € 53 miljoen aan nog te ontvangen facturen deel uit van het bedrag van € 289 miljoen.

De lening o/g met een looptijd korter dan 1 jaar betreft het kortlopende deel van de lening bij het Ministerie van Financiën.

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

In de niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen zijn de rechten en verplichtingen vermeld die verband houden met de activiteiten van Rijkswaterstaat zoals opgenomen in de baten-lasten administratie.

Niet in de balans opgenomen rechten

Diverse diensten van Rijkswaterstaat hebben claims ingediend tegen aannemers. De uitkomst van de geschillen is onzeker.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd een bedrag ter grootte van de afgeboekte voorziening materieel, € 109,5 miljoen, toe te voegen aan de reguliere bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, verdeeld over de komende 10 jaar.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen

Bij een aantal diensten van Rijkswaterstaat hebben aannemers claims ingediend tegen Rijkswaterstaat. De uitkomst van de geschillen is onzeker.

Rijkswaterstaat heeft diverse langlopende huurcontracten afgesloten, in het bijzonder bij de Rijksgebouwendienst. De huidige contracten lopen tot maximaal 2022 en hebben een waarde van ca. € 423 miljoen. Een bedrag van ca. € 5 miljoen heeft betrekking op in 2009 aflopende contracten. Daarnaast is er een ICT contract afgesloten voor een totaalbedrag van ca. € 236 miljoen.

Toelichting op de Staat van Baten en Lasten

Baten

De totale opbrengsten zijn als volgt te verdelen:

(in eenheden van € 1.000)

	Opbrengsten 2008
Opbrengsten beheer en onderhoud	1.463.931
Opbrengsten ter dekking van overige kosten	1.099.799
Totaal	2.563.730

Opbrengst ministerie van Verkeer en Waterstaat
De opbrengst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat over 2008 bedroeg in totaal € 2.441 miljoen.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

(in eenheden van € 1 miljoen)

	2008
In 2008 ontvangen bijdrage ministerie van Verkeer en Waterstaat	2.676
Vooruit ontvangen voor 2009	- 200
In 2006 vooruit ontvangen ten behoeve van Deltares	3
Nog uit te voeren werkzaamheden 2008	- 38
Totaal opbrengst ministerie van Verkeer en Waterstaat	2.441

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten betreffen voor een belangrijk deel ontvangsten in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (€ 23,4 miljoen) en vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water) wegen.

Rentebaten

De rentebaten hebben betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijn deposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden.

Bijzondere baten

De bijzondere baten (€ 7,0 miljoen) betreffen onder meer de vrijval van de voorziening dubieuze debiteuren (€ 1,4 miljoen) en boekwinst wegens de verkoop van vaste activa (€ 2,5 miljoen).

Lasten

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). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. Voor het inhalen van achterstallig onderhoud aan bruggen, tunnels en viaducten is in 2008 ca. € 223 miljoen uitgegeven. Daarnaast is het onderhoud aan de diverse netwerken volgens de verwachtingen uitgevoerd. Het onderhoud loopt in gelijke tred met 2007.

Kosten personeel

De personele kosten zijn lager dan in 2007. Dit is een resultante van enerzijds hogere eigen personeelskosten, mede als gevolg van het vervullen van vacatures (+ € 34 miljoen) en anderzijds een afname van de (vervangende) inhuur vanwege de hogere bezetting en gerichte sturing op de beperking van de inhuurkosten (-/- € 82 miljoen).

De salariskosten bedroegen in 2008 € 473,9 miljoen, de sociale lasten € 91,8 mln. Het gemiddeld aantal medewerkers is ten opzichte van 2007 gestegen van 8.911 fte naar 9.083 fte.

Kosten Materieel

De materiële kosten bestaan onder meer uit:

- Bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten
- Kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen
- Kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen

In 2008 is voor € 56 miljoen meer gerealiseerd dan in 2007. De hogere realisatie is voornamelijk het gevolg van hogere kosten ten aanzien van het onderhoud en huren van gebouwen en daarbij behorende huisvestingskosten (+ € 24 miljoen), en een stijging van de uitbestedingen van activiteiten aan marktpartijen, mede als gevolg van een heroriëntatie op de kerntaken van Rijkswaterstaat (+ € 31 miljoen).

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa.

Rentelasten

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten, en de kosten gemoeid met een tijdelijk negatief saldo op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding.

Overige lasten

De overige lasten betroffen in 2007 de dotaties aan de voorzieningen. Als gevolg van de stelselwijziging zijn in 2008 geen voorzieningen meer gevormd.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten (€ 8,1 miljoen) zijn grotendeels veroorzaakt door boekverliezen wegens het afstoten van vaste activa. Dit betreft vooral de deactivering van vaarwegmarkeringen (€ 3,6 miljoen) en het buiten gebruik stellen van het vaartuig R2 Flevomeer II (€ 1,1 miljoen). Ook inhaalafschrijvingen ten aanzien van hardware en elektronische hulpmiddelen ter waarde van € 0,4 miljoen zijn als bijzondere last verantwoord.

Resultaat

Door een stijging van de kosten voor het eigen personeel en kosten in verband met de transitie naar een nieuwe kantoorautomatisering en het nieuwe pand Westraven is er grote druk ontstaan op de organisatie van Rijkswaterstaat om binnen het – ten opzichte van 2007 – lager beschikbaar budget te blijven. Door middel van het sterk terugdringen van de inhuurkosten heeft Rijkswaterstaat getracht dit op te vangen. Omdat daarnaast echter ook de productie in 2008 sterk gestegen is bij zowel de beheer- en onderhoudsprojecten als de aanlegprojecten, is dit niet geheel gelukt en is 2008 afgesloten met een verlies van ca. € 28,5 miljoen.

Toelichting op Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2008 uit de reguliere bedrijfsvoering.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de boekwaarde van de verkochte activa en de investeringen in nieuwe en bestaande activa.

De boekwinsten en –verliezen op desinvesteringen zijn opgenomen onder de operationele kasstroom.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van Rijkswaterstaat, te weten:

- Beroep op de leenfaciliteit;
- Aflossingen op leningen.

Overige gegevens

Voorstel tot resultaatbestemming

Voorgesteld wordt het resultaat in mindering te brengen op de exploitatiereserve.

Status financiële verantwoording

De financiële verantwoording van Rijkswaterstaat, zoals opgenomen in dit jaarverslag, maakt onderdeel uit van de financiële verantwoording 2008 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Algemene Rekenkamer, die deze verantwoording jaarlijks onderzoekt, zal uiterlijk 20 mei 2009 haar oordeel hierover in een rapport aan de Staten-Generaal aanbieden. In dit rapport kunnen opmerkingen worden gemaakt over het financieel beheer en de financiële verantwoording van Rijkswaterstaat.

Accountantsverklaring

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat

Accountantsverklaring

Wij hebben de (in dit rapport opgenomen) financiële overzichten die deel uitmaken van het jaarverslag 2008 van het agentschap Rijkswaterstaat gecontroleerd. Deze financiële overzichten bestaan uit:

- de jaarrekening 2008 bestaande uit de gespecificeerde staat van baten en lasten over 2008, de balans per 31 december 2008, het kasstroomoverzicht over 2008, alsmede de daarbij behorende toelichtingen;
- de in de bedrijfsvoeringparagraaf van dit jaarverslag opgenomen rapportage over de comptabele rechtmatigheid van de uitkomsten van de begrotings-uitvoering over 2008.

Verantwoordelijkheid van de leiding van het agentschap Rijkswaterstaat

De leiding van het agentschap Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opmaken van de financiële overzichten die zowel het vermogen en de baten en lasten als de comptabele rechtmatigheid van de baten, lasten en balansmutaties getrouw dienen weer te geven, alsmede voor het opstellen van de overige onderdelen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met de Regeling baten-lastendiensten 2007 en de specifiek voor Rijkswaterstaat hierop door het Ministerie van Financiën toegestane afwijkingen. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de financiële overzichten van zowel vermogen en baten en lasten als de comptabele rechtmatigheid van de baten, lasten en balansmutaties, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevatten, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de financiële overzichten op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de financiële overzichten geen afwijkingen van materieel belang bevatten. Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de financiële overzichten. De keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten. In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken van en getrouw weergeven in de financiële overzichten van zowel vermogen en baten en lasten als de comptabele rechtmatigheid van de baten, lasten en balansmutaties relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het

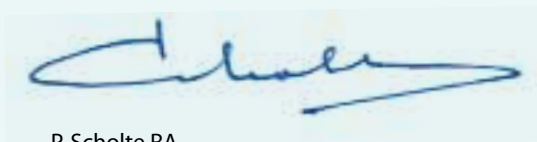
interne beheersingssysteem van het agentschap Rijkswaterstaat. Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die de leiding van het agentschap Rijkswaterstaat heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de financiële overzichten. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Oordeel

Naar ons oordeel geven de in het jaarverslag opgenomen financiële overzichten een getrouw beeld van zowel de grootte en de samenstelling van het vermogen van het agentschap Rijkswaterstaat per 31 december 2008 en van de baten en lasten over 2008 als van de comptabele rechtmatigheid van de baten, lasten en balansmutaties over 2008 in overeenstemming met de Regeling baten-lastendiensten 2007 en de specifiek voor Rijkswaterstaat hierop door het Ministerie van Financiën toegestane afwijkingen.

Den Haag, 13 maart 2009

Auditdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Scholte', is shown above the name 'P. Scholte RA'.

P. Scholte RA

Rijkswaterstaat in het kort

De poster hiernaast geeft een inkijkje in de werkzaamheden van Rijkswaterstaat in 2008. Kijk ook naar onze online versie van het jaarverslag op www.rijkswaterstaat.nl.



Indien de poster ontbreekt, kunt u deze bestellen via www.rijkswaterstaat.nl.

Waar kunt u Rijkswaterstaat vinden?

Bestuur en Staf
 Directoraat-Generaal
 Koningskade 4
 2596 AA Den Haag
 Postbus 20906, 2500 EX Den Haag
 Telefoon 070 351 80 80

Rijkswaterstaat Limburg
 Avenue Ceramique 125
 6221 KV Maastricht
 Postbus 25
 6200 MA Maastricht
 Telefoon 043 329 44 44

Rijkswaterstaat Utrecht
 Griffioenlaan 2
 3526 LA Utrecht
 Postbus 24094
 3502 MB Utrecht
 Telefoon 088 797 3111

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en
 Scheepvaart
 Van der Burghweg 1
 2628 CS Delft
 Postbus 5044, 2600 GA Delft
 Telefoon 088 7982222

Rijkswaterstaat Maaswerken
 Avenue Ceramique 125
 6221 KV Maastricht
 Postbus 1593
 6201 BN Maastricht
 Telefoon 043 387 03 03

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
 Zuidersingel 3
 8911 AV Leeuwarden
 Postbus 2301
 8901 JH Leeuwarden
 Telefoon 058 234 43 44

Rijkswaterstaat Zeeland
 Poelendaelesingel 18
 4335 JA Middelburg
 Postbus 5014
 4330 KA Middelburg
 Telefoon 0118 622 000

Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
 Zuiderwagenplein 2
 8224 AD Lelystad
 Postbus 600
 8200 AP Lelystad
 Telefoon 0320 299 111

Rijkswaterstaat Infrastructuur
 (voorheen Bouwdienst)
 Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht
 Postbus 20000
 3502 LA Utrecht
 Telefoon 088 797 21 11

Rijkswaterstaat HSL-Zuid
 Louis Braillelaan 60
 2719 EK Zoetermeer
 Postbus 7345
 2701 AH Zoetermeer
 Telefoon 079 797 33 00

Rijkswaterstaat Oost-Nederland
 Gildemeestersplein 1
 6826 LL Arnhem
 Postbus 9070
 6800 ED Arnhem
 Telefoon 026 368 89 11

Rijkswaterstaat Zuid-Holland
 Boompjes 200
 3011 XD Rotterdam
 Postbus 556
 3000 AN Rotterdam
 Telefoon 010 402 62 00

Rijkswaterstaat Noordzee
 Lange Kleiweg 34
 2288 GK Rijswijk
 Postbus 5807
 2280 HV Rijswijk
 Telefoon 070 336 66 00

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

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

Rijkswaterstaat Noord-Holland
 Toekanweg 7
 2035 LC Haarlem
 Postbus 3119
 2001 DC Haarlem
 Telefoon 023 530 13 01

Rijkswaterstaat Data-ICT-Dienst
 Derde Wereldreef 1
 2622 HA Delft
 Postbus 5023
 2600 GA Delft
 Telefoon 015 275 75 75

Rijkswaterstaat Waterdienst
 Zuiderwagenplein 2
 8224 AD Lelystad
 Postbus 17
 8200 AA Lelystad
 Telefoon 0320 298 411

Colofon

Dit is een uitgave van Rijkswaterstaat (mei, 2009).

Oplage: 4.500 exemplaren.

Fotografie: Beautiful Minds, Henk Braam, Henri Cormont, Michel Hofmeester, Joop van Houdt, Patrick van Iersel, Menno Kuiper, Mike Muizenboom, Ton Poortvliet Fotografie, Scala Photography, Studio1plus1, Waterschap Rijn en IJssel, Peter Wijnands Photography en Ben Wind.

Meer informatie?

Kijk op www.rijkswaterstaat.nl of bel 0800 – 8002 (gratis).

Meer exemplaren van dit jaarverslag kunt u aanvragen via telefoonnummer 088 797 1102. U kunt het jaarverslag ook downloaden via www.rijkswaterstaat.nl.



uli 2008 / Vernieuwing VenW op stoom / Spiegelnet vaarweggebruikers o
Limburg / RWS scoort brons bij Beste Werkgevers Verkiezing / Stewards w
vast / Rijden door warm asfalt / Nieuw patrouillevaartuig in de vaart / St
Stewards op dagbladsite / Spektakel bij de sluis / Uitbesteding Netwerk e
2008 / Website Rijkswaterstaat is wederom drempelvrij / Tientallen visser
zoeken aan Landelijke Informatielijn zijn eye-opener / Landelijke operation
ber 2008 / Truckdiving: duik in het vrachtverkeer / Opening LEF / Deltacom
dankzij Rijkswaterstaat / Vaste afspraken over schade aan vangrails / Inbre
nieuwingsproces in / Nieuw motto voor V en W / Landelijke operatione
scheepskanon in Noordzee / Rijkswaterstaat helpt Deltacommissie / RWS
opvoortkering een succes! / Oktober 2008 / Opening baggerspeciedepot
matie beschikbaar / Ochtendspits Filevrije dag / UPP: procesbeschrijving /
media-aandacht RWS op Filevrije dag / A73-tunnels tijdelijk weer helem
water' / Een duik in de wereld van de vrachtwagenchauffeur / Rijkswaters
/ Eerste lead-auditors ontvangen diploma / Website Rijkswaterstaat goe
maakt het werk makkelijk / Nederland oefent overstromingsramp in 'Wate
vember 2008 / Rijkswaterstaat en de nieuwe Waterwet / Lichtkogel biedt z
Sinterklaasfeest Terneuzen / Veel nieuwe ideeën op de Ambassadeursdag
De Week van de Veiligheid is begonnen! / Ruimte voor de Rivier bren
Noord Brabant dienst van het jaar 2008 / Eerste publieksbord in nieu

online / Drie dagen met de vlam in de pijp / Snel patrouilleschip voor RWS
veer op de sluis / Vastgoed in beweging / DT RWS stelt Werkwijzer Aanleg
ormvloedkering Hollandsche IJssel ziet Abraham / Verhuizing visdieven
en Telefonie ondertekend / Officiële opening LEF future center / Augustus
nigered in Limburg / Nieuwe RWS Mapviewer is beschikbaar / Zomerbe
nele dag 2008 / Plv DG Luc Kohsiek voorgedragen als Dijkgraaf / Septem
nmissie: Dreigend water vereist snel actie / Ride for the Roses succes mede
eng RWS in advies Deltacommissie / SG luidt met motto nieuwe fase ver
ele dag 2008 / Lancering nieuwe motto in beeld / Rijkswaterstaat vind
besteedt onderhoud belangrijke vaarroute uit / Functioneringsluiting Eu
Hollandsch Diep / Aan de slag met nazorg / Nieuwe PDC netwerk-infor
Aanleg zet forse stappen vooruit / Startsein voor Grensmaasproject / Vee
maal open / Rijkswaterstaat opent digitaal Loket 'Bijzonder transport ove
staat reikt eerste Routepluimen uit / Bestuur en weginspecteurs in gesprek
d op weg / Ondernemingsplan 2004-2008 geevalueerd / Inkoopdossier
erproef' / Corporate Learning Center genomineerd voor NSCU Award / No
richt op ontwikkelingen / Corporate Learning Centre wint prijs / RWS red
/ Bert Keijts uitgeroepen tot overheidsmanager 2008 / December 2008
ngt inspiratieboek uit / Nooit meer zoeken naar scheepvaartinfo / RWS
uwe stijl staat in Terneuzen / Eerste RWS-schip met rijkslogo gedoopt

