



Jaarverslag Rijkswaterstaat

2009



Het jaarverslag op internet

Uiteraard is dit jaarverslag ook op internet te lezen én te downloaden. Naast alle teksten, vindt u hier ook aanvullende informatie, interviews en een gesproken voorwoord van Jan Hendrik Dronkers, directeur-generaal van Rijkswaterstaat.

www.rijkswaterstaat.nl/jaarverslag

2009 in foto's / 1

1. Voor project Dynamax wordt de snelheidslimiet afgestemd op de hoeveelheid wegverkeer of het weer.
2. Lancering van het River Information System. Hiermee zijn schippers beter geïnformeerd over de vaarweg. Het RIS maakt snelle informatie-uitwisseling mogelijk tussen schip en waterkant.
3. Het Tracébesluit verruiming vaargeul Eemshaven-Noord-zee ligt vanaf 17 december ter inzage. De verruiming is nodig om de Eemshaven beter bereikbaar te maken.
4. Proeven met drijvende rietvelden in het Markermeer-IJmeer moeten uitwijzen welke maatregelen het meest kansrijk zijn voor een robuust, ecologisch en klimaatbestendig (water)systeem.
5. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat opent de A12-spitsstroken tussen Ede-Veenendaal. De spitsstroken gaan open als er tussen 06.00 en 23.00 uur meer dan 3.000 motorvoertuigen per uur passeren.
6. Pilot 'Hoogwater? Vrije Weg!' over hoe Nederland zich kan voorbereiden op werkelijke overstromingen. Bij de Groningse proef Tegenverkeer wordt na een voetbalwedstrijd het verkeer op beide rijbanen weggeleid.
7. Afronding van het project 'Rivierverruiming Lexkesveer'.
8. De openstelling van de Roertunnel en de tunnel Swalmen neemt meer tijd in beslag. Op 1 december geeft minister Eurlings de tunnels volledig vrij voor verkeer.
9. In oktober komt de klep van de Ketelbrug in de richting Emmeloord een stuk omhoog. Er vallen drie gewonden en auto's raken beschadigd.
10. Minister Eurlings start de Spoedaanpak. Dat gebeurt bij de A4 Burgerveen-Leiden, het project dat in 2007 aanleiding was voor de Spoedaanpak.
11. Bureau Angenent wint prijsvraag 'renovatie stalen bruggen met minder verkeershinder' met Hurks Beton.
12. Tijdens rampenoefening 'Breuklijn' wordt een aanvaring tussen twee schepen nabootst. Regelmatig oefenen is van belang om de samenwerking tussen alle partijen te bevorderen.
13. De landelijke campagne 'Veilig varen doen we samen' wil beroepsschippers en recreatievaarders bewuster maken van elkaars aanwezigheid.
14. Afronding van het innovatieprogramma Luchtkwaliteit.

Deel 2 van het jaaroverzicht vindt u achterin dit jaarverslag.

Jaarverslag Rijkswaterstaat 2009

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
Inleiding	8

1	Rijkswaterstaat in 2009	12
---	-------------------------	----



2	Hoofdwatersystemen	18
---	--------------------	----



3	Hoofdwegennet	28
---	---------------	----



4	Hoofdvaarwegennet	42
---	-------------------	----



5	Mens en organisatie	52
---	---------------------	----



6	Jaarrekening 2009	60
---	-------------------	----



Adressen	82
----------	----

Voorwoord



Rijkswaterstaat geeft zijn taak van uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op een vernieuwende manier vorm. De leidraad hiervoor is de Vernieuwingsagenda 2012, die onder mijn voorganger, Bert Keijts, tot stand is gekomen.

De manier waarop Rijkswaterstaat die nieuwe rol invult, is het centrale thema van dit jaarverslag, namelijk: in samenwerking. Het behalen van de productieresultaten die we nastreven kan niet lukken zonder dat we hierin samen optrekken met onze maatschappelijke partners.

2009 was voor Rijkswaterstaat de opmaat voor een omvangrijk productiepakket dat de komende jaren tot uitvoering zal komen. Met de Spoedaanpak komt de aanpak van 30 fileknooppunten in een stroomversnelling. Niet alleen onze aanlegtaak krijgt hiermee een impuls: het waarborgen van de doorstroming van het verkeer zal het uiterste vergen van ons verkeersmanagement, nauw samenwerkend met onze collega-wegbeheerders.

Ook in het natte werkveld bereidt Rijkswaterstaat zich voor op belangrijke opgaven. Met het realiseren van de zogenoemde Waterslagkrachtprojecten geeft Rijkswaterstaat een impuls aan de uitvoering van 22 projecten in het groot onderhoud aan de vaarwegen, de waterveiligheid en de Kaderrichtlijn Water.

De grote politiek-maatschappelijke belangen die gemoeid zijn met dit omvangrijke en ingewikkelde productiepakket, maken ons werk kwetsbaar. De belangrijkste uitdaging waar Rijkswaterstaat voor staat, is zijn productie en de voortgang daarvan betrouwbaar te maken. Een planmatige en doelmatige aanpak staat daarbij voorop: op tijd, binnen budget en publieksgericht. Het bezit van de juiste kennis is daarvoor onontbeerlijk.

Bij de uitvoering van ons werkpakket prikkelen we de marktpartijen het beste uit zichzelf te halen. Dit jaarverslag laat al zien welke stappen Rijkswaterstaat daarin zet, samen met de marktsector. Met een nieuwe manier van aanbesteden, met innovatieve contracten en met een systeemgerichte beheersing daarvan.

Onze bedrijfsvoering groeit mee met deze ontwikkelingen. Sturen op de beloofde resultaten en daarover transparant zijn, is een belangrijk doel dat mijn organisatie in zijn rol van Agentschap nastreeft.

Het uitbrengen van een jaarverslag past daarbij. Rijkswaterstaat wil een partner zijn die goed verantwoording aflegt aan de politiek en de burger over het belastinggeld dat hem is toevertrouwd.

Dit jaarverslag zet voor u de belangrijkste feiten, resultaten en ontwikkelingen in 2009 op een rij. Ik hoop dat ik u hiermee een helder overzicht bied van de wijze waarop Rijkswaterstaat, in goede samenwerking met anderen, werkt aan de aan hem toevertrouwde taken op het gebied van water en verkeer.

mr. ing. Jan Hendrik Dronkers
directeur-generaal Rijkswaterstaat

Inleiding

Samenwerken werkt

Het verbindende thema van dit jaarverslag is ‘samenwerken werkt’ en dat is niet voor niets. Rijkswaterstaat heeft zijn partners de komende jaren hard nodig om alle klussen op tijd, binnen de financiële randvoorwaarden en met zo min mogelijk hinder voor gebruikers te klaren. Ook moeten we de productie sneller en beter aanpakken. Projecten moeten zoveel mogelijk integraal worden uitgevoerd, zodat planstudies en uitvoering steeds verder in elkaar schuiven. De voorgaande jaren opgedane ervaringen in het omvangrijke onderhoudsproject aan de weg (‘Groot Onderhoud’) trekken we door naar de huidige Spoedaanpakprojecten en Waterslagkracht, het stimuleringsprogramma voor de vaarwegen.

Allianties

Optimale samenwerking vraagt om een gezamenlijk doel, voldoende grip op de uitvoering en focus op de juiste

belangen. Dit jaarverslag noemt voorbeelden van allianties en andere samenwerkingsverbanden die Rijkswaterstaat is aangegaan. Bijvoorbeeld met de beheerders van vaarwegen in België en Duitsland, of in het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Of neem de Spiegeldag, waar we jaarlijks in gesprek gaan met 150 professionele en recreatieve vaarweggebruikers. Ook voor de hoofdwegen werkt Rijkswaterstaat intensief samen. Zoals in het samenwerkingsverband Utrecht Bereikbaar, dat reizigers een alternatief biedt voor de dagelijkse file. En in de Verkeersonderneming Rotterdam – een alliantie tussen Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf en de gemeente Rotterdam – die het Rotterdamse havengebied bereikbaar houdt. Als partners komen we samen tot creatieve oplossingen, ontstaat begrip voor elkaars problemen en kiezen we voor de juiste werkwijze.



Rijkswaterstaat beheert het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet en de hoofdwatersystemen van Nederland. Hierbij richten we ons niet alleen op de technische staat van de infrastructuur, maar ook op de gebruikersvriendelijkheid ervan. Een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, een veilig, schoon en gebruikersgericht landelijk watersysteem en de bescherming van Nederland tegen overstromingen zijn ook in 2009 de belangrijkste agendapunten.

Organisatie

Het effectief en efficiënt uitvoeren van onze taken vraagt om een landelijk gespreide organisatie, dicht bij de gebruikers van de infrastructuur. Met tien regionale diensten (inclusief negentien wegendistricten en zestien waterdistricten) en de projectdirecties Ruimte voor de Rivier en Maaswerken staat Rijkswaterstaat midden in de Nederlandse samenleving. Daarnaast telt Rijkswaterstaat vijf landelijke diensten, waar onze specialistische kennis 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 hierbij.

Vernieuwing Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is sinds 2003 ingrijpend veranderd. Het Ondernemingsplan uit 2004 was de eerste stap naar een meer publieksgericht overheidsbedrijf dat zich primair richt op zijn taken als netwerkmanager. De 'Agenda 2012' van het Ondernemingsplan zet deze ontwikkeling door. Doel is om in 2012 dé toonaangevende, duurzame en publieksgerichte uitvoeringsorganisatie van de overheid te zijn. Daarnaast geven we invulling aan de wens van het kabinet om te moderniseren en gebruikers meer kwaliteit te leveren. Als publieksgericht netwerkmanager willen we met minder mensen méér resultaten leveren. We zijn op weg. Rijkswaterstaat is sinds 2003 circa 2.000 fte's kleiner geworden, voert meer projecten uit en doet dat met minder hinder voor de (vaar)weggebruikers.

Missie

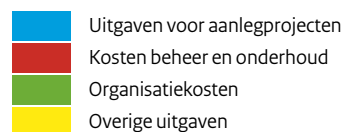
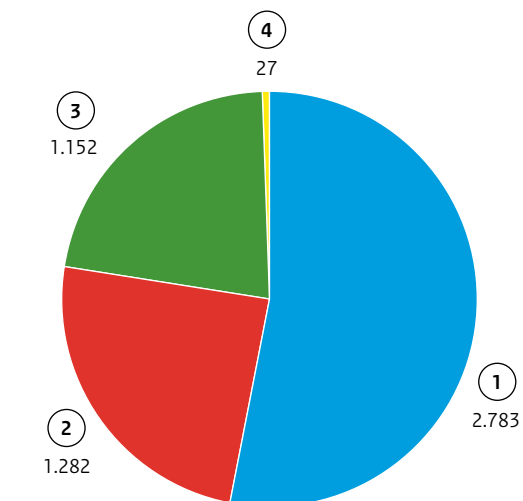
Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die in opdracht van de minister en de staatssecretaris de nationale infrastructurele netwerken beheert en ontwikkelt.

Rijkswaterstaat werkt voor u aan:

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

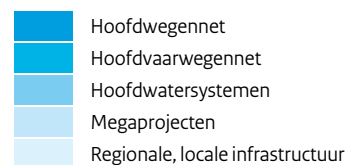
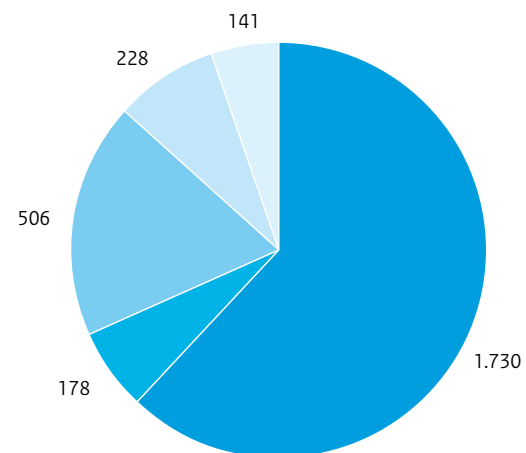
Uitgaven en kosten Rijkswaterstaat 2009

Totaal: 5.244 (in eenheden van € 1 miljoen)

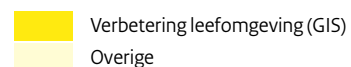
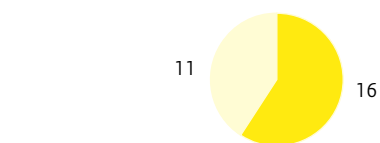


Uitgaven (in eenheden van € 1 miljoen)

1 Uitgaven voor aanlegprojecten

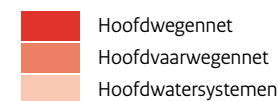
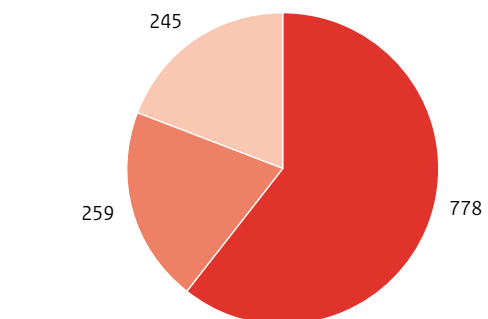


4 Overige uitgaven

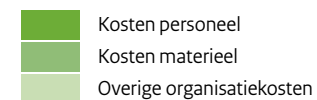
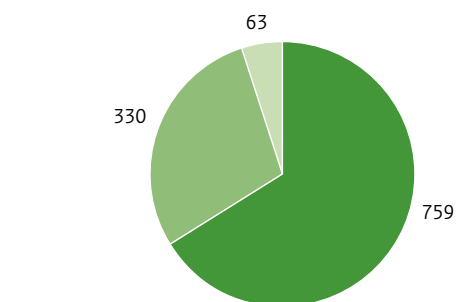


Kosten agentschap (in eenheden van € 1 miljoen)

2 Kosten beheer en onderhoud



3 Directe en indirecte organisatiekosten



Toelichting op uitgaven en kosten

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 agentschapbijdrage waarvan tevens de organisatiekosten worden betaald. Over deze agentschapbijdrage kan Rijkswaterstaat resultaat (winst of verlies) behalen. Behalve voor beheer en onderhoud is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de aanleg en uitbreiding van de rijkswegen, rijksvaarwegen 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 (€ 1.282 miljoen) en de organisatiekosten van het agentschap (€ 1.152 miljoen) zijn in de jaarrekening op de staat van baten en lasten verantwoord. De kosten van beheer en onderhoud bestaan uit: de kosten van werkzaamheden van aannemers aan de rijkswegen, rijksvaarwegen en het hoofdwatersysteem en de kosten van verkeersmanagement (rijksvaarwegennet en rijkswegennet) en watermanagement (hoofdwatersysteem).

Directe en indirecte organisatiekosten

De organisatiekosten worden onderverdeeld in personele kosten (€ 759 miljoen), materiële kosten (€ 330 miljoen) en overige organisatiekosten (€ 63 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, rijksvaarwegen en het hoofdwatersysteem. Net als bij beheer en onderhoud, worden ook deze werkzaamheden uitbesteed aan derden (€ 2.783 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 (€ 16 miljoen) relevant waarop het project GIS (Geluidsisolatie Schiphol) is vermeld. In het kader van het project GIS worden geluidsgevoelige objecten zoals scholen, woningen en zorgcentra in de omgeving van Schiphol geïsoleerd om daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden te beperken.

GEEL!
1/2010



Hoe Bert vertrok

2010 voor Rijkswaterstaat
Asset management
in de praktijk

**WORDT HARD GEWERKT
AAN MINDER FILES**



van A naar Beter
www.rijkswaterstaat.nl

Spits mijden voor geld succesvol

• Proef leidt bij Nijmegen tot 20 procent minder verkeer

Automobilisten mijden voor een paar euro maximaal de spits in de regio's Nijmegen en Rotterdam. De stadsgereguleerder de proef.

...proefvoering gaat. In plan van de...
...verwachten...
...verkeer...
...proef...
...kosten...
...proef...
...kosten...
...proef...
...kosten...

Spoedaanpak wegen

Legenda
30 Versnellingsprojecten
18 Spoorwielprojecten

Project	Wegnummer
1	A9
2	A9
3	A12
4	A12
5	A12
6	A12
7	A6



Water slagkracht
gaat van start



Veel zout gestrooid
door strenge winter

Opzichtig varen op droge IJssel

...navigeren droog en pontjes varen niet door gebrek aan neerslag in Duitsland
...schepen...
...navigeren...
...navigeren...
...navigeren...

A2 gesplitst bij Den Bosch

...van naar correspondent
...DEN BOSCH - Weggebreken op de A2 bij...
...vanaf nu kinnen...
...vanaf nu kinnen...
...vanaf nu kinnen...



30 hardneklige
fileknelpunten aangepakt



Vorstschade aan
het wegdek

1 Rijkswaterstaat in 2009

Rijkswaterstaat werkt aan een goed onderhouden, veilige en toekomstbestendige infrastructuur. Op de weg en op het water. Die taak voeren we zo publieksgericht mogelijk en in nauwe samenwerking met marktpartijen, overheden en andere partners uit.

Het jaar in vogelvlucht

Een mobiel, veilig, duurzaam en economisch sterk Nederland: hét doel van het kabinet Balkenende IV. Juist door de kredietcrisis krijgt Rijkswaterstaat mogelijkheden om zich ook in 2009 stevig voor dit doel in te zetten. Investeren in de nationale infrastructuur moeten het economisch herstel bespoedigen. In maart presenteert het kabinet een aanvullend beleidsakkoord, bedoeld om de Nederlandse economie een impuls te geven. In 2009 en 2010 komt in totaal 543 miljoen euro extra beschikbaar voor duurzame bouw- en infrastructuurmaatregelen. Bijvoorbeeld voor de aanleg van nieuwe wegen, zoals de A4 Midden-Delfland, wegverbredingsprojecten, de realisatie van windmolenparken en de versterking van de kustlijn.

Spoedaanpak Wegen

2009 is het jaar van de Spoedaanpak. Op 31 maart stemt de Eerste Kamer in met het wetsvoorstel Spoedaanpak Wegen. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat krijgt groen

licht om dertig hardnekkige knelpunten in het wegennet aan te pakken. Tien daarvan moeten uiterlijk mei 2011 klaar zijn. Bij de andere gaat uiterlijk mei 2011 de schop de grond in. Rijkswaterstaat treft in de daarop volgende maanden de voorbereidingen. Voor het merendeel van de projecten worden ontwerp-wegaanpassingsbesluiten en ontwerp-tracébesluiten vastgesteld. In de helft van de gevallen zijn deze eind 2009 definitief. Vrijwel alle projecten starten met de aanbestedingen, voor de meeste daarvan vindt nog in 2009 gunning plaats. Voor twee projecten gaat daadwerkelijk de schop in de grond: de verbreding van de A4 bij Leiderdorp en de aanleg van spitsstroken op de A9 Holendrecht - Diemen.

Waterslagkracht

Ook het 'natte' werkveld biedt Rijkswaterstaat in 2009 een stevige productie-uitdaging. Onze focus ligt hierbij op het zorgen voor droge voeten, voor voldoende en schoon water en voor een vlotte en veilige scheepvaart.





De projecten Ruimte voor de Rivier en Maaswerken (maatregelen die het stroomgebied van de grote Nederlandse rivieren beter beschermen tegen overstromingen) gaan in 2009 onverminderd door. Het groot onderhoud aan de vaarwegen krijgt in 2009 een impuls.

Met het programma Waterslagkracht werkt Rijkswaterstaat, in goed overleg met de omgeving en de markt, aan het publieksgericht, op tijd en binnen budget realiseren van water- en vaarwegprojecten. Voor de eigen organisatie betekent het eveneens een extra impuls voor het natte werktelein.

Op 22 december wordt de Waterwet van kracht. De winst: minder regels, minder lasten voor burgers en bedrijven en meer samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Van groot belang voor Nederland dat door de klimaatverandering voor grote waterbeheeropgaven staat. De Waterwet vervangt acht bestaande wetten voor het waterbeheer, waardoor het waterrecht veel transparanter wordt. Voor burgers en bedrijven, maar ook voor overheden die met de nieuwe wet moeten werken. Rijk, waterschappen, provincies en gemeenten hebben zo moderne wetgeving in handen om integraal samen te werken aan waterveiligheid en om watervervuiling, wateroverlast en watertekorten tegen te gaan.

Ook wordt in 2009 de laatste hand gelegd aan de nieuwe (concept)Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening, om deze januari 2010 in te dienen bij de Tweede Kamer. Naar verwachting najaar 2010 komt het eerste (jaarlijks bij te stellen) Deltaprogramma gereed met maatregelen en voorzieningen die de eerstvolgende zes jaar nodig zijn om overstromingen en waterschaarste te voorkomen en te beperken. Ook hierbij werkt Rijkswaterstaat intensief samen met andere waterbeheerders.



Verkeersdoorstroming

Rijkswaterstaat investeert in 2009 in een optimale benutting van het wegennet. Samen met collega-wegbeheerders zetten we onder de projectnaam 'Dynamax' dynamische snelheidslimieten in om de verkeersafwikkeling te reguleren en pieken zoveel mogelijk af te vlakken. De evaluatie van de eerste vier Dynamax-proeven zal medio 2010 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Verkeersmanagement speelt ook een rol bij de Spoedaanpak-projecten. Door de werkzaamheden zullen de files toenemen. Weggebruikers worden tijdig geïnformeerd over de geplande wegwerkzaamheden. Dit gebeurt onder meer via een landelijke Postbus 51-campagne.

Verkeersmanagement kan niet zonder de stevige inzet van ICT. In oktober ontvangt Rijkswaterstaat vanuit het Europese programma E-safety-support de 'E-safety-award', in de categorie Beleid. Wij zien hiermee onze inspanningen beloond voor de promotie van intelligente veiligheidssystemen op het Nederlandse wegennet en de ontwikkeling van Europese anti-ongevalssystemen.

De Nationale Databank Wegverkeersgegevens ontvangt de 'Computable Award' voor het ICT-project van het jaar 2009 voor de publieke sector. Via de databank komen verkeersgegevens sneller, actueler en completer beschikbaar, met als resultaat een beter bereikbaar Nederland.

Aanleg, beheer en onderhoud

Rijkswaterstaat voert in 2009 beheer- en onderhoudstaken uit op het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en de hoofdwatersystemen. De periode van vorst, sneeuw en gladheid en de zoutschaarste bezorgen ons veel extra werk. Samen met collega-wegbeheerders en maatschappelijke partners werken we aan het begaanbaar houden van de belangrijkste wegen en vaarwegen. Toch blijken we in dit werkveld kwetsbaar. Het wegennet heeft al veel schade opgelopen door het winterweer in de periode december 2008 - maart 2009. Mede als gevolg hiervan zijn de weggebruikers beduidend minder tevreden over de kwaliteit van het wegdek: van 82 procent in 2008 tot minder dan 60 procent medio 2009. De strenge winter 2009-2010 leidt opnieuw tot veel schade aan het wegdek. Vanuit het

Publieksgerichte communicatie

De afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat de omslag gemaakt van traditioneel beheer naar publieksgericht netwerkmanagement. Een van de belangrijkste pijlers daarvan is publiekscommunicatie. Meer dan ooit staat in 2009 denken en handelen vanuit onze doelgroepen centraal: gebruikers van onze netwerken en andere belanghebbenden informeren over én betrekken bij wát we doen en hóe. Geen middel blijft onbenut om hun stem te laten horen: de Landelijke Informatielijn, klantenpanels, gebruikersdagen, tevredenheids-onderzoeken en informatiebijeenkomsten. In nauwe samenspraak met vertegenwoordigers van onze doelgroepen ondergaat de navigatie (en daarmee de gebruiksvriendelijkheid) van Rijkswaterstaat.nl een flinke verandering. Begin 2009 wordt de 'online-strategie' definitief. Rijkswaterstaat zet daarmee in op 'online' als belangrijkste communicatiemiddel. Interactie in plaats van zenden is het devies. Daarbij wordt in toenemende mate gebruikgemaakt van nieuwe media zoals Twitter, mobiele sites, digitale magazines en serious gaming.

Aanvullend Beleidsakkoord komt 75 miljoen euro extra beschikbaar om die achterstand in te lopen. Daarnaast is ook op de vaarwegen sprake van achterstallig onderhoud. Voor zover het gaat om groot onderhoud wordt dit als onderdeel van het programma Waterslagkracht ingehaald.

Toonaangevend opdrachtgeverschap

Rijkswaterstaat zet in 2009 nieuwe stappen in de relatie met marktpartijen. Zo organiseren wij marktcontactdagen, waar we samen met wegenbouwers de mogelijkheden bespreken om grote wegencontracten sneller en slimmer aan te besteden. Vergelijkbare dagen vinden ook plaats met waterbouwers, de installatiesector en civiele bedrijven. Een innovatief contract voor wegenonderhoud, dat de Dienst Zeeland van Rijkswaterstaat sluit met bouwbedrijf Heijmans, wordt door de bouwsector beloond met een 'Bouwpluim'. Kwaliteitscriteria zijn voor het eerst belangrijker dan de prijs; een stap op weg in het streven van Rijkswaterstaat naar het professioneler benutten van de markt.

Een door Rijkswaterstaat uitgeschreven prijsvraag naar oplossingen voor de verkeersvriendelijke renovatie van stalen bruggen levert 165 inzendingen op, een record. Bijzonder aan de prijsvraag is dat het intellectueel eigendom van de inzending bij de bedenker blijft. Een extra prikkel voor de markt om met innovatieve ideeën te komen.

Duurzaam werken

In verband met de klimaatverandering is in 2020 de CO₂-emissie van Rijkswaterstaat met dertig procent teruggebracht ten opzichte van 1990. Daarom stappen we over naar LED-verlichting in onze gebouwen. En bestaat ons eigen wagenpark dan vrijwel uitsluitend uit energiezuinige elektrische auto's. In nauw overleg met opdrachtnemers werken we bovendien aan duurzaam inkopen en duurzaam ontwerpen.

Bedrijfsvoering

Op het gebied van materieel en financieel beheer voert Rijkswaterstaat verdere verbeteringen door. Nadat in 2008 vrijwel al het materieel is gecentraliseerd bij drie diensten, komt in 2009 het beheer daarvan op orde. Ook het jaarrekeningproces ondergaat een professionaliseringsslag. Flinker stappen worden gezet waar het gaat om de invoering en implementatie van een nieuw model prestatiecontract. Na de aanlegsector is ook de onderhoudssector in 2009 gestart met de toepassing van de methode van Systeemgerichte Contractbeheersing.

Een andere belangrijke ontwikkeling op het gebied van de bedrijfsvoering heeft betrekking op capaciteitsmanagement. Dankzij de inzet van een kerntakenanalyse en een productieportefeuille ontstaat beter zicht op hoe de beschikbare capaciteit optimaal kan worden benut.

Vernieuwing met Agenda 2012

Het vernieuwingstraject van Rijkswaterstaat, in 2008 van start gegaan onder de noemer 'Agenda 2012', werpt in 2009 concreet vruchten af. Doel is in 2012 dé toonaangevende, publieksgerichte uitvoeringsorganisatie van de overheid te zijn.

Uit onderzoek blijkt dat de medewerkerstevredenheid is gestegen: Rijkswaterstaters beoordelen hun werk in 2009 gemiddeld met een 7,2. En sinds december staat Rijkswaterstaat op de zevende plaats in de Intermediairranglijst van beste publieke werkgevers. Van alle werkgevers in Nederland – publiek en privaat – is Rijkswaterstaat nummer 17.



Hier wil ik wel
met jou stranden!



Anky Woudstra
Waddenvereniging



Petra Damsma
Rijkswaterstaat

Kustverdediging met oog voor de natuur

De Nederlandse kust is 340 kilometer lang en bestaat uit strand, duinen en dijken. Omdat de kust ons land tegen de zee beschermt, is goed onderhoud belangrijk. Rijkswaterstaat doet dit door middel van het opspuiten van zand, ook wel suppletie genoemd. Dit is echter niet zonder gevolgen voor de natuur. Projectleider Anky Woudstra van de Waddenvereniging en Petra Damsma van de Waterdienst van Rijkswaterstaat waren beide betrokken bij een gezamenlijk convenant om de gevolgen van de suppleties in kaart te brengen.

Meer weten? Lees verder op: www.rijkswaterstaat.nl/jaarverslag



2 Hoofdwatersystemen

Zorgen voor droge voeten. Voor voldoende en schoon drinkwater. En voor betrouwbare en bruikbare informatie. Dat bedoelen we bij Rijkswaterstaat als we het hebben over integraal waterbeheer. Hierbij stemmen we alle maatregelen af op gebruikers, natuur en de inrichting van het land. En werken we nauw samen met waterschappen, andere overheden, maatschappelijke partijen en de markt.

Integraal waterbeheer


De Unie van Waterschappen, Deltares, internationale commissies, gemeenten en provincies, natuur- en milieu-organisaties, de Dienst Landelijk Gebied en bedrijven. Het zijn slechts enkele van de vele partijen waarmee Rijkswaterstaat in 2009 samenwerkt als het gaat om integraal waterbeheer. Doel van de samenwerking is een zo efficiënt en soepel mogelijk verloop van aanleg, beheer en onderhoud van de Nederlandse hoofdwatersystemen: de grote rivieren, de kust, de Waddenzee, de zuidwestelijke delta, het IJsselmeergebied en de Noordzee.

Beheer- en Ontwikkelplan Rijkswateren (BPRW)

Rijkswaterstaat is – in samenspraak met internationale en regionale waterbeheerders – verantwoordelijk voor het beheer van de grote watersystemen in Nederland. Van Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer tot de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren en de grote rivieren en kanalen. Deze zogenaamde grote wateren hangen onderling sterk

samen en worden daarom als systeem benaderd. Klimaatverandering, zeespiegelstijging en toenemende druk op ruimte vragen daarnaast om een afgewogen visie op dit beheer van de rijkswateren. Het Beheer- en Ontwikkelplan Rijkswateren (BPRW) is hiervoor hét instrument. Dit plan geeft aan op welke manier Rijkswaterstaat in de periode 2010-2015 de grote wateren wil beheren en onderhouden. Uitgangspunt hierbij is ervoor te zorgen dat ons watersysteem bij een verstoring niet direct ontregeld raakt. Ook is er nadrukkelijk aandacht voor vlotte en veilige scheepvaartverbindingen. Het BPRW bevat daarnaast een duidelijke omschrijving van de taken van Rijkswaterstaat. Voor de rijkswateren bevat het BPRW de concrete uitwerking van het Nationaal Waterplan. Daarnaast geeft het voor de scheepvaart invulling aan de Nota Mobiliteit. Het ontwerp-BPRW stamt uit 2008 en is tot stand gekomen in overleg met maatschappelijke partijen en lagere overheden. Rijkswaterstaat heeft de planvormingsfase begin 2009 afgerond met een inspraakronde. In totaal hebben we 87 zienswijzen ontvangen van overheden, particulieren

en maatschappelijke organisaties. Op basis hiervan is het concept-BPRW aangescherpt, zijn onduidelijkheden verhelderd en is de positie van Rijkswaterstaat verduidelijkt. Eind 2009 presenteert Rijkswaterstaat het definitieve BPRW. Hiermee is het BPRW nog niet afgerond. We blijven de uitvoering volgen en leggen hier elk jaar verantwoording over af.

 Meer weten? Lees verder op: www.rijkswaterstaat.nl/water/plannen_en_projecten/bprw

Droge voeten

Kustverdediging

De Nederlandse kust beschermt ons tegen de zee. Daarom is het belangrijk om de kust goed te onderhouden. Rijkswaterstaat is hier verantwoordelijk voor. We hebben de taak om de Nederlandse kustlijn te houden op de plaats waar deze in 1990 lag: de basiskustlijn. Door middel van het opspuiten van zand, zandsuppletie genoemd, voorzien we de gehele kust (ook onder water) van extra zand.

Hoofdwatersystemen

Hoofdwatersysteem (in km ²)	65.250
Primaire waterkeringen (dijken, duinen, dammen, kunstwerken, vooroevers) (in km)	267
Stormvloedkeringen (aantal)	4



Jaarlijks gaat het gemiddeld om twaalf miljoen kubieke meter zand. In 2009 wordt voor het eerst een tweejarige uitvoeringsperiode aan het suppletieprogramma gekoppeld. Voor het handhaven van de kustlijn is uit het suppletieprogramma 2009 0,6 miljoen kubieke meter zand op het strand en 8,6 miljoen kubieke meter zand in de vooroever (onder water) gesuppleerd. In 2009 is tevens de achterstand van 5,4 miljoen kubieke meter aan onderwatersuppleties uit 2008 ingelopen.

Ook besteedt Rijkswaterstaat – met de voor 2009 beschikbare middelen uit het aanvullend beleidsakkoord – de opdracht aan voor het opspuiten van ongeveer 2 miljoen kubieke meter zand in Zeeuws-Vlaanderen. De uitvoering hiervan zal plaatsvinden in 2010.

Convenant

Het suppletieprogramma komt jaarlijks tot stand in overleg met provincies, waterschappen, kustgemeenten en andere belanghebbenden in de kustzone, verenigd in het Provinciaal Overlegorganen Kust (POK). De POK adviseert de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die vervolgens het programma vaststelt op basis van de Wet op de Waterkering. Deze wet gaat eind 2009 op in de Waterwet. In 2010 zal daarom het advies- en vaststellingstraject worden aangepast.

In maart 2009 tekent de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat namens Rijkswaterstaat een convenant met natuur- en milieuorganisaties. In deze samenwerkingsovereenkomst met de Waddenvereniging, Stichting De Noordzee, Vogelbescherming Nederland en Stichting Duinbehoud staat dat de partijen samen zullen werken aan twee belangrijke functies van de kust: veiligheid van de kustlijn en natuurwaarden. Door onderzoek te doen naar de effecten van het opspuiten van zand bekijkt Rijkswaterstaat of deze in het vervolg beter af te stemmen zijn op het ecosysteem. De deelnemende partijen willen meer inzicht krijgen in de gevolgen van zandsuppleties voor de Noordzee, het strand



en de achterliggende duinen, de estuaria (riviermondingen) en de Waddenzee. Samen met de natuurorganisaties werken we – ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid – aan een onderzoeks- en monitoringsprogramma voor zandsuppleties, zandwinning en zandtransport. De ondertekening van het convenant zorgt daarnaast voor minder procedures en een snellere vergunningverlening in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Gevolgen van overstromingen managen

Nederland moet organisatorisch beter voorbereid zijn op de gevolgen van een overstroming. Hiervoor werken de waterschappen, Rijkswaterstaat en het directoraat-generaal Water van het ministerie van Verkeer en Waterstaat intensief samen. Het belang hiervan wordt onderschreven in de kabinetsreactie op de bevindingen van de Taskforce Management Overstromingen (TMO) en de evaluatie van de landelijke rampen oefening Waterproef. Om die reden roept de regering in 2009 de Stuurgroep Management Overstromingen (SMO) in het leven, een structureel overleg tussen vertegenwoordigers van waterschappen,

Rijkswaterstaat en het directoraat-generaal Water. In 2009 starten onder supervisie van de SMO vijf deelprojecten. In 2011 moet dit onder meer resulteren in een Landelijk Draaiboek Management Overstromingen en het instellen van de Landelijke Coördinatiecommissie Overstromingen (LCO). Ook moeten er in 2010 onderliggende regionale convenanten zijn tussen Rijkswaterstaat, de waterschappen en de veiligheidsregio's, met afspraken over waterbeheer en verkeers- en scheepvaartmanagement. In 2010 moet er verder een werkstructuur voor crisisinformatievoorziening bij overstromingen zijn ingericht én verankerd. En moet de SMO zorgen voor een goede kennisinfrastructuur om overstromingen adequaat te managen en om het crisisinformatiesysteem FLIWAS bij alle waterbeheerders te implementeren.

Onderhoud aan primaire waterkeringen

Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) zorgt ervoor dat de belangrijkste Nederlandse waterkeringen goed worden onderhouden. Primaire waterkeringen (zoals de Afsluitdijk en Maeslantkering) beschermen ons land tegen

Toekomst Afsluitdijk

Joost van de Beek,
projectmanager Afsluitdijk
Rijkswaterstaat

"Onze samenwerking met de gemeente Wieringen betekent concreet dat de lijnen kort zijn en dat we snel kunnen schakelen. Het is fijn om elkaar direct te kunnen bellen in plaats van overal een notitie over te moeten schrijven. Dit maakt het gemakkelijker om aanverwante projecten – zoals de dijkversterkingen bij Den Oever en het Wieringerrandmeer – mee te nemen. Zo slaan we drie vliegen in één klap."


Marjan van Kampen,
burgemeester van Wieringen

"Na 75 jaar is de Afsluitdijk toe aan een flinke opknapbeurt. Jaarlijks komen er 250.000 toeristen op ons nationale waterkeringsmonument. Alle reden om er samen met Rijkswaterstaat en andere partijen iets moois van te maken. Daarom ben ik blij dat we zo goed met elkaar omgaan. We communiceren heel direct en komen zo tot snelle informatieuitwisseling. Dat houdt de vaart er goed in. Iedereen wint door samen te werken."





overstromingen en moeten voldoen aan strenge veiligheidsnormen. Een wettelijke vijfjaarlijkse toetsing stelt vast of de waterkeringen hieraan voldoen. Het HWBP voorziet in maatregelen om eventuele zwakke plekken aan te pakken. De beheerders van de primaire keringen – meestal de waterschappen, soms Rijkswaterstaat – zijn verantwoordelijk voor de staat ervan. Zij maken plannen en voeren verbetermaatregelen uit. Als onderdeel van het HWBP moeten 92 keringen worden aangepakt. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor 85 van deze waterkeringen en voeren de verbetermaatregelen uit met subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de verbetering van de overige zeven keringen.

 Meer weten? Lees verder op: www.helpdeskwater.nl/waterkeren/hwbp


Zwakke Schakels Kust

Op acht locaties langs de Nederlandse kust werken Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en waterschappen aan de versterking van de zeeweringen, de zogenaamde prioritaire Zwakke Schakels Kust. Doel is – naast het vergroten van de veiligheid – ook het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. In 2009 voeren de partijen discussies over de manier waarop de ruimtelijke kwaliteit binnen het parlementair vastgestelde kader van het HWBP kan worden verbeterd. In dat kader voert Rijkswaterstaat zandsuppleties uit bij de Delflandse en Zeeuwse kust. Bij de Delflandse kust wordt dat zichtbaar door het aanleggen van een duinenrij voor het bestaande duin. Het gaat hier om een combinatie van het aanpakken van de zwakke schakels en natuurcompensatie voor de Tweede Maasvlakte.

Ruimte voor de Rivier

Het Nederlandse rivierengebied is kwetsbaar voor overstromingen. Het land achter de hoge dijken daalt, terwijl de hoeveelheid neerslag toeneemt. Om de afvoercapaciteit van de Nederlandse rivieren te vergroten, heeft het kabinet

in 2006 met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier 39 maatregelen vastgesteld. Belangrijkste doel is om het Nederlandse stroomgebied van de Rijn en een deel van de Maas beter tegen overstromingen te beschermen, bijvoorbeeld door uiterwaardvergraving, zomerbedverdieping, kribverlaging of dijkteruglegging. Maar ook om de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied te versterken. De PKB wordt uitgewerkt in concrete planstudies. Samenwerking tussen de betrokken overheden – gemeenten, waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat – is hierbij van groot belang. Per maatregel neemt één van de overheden het voortouw. De Programmadirectie Ruimte voor de Rivier faciliteert en toetst de projecten en bewaakt de samenhang van het totale programma, dat in 2015 afgerond moet zijn.

 Meer weten? Lees verder op: www.ruimtevoorderrivier.nl

Feiten en cijfers

Het Rijk heeft voor Ruimte voor de Rivier de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- afvoer van 16.000 m³ water per seconde bij Lobith;
- 39 maatregelen;
- investering van 2,2 miljard euro;
- gereed in 2015;
- decentrale uitwerking en uitvoering.

Pilot kribverlaging

In 2009 voert Rijkswaterstaat in het kader van Ruimte voor de Rivier een pilot kribverlaging uit. Hierbij verlagen we langs de Waal zeventig kribben, waardoor het water gemakkelijker zijn weg kan vinden, terwijl de vaargeul behouden blijft. Verlaging van de kribben langs de Waal resulteert bij hoogwater in een waterstandsval die – afhankelijk van het traject – varieert tussen de zes en twaalf centimeter. De pilot levert ons kennis en ervaring op met grootschalige kribverlagingen, die we meenemen bij de verlaging van de overige 650 kribben in de Waal.



Aanpak versnelling kustverdediging

Prioritaire zwakke schakels	Stand van zaken 2009
Kop van Noord-Holland	Planstudie in uitvoering
Hondsbossche en Pettemer Zeewering	Planstudie in uitvoering
Noordwijk	Versterking gereed
Scheveningen	Versterking in uitvoering
Delflandse Kust	Versterking in uitvoering
Flauwe Werk	Versterking gereed
Zuidwestkust Walcheren	Versterking in uitvoering
West Zeeuws-Vlaanderen	Versterking in uitvoering

Prestatieafspraken hoofdwatersystemen

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.

	Streefniveau ¹	Score 2009
Rijkswaterstaat onderhoudt de stuwen, spuien, sluzen en gemalen goed, zodat ze altijd open en dicht kunnen en het water goed wordt verdeeld.		
De spuiende kunstwerken en stuwen kunnen te allen tijde worden geopend.	100%	99,9%
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.		
De primaire rijkswaterkeringen (dijken, duinen, stormvloedkeringen, etc.) en andere werken die direct buitenwater keren, voldoen aan de veiligheidsnormen uit de Wet op de waterkering.	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).	9 mln.	14,6 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).	90%	82%
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).	80%	85%

¹ 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.

Management van overstromingen

Theo van de Gazelle, plaatsvervangend DG Rijkswaterstaat en voorzitter SMO

"Samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de waterschappen is van essentieel belang bij de bescherming van Nederland tegen het water. De Stuurgroep Management Overstromingen (SMO) helpt ons hierbij. Samen met de Unie van Waterschappen realiseert Rijkswaterstaat de verbetervoorstellen van het kabinet naar aanleiding van de grote wateroefening in 2008. Alleen zo kunnen we Nederland optimaal voorbereiden op overstromingen."

Jan Geluk, dijkgraaf waterschap Hollandse Delta en lid dagelijks bestuur Unie van Waterschappen

"Het is belangrijk om bij het managen van overstromingsrisico's samen te werken met lokale, regionale en landelijke overheidsorganisaties en gezamenlijk na te denken over hoe we risico's tot een minimum kunnen beperken. Als waterschap leveren we vanuit de praktijk van het waterbeheer een belangrijke bijdrage. We delen onze ervaring met waterveiligheidsexperts om risico's nog beter in kaart te brengen. Daarom investeren we ook in de samenwerking met Rijkswaterstaat."



Hondsbroeksche Pleij

Met de voltooiing van het tweede deel van de Pleijdijk en het gemaal, rondt Rijkswaterstaat de eerste fase van het project Hondsbroeksche Pleij af. De maatregelen creëren bij hoogwater extra ruimte voor de rivier. In september 2009 verleent Rijkswaterstaat de opdracht voor de tweede fase: het verwijderen van de tijdelijke dijk en van aanwezige opstallen, het verlagen van de Veerdam en het saneren van het terrein van een voormalig composteringsbedrijf.

Noordwaard

In december tekent de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het besluit voor één van de grootste maatregelen binnen het programma Ruimte voor de Rivier: het project Ontpoldering Noordwaard. Dit besluit is een mijlpaal op weg naar de daadwerkelijke uitvoering, die medio 2011 van start zal gaan. De ontpoldering van de Noordwaard is nodig om bij hoge waterstanden meer rivierwater op een veilige manier te kunnen afvoeren. Het project omvat het gedeeltelijk afgraven van de dijken om in- en uitstroombopeningen te creëren. In de toekomst wordt het rivierwater

bij hoge waterstanden van de Nieuwe Merwede afgeleid richting Hollandsch Diep. Sommige delen van de Noordwaard zullen enkele keren per jaar onder water staan. In andere delen, die door kades worden beschermd, zal dit veel minder vaak – eens in de honderd tot duizend jaar – gebeuren.

Deltaprogramma

De Deltacommissie heeft in 2008 grondig in kaart gebracht hoe Nederland zich de komende honderd jaar effectief en efficiënt kan voorbereiden op de klimaatverandering. Naar aanleiding van dit advies wordt in 2009 een start gemaakt met de uitwerking van een Deltaprogramma. Voor de korte termijn wordt het programma 'zwakke schakels' en het kustsuppletieprogramma doorgezet. Naar verwachting komt het eerste (jaarlijks bij te stellen) Deltaprogramma in najaar 2010 gereed. Samen met andere waterbeheerders werkt Rijkswaterstaat in 2009 aan het in de steigers zetten van dit Deltaprogramma voor de toekomst.

 Meer weten? Lees verder op: www.deltacommissaris.nl



Deltamodel

Het opzetten van een deltaprogramma vraagt om objectieve en betrouwbare informatie. De afgelopen decennia zijn diverse studies uitgevoerd en rekenmodellen ontwikkeld. Maar deze beperken zich veelal tot onderdelen en beschouwen de waterhuishouding te weinig in samenhang. Rijkswaterstaat krijgt in 2009 de opdracht om een model te ontwikkelen, dat alle meewegende factoren bij deze belangrijke waterbeleidskeuzes wél in samenhang interpreteert en zo een zorgvuldige conclusie trekt over de uitvoerbaarheid van maatregelen. Dit zogenaamde Deltamodel is een computermiddel dat nagaat hoe een te nemen beslissing doorwerkt op het gehele hoofdwatersysteem. We ontwikkelen het model in samenwerking met het onafhankelijke kennisinstituut Deltares. Ook richten we een internationale commissie op, die zorgt voor het toetsen van de inhoud van het Deltamodel. Het model moet in 2013 bruikbaar en toepasbaar zijn.

Toekomst Afsluitdijk

Rijkswaterstaat werkt samen met de provincies Friesland en

Noord-Holland en de gemeenten Wûnseradiel en Wieringen aan een plan voor de toekomst van de Afsluitdijk. De dijk is meer dan 75 jaar oud en moet worden aangepast aan toekomstige veiligheidseisen. Een uitgelezen kans om ook duurzame energie, natuurbehoud, recreatie en vervoer mee te nemen. Een marktverkenning levert veel ideeën op; vier consortia van samenwerkende bedrijven werken hun visie verder uit. In elk plan staat versterking van de dijk centraal: het achterland moet veilig zijn en de zoetwatervoorziening voor drinkwater en landbouw moet gegarandeerd blijven. De partijen verwerken in hun visies ook aanvullende ambities als natuurbehoud, duurzame energiewinning en recreatie. In juni 2009 presenteren Rijkswaterstaat en de provincies Friesland en Noord-Holland de eindrapportage 'Dijk en Meer' aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Deze eindrapportage bevat de vier toekomstvisies voor de Afsluitdijk, twee referentiealternatieven en een advies van de Commissie Nijpels, die het proces heeft begeleid. De eindrapportage vormt ook het startsein voor de volgende fase, die ertoe moet leiden dat het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing neemt over de toekomst van de Afsluitdijk.

Verkenning en planstudie

Verkenningen en planstudies zijn er op gericht om een probleem of een initiatief met een maatschappelijke meerwaarde op het gebied van Waterbeheer te verkennen en om daarna, indien nodig, uit alternatieven de beste oplossing voor het probleem te zoeken en voor te bereiden op de uitvoering.

Afgeronde verkenningen en planstudies:

Verkenning OIVA (versterking Afsluitdijk, aanvullende verkenning)

Verkenning dynamisch beheer zeereep

Verkenning legger Ameland

Verkenning legger Terschelling

Verkenning Maeslantkering

Verkenning doorlaat Brouwersdam/Grevelingen tij

Verkenning KRW zeegras

Verkenning Flakkeesse spuisluis

Planstudie slibproblematiek Markermeer

Planstudie ecologische herstel Eem-Gooimeer (overgeheveld naar uitvoering KRW)

Planstudie natuur ontwikkeling afgedamde Maas

Planstudie vispassages waddenkust (co-finan Waterschap)

Planstudie natuurcompensatie Westerschelde

Planstudie Heesseltse uiterwaarden

Gestarte verkenningen en planstudies:

Verkenning oevers en uiterwaarden

Planstudie dijkversterking Marken

Planstudie versterking sluis Terneuzen

Planstudie legger Vlieland




Samenwerken aan waterkwaliteit

Rijkswaterstaat is als beheerder van de rijkswateren verantwoordelijk voor de waterkwaliteit. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) schrijft voor dat Nederland voor eind 2015 moet voldoen aan de chemische en ecologische doelstellingen van grond- en oppervlaktewater. Het project beslaat ongeveer twaalf procent van de totale opgave van Rijkswaterstaat. Om de KRW-doelstellingen te kunnen realiseren gaan we nauwer samenwerken met de Dienst Landelijk Gebied (DLG). Deze uitvoeringsorganisatie van het ministerie van LNV zet zich in voor natuur, landschap en gebiedsontwikkeling. In november sluiten we een samenwerkingsovereenkomst met DLG. De Dienst Landelijk Gebied gaat KRW-projecten voor Rijkswaterstaat uitvoeren en beide organisaties stellen over en weer kennis en expertise beschikbaar. Zo kunnen de doelen van de KRW efficiënter worden bereikt. Samenwerkingsprojecten zijn bijvoorbeeld aanleg van nevengeulen, uiterwaardeverlaging, verbetering van de kwelderkwaliteit en aanleg van natuurvriendelijke oevers. Vanuit Rijkswaterstaat zijn de regionale diensten Limburg, Zuid-Holland, Oost- en Noord-Nederland bij het project betrokken. Eén van de winstpunten van de samenwerking is de gezamenlijke communicatie met omwonenden en belanghebbenden in de rivierengebieden.

Voldoende en schoon water

Kaderrichtlijn Water

Schoon en gezond water is van levensbelang voor mens, dier en natuur. Maar de waterkwaliteit in Nederland is niet overall even goed. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt doelen voor een goede ecologische en chemische toestand van het oppervlakte- en grondwater in 2015. Op grond hiervan neemt Rijkswaterstaat drie soorten maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren. 'Ruim baan voor Vis' moet ervoor zorgen dat vissen ongehinderd kunnen bewegen tussen wateren. 'Schoon water' zorgt voor schoon en helder water. En 'Herstel leefgebied' bevat een aantal maatregelen dat bijdraagt aan een zo natuurlijk mogelijke inrichting van het leefgebied van planten en dieren. Uiteraard is het verbeteren van de waterkwaliteit niet alleen een zaak van Rijkswaterstaat, maar ook van waterschappen, provincies en gemeenten. Met de waterschappen sluiten we in 2009 bijvoorbeeld convenanten om vispassages te realiseren. Daarnaast geven we in het BPRW aan hoe het beheer van de rijkswateren de komende jaren wordt uitgevoerd. Ook staat in het BPRW welke KRW-maatregelen we de komende periode realiseren.

 Meer weten? Lees verder op: www.kaderrichtlijnwater.nl

Herstel & Inrichting

Het programma Herstel & Inrichting bevat maatregelen die moeten zorgen voor een zo natuurlijk mogelijke inrichting van het leefgebied van planten en dieren, dan wel het herstel hiervan. Binnen dit programma realiseren we bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers en nevengeulen. Daarnaast leggen we in 2009 vispassages aan, waarmee vissen weer van het ene naar het andere water kunnen zwemmen. Herstel & Inrichting is nu nog een op zichzelf staand programma. Na 2010 loopt dit echter door in het KRW-aanlegprogramma.

Waterbodemsaneringen

Van ruim twintig Nederlandse wateren is de bovenste laag van de bodem ernstig verontreinigd. Hierbij gaat het om uiteenlopende locaties: van industriële havens en vaargeulen tot meren en kreken. Rijkswaterstaat saneert deze bodems door ze uit te baggeren. We maken dit jaar een start met de sanering van Ketelmeer West. Hierin zijn ook drie plusprojecten opgenomen: de sanering Den Oever, de sanering Vossemeer deel 2 en het op diepte brengen van de vaarweg Amsterdam-Lemmer.

Windturbineparken Noordzee

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verstrekt in december de laatste drie definitieve vergunningen voor windturbineparken op de Noordzee. In totaal geeft de staatssecretaris in 2009 twaalf vergunningen af voor 800 windmolens, die samen ruim 3.200 megawatt aan energie kunnen opleveren. Hiermee kunnen zo'n 3,2 miljoen huishoudens worden voorzien van energie. Rijkswaterstaat ontvangt in totaal tachtig aanvragen van partijen die geïnteresseerd zijn in het aanleggen van een windturbinepark. Dit aantal brengen we na een eerste selectieronde terug tot zeventien volledige vergunningaanvragen. We beoordelen deze aanvragen op een veilig, doelmatig en rendabel gebruik van de Noordzee en houden bij deze afweging rekening met natuur- en milieueffecten, scheepvaartveiligheid en helikopterroutes naar boorplatforms. Een ingewikkeld en intensief proces, waarbij op grote schaal overleg plaatsvindt met betrokken partijen. Het overleg tussen Rijkswaterstaat en marktpartijen verloopt in eerste instantie stroef, maar gaandeweg ontstaat wederzijds inzicht en respect. Transparante communicatie zorgt voor meer begrip voor de door Rijkswaterstaat gemaakte afwegingen.

Windturbineparken Noordzee

Joris Geurts van Kessel,
hoofd vergunningverlening
Rijkswaterstaat Noordzee

"In eerste instantie verliep het overleg met Eneco Energie vrij stroef, mede als gevolg van onze aanvankelijke afwijzing van hun windturbineparken. Maar door structureel met elkaar in gesprek te treden ontstond er wederzijds inzicht en respect. De samenwerking kreeg echt vorm doordat we transparanter communiceerden en onze afwegingen rond de vergunningverlening een stuk duidelijker gingen onderbouwen. Uiteindelijk konden we onze formele rol als bevoegd gezag op een publiek-vriendelijke manier invullen."

Arnold Spek,
manager Offshore Wind Eneco

"Rijkswaterstaat heeft in 2009 laten zien open te staan voor overleg en samenwerking. En daar zijn we bij Eneco enorm blij mee. Rijkswaterstaat snapt wat onze belangen zijn bij de windturbineparken in de Noordzee en denkt met ons mee. We hebben een stabiele en open zakenrelatie, maar blijven wel steeds kritisch naar elkaar. En komen zo samen tot een goed resultaat."



Waterslagkrachtprojecten: schijnwerpers op water

Met het Deltaprogramma in het vooruitzicht is het voor onze watertaak – droge voeten, voldoende & schoon water en vlotte & veilige scheepvaart – nodig dat de uitvoering van projecten beter, zichtbaarder en planmatiger gebeurt. Projecten moeten op tijd en binnen budget af. Hoewel al veel is bereikt, kan de zichtbaarheid van het werk en de medewerkers beter, zowel intern als extern. Daarom is Waterslagkracht in het leven geroepen; een programma waarbij de te bereiken resultaten binnen Rijkswaterstaat centraal staan. Waterslagkracht richt de schijnwerpers op drie programma's: het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de impuls voor achterstallig onderhoud van vaarwegen. Dit gebeurt aan de hand van 22 voorbeeldprojecten. Te denken valt aan kustsuppleties bij Ameland en Bergen, het aanbrengen van steenbekledingen bij de Westerschelde en de Oosterschelde, de aanleg van vispassages in het Amsterdam-Rijnkanaal, de sanering van de Dordtse Biesbosch en de renovatie van de Prins Bernhardsluizen.

Het programma Waterslagkracht gaat in oktober van start met de Week van de Waterslagkracht. Het bestuur bezoekt alle diensten en gaat met 1.200 Rijkswaterstaters in gesprek over de vernieuwing in het natte werkveld. Zo'n 2.500 medewerkers bezoeken elkaars werk bij districten en objecten als stuwen en sluisen.



Smiley's langs de A12

Samen met de aannemer werkt Rijkswaterstaat in 2009 aan een grondige renovatie van de A12. De verbreding tussen Zoetermeer en Gouda en het verbeteren van de aansluitingen bij Bleiswijk en Zevenhuizen maken hier deel van uit. Geurt Winkelman, bedrijfsleider Infra Zuid-West bij Ballast Nedam en Dick van Klaveren, projectmanager A12 bij Dienst Infrastructuur, lopen regelmatig samen hun ronde langs het werk. Inmiddels ligt de weg er als nieuw bij. Op tijd opgeleverd, binnen budget en relatief weinig hinder voor weggebruikers.



Geurt Winkelman
Ballast Nedam



Dick van Klaveren
Rijkswaterstaat

Meer weten? Lees verder op: www.rijkswaterstaat.nl/jaarverslag



3 Hoofdwegennet

De intensieve mobiliteit in Nederland stelt hoge eisen aan de kwaliteit en beschikbaarheid van het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat neemt ook in 2009 initiatieven om Nederland beter bereikbaar te maken. Hiervoor werken we intensief samen met andere wegbeheerders en met publieke en private partners in binnen- en buitenland. Samen pakken we de grote infrastructurele uitdagingen in Nederland op.

Spoedaanpak Wegen

Voor het Nederlandse hoofdwegennet is 2009 een belangrijk jaar. Diverse nieuwe tracés gaan open en een groot aantal werkzaamheden wordt afgerond. Dertig projecten zijn in een stroomversnelling gekomen dankzij de Spoedaanpak Wegen.

Het kabinet heeft de ambitie om Nederland beter bereikbaar te maken. Het werk aan de weg gaat dan ook onverminderd door en Rijkswaterstaat realiseert spitsstroken, wegverbredingen en ondertunnelingen.

Om dit mogelijk te maken, werken we achter de schermen verder aan een betere interne samenwerking, aan professioneel opdrachtgeverschap, kennisontwikkeling en het creëren van de juiste randvoorwaarden.

Rijkswaterstaat zet in 2009 forse stappen in het kader van de Spoedaanpak Wegen. De Spoedaanpak zorgt voor een versnelde besluitvorming en uitvoering van dertig wegprojecten. Doel is om deze knelpunten in het hoofdwegen-

net op korte termijn aan te pakken. Mei 2011 moeten tien projecten zijn afgerond. Voor de overige projecten moeten op dat moment in ieder geval de werkzaamheden zijn gestart. Voor het merendeel van de projecten worden in 2009 ontwerp-wegaanpassingsbesluiten en ontwerp-tracébesluiten vastgesteld. In de helft van de gevallen wordt het ontwerpbesluit in hetzelfde jaar definitief. Bij twee projecten gaat in 2009 daadwerkelijk de schop in de grond: de A4 Burgerveen - Leiden (verbreding en verdiepte ligging) en de A9 Holendrecht - Diemen (aanleg spitsstroken).

Nieuwe werkwijze

Rijkswaterstaat spitst zijn werkwijze en interne organisatie toe op de Spoedaanpak en structureert de dertig projecten in dertien clusters. De projectteams nodigen marktpartijen al in een vroeg stadium uit om mee te denken. Hierdoor sluiten ontwerp en realisatie optimaal op elkaar aan.

Nieuwe contractvormen met ingebouwde flexibiliteit maken een efficiënte werkwijze mogelijk. De Wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten zorgt voor snellere procedures.



Hoofdwegennet	
Hoofdrijbanen in beheer (in km)	5701
Verkeerscentrales	6
Spits-, buffer-, plus- en wisselstroken (in km)	167
Tunnelcomplexen	16
Beweegbare bruggen	56
Vaste bruggen	670
Viaducten	2.691



Samen werken aan de Tweede Coentunnel

Jan Willem Bruining,
Design & Construct manager
Coentunnel Company b.v.

"Het bouwen aan de Tweede Coentunnel in een publiekprivate samenwerking met Rijkswaterstaat is voor ons een echte uitdaging. We zijn integraal verantwoordelijk voor ontwerp, bouw, financiering en beheer, dus Rijkswaterstaat laat veel aan ons over. We moeten allebei nog groeien in onze nieuwe rol. Het managen van wederzijdse verwachtingen is daarbij belangrijk, net als open communicatie. Maar nu we goed aan elkaar gewend zijn, gaat het project als een speer."

Maarten Reinking,
projectmanager Tweede Coentunnel
Rijkswaterstaat

"In een partnership als dit krijg je een andere verhouding tot elkaar. We moeten leren loslaten. Dat kan door begeleiding en kennisoverdracht. Opvallend vind ik hoe je in zo'n project naar elkaar toe groeit. We gaan allemaal voor hetzelfde: tijdige oplevering. Bloedgroepen doen er dan niet meer toe. En als het erom spant, helpt humor prima om te relativieren en door te gaan."



Behaalde mijlpalen Spoedaanpak tot en met december 2009*

Aantal

Ontwerp-wegaanpassingsbesluit en ontwerp-tracébesluit	21
Wegaanpassingsbesluit en tracébesluit	12
Onherroepelijk wegaanpassingsbesluit en tracébesluit	1
Aanbestedingen gestart	26
Aanbestedingen gegund	15
Schop in de grond	4

* Een aantal mijlpalen wordt al vóór 2009 gerealiseerd.

Zo worden de effecten van wegverbredingen op de luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk per project onderzocht, maar in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). En Milieueffectrapportages (MER) moeten worden gebaseerd op regelgeving die maximaal twee jaar oud is. Deze randvoorwaarden zorgen voor versnelling, zonder de kwaliteit en zorgvuldigheid van procedures aan te tasten.

Projecten

Mijlpalen in 2009

Rijkswaterstaat rondt een aantal belangrijke projecten af:

- A6: Openstelling Hollandse Brug na versterkingswerkzaamheden
- A73: Openstelling tunnel Swalmen en Roertunnel
- A12: Spitsstroken Ede - Veendaal gereed
- A1: Spitsstrook Hoevelaken - Barneveld gereed

Hollandse Brug

In januari wordt de Hollandse Brug op de A6 weer opengesteld voor alle verkeer. Vanwege scheuren in het stalen brugdek is de brug vanaf 2007 afgesloten voor vrachtverkeer. Voor

Rijkswaterstaat is de uitdaging om de brug te renoveren met zo min mogelijk hinder voor het verkeer. In samenspraak met gemeenten, provincies en maatschappelijke organisaties is weggebruikers een aantal alternatieven geboden. Variërend van een pontje voor kleine vrachtwagens en een OV-pas voor automobilisten tot actuele reisinformatie voor vrachtverkeer dat wordt omgeleid via de A1 en A27. Door deze maatregelen blijft de verkeershinder beperkt. Rijkswaterstaat levert het renovatieproject volgens planning op.

Tunnels A73

De openstelling van de Roertunnel en de tunnel Swalmen neemt in 2009 meer tijd in beslag dan verwacht. De langdurige beperkte openstelling vanaf februari 2008 en de volledige sluiting van de tunnels vanaf 1 september stellen het maatschappelijk geduld sterk op de proef. Op 1 december geeft minister Eurlings de tunnels volledig vrij voor het verkeer. Evaluaties tonen het belang aan van vroegtijdige communicatie met de omgeving, het gebruik van 'proven technology', de noodzaak te investeren in hoogwaardige kennis, de invulling van het begrip veiligheid en de doorvertaling van het benodigde veiligheidsniveau naar betrouwbare systemen en heldere eisen aan de markt.

Spitsstroken Ede - Veenendaal

In april neemt Rijkswaterstaat de spitsstroken op de A12 Ede - Veenendaal in gebruik. Dit zorgt voor een sterk verbeterde doorstroming op dit traject.

Spitsstrook Hoevelaken - Barneveld

Op de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld staan regelmatig files. Daarom is de vluchtstrook van dit wegvak ingericht als spitsstrook. De spitsstrook was fysiek al in april 2008 beschikbaar. Pas na het aanbrengen van een geluidswerende voorziening (dubbellaags asfalt op beide rijbanen) is de spitsstrook in 2009 gereed voor optimaal gebruik (100 km/u). Versnelde besluitvormingsprocedures zijn mogelijk dankzij de Spoedaanpak.

Beheer en onderhoud

Als beheerder van het rijkswegennet hebben we de belangrijke opdracht Nederland 'in beweging' te houden. Hierbij gaat het om vlot en veilig vervoer van personen en goederen en betrouwbare reistijden.

Wegen en kunstwerken

Ook in 2009 schenkt Rijkswaterstaat daarom veel aandacht aan beheer en onderhoud. De in de winter van 2008-2009 ontstane vorstschade aan de weg, onder meer op de A6, A7, A10, A12, A27, N31, N50 en N99, wordt in het voorjaar hersteld.

Om de kwaliteit van het wegdek van de A1 nabij de Duitse grens te verbeteren, voert Rijkswaterstaat daar (nog tot eind 2010) groot onderhoud uit. De oude betonbaan maakt plaats voor een nieuwe fundering met een deklaag van Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) met als winst: een veiligere A1 en minder geluidshinder voor omwonenden. In september legt Rijkswaterstaat de laatste hand aan het egaliseren van de snelweg A32. Oorzaak van de hobbels is de verzwakte fundering (een mengsel van hoogovenslakken). Deze fundering werd al in 2008 verbeterd, maar krijgt in 2009 een nieuwe asfaltlaag.

Het wegwerken van achterstanden aan bruggen en viaducten is een ander belangrijk aandachtspunt in 2009. Zo wordt de verhoging, verbreding en versterking van de Muiderbrug afgerond en vindt er groot onderhoud plaats aan de Scharsterrijnbrug in Friesland. Ook het reguliere onderhoud aan diverse bruggen en viaducten in Noord-Holland wordt dit jaar voltooid.

Verzorgingsplaatsen

Begin december ondertekenen het bedrijfsleven en minister Eurlings samen het Convenant Aanpak Criminaliteit Transportsector. Het convenant moet de transportcriminaliteit beter in kaart brengen en maatregelen stimuleren om deze te beperken. Om dit te bereiken zegt de minister





onder meer toe de twintig meest onveilige verzorgingsplaatsen van Nederland te laten opknappen en te zorgen voor licht, zicht en soms ook camerabewaking. De volgende verzorgingsplaatsen komen in 2009 gereed: A1 Bolder, A1 Struik, A1 Tolnegen Noord, A50 Weerbroek, A2 Meiberg, A2 Roevenpeel, A10 Sandelingen Oost en West, A58 Molenheide en Raakeind en de A67 Meelakkers. Op diverse verzorgingsplaatsen tussen Rotterdam en Venlo en op de verzorgingsplaats Lonnekermeer worden pilots met camerabewaking uitgevoerd. Rijkswaterstaat werkt hierbij intensief samen met exploitanten van deze verzorgingsplaatsen en met het Regionaal Platform Criminaliteitsbestrijding Oost-Brabant.

Vangrails voor motorrijder

Veel aandacht is er voor de veiligheid van de motorrijder. Rijkswaterstaat gebruikt steeds vaker een motorfietsvriendelijke vangrail. Zo'n vangrail heeft een extra 'plank' onder de reguliere vangrail. Inmiddels is over een lengte van 57 km in gevaarlijke bochten deze rail geplaatst. Hiermee verwacht het ministerie het aantal verkeersslachtoffers onder motorrijders te verminderen.

Leefomgeving

In het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering geeft Rijkswaterstaat opdracht voor de aanleg van negen ecoducten in de provincies Gelderland, Overijssel, Utrecht en Noord-Holland. Deze projecten worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met Prorail en de provincies. De aanleg van de ecoducten staat gepland voor de periode begin 2010 - eind 2012. De ecoducten verbinden versnipperde natuurgebieden zodat dierenpopulaties hun voortplantings- en voedselgebied kunnen vergroten.

De verlenging van de N36 bij Ommen loopt door een natuurgebied. Ook hier doet Rijkswaterstaat er alles aan om het verlies van leefomgeving voor planten en dieren zoveel mogelijk te beperken. Zo worden er een kunstburcht voor

dassen en een dertigtal passages onder de weg gemaakt. In september start Rijkswaterstaat met de aanleg van twee faunatunnels onder de A6 in Zuid-Friesland, zodat dieren ook hier veilig hun weg kunnen vinden in de natuur.

Minder hinder

Rijkswaterstaat wil de verkeershinder als gevolg van wegwerkzaamheden zo veel mogelijk beperken. Hiertoe werken we nauw samen met andere wegbeheerders en vervoerders. Zo nemen we in contracten met aannemers eisen op voor doorstroming. Dit betekent bijvoorbeeld dat aannemers voornamelijk in het weekend werken en dat rijstroken slechts tijdelijk worden afgesloten. Bij de afwerking van de spitsstrook Hoevelaken - Barneveld op de A1 kiest de aannemer voor een flexibel systeem, waarbij overdag steeds vier rijstroken voor het verkeer beschikbaar blijven. Deze oplossing blijkt in de praktijk goed te werken. Soms zijn deze maatregelen ontoereikend en krijgen weggebruikers alternatieven aangeboden. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

Utrecht bereikbaar

'Utrecht Bereikbaar' is een samenwerkingsverband waarin Rijkswaterstaat, de provincie, de stad en het Utrechtse bedrijfsleven participeren. Utrecht Bereikbaar biedt reizigers een alternatief voor de file met de Utrecht Bereikbaar Pas. Daarnaast benut Rijkswaterstaat de vluchtstroken op onder meer de A12 als busbaan. Bedrijven en instellingen in Utrecht leveren een bijdrage door hun medewerkers waar mogelijk flexibel in tijd en plaats te laten werken.

 Meer weten? Lees verder op: www.utrechtbereikbaar.nl



Prestatieafspraken hoofdwegennet

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	Score 2009
<p>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.</p>		
<p>Aanrijtijden:</p>		
Op de drukste trajecten van het rijkswegennet bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 15 minuten.	80%	81%
Op de overige rijkswegen bedraagt de aanrijtijd bij incidenten in de spits ten hoogste 30 minuten.	80%	93%
<p>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.</p>		
Op alle bemeten wegvakken wordt gemiddeld over het jaar minimaal 95% van de tijd betrouwbare reis en route-informatie geleverd die binnen 5 minuten zowel beschikbaar is voor de DRIPs als voor de serviceproviders.	90%	94%
<p>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.</p>		
Minstens X% van de verhardingen voldoet aan de onderhoudsnormen.	95%	98%
Minstens X% van de viaducten, bruggen en tunnels voldoen aan de onderhoudsnormen.	85%	85%
In minstens X% van de verkeersonveilige situaties dienen binnen 24 uur passende maatregelen te worden genomen.	100%	100%

¹ 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.

Intercitystation Best

In Brabant ondervinden weggebruikers veel hinder van de werkzaamheden aan de A2. Rijkswaterstaat, ProRail en NS bieden automobilisten de mogelijkheid om de trein te pakken op NS-station Best en zo op de heen- én terugreis tijdswinst te boeken. Station Best is omgebouwd tot intercitystation, compleet met perrons, een groot parkeerterrein en een aangepaste dienstregeling. In 2009 kiezen veel weggebruikers voor dit alternatief voor de file op de A2.

Landelijke samenwerking

Rijkswaterstaat werkt op meerdere fronten samen met landelijke organisaties zoals NS en ProRail, onder meer over afstemming van werkzaamheden aan weg en spoor. Het VanAanaarBeter-kaartje, waarmee reizigers bij wegafsluitingen in het weekend tegen aantrekkelijke voorwaarden kunnen reizen met het openbaar vervoer, is een gezamenlijk initiatief. Dit kaartje krijgt eind 2009, als Nederland geteisterd wordt door winterweer, een vervolg in de vorm van het zoutkaartje. Rijkswaterstaat participeert ook in de Filevrije dag op 8 oktober in de regio Utrecht.

Minder Hinder prestaties

Rijkswaterstaat rapporteert elk kwartaal de 'Minder Hinder'-prestaties aan de Tweede Kamer. In 2009 staat gemiddeld zo'n 7 procent meer files als gevolg van wegwerkzaamheden ten opzicht van een jaar eerder. Daarmee zijn we over het algemeen ruim binnen de gestelde norm van 10 procent gebleven. Negatieve uitzondering vormt de filedruk in het derde kwartaal (10,5 procent) met een zwaartepunt rondom 's-Hertogenbosch. Een greep uit de score van flankerende maatregelen: zo'n 5.000 weggebruikers neemt deel aan het spitsmijden op de A12 Gouda - Zoetermeer. In het kader van Utrecht Bereikbaar worden zo'n 15.000 passen uitgereikt en wordt het vanAanaarBeter-kaartje in 2009 18.000 keer verkocht.

Samenwerkingsrelaties

Strategische allianties

Hoe kan de wegcapaciteit beter worden benut? Wat is er nodig om het verkeer optimaal te kunnen sturen? Deze vragen kunnen niet binnen het hoofdwegennet alleen worden opgelost. De netwerken van hoofdwegen, provinciale en aansluitende wegen van grote steden grijpen in elkaar. Daarom kijkt Rijkswaterstaat over de grenzen van het eigen net heen en gaat strategische allianties aan met andere wegbeheerders en private partijen, voor een integrale aanpak van verkeersmanagement.

Wegbeheerders ontmoeten wegbeheerders

Het platform 'Wegbeheerders ontmoeten wegbeheerders' werpt in 2009 zijn vruchten af. Dit initiatief uit 2007 om kennis en ervaring uit te wisselen tussen wegbeheerders van Rijk, provincies, gemeenten en wegbeherende waterschappen, zet regionale voorbeelden om naar landelijke afspraken. De uitwisseling van kennis en ervaring zorgt ervoor dat wegbeheerders succesvolle regionale maatregelen voor de doorstroming van het verkeer landelijk overnemen. Daarmee werken de wegbeheerders aan meer uniformiteit, bijvoorbeeld in de omgang met marktpartijen maar ook in de samenwerking met hulpdiensten en bergers bij incidentmanagement. De uitwisseling van kennis en ervaring zorgt ervoor dat wegbeheerders succesvolle regionale maatregelen voor de doorstroming van het verkeer landelijk overnemen.

Nationale Databank Wegverkeersgegevens

Medio 2009 opent minister Eurlings de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW), een samenwerkingsverband tussen Rijkswaterstaat, diverse provincies, gemeenten en stadsregio's. De aangesloten wegbeheerders leveren zelf wegverkeersgegevens over hun wegennet aan. Deze informatie stelt de leden op hun beurt in staat hun wegennet beter te besturen en op die manier bij te dragen

Samen kennis ontwikkelen in expertisecentrum

Oscar Schaaf, manager businessunit Constructies en Veiligheid TNO

"In het Expertisecentrum voor Wegen en Constructies komen de kennisambities van Rijkswaterstaat, TNO en TU Delft bij elkaar. Door samen te werken aan complexe infrastructurale vraagstukken kunnen wij onze rol als innovatie-expert vervullen én maatschappelijk van betekenis zijn. We willen dat het expertisecentrum uitgroeit tot een internationaal erkende kennisautoriteit op het gebied van infrastructuur."

Ruud Nijland, coördinator Externe Kennisinfrastructuur Rijkswaterstaat

"We hebben elkaar gevonden in het belang van het publiek, van de weggebruikers. Dat maakt onze samenwerking bijzonder. De partners hebben ieder een eigen rol en laten elkaar daarbij in hun waarde. We gaan niet op de stoel van de ander zitten. Onze huidige samenwerking is een groeimodel. Mogelijk participeren straks ook andere overheden of het bedrijfsleven in het centrum. Dat zou mooi zijn!"

Jan Rots, Hoogleraar Constructiemechanica Technische Universiteit Delft

"Het Expertisecentrum heeft veel raakvlakken met het brede onderzoeksprogramma van de TU Delft. Voor onze studenten, promovendi en zelfs onze vaste medewerkers is het inspirerend om via het centrum praktijkonderzoek te doen. Zij kunnen hun bevindingen toetsen aan actuele situaties op ware grootte. De samenwerking biedt ons de kans ons onderzoek heel toepassingsgericht te maken. De drieslag van Rijkswaterstaat, TNO en de TU Delft vind ik sterk."





Tevredenheid automobilisten wegwerkzaamheden

Wegwerkzaamheden	2009	2008
Informatie over werk in uitvoering	74% (zeer) tevreden	78%
Moment/tijdstip waarop werkzaamheden plaatsvinden	65% (zeer) tevreden	61%
Beperking hinder door wegwerkzaamheden	64% (zeer) tevreden	63%
Beschikbaarheid informatie over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden	64% (zeer) tevreden	59%

Top 5 hoogste tevredenheid automobilisten

		2009	2008
1	Blauwe borden	95% (zeer) tevreden	94%
2	Informatie op tekstkarren	94% (zeer) tevreden	91%
3	DRIPs	91% (zeer) tevreden	89%
4	Breedte rijstroken	91% (zeer) tevreden	91%
5	Verkeersinformatie vooraf	83% (zeer) tevreden	85%

Top 5 laagste tevredenheid automobilisten

		2009	2008
1	Doorstroming autosnelwegen	41% (zeer) tevreden	-
2	Parkeerplaatsen (veiligheid, reinheid en voorzieningen)	48% (zeer) tevreden	50%
3	Snelheid beschikbaarheid weg na ongeval	51% (zeer) tevreden	51%
4	Schoon/opgeruimd zijn van bermen	58% (zeer) tevreden	63%
5	Staat van het wegdek	58% (zeer) tevreden	82%

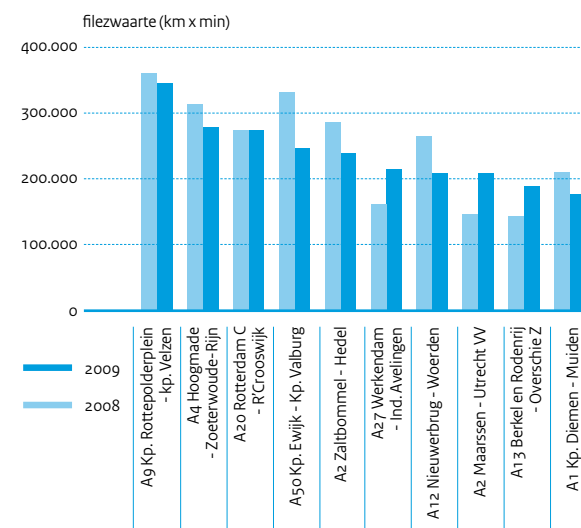


aan vermindering van de filedruk in Nederland. Na enkele technische problemen in de opstartfase raakt de databank geleidelijk steeds meer gevuld met actuele, betrouwbare gegevens over het weggennet.

Eind 2009 bevat de databank onder meer gegevens van Rijkswaterstaat, de provincie Brabant en de gemeenten Rotterdam en Utrecht. Het is de bedoeling dat op termijn ook de doorstroomwegen worden meegenomen. Datzelfde geldt voor informatie over wegwerkzaamheden. De verkeerscentrales krijgen hiermee een totaalbeeld van het wegverkeer en kunnen het verkeer bij incidenten of calamiteiten beter managen. Een integraal reisadvies wordt hiermee mogelijk. Dit maakt de databank ook aantrekkelijk voor bijvoorbeeld meldkamers van hulpdiensten. NDW is een belangrijke schakel tussen overheden en commerciële marktpartijen. De wederzijdse belangen versterken elkaar en genereren nieuwe mogelijkheden voor de toepassing van de verzamelde data.

Meer weten? Lees verder op: www.ndw.nu

Top 10 filelocaties



Netwerkdelen

Weggebruikers maken nooit uitsluitend gebruik van de hoofdwegen om van A naar B te komen. Daarom slaan de wegbeheerders in 2009 de handen ineen voor de integrale benadering van de verschillende verkeersnetwerken. Concreet betekent dit dat Rijkswaterstaat, de provincies en de vier grote gemeenten samenwerken aan het oplossen van gemeenschappelijke knelpunten en aan de gezamenlijke afhandeling van het dagelijkse verkeer. Daarnaast ontstaat de gedachte om voor de afhandeling van het dagelijkse verkeer op de verschillende netwerken als wegbeheerders, samen vanuit de verkeerscentrales, te opereren. De geplande capaciteitsuitbreiding van enkele verkeerscentrales met het oog op de Spoedaanpak biedt mogelijkheden om dit fysiek vanuit één gebouw te doen. Provincies en stadsregio's hoeven dan geen afzonderlijke verkeerscentrale meer op te zetten. Daarnaast blijken ook kleinere samenwerkingsinitiatieven effectief, zoals het toelaten van wegininspecteurs op elkaars wegennet in het kader van incidentmanagement. De toenemende samenwerking tussen wegbeheerders draagt bij aan een betere doorstroming en aan de verkeersveiligheid.

Landelijk Verkeersmanagement Beraad

In april 2009 is het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) in het leven geroepen. Rijkswaterstaat, provincies en de vier grote gemeenten maken daarin afspraken die het regionale wegbeheerdersniveau overstijgen en ontwikkelen een visie op de samenwerking in de verkeerscentrales. Het LVMB neemt meteen het initiatief om wegwerkzaamheden beter op elkaar af te stemmen. In het kader van Minder Hinder komt er één landelijke website waarop de weggebruiker alle werkzaamheden kan zien. Rijkswaterstaat zet zijn landelijke expertise op het gebied van incidentmanagement in het LVMB in. Het LVMB levert eind 2009 ook een bijdrage aan een oplossing voor het zouttekort als gevolg van het strenge winterweer: het zoutloket.

Project VERDER

Rijkswaterstaat gaat in 2009 verder op de ingeslagen weg van de gebiedsgerichte benadering. Samen met gemeenten en regionale partners zoeken we naar de beste infrastructuur oplossingen. In het mobiliteitsproject VERDER bundelen Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten de krachten voor de inrichting van de mobiliteit in Midden-Nederland. Medio 2009 presenteren Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht in het kader van VERDER een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen voor de regio, waaronder ook verbeteringen voor openbaar vervoer en fietsverkeer. Voor de Ring Utrecht en de driehoek A1-A27-A28 worden planstudies in gang gezet en Richtlijnen Milieueffect-rapportage vastgesteld. Tegelijkertijd is de ambitie dat een betere bereikbaarheid niet ten koste mag gaan van luchtkwaliteit, leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid.

De Verkeersonderneming

De Verkeersonderneming, een alliantie van Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf, de stadsregio en de gemeente Rotterdam, heeft als opdracht om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden. De A15, de enige toegangsweg naar de havens, wordt met vier rijstroken verbreed om de groeiende verkeersstroom die samenhangt met de Tweede Maasvlakte, te kunnen verwerken. Om de haven tijdens de werkzaamheden bereikbaar te houden en het regionale wegennet te ontzien, moet het verkeer met 20 procent worden teruggebracht. In 2009 realiseert De Verkeersonderneming hiervan al een kwart, via tal van creatieve oplossingen. Zo mag het collectief bedrijfsvervoer gebruikmaken van de busbaan, biedt het bedrijfsleven flexibele werktijden en oplaadpunten voor elektrische fietsen en worden maatregelen getroffen om op enkele knelpunten de doorstroming te verbeteren.

De Verkeersonderneming houdt zich ook bezig met de overbelading van vrachtwagens. Zwaar beladen vrachtwagens zorgen voor grote schade aan het asfalt. Om overbelading

Afspraken tussen wegbeheerders

Roel Salden,
directeur Wegen en Verkeer,
Rijkswaterstaat Noord-Holland

"De samenwerking werpt op het operationele vlak zeker vruchten af, bijvoorbeeld bij de ring Alkmaar. En de mogelijkheden zijn nog lang niet uitgeput. Provincie en Rijkswaterstaat gaan met een tactisch team van (operatieve) verkeerskundigen aan de slag met proactief verkeersmanagement: we benaderen de wegen als één samenhangend netwerk. Dat heeft een positief effect op de ontwikkeling van kennis en creativiteit én op een vlottere doorstroming."

Chris de Vries,
directeur Beheer en Uitvoering
provincie Noord-Holland

"In Noord-Holland stemmen we werkzaamheden aan rijks- en provinciale wegen goed op elkaar af. We maken afspraken over wie, waar en wanneer, werkzaamheden uitvoert. Regioregie noemen we dat. Een kwestie van voorrang geven en voorrang nemen. Iedereen laat een stuk autonomie los; onze gezamenlijke opdracht voor het verkeersmanagement staat centraal. Heel concreet laten we bij incidenten wegininspecteurs op elkaars wegennet toe."



Wegbesluiten

In onderstaande tabel zijn alle wegbesluiten weergegeven die in 2009 zijn genomen.

2009	Project
Tracébesluiten	A2 St. Joost-Urmond (gewijzigd Tracébesluit) N50 Ramspol-Ens* A4 Burgerveen-Leiden* A28 Zwolle-Meppel* A12 Waterberg-Velperbroek*
Ontwerp-tracébesluiten	A4 Burgerveen-Leiden Zuid* A50 Ewijk-Valburg N31 Haak om Leeuwarden A15 Maasvlakte-Vaanplein A58 Eindhoven-Oirschot* A12 Maarsbergen-Veenendaal* A74 Venlo A2 Leenderheide-Valkenswaard* A2 Meerenakkerweg
Wegaanpassingsbesluiten	A1 Hoevelaken-Barneveld* A9 Holendrecht-Diemen* A1/A6 Diemen-Muiderberg* A1 Watergraafsmeer-Diemen* A12 Utrecht-Bunnik* A12 Bunnik-Driebergen* A12 Driebergen-Maarsbergen* A12 Woerden-Gouda* A2 Holendrecht-Maarssen*
Ontwerp-wegaanpassingsbesluiten	A2 Holendrecht-Maarssen* A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer* A10 Nieuwe Meer-Amstel* A9 Velsen-Raasdorp* A9 Raasdorp-Badhoevedorp* A1 't Gooi*

* Spoedaanpak projecten.

tegen te gaan, verbeteren we in 2009 de hoogtedetectie bij de Thomassentunnel en de Botlektunnel en benaderen we betrokken bedrijven. Dit heeft resultaat.

We zien meer medewerking bij het voorkomen van overbelading. Een aantal bedrijven kiest voor een weegbrug en hoogtedetectie aan de poort. De partners in De Verkeersonderneming kiezen bovendien voor een verkeersvriendelijke verbreding van de A15. Via het aanbestedingsprincipe van de economisch meest voordelige inschrijving (EMVI) gaat een aannemer aan de slag die met slimme methodes garandeert dat alle rijstroken en vluchtstroken tijdens de werkzaamheden open blijven. De Verkeersonderneming is een voorbeeld van gebiedsgerichte benadering waarbij overheid, marktpartijen en verschillende wegbeheerders succesvol samenwerken aan de bereikbaarheid in de regio.


 Meer weten? Lees verder op: www.verkeersonderneming.nl

Publiekprivate samenwerking

Rijkswaterstaat heeft ervaring opgedaan met publiekprivate samenwerking (PPS) bij projecten op het hoofdwegennet. De helft van de projecten werkt volgens een PPS-constructie. Bij een PPS-constructie is de marktpartij integraal verantwoordelijk voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud van een project (DBFM). Zo willen we met hetzelfde budget een beter resultaat boeken door marktpartijen te laten doen waar zij goed in zijn en op die manier hun creativiteit maximaal te benutten. Dit resulteert veelal in minder overlast, snellere realisatie, betere kostenbeheersing en meer ruimte voor duurzame investeringen voor bijvoorbeeld energiezuinige en onderhoudsarme verlichting.

Ondanks de financiële en economische crisis weet Rijkswaterstaat, de stroom PPS-projecten op gang te houden met aanbestedingen van onder meer beide Coentunnels, de A12 Hooipolder - Lunetten en de A15 Maasvlakte - Vaanplein. Internationaal neemt Rijkswaterstaat op het gebied van PPS

een sterke positie in: in 2009 belanden we in de top drie van de mondiale benchmark 'PPP Maturity Model' van Deloitte, dankzij onze goede contacten met de financiële markt en onze transparante werkwijze. Niettemin leveren de ervaringen met PPS ook belangrijke aandachtspunten op, zoals de benodigde hoogwaardige juridische en financiële kennis, de hoge transactiekosten en de beperkingen voor het midden- en kleinbedrijf (mkb). Voor het mkb werkt Rijkswaterstaat dan ook aan een lichtere variant van PPS, met meer participatiemogelijkheden. Ook delen we kennis met andere departementen en met het PPS Netwerk Nederland. Zo kunnen ook lagere overheden van onze kennis en ervaring profiteren. Bij kleinere regionale infrastructurele projecten zijn we als adviseur betrokken. Ook vanuit het buitenland, met name Oost-Europa, is veel belangstelling voor het Nederlandse PPS DBFM model.

 Meer weten? Lees verder op: www.ppsbijhetrijk.nl

Kennis en innovatie

Kennispositie

Rijkswaterstaat wil zijn kennispositie ten aanzien van infrastructuur en verkeersmanagement versterken. Enerzijds om nieuwe kennis te ontwikkelen, anderzijds om de primaire processen en de dienstverlening te verbeteren. We zoeken daarbij naar een goede balans tussen kennis die we zelf nodig hebben en kennis die samen met de markt en kennisinstellingen kan worden ontwikkeld.

Partnerschap Infrastructuur Management

Rijkswaterstaat, marktpartijen Grontmij en Atkins en de wegbeheerders van Vlaanderen en Engeland ontwikkelen samen een kennisprogramma: het Partnerschap Infrastructuur Management, kortweg PIM. PIM beoogt leerervaringen op het gebied van infrastructuurmanagement

te bundelen en als verbeteringen in de lijnorganisatie te implementeren. Specialisten uit de deelnemende organisaties onderzoeken bepaalde vraagstukken en stellen hun opgedane kennis breed beschikbaar. Dat de kennisdeling vruchten afwerpt, blijkt bijvoorbeeld uit de 'Bouwpluim' die de Dienst Zeeland in februari ontvangt als voorbeeld van constructief samenwerken. PIM heeft daaraan bijgedragen met een trainingsprogramma over samenwerking. Ook in Zeeland is PIM actief met het testen en evalueren van innovatieve contracten met marktpartijen. De internationale scope van PIM richt zich op thema's als veiligheid, duurzaamheid en contractmanagement. In de zomer start PIM in Vlaanderen een pilot voor de toepassing van LED-verlichting op de hoofdwegen. Samen met de Britse Highway Administration bekijkt Rijkswaterstaat de implementatie van de Europese regelgeving voor luchtkwaliteit. Daarnaast leert Rijkswaterstaat van de Engelsen over innovatieve (prestatie)contracten en inkoopstrategie. Omgekeerd helpen wij de Highway Administration met kennis over de veiligheid van spitsstroken. De openbare resultaten-catalogus van het PIM-programma op internet bevat eind 2009 al zo'n veertig successen. Daaronder een prototype van een mobiele werkplek voor weginspecteurs en een applicatie waarmee hulpdiensten via internet op locatie live beelden uit de verkeerscentrale kunnen bekijken.

 Meer weten? Lees verder op: www.projectpim.nl

Expertisecentra

De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) werkt in twee expertisecentra samen met kennisinstellingen en de markt: één voor Wegen en Constructies en één voor Verkeersmanagement.

Het expertisecentrum Wegen en Constructies is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, TNO en de TU Delft. Het centrum gaat tijdens de Innovatie-estafette Water, Transport en Mobiliteit in november van start. De drie partners hebben een gezamenlijk onderzoeksprogramma.



Gerealiseerde projecten

In 2009 zijn verschillende wegprojecten gerealiseerd. In onderstaande tabel zijn zowel de in 2009 opgeleverde projecten als de in 2009 gestarte realisaties vermeld.

Project	Toelichting
A7 Zuidelijke ringweg Groningen	Opgeleverd
A12 Veenendaal-Ede	Opgeleverd
A12 Zoetermeer-Gouda	Opgeleverd, openstelling 18 januari 2010**
A28/A32 Knooppunt Lankhorst	Opgeleverd
A1 Hoevelaken-Barneveld (van 80 naar 100 km per uur) *	Gestart en opgeleverd
A4 Burgerveen-Leiden (ged. nabij Leiderdorp) *	Gestart
A2 Everdingen-Deil	Gestart
A2 St. Joost-Urmond	Start begin 2010 ***
A10/A5 Tweede Coentunnel/Westrandweg	Gestart
A9 Holendrecht-Diemen *	Gestart

* Spoedaanpak projecten.

** Openstelling van de plusstroken.

*** De A2 St. Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 als deelproject van het Maatregelenpakket Limburg dat in 2011 gereed is.



Gezocht wordt naar methodes waarmee de levensduur van bestaande constructies – bijvoorbeeld de stalen en betonnen constructies van hoofdwegen – kan worden bepaald. Het expertisecentrum onderzoekt daarbij het verband tussen de verwachte levensduur en de gegroeide verkeersintensiteit.

Ook hergebruik van asfalt wordt onderzocht. Het centrum brengt in 2009 advies uit over de draagkracht van zogeheten gebonden funderingen.

In november wordt het contract getekend voor de start van het expertisecentrum Verkeersmanagement. Hierin zullen Rijkswaterstaat en TNO samenwerken; het is de bedoeling dat de TU Delft zich in 2010 ook aansluit. Met de samenwerking via de expertisecentra speelt Rijkswaterstaat in op de veranderende kennisrol van de organisatie. Onze kennis wordt weliswaar niet langer exclusief in huis ontwikkeld, maar blijft wel nodig voor onze rol als opdrachtgever en wegbeheerder.

vervoer) op het gebied van regelgeving, innovatie en belangenbehartiging.

FEHRL is het Europese centrum voor wegonderzoek in Brussel. Via deze organisatie willen Rijkswaterstaat en Europese collega-wegbeheerders kennis delen en de Europese regelgeving beïnvloeden. FEHRL doet onder meer onderzoek naar de ontwikkeling van stillere autobanden. Doel is de Europese Commissie te bewegen nieuwe richtlijnen voor geluidsoverlast van banden vast te stellen. Het belang van stillere auto's voor de leefomgeving is evident. Bovendien leidt het grootschalig rijden op stillere autobanden ertoe dat minder geïnvesteerd hoeft te worden in geluidswerende voorzieningen langs de weg.

Rijkswaterstaat neemt eveneens deel aan de Europese conferentie van wegbeheerders (CEDR). We werken samen met 25 andere Europese wegbeheerders aan kenniscreatie en kennisdeling.

CEDR richt zich op zaken als geluid, omgeving/leefmilieu, klimaatverandering, gebruikersoriëntatie, veiligheid en de inzet van Intelligente Transportsystemen en -services (ITS) voor verkeersmanagement. Rijkswaterstaat fungeert binnen CEDR als een belangrijke expert op het gebied van congestie, ofwel filevorming. Omgekeerd kijkt Rijkswaterstaat met veel belangstelling naar de ontwikkelingen in Zweden, waar overheid, wegbeheerder, telecom- en automobielenindustrie gebruikersvriendelijke oplossingen bedenken. Zo worden Zweedse weggebruikers via integraal reisadvies van vertrek tot eindbestemming ondersteund met actuele informatie. De Nationale Databank voor Wegverkeersgegevens en de toenemende samenwerking tussen Rijkswaterstaat en andere Nederlandse wegbeheerders moet een dergelijk systeem ook voor ons land op termijn mogelijk maken.

China en Japan

Rijkswaterstaat is geïnteresseerd in de manier waarop China projectmanagement inricht. De Chinezen hebben een methode ontwikkeld waarmee projecten voortvarend



Internationale samenwerking

Vergelijkbare uitdagingen

Het buitenland staat voor vergelijkbare uitdagingen als Nederland waar het gaat om verkeersmobiliteit. Voor oplossingen op het gebied van onder meer geluid, luchtkwaliteit, contractmanagement, technologie en verkeersmanagement trekt Rijkswaterstaat – vanuit zijn positie als netwerkmanager – actief met een aantal andere landen op. We hebben in dat verband goede relaties met Europa, China, Japan en de Verenigde Staten.

Europa

Rijkswaterstaat heeft een aantal belangrijke Europese partners. Zo werken we nauw samen met het netwerk CEDR en de kennisinstututen FEHRL (infra) en ECTRI (verkeer en

worden uitgerold. Via werkbezoeken wisselen we kennis en ervaring uit met onze Chinese collega's. China is een land waarvan we bovendien verwachten in de toekomst steeds meer kennis te halen: hoewel men nu nog vaak achterligt, gaan de ontwikkelingen daar razendsnel.

De relatie met Japan is vooral van belang met het oog op de ontwikkeling van ITS. In Japan hebben wegbeheerders, universiteiten en de automobiel-, navigatie- en telecom-industrie de krachten op hoog niveau gebundeld.

De verwachting is dat deze Japanse alliantie zal leiden tot de ontwikkeling van mondiale standaarden. Een uitgebreide delegatie van Rijkswaterstaat brengt in dit verband een werkbezoek aan Japan. Dit bezoek leidt in Nederland tot de instelling van het Strategisch Beraad voor Verkeersinformatie en Verkeersmanagement. Het Beraad, gepositioneerd onder de minister van Verkeer en Waterstaat, is een coalitie van Rijkswaterstaat en enkele marktpartijen op het gebied van navigatie en telecom. Doel is om in 2011 een advies aan de minister uit te brengen over trends en keuzes rond de zogenaamde in-car technologie. De in-car technologie biedt vele toepassingsmogelijkheden voor onder meer afstand houden, verkeersinformatie, dynamische maximumsnelheden en rekeningrijden.

Wel onderzoekt Rijkswaterstaat nog welke verschuiving dit met zich meebrengt voor de bestaande technologie langs de weg. Het advies van het Strategisch Beraad is van belang voor de keuzes die Rijkswaterstaat na 2011 maakt over bijvoorbeeld de vervanging van wegkantstations.

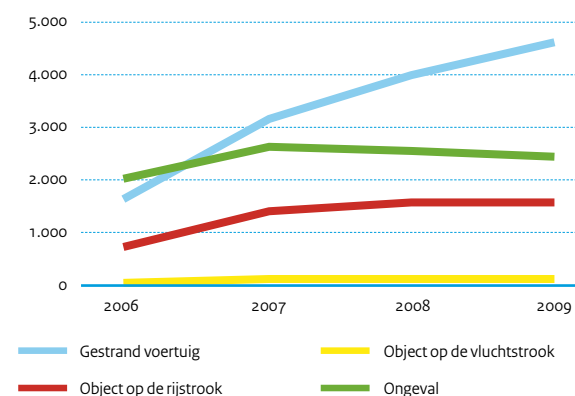
Verenigde Staten

Nederland en de Verenigde Staten hebben veel gemeen op het gebied van wegbeheer en verkeersmanagement. In november tekenden Rijkswaterstaat en de Federal Highway Administration (FHWA) in Washington een 'Memorandum of Cooperation'. Hierin is vastgelegd dat beide organisaties de komende jaren samen optrekken bij het oplossen van gemeenschappelijke vraagstukken zoals verkeersveiligheid en de ontwikkeling van prestatie-indicatoren voor de

organisaties. Een medewerker van Rijkswaterstaat is in Washington gestationeerd. Hij volgt relevante Amerikaanse onderzoeken en is aanspreekpunt voor Rijkswaterstaat-contacten op locatie. Kennisuitwisseling vindt voornamelijk plaats door middel van rapportages, gezamenlijke workshops en projecten. Zo participeert Rijkswaterstaat in de stuurgroep van een Amerikaans programma van de Transportation Research Board (TRB) over betrouwbare reistijden. Net als Rijkswaterstaat staan ook de Amerikaanse wegbeheerders voor de uitdaging om de doorlooptijd van aanlegprojecten met vijftig procent te verkorten. De FHWA is zeer geïnteresseerd in de Nederlandse Spoedaanpak. Ook de banden met de wegbeheerder van de staat Californië, CALTRANS, zijn verstevigd. Het wegennet rond Los Angeles is vergelijkbaar met dat van de Randstad. Rijkswaterstaat en CALTRANS gaan kennis uitwisselen over de toepassing van ITS voor verkeersmanagement en over het effect van de klimaatverandering. Centrale vraag: wat kunnen we doen om de uitstoot van CO₂ te verminderen en zo de gevolgen van de klimaatverandering te beperken? Maar ook of ons wegennetwerk bestand is tegen zwaardere regenbuien die met de opwarming van de aarde gepaard gaan. De ambitie is om op termijn enkele gezamenlijke onderzoeksprojecten te starten.



Ontwikkelingen aantal geregistreerde incidenten



Spiegelen op de vaarweg

Elkaar een spiegel voorhouden. Samen praten over wat goed gaat, wat niet lukt en wat beter kan. Dat is de gedachte achter 'spiegelen'. In november ontmoeten Rijkswaterstaat en vaarweggebruikers elkaar tijdens de derde Spiegeldag in successie. Vlak daarna verschijnt het boekje Achteruitkijkspiegel dat een terugblik biedt op drie jaar 'spiegelaanpak'. Sylvia Dijsselbloem, adviseur Programmamanagement Publieksgericht bij het Rijkswaterstaat ScheepvaartVerkeersCentrum en beroepsschipper Piet Schapers vertellen over kennis-maken, wederzijds begrip en samenwerken aan betere informatievoorziening.

Meer weten? Lees verder op: www.rijkswaterstaat.nl/jaarverslag



Piet Schapers
BEROEPSSCHIPPER



Sylvia Dijsselbloem
Rijkswaterstaat



Achteruitkijkspiegel
Terugblik op 3 jaar spiegelaanpak

4 Hoofdvaarwegennet

Een vlotte en veilige doorstroming op de vaarwegen en betrouwbare en bruikbare informatie voor de gebruikers. Daar streeft Rijkswaterstaat naar. De Nederlandse vaarwegen behoren immers tot de drukste ter wereld. Transport en overslag van goederen vormen een belangrijke motor van de economie en de recreatievaart groeit. Alle reden om beheer, onderhoud en verdere ontwikkeling van vaarwegen voortvarend aan te pakken, samen met onze partners.

Drie pijlers

Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud, aanleg en verkeersmanagement zijn de drie pijlers van Rijkswaterstaat als het gaat om de hoofdvaarwegen. Beheer en onderhoud zijn topprioriteit. De vaarwegen moeten immers goed begaanbaar en veilig zijn en de reistijden over het water betrouwbaar. Rijkswaterstaat werkt er ook in 2009 aan dat de rijksvaarwegen diep en breed genoeg zijn en dat sluizen en bruggen naar behoren functioneren. Er worden uitgebreide baggerwerkzaamheden uitgevoerd aan onder meer het Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en het Twentekanaal. Eind 2009 ligt het Tracébesluit Verruiming vaargeul Eemshaven - Noordzee ter inzage. Ook brengen we verschillende havens en toegangsgeulen op diepte en starten we een onderzoek naar de levensduur van stuwen en sluizen, om deze waar nodig te renoveren of te vervangen.

Aanleg

Rijkswaterstaat is ook verantwoordelijk voor de aanleg en

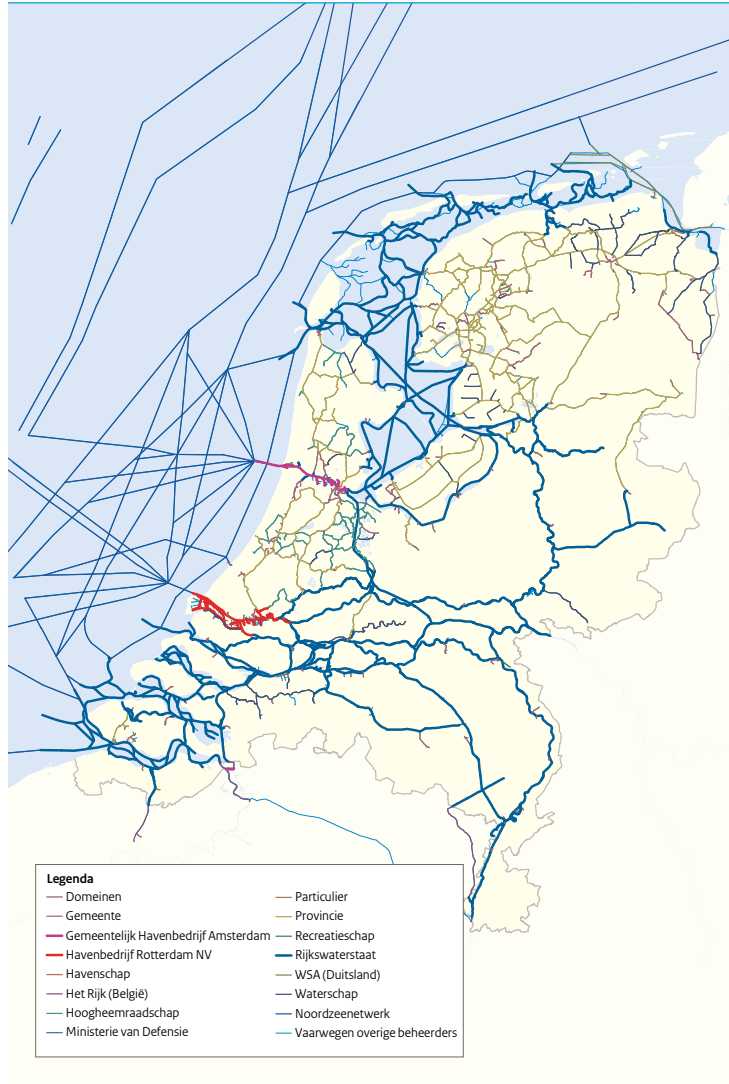
verbetering van bestaande vaarwegen, havens en ligplaatsen. We zetten een grote stap met het Tracébesluit rond de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch. Een nieuwe sluis bij IJmuiden komt dichterbij na het sluiten van een convenant tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. En op verzoek van de binnenvaart knappen we een aantal ligplaatsen op in het Amsterdam-Rijnkanaal en in de haven van IJzendoorn aan de Waal.

Verkeersmanagement

Het ScheepvaartVerkeersCentrum (SVC) zorgt samen met de regionale diensten voor een vlotte, veilige en uniforme begeleiding van alle vaarweggebruikers. Via de website Spiegelnets en de jaarlijkse Spiegeldag maken beroeps- en recreatieschippers hun wensen kenbaar. Op verzoek van de belangenorganisatie en binnenvaartsector zetten we ook deze zomer weer stewards in op de sluizen. En we voeren de bediening op afstand van enkele sluizen in. Bij het uitvoeren van verkeersmanagementtaken op het water

Rijksvaarwegennet

Vaarwegen (in km)	7.609
Zeevaarwegen beheerd door Rijkswaterstaat Noordzee (in km)	ca. 4.100



houdt Rijkswaterstaat ook in 2009 zoveel mogelijk rekening met de wensen vanuit de sector en zoeken we actief naar samenwerkingsvormen met vaarweggebruikers, marktpartijen en andere belanghebbende partners.

Internationale samenwerking

Ook internationaal werkt Rijkswaterstaat samen. Onze vaarwegen moeten immers goede aansluiting hebben en houden op het vaarwegennet van Duitsland en België. De samenwerking richt zich zowel op infrastructuur als op scheepvaartverkeer en veiligheid. In Noord-Nederland wordt intensief samengewerkt met Duitsland in de Eemsscommissie. Ook is een samenwerkingstraject gestart in de Nieuwe Hanze Regio. In Oost-Nederland vindt frequent overleg plaats met de Duitsers over de Rijnkorridor. In het zuiden werkt Rijkswaterstaat samen met de Belgen in de Westerscheldecommissie. En er vindt overleg plaats over de verbeteringen in de corridor Gent-Terneuzen. Met Duitsland, België en andere Europese landen werken we samen aan de internationale implementatie van RIS (River Information Services). Ook maken we in de Centrale Rijnvaartcommissie internationale afspraken over de veiligheid en het gebruik van de Rijn.

Vlot op het water

Omlegging Zuid-Willemsvaart

De voorbereidingen voor de aanleg van een nieuw – negen kilometer lang – kanaal bij 's-Hertogenbosch zijn in 2009 in volle gang. Het kanaal (een nieuwe verbinding tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart) wordt om de stad heen gelegd en er komen twee nieuwe sluisen, bij Berlicum en Empel. Deze moeten het verschil in waterniveau tussen de huidige Zuid-Willemsvaart en de Maas overbruggen. Doel van de omlegging is de binnenstad van 's-Hertogenbosch te ontlasten en tegelijkertijd de Zuid-Willemsvaart geschikt te maken voor grote, moderne schepen. Voorjaar 2009 is het

tracébesluit ter inzage gelegd. Tot de zomer levert dit tal van inspraakreacties op. Een deel van de ingediende beroepen wordt na overleg ingetrokken. De Raad van State hoort in augustus de overige bezwaren en vraagt Rijkswaterstaat op een aantal punten om een aanvullende onderbouwing. Naar verwachting komt de Raad half maart 2010 met een definitieve uitspraak. Dan wordt duidelijk of het tracébesluit onherroepelijk is en Rijkswaterstaat tot aanbesteding kan overgaan. De opening van het kanaal is gepland voor eind 2014.

Creatieve oplossing

Een goed voorbeeld van een creatieve oplossing is het overleg met één van de partijen die bezwaar indient tegen het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart. Na goed overleg trekt die het bezwaar in op basis van een grond-voor-grondruil. Bijkomend voordeel van deze constructie is dat de aangrenzende gemeente Sint-Michielsgestel nu ruimte heeft voor een ecologische verbindingzone tussen de Zuid-Willemsvaart via de Aa naar de Maas. Alle betrokken partijen profiteren van deze creatieve oplossing.

Tweede zeesluis IJmuiden

In november ondertekenen de minister van Verkeer en Waterstaat en vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland en de stad Amsterdam een bestuurlijk convenant voor de aanleg en financiering van een nieuwe, grote zeesluis bij IJmuiden. Het sluisencomplex van IJmuiden biedt toegang tot het Amsterdamse havengebied en kent momenteel vier sluisen. Meer dan tachtig procent van alle lading bereikt de Amsterdamse haven via de grootste, de Noordersluis. Maar deze uit 1929 daterende sluis is, ondanks de forse afmetingen, inmiddels te klein voor de huidige generatie container- en bulkschepen en op termijn aan vervanging toe. In samenwerking met verschillende regionale partijen wordt de oude sluis nu niet in 2025,

Benoemen van elkaars belangen

Bert Kappe, projectmanager Brabantse Kanalen, Rijkswaterstaat

"De eigenaresse van Landgoed De Wamberg heeft actief contact gezocht met betrokken overheden en begrip gekweekt voor de druk die zij als particulier ervaart. Het gaat haar om de toekomst van het landgoed, maar ook het belang van een goede vaarweg begrijpt ze. Dat biedt ruimte voor een oplossing. De coöperatieve opstelling van Han Meeuwsen, die bleef geloven in een goede afloop, was daarbij heel belangrijk."

Han Meeuwsen, rentmeester Landgoed De Wamberg, Meeuwsen RTO

"We hebben geen bezwaar ingediend omdat we tegen het kanaal zouden zijn, maar omdat ons probleem – het voortbestaan van het landgoed – gehoord moest worden. We hebben moeten schreeuwen om aandacht en uiteindelijk zijn we gehoord door Bert Kappe. Wij dachten hetzelfde: als we écht willen, vinden we een oplossing. Elkaars belangen begrijpen, daar gaat het om. Met een win-winsituatie als mooi resultaat."



Top 10 hoogste tevredenheid recreatievaart

1	Tevredenheid over de vaarwegen	86%
2	Breedte van de vaarwegen	85%
3	Diepte van de vaarweg	85%
4	Info met betrekking tot weerberichten	84%
5	Verkeersveiligheid	82%
6	Markering (betonning en kribbakens)	81%
7	Breedte van de toegangseulen	77%
8	Aansluiting hoofdvaarwegennet op onderliggend vaarwegennet	77%
9	Tevredenheid over Rijkswaterstaat als beheerder van de vaarwegen	76%
10	Info met betrekking tot openingstijden bruggen en sluisen	76%

Top 10 laagste tevredenheid recreatievaart

1	Info met betrekking tot evenementen	42%
2	Info via lichtkranten/DRIPs	43%
3	Info met betrekking tot incidenten	43%
4	Aantal wachtplaatsen bij bruggen	46%
5	Locatie van wachtplaatsen bij bruggen	47%
6	In de recreatievaart gelden goede waarden en normen	48%
7	Beschikbaarheid afmeervoorzieningen	48%
8	Info met betrekking tot golfhoogtes	49%
9	Afstemming van bruggen en/of sluisen op elkaar (groene golf)	51%
10	Aantal wachtplaatsen bij sluisen	51%



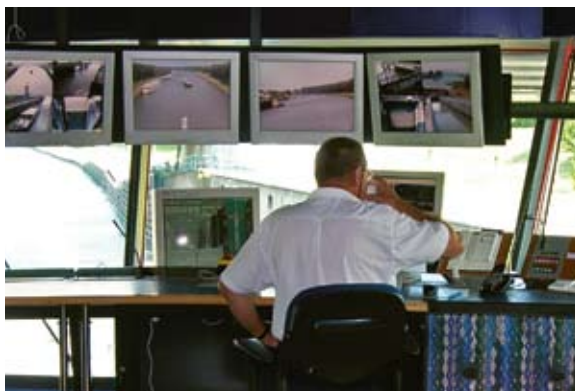
maar al in 2016 vervangen, temeer omdat de capaciteitsgrens van het huidige sluisencomplex door de groei van de Amsterdamse haven in zicht komt. Tijdens het te plannen bouwtraject is de functie van het sluisencomplex als primaire waterkering een belangrijk aandachtspunt. De sluisen moeten ook tijdens de bouw hun beschermende rol tegen het water kunnen vervullen. In opdracht van de minister voert Rijkswaterstaat een Public Private Comparator (PPC) uit. Hieruit blijkt dat een publiekprivate samenwerking voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud (PPS DBFM) de meest geschikte contractvorm is. In 2010 zal Rijkswaterstaat deze contractvorm nader invullen.

 Meer weten? Lees verder op: www.ppsbijhetrijk.nl

Ligplaatsen

Rijkswaterstaat werkt aan voldoende goede wacht- en overnachtingsplaatsen op de vaarwegen. Schepen liggen op zogeheten wachtplaatsen tot ze een brug of sluis kunnen passeren. Schippers die langer stilliggen – bijvoorbeeld om te rusten – kunnen afmeren aan een overnachtingsplaats,

ook wel ligplaats genoemd. Uit enquêtes blijkt dat vaarweggebruikers behoefte hebben aan meer wacht- en overnachtingsplaatsen van goede kwaliteit. Ook moeten bestaande voorzieningen worden uitgebreid, zodat schippers voldoende mogelijkheden hebben om aan de werk- en rusttijdenwetgeving te kunnen voldoen. In sommige gevallen is het slaan van een extra paal al voldoende om aan de wensen tegemoet te komen. Maar Rijkswaterstaat kijkt ook naar voorzieningen als afloopsteigers naar de wal, verlichting, toegangswegen, vuilafgiftepunten en auto-afzetplaatsen, waar schippers hun auto met een kraan aan en van boord kunnen zetten. In 2009 realiseren we twee autoafzetplaatsen, in IJmuiden en Gorinchem. We vervangen ook de afmeervoorzieningen aan beide zijden van de Spooldersluis, de verbinding tussen de IJssel en het Zwolle-IJsselkanaal. Daarnaast passen we daar waar mogelijk stapsgewijs de afmeervoorzieningen voor de recreatievaart aan. Dat hoeft niet altijd ingewikkeld te zijn. Zo brengen we in diverse sluisen touwen tussen de beroepsvaartbolders aan, waardoor afmeren in de sluis eenvoudiger wordt. Een andere oplossing is het plaatsen van extra bolders in de sluiswand.



Prestatieafspraken hoofdvaarwegennet

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.

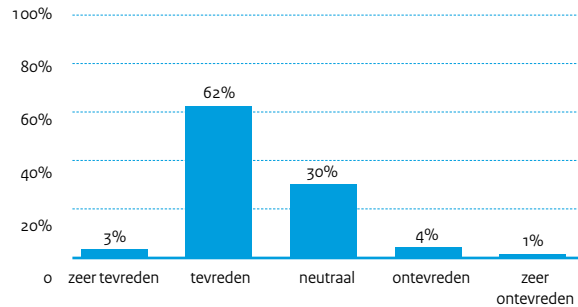
		Streefniveau ¹	Score 2009
Rijkswaterstaat houdt de passeertijd bij een sluis of brug zo kort mogelijk.			
Rijkswaterstaat houdt de passeertijd bij sluiscomplexen zo kort mogelijk. De prestatie voor de passeertijden wordt onderverdeeld in HTA, HVW en OVW. Meeteenheid: percentage realisatie passeertijd.			
	HTA	80%	75%
	HVW	75%	85%
	OVW	70%	90%
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 toegangsgeulen, HTA, HVW en OVW. Meeteenheid: percentage van de tijd dat de vaarbak op orde is.			
	HTA	75%	93%
	HVW	70%	82%
	OVW	70%	81%

¹ 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.

HTA Hoofdtransportas
 HVW Hoofdvaarweg
 OVW Overige vaarweg

Tevredenheid binnenvaart

Tevredenheid Binnenvaart over Rijkswaterstaat als beheerder van de vaarwegen.



Verkenning en planstudie

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 overnachtingsplaatsen Merwedede

Verkenning capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding (derde fase)

Verkenning capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Planstudie de Zaan

Planstudie verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep - Dordtse Kil

Gestarte verkenningen en planstudies

Planstudie Lichtenen Buitenhaven IJmuiden

Planstudie verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Planstudie vaarweg Boontjes (Harlingen - Kornwerderzand)



Oplegplaatsen

De economische crisis leidt in 2009 tot een sterk afgenomen vraag naar goederenvervoer over water. De kans is groot dat veel schepen komen stil te liggen. De meeste ligplaatsen van Rijkswaterstaat zijn bedoeld voor de doorgaande scheepvaart. Schepen mogen hier maximaal 3 x 24 uur afmeren. Om tijdig in te kunnen spelen op een eventuele toename van het aantal ligplaatsen voor langdurig stilliggen – oplegplaatsen – inventariseert Rijkswaterstaat samen met Koninklijke Schuttevaer de mogelijkheden om 150 tot 300 schepen extra te kunnen opleggen. Er zijn verschillende locaties gevonden die na een vergunningsprocedure geschikt gemaakt kunnen worden.

Sluizen bedienen op afstand

Sinds het voorjaar bedient Rijkswaterstaat vier kleine sluizen in Zeeland op afstand. De Nautische Centrale Noord op Neeltje Jans bestuurt vanuit het Topshuis de Zandkreeksluis bij Kats, de Roompotsluis in de stormvloedkering bij Neeltje Jans, de Bergsediepsluis bij Tholen en de Grevelingensluis bij Bruinisse. De bediening op afstand van deze

objecten is de eerste stap in het project Modernisering Objecten Bediening Zeeland (MOBZ). MOBZ en het vergelijkbare project Maas-Zuid in Zuid-Limburg zijn de pilotprojecten waarmee we onderzoeken onder welke voorwaarden bediening op afstand van bruggen en grote sluiscomplexen kan worden ingevoerd. In 2010 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken aan de hand van een tussenevaluatie.

De vier sluizen in Zeeland kunnen nu ook 24 uur per dag worden bediend. Hiermee bieden we betere service aan de schepen bij sluizen die tot voor kort in de avond- en nachturen niet bediend werden. Ook vanuit het oogpunt van modern verkeersmanagement is het bedienen op afstand een verbetering: door een betere afstemming tussen bruggen en sluizen en een efficiënte, eenduidige werkwijze neemt de doorstroming op het traject toe. De evaluatie zal daarnaast inzicht moeten geven in de gevolgen van het 'bedienen op afstand' voor de beleving van veiligheid in de sluizen bij gebruikers en medewerkers.



Veilig op het water

Veiligheid bediening op afstand

De bediening van sluisen in Zeeland gebeurt vanuit het Topshuis met ondersteuning van camera's, radar en andere technische hulpmiddelen. De veiligheid is hierbij zonder meer gewaarborgd. Onderzoek van TNS NIPO laat zelfs zien dat het zicht met de camera's en de radarbeelden beter is dan in het geval van lokale bediening. De overgang van bediening ter plaatse naar bediening op afstand gebeurt bovendien niet van de ene op de andere dag. Er is tijdens de overgangperiode nog geruime tijd personeel op de brug of sluis aanwezig. En de mensen die de sluisen en bruggen op afstand gaan bedienen volgen een uitgebreide training. De eerste resultaten van de proeven zijn goed en Rijkswaterstaat verwacht dat alle Rijkswaterstaatsluisen in Zeeland vanaf 2012 op afstand worden bediend. Het pilotproject Maas-Zuid in Zuid-Limburg is naar verwachting in 2013 afgerond. Of het bedienen op afstand ook bij andere grote sluiscomplexen wordt ingevoerd is mede afhankelijk van de evaluatie van deze pilot.

Levensduur natte kunstwerken

Eind 2008 is Rijkswaterstaat samen met TNO een onderzoek begonnen naar de levensduur van natte kunstwerken. Hieronder vallen stuwten, schutsluisen, gemalen, spuisluisen, uitwateringssluizen, stormvloedkeringen en een aantal bruggen met pijlers in de vaarweg. De aanleiding van het onderzoek is de constatering dat diverse bruggen en viaducten door intensief gebruik een kortere levensduur kennen. Bij natte kunstwerken speelt vergelijkbare problematiek. Een derde van het areaal stamt uit de periode van voor 1940. Sindsdien is het scheepsverkeer niet alleen sterker dan verwacht gegroeid in aantal; ook zijn de moderne schepen groter en kennen ze een grotere waterverplaatsing. De waterveiligheid van Nederland is op korte termijn niet in het geding. Wel zou daadwerkelijke uitval van een kunstwerk kunnen leiden tot grote economische schade. Het is van belang te weten welke natte kunstwerken eerder dan gepland toe zijn aan renovatie of vervanging. Of en hoe snel de veroudering zich voltrekt, is niet helemaal duidelijk. Een groot deel van de constructie van natte kunstwerken

Je kunt het niet alleen

Volkert Schaap, projectmanager Planvorming, Rijkswaterstaat Noord-Holland

"We hebben de regionale partijen duidelijk gemaakt wat vroegtijdige vervanging en een grotere sluis zouden kosten. Daarna hebben we samengewerkt aan het financiële convenant. Dat is prima bevallen. Je kunt zo'n groot project niet alleen doen. Zonder de regio waren wij uitgegaan van 2025, nu koersen we aan op een nieuwe sluis in 2016."

Anneke Been, programmamanager Noordzeekanaalgebied (NZKG)

"De provincie Noord-Holland, de stad Amsterdam en Rijkswaterstaat hebben samen gekeken naar de mogelijkheden rondom de sluis bij IJmuiden. Welke belangen spelen er en hoe kunnen we elkaar helpen? Wij zijn in een vroeg stadium bij het proces betrokken en dat heeft een duidelijke meerwaarde gehad. De feiten zijn in overleg opgesteld, zodat discussie achteraf niet nodig is. Ik ben benieuwd naar het Planbesluit. Op basis daarvan zetten we de samenwerking voort."



Goed voorbereid

Anton Huurman,
adviseur ScheepvaartVerkeersCentrum,
Rijkswaterstaat

"Koninklijke Schuttevaer heeft ons in het voorjaar gewezen op een mogelijk probleem: de meeste schepen varen nog, maar wat als ze door de crisis stil komen te liggen? Zijn we voorbereid om die extra opvang tijdig handen en voeten te geven? Na gezamenlijk onderzoek hebben we geschikte locaties gevonden. We hebben een plan achter de hand, maar vooralsnog lijkt het mee te vallen."

Leny van Toorenburg,
hoofd Nautisch-Technisch
secretariaat Koninklijke Schuttevaer


"Wij hebben bij Rijkswaterstaat aangedrongen op maatregelen, maar gelukkig is er van ligplaatsproblemen nog geen sprake. Wel hebben we alles goed voorbereid. Als er extra ligplaatsen nodig zijn, starten de vergunningstrajecten en zijn we binnen ruim tien weken klaar. Rijkswaterstaat heeft dit goed opgepakt. Er is geluisterd naar de sector. Er is geregeld overleg en de issues die leven bij de binnenvaart komen op de agenda."



bevindt zich onder water, wat (visuele) inspectie lastig maakt. Rijkswaterstaat start in 2009 met het onderzoek naar de kunstwerken met het grootste economische belang en de grootste veiligheidsrisico's. Het langjarig onderzoek wordt naar verwachting in 2013 afgerond.

Betrouwbare en bruikbare informatie

Om vlot en veilig te kunnen varen, heeft de beroeps- en recreatievaart betrouwbare en actuele informatie nodig. Rijkswaterstaat verstrekt informatie over stremmingen, waterstanden en ijs via berichten aan de scheepvaart. Deze berichten staan op teletekst en internet en kunnen telefonisch en per e-mail worden opgevraagd. Werk aan de vaarweg communiceren we via de website van Rijkswaterstaat: op een kaart zijn de werklocaties aangegeven. Ook 0800-8002, het gratis landelijke informatienummer van Rijkswaterstaat, wordt regelmatig gebruikt door plezierschippers en waterrecreanten. Rijkswaterstaat introduceert verscheidene nieuwe middelen om te communiceren met vaarweggebruikers. Daaronder vallen de lichtkranten langs vaarwegen en het Spiegelnet, de digitale aanlegplaats voor beroepsschippers en pleziervaarders die maandelijks ongeveer 1.500 bezoekers trekt.

 Meer weten? Lees verder op: www.rijkswaterstaat.nl/spiegelnet


Spiegeldag

De fysieke versie van Spiegelnet, Spiegeldag, vindt voor de derde keer plaats. Op 7 november gaat Rijkswaterstaat in Zaandam in gesprek met zo'n 150 vaarweggebruikers, zowel beroeps- als recreatievaarders. In rondetafelgesprekken discussiëren de aanwezigen onder andere over veiligheid op het water en duurzaam varen. In workshops komen onderwerpen voorbij als vaarroutes langs windmolens op zee, het nut van AIS-transponders, betrouwbare reistijd en overnachtingsplaatsen. Tijdens de Spiegeldag worden in

overleg met de aanwezige schippers speerpunten voor de komende periode vastgesteld: het slimmer aanleggen en benutten van ligplaatsen, een betere afstemming van bedieningstijden van bruggen en sluizen en meer uitleg over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van informatievoorziening aan de scheepvaart.

Varen doe je samen

Op de Spiegeldag lanceert Rijkswaterstaat de vernieuwde website www.varendoejesamen.nl. Hier is onder meer informatie te vinden over de veiligheids campagne 'Veilig varen doen we samen' en over het passeren van gevaarlijke knooppunten. 'Varen doe je samen' is een gezamenlijk project van Rijkswaterstaat, alle provincies, Haven Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam NV, Groningen Seaports, HISWA Vereniging, Watersportverbond, Koninklijke Schuttevaer, ANWB en de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Het project moet met goede informatie de risico's beperken die er zijn wanneer beroepsvaart en recreatievaart elkaar tegenkomen. In januari brengt Rijkswaterstaat de voorlichtingsfilm 'Veilig varen doen we samen' uit. De film maakt vaarweggebruikers bewust van de risico's op het water en de geldende vaarregels. Bovendien helpt de film het wederzijdse begrip tussen beroeps- en recreatievaart te vergroten. Bij dat laatste spelen ook de stewards een rol. Rijkswaterstaat zet deze zomer voor het derde jaar stewards in op verschillende sluizen in heel Nederland. Zij helpen om een vlotte doorstroming bij drukke sluizen te waarborgen en om veilig gebruik van de sluis te bevorderen. Ook helpen stewards minder ervaren recreanten bij het gebruik van sluizen.

 Meer weten? Lees verder op: www.varendoejesamen.nl



Culturele diversiteit bij de Waterdienst

Divers samengestelde teams leiden tot betere resultaten. Ze zijn creatiever en innovatiever dan andere en de besluitvorming verbetert. Om de culturele diversiteit te vergroten werkt de Waterdienst met een innovatief traineeship. Hoogopgeleide vluchtelingen en allochtonen volgen een speciaal programma dat hen in twee jaar klaarstoomt tot adviseur. Stanford Wilson begint in november. Evert Schut, senior adviseur grond- en bouwstoffen, is de hele periode zijn mentor. Samen werken ze aan allerlei projecten, waaronder het duurzaam gebruik van grond- en bouwstoffen bij Rijkswaterstaat.

Meer weten? Lees verder op: www.rijkswaterstaat.nl/jaarverslag



Werken bij Rijkswaterstaat
http://www.rijkswaterstaat.nl/over_ons/werken_bij_rws/

RSS Tekstgrootte

Rijks
Minist

Home Water Wegen Actueel RWS-loket Over ons

Home > Over ons > Werker

> Missie en kerntaken
> Adressen en diensten

Werken bij Rijkswaters

Wie bij Rijkswaterstaat werk
expositieruimte. De kustlijn
verkeersopstoppingen voork
bouwen en oevers vervanger
plekken tegelijk. Ondertusse
de zeespiegel, daalt de
bodem en maken steeds meer mensen gebruik van de weg.



Werken bij Rijkswate...

13:37



Stanford Wilson
Trainee Rijkswaterstaat



Evert Schut
Mentor Rijkswaterstaat

Zie ook

- > Opbouw van de organisatie
- > Kerntaken en missie
- > Jaarverslag

5 Mens en organisatie

Voor Rijkswaterstaat zijn mensen doorslaggevend. Dé toonaangevende, publieksgerichte en duurzame, uitvoeringsorganisatie van de overheid worden, lukt immers alleen met gekwalificeerde en gemotiveerde medewerkers. Hoog op de agenda in 2009 staat het werven van medewerkers in cruciale functiegroepen, maar ook het bieden van kansen aan elke Rijkswaterstater om zich te ontwikkelen. De juiste persoon op de juiste plek!

Investeren in medewerkers

Met hun ontwikkeling dragen medewerkers bij aan de verandering van Rijkswaterstaat, zoals die is vastgelegd in de Agenda 2012. De vernieuwing houdt immers in dat medewerkers andere taken en functies kunnen krijgen. Bovendien veranderen veel taken en werkprocessen. Dit vraagt om inhoudelijke scholing en training van houding en gedrag. Door te investeren in de ontwikkeling van de medewerkers, kan Rijkswaterstaat succesvol veranderen en optimale resultaten blijven behalen.

Betrokkenheid

Rijkswaterstaat wil in 2012 tot de vijf beste publieke werkgevers van Nederland behoren en is op de goede weg. We staan nummer zeven op de lijst van de Beste Publieke Werkgevers van het weekblad Intermediair. Van alle werkgevers in Nederland – publiek en privaat – staat Rijkswaterstaat op de zeventiende plaats.

Hoge scores die Rijkswaterstaat vooral dankt aan de grote betrokkenheid van de eigen medewerkers. Het engagement van medewerkers uit zich ook in een relatief hoog medewerkerstevredenheidscijfer: 7,2.

Rijkswaterstaat is een aantrekkelijke werkgever en oefent als zodanig ook flinke aantrekkingskracht uit op stagiairs: 287 stagiairs versterken de gelederen in 2009, een van de hoogste aantallen binnen de overheid. Dat neemt niet weg dat we voor sommige functiegroepen moeite hebben om voldoende mensen te werven.

Kennis

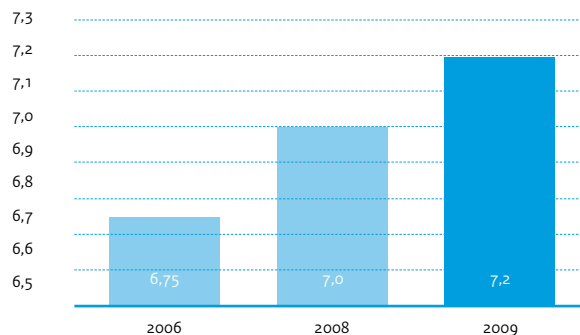
Werving prioritaire functies

Wat zou Rijkswaterstaat zijn zonder goede inkoopmedewerkers, civiel ingenieurs, projectmanagers Grond, Weg en Water, ICT'ers, nautisch specialisten en wegininspecteurs; de mensen in de cruciale – zogenaamde prioritaire – functies? Onderzoek toont aan dat veel van deze medewerkers bij



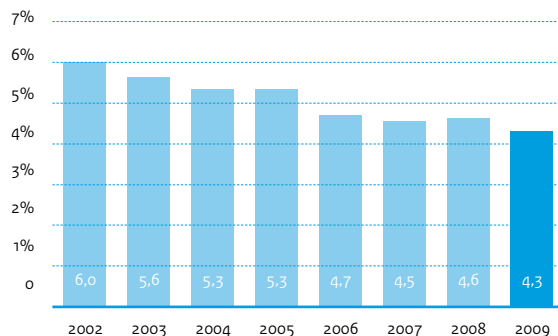
Medewerkerstevredenheid

(in rapportcijfers*)



* Rapportcijfer is niet gemeten in 2007.

Ziekteverzuim



Personeelsbezetting

Leeftijd in jaren (fte)	2009* (omvang op 31 december)	2008 (omvang op 31 december)
< 25 jaar	72	80
25 - 34	1.237	1.288
35 - 44	2.811	2.809
45 - 54	2.976	2.925
55 - 59	1.441	1.387
60 - 65	751	656
Totale omvang	9.288	9.145

* Inclusief overdracht Rijksrederij.

Rijkswaterstaat zijn terechtgekomen omdat zij al iemand binnen de organisatie kenden. Rijkswaterstaat sluit hierop aan met de wervingscampagne voor prioritaire functiegroepen: 'mensen werven mensen' en 'Rijkswaterstaat verbindt'. Ook op andere manieren wordt intensief geworven. Zo is er een traineeprogramma met baangarantie, specifiek gericht op deze prioritaire functies. Bij de selectie van de trainees is diversiteit van de uiteindelijke groep (qua geslacht en culturele achtergrond) uitgangspunt. Het programma werpt vruchten af: 95 procent van de eerste lichter trainees (25 jongeren in totaal) stroomt door naar een reguliere functie. Voor de werving van de volgende groep trainees zet Rijkswaterstaat nieuwe media in. Potentiële trainees solliciteren via de webcam en in een videoboodschap wordt verteld over werken bij Rijkswaterstaat. De hoeveelheid aanmeldingen is groot, mede als gevolg van de situatie op de arbeidsmarkt. Er zijn in totaal 39 traineemplaatsen beschikbaar.

Kennismanagement

De vernieuwing van de rijksoverheid én van Rijkswaterstaat in het bijzonder, brengt met zich mee dat het totaal aantal medewerkers daalt. Met minder mensen meer doen noopt tot het optimaal benutten van beschikbare kennis en ervaring. Met behulp van de 'Kenniskleurenmethodiek' brengen we de benodigde kennis en competenties (kennisprofielen) voor de primaire processen in kaart. De diensten binnen Rijkswaterstaat moeten een plan opstellen voor in-, uit- en doorstroom en ontwikkeling van medewerkers, om op termijn aan de gewenste kennisprofielen te voldoen. Winstpunt is ook dat er binnen Rijkswaterstaat een omslag in denken plaatsvindt: niet fte's en budgetten, maar mensen en hun ontwikkeling staan centraal.

Verticale leertrajecten

Rijkswaterstaat organiseert zogenaamde 'verticale leertrajecten' om de vernieuwingsoperatie in de hele organisatie te verankeren. Deze leertrajecten brengen alle sleutelspelers van een werkproces, variërend van directeur-generaal tot districtsmedewerker, bij elkaar. Tijdens een 24-uurs-



bijeenkomst werken deelnemers aan het verbeteren van de samenwerking en het stroomlijnen van het werkproces. Twee directeurs of hoofdingenieur-directeurs begeleiden de leertrajecten.

Boeien en groeien

Opleidingen

De krapte en concurrentie op de arbeidsmarkt nemen de komende jaren toe. Ook voor Rijkswaterstaat is het daarom van belang tijdig talent op te sporen en intensief te investeren in de ontwikkeling van medewerkers. Rijkswaterstaters kunnen onder meer een opleiding volgen bij het Corporate Learning Center (CLC). Ruim vierduizend medewerkers maken in 2009 van deze mogelijkheid gebruik. Bijzonder aan het CLC – dat in 2008 al de NSCU (Nederlandse Stichting voor Corporate Universities)-Award won – is dat het leren met werken verbindt. Het CLC maakt een begin met de bundeling van leerlijnen. Deze leerlijnen zijn gericht op specifieke functiegroepen en bestaan uit

meerdere opleidingen. Medewerkers ontwikkelen zich op deze manier heel gericht, zodat werkprocessen en uitvoering direct verbeteren.

Ketenpartners

Het CLC gaat in 2009 samenwerkingsverbanden aan met externe opleidingsinstituten en ketenpartners. Een voorbeeld is de leerlijn Nautisch, een samenwerkingsverband met andere vaarwegbeheerders, zoals de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KRNM) en het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). Voor de leerlijn Projectmanagement wil het CLC een samenhangend aanbod van leeractiviteiten gaan ontwikkelen, samen met Shell en de Rijkswaterstaat-onderdelen King, LEF, Projectacademie, MO5 en Baanbrekers.

Loopbaanpaden

Rijkswaterstaat stimuleert medewerkers om bewust na te denken over hun loopbaan. Voor de functiegroepen manager, projectmanager en adviseur is inzichtelijk wat nodig is om over te stappen van de ene naar de andere functiegroep. De diverse mogelijkheden staan beschreven

In- en uitstroom 2009

Leeftijd in jaren	Instroom (fte)*	Uitstroom (fte)
< 25	38	7
25 - 34	232	94
35 - 44	202	131
45 - 54	152	91
55 - 59	24	42
60 - 65	7	136
Totaal	655	507

* Inclusief overdracht Rijksrederij.

Soorten instroom 2009

Leeftijdinterval	Instroom (personen)*	%
< 35	278	41
> 35	395	59

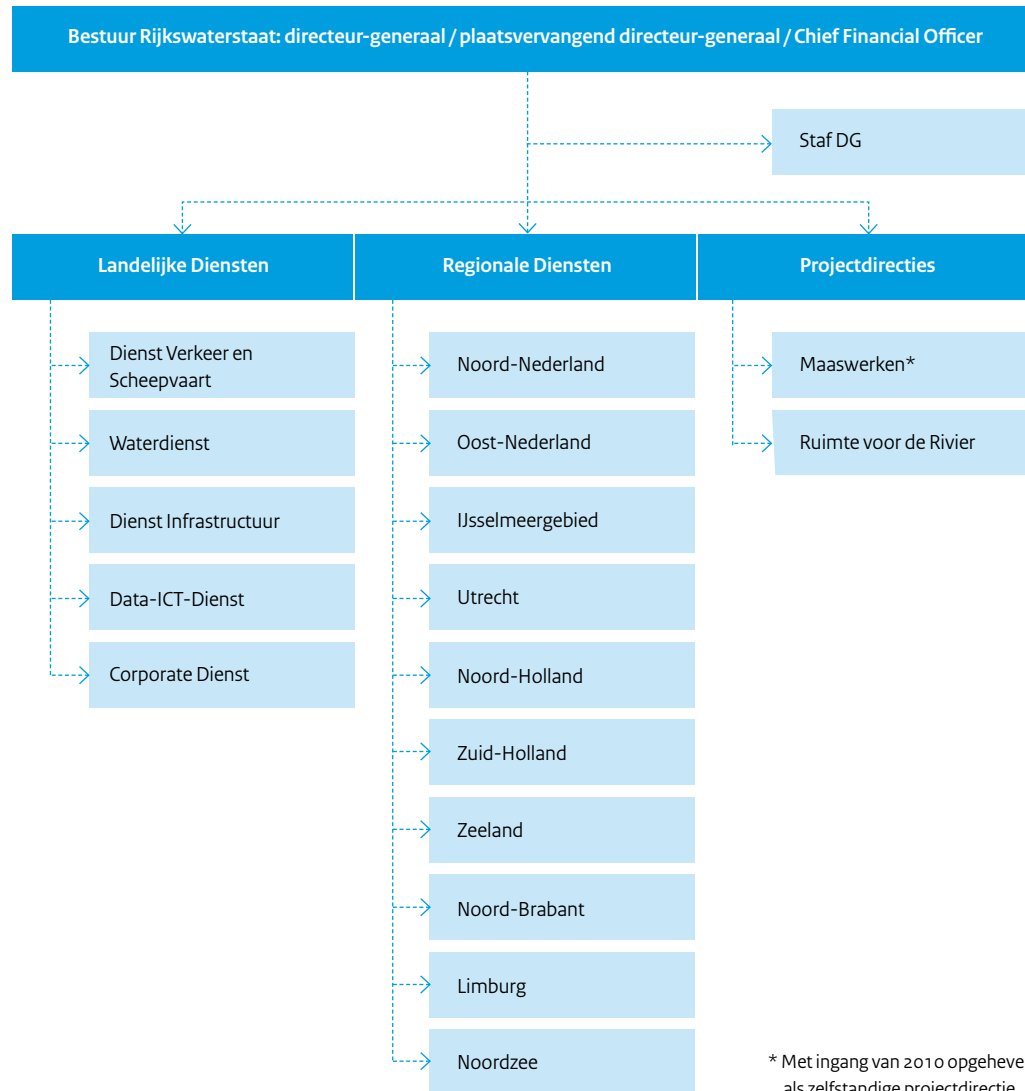
Geslacht	Instroom	%
Man	459	68
Vrouw	214	32

Allochtoon	50	7,4**
-------------------	----	-------

* Inclusief overdracht Rijksrederij.

**Op basis van de WBEAA geregistreerde personeelsleden.

Organogram Rijkswaterstaat



op intranet, begeleid door verhalen van medewerkers die zo'n overstap hebben gemaakt.

Het bijbehorende management development-programma is gebaseerd op de resultaten van de 'Vlootshow 2008', een twejaarlijks onderzoek (waaraan 1.338 Rijkswaterstaterstaters deelnamen) dat kwaliteiten en potentieel van managers, adviseurs/specialisten en projectleiders in kaart brengt om hun ontwikkelkansen te bieden en vacatures optimaal te vervullen. Speciale aandacht is er voor de high potentials. Potentiële leiders volgen een ontwikkelassessment, voeren gesprekken met hoofdingenieur-directeuren en lopen mee in vacaturerondes.

Talentedprogramma

Voor talentvolle medewerkers heeft Rijkswaterstaat een speciaal Talentedprogramma. Medewerkers kunnen zich verder ontwikkelen door middel van intervisie, coaching, een persoonlijk ontwikkelingstraject (TREK) en bijzondere opdrachten, al dan niet buiten hun organisatieonderdeel. Aan het Talentedprogramma 2009 doen 167 talenten mee. Voor het eerst nemen ook doorgroeiers deel aan het programma. Deze medewerkers hebben al de nodige werkervaring, maar ook nog veel groeipotentieel. Ongeveer de helft van de deelnemers aan het Talentedprogramma is een doorgroeier. Rijkswaterstaat schakelt deelnemers aan het Talentedprogramma in voor bijzondere opdrachten, waarvoor zij een oplossing moeten verzinnen. Dit prikkelt hun innovatief vermogen.

Businessgame

Op initiatief van de deelnemers aan het Talentedprogramma organiseert Rijkswaterstaat in 2009 twee nieuwe activiteiten. In september vindt een themabijeenkomst plaats onder de noemer 'Leren van andere organisaties' met gastsprekers van KPMG, Schiphol en VROM. De tweede activiteit is een businessgame die plaatsvindt in november. De tweënhalf dag durende game is een simulatie van een directieteam van Rijkswaterstaat, maar wel met echte dossiers. De talenten

onderhandelen en discussiëren over de dossiers in vier groepen, die onderdelen van Rijkswaterstaat voorstellen. De aanwezige hoofdingenieur-directeuren en directeuren uit de eigen organisatie geven feedback. De uitkomsten van de simulatie worden vervolgens ook echt gebruikt binnen het Rijkswaterstaat Directieteam.

Alle aandacht voor talenten

Naast ons eigen Talentenprogramma zetten we in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een breder Talentenprogramma op. Dit programma is bedoeld voor talentvolle medewerkers die, behalve in uitvoering, ook interesse hebben in inspectie en beleid. Het programma start in 2010 met de eerste twaalf deelnemers. Ook zet Rijkswaterstaat samen met het ministerie een leerprogramma voor potentiële managers op. Dit programma gaat eveneens in 2010 van start.

Rijkprojectacademie

Op 18 maart tekenen Rijkswaterstaat, de Rijksgebouwendienst en ProRail de samenwerkingsovereenkomst voor de Rijkprojectacademie. De Rijkprojectacademie heeft drie pijlers: kennisaanbod, kennisnetwerk en kennisontwikkeling, die geleidelijk worden uitgebouwd. In maart start de eerste groep projectmanagers met het tweejarige opleidingstraject kernprogramma Bouw/uitvoering. Vijftien deelnemers, verdeeld over de drie organisaties, nemen deel aan seminars en krijgen daarnaast studieopdrachten, coaching en intervisie. De deelnemers zijn enthousiast. Projectmanagers van Rijkswaterstaat noemen het verfrissend en leerzaam dat er ook collega's van de Rijksgebouwendienst en ProRail meedoen. Er ontstaan allerlei verbindingen. Deelnemers nodigen elkaar bijvoorbeeld uit om ieders manier van werken over en weer toe te lichten. In december begint een tweede groep van (zeventien) projectmanagers aan het

Rijkprojectacademie

Ria Ramdjan,
adviseur expertisecentrum
aanbesteden Rijksgebouwendienst

"We willen met z'n drieën het projectmanagement van complexe rijksprojecten naar een hoger niveau tillen. Daarbij zoeken we naar een optimale aansluiting bij elke organisatie, zodat iedereen zich in de Rijkprojectacademie herkent. Het blijven drie aparte organisaties. Toch is samenwerking een logische stap, want projectmanagers van grote complexe projecten lopen tegen dezelfde dilemma's aan. Het geheel is meer dan de som der delen: dat is de meerwaarde van deze samenwerking."

Roel Debie,
programmamanager kernprogramma
Planstudies Rijkswaterstaat
Rijkprojectacademie

"De drie organisaties die betrokken zijn bij de Rijkprojectacademie – ProRail, Rijksgebouwendienst en Rijkswaterstaat – ontwikkelen samen kernprogramma's voor ervaren projectmanagers. We zijn daarin het afgelopen jaar naar elkaar toegegroeid en leren van en met elkaar. Het is leuk om te merken dat elke organisatie iets eigens heeft. Dat moeten we ook zo houden. Maar tijdens het samenwerken, blijken er juist ook veel overeenkomsten te zijn."



Organisatieopbouw

	Aantallen
Bezetting (in fte)	9.202
Standplaatsen	240
Regionale diensten, hieronder vallen:	10
- Wegendistricten	19
- Waterdistricten	16
Landelijke diensten	5
Projectdirecties, hieronder vallen:	2
- Ruimte voor de rivier	
- Maaswerken	



Aantal integriteitsmeldingen in 2009

In 2009 zijn er 41 meldingen van (mogelijke) integriteitschendingen binnengekomen bij het Centraal Meldpunt Integriteitschendingen van Rijkswaterstaat.

Melding*	Aantal
Financiële schendingen	12
Misbruik positie en belangenverstrengeling	4
Lekken en misbruik van informatie	2
Misbruik van bevoegdheden	1
Misbruik geweldsbevoegdheid	-
Ongewenste omgangsvormen	7
Misbruik bedrijfsmiddelen	18
Misdragingen in de privésfeer	2
Misstanden volgens de klokkenluidersregeling	-

De meldingen zijn intern of extern onderzocht en naar aanleiding van de resultaten zijn er passende maatregelen en sancties getroffen. Van de 41 meldingen zijn er 19 afgerond. Het aantal meldingen is nagenoeg hetzelfde als voorgaande jaren.

* Enkele meldingen vallen in meerdere categorieën.

kernprogramma Bouw/uitvoering. Ook twee deelnemers van de G4, de vier grote gemeenten, maken er deel van uit. De Rijksprojectacademie zoekt bovendien in toenemende mate samenwerking met hogescholen en universiteiten. De academie slaat zo een brug tussen praktijk en theorie en levert daarmee ook input voor onderzoek.

Integriteit

Rijkswaterstaat wil een integere opdrachtgever zijn. Ook hiervoor zijn onze medewerkers cruciaal. Integriteit maakt steeds meer deel uit van de dagelijkse werkprocessen, zo blijkt uit de jaarlijkse Integriteitsaudit bij drie diensten. Punt van aandacht is nog wel de communicatie over dit onderwerp. Het is immers van belang dat medewerkers er open met elkaar over kunnen en durven praten. De conclusie is dat integriteit een vast onderdeel zou moeten zijn van bijvoorbeeld werkoverleggen, zodat medewerkers gezamenlijk integriteitsdilemma's kunnen bespreken en oplossen. Om integriteit onder de aandacht te brengen en te houden, organiseert Rijkswaterstaat jaarlijks een integriteitsactiviteit. In 2009 staat de interne meldingsprocedure van mogelijke integriteitsschendingen centraal. Hiermee lopen we vooruit op de nieuwe klokkenluidersregeling die op 1 januari 2010 ingaat. De diensten geven zelf invulling aan de activiteiten rondom dit thema. Vertrouwenspersonen en integriteitscoördinatoren houden presentaties en besteden aandacht aan de meldingsprocedure tijdens werkoverleggen. In totaal komen er in 2009 41 meldingen van integriteitschendingen binnen. Misbruik van bedrijfsmiddelen (achttien keer) en financiële schendingen (twaalf keer) komen het meest voor.

Diversiteit

Rijkswaterstaat streeft naar een personeelsbestand dat een afspiegeling is van de maatschappij en besteedt daarom veel aandacht aan diversiteit. Het werven van jongeren, vrouwen en van medewerkers met een biculturele achtergrond gebeurt op allerlei manieren. Bij de dienst Noord-Brabant organiseren we een pilot voor

het management. Hoe bewust zijn managers zich van hun eigen rol waar het gaat om de 'veelkleurigheid' van hun team? Uiteindelijk doel is managers beter te leren kijken naar de kwaliteiten van mensen, zowel van zittende medewerkers als van potentiële kandidaten. Op basis van de pilot besluit Rijkswaterstaat om in 2010 een bewustwordingstraining over diversiteit te organiseren voor alle leidinggevenden.

Traineeprogramma

Eind 2009 beginnen zes vluchtelingen en twee allochtonen aan het tweejarige traineeprogramma van de Waterdienst dat speciaal gericht is op culturele diversiteit van medewerkers. Dankzij deze instroom neemt het percentage hoger opgeleide medewerkers met een biculturele achtergrond binnen de Waterdienst met 2 procent toe tot 8,2 procent, ruim boven de beoogde 7 procent. In twee jaar stoomt de Waterdienst deze hoogopgeleide vluchtelingen en allochtonen klaar voor een adviesfunctie binnen Rijkswaterstaat. Voor de werving werkt de Waterdienst samen met onder meer het Servicepunt Hoger Opgeleide Allochtonen (HOA) en de Stichting voor Vluchteling-Studenten UAF. Zij polsen potentiële kandidaten.

Algemene resultaten

Ondanks alle inspanningen kunnen de resultaten beter. Zo is de instroom van jonge medewerkers (tot 35 jaar) globaal gelijk aan 2008. Om de aanwas van jonge medewerkers een impuls te geven, benadert Rijkswaterstaat deze doelgroep heel gericht. Tijdens de introductieperiode van universiteiten organiseren wij bijvoorbeeld de ludieke prijsvraag 'Bord voor je kop'. Prijswinnaars ontvangen een verkeersbord van Rijkswaterstaat met daarop de door hen zelf bedachte slogan. In oktober vindt in het Utrechtse gebouw van Rijkswaterstaat Double-Click plaats, een rijksbreed evenement voor biculturele hbo/wo-studenten die op zoek zijn naar een stageplek. Door gerichte aandacht lukt het Rijkswaterstaat wel om

Nautisch opleidingsprogramma

Edwin Hoogedoorn,
onderwijskundig adviseur
Rijkswaterstaat Corporate Learning
Center

"De nautische leerlijn is aangepast voor de gehele nautische sector, waardoor het voor de gebruiker eenduidiger wordt. Schippers krijgen immers niet alleen te maken met Rijkswaterstaat, maar ook met andere vaarwegbeheerders zoals havens, gemeentes en provincies. Meer dan de helft van de deelnemers aan de nautische leerlijn werkt niet bij Rijkswaterstaat. Daarom is het zo prettig dat de opleidingen nu beter zijn afgestemd op alle vaarwegbeheerders. Zonder samenwerking hadden we dat niet voor elkaar gekregen."

Klaas Kattouw,
adjunct-inspecteur Scheepvaart
provincie Fryslân

"Bij het ontwikkelen van de 'nautische leerlijn', een opleidingsprogramma voor schippers werkt Rijkswaterstaat nauw samen met andere vaarwegbeheerders. Provincie Fryslân is na Rijkswaterstaat de grootste vaarwegbeheerder. Daarom is het zinnig dat zij meedoen. Ons doel is een opleiding te ontwikkelen die breed en landelijk door alle vaarwegbeheerders wordt gedragen. En dat is – juist door onze samenwerking – gelukt!"



meer vrouwen binnen te halen op topposities. Van de vijftien hoofdingenieur-directeuren zijn er nu vijf vrouw. Dit is een toename van 18 procent. Helaas nam de totale instroom van vrouwen af van 37 procent in 2008 naar 32 procent in 2009.

Arbo en verzuim

Veiligheid

Bij de uitvoering van werkzaamheden staat de veiligheid van onze medewerkers en onze opdrachtnemers voorop. Helaas zijn er in 2009 elf arbeidsongevallen, waarbij ook twee doden te betreuren zijn. Bij zes ongevallen gaat het om externe uitvoerders. Er worden 35 meldingen gemaakt van bijna-ongevallen of gevaarlijke situaties. Veel gevaarlijke situaties ontstaan doordat weggebruikers rode kruizen negeren. Dit wordt 82 keer gemeld.

Om de veiligheid te vergroten, organiseert Rijkswaterstaat voorlichtingsbijeenkomsten en trainingen voor leidinggevenden. Bovendien onderzoeken we dit jaar de risico's van ultrafijn stof en het werken in tunnels. Dit leidt tot adviezen om deze risico's beter te beheersen. Ook ontwikkelt Rijkswaterstaat in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat een protocol om agressie en geweld tegen te gaan.

Griepandemie

Het ziekteverzuim bij Rijkswaterstaat daalt van 4,6 procent in 2008 naar 4,3 procent in 2009. In 2009 dreigt een grootschalige uitbraak van het H1N1-virus (Mexicaanse griep). Rijkswaterstaat neemt diverse preventieve maatregelen, zoals extra schoonmaakrondes en een communicatieoffensief richting medewerkers. Mede hierdoor valt het verzuim nauwelijks hoger uit dan tijdens een reguliere griep epidemie. Het werk van Rijkswaterstaat komt niet in gevaar. Wel stellen we een continuïteitsplan op. Hierin staat welke hoofdtaken Rijkswaterstaat in geval van nood wil

blijven uitvoeren en welke functies daarbij essentieel zijn. Het gaat om ongeveer 2.800 medewerkers in diverse functies, van sluiswachter tot hoofdingenieur-directeur. De lijst bevat geen namen; het gaat puur om aantallen mensen die bepaalde functies kunnen uitvoeren. Op het moment dat het niet mogelijk blijkt om alle processen in stand te houden, maakt Rijkswaterstaat op basis van een 'verdringingsreeks' een keuze. Verkeersbegeleiding op vaarwegen met veel verkeer krijgt bijvoorbeeld voorrang op verkeersbegeleiding op vaarwegen met minder verkeer. Ook in de ondersteunende functies is een minimumbezetting nodig, bijvoorbeeld in de ICT. Op deze manier kan Rijkswaterstaat ook in noodsituaties een betrouwbare en efficiënte partner zijn.

Verzuimaanpak bij de Corporate Dienst

De diensten nemen ook zelf initiatieven om het verzuim terug te dringen. Dankzij een speciale aanpak daalt het verzuimcijfer van de Corporate Dienst van 7,2 procent in 2008 naar 5,75 procent in 2009. De verzuimaanpak maakt verzuim tot een gezamenlijke verantwoordelijkheid van leidinggevende en medewerker. Er zijn trainingen voor leidinggevenden en voorlichtingsbijeenkomsten voor medewerkers. Het verzuim per afdeling wordt nauwkeurig bijgehouden en periodiek teruggekoppeld. Hierdoor neemt zowel bij leidinggevenden als bij medewerkers het bewustzijn toe.

6 Jaarrekening 2009

Inleiding

Het agentschap Rijkswaterstaat rapporteert in de bedrijfsvoeringparagraaf van de jaarrekening over de rechtmatigheid en de bedrijfsvoeringontwikkelingen van 2009. Rijkswaterstaat beheerst de bedrijfsvoeringprocessen voldoende. Er zijn geen onrechtmatigheden en onzekerheden groter dan de voor Rijkswaterstaat geldende norm geconstateerd. In 2009 zijn net als in de voorgaande jaren op basis van risico-analyse de belangrijkste aandachtspunten benoemd en kwaliteitsverbeteringen doorgevoerd.

Financieel en materieel beheer

Rijkswaterstaat heeft in 2009 het financieel en materieel beheer verder verbeterd. Hiertoe zijn enkele aandachtspunten benoemd waaraan prioriteit is gegeven. Het betreft het materieel beheer, ontvangstbeheer, contractenbeheer en het draaiboek periodieke controles.

Materieel beheer

Twee jaar geleden heeft Rijkswaterstaat bijna al zijn materieel beheer gecentraliseerd bij een drietal diensten. Rijkswaterstaat heeft 2008 gebruikt om de belangrijkste processen bij deze diensten op orde te krijgen. Het operationeel beheer van de vervoermiddelen, de kantoor-automatisering en rekencentra (KA/RC) reesteerde nog voor 2009. Deze dossiers zijn in 2009 ter hand genomen, met als resultaat dat ons materieel beheer nu voldoende op orde is. In 2010 zal Rijkswaterstaat zich richten op het op orde houden van het materieel beheer.

Ontvangstbeheer

De ontvangsten van Rijkswaterstaat zijn onder te verdelen in verschillende categorieën. In 2008 zijn de processen met betrekking tot de ontvangsten van schadeveringen en -rijdingen, alsmede de vergunningverleningen op orde gekomen. In 2009 is Rijkswaterstaat bezig geweest met het inbedden van deze processen. Daarnaast is alle aandacht gevestigd op het op orde brengen van de ontvangsten die betrekking hebben op werkzaamheden die Rijkswaterstaat uitvoert voor derden. Ook dit proces is ultimo 2009 voldoende beheerst. In 2010 zal worden bekeken of dit proces moet worden geüniformeerd en hoe dat eventueel ondersteund kan worden door automatisering.

Contractbeheer

Prestatiecontracten

Aan het eind van 2008 was de beheersing van de prestatiecontracten 'oude stijl' op voldoende niveau. In 2009 is deze contractvorm als speerpunt gehandhaafd om het gewenste beheersniveau in te bedden in de organisatie. Echter, gezien de ontwikkelingen binnen de organisatie, waarin deze vorm van contractering wordt uitgefaseerd, is het lastig gebleken deze reeds lopende prestatiecontracten op dit gewenste beheersniveau te houden. De focus is met name komen te liggen op het goed inregelen van de nieuwe prestatiecontracten onder Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB). Omdat hierin de komende jaren meer geld zal omgaan, is managementaandacht op deze nieuwe contractvorm ook gewenst. Ultimo 2009 is het gewenste beheersniveau van de prestatiecontracten wel weer bereikt door aanvullende maatregelen. Er is nog geen sprake van voldoende inbedding.

Contractbeheersing onder SCB

De contractbeheersing met gebruikmaking van de methode van Systeemgerichte Contractbeheersing heeft in 2009 een positieve doorontwikkeling gemaakt. Het streven naar toepassen van SCB op alle in uitvoering zijnde contracten is in alle daarvoor in aanmerking komende diensten opgepakt. De ervaringen die zijn opgedaan bij het toepassen van SCB in de sector aanleg worden nu gebruikt om SCB ook in alle nieuw te sluiten prestatiecontracten te gaan toepassen. In februari 2009 is hiervoor het Plan van Aanpak voor de dienstbrede verankering van SCB vastgesteld.

Sector aanleg

In de sector aanleg kan SCB als toegepast worden beschouwd, met daarbij de opmerking dat er aan inhoudelijke toepassing nog wel aandacht moet worden besteed. Hoewel inmiddels over ruim tweehonderd opgeleide toetsers (lead-auditors en auditors) kan worden beschikt, biedt dat nog geen garantie voor de noodzakelijk te leveren kwaliteit bij het uitvoeren van toetsen. Een vervolgtraject met ondersteuning van deskundigheid om toetsvaardigheden (kennis, houding en gedrag) te verdiepen is in voorbereiding. De uitgevoerde nulmeting SCB heeft een positieve uitwerking op de teams die contracten onder SCB beheersen. Dit instrument biedt de mogelijkheid om in het kader van Interne Kwaliteitsborging (IKB) te werken aan kwaliteitsverbeteringen. Tevens kan sturing door het management directer plaatsvinden naar aanleiding van de resultaten van deze nulmeting. Het daadkrachtig invullen van het opdrachtgeverschap verdient nog enige

aandacht. De noodzakelijke proactieve houding van de opdrachtgever in relatie tot de door de opdrachtnemer geleverde prestatie is nog niet in alle diensten merkbaar aanwezig. Negatieve toetsresultaten naar aanleiding van uitgevoerde systeemtoetsen leiden nog niet in alle gevallen tot noodzakelijk overleg op directieniveau. Dat is wel noodzakelijk om actief handelen door de opdrachtnemer te kunnen bewerkstelligen.

Sector onderhoud

De invoering en implementatie van het nieuwe model prestatiecontract is na een gedegen voorbereidingstraject op gang gekomen. Een team van deskundigen staat paraat om de diensten die nieuwe prestatiecontracten op de markt zetten bij te staan. Er is besloten om ook in het onderhoud het IPM (integraal project management) model toe te passen. Er wordt maximaal gebruikgemaakt van eerder opgedane ervaringen.

De SCB-toepassing kent een instap waarbij gebruik wordt gemaakt van de kennis en ervaring die in de sector aanleg is opgedaan. Bij het uitvoeren van toetsen zal vanaf het begin gebruik worden gemaakt van opgeleide toetsers. Er is een adequate begeleiding van de teams (teamcoaching) waarmee wordt bewerkstelligd dat van tevoren een inschatting wordt gemaakt van mogelijke aandachtspunten. De eerste generatie nieuwe contracten onder SCB gaan in 2010 in de uitvoering.

Marktpartijen en kwaliteitsborging

De marktpartijen laten in toenemende mate een ontwikkeling in de kwaliteitsborging zien. Dat blijkt uit de wijze waarop steeds meer wordt ingezien dat de door de opdrachtgever uitgevoerde toetsen een toegevoegde waarde hebben voor de ontwikkeling van het kwaliteitssysteem. De ontwikkeling is nog niet over de gehele lijn merkbaar. Diverse activiteiten die diensten organiseren zijn erop gericht de marktpartijen mee te nemen in de ontwikkeling die Rijkswaterstaat in deze tijd doormaakt. Door het verzorgen van bijeenkomsten waar het thema kwaliteitsborging en contractbeheersing onder SCB de aandacht hebben, laat Rijkswaterstaat de markt zien wat deze werkwijze behelst en hoe dat vorm wordt gegeven.

Draaiboek periodieke controles

In 2008 is het jaarrekeningproces sterk verbeterd, mede door invoering van een draaiboek waarin de uit te voeren controles op de financiële administratie en de te onderbouwen jaarrekeningposten zijn opgenomen. Afgelopen jaar is het jaarrekeningproces verder geprofessionaliseerd. Uitvoering van het draaiboek is als speerpunt financieel beheer benoemd, waardoor er veel aandacht is geweest voor het uitvoeren van de controles en verbetering van de kwaliteit daarvan. Dit jaar is daarnaast besloten om de verantwoordelijkheid van het management van de Rijkswaterstaat-diensten voor de

jaarrekening te benadrukken. De directeuren bedrijfsvoering ondertekenen een verklaring waarin wordt bevestigd dat de financiële verantwoording van hun dienst juist en volledig is.

Bedrijfsvoeringontwikkelingen

Capaciteitsmanagement

Personeel is op diverse terreinen het grootste knelpunt van Rijkswaterstaat voor de nabije toekomst. Om de productiedoelstellingen te realiseren zijn meerdere instrumenten ingericht om de beschikbare capaciteit optimaal in te zetten. Met de kerntakenanalyse is opnieuw bepaald welke werkzaamheden door Rijkswaterstaat ingevuld moeten worden en welke overgelaten zullen worden aan de markt. De kerntaken geven daarmee ook richting aan de verdere ontwikkeling van de kennis en competenties die het personeel van Rijkswaterstaat moet hebben.

In 2009 is voor een groot deel van de interne processen de voor de uitvoering van de benodigde kerntaken in 2012 benodigde capaciteit genormeerd. Hiermee heeft Rijkswaterstaat een instrument gekregen om de beschikbare capaciteit optimaal te verdelen en tevens de kwaliteitsslag concreet vorm te geven. Kerntaken en normering daarvan zijn belangrijke thema's in de HRM-plannen en daaruit volgende personele ontwikkelingstrajecten in 2010 en volgende jaren, zodat deze normen ook geleidelijk geïmplementeerd kunnen worden. Een ander instrument dat in 2009 is ingezet om de capaciteitsproblematiek beheersbaar te houden is de productieportefeuille. Met dit instrument wordt periodiek bezien welke projecten op welk tijdstip uitgevoerd kunnen worden. Daarbij wordt uitgegaan van een met de bewindspersonen afgesproken prioriteringsvolgorde.

Kantoorautomatisering en Rekencentra

De automatisering van Rijkswaterstaat kent een grote verscheidenheid aan applicaties en systemen. Daarom is Rijkswaterstaat sinds enige tijd bezig, om zijn kantoorautomatisering en rekencentra (KA/RC) te concentreren en te optimaliseren. Met als doel een grotere effectiviteit en efficiëntie in de automatisering en een betere uniformiteit en flexibiliteit, heeft Rijkswaterstaat ervoor gekozen om zijn KA/RC te outsourcen. De uitrol van dit outsourcingstraject is in 2009 stilgelegd als gevolg van uitblijvende leveranciersprestaties. De doelen van deze outsourcing zijn hierdoor echter niet gewijzigd. Het tijdspad waarbinnen de doelen zullen worden bereikt is hierop wel aangepast. Omdat de continuïteit van de dienstverlening voorop staat, zullen zowel de kwaliteitsdoelen als de efficiëntievoordelen mogelijk later bereikt worden.

Vernieuwing Droog: spoedaanpak en Sneller en Beter

Het jaar 2009 stond voor Rijkswaterstaat voor een belangrijk deel in het teken van de spoedaanpak. Doel is dat bij dertig projecten vóór 1 mei 2011 'de schop in de grond gaat' en dat minimaal tien projecten zijn opengesteld. In plaats van de (gebruikelijke) volgtijdelijke werkwijze is bij de Spoedaanpak gekozen voor het parallel schakelen van de planstudie en de realisatie. De voorbereiding van de realisatie, incl. de marktbenadering, start dus terwijl de planstudie nog niet is afgerond. Dit heeft er toe geleid dat Rijkswaterstaat nog op schema ligt: eind 2009 waren vijftien van de dertig projecten gegund en is voor elf van de resterende vijftien de aanbestedingprocedure in volle gang. Daarnaast is als vervolg op het advies dat de commissie 'Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten' (commissie-Elverding) van april 2008, een analyse uitgevoerd van de factoren die in de Spoedaanpak tot versnelling leiden. Deze analyse heeft geleid tot acties die in 2010 zullen moeten leiden tot een aantal structurele veranderingen in de werkwijze rond aanlegprojecten.

Vernieuwing Nat: Waterslagkracht projecten

Met de Waterslagkracht projecten staan de schijnwerpers vanaf 2009 op 'water' en wordt de Vernieuwing van Rijkswaterstaat concreet gemaakt. Waterslagkracht geeft concreet een impuls aan drie realisatieprogramma's van Rijkswaterstaat die onder grote belangstelling staan, in eerste instantie via 22 'lintjesprojecten'. Tot 2015 ligt de prioriteit bij de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, de Kaderrichtlijn Water en het wegwerken van het achterstallig onderhoud op de vaarwegen.

Evaluatie Agentschap Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is sinds 1 januari 2006 een agentschap van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bij de instelling door de Tweede Kamer is afgesproken dat eerst na drie jaar en daarna elke vier jaar een evaluatie zou plaatsvinden.

De evaluatie is eind 2009 gestart, uitgevoerd door een taskforce bestaande uit externe leden en ondersteund door een extern bureau. De hoofdvraag van de evaluatie is of er de afgelopen drie jaar een ontwikkeling in gang is gezet die in lijn is met de doelstellingen die zijn beoogd met de instelling van Rijkswaterstaat als baten-lastendienst. Daarbij is relevant dat de omvorming van een dienst naar een baten-lastendienst meer is dan een financieel technische verandering. Het gaat om een organisatie- en cultuurverandering die een aantal jaren in beslag neemt. Deze evaluatie, na een relatief korte periode, zal een antwoord geven op de vraag of Rijkswaterstaat zich in de juiste richting ontwikkelt en waar er mogelijk bijstellingen gewenst zijn. Naar verwachting zal het onderzoek in het tweede kwartaal van 2010 worden afgerond.

Balans per 31 december 2009 (vóór resultaatbestemming)

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

Activa	31/12/2009	31/12/2008
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	2.142	3.590
Materiële vaste activa	274.912	271.079
Vaste activa in aanbouw	4.521	4.791
Financiële vaste activa	125.487	136.986
	407.062	416.446
Vlottende activa		
Debiteuren	35.861	25.746
Overige vorderingen en overlopende activa	40.860	42.651
	76.721	68.397
Liquide middelen		
Kas	9	8
Rekening-courant ministerie van Financiën	307.708	279.331
	307.717	279.339
MIRT-projecten		
Projecten in uitvoering	8.419.731	6.382.163
Totaal activa	9.211.231	7.146.345

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

Passiva	31/12/2009	31/12/2008
Eigen vermogen		
Wettelijke reserve zelfontwikkelde software	71	158
Exploitatiereserve	21.746	50.012
Nog te verdelen resultaat	37.663	-28.353
	59.480	21.817
Voorzieningen		
Voorziening personeel	2.168	-
Langlopende schulden		
Opgenomen leningen ministerie van Financiën	223.340	221.482
Kortlopende schulden		
Crediteuren	74.886	127.466
Overige schulden en overlopende passiva	245.054	355.951
Nog uit te voeren werkzaamheden beheer en onderhoud	186.572	37.466
	506.512	520.883
MIRT-projecten		
Op te leveren projecten	8.419.731	6.382.163
Totaal passiva	9.211.231	7.146.345

Staat van baten en lasten 2009

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	2009	2008
Baten		
Opbrengst ministerie van Verkeer en Waterstaat	2.328.047	2.441.401
Opbrengsten overige ministeries	29.085	1.196
Overige opbrengsten	89.963	110.299
Rentebaten	1.368	2.752
Bijzondere baten	22.705	8.082
	2.471.168	2.563.730
Lasten		
Kosten beheer en onderhoud	1.281.685	1.463.931
Overige kosten:		
Kosten personeel	758.552	720.325
Kosten materieel	330.027	342.970
Afschrijvingskosten	47.552	47.987
Rentelasten	9.232	8.804
Dotaties aan voorzieningen	4.163	-
Bijzondere lasten	2.294	8.066
	2.433.505	2.592.083
Saldo van baten en lasten	37.663	-28.353

Kasstroomoverzicht 2009

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	2009	2008
Saldo 1 januari		
Kas	8	8
Rekening-courant Rijkshoofdboekhouding	279.331	31.484
	279.339	31.492
Operationele kasstroom		
Operationele inkomsten	2.432.420	2.824.005
Operationele uitgaven	-2.358.791	-2.541.563
	73.629	282.442
Investeringskasstroom		
Desinvesteringen	2.351	9.029
Investeringen	-52.013	-65.581
	-49.662	-56.552
Financieringskasstroom		
Beroep op leenfaciliteit	48.079	65.818
Aflossing op leningen	-43.668	-43.861
	4.411	21.957
Saldo 31 december		
Kas	9	8
Rekening-courant Rijkshoofdboekhouding	307.708	279.331
Totaal	307.717	279.339

Toelichting bij de jaarrekening 2009

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 onderhoudswerkzaamheden 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 wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikname. De afschrijvingstermijn is gebaseerd op een levensduur van drie 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 wordt 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 activa worden niet afgeschreven.

- Gronden en gebouwen:
Gronden worden niet afgeschreven, gebouwen worden in veertig jaar afgeschreven, installaties die onlosmakelijk zijn verbonden met het gebruik van het gebouw (zoals liften) worden in vijftien jaar afgeschreven en verbouwingen in vijf jaar.
- Inventaris:
Inventaris wordt in vijf jaar afgeschreven met uitzondering van kunstobjecten. Deze activa worden niet afgeschreven.
- Voer- en vaartuigen:
Alle voertuigen en de vaartuigen met een aanschafwaarde lager dan € 50.000 worden in vijf jaar afgeschreven. De overige vaartuigen worden in 25 jaar afgeschreven.
- Hardware:
Kantoorautomatisering (beeldschermen, desktops, laptops en printers) wordt in drie jaar afgeschreven, overige elektronische hulpmiddelen in vijf jaar.
- Overige materiële vaste activa:
Gereedschappen, brandbestrijdingsmiddelen en technische installaties (laboratorium-, werktuigkundige- en meetapparatuur) worden in vijf 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 twee 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 personeel

De voorziening arbeidsvoorwaardenverschillen in verband met vorming van de Rijksrederij wordt gewaardeerd op nominale waarde. Onttrekking vindt jaarlijks plaats op basis van het ritme waarin de arbeidsvoorwaardenverschillen zich voordoen.

Kosten

Kosten van inhuur hebben betrekking op de uitvoering van de kerntaken van Rijkswaterstaat en worden in principe verantwoord onder personeelskosten. De inhuur op niet kerntaken in het primaire proces wordt beschouwd als programmakosten. Tot en met 2009 vormen de projectdirecties hierop een uitzondering. Bij de projectdirecties worden kosten van inhuur voor niet kerntaken beschouwd als interne kosten. Reden hiervoor is dat dit aansluit op de gedetailleerde projectfinanciering.

Toelichting op de Balans

Vaste activa

Immateriële vaste activa

Het verloop van de immateriële vaste activa is als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Zelf ontwikkelde software	Licenties	Totaal
Aanschafwaarde 1/1/2009	1.353	13.969	15.322
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2008	-1.199	-10.533	-11.732
Boekwaarde 1/1/2009	154	3.436	3.590
Mutaties 2009			
Investerings	-	695	695
Afschrijvingen	-83	-2.050	-2.133
Desinvesteringen	-	-613	-613
Afschrijvingen in desinvesteringen	-	603	603
Totaal mutaties 2009	-83	-1.365	-1.448
Aanschafwaarde 31/12/2009	1.353	14.051	15.404
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2009	-1.282	-11.980	-13.262
Boekwaarde 31/12/2009	71	2.071	2.142

Materiële vaste activa

Het verloop van de materiële vaste activa is als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Gronden en gebouwen	Inventaris	Voer- en vaartuigen	Hardware/ electron. hulpmidd.	Overige MVA	Totaal
Aanschafwaarde 1/1/2009	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 1/1/2009	122.840	14.265	96.125	22.108	15.741	271.079
Mutaties 2009						
Investerings	4.006	2.669	28.353	7.166	5.258	47.452
In gebruik genomen	3.301	126	-	600	110	4.137
Afschrijvingen	-6.645	-4.159	-18.259	-11.027	-5.329	-45.419
Desinvesteringen	-3.464	-23	-14.871	-5.421	-7.653	-31.432
Afschrijvingen in desinvesteringen	2.324	4	14.047	5.184	7.536	29.095
Totaal mutaties 2009	-478	-1.383	9.270	-3.498	-78	3.833
Aanschafwaarde 31/12/2009	184.966	60.054	270.988	88.149	59.710	663.867
Cumulatieve afschrijvingen t/m 2009	-62.604	-47.172	-165.593	-69.539	-44.047	-388.955
Boekwaarde 31/12/2009	122.362	12.882	105.395	18.610	15.663	274.912

In gebruik genomen gronden en gebouwen

Het bedrag van € 3,3 miljoen voor in gebruik genomen gronden en gebouwen betreft de oplevering van de verbouwing van het Topshuis voor MOBZ (Modernisering Objecten Bediening Zeeland). Vanaf maart 2009 worden daar vier sluizen centraal bediend: de Zandkreeksluis, de Grevelingensluis, de Roompotsluis en de Bergsediepsluis.

Voer- en vaartuigen

De investeringen en desinvesteringen betreffen de aankoop en afstoting/inruil van personenauto's en overige voertuigen. Er is onder meer voor € 15,4 miljoen aangeschaft aan bijzondere voertuigen zoals mobiele DRIPs en strooimachines. Daarnaast is er voor € 7,6 miljoen geïnvesteerd in vier schepen.

In 2009 is de Rijksrederij opgericht, als onderdeel van Rijkswaterstaat. De Rijksrederij beheert en onderhoudt de schepen die beschikbaar worden gesteld aan de Douane, de Kustwacht, het ministerie van LNV en Rijkswaterstaat. De vloot bestaat uit ongeveer 135 schepen voor gebruik op de Noordzee of op binnenwateren. De om niet van LNV en de Douane verkregen schepen zijn door de Rijksrederij tegen nihil in de activa opgenomen.

Vaste activa in aanbouw

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

	Zelf ontwikk. software	Gronden en gebouwen	Voer- en vaartuigen	Overige MVA	Totaal
Boekwaarde 1/1/2009	4	4.001	-	786	4.791
Mutaties 2009					
Investeringen	-	771	754	2.342	3.867
In gebruik genomen	-	-3.351	-	-786	-4.137
Totaal mutaties 2009	-	-2.580	754	1.556	-270
Boekwaarde 31/12/2009	4	1.421	754	2.342	4.521

Financiële vaste activa

Het verloop van de financiële vaste activa is als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Vordering op moederdepartement
Stand per 1/1/2009	136.986
Overgeboekt naar kortlopende vorderingen (aflossing 2010)	11.499
Stand per 31/12/2009	125.487

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Het kortlopende deel (€ 11,5 miljoen) is opgenomen onder de debiteuren. Het langlopende deel wordt met ingang van 2009 in 15 jaar afbetaald door het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

Flottende activa

Debiteuren

De specificatie van de dubieuze debiteuren luidt als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Stand per 31/12/2009	Stand per 31/12/2008
Debiteuren derden en personeel	34.537	36.038
Debiteuren overige ministeries	4.658	1.821
Debiteuren ministerie VenW	11.601	1.411
Totaal debiteuren	50.796	39.270
Voorziening dubieuze debiteuren	-14.935	-13.524
Totaal debiteuren incl. voorziening	35.861	25.746

Overige vorderingen en overlopende activa

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

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Stand per 31/12/2009	Stand per 31/12/2008
Vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen	40.665	42.442
Betaalde waarborgsommen	195	209
Totaal	40.860	42.651

De debiteuren zijn per eind 2009 circa € 10 miljoen hoger dan per eind 2008, grotendeels vanwege het kortlopende deel van de vordering op het ministerie van Verkeer en Waterstaat (€ 11,5 miljoen).

Het verloop van de voorziening debiteuren is als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Voorziening dubieuze debiteuren
Stand per 1/1/2009	-13.524
Dotatie 2009	-1.688
Onttrekking 2009	277
Stand per 31/12/2009	-14.935

MIRT projecten

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:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1 miljoen

	Stand per 1/1/2009	Uitgaven 2009	Opgeleverd 2009	Stand per 31/12/2009
Beneluxmetro	656	-		656
Rijksweg 73/74	732	63		795
Deltaplan Grote Rivieren	637	19		656
Noord-Zuidlijn Noord-WTC	573	101		674
Rijksweg 2 Holendrecht	543	294		837
Oosterschelde	328	59		387
Rijksweg 2 Tangent Eindhoven	338	185		523
Grensmaas/Zandmaas	288	32		320
Projecten Ruimte voor de Rivier	164	129		293
Rijksweg 2 Everdingen	140	153		293
Overige projecten	1.983	1.250	247	2.986
Totaal	6.382	2.285	247	8.420

De in 2009 opgeleverde projecten betreffen onder meer:

- Vispassages Grave en Borgharen
- Rijksweg 7 Zuidelijke ringweg Groningen
- Rijksweg 12 Veenendaal-Ede

Eigen vermogen

Het verloop van het eigen vermogen is als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Stand per 1/1/2009	Toevoeging 2009	Onttrekking 2009	Stand per 31/12/2009
Wettelijke reserve zelfontwikkelde software	158	-	-87	71
Exploitatiereserve	50.012	87	-28.353	21.746
Nog te verdelen resultaat	-28.353	37.663	28.353	37.663
Totaal eigen vermogen	21.817	37.750	-87	59.480

Het resultaat heeft voor een deel van € 15 miljoen betrekking op de Rijksrederij. De aan LNV en de Douane doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor het gebruik van de schepen van de Rijksrederij worden bepaald op basis van vervangingswaarde, terwijl schepen op historische kostprijs zijn gewaardeerd. Het positieve resultaat dat als gevolg van dit verschil is ontstaan (€ 12 miljoen) zal worden aangewend voor aanschaf van nieuwe schepen en voor levensduurverlengend onderhoud.

Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen is als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Voorziening arbeidsvoorwaardenverschillen
Stand per 1/1/2009	-
Dotatie 2009	2.475
Onttrekking 2009	-307
Stand per 31/12/2009	2.168

Bij de vorming van de Rijksrederij in 2009 is de voorziening arbeidsvoorwaardenverschillen ontstaan als gevolg van de arbeidsvoorwaardenverschillen voor het personeel dat naar Rijkswaterstaat is overgekomen.

De dotatie bestaat uit bijdragen van de Douane (€ 1 miljoen) en LNV (€ 1,5 miljoen).

Langlopende schulden

Opgenomen leningen ministerie van Financiën

Onder de langlopende schulden 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 ter financiering van 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).

Kortlopende schulden

Crediteuren

De specificatie van de crediteuren luidt als volgt:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Stand per 31/12/2009	Stand per 31/12/2008
Crediteuren lagere overheden/derden	60.188	118.733
Crediteuren overige ministeries	1.440	693
Crediteuren ministerie VenW	892	40
Te verw. betalingen/verrekeningen	12.366	8.000
Totaal	74.886	127.466

De relatief hoge stand per 31 december 2008 is mede veroorzaakt door een aantal zeer grote facturen waaronder een factuur van € 29 miljoen ten behoeve van de overdracht van de N273 en een factuur van € 23 miljoen voor de afkoopsom van de veren over de Bergsche Maas. Deze zijn in 2009 betaald. De relatief lage stand eind 2009 is onder andere het gevolg van de sturing op de verbetering van het betaalgedrag binnen Rijkswaterstaat.

Overige schulden en overlopende passiva

De overige schulden en overlopende passiva zijn als volgt opgebouwd:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Stand per 31/12/2009	Stand per 31/12/2008
Nog te betalen vakantiegeld (incl. soc. lasten)	19.772	18.821
Vooruit ontvangen en nog te betalen	173.387	288.903
Gelden in depot	2.888	4.710
Nog te betalen eindejaarsuitkering	2.892	1.800
Leningen o/g < 1 jaar	43.226	40.673
Af te dragen omzetbelasting	2.889	1.044
Totaal	245.054	355.951

De daling van de balanspost vooruit ontvangen en nog te betalen bedragen met circa € 116 miljoen wordt verklaard door:

- Verrekening van de in 2008 vooruit ontvangen bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van € 200 miljoen, minus.
- Een verhoging van € 62 miljoen voor nog te ontvangen facturen en een verhoging van € 22 miljoen voor overige overlopende posten.

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 zogenoemde 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 ofwel geactiveerd als reeds uit te voeren werkzaamheden ofwel gepassiveerd als nog uit te voeren werkzaamheden.

In 2008 zijn minder onderhoudskosten gemaakt dan hiervoor aan opbrengsten was ontvangen. Hierdoor resteerde eind 2008 een saldo nog uit te voeren werkzaamheden van € 37,5 miljoen. Deze werkzaamheden zijn in 2009 uitgevoerd. In 2009 zijn wederom minder onderhoudskosten gemaakt dan hiervoor aan opbrengsten is ontvangen. Het resterende saldo van € 187 miljoen is gepassiveerd op de balans als nog uit te voeren werkzaamheden en zal in 2010 benut worden.

Voor in totaal € 151,2 miljoen aan ontvangen bijdrage voor beheer en onderhoud wordt doorgeschoven naar 2010. Het betreft onder meer:

- De projecten Centrale op Orde en NDW (€ 14,6 miljoen)
- Pluspakket: Vlot, veilig, bodem en ontsnippering (€ 27,0 miljoen)
- Onderhoud natte kunstwerken (€ 9,0 miljoen)
- NOMO achterstallig onderhoud vaarwegen (€ 16,3 miljoen)
- Zandsuppleties (€ 65,0 miljoen): Binnen het gesloten contract met de aannemer is het mogelijk om de werkzaamheden over een periode van twee jaar uit te spreiden. Van het voor 2009 beschikbare bedrag van € 65 miljoen is in 2009 13 miljoen aanbesteed ten behoeve van suppleties in Zeeuws-Vlaanderen. Realisatie hiervan vindt plaats in 2010. Ten aanzien van de resterende € 52 miljoen is besloten 30 miljoen aan een zandmotor te besteden en € 22 miljoen euro te gebruiken om het zandsuppletieprogramma dat voor 2011 was voorzien naar voren (2010) te halen. De aanbesteding van de zandmotor is gepland in 2010.
- Enkele planstudies, B&O-, GVO- en fileproof-projecten (€ 19,3 miljoen)

Verder wordt € 25,6 miljoen van de ontvangsten uit 2009 in 2010 ingezet voor versnellen van onderhoud aan bestaande tunnels.

Ook is er een aanbestedingsmeevaller op het budget voor vorstschade van € 9,8 miljoen. Dit geld wordt aangewend voor de financiering van het amendement Koopmans en Roefs (11 december 2009), waarmee aan een aantal regionale projecten een impuls wordt gegeven.

MIRT-projecten

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.

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 en leveranciers. De uitkomst van de geschillen is onzeker.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2008 toegezegd een bedrag ter grootte van de afgeboekte voorziening materieel toe te voegen, circa € 110 miljoen, aan de reguliere bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, verdeeld over de komende tien jaar. In 2009 is hiervan € 10 miljoen ontvangen.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen

Bij een aantal diensten van Rijkswaterstaat hebben aannemers en leveranciers 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 circa € 523 miljoen. Een bedrag van ca. € 60 miljoen heeft betrekking op in 2010 aflopende contracten.

Toelichting op de Staat van baten en lasten

Baten

De totale opbrengsten zijn als volgt te verdelen:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1.000

	Opbrengsten 2009
Opbrengsten beheer en onderhoud	1.281.685
Opbrengsten ter dekking van overige kosten	1.189.483
Totaal	2.471.168

Reden voor deze uitsplitsing is dat alleen het saldo van de kosten en opbrengsten ter dekking van de overige kosten is opgenomen als saldo baten en lasten. Het saldo van de kosten en opbrengsten beheer en onderhoud wordt geactiveerd op de balans, toegelicht bij de nog uit te voeren werkzaamheden beheer en onderhoud.

Opbrengst ministerie van Verkeer en Waterstaat

De opbrengst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat over 2009 bedraagt in totaal € 2.328,0 miljoen.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Alle bedragen zijn vermeld in eenheden van € 1 miljoen

	2009
In 2008 vooruitontvangen bijdrage ministerie van Verkeer en Waterstaat	200,0
In 2008 ontvangen bijdrage voor nog uit te voeren werkzaamheden 2009	37,5
In eerdere jaren ontvangen bijdrage ministerie van Verkeer en Waterstaat voor Deltares	1,1
In 2009 ontvangen bijdrage ministerie van Verkeer en Waterstaat voor Deltares	1,0
In 2009 ontvangen bijdrage ministerie van Verkeer en Waterstaat	2.275,0
Reeds ontvangen bijdrage voor nog uit te voeren werkzaamheden 2010	-186,6
Totaal opbrengst ministerie van Verkeer en Waterstaat	2.328,0

Opbrengsten overige ministeries

De opbrengsten overige ministeries betreffen met name opbrengsten in het kader van de Rijksrederij (circa € 25,7 miljoen).

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten van € 90 miljoen bestaan voor een groot deel uit vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen (circa € 22 miljoen) en opbrengsten in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (circa € 15 miljoen). Verder betreft het met name bijdragen van provincies en gemeenten voor diverse uitgevoerde werkzaamheden, zoals verkeersmanagement (Verkeerscentrum Nederland), informatie over files, wegwerkzaamheden, omleidingen, evenementen, incidenten en rijstrookafsluitingen (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) en gladheidsbestrijding.

Rentebaten

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

Bijzondere baten

De bijzondere baten betreffen onder meer een restitutie van te veel betaalde energiebelasting (€ 10,3 miljoen), een btw-restitutie op basis van een suppletieaangifte over voorgaande jaren (€ 5,0 miljoen) en boekwinsten uit verkoop van activa (€ 1,5 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.

Kosten personeel

De personele kosten zijn € 38 miljoen hoger dan in 2008. Dit is naast het vervullen van vacatures en de overname van personeel als gevolg van de start van de Rijksrederij, tevens een gevolg van de stijging van de sociale lasten. De salariskosten bedragen in 2009 € 503,3 miljoen en de sociale lasten € 107,6 miljoen. Het gemiddeld aantal medewerkers is ten opzichte van 2008 gestegen van 9.083 naar 9.202. Deze stijging is grotendeels veroorzaakt door de oprichting van de Rijksrederij, waarbij 110 medewerkers van het ministerie van LNV en van de Douane naar Rijkswaterstaat zijn overgegaan.

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 2009 zijn de kosten € 13 miljoen lager dan in 2008. Dit betreft een daling van € 6,3 miljoen van de ICT-kosten, een daling van € 7,6 miljoen van de overige bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, een stijging van € 7,0 miljoen voor exploitatiekosten van de vloot wegens de komst van de Rijksrederij, een daling van € 3,0 miljoen van de overige onderhoud- en exploitatiekosten en een daling van € 3,0 miljoen van de uitbestedingskosten. De stijging van de kosten van de vloot wordt ruimschoots gecompenseerd door de stijging van de opbrengsten. De daling van de overige materiële kosten is het positieve resultaat van versterkte sturing op kostenreductie.

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.

Dotaties aan voorzieningen

Deze bestaan uit de dotatie aan de voorziening arbeidsvoorwaardenverschillen (€ 2,5 miljoen) en de dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren (€ 1,7 miljoen).

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten zijn grotendeels veroorzaakt door boekverliezen wegens het afstoten van vaste activa (€ 1,1 miljoen).

Saldo van baten en lasten

In 2009 is sterk gestuurd op kostenreductie om na het negatieve resultaat in 2008 met het positieve resultaat 2009 de exploitatiereserve weer op zodanig niveau te krijgen, dat de bufferfunctie van deze reserve gewaarborgd wordt.

Het positieve saldo van baten en lasten is € 37,7 miljoen. Hiervan heeft € 15 miljoen betrekking op de Rijksrederij.

Toelichting op het Kasstroomoverzicht

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2009 uit de reguliere bedrijfsvoering.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de boekwaarden 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 toe te voegen aan de exploitatiereserve. Hierbij dient wel te worden vermeld dat € 15 miljoen betrekking heeft op de Rijksrederij en dat daarvan € 12 miljoen aangewend zal worden voor aanschaf van nieuwe schepen en voor levensduur verlengend onderhoud.

Status financiële verantwoording

De financiële verantwoording van Rijkswaterstaat, zoals opgenomen in dit jaarverslag, maakt onderdeel uit van de financiële verantwoording 2009 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Algemene Rekenkamer, die deze verantwoording jaarlijks onderzoekt, zal uiterlijk 19 mei 2010 zijn 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 2009 van het agentschap Rijkswaterstaat gecontroleerd. Deze financiële overzichten bestaan uit:

- de jaarrekening 2009 bestaande uit de gespecificeerde staat van baten en lasten over 2009, de balans per 31 december 2009, het kasstroomoverzicht over 2009, alsmede de daarbij behorende toelichtingen;
- de in de bedrijfsvoeringparagraaf van dit jaarverslag opgenomen rapportage over de comptabele rechtmatigheid van de uitkomsten van de begrotingsuitvoering over 2009.

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 2009 en van de baten en lasten over 2009 als van de comptabele rechtmatigheid van de baten, lasten en balansmutaties over 2009 in overeenstemming met de Regeling baten-lastendiensten 2009 en de specifiek voor Rijkswaterstaat hierop door het ministerie van Financiën toegestane afwijkingen.

Den Haag, 8 maart 2010

Auditdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat



P. Scholte RA

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 Noord-Nederland

Zuidersingel 4
8911 AV Leeuwarden
Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden
Telefoon 058 234 43 44

Rijkswaterstaat Oost-Nederland

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

Rijkswaterstaat Noord-Brabant

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

Rijkswaterstaat Limburg

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

Rijkswaterstaat Zeeland

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

Rijkswaterstaat Zuid-Holland

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

Rijkswaterstaat Noord-Holland

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

Rijkswaterstaat Utrecht

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

Rijkswaterstaat IJsselmeergebied

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

Rijkswaterstaat Noordzee

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

Rijkswaterstaat Data-ICT-Dienst

Derde Werelddreef 1
2622 HA Delft
Postbus 5023, 2600 GA Delft
Telefoon 015 275 75 75

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en scheepvaart

Van den Burghweg 1
2628 CS Delft
Postbus 5044, 2600 GA Delft
Telefoon 088 798 22 22

Rijkswaterstaat Dienst Infrastructuur

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 20000, 3502 LA Utrecht
Telefoon 088 797 21 11

Rijkswaterstaat Corporate Dienst

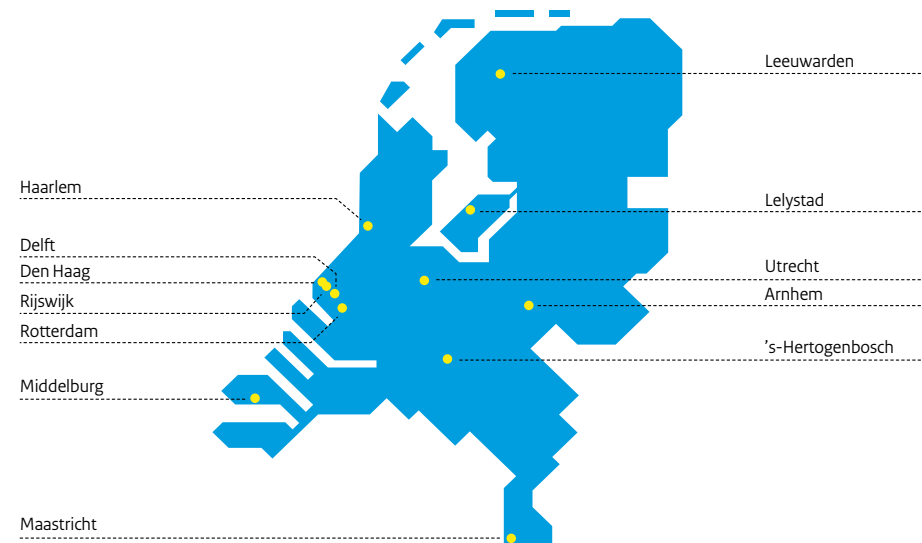
Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232, 3500 GE Utrecht
Telefoon 088 797 11 11

Rijkswaterstaat Waterdienst

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

Rijkswaterstaat Ruimte voor de Rivier

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 24103, 3502 MC Utrecht
Telefoon 088 797 29 00



2009 in foto's / 2

15. Om groeiende verkeersstromen het hoofd te bieden wordt de Randweg Eindhoven (A2) uitgebreid naar 4x2 rijstroken. Doorgaand verkeer wordt gescheiden van verkeer met bestemming Eindhoven.

16. Rijkswaterstaat organiseert de derde Spiegeldag voor beroeps- en recreatieschippers.

17. Het tweede deel van de Pleijdijk en het gemaal zijn voltooid. Hiermee wordt de eerste fase van het Ruimte voor de Rivier-project Hondsbroeksche Pleij afgerond.

18. Doel van Superstil Wegverkeer is vier decibel geluidsvermindering ten opzichte van de stilste wegdekken, zoals tweelaags ZOAB.

19. De laatste zeven kilometer van de A4 tussen Delft en Schiedam komt er. Op 3 september hakken de ministers Eurlings en Cramer samen met de regionale bestuurders de knoop door.

20. Minister Eurlings start de aanleg van spitsstroken op de A9 Holendrecht-Diemen, één van de dertig Spoedaanpak projecten.

21. Rijkswaterstaat Zeeland en Heijmans Infra Management B.V. ontvangen de eerste Nederlandse Bouwpluim, voor hun gezamenlijke project 'Beheer en onderhoud Rijkswegen Zeeland'.

22. Realisatie Landelijk Meetnet Water (LMW). Dit meetnet

levert doorlopend informatie over de actuele waterpeilstand van de Nederlandse kust- en binnenwateren.

23. Rijkswaterstaat start met het baggeren van het Amsterdam-Rijnkanaal, Lekkanaal en Merwedekanaal.

24. Per november vertoont Rijkswaterstaat reistijden op informatieborden boven de snelwegen in de provincies Utrecht en Zuid-Holland.

25. BEREIK! is een samenwerkingsorganisatie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, stadsgebied Haaglanden, stadsregio Rotterdam, de gemeenten Den Haag en Rotterdam.

26. Officiële oprichting van de Rijksrederij. Beheert en onderhoudt de specialistische schepen van de Douane, Kustwacht, het ministerie van LNV en Rijkswaterstaat.

27. Herstelwerkzaamheden staalconstructie Galecopperbrug A12 en vervangen asfalt.

28. Start bouw Tweede Coentunnel en aanleg Westrandweg. De twee tunnels krijgen samen acht rijstroken.

29. Om het toenemende verkeer op te vangen wordt de A2 tussen Maarssen en knooppunt Oudenrijn verbreed. Alle op- en afritten worden vernieuwd. Er komt een landtunnel en nieuw viaduct.

Fotografie:

Scala Photography (hoofdstukfoto's en personen bij quotes)

T. Dijkstra (pag. 7, 12, 14 en 33)

T. Poortvliet (pag. 9)

B. Boekhoven (pag. 24)


L. Adriaans (pag. 25)

M. van der Weijden (pag. 26)

J. van der Wielen (pag. 35)

Fasting Fotografie (pag. 36)

Rijkswaterstaat (overige foto's)



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

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

mei 2010 | CD0510ZH012