

jaarbericht 1985



INHOUD

Ten geleide	5
Nederland en de Rijkswaterstaat	7
Inleiding	7
Ontwikkelingen	8
Rol Rijkswaterstaat	9
Ruimte blijft nodig	10
Wijzigingen in de organisatie	11
Ontwikkelingen in het organisatiebeleid	11
Besturing Rijkswaterstaat	11
Operatie Drieluik, Waterhuishouding	11
Bovenrivieren en Gelderland	11
Hoofddirectie van de Waterstaat	11
Waterbeheer	15
Het jaar 1985 hydrologisch gezien	15
Omgaan met water	15
Onderwaterproblematiek	15
Verontreiniging	16
Financiering waterkwaliteitsbeheer	17
Noordzeebeleid	17
Vaarwegen en havens	19
Zeehavenaangelegenheden	19
Structuurschema Vaarwegen (SVW)	19
Meerjarenprogramma Scheepvaartwegen	19
Zesbaksduwvaart	20
Rationalisatie beheer vaarwegen	20
Onderzoek scheepvaart	21
Werken in de natte sector	23
Oosterschelde	23
De kust	23
Rivierdijkversterkingen	24
Muskusrattenbestrijding	24
Werken ten behoeve van de scheepvaart	24
Berging baggerspecie	24
Werken voor de civiele verdediging	25
Verkeers- en Vervoerbeleid	27
In 1985 opengestelde rijkswegen	27
Rijkswegenfonds	27
Studies	27
Bewegwijzering	28
Wet Uitkeringen Wegen	28
Stedelijk verkeer	29
Fietsbeleid	29
Veerdiensten	29
Carpooling	29
Internationale aangelegenheden	30
Export van know-how en internationale samenwerking	30
Het Rijnoverleg	30
Europese Gemeenschappen	30
Centrale Commissie voor de Rijnvaart	30
Internationaal overleg natte werken	31

Waterstaatwetgeving	33
Waterschapswet	33
Scheepvaartverkeerswet	33
Wet op de Waterhuishouding	33
Wet verontreiniging oppervlaktewateren	33
Grondwaterwet	33
Wet bestrijding ongevallen Noordzee	34
Bijzonder reglement kleine vaartuigen	34
Overdrachten en indijkingen	34
Provincie Flevoland	35
Structurele zaken	36
Integratie infrastructuur	36
Voorlichtingscentra	36
Ontgrondingen	36
Alternatieve materialen	37
Milieubeleid	37
Planologie	37
Wetenschapsbeleid	38
Bedrijfseconomische en algemene zaken	39
Financiën	39
Bedrijfsvoering	39
Uitbesteding	39
Informatievoorziening en automatisering	40
Huisvesting	41
Materieel	41
Aanbestedingsbeleid en bestekszaken	43
Aanbestedingsbeleid	43
Besteksadministratie	43
Rationalisatie en automatisering wegebouw (RAW)	43
De Rijkswaterstaat en de begroting	45
Personeel	47
De 2%-operatie en arbeidsduurverkorting	47
Formatiezaken	47
Beknopt overzicht van de voornaamste activiteiten van de directies en diensten van de Rijkswaterstaat	48
Directie Groningen	49
Directie Friesland	50
Directie Drenthe	51
Directie Overijssel	52
Directie Gelderland	53
Directie Utrecht	54
Directie Noord-Holland	55
Directie Zuid-Holland	56
Directie Zeeland	58
Directie Noord-Brabant	59
Directie Limburg	60
Directie Noordzee	61
Directie Bovenrivieren	62
Directie Benedenrivieren	63
Directie Zuiderzeewerken	64
Directie Sluizen en Stuwen	65
Directie Bruggen	66
Deltadienst	67
Dienst Getijdewateren	68
Dienst Binnenwateren/RIZA	69
Dienst Verkeerskunde	71
Dienst Weg- en Waterbouwkunde	72
Dienst Informatieverwerking	73
Meetkundige Dienst	75
Beeldverantwoording	76

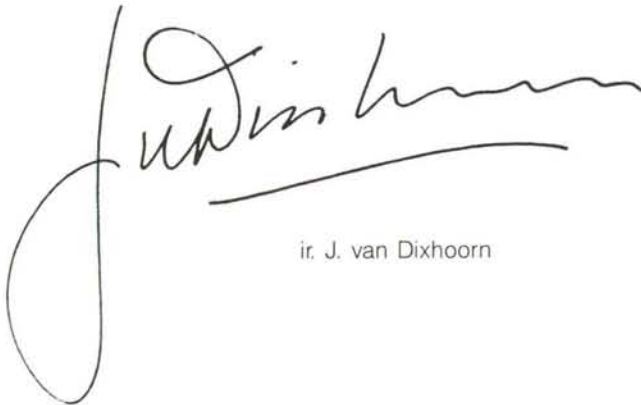
Ten Geleide

Voor u ligt het jaarbericht 1985. Het is een verslag van de activiteiten van de Rijkswaterstaat in het afgelopen jaar. Daarnaast wordt aangestipt waaraan op dit moment wordt gewerkt. U kunt dit bericht beschouwen als een verantwoording van hoe dit onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de haar toegewezen middelen besteedde.

Het leek een goed idee het jaarbericht te laten beginnen met een verhandeling over de plaats van Rijkswaterstaat in de Nederlandse samenleving. Deze doet ons tegelijkertijd beseffen hoe uitermate belangrijk het voor ons grondgebied is dat er voortdurend zorg wordt besteed aan de veiligheid tegen het water en aan de infrastructuur die verkeer en vervoer mogelijk maakt.

Vele objecten - binnen Rijkswaterstaat spreken we van kunstwerken - hebben al zo'n ouderdom, dat zij voor grote "onderhoudsbeurten" of zelfs voor renovatie in aanmerking komen. De programma's voor de versterking van dijken en voor het opheffen van knelpunten voor het vervoer en verkeer lopen nog vele jaren. De kreet "Nederland is af" die wel wordt geroepen, is dus onjuist. We moeten ons juist moeite getroosten om te zorgen dat Nederland zijn voor-aanstaande plaats in Europa op vervoergebied kan behouden. Aan de inzet van Rijkswaterstaat zal dit niet liggen.

De directeur-generaal van de Rijkswaterstaat,

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'ir. J. van Dixhoorn'. The signature is written in a cursive, flowing style with a prominent loop on the left side.

ir. J. van Dixhoorn



Het steeds terugkerend gevecht tegen het water, weer is een dijkverbetering nodig ter bescherming van het kostbare land. De opname toont de werkzaamheid aan de dijk op het voormalige eiland Marken.

NEDERLAND EN DE RIJKSWATERSTAAT

Inleiding

Leven in Nederland is in veel opzichten een voorrecht. Dat is wel eens anders geweest. 2000 jaar geleden schreef de Romein Plinius over onze streken: "Daar leeft een armzalig volk op door hen met de handen opgeworpen hoogten waarop zij hun hutten gebouwd hebben. Zeevarenden gelijk als het water de omgeving bedekt, maar schipbreukelingen als de wateren teruggeweken zijn en zij rondom hun hutjes de vissen najagen die met het water trachten weg te vluchten". Sindsdien is er het een en ander gedaan om de toestand te verbeteren. In het aan Nederland gewijde nummer (augustus 1985) van het uit hetzelfde land komende blad "Abitare" wordt met instemming een verre nazaat van Plinius geciteerd: "Als we bedenken dat zo'n gebied een van de vruchtbaarste, rijkste en best georganiseerde landen in de wereld geworden is, dan begrijpen we de betekenis van het gezegde dat Holland door de mens zelf bevochten is. Maar we moeten daaraan toevoegen: het is een continu gevecht".

De geografische positie van Nederland vormt tegelijkertijd zijn kracht en zijn kwetsbaarheid. De kracht is in de eerste plaats de gunstige ligging voor handel en transport. Maximale bereikbaarheid over zee en de ontsluiting van veel economische centra in eigen land en de rest van Europa door een goed stelsel van (vaar)wegen. Dit maakt de transportsector tot een economische factor van belang (7% van het nationaal inkomen, 7% van de werkgelegenheid, 7% van de uitvoer). De ligging in de delta en het stelsel van waterwegen maakt ook een goede zoetwatervoorziening mogelijk, waardoor bijv. de landbouw in droge tijden in Nederland veel minder problemen heeft dan in de omliggende landen (landbouw en visserij: 5% van het nationaal inkomen, 6% van de werkgelegenheid, 5% van de uitvoer).

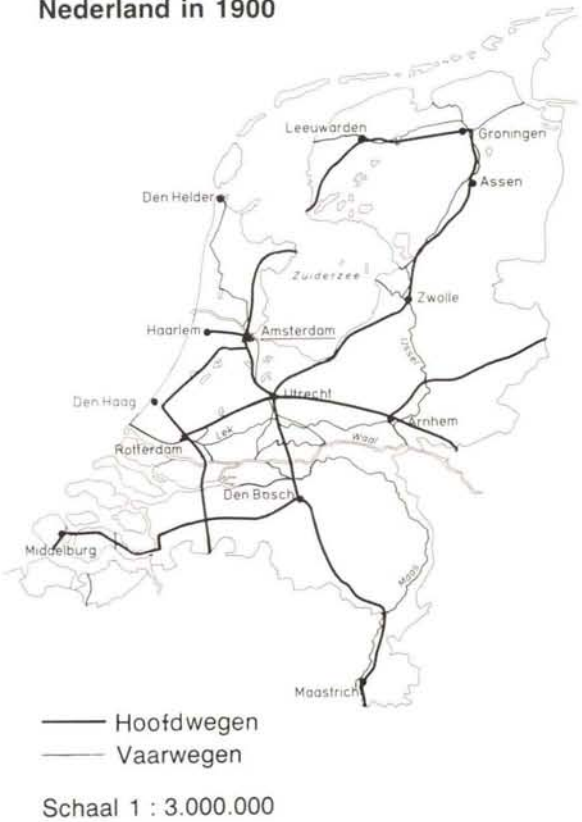
De kwetsbaarheid uit zich m.n. in het overstromingsgevaar vanuit zee en vanuit de rivieren, iets wat onze voorouders door schade en schande hebben moeten leren. Behalve voor overstromingen is ons land ook kwetsbaar voor door het water meegevoerde verontreinigingen.

Nederland omstreeks het jaar 0



Schaal 1 : 3.000.000

Nederland in 1900



— Hoofdwegen
 - - - Vaarwegen

Schaal 1 : 3.000.000

Een groot deel van die verontreinigingen is gebonden aan sediment dat zich in onze rivierdelta afzet, waardoor de onderwaterbodems structureel vervuild raken en watersystemen ontregeld worden. Een nieuw soort kwetsbaarheid is ontstaan door de grote bevolkingsdichtheid (die deels ook weer een gevolg is van de gunstige ligging). Het daarmee gepaard gaande ruimtegebrek heeft ertoe geleid dat aanleg en uitbreiding van infrastructuur steeds moeilijker te realiseren is. Het gebruik van m.n. de droge infrastructuur is sterk toegenomen, waardoor deze zeer congestiegevoelig is. De bereikbaarheid van de economische centra is daarmee in het geding.

2000 jaar ploeteren hebben laten zien dat Nederland nooit af is, en dat het voortdurend nodig is de kracht uit te buiten en de kwetsbaarheid te verminderen. Brugge bijv. is nu een bijzonder aardig stadje. 500 jaar geleden was het de belangrijkste haven van West-Europa, maar de verzanding van het Zwin maakte daar een eind aan. Amsterdam groef zich tot driemaal toe een weg naar zee (de kosten-batenanalyse was nog niet uitgevonden) en doet nog steeds mee. Ook de leidende positie van Rotterdam is te danken aan een investeringsbeleid dat vaak dwars tegen het economisch getij ingaat.

Ontwikkelingen

De westerse samenleving evolueert van een industriële naar een informatiemaatschappij. Dat betekent niet dat er minder goederen geproduceerd, laat staan getransporteerd worden. (De overgang van een agrarische naar een industriële samenleving ging ook niet gepaard met een afnemende voedselproductie, integendeel, maar in plaats van 90% toen is nu nog maar 5% van de beroepsbevolking daarmee bezig). Wel zijn bijv. verschuivingen te zien van het zwaartepunt van industriële activiteiten van landen rond de Noord-Atlantische Oceaan naar die rond de Stille Oceaan. Op kleinere schaal is zo'n verschuiving aan de gang van het Ruhr-gebied naar Zuid-Duitsland.

Voorlopig zijn dit relatieve verschuivingen; ook in de oude centra is nog groei. Het is wel zaak in eigen land op dergelijke verschuivingen tijdig te reageren. Een ontwikkeling binnen het **vervoer** zelf is dat transport en distributie steeds meer worden gezien als samenhangende activiteitenketen, uitgevoerd door specialistische bedrijven. Deze ontwikkeling wordt geïntensiveerd door zaken als automatisering en containerterminals. Deze ketenbenadering betekent dat minder nadruk komt te liggen op kosten en kwaliteit van de afzonderlijke transportsystemen maar juist op het totaal van de logistiek, waarbij informatica een grote rol speelt. Vergeleken met concurrerende landen loopt Nederland nog niet erg voorop bij deze ketenbenadering. Als Nederland zijn positie als handels- en doorvoerland wil behouden zal Nederland een aantrekkelijk totaalpakket van land-, spoor-, water- en luchtwegen moeten blijven aanbieden. De ligging aan de Rijnmond kan uitgebuit worden door optimalisering van de Rijnvaart d.m.v. bijvoorbeeld informatienetwerken. Een gelukkige omstandigheid is dat de Main-Donauverbinding het achterland nog vergroot (gateway-functie). Ook Schiphol heeft een gateway-functie. Daarvoor zal tevens het land- en spoorwegennet up to date moeten blijven; de kans dat de concurrentiepositie van bijv. Antwerpen in de stukgoed-doorvoer naar Zuid-Duitsland gunstiger wordt, is zeer reëel, niet alleen door de gunstiger uitgangspositie, maar ook door een aantrekkelijker wegennet.

Grote infrastructurele werken in de **vaarwegen** worden voorlopig niet voorzien. Het accent ligt op renovatie, wegnemen van knelpunten en aanpassing aan de eisen van de tijd. Wanneer bijvoorbeeld de sluisen in IJmuiden niet grondig aangepakt worden, wordt Amsterdam binnenkort onbereikbaar voor grote schepen, óf krijgt de stad onbedoeld toch een open vaarweg naar zee. Het niveau van de investeringen is nu duidelijk te laag om te vervangen wat versleten is. De kwaliteit van het **hoofdwegennet** voldoet thans niet aan de minimeisen die daaraan zijn gesteld doordat het verkeer op deze wegen het hardst groeit. Indien de economie enigszins blijft aantrekken, zal bij het huidige budget voor



Stuw bij Hagestein, een voorziening ten behoeve van de waterhuishouding.

aanleg en uitbreiding rond de eeuwwisseling het aantal filepunten zelfs nog groter zijn dan thans. Deze problematiek zou kunnen worden opgelost met een accijnsverhoging van enkele centen per liter brandstof. Doordat bij de Rijkswegen voorrang wordt gegeven aan het onderhoud wordt dit ook bij het geplande budget op voldoende niveau gehandhaafd. De financiering van de **wegenzorg door lagere overheden** (WUW)* is reeds jarenlang een weerbarstige problematiek. Het is thans de vraag of een budgettaire neutrale sanering haalbaar is. Het Rijk wordt aangesproken op achterstand in de wegzorg van lagere overheden door een achterlopende ontwikkeling van het WUW-budget. De verkeersontwikkeling en het ruimtelijke beleid vragen voorts om meer investeringen in **stedelijke wegprojecten** die door het Rijk zouden moeten worden gesubsidieerd.

Bij de **waterhuishouding** gaat het om de aan- en afvoer van water en om de zorg voor goed water. O.a. op basis van de PAWN-studie (policy analysis for the watermanagement of the Netherlands) worden voor de aan- en afvoer alleen kleine aanpassingen aan de infrastructuur voorzien. De bestaande infrastructuur kan echter beter worden benut, waardoor de produktiviteit van de watersystemen toeneemt. Goed water vindt iedereen belangrijk maar niet iedereen heeft er evenveel geld voor over. Duidelijk is wel dat de huidige WVO**-inspanningen niet meer voldoende zijn om aan de evoluerende milieudoelstellingen te voldoen en dat bijv. ook de onderwaterbodems aangepakt moeten worden. De **waterkeringen** vormen een verzekering tegen overstromingen van grote delen van Nederland. De premie is laag; minder dan een half promille van het beschermd vermogen. Die premie zullen we moeten blijven betalen als we massale emigratie afwijzen. Het huidige aanpassingsprogramma van zee- en rivierdijken loopt tot het eind van deze eeuw. Gezien de ontwikkeling m.b.t. de zeespiegelrijzing zal de inspanning op termijn zeker niet minder worden.

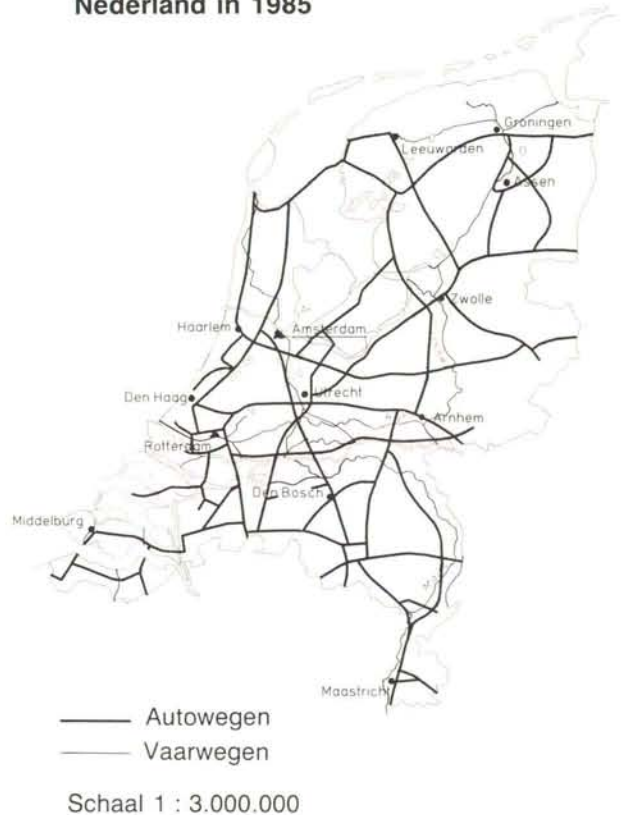
Rol Rijkswaterstaat

Ongeveer 20% van het oppervlak van Nederland is water, of staat in ieder geval geregeld onder water, zoals de platen in de Waddenzee. Van deze 20% wordt driekwart beheerd door de Rijkswaterstaat. Daarnaast wordt het Nederlandse deel van het Continentaal Plat beheerd door Rijkswaterstaat. Bij dit beheer dient een evenwichtige belangenbehartiging (bijv. landbouw, industrie, visserij, scheepvaart) plaats te vinden. De meer dan 800 km bevaarbare rivieren worden geheel door Rijkswaterstaat beheerd; van de meer dan 3000 km kanalen beheert Rijkswaterstaat slechts 40%. Van het totale vervoer per binnenschip gaat desondanks ca. 90% over Rijkswater, voor het vervoer per zeeschip is dat 100%. Al dat water (meren, rivieren, kanalen, estuaria) wordt ingedeeld door middel van dammen, dijken en stuwen, hetzij om het water tegen te houden, hetzij om het juist vast te houden. Zo'n 200 sluizen, beheert door Rijkswater staat, zorgen voor de noodzakelijke verbindingen tussen de gescheiden wateren. Van het wegennet beheert Rijkswaterstaat ca. 10% waarover 10% van het totale verkeer gaat. De helft van dit verkeer bestaat uit productief zakelijk personenvervoer en

goederenvervoer. Van het binnenlands goederenvervoer gaat 70% over de weg; dit aandeel groeit nog steeds.

De functie van de Rijkswaterstaat ligt vooral op het vlak van de conditionering en de infrastructurering: het "bouwrijp" maken en houden voor andere activiteiten. De Rijkswaterstaat levert geen drinkwater, maar moet wel zorgen dat het rivierwater geschikt is om er drinkwater van te maken. Investeren in de economie van ons land is bij uitstek het terrein van de private sector, maar voor het transport van personen en goederen moet Rijkswaterstaat zorgen dat er een zodanige infrastructuur is dat die de economische ontwikkeling stimuleert. Het scheppingsverhaal van de Nederlanders die hun "eigen land gemaakt hebben" is dus voor Rijkswaterstaat vooral een voorwaardenscheppingsverhaal. Een goede infrastructuur is een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde voor economische ontwikkelingen. Omkering van deze stelling geeft meer duidelijkheid: het afwezig zijn van een goede infrastructuur belemmert in elk geval de economische ontwikkeling. Het wegnemen van knelpunten heeft daarbij de eerste prioriteit, waarbij ook de veiligheid een grote rol speelt. De Rijkswaterstaat heeft niet alleen de zorg voor infrastructuur in eigen beheer maar ook als subsidiegever aan lagere overheden, vooral in de wegensector.

Nederland in 1985



* Wet Uitkeringen Wegen

** Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren

Voor het beheer en het gebruik van de infrastructuur is ook **regelgeving** nodig. Daarom wordt er hard aan gewerkt de wetgeving aan nieuwe ontwikkelingen aan te passen. Instandhouding van de infrastructuur vergt **onderhoud**. Evenals bijv. bij het schilderwerk van een huis hoeft dat niet allemaal ieder jaar te gebeuren, maar wel met een zekere regelmaat. Rationalisatie is hier het parool. Uitstel is in beperkte mate mogelijk maar leidt doorgaans later tot hogere kosten. Na een periodieke onderhoudsbeurt voldoet een werk weer aan de gestelde kwaliteitseisen, terwijl **instrumentatie** de capaciteit en veiligheid soms kunnen vergroten. Veroudering is echter niet onbeperkt tegen te houden en op een gegeven moment helpt onderhoud niet meer of is nieuwbouw goedkoper. Rijkswaterstaat bouwt niet voor de eeuwigheid, al denken sommigen daar wel eens anders over. Daarnaast kan infrastructuur economisch of maatschappelijk verouderd zijn. Al deze vormen van veroudering maar ook geheel nieuwe plannen als antwoord op nieuwe ontwikkelingen maken **investeringen** noodzakelijk. Daarbij is regeren ver vooruitzien gezien de vaak hoge kosten en de lange levensduur. Niet tijdig vervangen betekent potverteren, hetgeen bijv. zichtbaar wordt bij sluisen als die van Wemeldinge en in de Zuid-Willemsvaart, die met lapmiddelen gaande worden gehouden hetgeen leidt tot frequente stremmingen.

De ervaring die Rijkswaterstaat heeft opgedaan is inzetbaar op zich wijzigende taakvelden. Dit geldt ook voor taken buiten die van de Rijkswaterstaat zelf (bijv. inzet voor bodemsanering en voor het onderwijs), en ook buiten de overheid (m.n. voor export). Alleen wanneer op het eigen terrein de uitdagingen van deze tijd kunnen worden opgepakt en wanneer er voor **onderzoek** voldoende ruimte is, kunnen de vele mogelijkheden die het Rijkswaterstaatsapparaat aan onze samenleving kan bieden in stand en bij de tijd worden gehouden.

Ruimte blijft nodig

In een tijd dat de overheidsuitgaven extra kritisch worden bekeken is het logisch ook de uitgaven t.b.v. de infrastructuur onder de loupe te nemen. Een eventueel negatief effect van



Droge infrastructuur, het knoppunt A2 - A12 te Oudenrijn één van de belangrijkste punten in het hoofdwegennet.

bezuinigen uit zich niet in dezen zo snel. Het verleden laat echter zien dat onachtzaamheid op het gebied van beveiliging duur betaald moest worden. Verwaarlozing van de transportfunctie door het achterwege laten van aanpassing van de infrastructuur is een bedreiging van onze economische kracht. Gezien de belangrijke functies die het water en het transport voor onze economie hebben, kan daarentegen van een stimulerend beleid (leidend tot bijv. meer goederenvervoer via Nederland, ook bij mondiaal niet groeiend transport) juist een positieve invloed uitgaan. Een punt van aandacht vormt de verdeling van het transport over de verschillende vervoerwijzen. Zowel in het binnenlands personen- als goederenvervoer heeft er de laatste jaren een verschuiving ten gunste van het wegvervoer plaatsgevonden. Voor een deel is dat onvermijdelijk gezien het soort transport en het principe van de vrije keuze. Vervoer per schip scoort goed op punten als kosten, energieverbruik, milieu en veiligheid. De overheid wil geen dirigistische rol spelen bij het goederenvervoer, zodat één van de zeer weinige middelen om daar iets aan te sturen gevormd wordt door de infrastructuur. Door het niet voldoende aantrekkelijk houden van de scheepvaartwegen wordt het proces van verschuiving naar het wegtransport versterkt. Het voorzichtig op gang komende binnenlands containervervoer over water zal zich dan bijv. niet door kunnen zetten. Ook voor het wegverkeer zelf zijn de geplande investeringen onvoldoende om te voorkomen dat bij een groeiende economie het aantal knelpunten niet nog meer toeneemt. Het geheel van de infrastructuur kan dus een bottle-neck voor de economische ontwikkeling worden.

Voor belangrijke investeringen in de waterkeringen bleek in het verleden altijd een ramp nodig. Rampen in die sector zijn van het duidelijke soort. De gevaren van een vervuild ecosysteem en uitholling van de bedrijvigheid zijn veel sluipender. De B.V. Nederland zou echter haar traditie verloochenen als zij deze problemen niet op haar prioriteitenlijst zou hebben.



Natte infrastructuur, de Oude Maas één van de belangrijkste vaarwegen ter hoogte van de spoorbrug te Dordrecht.

WIJZIGINGEN IN DE ORGANISATIE

Ontwikkelingen in het organisatiebeleid

De zogenaamde "grote operaties" van de regering brengen veranderingen in de taakomvang en werkwijze met zich mee. Ook interne beleidsontwikkelingen houden de organisatie van de Rijkswaterstaat voortdurend onder spanning. Niettemin blijft de principe-indeling van de Rijkswaterstaat gericht op een op hoofdlijnen werkende hoofddirectie, één sterke regionale directie per provincie met een functioneel georganiseerd centraal apparaat in de provinciale hoofdstad en dienstkringen die het gehele land beslaan. Hoogwaardige specialistische diensten van beperkte omvang treden dienstverlenend en adviserend op t.o.v. hoofddirectie en regionale directies.

Hoofdlijnen van beleid zijn:

- een versterking van de regionale directies door mandatering en deconcentratie vanuit de hoofddirectie en het doorschuiven van niet-specialistische, of niet meer als zodanig aan te merken, taken van de specialistische diensten naar de regionale directies;
- een geïntegreerde besluitvorming door o.m. gelijktijdige afweging van taakgerichte, economische en sociale aspecten, via de bestaande overlegstructuur;
- een meer bedrijfsmatig aangepakte taakuitoefening.

Besturing Rijkswaterstaat

Hoofdfunctie en hoofdtaken van de Rijkswaterstaat zullen ook in de toekomst maatschappelijk relevant blijven en niet fundamenteel veranderen. Rijkswaterstaat zal structureel-organisatorisch een regionaal georganiseerde dienst blijven waar op lokaal niveau alle Rijkswaterstaatstaken worden uitgevoerd. In het kader van de besturing van de Rijkswaterstaat komt met name het functioneren van de onderlinge relaties tussen de directieraad, de regionale directies, de specialistische diensten en de hoofddirectie aan de orde. Hierin wordt ook betrokken:

- taak en rol van de directieraad als topmanagement van de Rijkswaterstaat;
- de positie en het functioneren van directieraadsleden als moderator van regionale en specialistische diensten;
- plaats en functie van de hoofddirectie in de organisatie, zowel ten opzichte van de directieraad als ten opzichte van de regionale en specialistische onderdelen en van het departement;
- de inzet van de HID's in het beleidsvormingsproces.

Het is de bedoeling dat in 1986 de discussie hierover wordt afgerond.

Operatie Drieluik/Waterhuishouding

De voornaamste kenmerken van de wijzigingen in de organisatie als gevolg van deze operatie zijn:

- de overdracht van specialistische kennis van de Deltadienst naar andere directies en diensten van de Rijkswaterstaat;
- de vorming van twee nieuwe technisch-wetenschappelijke diensten ten behoeve van onderzoek- en adviestaken op fysisch, chemisch en biologisch gebied als resultaat van een transformatie van de directie Waterhuishouding en Waterbeweging en het Rijksinstituut voor Zuivering van Afvalwater;
- de overdracht van taken van de directie Waterhuishouding en Waterbeweging en van het Rijksinstituut voor Zuivering van Afvalwater naar regionale directies.

De organisatorische aanpassingen die hiervan het gevolg waren zijn:

- met ingang van 1 oktober 1984 is de hoofdafdeling Waterbouwkundige Werken Oost van de Deltadienst ondergebracht bij de directie Zeeland als tijdelijk bouw bureau Compartimenteringswerken;
- met ingang van 1 januari 1985 is de hoofdafdeling Waterbouwkundige Werken West van de Deltadienst ondergebracht bij de directie Sluizen en Stuwen als tijdelijk bouw bureau Stormvloedkering en als aanzet voor de vorming bij deze directie van een hoofdafdeling Waterbouw.
- per 1 juli 1985 zijn ingesteld de dienst Getijdewateren en de dienst Binnenwateren/RIZA. Met ingang van die datum is het Rijksinstituut voor Zuivering van Afvalwater deel gaan uitmaken van de dienst Binnenwateren/ RIZA en is de directie Waterhuishouding en Waterbeweging opgeheven;
- per 1 juli 1985 is de Wegbouwkundige Dienst te Delft getransformeerd in de dienst Weg- en Waterbouwkunde;

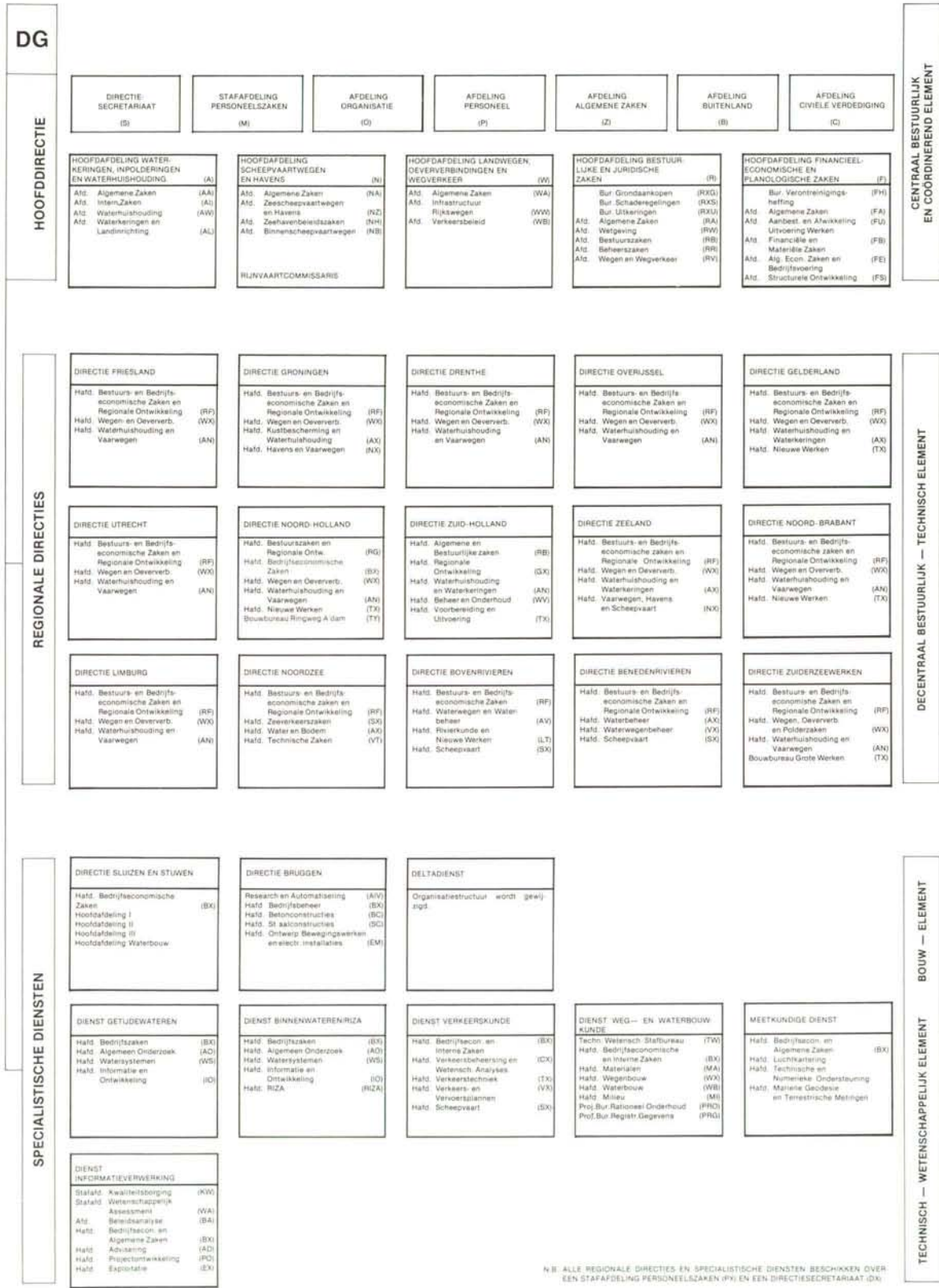
Bovenrivieren en Gelderland

De directieraad van de Rijkswaterstaat heeft op grond van daartoe strekkende rapportages op 26 augustus 1985 besloten dat de regionale directies Bovenrivieren en Gelderland zullen worden samengevoegd tot één directie Gelderland. Een en ander wordt thans verder uitgewerkt en zal in 1986 zijn beslag krijgen.

Hoofddirectie van de Waterstaat

Binnen de hoofddirectie is een aantal organisatie-aanpassingen van kracht geworden dat beoogt bij te dragen aan een effectiever bedrijfsvoering. Ook de taak en werkwijze van het managementteam is in discussie als afgeleide van de besturing van de Rijkswaterstaat. In- en externe ontwikkelingen hebben geleid tot een veranderende behoefte van het management aan ondersteuning door de organisatiefunctie. Meer aandacht zal worden geschonken aan advisering met betrekking tot beleidsontwikkeling, evaluatie en hulp bij organisatieveranderingen. Door middel van een presentatie van het beleidsplan van de afdeling Organisatie in de regio-comités zijn de dienstleidingen hiervan op de hoogte gesteld.

rijkswaterstaat



N.B. ALLE REGIONALE DIRECTIES EN SPECIALISTISCHE DIENSTEN BESCHIKKEN OVER EEN STAFDELING PERSONEELSZAKEN (PK) EN EEN DIRECTIESECRETARIAAT (DK)

Afdeling Organisatie



Door de extreme laagwaterstanden in het najaar verloor de scheepvaart veel laadvermogen. Op de voorgrond één van de vele drooggevallen plaatsen op de Waal.

WATERBEHEER

Het jaar 1985 hydrologisch gezien.

Wat betreft de totale neerslag kan 1985 worden gekarakteriseerd als een normaal jaar met evenwel een droge winter en herfst en een nat voorjaar en zomer.

De afvoercharacteristieken van Rijn en Maas vertonen een daarmee samenhangend beeld. De gemiddelde afvoer per jaar van de Boven-Rijn (ca. 2000 m³/s) week in 1985 niet veel af van het langjarig gemiddelde (ca. 2200 m³/s), maar sterke afwijkingen van de gemiddelde maandaflower traden op in januari (verlaagde afvoer), mei/juni (verhoogde afvoer) en oktober/november/december (verlaagde afvoer). Op 3 november werd te Lobith de laagste waterstand gemeten sinds honderd jaar, nl. 7,46 m + NAP, overeenkomend met een afvoer van ca. 820 m³/s. Door opgetreden wijzigingen in de bodemligging betekende dit echter geen record minimum afvoer. De Maas had te Borgharen over het jaar gezien een gemiddeld debiet van ca. 180 m³/s, tegenover een langjarig gemiddelde van 230 m³/s. Na een lage afvoer in januari traden in april t/m juni verhoogde afvoeren op, vanaf september gevolgd door een periode met zeer lage afvoeren; in oktober en november met gemiddelde debieten die eenmaal per 10 jaar in deze maanden voorkomen. De minimum afvoer te Borgharen was midden oktober 4 m³/s.

De lage afvoeren in het najaar hebben op velerlei gebied tot kritische situaties geleid. Zo had de scheepvaart vooral op de ongestuwde Rijntakken te maken met de noodzaak van een sterk verlaagde diepgang. De verhoogde gehalten aan chloride in het Rijnwater hebben daarnaast tot een tijdelijke innamestop geleid t.b.v. de drinkwaterbereiding. Ook zijn sterk verlaagde zuurstofconcentraties gemeten op de grenspunten Lobith (Rijn) en Eijsden (Maas). Geconstateerd is dat zelfs zeewater via de Nieuwe Waterweg, Oude Maas/Spui en Nieuwe Maas/Noord/Dordtsche Kil in het Hollandsch Diep/Haringvliet is terechtgekomen, waarvan een deel zich heeft opgehoopt in de daar aanwezige diepe putten. In verband met de verziltingsproblematiek kwam in het najaar voor het eerst sinds 1976 de Beraadsgroep Watervoorziening Zuid-Holland bijeen, teneinde afspraken te maken over de waterverdeling in Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland.

Omgaan met water

Nadat eind 1984 de nota De Waterhuishouding van Nederland is aangeboden aan het Parlement volgden in 1985 het 3e Indicatief Meerjaren Programma-Water (IMP-water) en de nota Omgaan met Water. De nota Waterhuishouding (ook wel de "Blauwe Nota" genoemd) behandelt in beginsel het gehele beleidsterrein van de waterhuishouding, namelijk de overheidszorg voor het oppervlaktewater en grondwater naar kwantiteit en kwaliteit. Het waterkwaliteitsaspect is daar in summier behandeld, omdat dit uitvoerig aan de orde komt in het IMP-water 1985-1989. De nota geeft de beleidsontwikkeling weer op het gebied van de waterhuishouding, zowel in algemene zin als concreet met betrekking tot de hoofdinfrastructuur. In het IMP-water zijn de hoofdlijnen en beginse-

len voor het landelijk te voeren waterkwaliteitsbeheer en van de bestrijding van de waterverontreiniging vastgelegd. Naast een continuering van de bestrijding bij de bron, staan de functiegerichte en ecologische doelstellingen voor het water centraal. De hier genoemde twee nota's geven het beleid voor de lange en middellange termijn. Dit is grotendeels al "vertaald" in twee beheerplannen voor de Rijkswateren, nl. het Rijkswaterkwaliteitsplan en het breed waterkwaliteitsplan Noordzee. Deze twee plannen zullen in 1986 worden vastgesteld. Het kwantiteitsbeheer voor de Rijkswateren is aangegeven in de nota Waterhuishouding.

In de nota Omgaan met water wordt een visie gegeven voor de uitbouw van het beleid op lange termijn. Daarbij is gekozen voor een watersysteembenadering, waarbij het water, de onderwaterbodems (waarover hieronder meer) en bijbehorende oevers als één geheel worden beschouwd. Het is een benadering waarbij rekening wordt gehouden met de samenhang der dingen; in de verschillende belangen die met het water gemoeid zijn, zowel de sectorale zoals scheepvaart en landbouw als de facetmatige zoals veiligheid, milieu en economie. Om deze visie verder uit te werken zijn een aantal hoofdbeleidspunten geformuleerd:

- het tot stand brengen van een geharmoniseerd beleid d.m.v. een watersysteembenadering;
- het doelmatig benutten en zonedig innoveren van de infrastructuur;
- het ecologisch inpasbaar maken van het menselijk handelen;
- het verder ontwikkelen en differentiëren van het lozingsbeleid;
- bezinning op het grondwaterbeleid;
- bezinning op het bestuurlijk-juridisch instrumentarium en op het financieringsstelsel.

Dit hele pakket moet uiteindelijk uitmonden in een 3e nota Waterhuishouding en zal tevens de basis vormen voor een toekomstige integrale Waterwet. Zo ver is het nog niet. Er zal in de komende jaren nog het nodige werk moeten worden verricht. Hiervoor is een actieprogramma in voorbereiding dat de basis vormt voor de verdere projectmatige aanpak. Hierbij zal zoveel mogelijk tussentijds worden gerapporteerd over de "tussenprodukten". Daarbij kan men denken aan bijvoorbeeld een integraal beheersplan voor de Veluwe Randmeren of een nota over het Onderwaterbodembeleid.

Onderwaterproblematiek

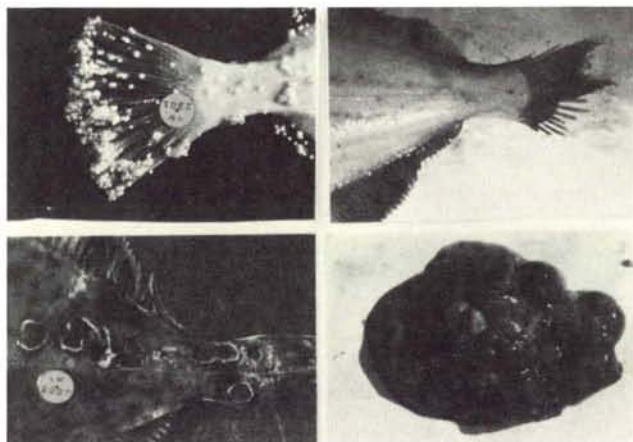
Het ontwikkelen van een onderwaterbodembeleid vormt een speerpunt van het lange termijnbeleid uit Omgaan met water. Het is één van de onderdelen van het hoofdbeleidspunt "het ecologisch inpasbaar maken van het menselijk handelen".

De ontwikkeling van een onderwaterbodembeleid verkeert in een fase waarin nog sprake is van veel onzekerheden: on-

zekerheden m.b.t. de ernst van de vervuilingssituatie, m.b.t. (toepassing van) het wettelijk instrumentarium en m.b.t. de financiering, alsook onzekerheid door het ontbreken van een referentiekader (milieukwaliteitseisen t.a.v. onderwaterbodems) en onzekerheid over - uit oogpunt van milieu - aanvaardbare mogelijkheden tot specieberging en daaraan verbonden kosten.

De geschetste onzekerheden hebben ertoe geleid de verdere aanpak te sturen aan de hand van een aantal aandachtsvelden die achtereenvolgens steeds sterker onder invloed van die onzekerheden staan:

- bewaking van de actuele verontreinigingssituatie van de onderwaterbodem ("monitoring"-programma);
- berging van onderhoudsbaggerspecie;
- interimbeleid m.b.t. onderwaterbodems (korte termijn);
- beleid m.b.t. onderwaterbodems mede in relatie tot het milieuhygiënisch beleid (lange termijn).



De platvis ondergaat veel verminkingen tengevolge van de vervuiling van de onderwaterbodems.

Ondanks het complexe karakter van de onderwaterbodemproblematiek is duidelijk dat kennis van de actuele verontreinigingstoestand van de onderwaterbodem en de ontwikkeling in de tijd ervan als basisinformatie nodig is bij de behandeling van vrijwel alle vraagstukken - zoals normstelling onderwaterbodems en WVO-vergunningenbeleid - die aan de onderwaterbodemproblematiek gerelateerd zijn. Ter aanvulling van reeds aanwezige informatie heeft in een aantal regio's (Hollandsch Diep/Haringvliet en Westerschelde) in 1985 al aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Daarnaast is door de dienst Binnenwateren/RIZA landelijk onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van dioxines. In 1986 wordt het bemonsteringsprogramma voortgezet.

Uitgangspunt bij de berging van onderhoudsbaggerspecie is dat het zodanig dient te geschieden dat de berging uit een oogpunt van milieu verantwoord is. Leidraad hierbij is dat naarmate de specie meer verontreinigd is, meer eisen worden gesteld t.a.v. de isolatie, beheerbaarheid en controleerbaarheid van de geborgen specie (de zogeheten I.B.C.-benadering). Aan de keuze van berginglocaties zal een afweging tussen bergen in oppervlaktewater of op land vooraf dienen te gaan. De ontwikkeling van het Beleidsplan Berging Baggerspecie per beheergebied is hiervoor de aangewezen weg, waarbij tevens voor een aantal beheergebieden (kustdirecties) het stringente beleid t.a.v. stortingen in de Noordzee dient te worden verwerkt. Door een aantal regio-

nale directies is inmiddels overleg gestart over het opstellen van provinciale plannen voor de berging van baggerspecie.

Vooruitlopend op de totstandkoming van een onderwaterbodembeleid, mede in relatie tot het milieuhygiënisch beleid, valt een interimbeleid m.b.t. onderwaterbodems te hanteren dat is gericht op:

- het voorkomen van een verslechtering van de kwaliteit van de onderwaterbodem (preventie);
- het verbeteren van de kwaliteit van de onderwaterbodem op die locaties waar op grond van (nader) onderzoek geconcludeerd wordt dat de verontreiniging onaanvaardbare risico's vormt t.a.v. verspreiding, aquatische levensgemeenschappen en/of volksgezondheid (restauratie).

In de preventie-sfeer is voor het storten van baggerspecie een WVO-vergunning verplicht gesteld. De problematiek van sedimentvorming is bovendien in een werkgroep van de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn tegen verontreiniging aan de orde gesteld.

In de sanerings sfeer zal in 1986 worden begonnen met het selecteren van locaties waar gericht (veld)onderzoek zal moeten worden uitgevoerd t.b.v. een betere risico-inschatting van aanwezig verontreinigd bodemsediment.

In samenwerking met het Directoraat-Generaal van de Milieuhygiëne (VROM) is een eerste aanzet gegeven voor een referentiekader (normering/milieukwaliteitseisen) m.b.t. onderwaterbodems op basis van de beoordeling van veldsituaties. Begin 1986 zal hierover in brede kring met belanghebbenden overleg starten.

Verontreiniging

Soms komt door een ongeluk of illegale lozing een grote hoeveelheid gif of olie in het water. In zo'n geval moet snel opgetreden kunnen worden om mens en dier te beschermen.

Langs de Rijn is binnen het kader van de Internationale Rijncommissie reeds lang een waarschuwingssysteem van kracht. De directie Bovenrivieren wordt ingeval van verhoogde concentraties van giftige stoffen zo snel mogelijk gewaarschuwd. Zonodig kunnen dan beheerders van waterinlaatpunten worden gewaarschuwd of andere maatregelen worden genomen.

Als oevers worden verontreinigd is het een zaak van overleg tussen oever- en waterbeheerder wie wat moet doen. Dit heeft in de praktijk nogal eens tot onduidelijkheid geleid. Nu is besloten dat de waterbeheerder zich aangesproken zal voelen als de verontreiniging weer in het water kan komen maar ook als er grote samenhang is tussen de bestrijdingsinspanning op het water en op de oever. Voor olieverontreiniging op de stranden betekent dit dat Rijkswaterstaat zich bereid heeft verklaard de verantwoordelijkheid voor de opruiming van grote hoeveelheden olie op zich te nemen. Snel en adequaat optreden op alle niveaus zal verbeterd worden door opleiding van personeel bij dienstkringen en door het toegankelijker maken van gegevens over stoffen en de bestrijding daarvan.

Financiering waterkwaliteitsbeheer

In het voorjaar van 1985 is de nota Waterverontreinigingsheffingen aan de Tweede Kamer der Staten Generaal aangeboden. Behandeling van deze nota in de Kamer zal voorjaar 1986 plaatsvinden. Vooruitlopend op de algehele behandeling zijn twee urgente wijzigingen van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren in het najaar in het Parlement behandeld. Dit heeft tot gevolg dat met ingang van 1 januari 1986 een belangrijke wijziging van het heffingssysteem van kracht is geworden. Het betreft ten eerste de afschaffing van alle correctieregels op industriële lozingen. Dit betekent een aanzienlijke vereenvoudiging van het systeem, maar tevens aanzienlijk minder inkomsten. Ten tweede is de heffingsmaatstaf, het inwonerequivalent, op basis van recent onderzoek van de STORA (stichting toegepast onderzoek reiniging afvalwater) bijgesteld. Over het algemeen houdt dit een lastenverzwaring voor het bedrijfsleven in. Deze twee tegengestelde effecten heffen elkaar grotendeels op. Per saldo gaat het bedrijfsleven landelijk gezien ruwweg 5% minder heffing betalen. Aanpassing van het tarief van de heffingen op Rijkswateren wordt - vooreerst - niet noodzakelijk geacht.

Noordzeebeleid

De parlementaire behandeling van de regeringsbeslissing over de harmonisatie van het Noordzeebeleid werd in februari 1985 afgesloten. Daarbij kwamen de moties in stemming die bij de behandeling van de regeringsbeslissing en van het bijbehorende actieprogramma in een vergadering van de Bijzondere Commissie Harmonisatie Noordzeebeleid van de Tweede Kamer waren ingediend (december 1984). Slechts één van de moties werd aangenomen. Daarmee heeft de Kamer zich ervoor uitgesproken concreet (meer) inhoud te geven aan taak en bevoegdheden van de coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden. Voor het overige werd de regeringsbeslissing door de Kamer voor kennisgeving aangenomen.

In mei 1985 bracht de Interdepartementale Coördinatiecommissie voor Noordzee-aangelegenheden (ICONA) aan de coördinerend minister advies uit over de mogelijkheden voor een efficiëntere en effectievere uitvoering van operationele Noordzeetaken door de betrokken rijksdiensten. Het advies bevatte vier aanbevelingen:

- vorming van een 'kustwacht' als samenwerkingsorganisatie;
- samenvoeging van hydrografische taken in een 'hydrografisch instituut';
- vorming van een 'breed overleg voor operationeel zeeonderzoek';
- versterking van het materieel beheer van civiele zeegaande vaartuigen van de rijksoverheid.

Het kabinet heeft in juni 1985 besloten deze aanbevelingen tot concept-beleidsvoornemen te verheffen met dien verstande, dat voor de hydrografische taak eerst een federatieve samenwerking zal worden opgezet, de mogelijkheden voor latere integratie zullen op grond van een nadere studie moeten worden beoordeeld.

Begin 1986 zal de ICONA de coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden nader adviseren, waarna een nadere besluitvorming op kabinetsniveau mag worden verwacht (maart 1986).

De tussenliggende periode wordt tevens gebruikt voor het voeren van overleg met de betrokken instanties van het personeel.

Door de ICONA zijn in 1985 verder nog adviezen uitgebracht over de grootschalige locatie voor de berging van baggerspecie ('Slufterplan') en de structurering van het beleidsgericht ecologisch onderzoek van Noordzee en Waddenzee (SEON).

In de eerste helft van 1986 kunnen van de ICONA adviezen worden verwacht over:

- een concept-scheepvaartverkeerswet;
- de concept-wet bestrijding ongevallen Noordzee (BON);
- het concept Waterkwaliteitsplan Noordzee.



Aanleg kademuur in de Eemshaven te Delfzijl. Door de aanleg van nieuwe voorzieningen wordt een voortzetting van de geleidelijke groei van de op- en overslagactiviteiten verwacht.

VAARWEGEN EN HAVENS

Zeehavenaangelegenheden

Bij een bezoek aan de Voorlopige Nationale Havenraad in februari 1985 heeft de minister een schets gegeven van een anticiperend beleid voor zeehavenaangelegenheden. Als actiepunten kwamen daarbij o.m. naar voren de promotie van de Nederlandse havenfuncties en het (vervoer)dienstenpakket als export produkt, Nederland als transitland, als distributiecentrum en informatieland, zoals ook in de memorie van toelichting bij de begroting 1986 tot uiting is gebracht.

Ter bevordering van de gewenste gecoördineerde inspanning en een gezamenlijke aanpak is door de regering de beslissing genomen om de samenwerking tussen alle betrokkenen (havenbedrijfsleven, havenbeheerders/lagere overheden en het rijk) in de Havenraad voort te zetten in de vorm van een overlegorgaan; dit naar aanleiding van het voorstel van de Commissie-Van der Ploeg (projectgroep externe advisering) om de advies- en de overlegfunctie te scheiden. De Interdepartementale Commissie van Overleg inzake Zeehavenaangelegenheden (ICOZA) verzorgde de voorbereiding van een ontwerp-koninklijk besluit tot instelling van de Nationale Havenraad als overlegorgaan, welk besluit thans in procedure is. Als centraal punt binnen het departement belast met de "voortouwfunctie" bij het zeehavenbeleid is het Directoraat-generaal van het Verkeer aangezien. Aan de uitwerking hiervan wordt thans de nodige aandacht besteed.

De door de havenschappen beheerde havens van Terneuzen, Vlissingen en Delf zijl/Eemshaven lieten een geleidelijke verdere groei van de op- en overslagactiviteiten zien. Na het gereedkomen van enige nieuwe voorzieningen bestaat de verwachting van verdere ontwikkelingen in deze sector. De situatie in de grondbedrijven van Vlissingen en Delf zijl/Eemshaven - grote terreinvorraden en weinig uitgaven - blijft zorgelijk. Voor laatst genoemd schap lijkt op korte termijn een sanering onvermijdelijk. De deelname van het rijk aan havenschappen staat ter discussie in een door V en W geleide interdepartementale werkgroep.

Tot slot twee voorbeelden van de noodzaak tot voortdurende aanpassing van de infrastructuur en de suprastructuur van de havens ten behoeve van de zich telkens wijzigende behoeften van de gebruikers. Enerzijds vond de verdieping plaats van de toegangsgeul naar IJmuiden voor schepen met een diep gang van 54 voet. Anderzijds is er de spanning op het gebied van de telecommunicatie en gegevensuitwisseling en -verwerking, waarvoor het havenbedrijfsleven en de havenbeheerders staan. Voor het behoud en waar mogelijk een versterking van de concurrentiepositie van de havens is optimaal gebruik van de mogelijkheden van infra- en suprastructuur noodzakelijk.

Structuurschema Vaarwegen (SVW)

Tijdens een mondeling overleg, dat de Bijzondere Commissie uit de Tweede Kamer voor het Structuurschema Vaarwegen met de minister van Verkeer en Waterstaat op 25 oktober 1984 had, is uitgebreid het (integrale) beheer van hoofdvaarwegen aan de orde geweest. Daar bleek, dat niet alle in deel d van het SVW genoemde hoofdvaarwegen bij het rijk in beheer zullen komen. De door de minister toegezegde inventarisatie van de wensen van de lagere overheden t.a.v. het beheer van hoofdvaarwegen is thans afgerond. De lagere overheden blijken niet altijd integraal beheer als de meest gewenste beheervorm te zien en willen in het algemeen het beheer houden van die hoofdvaarwegen, die men nu al in beheer heeft.

De uit de inventarisatie te trekken conclusies zijn nog niet geheel duidelijk. Bezien wordt, mede gezien de wens tot decentralisatie, of overgegaan moet worden tot een verkleining van het hoofdvaarwegennet.

In het overleg tussen provincies en rijk over de partiële herziening van het Structuurschema Vaarwegen is afgesproken dat provincies en rijk een gezamenlijke visie zouden ontwikkelen ten aanzien van de voor de doorgaande recreatieve vaart gewenste mogelijkheden.

Deze afspraak heeft geresulteerd in een nota "beleidsvisie recreatietourvaartnet". Het Rijk (i.c. de ministeries van L & V, VROM, EZ en V & W) en alle provincies hebben afgesproken om, bij het bepalen van hun beleid, in de geest van deze beleidsvisie te handelen.

In de beleidsvisie zijn de vaarwegen in Nederland die van belang zijn voor de recreatietourvaart aangegeven en worden, al naar gelang hun belang, streefwaarden gegeven voor vaardiepte, vrije doorvaarthoogte en/of bedieningstijden van kunstwerken. Voorts worden in de beleidsvisie een aantal, voor de recreatietourvaart, ontbrekende schakels in het net genoemd.

Voor Verkeer en Waterstaat betekent de beleidsvisie vooral dat, waar mogelijk, de bedieningstijden van kunstwerken zullen worden verruimd t.b.v. de recreatievaart. Gezien de hieraan verbonden kosten zal dit veelal eerst mogelijk zijn na centralisatie en/of automatisering van de bediening van kunstwerken (zie ook het hierover gestelde in de hiernavolgende paragraaf over rationalisatie beheer vaarwegen).

Meerjarenprogramma scheepvaartwegen

In 1985 is het meerjarenprogramma scheepvaartwegen 1986-1990 (MPS) opgesteld en aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer. Het MPS is een uitwerking van het programma van verbetering van hoofdvaartwegen en maritieme vaarwegen in de structuurschema's vaarwegen en zeehavens.

In de planperiode van het MPS zullen geen nieuwe scheepvaartwegen worden gegraven. De geplande werken dienen om de gebruikswaarde (ook in economische zin) van de huidige scheepvaartwegen te waarborgen en te verbeteren. In 1986 zal t.o.v. 1985 hiervoor een aanmerkelijk groter budget beschikbaar komen (1985: f 37 mln, 1986: f 122 mln). Volgens de huidige meerjarenramingen zal het budget in 1987



De nieuwe Koopvaardersschutsluis te Den Helder voor gebruik gereed.

en later stijgen tot ca. f 200 mln.

Dit betekent dat in 1986 een start kan worden gemaakt met een aantal nieuwe projecten, zoals:

- de grootschalige berging van baggerspecie (de zg. Slufter);
- het hefbaar maken van de vaste overspanningen van de spoorbrug Dordrecht;
- de verbetering van het Kanaal door Zuid-Beveland (met de bouw van nieuwe sluisen bij Hansweert is reeds in het kader van de Deltawerken begonnen);
- verbetering van de Brabantse en Limburgse kanalen;
- renovatie van het sluisencomplex te IJmuiden.

Na 1986 zal o.a. worden begonnen aan verbetering van een aantal Waalbochten, de bouw van een nieuwe kolk bij de Oranjesluizen en de definitieve verkeerspost Nijmegen.

Het is de bedoeling dat het meerjarenprogramma ieder jaar wordt geactualiseerd en met de begroting aan de Kamer wordt aangeboden.

Zesbaksduwvaart

De door de Tweede Kamer goedgekeurde proefperiode ving begin januari 1986 aan. In deze periode zal een aantal zaken in de praktijk onderzocht worden (veiligheid, hinder overige vaart, oevererosie, economie) en met belanghebbenden besproken worden. Na afloop van deze proefperiode kan dan een verantwoorde beslissing genomen worden over het al of niet invoeren van zesbaksduwvaart.

Rationalisatie beheer vaarwegen

De natte infrastructuur (rivieren, kanalen, meren, duinen, dijken e.d.) vormt in Nederland een uitermate bont geheel. Dit werkt ook door in het onderhoud van deze werken. Zo bestaat b.v. nauwelijks een normering voor begrippen als voldoende of achterstallig onderhoud. Ook bestaat weinig eenheid in de wijze waarop het onderhoud wordt

uitgevoerd.

In het verleden had de hoofddirectie hierin nog enig inzicht door de jaarlijkse bijdragen van de diensten voor het opstellen van de begroting en door de voorstellen die werden ingediend voor het uitvoeren van werken.

Door de mandaatverlening aan de buitendiensten wordt de betrokkenheid en de sturing van de hoofddirectie hierbij sterk verminderd. Er moet daarom langs andere wegen worden geprobeerd een rechtvaardige verdeling van de middelen te bereiken. Hierbij komt dat, veel meer dan vroeger, om een betere onderbouwing van de gewenste financiële middelen wordt gevraagd.

Er valt daarom niet te ontkomen aan een onderlinge financiële toetsing van de verschillende onderhoudsbudgetten. Het zal hierbij niet alleen gaan om een financiële vergelijking, maar ook om een afweging tussen b.v. investerings- en onderhoudskosten. Hiervoor zal in 1986 het project "rationalisatie onderhoud natte infrastructuur" (RONIS) worden gestart. De dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW) zal dit project trekken.

Een belangrijk uitgangspunt bij RONIS zal zijn dat de directies onderling van elkaars opvattingen en ervaringen leren. Het is niet de bedoeling dat de hoofddirectie of DWW bij het uitvoeren van het onderhoud een sterk centralistische rol gaan spelen.

Lopende onderzoeken op dit gebied zullen in het kader van RONIS, waar nodig, beter op elkaar worden afgestemd.

Eén van de eerste acties in het kader van RONIS is het analyseren van de gegevens die nu, d.m.v. de z.g. onderhoudsenquête bij de diensten worden verzameld.

Bij de bediening van kunstwerken zijn veel RWS- medewerkers betrokken. In het project Toekomst Rijkswaterstaat (TRWS) werd geconcludeerd dat bij de bediening van kunstwerken besparingen in personele inzet mogelijk waren. Door de z.g. 2 % operatie is deze besparing nog meer noodzakelijk geworden. Hierbij komt dat door beroeps- en vooral de recreatieve vaart aandrang wordt uitgeoefend be-

dieningstijden te handhaven of uit te breiden. Een en ander leidt er toe dat, waar mogelijk, personeelbesparende mogelijkheden bij de bediening van kunstwerken worden ontwikkeld.

Mogelijkheden daarvoor zijn b.v. centralisatie van bediening van sluisen en bruggen (w.o. afstandsbediening), bediening op afroep en/of begeleide vaart, vervanging van beweegbare bruggen of ponten door hoge bruggen en zelfbediening van kunstwerken. In 1985 zijn bij een aantal kunstwerken dit soort oplossingen doorgevoerd of in uitvoering genomen. Ook in 1986 zal een belangrijk gedeelte van het verbeteringsbudget hieraan worden besteed.

Ter bevordering van de veiligheid van de scheepvaart, opvarenden en omwonenden werd in 1985 een voorlopig meld- en volgsysteem voor de grote rivieren ontwikkeld.

Dit systeem zal begin 1986 operationeel zijn en stelt de vaarwegbeheerder in staat een actueel beeld te verkrijgen van de positie van schepen met gevaarlijke stoffen, de zg. kegelplichtige schepen, en de aard van hun lading.

Bij eventuele calamiteiten kan zo onmiddellijk relevante informatie aan hulpverlenende instanties als de brandweer e.d. gegeven worden en eerste hulp acties doelmatig worden geregeld.

Voorts kan de vaarweggebruiker worden geïnformeerd over de positie van grote duweenheden, zeeschepen en bijzondere transporten alsmede de beschikbare ruimte in overnachtingshavens.

De voorlopige verkeerspost Nijmegen wordt begin 1986 in gebruik genomen. Onderzocht wordt in hoeverre verkeersbegeleiding op de Schelde Rijn Verbinding en de Oosterschelde vanuit een verkeerspost gewenst is.

Het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW) heeft het afgelopen jaar aan de minister van Verkeer en Waterstaat een aantal adviezen gegeven, waarvan de belangrijkste zijn:

- advies over veiligheidsaspecten van proefvaarten met zeskaksduwstellen;

- advies over het ontwerp van de Scheepvaartverkeerswet;
- advies over de samenwerkingsregeling tussen de Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (V en W) enerzijds en de Politie te Water anderzijds.

Met name het laatste advies bracht veel overleg met zich mee. Onderzocht wordt of het COVW ook bij adviestaken m.b.t. de informatievoorziening over vaartuigen kan worden ingeschakeld. Een daartoe opgerichte werkgroep onderzocht welke taken het COVW m.b.t. de coördinatie van deze informatievoorziening zou kunnen vervullen.

Mede in het kader van de schaalvergroting in de scheepvaart is de problematiek van oeverbeheer opnieuw actueel geworden. Het vervangen van natuurlijk ke of semi-natuurlijke oevers van rivieren, plassen en kanalen door stortsteen of damwanden betekent in veel gevallen functieverlies van de oevers ten aanzien van natuur, landschap, visserij en recreatie. Door de minister van V en W is toegezegd in de toekomst meer aandacht te geven aan de beheeraspecten van oeververdedigingen.

Binnen de Rijkswaterstaat is het project milieuvriendelijke oevers van start gegaan.

Onderzoek scheepvaart

Het onderzoeksproject "sturen van schepen" kwam in 1985 goed op gang. In dit project werken Rijkswaterstaat, WL, MARIN en TNO samen aan een wiskundig model van een stuurman.

Met zo'n model kunnen in de toekomst veel sneller en goedkoper adviezen worden uitgebracht over het gedrag van schepen in vaarwegen.

Verder kwamen in 1985 onder meer modellen gereed voor een efficiënte verwerking van scheepvaartwaarnemingen. In de komende periode zullen deze in de regio worden toegepast.



Het belang van de kust niet alleen als waterkering wordt steeds meer erkend. Deze opname van een kuststrook in Noord-Holland ter hoogte van het Zwanenwater (voorground) en Callantsoog (achtergrond) toont duidelijk de belangen van natuur, recreatie en strandbeheer.

WERKEN IN DE NATTE SECTOR

Oosterschelde

De voltooiing van het Oosterscheldeproject is in zicht. Het zijn niet meer de "eerste..." activiteiten die de aandacht vragen maar veeleer gebeurtenissen die het einde van een projectfase markeren.

Zo is een belangrijk deel van de drempel van de Oosterscheldekering gereed gekomen en zijn alle verkeerskokers geplaatst, zodat er een vaste verbinding is ontstaan tussen Schouwen en Noord-Beveland.

In de stroomgeulen Hammen en Schaar van de Roggenplaat zijn alle schuiven en dorpelbalken geplaatst. In de Roopot is dit voor het grootste deel het geval.

Ook bij de compartimenteringswerken verlopen de werkzaamheden naar wens. De eerste van een viertal zandsluitingen, het Marollegat in de Oesterdam, is in juni 1985 voltooid. Een andere opvallende mijlpaal is bereikt door het afsluiten van het eindbestek. In deze overeenkomst met de aannemer worden vrijwel alle nog uit te voeren werkzaamheden aan de stormvloedkering uitvoerig beschreven. Hierdoor is het risico van technische en financiële tegenvallers tot een minimum beperkt. Het afsluiten van zo'n eindbestek is één van de tastbare resultaten van het onderzoek dat door de Commissie Le Blanc is uitgevoerd.

De problemen met het materiaal van de schuiven van de stormvloedkering hebben in het afgelopen jaar sterk de aandacht getrokken. Na onderzoek bleek dat tijdens het warm walsen van platen tot buizen de structuur van het materiaal van enkele buizen zodanig was gewijzigd dat er gevaar voor brosse breuk ontstond. Mede door de inschakeling van een internationaal panel van deskundigen is deze problematiek nu opgelost. Alle aandacht wordt nu gericht op de afbouw van de werken. Daarbij zal nog een aantal moeilijke klussen moeten worden uitgevoerd. Met name het plaatsen van de laatste dorpelbalken in de Roopot zal, door de steeds toenemende stroomsnelheid, nog een flinke krachtsinspanning vergen.

Ten behoeve van het plaatsen van de bovenbalken en het aanstorten van de drempels zullen de schuiven in groepen worden gesloten zodat in rustiger water kan worden gewerkt.

Voor de zandsluitingen in de compartimenteringsdammen zal de kering maximaal twee dagen worden gesloten. Door dit manipuleren met de schuiven, in middels bekend als "flipperen", zal het getij en daarmee het milieu worden beïnvloed. Uitgebreid onderzoek heeft aangetoond dat de schade die hierdoor aan het milieu wordt aangebracht, naar verwachting geen blijvende gevolgen zal hebben.

De stormvloedkering zal op 4 oktober 1986 in aanwezigheid van H.M. de Koningin in gebruik worden genomen.

Over het beheer van de stormvloedkering, na de ingebruikneming, is door de minister advies gevraagd aan de Raad van de Waterstaat. Dit advies wordt in het voorjaar van 1986 verwacht.

De kust

De kust (dat is meer dan alleen het aspect van waterkering), heeft in 1985 beduidend meer aandacht gekregen dan in voorgaande jaren, niet alleen binnen de Rijkswaterstaat maar ook bij publiek en politiek.

Sterke waterkeringen bestaan bij de gratie van een stabiele bodem. Langs grote delen van de kust is die bodem al eeuwen lang bezig met een achteruitgaande beweging. Deze beweging wordt, ook als de veiligheid van het achterland niet in het geding is, steeds minder geaccepteerd. Belangen van natuur, recreatie, drinkwater, duinvorming en het strandbeheer worden steeds zwaarder gewogen.

In de tweede plaats is er een verrassende kennisontwikkeling in een studie project als Kustgenese, die met name wordt bereikt door de confrontatie van een veelheid van disciplines. De aandacht wordt meer gericht op de langjarige erosieve ontwikkeling vanuit de diepere zeebodem met onder meer de zeespiegelrijzing als drijvende kracht en op de erosieve effecten die onze voorouders bijvoorbeeld met hun veengraverij veroorzaakten. Het ontstaan van de Zuiderzee en de zeearmen in de Delta lijkt daar aan te danken te zijn. Reden te meer om met kracht door te gaan met het zoeken van meer kennis van de natuurlijke ontwikkeling van onze kust. Tevens is er behoefte aan methoden die meer inspelen op en gebruik maken van de natuurlijke krachten die werken in de onderwateroever voor de kust. Samenwerkend met de dynamiek van de natuur kan in de toekomst ons land beter worden beschermd tegen de zee en kunnen ook de nieuwe gronden die de zee ons soms biedt, zo als nu voor de Delta, misschien worden behouden.

De (versnelde) zeespiegelrijzing, als mogelijk gevolg van het broeikas-effect, kreeg aandacht doordat enkele scenario's van versnelde rijzing zijn doorgelicht op hun consequenties voor de infrastructuur. Het onderhoud van de rijkszeeweringen langs de kust kreeg eveneens veel aandacht. Een nota daarover bereikte de Tweede Kamer. De onderhoudssituatie is overwegend goed behoudens de werken ter regulering van de kustlijn waarin een achterstand dreigt te ontstaan. Suppletiewerken werden uitgevoerd op Texel en Goeree. Aan het Waterloopkundig Laboratorium werd een studieopdracht verleend om de onderhoudsstrategie in het algemeen te onderbouwen. Resultaten kunnen dan ook van nut zijn voor de andere beheerders, te weten de waterschappen. Tenslotte is vermeldenswaard dat in 1985 aanzienlijke voortgang werd gemaakt met het ontwerp van de Wet op de Waterkeringen. Deze wet moet, zeker vanaf 1990, de voorwaarden scheppen voor een wijze van beheer van de waterkeringen - ook langs IJsselmeer en rivieren - waarbij dynamisch wordt ingespeeld op natuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Dat is nodig om de verkregen veiligheid vast te houden. Het gaat dus om een absolute voorwaarde voor de leefbaarheid van ons land.

Rivierdijkversterkingen

In 1984 is door de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Raad van de Waterstaat gevraagd nader advies over de rivierdijkversterkingen uit te brengen. Door de Raad is in het afgelopen jaar advies uitgebracht. De berekeningen met betrekking tot de maatgevende hoofdwatstanden werden geheel verantwoord geacht. De uitkomsten werden als betrouwbaar aangemerkt. Over eventuele maatregelen in de rivier om de maatgevende hoogwaterstanden te verlagen adviseerde de Raad dat ze gezien de nadelen niet in aanmerking kwamen. De Raad van de Waterstaat heeft in zijn advies opgemerkt dat het meer dan ooit noodzakelijk is tot uitgekende dijkontwerpen over te gaan, die de bij de dijkversterking betrokken waarden zoveel mogelijk ontzien.

Een belangrijke ontwikkeling met betrekking tot het uitgekende dijkontwerp was het gereedkomen van de "Leidraad voor het ontwerpen van rivierdijken". Deze leidraad werd op 19 november 1985 door de voorzitter van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen aangeboden aan de minister. Op deze wijze kon het advies van de Raad van de Waterstaat tezamen met de leidraad door de minister aan het Parlement worden aangeboden.

De minister heeft daarbij tevens aangekondigd dat de berekeningen van de maatgevende hoogwaterstanden (Rijn, Waal, IJssel) in januari 1986 gereed zijn en zullen worden vastgesteld. De berekeningen in het benedenrivierengebied (Noordelijk Deltabekken) waren gereed en konden worden vastgesteld. Ten aanzien van de Maas werd voor de berekening van de dijken de maatgeven de overschrijdingsfrequentie op éénmaal in de 1250 jaar gesteld.

Tenslotte heeft de minister in haar reactie op het advies van de Raad van de Waterstaat, dat op 3 december 1985 in een uitgebreide commissievergadering van de Tweede Kamer werd behandeld, gewezen op het belang van een goed afgewogen ontwerp voor de rivierdijkversterkingen. In dat kader zal vanaf 1 januari 1986 het specialistisch milieuonderzoek dat nodig is voor het ontwerp van de rivierdijkversterkingen bij de rijksbijdrageregeling worden betrokken.

Het programma voor de rivierdijkversterkingen in het bovenrivierengebied zal de komende jaren gericht op 1998 worden afgewerkt. In 1985 kon een aantal versterkingen van dijkvakken in Gelderland, Utrecht en Noord-Brabant worden afgerond.

Muskusrattenbestrijding

In de eerste periode van het jaar werd voortgegaan met het zg. 50+-plan, dat wil zeggen het aannemen van extra vangers conform het systeem van de toekomstige doelluikeringen. Daardoor krijgen de provincies met ingang van 1 januari 1986 tot taak om de bestrijding in hun gebied te organiseren met een aanzienlijke rijksbijdrage.

In de laatste maanden van 1985 werd nog veel overleg gevoerd om de invoering van de nieuwe regeling soepel te laten verlopen.

Over het gedragsonderzoek muskusratten verscheen een eerste interimrapport.

Werken ten behoeve van de scheepvaart

De verdieping van de maritieme toegangsweg naar IJmuiden is medio 1985 voltooid. De verdiepte geul is in september door de minister geopend. De haven van de Hoogovens is thans toegankelijk voor schepen met 54 voet diepgang (voorheen 48 voet). Schepen tot ca. 150.000 ton kunnen thans volbeladen worden ontvangen. Hierdoor wordt een aanmerkelijk transportkostenvoordeel gerealiseerd voor Hoogovens, terwijl ook het Overslagbedrijf Amsterdam (OBA) van de verdiepte geul profiteert.

Voorts is een programma in uitvoering voor de grondige renovatie van het sluisencomplex te IJmuiden waarvan de sluisen 50 tot 100 jaar oud zijn. In 1985 werd besloten de voorgenomen wisseling en vernieuwing van de deuren van de Noordersluis zodanig uit te voeren, dat de met de wisseling gepaard gaande stremming tot een minimum beperkt wordt. Op beperking van die stremming was aangedrongen door het Amsterdamse bedrijfsleven en gemeentebestuur ten einde schade voor de haven te voorkomen.

Het renovatieprogramma zal eerst in het midden van de 90-er jaren voltooid worden, de sluisen zullen daarna niet onderdoen voor een nieuw gebouwde complex.

Ten behoeve van het sluisencomplex Terneuzen is een systeem geïnstalleerd, waarmee de bediening van alle sluisdeuren en bruggen vanuit één operationele ruimte wordt gecoördineerd. Voor de Westsluis is het systeem van centrale bediening gereed. Begin 1986 zal dit ook voor de Oostsluis het geval zijn en in de tweede helft van 1986 voor de Middensluis. Daarna zal ook de gerenoveerde Middensluis normaal voor het dagelijkse schutbedrijf gebruikt kunnen worden.

Berging baggerspecie

Door de provincie Zuid-Holland, de Raad van de Waterstaat, de voorlopige commissie voor de milieu effectrapportage, de interdepartementale commissie voor Noordzeeaangelegenheden en de Rijksmilieuhygiënische commissie werd in het voorjaar van 1985 advies uitgebracht inzake de locatiekeuze van de grootschalige kustlocatie voor berging van baggerspecie uit het benedenrivierengebied.



De tijdelijke bergingslocatie voor baggerspecie op de Maasvlakte de zg. badkuip.

De ministerraad besloot in juli 1985 mede op grond van deze adviezen de keus te laten vallen op de locatie volgens alternatief III uit de projectnota/MER opgesteld door Rotterdam, Rijkswaterstaat en Rijnmond. De concessie en de vergunningen werden in oktober 1985 verleend. Over de kostenverdeling tussen Rotterdam en Rijkswaterstaat werd in principe overeenstemming bereikt, deze twee partijen zullen gezamenlijk opdracht geven tot de aanleg, waarmee naar verwachting in het eerste kwartaal van 1986 gestart zal worden. Voor eind 1987 zal de locatie dan in gebruik worden genomen.

Tot eind 1987 wordt de vervuilde specie uit het benedenrivierengebied geborgen in de tijdelijke overbruggingslocatie op de Maasvlakte. Deze locatie zal daarna worden afgebroken en de baggerspecie wordt dan overgepompt naar de groot-schalige locatie.

Civiele Verdediging

Begin 1985 werd de nota civiele verdediging 1984 door de Tweede Kamer aanvaard. In deze nota is het nieuwe beleid van de regering m.b.t. de civiele verdedigingsvoorbereiding voor de komende jaren gepreciseerd. Zoals reeds in het vorige jaarbericht werd vermeld, is hierbij geen hoge prioriteit toegekend aan de maatregelen die ter uitvoering van de Wet Bescherming Waterstaatswerken in Oorlogstijd (wet BWO) in de waterstaatssector nog dienen te worden getroffen.

Weliswaar zullen de in de loop der jaren reeds getroffen voorzieningen in stand gehouden worden, maar voor de

verder noodzakelijk geachte investeringen, die thans nog niet in uitvoering zijn, zijn vrijwel geen fondsen beschikbaar.

Gedurende het verslagjaar werden in de provincies Noord- en Zuid-Holland vier nieuwe BWO-keringen voltooid.

Deze werken maken deel uit van de plannen voor de compartimentering van de grote boezemwateren in het westen van het land waardoor de gevolgen van een kadedoorbraak beperkt kunnen worden. De gehele uitvoering vergt een periode van een aantal jaren, waarbij het rijk 75 % van de kosten draagt.

Hiernaast werden enkele rijksbijdragen verstrekt t.b.v. voorzieningen voor het veilig stellen van de bemaling van polders.

Bij de bouw c.q. de verbetering van enkele waterstaatsobjecten werden de nodige veiligheidsvoorzieningen getroffen.

Een drietal beschermende onderkomens bij belangrijke waterstaatsobjecten werden gerenoveerd of ingericht.

Teneinde de kennis van het gebruik van noodbrugslagmateriaal op peil te houden, hebben een 40-tal technici een herhalingscursus gevolgd. Tevens werd voortgegaan met een meerjarig uitvoeringsplan voor het conserveren van noodbrugslagmateriaal.

Evenals in 1984 werden er cursussen georganiseerd voor noodzeteltechnicus en verbindingdienstdeskundige t.b.v. de noodzetels die aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn toegewezen. Voorts werd door verschillende directies medewerking verleend aan oefeningen in nationaal en internationaal verband ten behoeve van de civiel-militaire samenwerking.



Plaatsing van een balgstuw in het Noordhollands kanaal. Deze BWO-kering is bestemd om in geval van een breuk in een kade of kanaaldijk de gevolgen (overstroming) te beperken.



Opname van het uitgebouwd wegenselsel van de rijkswegen 15 en 16 ter hoogte van Ridderkerk wat in 1985 greed kwam.

VERKEERS- EN VERVOERBELEID

In 1985 konden de volgende wegvakken voor het verkeer worden opengesteld:

weg	weggedeelte	lengte in km's
1	De Lutte-Duitse grens	2,0
2	Reconstructie aansluiting SW 15/17	--
4	Knooppunt Ypenburg	--
	Ypenburg-Diepenhorstlaan (1e rijbaan)	1,1
6	Almere Haven-km 57 (2e rijbaan)	7,0
	Dronterweg-Karperweg (2e rijbaan)	7,0
12	Knooppunt Leidschendam	--
	Reeuwijk-Linschoten (verbreding)	10,0
	Linschoten-Oudenrijn (verbreding Zuidbaan)	12,1
16	Ridderkerk-Rijsoord (verbreding)	--
28	Utrecht-Huis ter Heide (1e rijbaan)	6,0
32	Pijlebrug-Havelterberg (2e rijbaan)	4,4
37	Holsloot-Duitse grens (1e rijbaan)	9,3
57	Brielle-Hellevoetsluis (1e rijbaan)	9,0
58	Veerhavens Vlissingen-Breskens	--
59	Reconstructie Hellegatsplein	--

Rijkswegenfonds

De in 1984 na de herziening van de Wet op het Rijkswegenfonds versnelde aanpak van knelpunten in de aanlegsector is in 1985 met kracht voortgezet.

Een belangrijk deel van de meest urgente knelpunten bevindt zich in de Randstad, waar het zwaartepunt van de economische bedrijvigheid ligt. Aan aanleg, onderhoud en verbetering van de rijkswegen en oeververbindingen is in 1985 ca. f 1200 mln. besteed.

In 1985 is aan de uitvoering van verbeteringswerken, m.n. ter verhoging van de verkeersveiligheid extra prioriteit gegeven. Dit beleid zal in 1986 worden voortgezet. Veel aandacht is besteed aan beperking van de verkeershinder bij werk in uitvoering. Zo werd b.v. het groot onderhoud van de Coentunnel geconcentreerd in de vakantieperiode teneinde een periode van langdurige hinder te voorkomen. Een eenvoudiger systeem van bebording is geïntroduceerd. Daar naast wordt in toenemende mate in perioden met relatief lage verkeersintensiteiten gewerkt (o.m. nachtwerk), en is een betere spreiding van de onderhoudsactiviteiten over het jaar bevorderd.

Studies

In het Meerjarenprogramma Personenverkeer 1986-1990, dat in 1985 verscheen als onderdeel van de memorie van toelichting op de begroting voor 1986, wordt uitgegaan van een groei van de verkeersintensiteiten op het hoofdwegen-net tot 1990 met 1% per jaar. Hoewel er in 1983 en 1984 een groei van ca. 2% werd geconstateerd werd het onwaarschijnlijk geacht dat deze groei zich zou voortzetten. In 1985

echter bleek dat de intensiteiten gemiddeld over de eerste negen maanden van het jaar met 3% toenamen. Dit gemiddelde geeft nog een geflatteerd beeld als gevolg van de strenge wintermaanden. De groei ging gepaard met een toename van het aantal punten waar files voorkomen en met een toename van de zwaarte van de files. Bij voortzetting van de gunstige economische ontwikkeling zal dan ook tot het eind van de eeuw eerder met een verdubbeling van de groei tot 2% per jaar rekening moe ten worden gehouden. In het jaar 2000 zullen de intensiteiten dan met 30% zijn gegroeid in plaats van met 15%. Bij deze groei zal het aantal knelpunten op het hoofdwegen-net in het jaar 2000 niet zijn afgenomen. Dit ondanks de verbeterde voeding van het Rijkswegenfonds en continuering van dit fonds tot het jaar 2000. In 1985 is deze ernstige situatie voor onze economie en voor de verkeersveiligheid naar buiten gebracht zowel door de minister van Verkeer en Waterstaat als door meer algemene publikaties. De minister heeft aangedrongen op additionele investeringen in de sector hoofdwegen om vóór het einde van deze eeuw verlost te zijn van deze knelpuntenproblematiek.

Met betrekking tot de projectstudies in het kader van de aanleg van hoofdwegen kan worden gemeld, dat de minister in april 1985 het tracé van rijksweg 58 nabij Etten-Leur heeft vastgesteld. Over de plaats en de vorm van de aansluiting van rijksweg 58 aan rijksweg 16 zal door de Raad van de Waterstaat nog een nader advies worden uitgebracht. Voorts is door de minister in juli 1985 het tracé van rijksweg 73, gedeelte Venlo-Maasbracht, en in november 1985 het tracé van rijksweg 22 nabij Beverwijk vastgesteld. Bij de Raad van de Waterstaat zijn nog de volgende adviesaanvragen in behandeling:

- de studie naar de meest gewenste hoofdwegenstructuur in noord-oost- Brabant, de zg. STUHNOb-studie;
- rijksweg 4, gedeelte Hoogerheide-Belgische grens, de zg. Zoomweg-zuid;
- de aansluiting van rijksweg 58 op rijksweg 16 nabij Prinsenhage;
- rijksweg 69, gedeelte Eindhoven-Valkenswaard, de zg. Verlengde Poot van Metz;
- rijksweg 22 in de Haarlemmermeer.

Reeds in 1984 besloot Rijkswaterstaat een proef te houden met een centraal bestuurd verkeersbeheersingssysteem, waarmee een betere afwikkeling van het verkeer kan worden verkregen. Als plaats voor deze proef werd gekozen het gebied rond de westelijke tak van de ringweg om Amsterdam ten zuiden van de Coentunnel. Hierover heeft in 1985 overleg plaatsgevonden met de gemeente Amsterdam, die zich in beginsel accoord heeft verklaard met de opzet en het doel van de proef. In een projectgroep waarin zowel Amsterdam als Rijkswaterstaat zitting hebben wordt de onderzoeksoepzet verder uitgewerkt.

Het project Rationeel Wegonderhoud (Ratweg) heeft tot doel het ontwikkelen en invoeren van instrumenten ter bevordering van een meer efficiënte en effectieve inzet van personeel en van financiële middelen. Het project richt zich op het

jaarlijks en niet-jaarlijks terugkerend onderhoud, alsmede op de verbeteringswerken. Wat betreft het jaarlijks terugkerend onderhoud is in 1985 een onderzoek gereed gekomen naar de kosten/effeet relatie van diverse vormen van bermonderhoud. Door een extern onderzoeksbureau is een netwerkplanning opgesteld om te komen tot een meerjarenplanningssysteem voor (asfalt)verhardingen. Medio 1985 is het urgentieclassificatiesysteem voor grote verbeteringswerken ingevoerd. Op basis van de in de directieplannen verstrekte projectinformatie wordt in 1986 een vijfjarenplan opgesteld. Aangezien het project zo'n vijf jaar loopt is eind 1985 het geheel van doelstellingen, voortgang en fasering aanpak kritisch doorgelicht. Uitgangspunt hierbij is dat het project omstreeks 1990 afgerond moet zijn. De komende periode zal naast de systeemontwikkeling vooral in het teken staan van kennisoverdracht en voorlichting aan de regionale directies.

De projectorganisatie Ratweg zal binnenkort aangepast worden in verband met de integratie van de projecten Ratweg en Ronis (rationeel onderhoud natte infrastructuur).

Door het van kracht worden van een nieuwe Europese overeenkomst inzake hoofdverkeerswegen is de E-nummering van deze wegen herzien.

De herziening houdt in dat referentiewegen en tussenliggende wegen, klasse A-wegen genoemd, nummers van twee cijfers hebben; de overige wegen worden klasse B-wegen genoemd en hebben nummers van drie cijfers.

Referentiewegen die van noord naar zuid lopen, hebben oneven nummers van twee cijfers, eindigend op het cijfer 5 en oplopend van west naar oost. Referentiewegen die van oost naar west lopen, hebben even nummers van twee cijfers, eindigend op het cijfer 0 en oplopend van noord naar zuid. De tussenliggende wegen hebben respectievelijk oneven en even nummers van twee cijfers, liggend tussen de nummers van de referentiewegen waartussen zij zijn gelegen. B-wegen hebben nummers van drie cijfers; het eerste cijfer is dat van de naaste referentieweg ten noorden van de desbetreffende B-weg, terwijl het tweede cijfer dat van de naaste referentieweg ten westen van de desbetreffende B-weg is. Het derde cijfer is een serienummer.

De nieuwe nummers van de Nederlandse E-wegen, aangegeven op de E-routekaart, werden in de loop van 1985 aangebracht op de wegwijzers.

Uit een onderzoek is gebleken dat het voor de radioverkeersinformatie gewenst is de knooppunten in autosnelwegen te karakteriseren door een knooppuntnaam. Tevens bleek dat de oriëntering van de weggebruiker hier met ruim 50% verbetert, zodra de naam van een knooppunt langs de weg wordt vermeld.

In verband hiermede is besloten dat de bedoelde knooppunten gefaseerd vanaf 1 april 1986 van een naamsaanduiding langs de autosnelweg zullen worden voorzien.

Door de werkgroep Criteria Toeristische Bewegwijzering zijn aanbevelingen gedaan ten aanzien van aanduiding van horeca- en recreatieve voorzieningen. Op basis hiervan worden thans voor de rijkswegen richtlijnen uitgewerkt, aan de hand waarvan door de regionale directies beoordeeld zal worden of een object al dan niet voor aanduiding in aanmerking komt.

Uitgangspunt van de verruimde aanduidingsmogelijkheden is de serviceverlening aan de weggebruiker, waarbij echter het verkeersbelang, met name de verkeersveiligheid, te allen

tijde voorop blijft staan. Reclame-uitingen zijn en blijven niet toegestaan.

Enkele belangrijke punten uit de aanbevelingen en conceptrichtlijnen zijn:

- aanduiding van belangrijke dagrecreatieve voorzieningen op auto(snel)wegen; vooruitlopend op de richtlijnen is hiermee reeds een aanvang gemaakt;
- ruimere aanduiding van wegrestaurants langs autowegen en autosnelwegen (om de ca. 20 km);
- mogelijkheid tot aanduiding van hotels en motels langs auto(snel)wegen d.m.v. het bedbord;
- in samenwerking met de ANWB oprichten van informatiepanelen op parkeerplaatsen langs autosnelwegen met meer gedetailleerde informatie voor vooral de toeristische weggebruiker. Het eerste paneel nieuwe stijl staat op parkeerplaats Vanenburg langs de A 28.

Met de aanduiding van wegrestaurants langs niet-auto(snel)wegen, om de ca. 5 km, op basis van de door Rijkswaterstaat en de gezamenlijke provincies hertoe opgestelde richtlijnen, is dit najaar een aanvang gemaakt.



Met de verbetering van de serviceverlening aan de weggebruiker werd een aanvang gemaakt door het plaatsen van aanduidingen voor dagrecreatievoorzieningen.

Wet uitkering Wegen

De voorbereidingen inzake de voorgenomen herziening van de Wet Uitkeringen Wegen en de in dat kader uit te voeren grootschalige sanering van het wegenbeheer, zijn in 1985 voortgezet. Begin 1985 werd in een bestuurlijk overleg tussen de bij de sanering van het wegenbeheer betrokken partijen overeengekomen om een vooronderzoek uit te laten voeren naar de financiële en personele gevolgen van zo'n grootschalige saneringsoperatie.

Dit vooronderzoek is eind 1985 afgerond. Op basis van de resultaten zullen begin 1986 in een volgend bestuurlijk overleg besluiten moeten worden genomen over het al of niet doorgaan van de saneringsoperatie.

In 1985 is op grond van de Wet Uitkeringen Wegen een bedrag van f 725 mln aan de provincies uitgekeerd, bestemd voor wegen van provincies, gemeenten en waterschappen.

Vooruitlopend op de sanering van het wegenbeheer is circa 100 km aan niet op het Rijkswegenplan voorkomende wegen overgedragen aan provincies en gemeenten. Circa 65 km aan wegen die wel voorkomen op het Rijkswegenplan 1984, werd door het rijk van lagere overheden overgenomen.

Stedelijk verkeer

Vanwege de moeilijke budgettaire situatie zijn er in 1985 20 projecten van stedelijke verkeersvoorzieningen waarvoor rijksbijdragen zijn gevraagd afgehandeld. Er zijn slechts zeven toezeggingen voor rijksbijdragen gedaan. De belangrijkste projecten waren de rondweg Gouda-oost, pendelwegen in Veldhoven en de Beneluxbaan in Amstelveen. Tot en met 1987 zijn de naar verwachting beschikbare bedragen reeds volgepland. Ook dit jaar is een inspanning geleverd aan de totstandkoming van het Meerjarenplan Stadsvernieuwing. Dit plan dat evenals het meerjarenplan personenvervoer jaarlijks wordt herzien legt in deze planperiode vooral de nadruk op de kwalitatieve aspecten van de stadsvernieuwing, waaronder ook de verkeers- en vervoeraspecten.



Fietsbrug over het Rijnschiekanaal te Delft, één van de voorzieningen van het Delftse fietsroute-netwerk.

De demonstratieprojecten herindeling en herinrichting stedelijk gebied in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk - waaraan de zijde van Rijkswaterstaat is meegewerkt door de regionale directies Noord-Brabant en Zuid-Holland alsmede door de Dienst Verkeerskunde - werden afgesloten met een symposium Experimenten Stedelijke Verkeersvoorzieningen. Op dit symposium werd ook aandacht geschonken aan het Delftse fietsroute-netwerk. Voorts werd door Rijkswaterstaat meegewerkt aan rapporten over verkeersdrempels en woonerven. Het proefproject parkeerordening, dat de afgelopen jaren in Utrecht is uit gevoerd, heeft tot positieve resultaten geleid. De parkeerhandhaving is duidelijk verbeterd en in het komende jaar zullen de diverse onderzoeksresultaten op ruime schaal worden uitgedragen.

Fietsbeleid

Rijkswaterstaat had een belangrijk aandeel in de totstandkoming van de nota Fietsendiefstal en het rapport Integratie Fiets en Openbaar Vervoer. Beide beleidsstukken zijn samengesteld naar aanleiding van moties die door de Tweede Kamer bij de behandeling van de nota Fietsverkeer waren aangenomen. In de stukken is een groot aantal maatregelen

beschreven dat zou kunnen bijdragen tot de beperking van de fietsendiefstallen resp. het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen. Thans vindt overleg plaats over de wijze waarop de maatregelen door de lagere overheden zouden kunnen worden uitgevoerd.

De deelrapporten en een samenvattend rapport van de voorstudies naar de effecten van geoptimaliseerde fietsvoorzieningen in stedelijk gebied (Delft) en buiten de bebouwde kom (Arnhem-Elst-Nijmegen en Midden Peelweg-Maasbree-Venlo) kwamen gereed. De samenvattende rapporten zijn op ruime schaal verspreid.

Evenals andere wegbeheerders heeft ook het Rijk, naast de algemene verantwoordelijkheid, een directe zorg voor de veiligheid op de wegen die het beheert.

Gebleken is dat het aantal (brom)fiets-slachtoffers op rijkswegen en fietspaden nog steeds een verontrustend aandeel vormt in het totaal der ongevallen dat op rijkswegen plaatsvindt. Door een projectgroep Aanpak Fietsongevallen op Rijkswegen (AFOR) wordt thans onderzocht hoe de regionale rijkswegenbeheerders de bestrijding van de fietsonveiligheid beter kunnen structureren.

Tijdens de parlementaire behandeling van het Nationaal Plan Verkeersveiligheid in 1984 is toegezegd dat nader aandacht zal worden besteedt aan onderhoudsnormen voor fietspaden. Een rapportage hieromtrent zal op korte termijn worden afgerond. Het rapport is tot stand gekomen onder begeleiding van een gezamenlijke werkgroep van studiecentrum wegenbouw (SCW) en stichting studiecentrum verkeerstechniek (SVT). Het ligt in de bedoeling dat een SCW/SVT mededeling, gebaseerd op deze rapportage, aan alle wegbeheerders zal worden toegezonden.

Veerdiensten

In 1985 werd tussen het rijk en de provincie Zeeland overeenstemming bereikt over een vast (jaarlijks te indexeren) rijksbijdrage voor de exploitatie van de Westerscheldeveren voor een periode van vijf jaar. Voor 1985 bedroeg deze rijksbijdrage f 34 mln. Eind 1985 kon worden overgegaan tot de privatisering van de rijksbootdiensten naar Ameland en Schiermonnikoog. Op de lijn Holwerd-Ameland werden twee nieuwe verboden van het type roll on - roll off in gebruik genomen.

Carpooling

In 1985 kwam een samenwerkingsverband tot stand met de ANWB en de SVEN (Stichting Voorlichting Energiebesparing Nederland) om het carpoolen te bevorderen. Dit verband, het Landelijk Carpool Register (LCR), geeft viermaal per jaar een register uit. Hierin staan de namen, telefoonnummers, woon- en werkgemeenten van hen die een poolgenoot zoeken. Zij kunnen zich via de SVEN laten inschrijven*. Door persberichten, interviews e.d. wordt ruime bekendheid gegeven aan het LCR. Rijkswaterstaat legt in overleg met de beheerders van andere wegen speciale parkeerplaatsen voor carpoolers aan, indien daaraan behoefte bestaat en voldoende mogelijkheden aanwezig zijn.

* telefoon SVEN/LCR: 055-421116

INTERNATIONALE AANGELEGENHEDEN

Export van know-how en internationale samenwerking

In 1985 is door Rijkswaterstaat meegewerkt aan de voorbereiding van en deelgenomen aan ministeriële bezoeken aan o.a. Indonesië en India. Tevens is veelvuldig meegewerkt aan ontvangsten van autoriteiten uit het buitenland waarbij presentatie van het Nederlandse kunnen (know-how bij zowel de overheid als het bedrijfsleven) aan de orde kwam.

Bij de ondersteuning van de ontwikkelingssamenwerking is het beleid er eveneens op gericht dat geen concurrentie met de Nederlandse particuliere sector wordt aangegaan. Dit betekent dat deze ondersteuning zoveel mogelijk beperkt blijft tot het adviseren van de minister voor ontwikkelingssamenwerking en de organen van de multilaterale ontwikkelingssamenwerking op het gebied van de uitvoering van het door ontwikkelingssamenwerking vastgestelde beleid. Meer concreet betekent dat advisering m.b.t. projectidentificatie, evaluatie van projectvoorstellen, begeleiding van Ontwikkelingssamenwerking als (mede)financier. Ten aanzien van de feitelijke technisch-organisatorische voorbereiding en de uitvoering van projecten van ontwikkelingssamenwerking wordt een gereserveerd standpunt ingenomen; bij deze taken onderscheidt een project van ontwikkelingssamenwerking zich immers niet van elk ander project. Inzet van Rijkswaterstaat ter vervulling van die taken zou derhalve competitie met de particuliere sector kunnen betekenen, hetgeen in strijd kan zijn met het eerder vermelde beleid ter ondersteuning van de particuliere sector. Naast de beschikbaarstelling van individuele deskundigen van de Rijkswaterstaat voor uitzending naar het buitenland ten behoeve van ontwikkelingssamenwerking, heeft de begeleiding van de ontwikkelingssamenwerking vorm gekregen in begeleidingsgroepen waarvan Rijkswaterstaatsmedewerkers deel uit maken. Zulke begeleidingsgroepen adviseren ten aanzien van omvangrijke, gecompliceerde, veelal gefaseerd uit te voeren projecten of over groepen van samenhangende projecten (sectorgerichte ontwikkeling). Deze ontwikkeling past in de programmatie van de ontwikkelingssamenwerking van de minister van Ontwikkelingssamenwerking.

In 1985 zijn in ca. 50 gevallen medewerkers van de Rijkswaterstaat beschikbaar gesteld voor uitzending naar het buitenland, waarvan zes voor lange en de overigen voor korte perioden. In 23 gevallen werden de medewerkers ingezet t.b.v. projecten van het bedrijfsleven en in 21 gevallen t.b.v. advisering van ontwikkelingssamenwerking. Bij twee beschikbaarstellingen was sprake van advisering aan internationale organisaties.

Het Rijnoverleg

In 1985 werd in het kader van het Rijnchemieverdrag overeenstemming bereikt over voorstellen en aanbevelingen m.b.t. de verontreiniging door PCB, PAH en benzidine.

De problemen die samenhangen met de verontreiniging van sedimenten in de Rijn werden van Nederlandse zijde ter be-

handeling in de Internationale Commissie ter bescherming van de Rijn tegen verontreiniging ingebracht.

Het Rijnchlorideverdrag trad 5 juli 1985 in werking nadat Nederland als laatste van de verdragspartijen de aanvullende briefwisseling ratificeerde. De eerste fase van de beoogde injectie (20 kg/s Cl⁻) zal nu door Frankrijk vóór januari 1987 gerealiseerd moeten worden.

Het overleg over het te sluiten Rijnwarmteverdrag, dat door de gecompliceerdheid van het onderwerp en de uiteenlopende belangen van de betrokken staten enkele malen stagneerde, kon door Nederlandse interventies, laatstelijk nog in december 1985, weer op gang worden gebracht.

Europese Gemeenschappen

Na bijna 3 jaar onderhandelen werd ook in 1985 geen oplossing bereikt voor de lozing en dumping in zee van afvalstoffen afkomstig van de titaandioxyde-industrie. Tijdens de periode van het Nederlandse voorzitterschap zullen initiatieven worden ontwikkeld om de huidige impasse te doorbreken.

Er zijn geen nieuwe richtlijnen voor de lozingen van zwarte lijststoffen tot stand gekomen. Wel is overeenstemming bereikt over het principe van een algemene uitvoeringslijn voor deze stoffen. Daarmee kan een versnelling worden bereikt bij het vaststellen van normen voor nieuwe zwarte lijststoffen in de toekomst.

Het overleg over de richtlijn voor de toepassing van zuiveringsstrib in de landbouw is na 2 jaar onderbreking hervat. Tot dusver zijn goede vorderingen gemaakt.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Rijkswaterstaat nam met een Rijnvaartcommissaris en twee deskundigen deel aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie. In 1985 had deze commissie, evenals in 1984, een Nederlandse voorzitter, prof. mr. W. Riphagen. De zesbaksduwvaart kreeg ruime aandacht. De Centrale Commissie stelde voor de Duitse Rijn tussen Bad Salzig en Duisburg (230 km) in het kader van het Rijnvaartpolitiereglement tijdelijke voorschriften vast waarmee per 1 oktober 1985 onder bepaalde voorwaarden zesbaksduwvaart kan plaatsvinden. De Centrale Commissie werd op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen in Nederland bij de voorbereiding van het voorgenomen proefjaar, dat begin 1986 aanvangt. Ter verhoging van de veiligheid van het scheepvaartverkeer op de rivier en ter verbetering van een effectief optreden van hulpverleningsorganisaties bij rampen op en langs de rivier deed de Nederlandse delegatie een voorstel tot verplichte melding van schepen met gevaarlijke stoffen. Zij worden daarmee opgenomen in het zg. meld-volgsysteem, dat begin

1986 operationeel wordt. Het voorstel werd in de najaarszitting door de Centrale Commissie aanvaard. Hiermee is een ministeriële toezegging aan de betrokken provincies gerealiseerd. De Centrale Commissie nam met waardering kennis van het totstandkomen van de overnachtingshaven langs de Waal bij Haaften en de uitvoering van de bochtverbetering bij Nijmegen, omdat deze werken van belang zijn voor de Rijnvaart.

De herziening van de bemanningsvoorschriften en de regeling voor dienst- en rusttijden in hoofdstuk 14 van het Reglement betreffende het onderzoek van schepen op de Rijn kon nog niet worden voltooid. Er vond een vierde tripartite conferentie plaats met de sociale partners. Daarna kwam er een nieuw voorstel van de Centrale Commissie, met enkele Nederlandse varianten, tot stand voor een vijfde tripartite conferentie.

Zeeschepen en containerschepen op de Rijn hebben de speciale aandacht van de Centrale Commissie. Zeeschepen hebben blijkens een studie van de Dienst Verkeerskunde een relatief groot aandeel in verkeersongevallen. Zij voldoen aan zeevaartereisen en hebben een aparte status op de Rijn. Er vindt overleg plaats over beëindiging van deze status door het stellen van aanvullende technische eisen aan deze schepen conform de eisen aan binnenvaartschepen op de Rijn. Voor containerschepen worden voorschriften ter bepaling van de stabiliteit ontworpen.

Internationaal overleg natte werken

Onder auspiciën van de Technische Scheldec commissie is op verzoek van België in 1985 een studie begonnen naar de technische aspecten verbonden aan de eventuele bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen. Deze studie zal naar verwachting midden 1987 worden voltooid en vervolgens door de Technische Scheldec commissie worden besproken. Over de studie van de Technische Scheldec commissie naar de gevolgen van een verdieping van de Westerschelde ten behoeve van een 48/43-voets toegankelijkheid van de Westerschelde heeft in november 1985 de Raad van de Waterstaat advies uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De Raad spreekt zich in zijn advies niet uit over het nut van een eventuele verdieping, maar vraagt bijzondere aandacht voor een aantal aspecten. Deze betreffen met name de oeververdediging, milieu- en natuurbehoud (behoud van schor- en intergetijdegebieden), de problematiek van het baggeren en de berging van verontreinigde specie (met inbegrip van het belang van sanering aan de bron), de visserij, de concurrentiepositie van de Nederlandse havens, en de veiligheid (waaronder de risico's voor de bevolking en het milieu). Het advies van de Raad van de Waterstaat zal een belangrijke rol vervullen in de onderhandelingen tussen Nederland en België over de Schelde- en Maasproblematiek, waarvan de verdieping van de Westerschelde een belangrijk onderdeel vormt.

Van belang is voorts de intentieverklaring, van 7 oktober 1985, van de Belgische en Nederlandse ministers van Buitenlandse Zaken, om op basis van de niet geratificeerde verdragen van 1975 in 1986 verder te spreken over de Maas/Schelde-problematiek en wel in onderlinge samenhang. Met deze koppeling wordt beoogd wederzijdse belan-



Verdronken land van Saefthinghen in de Westerschelde. De Raad van de Waterstaat heeft de minister van V&W geadviseerd inzake de verdieping van de Westerschelde. Het advies zal een belangrijke rol vervullen in de onderhandelingen met België.

gen in één pakket te behandelen en zodoende vaart te zetten achter de aanpak van zowel de voor België belangrijk ke problemen met betrekking tot de bevaarbaarheid van de Westerschelde als de voor Nederland belangrijke problemen met betrekking tot de kwantiteit en kwaliteit van het Maaswater. Uiteraard sluit dit niet uit dat ook waterkwaliteitsaspecten van de Westerschelde de nodige aandacht krijgen. Het technisch overleg over kwaliteits-, kwantiteits- en scheepvaartzaken in de Technische Maascommissie vond goede voortgang. De meetprogramma's voor de waterkwaliteit werden beter op elkaar afgestemd.

De Scheldewatercommissie, het forum voor de waterkwaliteit van de Schelde, kwam voor de eerste keer bijeen. Hierdoor is naast de Technische Scheldec commissie (voornamelijk voor scheepvaartzaken) en de commissies voor de andere grensoverschrijdende waterlopen, het sluitstuk gelegd voor de bilaterale overlegstructuur op het gebied van het technisch beheer.

Uit oogpunt van internationaal overleg is het gereedkomen van het waterkwaliteitsplan Noordzee een belangrijke stap geweest, aangezien dit de basis kan vormen voor de Nederlandse stellingname in de diverse organisaties die op het terrein van de Noordzee-waterkwaliteit werkzaam zijn. Er werd een begin gemaakt met de voorbereidingen van de in 1987 in het Verenigd Koninkrijk te houden Noordzee-ministersconferentie.

In september vond periodiek ministersoverleg tussen Duitsland, Denemarken en Nederland plaats over de Waddenzee. De belangrijkste besluiten lagen op het terrein van intensivering van de samenwerking bij onderzoek en beheer. In de besprekingen is de samenhang tussen natuurbehoud en waterkwaliteit duidelijk naar voren gekomen, hetgeen er me-

de toe heeft geleid dat werd besloten de Waddenzeeproblematiek in de zojuist genoemde Noordzee-ministersconferentie (1987) aan de orde te stellen.

In september 1984 werd het Samenwerkingsverdrag tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland (inzake de uitbreiding van de haven van Emden door de aanleg van een Dollarthafen) ondertekend. Dit verdrag dat de Bondsrepubliek toestaat ten behoeve van de uitbreiding van Emden de zg. Dollardhaven aan te leggen, is inmiddels in de Duitse Bondsdag goedgekeurd en eind 1985 aan de Nederlandse Tweede Kamer ter goedkeuring voorgelegd.

Tijdens het internationaal overleg in het kader van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties te Genève werd na bijna acht jaar de herziening van het CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure), welke regeling op basis van aanbeveling aan alle Europese regeringen normerend is voor de verkeersregels en verkeerstekens voor de binnenwateren, afgesloten. Door intensieve bemoeienis werd bereikt dat hierbij de ervaringen vanuit het nautisch beleid ten aanzien van de Nederlandse vaarwegen hun neerslag vonden in het nieuwe Europese reglement.

WATERSTAATSWETGEVING

Waterschapswet

In het oog springende gebeurtenis in 1985 op het terrein van de waterschappen was het feit dat de Ministerraad in november akkoord ging met het ontwerp-Waterschapswet, waarover vervolgens het voorgeschreven advies is gevraagd van de Raad van State. De wet bevat in hoofdzaak algemene regels voor de oprichting, de taakstelling, de bestuursinrichting, de bevoegdheden en de financiën van alsmede het toezicht op de waterschappen met als kenmerk de samenhang tussen belang, betalingen zeggenschap.

Scheepvaartverkeerswet

Eind december 1984 werd een ontwerp-scheepvaartverkeerswet toegezonden aan belanghebbende overheidsinstanties, beroeps- en bedrijfsorganisaties in de binnen- en zeescheepvaart en adviesinstanties. Het wetsontwerp - dat ambtelijk door Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (V en W) gezamenlijk werd voorbereid - beoogt een algemeen wettelijk kader te bieden voor de ordening van de scheepvaart op de Nederlandse wateren. In 1985 zijn schriftelijke reacties op het ontwerp ontvangen, in aansluiting waarop in verscheidene gevallen nader overleg is gevoerd. De relatie van enkele onderdelen van het wetsontwerp met het onderzoek naar en overleg over de privatisering van het loodsen van zeeschepen en de integratie van de loodsdiensten in Rijnmond heeft meegebracht dat de ambtelijke afronding van het ontwerp in de ICONA niet meer in 1985 haar beslag heeft kunnen krijgen.

Wet op de waterhuishouding

Een gewijzigd ontwerp van wet, waarin integratie van de planregelingen van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Grondwaterwet en de Wet op de waterhuishouding en afstemming van de nieuwe planregeling op de voorgenoemde regeling van de milieubeleidsplanning wordt voorzien, werd in het voorjaar om advies en commentaar toegezonden aan de daarvoor in aanmerking komende overheids- en adviesinstanties. Het gewijzigd ontwerp beoogt een sterk gedereguleerde planning op het terrein van het waterbeheer en vormt een eerste fase van het voornemen om te komen tot een alomvattende integratie van de wetgeving met betrekking tot het waterbeheer.

Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Een spoedvoorziening is getroffen ter aanpassing van de berekeningswijze van de verontreinigingsheffing. De desbetreffende wijziging van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO) houdt in dat de regeling voor de toepassing van correcties wegens onregelmatig lozen wordt afgeschaft, terwijl tegelijkertijd de waarde van de vervuilingseenheid (rekeneenheid), die gekoppeld is aan de gemiddelde vervuiling door één inwoner, aan de uitkomst van nieuwe schattingen werd aangepast.

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van onderwerpen die wijziging c.q. regeling behoeven in de WVO.

Dit heeft geresulteerd in het voornemen om in 1986 de WVO op een aantal punten te wijzigen. Het gaat hier met name om het definiëren van het begrip woonruimte en om een overgangsregeling voor indirecte lozingen. Hier is door vele instanties en departementen om gevraagd.

Verdere wijzigingen zullen eerst overwogen worden na de behandeling van de Heffingnota in de Tweede Kamer in 1986 c.q. worden meegenomen bij de voorbereiding van een toekomstige Waterwet.

Nadat in het najaar van 1984 de nota Handhaving WVO aan de Tweede Kamer was aangeboden, zijn er bij Rijkswaterstaat diverse activiteiten op dit gebied in gang gezet:

- Bij de regionale directies zijn of worden onderafdelingen Handhaving opgericht, danwel een volledig met handhaving belaste functionaris benoemd; zij en de hoofden van de onderafdelingen zullen tevens de contactambtenaar handhaving van hun dienst zijn en zullen gezamenlijk en tezamen met vertegenwoordigers van de hoofddirectie en de dienst Binnenwateren/RIZA een nog in te stellen WVO-contactteam gaan vormen.

Een 45-tal formatieplaatsen is in het kader van het project Drieluik/Waterhuishouding vrijgemaakt. Deze zullen over ca. een jaar alle bezet zijn. Inmiddels is wel de functiescheiding tussen de met vergunningverlening en de met handhaving belaste ambtenaren doorgevoerd.

- De intensivering van de vergunningencontrole brengt voor de laboratoria bij de dienst Binnenwateren/RIZA een uitbreiding van apparatuur en menskracht met zich mee. Reeds f 1 miljoen is thans geïnvesteerd in het instrumentarium, en het personeelsbestand is met zes uitgebreid.

- Behalve dat aan het nemen van monsters, bedrijven bezoeken en patrouilleren meer tijd besteed wordt, krijgt de manier waarop vergunningvoorschriften geschreven worden ook bijzondere aandacht. Deze moeten beter controlebaar zijn en de mogelijkheid voor het nemen van bestuur- en strafrechtelijke maatregelen bieden. Ook zullen gedoogsituaties voor lozingen drastisch worden vermindert.

- In een in 1986 door de directieraad van de Rijkswaterstaat vast te stellen Uitvoeringsplan Handhaving WVO, worden vele activiteiten genoemd die tot een concrete uitvoering van de beleidsvoornemens zullen leiden. De samenwerking met andere overheden krijgt hierbij de aandacht.

Grondwaterwet

In 1985 zijn op basis van de Grondwaterwet twee uitvoeringsmaatregelen in werking getreden, te weten: de algemene maatregel van bestuur (AMvB) ex artikel 48, en die op grond van de artikelen 11 en 12. De AMvB ex artikel 48 betreft het aangeven van onderzoekskosten die de provincies onder de provinciale grondwaterheffing mogen brengen.

De AMvB ex artikel 11 en 12 geeft aan op welke wijze de individuele ontrekkers hun onttrekkingen moeten registreren en welke parameters degenen die water in de bodem infiltreren moeten meten.

Wet bestrijding ongevallen Noordzee

In de loop van 1985 werd een wetsontwerp tot regeling van de bestrijding van ongevallen op de Noordzee om advies toegezonden aan de Raad van de Waterstaat. Het wetsontwerp werd gezamenlijk voorbereid door Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken. In het kader van de advisering door de Raad van de Waterstaat heeft overleg tussen het ministerie en het belanghebbende bedrijfsleven en enkele waterbeherende instanties plaatsgevonden.

Bijzonder reglement kleine vaartuigen

Bij koninklijk besluit (K.B.) van 31 mei 1985 (Stb. 329) werd het Bijzonder reglement kleine vaartuigen vastgesteld, waarbij aan zeilplanken en soortgelijke recreatievaart op een aantal Rijkswaarsewegen beperkingen worden opgelegd dan wel zij daarvan worden geweerd. De regeling werd nog in het watersportseizoen van 1985 van kracht, zij het dat na overleg in het COVW, bereikt werd dat het opsporingsbeleid zoveel mogelijk tot het geven van waarschuwingen kon worden beperkt.

Overdrachten en indijkingen

In het verslagjaar is bij wet het beheer en onderhoud van de Rijkstramweghaven en een gedeelte van de Buitenhaven te Middelharnis aan die gemeente overgedragen. Voorts zijn in het verslagjaar op grond van de wet van 24 november 1932, Stb. 552, bij een zestiental K.B.'s gedeelten van niet tot het rijkswegenplan behorende (gedeelten van) rijkswegen in beheer en onderhoud aan lagere overheden overgedragen en heeft bij een drietal K.B.'s ruiling van wegen plaatsgevonden met resp. de provincies Drenthe, Limburg en Groningen.

In het verslagjaar zijn op grond van de wet van 14 juli 1904, Stb. 147, drie concessies verleend voor het indijken van buitendijkse gronden t.w.:

bij K.B. van 4 april 1985, nr. 52, aan de provincie Friesland voor de indijking van buitendijkse gronden tussen de westzijde van de Noorderleegpolder en de westzijde van de West Holwerderpolder in de gemeenten Ferwerderadeel en Dongeradeel; bij K.B. van 24 september 1985, nr. 31, aan de gemeente Goes voor de indijking van de, in die gemeente gelegen buitenvoorhaven van het Goese Sas, en bij K.B. van 7 oktober 1985, nr. 83, aan de gemeente Rotterdam, het Openbaar Lichaam Rijnmond en de Staat der Nederlanden (Rijkswaterstaat, directie Benedenrivieren) voor de indijking van buitendijkse gronden en wateren aan de zuidwestzijde van de Maasvlakte (Slufterplan).



In 1985 werd het Bijzonder reglement kleine vaartuigen van kracht. Een regeling voor m.n. zeilplanken op een aantal Rijkswateren.

Provincie Flevoland

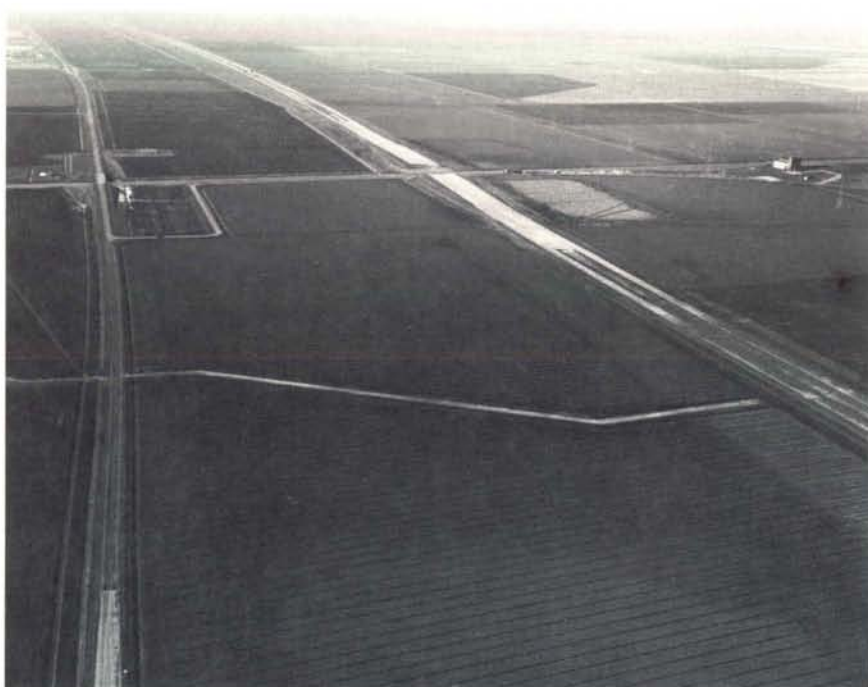
Na een 145-jarige periode van elf provinciën is in 1985 besloten tot instelling van een twaalfde, te weten de provincie Flevoland en wel per 1 januari 1986. 1985 was daarmee het laatste jaar dat de minister van Verkeer en Waterstaat de waterstaatkundige zorg voor het gebied had. Het voorbereidingslichaam provincie Flevoland heeft besloten tot de instelling van twee waterschappen: een all-in waterschap voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders en een waterschap voor de Noordoostpolder met de zorg voor het kwantitatieve beheer en de waterkering. Op 19 december 1985 zijn de prebesturen van deze waterschappen benoemd.

Aangezien de Instellingswet voorschreef dat met ingang van 1 januari de waterstaatswerken in het gebied moesten worden overgedragen en de mogelijkheid ontbrak om dit rechtstreeks aan de waterschappen te doen - deze bestonden immers nog niet officieel per 1 januari 1986 - zijn bij drie

koninklijke besluiten van 19 december 1985, nrs. 41, 42 en 43 alle daarvoor in aanmerking komende waterstaatswerken aan de provincie Flevoland in eigendom, beheer en/of onderhoud overgedragen.

Wegen en vaarwegen gingen "om niet", de waterstaatswerken die later naar de waterschappen over kunnen, tegen een overdrachtssom van ruim f 56 mln. Bij bestuursovereenkomst is een soepele regeling voor wat betreft de overgang in de praktijk (feitelijk onderhoud door Rijkswaterstaat) getroffen.

Overigens heeft het Rijk zich in de drie genoemde koninklijke besluiten verplicht nog enige afwerkprogramma's aan wegen, vaarwegen en andere waterstaatswerken te voltooien ten belope van circa f 40 mln.



De waterstaatkundige zorg voor de Flevopolder werd per 1 jan. 1986 overgedragen aan de provincie Flevoland.

STRUCTURELE ZAKEN

Integratie infrastructuur

In 1985 werd een aanzet gemaakt om te komen tot het formuleren van een lange termijn beleid voor het Verkeer en Vervoer. Er zijn consistente toekomstverkenningen (scenario's) gemaakt met betrekking tot verschillende mogelijk geachte ontwikkelingen van bevolkingsomvang, economie e.d. (omgevingsfactoren). In 1986 zal voor deze scenario's worden nagegaan wat de effecten van een aantal beleidsalternatieven zullen zijn op mobiliteit, veiligheid, milieu e.d. Het totale vervoergebeuren (personen en goederen, weg-water-rail-lucht) wordt daarbij onder de loupe genomen. Binnen dat kader vindt ook een bezinning plaats over de toekomst van het binnenlandse vaarwegennet en van het hoofdverkeerswegennet. Het onderzoek naar de samenhang tussen de verschillende transporttechnieken wordt mede gestimuleerd door het bedrijfsleven, waar gedacht wordt in de sfeer van vervoerketens: goede aansluiting van zee- en luchthavens op het gehele inlandtransportnet. Tevens wordt aandacht gegeven aan de rol van de informatie.

Het inzicht is ontstaan dat de elektronische informatietechniek (telematica) in de toekomst een steeds belangrijker rol zal gaan spelen in het hele verkeer- en vervoergebeuren. Niet alleen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer te land en te water, maar ook voor de planning van voorraad- en transportbeheer door vervoerders. Aan de dienst Verkeerskunde is opdracht verleend na te gaan wat de verschillende mogelijkheden zijn.

Voorlichtingscentra

Het geven van voorlichting is een instrument dat voor een belangrijk deel mede bepalend is voor de beeldvorming die de burger van de overheid krijgt. Er bestaan reeds drie permanente voorlichtingscentra waarin de conditionering centraal staat (het J.W. Topshuis, Expozee (Lauwersoog) en Nieuwland (Lelystad)). Daarnaast heeft Rijkswaterstaat een aantal object-gebonden voorlichtingscentra gerealiseerd waar informatie wordt gegeven over wegen objecten zoals de bouw van belangrijke tunnels of het "hoefijzer" om Den Haag. Thans wordt de oprichting van een voorlichtingscentrum voorbereid dat de "droge" en "natte" infrastructuuraspecten van Rijkswaterstaat breed belicht.

In 1985 is voor dit infra-voorlichtingscentrum, - dat vermoedelijk gehuisvest zal worden bij de dienst Esthetische verzorging van DVK in Utrecht, een belangrijke aanzet gemaakt. Bij de opzet van dit centrum gaat het voor namelijk om de techniek die bij de aanleg van de droge- en natte verkeersinfrastructuur komt kijken, maar ook om informatie over het beleid, de samenhang met zaken als milieu, ruimtelijke ordening enz. De projectgroep, die het definitieve voorstel nagevoel heeft afgerond, gaat ervan uit het voorlichtingscentrum eind 1986 te realiseren. De mogelijkheden zullen worden bezien om het voorlichtingscentrum op de wat langere termijn te verbreden tot een centrum dat alle infrastructuuraspecten omvat waar het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij betrokken is. Een dergelijke verruiming past goed in het streven om sectorale beleidsterreinen te integreren.

Ontgrondingen

De ontwikkeling van het landelijk beleid voor de oppervlaktedelfstoffenvoorziening op lange termijn is in het verslagjaar voortgezet. De aandacht is vooral gericht geweest op de behoefteprognoses voor de verschillende oppervlaktedelfstoffen, alsmede op de ontwikkeling van instrumenten waarmee het te voeren beleid gestalte kan worden gegeven. Deze instrumenten richten zich met name op zuinig gebruik van oppervlaktedelfstoffen, op het bevorderen van het gebruik van vervangende materialen en op het veilig stellen van de voorziening. Verwacht wordt dat in het voorjaar van 1986 bestuurlijk overleg gevoerd zal worden over het concept van de landelijke beleidsnota voor de lange termijn. In april 1985 is de nota Ophoogzand door de Tweede Kamer in een Uitgebreide Commissie Vergadering behandeld. In hoofdlijnen stemden de leden met het gestelde in de nota in. In een met praktisch algemene stemmen aanvaarde motie werd erop aangedrongen de winning van Noordzeezand zoveel mogelijk te stimuleren.

In het verslagjaar werd voorts door de minister, conform het advies van de Raad van State, besloten om vooralsnog geen vergunning te verlenen aan de NV ENCI voor kalksteenwinning op het Plateau van Margraten. De minister heeft daarbij wel aangekondigd dat in de landelijke beleidsnota voor de oppervlaktedelfstoffenvoorziening op lange termijn concreet zicht zal worden gegeven op de winningsmogelijkheden voor de lange termijn voor een substantieel langere periode dan 20 jaar. De werkzaamheden van de werkgroep "Toelaatbaarheid Zout Zand" zijn enigszins vertraagd. Er wordt naar gestreefd een rapport in februari 1986 af te ronden. Er blijken redelijk eenduidige normen te zijn t.a.v. de toelaatbaarheid van het toepassen van zout zand. Met name op het gebied van het beleid van de verschillende betrokken overheden is echter harmonisatie gewenst. Op dit punt zal het rapport van de werkgroep aanbevelingen bevatten.



De winning van Beton- en metselzand in het ontgrondingsgebied Bergerheide.

Alternatieve materialen

Naar aanleiding van een van de aanbevelingen uit de nota "Toepassingsmogelijkheden van alternatieve materialen" (RWS-publikatie nr. 44) zijn er bij alle daarvoor in aanmerking komende diensten van Rijkswaterstaat coördinatoren "Hergebruik" aangesteld. Er vindt periodiek overleg plaats tussen de coördinatoren onder leiding van de dienst Weg- en Waterbouwkunde over mogelijkheden en problemen bij het toepassen van alternatieve materialen.

Op het gebied van alternatieve materialen is inmiddels veel onderzoek gedaan, al zijn er ook nog duidelijk witte vlekken (b.v. op het gebied van toepassingen in de natte waterbouwkunde). Het voorgaande sluit aan op de tendens voorlopig extra prioriteit te geven aan kennisoverdracht. In de Interdepartementale Werkgroep Toepassing Afvalstoffen in de Bouw en de Bouwnijverheid (ITABB) is dit momenteel een belangrijk aandachtspunt, naast evaluatie van hetgeen tot nu is bereikt.

Milieubeleid

In 1985 is de eerste feitelijke stap gezet om te komen tot een geïntegreerde planning van het milieubeleid door het opstellen van het 2e Indicatief Meerjarenprogramma (IMP)-Milieubeheer 1986-1990. In het kader van de interne integratie van het Rijk met betrekking tot het milieubeleid is het IMP-Milieubeleid 1986-1990 opgesteld door die departementen die primaire verantwoordelijkheden hebben voor onderdelen van het milieubeleid:

VROM : milieuhygiënisch beleid en coördinatie milieubeleid;

- L & V: natuur- en landschapsbeleid.

- V & W: waterkwaliteit, bestrijding luchtvaartlawaai en openbare veiligheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het IMP-Milieubeheer 1986-1990 is door de ministers van VROM, L & V en V & W gezamenlijk ondertekend en aangeboden aan de Tweede Kamer als onderdeel van de memorie van toelichting bij de Begroting van VROM. In het IMP-Milieubeheer 1986-1990, dat voortbouwt op de visie neergelegd in de nota Meer dan de som der delen en het eerste IMP-Milieubeheer 1985-1989, worden de hoofdlijnen voor het in de komende jaren te voeren milieubeleid gepresenteerd. Begin december 1985 heeft er een brainstorming plaatsgevonden in het slot Moermond te Renesse tussen Rijkswaterstaat, L & V, en VROM met als hoofdthema op welke wijze het beste kan worden samengewerkt tussen de drie apparaten. Deze bijeenkomst kon succesvol worden afgerond. Er zijn afspraken gemaakt om met erkenning van elkaars verantwoordelijkheden op de verschillende beleidsterreinen, vruchtbaar samen te werken in het overloopgebied tussen milieu-, waterhuishoudkundig- en natuur- en landschapsbeleid.

Sinds 1980 is er reeds sprake van hulpverlening door Rijkswaterstaat aan het Directoraat-Generaal voor de Milieuhygiëne (DGMH) bij de uitvoering van de interimwet Bodemsanering. Om daaraan een meer structureel karakter te geven werd in het najaar van 1983 een RWS-medewerker bij DGHM gedetacheerd. De taak van deze medewerker was ondermeer het nader onderzoeken van de mogelijkheden, wenselijkheden en hoedanigheden van de bijdrage van Rijkswaterstaat in het kader van de bodemsanering. Deze bijdrage werd in 1984 en 1985 concreet gericht op:

- assistentie aan provincies;
- verwerving onroerend goed c.a.;
- samenwerking met de regionale Inspectie Milieuhygiëne;
- beoordeling provinciale projectvoorstellen ten behoeve van DGHM;
- ontwikkelen methodieken en richtlijnen;
- onderzoeks- en referentietaken.

Het beleid is er op gericht de samenwerking te continueren en waar nodig en mogelijk te intensiveren. Uitgangspunt hierbij blijft dat geen assistentie zal worden verleend waar effectief uitbesteding van het werk kan plaatsvinden.

In april 1985 is op verzoek van de directeuren-generaal van Rijkswaterstaat en Milieuhygiëne de "liaisongroep V & W-DGMH" ingesteld. Deze groep moet er voor zorgen, dat volwaardig aandacht besteed wordt aan de milieu-implicaties van het verkeers- en vervoerbeleid. De liaisongroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van DGMH, Rijksdienst voor het Wegverkeer, Directoraat-Generaal voor het Verkeer en Rijkswaterstaat. Ook de secretaris van de Stuurgroep Verkeer en Vervoer neemt er aan deel.

De groep levert bijdragen aan beleidsstukken van zowel DGMH als V & W over het verkeer en vervoer. Tevens draagt de groep zorg voor de afstemming tussen het verkeers- en vervoerbeleid en het milieubeleid.

De liaisongroep heeft inmiddels de teksten geleverd van het hoofdstuk Verkeer uit het IMP-Milieubeheer 1986-1990 en de milieuparagraaf uit het Meerjarenplan Personenvervoer 1986. Ook heeft de groep het regeringsstandpunt inzake het CRMH-advies over het stedelijk verkeer voorbereid. Naar verwachting zal de aandacht meer gericht worden op een integraal verkeers- en vervoerbeleid en de uitwerking ervan.

Een wettelijke regeling van milieueffectrapportage (m.e.r.) zal binnen niet al te lange tijd deel gaan uitmaken van de Nederlandse milieuwetgeving. Het wetsvoorstel is in juni aangenomen door de Tweede Kamer. De Eerste Kamer zal naar verwachting in het voorjaar van 1986 een oordeel vellen over het wetsvoorstel.

De m.e.r. is bedoeld als instrument om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten, die belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De wet heeft nogal wat consequenties voor Rijkswaterstaat omdat veel van de RWS-activiteiten m.e.r. plichtig zullen worden.

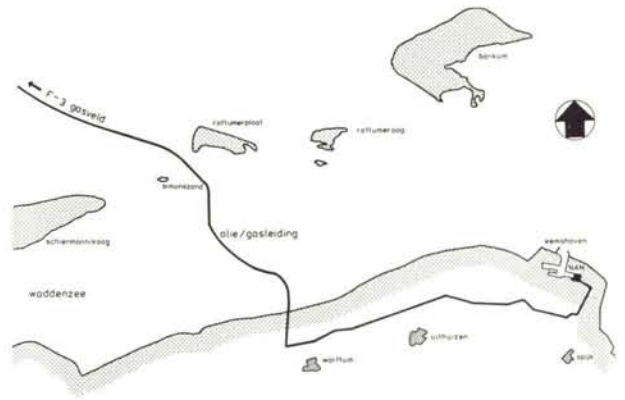
Planologie

In 1985 is ook de Eerste Kamer akkoord gegaan met de wijziging van de wet op de Ruimtelijke Ordening. De vernieuwde wet alsmede het nieuwe Besluit op de Ruimtelijke Ordening zullen in de loop van 1986 gefaseerd in werking treden. Enkele ook voor Rijkswaterstaat belangrijke zaken zijn: verkorting van bestemmingsplanprocedures door strakkere termijnstellingen, procedureregeling bij vrijstelling (art. 19), uitbreiding schadevergoedingsmogelijkheden, rechtstreekse aanwijzingsbevoegdheid van de minister van VROM aan gemeentebesturen en opname van een procedureregeling van de planologische kernbeslissing (pkb).

Met de notitie "afstemming op maat" heeft de minister van VROM, in overleg met enkele sectordepartementen waaron-

der V & W, de Tweede Kamer een standpunt aangeboden inzake de coördinatie tussen de ruimtelijke en sectorale besluitvorming. Een algemene in de wet Ruimtelijke Ordening te regelen afstemvoorziening wordt afgewezen. Een aanvullende regeling zal, zo dat gewenst is, in de sectorlijn getroffen moeten worden waarbij operationele gebiedsaanwijzing en de gecoördineerde aanwijzing acceptabele coördinatievormen zijn. De zg. bindende projectbestemming is afgewezen. Behandeling in de Tweede Kamer moet nog plaatsvinden. In het verslagjaar is de minister van VROM in een notitie aan de Tweede Kamer ingegaan op de opvatting uit het bedrijfsleven dat indicatieve ruimtelijke plannen planologisch een zg. schaduwshade kunnen veroorzaken waarvoor geen vergoedingsregeling bestaat op grond van de schadeartikelen van de wet Ruimtelijke Ordening. Tot deze maatregelen worden ook wegtracés gerekend. In de notitie wordt de conclusie getrokken dat in geen van de aan de orde gestelde planologische maatregelen sprake is van planologische schaduwshade. Evenals vorig jaar is als bijlage bij de begroting van VROM voor 1986 een voortgangsrapportage ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Zij geeft naast de algemeen ruimtelijke ook de specifieke ontwikkelingen in de diverse sectoren aan, waaronder het werkveld van Rijkswaterstaat, en tracht daar conclusies uit te trekken voor het te voeren kabinetsbeleid. De regeringsbeslissing structuurschets Stedelijke Gebieden, waar ook de minister van V & W verantwoordelijkheid voor draagt, is in de Tweede Kamer afrondend besproken. De schets legt nadruk op de ontwikkelingen in en rond de grote steden, waarbij sterke relaties bestaan met het Verkeers- en Vervoerbeleid, waaronder de afstemming met het Meerjarenplan Personenvervoer. Naast de jaarlijks voortschrijdende Meerjarenplannen Woningbouw en Stadsvernieuwing, aan de voorbereiding waarvan ook Rijkswaterstaat deelneemt (bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen), zijn ook enkele structuurschema's afgerond zoals over de Militaire Terreinen en Buisleidingen. Bij deze laatste is de opname van veiligheids- en toetsingsgebieden bij leidingstroken voor hoofdtransportleidingen van belang voor de RWS- infrastructuur. De procedure m.b.t. de regeringsbeslissing vestigingsplaat sen kerncentrales is met voortvarendheid ter hand genomen. In de eerste helft van 1986 valt uitsluit te verwachten over de definitief aan te wijzen locaties. Het kabinet heeft in het voorjaar in beginsel tot aanleg van de Markerwaard besloten. Aan de hand van nader onderzoek, waarbij onder meer de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening geraadpleegd zal worden over de planologische functie van een Markerwaard, zal beslist worden over het tijdstip van aanleg en over de inrichting; hierbij is een verantwoorde financiering een voorwaarde. In afwachting van dit onderzoek is de pkb-procedure opgeschort.

In samenwerking tussen de departementen van L & W, EZ en V & W is het eerste rijksmeerjarenprogramma Openluchtrecreatie en Toerisme (OLR) tot stand gebracht, nadat in een eerder stadium de nota Toeristisch Beleid was verschenen. Doel is te komen tot een meer samenhangend beleid en het verkrijgen van inzicht in de financiële bijdragen van de verschillende departementen op het gebied van OLR. Binnen Rijkswaterstaat vindt uitwerking o.a. plaats in het kader van het project Recreatief medegebruik van waterstaatswerken. In het verslagjaar is onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en provincies de Beleidsvisie recreatievaart in Nederland uitgebracht. De visie vormt een nadere



Tracé van de olie/gasleiding vanaf het F-3 gasveld door de Waddenzee naar de Eemshaven. Nu er een goedgekeurd calamiteitenplan is kan met de aanleg van een buisleiding worden gestart.

uitwerking van het structuurschema Openluchtrecreatie en de partiële herziening Vaarwegen en beoogt door middel van een aantal voorgestelde maatregelen meer samenhang in het beheer van het toervaartnet te verkrijgen met behoud van de eigen verantwoordelijkheden van de beheerders.

Op basis van hun respectievelijke beleidsnota's en de daarin geformuleerde doelstellingen hebben Rijk, Waddenprovincies en Waddenzeegemeenten gezamenlijk de Algemene beheersvisie voor het Waddenzegebied opgesteld. Naast o.a. Rijkswaterstaat vervullen ook de gemeenten in het toekomstig beheer een belangrijke rol nu de Tweede Kamer in 1985 heeft ingestemd met de gemeentelijke indeling van de Waddenzee bij kust- en eilandgemeenten. De minister van Landbouw en Visserij heeft in het verslagjaar mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat het calamiteitenplan goedgekeurd dat nodig is voor de aanleg van een buisleiding door de Waddenzee om olie en gas uit het zg. F3-blok op de Noordzee af te voeren naar een behandel- en verwerkingsinstallatie aan land.

Wetenschapsbeleid

Het werkerrein wetenschaps-, technologie- en onderzoeksbeleid heeft in 1985 veel aandacht gevraagd. In dat verband zijn bijdragen geleverd aan:

- de werkzaamheden van het Interdepartementaal Overleg Technologiebeleid (IOT) en het Interdepartementaal Overleg Wetenschapsbeleid (IOW);
- het project Technologiebeleid voor de bouw (PTB);
- European Strategic Programme for Research and Development in Information Technologies (ESPRIT);
- European Research Co-ordination Agency (EUREKA);
- de Raad voor het Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO), o.a. betreffende het Jaaradvies 1984 en het rapport Grond tot Zorg.

Het meerjarenonderzoeksplan (MOP) 1985-1989 kwam in april gereed en bleek in een behoefte te voorzien. Ook van buiten Rijkswaterstaat werd het MOP opgevraagd, met als goed effect veel overleg over samenwerkings- en afstemmingsmogelijkheden.

BEDRIJFSECONOMISCHE EN ALGEMENE ZAKEN

Financiën

Het jaar 1985 wordt gekenmerkt door het feit dat de diensten voor het eerst met een volledig mandaat hebben gewerkt voor onderhoud, kleine verbeteringswerken en voor studie- en materiële zaken. Naar het zich laat aanzien kunnen de meeste diensten goed overweg met het mandaat. Een uiteindelijk oordeel over 1985 zal pas mogelijk zijn nadat ook de verantwoordingsrapportages over 1985 binnen zijn. Veel aandacht is besteed aan het verkrijgen van goede prognoses over het verloop van de uitgaven gedurende 1985 en aan het scheppen van kaders voor de op te stellen verantwoordingsrapportages.

De verwerking van alle financiële gegevens blijft voortdurend aandacht vragen. Voor de gegevens uit het directieplanproces is het Mapper-systeem verder verbeterd terwijl decentrale toegang voor de (hoofd)afdelingen verwezenlijkt is. In 1985 is veel tijd en aandacht besteed aan de uitbreiding en aanpassing van de begrotingsmodule uit het AIS (Administratief Informatie Systeem). Alle directies van Rijkswaterstaat beschikken nu over een AIS-systeem. Door deze uitbreiding is het onder andere mogelijk geworden alle WEB's (Werkplan en Begrotingsbijdrage) via het AIS aan te maken en aan te leveren. Door de WEB's van alle directies via automatisch leesbare informatiedragers op de Hoofddirectie te verzamelen, samen te voegen en te verwerken ontstaat het RWS-WEB. Met de beschikbare programmatuur kan dit op verschillende wijzen worden gesorteerd en getotaliseerd. De uniforme wijze van aanleveren van financiële gegevens heeft een doelmatiger verwerking en integrale inhoudelijke beoordeling van de WEB's en directieplannen mogelijk gemaakt.

In samenwerking met de directie FEZ is gewerkt aan een aanpassing van voor al de betaalprocedures. Dit heeft tot gevolg dat de directies met ingang van 1986 de betaalbaarstelling verzorgen van alle gemandateerde werkzaamheden. De betalingen zelf zullen plaatsvinden ten laste van centrale bankgiro- of postgirorekeningen. Hiermede wordt invulling gegeven aan de in de Heroverwegingsnota Kasbeheer geformuleerde doelstelling om de uitstaande kasgelden zoveel mogelijk te beperken. Binnen de rijksoverheid is Rijkswaterstaat daarmee één van de eerste gedeconcentreerde diensten die deze doelstelling bereikt.

Bedrijfsvoering

De verschillende RWS-diensten zijn begonnen met het onderzoeken welke activiteiten zouden moeten worden ontplooid teneinde doelmatigheid en doelgerichtheid van de bedrijfsvoering te vergroten. Hiertoe is onder andere de werkgroep Bedrijfsvoering in het leven geroepen. Uitgangspunt is om een juist evenwicht te vinden tussen de doelstelling van de begrotingsuitputting en het streven naar optimale, zowel intern als extern gerichte, bedrijfsvoering. In 1985 heeft dit naast de uitwerking van de gedachten over verantwoordingsrapportage geleid tot het besluit om in de directie Groningen een proef met een geautomatiseerd

kostenverdeelmodel uit te voeren. Een andere activiteit is het ontwikkelen van een uniform en geautomatiseerd informatie-systeem op het gebied van kosten en kostprijzen met betrekking tot de uitvoering van werken, zulks met het oog op versterking van de externe bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. Het project INFKOS omvat de beschrijving van bestaande en gewenste informatie op dit gebied en tracht te komen tot oplossingen die voor de korte termijn aanvaardbaar zijn. Daarnaast wordt in samenwerking gezocht naar mogelijkheden van systematische registratie van duurzame bedrijfsmiddelen en van voorraden om zo verbetering van het voorraadbeheer en daarmee versterking van de interne bedrijfsvoering tot stand te brengen. In een voorstudie is aangegeven wat de gewenste ontwikkelingsrichting voor het voorraadbeheer bij Rijkswaterstaat is.

Teneinde de beslissingen over investering in rijdend en vaarend materieel niet alleen technisch maar ook bedrijfseconomisch te kunnen onderbouwen is een leidraad vervaardigd waarin de methode ter bepaling van de economische levensduur nader is uitgewerkt. Voorts heeft een onderzoek plaatsgevonden of leasing van bedrijfsmiddelen voor Rijkswaterstaat aantrekkelijk zou kunnen zijn. Daarover zal binnenkort worden gerapporteerd.

Uitbesteding

In 1985 is voortgegaan met oriënterende studie en gedachtevorming t.a.v. het onderwerp uitbesteding, toegespitst op de RWS-ingenieursdiensten en de werktuigkundige en elektrotechnische diensten (wed's) en is de nadere operationalisering in gang gezet. Het is van belang, op te merken dat het hier gaat om "vervangende uitbestedingen", d.w.z. vervanging op termijn van thans nog aanwezige personeelsleden door uitbestedingen, en niet om uitbesteding i.v.m. piekvang of gebrek aan eigen deskundigheid, de z.g. "uitbreidingsuitbesteding".

Op 1 november 1985 is de ministerraad akkoord gegaan met het oriënterende onderzoek inzake de werktuigkundige en elektrotechnische diensten en het daarin voorgestelde concrete vervolgonderzoek. In het oriënterende onderzoek is geconcludeerd, dat mogelijkheden aanwezig lijken om het bedrijfsleven meer in te schakelen bij het onderhoudswerk en de storingsdiensten van de wed's. Hierbij zijn thans ca. 150 van 372 wed-medewerk(st)ers betrokken. Het vervolgonderzoek, inmiddels gestart, zal uitsluitel moeten geven over het concrete aantal arbeidsplaatsen, de realisatieperiode en daarbij de personele, financiële en organisatorische gevolgen in kaart brengen. Proefprojecten worden daarbij voorbereid. Per 1 maart 1986 moet aan de minister worden gerapporteerd.

Op 28 oktober 1985 is de minister akkoord gegaan met het oriënterende onderzoek ingenieursdiensten en de daarin aangegeven conclusies en aanpak:

- RWS spreekt zijn bereidheid uit het bedrijfsleven meer dan tot nu toe in te schakelen bij ontwerp, opstellen bestek en toezicht uitvoering;
- voornamelijk en ter oriëntatie wordt bij de vergrote uitbesteding gedacht aan werkpakketten, waarbij in totaal ca. 500 man betrokken zijn;
- uitgegaan wordt van een ontwikkelings- en omschakelingsperiode van ca. 5 à 10 jaar;
- een vervolgonderzoek (inmiddels gestart, rapportage voorzien per maart 1986) dient zich te richten op de concrete mate van uitbestedbaarheid, contract- en aannemingsaspecten, voorbereiding van per 1-1-1986 te starten proefprojecten, personele, financiële en organisatorische gevolgen en overleg met het bedrijfsleven (aannemers en ingenieursbureaus) over de te volgen strategie.

Tijdens een bijeenkomst van de directieraad van de Rijkswaterstaat met de hoofden van de diensten op 22 november 1985 is van gedachten gewisseld over de uitbestedingsfilosofie, de motieven en voorwaarden voor verdere vervanging van de uitbestedingen en de nadere operationalisering. Met het Ministerie van Financiën zijn de eerste contacten gelegd om te komen tot realisatie van de voor de verdere vervangingsuitbesteding noodzakelijke randvoorwaarde: de thans niet bestaande uitwisselingsmogelijkheid tussen het personeel en het financiële budget. Voorts wordt daarbij van gedachten gewisseld over een binnen de RWS-organisatie toe te passen mandateringsregeling.

Informatievoorziening en automatisering

In 1985 is een prototype Meerjareninformatieplan (MIP) gereedgekomen. Dit betrof een eerste vingeroefening. Bij de opstelling ervan is gebleken dat de directieplannen voor 1984 die voor de samenstelling van het MIP informatie hadden moeten aanleveren, in dit opzicht nog sterk tekort schoten. In de beleidsaanwijzing directieplanning 1985 is aan deze functie van de directieplannen extra aandacht besteed.

Met de centrale archief selectiedienst (CAS) zijn afspraken gemaakt inzake archiefonderzoek, documentatiebronnen en archiefordening bij een aantal diensten van de Rijkswaterstaat, gericht op de bewerking van oude archieven bij Rijkswaterstaat door de CAS. De eerste inventaris (directie Friesland) is inmiddels aangeboden. Met de CAS is overleg gepleegd inzake verlegging van de cesuur voor directie- en arrondissementsarchieven van omstreeks het jaar 1950 naar meer relevante afsluitjaren zoals het tijdstip van reorganisatie van diensten van de Rijkswaterstaat. Met de Deltadienst en de Rijksarchiefdienst zijn afspraken gemaakt inzake de overdracht van de archieven en bibliotheekcollecties van de Deltadienst; de overbrenging heeft inmiddels plaatsgevonden.

Het overleg inzake het opstellen van een actuele vernietigingslijst voor archiefbescheiden van regionale diensten bevindt zich in het eindstadium. Nog in 1985 is een voorstel ingezonden aan de minister ter vaststelling van een dergelijke lijst van vernietigingstermijnen. Een aanvang is gemaakt met een onderzoek voor het opstellen van vernietigingslijsten van archiefbescheiden voor gespecialiseerde diensten.

Ter hoofddirectie is een projectgroep automatisering voortgang- en verblijfplaats administratie (PAVV) gestart met het onderzoek naar een postbehandeling in geautomatiseerde vorm. Studies zijn verricht naar het te kiezen pakket (DOCSYST), de benodigde apparatuur en de doorgroeimogelijkheden in het kader van meer geïntegreerde kantoorautomatisering.

De invoering van het VW-LIS, het literatuur informatie systeem, werd in 1985 realiteit. Ter hoofddirectie is het systeem sedert september 1985 operationeel. Verwacht wordt dat in overleg met het departement binnenkort een beslissing kan worden genomen welke diensten van Rijkswaterstaat een aansluiting op het systeem dienen te krijgen.

Bij de Centrale archief Selectiedienst (CAS) te Winschoten overhandigde, op 14 maart 1985, de minister van Binnenlandse Zaken mr. J.G. Rietkerk de eerste CAS-inventaris aan de hoofdingenieur-directeur in de directie Friesland ir. B. Weijers.



Huisvesting

Daar de Rijksgebouwendienst gaat werken met "financial lease" is in 1985 besloten de volgende projecten op deze manier te financieren:

- uitbreidingsplan Koningskade 4 te Den Haag;
- nieuwbouw Geeregebied te Middelburg t.b.v. de directie Zeeland;
- nieuwbouw Strandweg te Scheveningen t.b.v. de dienst Getijdewateren en de directie Noordzee.

Nieuwe huisvesting en/of uitbreiding zijn tevens nog in voorbereiding voor onder meer de volgende dienstonderdelen:

- directie Overijssel, dienstkring Twentekanalen;
- directie Groningen met dienst Getijdewateren dependance Groningen;
- directie Gelderland met directie Bovenrivieren;
- directie Noord-Holland;
- directie Zuid-Holland;
- directie Benedenrivieren;
- directie Zeeland, dienstkring Hansweert;
- directie Noord-Brabant, dienstkring Midden-Brabant;
- directie Bruggen, afdelingen te Tilburg;
- Meetkundige Dienst;
- dienst Weg- en Waterbouwkunde.

Voor de indeling in dienstkringen van de nieuwe directie Gelderland zal huisvesting dienen te worden gevonden voor de volgende dienstkringen: Zaltbommel, Doetinchem, Nijmegen, Harderwijk, IJssel, Waal en Rijn.

Voor de volgende diensten c.q. dienstonderdelen is nieuwe huisvesting tot stand gekomen:

- dienstkring Deltakust;
- dienstkring Planken Wambuis;
- dienstkring Kanaal van Terneuzen;
- dienstkring Zeeuws-Vlaanderen.

Het aantal dienst- en rijkswoningen nam af naar een totaal van 898 stuks.

Materieel

In 1985 is de nieuwe aanschafprocedure dienstvoertuigen voorbereid. De vervanging van de dienstvoertuigen vindt plaats aan de hand van een voortschrijdend zesjarig investeringsplan. Met ingang van 1-1-1986 zijn de fondsen voor aanschaf van dienstvoertuigen naar de directies overgeheveld. De zg. bulkbestelling van de voertuigen vindt centraal plaats, de betaling geschiedt decentraal door de betreffende directie.

Ten aanzien van het leasen van dienstvoertuigen ten behoeve van de dienst wordt momenteel een onderzoek verricht. De besluitvorming zal in 1986 plaatsvinden.

In 1985 zijn de aangeschafte grote wielaangedreven strooiers ten behoeve van de gladheidsbestrijding voorzien van een zg. afzetsysteem. Door de toepassing van dit systeem is geen ophangportaal meer benodigd en kan de strooier op elke gewenste plaats worden gestationeerd.

Ter vervanging van verouderde en afgekeurde vaartuigen werden in 1985 vijf nieuwe vaartuigen opgeleverd. Het betreft een ondiepwaterpeilvaartuig voor de directie Groningen, drie patrouillevaartuigen voor de directie Bovenrivieren en een 28 meter milieuvaartuig ressorterende onder de directie Zeeland ter vervanging van een vaartuig van de dienst Binnenwateren/RIZA en een vaartuig van de Deltadienst. Vijftien vaartuigen werden afgevoerd.



Rijksweg 10 Zeeburgerbrug.

AANBESTEDINGSBELEID EN BESTEKSZAKEN

Aanbestedingsbeleid

De aanbesteding van 45 werken werd op de Europese markt aangekondigd; het grootste werk betrof de Zeeburgerbrug in Rijksweg 10 met als aannemingsom f. 54.439.000,-. In 1985 werden door de Rijkswaterstaat 236 openbare aanbestedingen gehouden.

In september 1985 is een gezamenlijk rapport verschenen van Rijkswaterstaat en het Grond-, Water- en Wegenbouw Overlegorgaan (GWWO) over het aanbestedingsbeleid. In het rapport is een aantal aanbevelingen en conclusies opgenomen met als doel een ordelijke en beheersbare situatie op de aanbestedingsmarkt te bereiken.

De nieuwe aanpak omvat de volgende hoofdpunten:

- op het moment van inschrijving dient de inschrijver aan een zestal omschreven wettelijke vereisten te voldoen;
- de geschiktheid van de inschrijver wordt vastgesteld aan de hand van in het bestek op te nemen selectie- en gunningscriteria die minimale geschiktheidseisen inhouden;
- toetsing vindt plaats aan de hand van door de inschrijver verstrekte gegevens.

In dit verband wordt door de Stichting Registratie Aannemersbedrijven (SRA) een registratiesysteem opgezet waarin deze gegevens worden opgeslagen. Als dit register wordt ingericht conform de eisen die Rijkswaterstaat daaraan heeft gesteld, dan zal Rijkswaterstaat zich uitsluitend op dit register kunnen verlaten.

De minister heeft op 23 september 1985 haar goedkeuring gehecht aan dit rapport en ingestemd met de aanbevelingen en conclusies. Het geheel zal worden opgezet als een proef met een looptijd van één jaar. De aanvangsdatum van de proef is 1 maart 1986. Na dit proefjaar zal een evaluatie plaatsvinden waarbij het systeem aan de in de praktijk opgedane ervaring zal worden getoetst.

De gedeeltelijke herziening van het Uniform Aanbestedingsreglement is ultimo 1985 zover gevorderd dat het door de drie bouwdepartementen opgestelde voorontwerp in het daartoe samengestelde brede overleg van betrokken organisaties uitvoerig is besproken en op een aantal onderdelen is geamendeerd. Als belangrijkste kenmerk van progressieve regelgeving is door partijen de kenbaarheid vooraf volgens vastgestelde normen van de selectiecriteria, waaraan aanbieders dienen te voldoen, aanvaard.

De gedeeltelijke herziening van de Uniforme Administratieve Voorwaarden (U.A.V.) verkeert thans in een vergevorderd stadium van voorontwerp.

Het ministerieel aanvaarde RWS-octrooibeleid wordt thans langs de weg van geleidelijkheid onder de aandacht gebracht van andere ministeries en lagere overheden teneinde een wenselijke uniformiteit te bereiken alsmede een behartiging van de in de RWS-octrooinota gekenschetste belangen.

Er bestaat een toenemende belangstelling voor kwaliteitszorg als aandachts veld voor het beleid in het bedrijfsleven

en bij de overheid. Moderne kwaliteitszorg wordt gezien als een managementfunctie, waarbij in elke fase van een proces van de voorbereiding tot en met de totstandkoming van een produkt de kwaliteit centraal staat. Binnen Rijkswaterstaat zijn in 1985 in diverse sectoren initiatieven genomen voor een verbeterde aanpak van de kwaliteitszorg. Zo heeft een onderzoek naar de gang van zaken bij een bepaald project aanleiding gegeven tot algemene aanbevelingen voor de organisatorische aanpak van projecten. Door de directie Bruggen is, met medewerking van een extern adviesbureau, een onderzoek begonnen naar de kwaliteitsbeheersing van kunstwerken. In de asfaltwegenbouw is een aanzet gemaakt voor het ontwikkelen van een nieuwe kwaliteitsbeheersingssysteem.

Besteksadministratie

Bij Rijkswaterstaat zijn tegelijkertijd ongeveer 1.300 bestekken in uitvoering voor nieuwe werken, verbeteringswerken en onderhoudswerken. Gezien het arbeidsintensieve en routinematige karakter van vele taken van de besteksadministratie is al sinds het begin van de jaren '70 gezocht naar mogelijkheden om de computer hierbij als hulpmiddel in te schakelen. Dit heeft in 1976 geleid tot ontwikkeling van het pakket BESTAD op de centrale computer van Rijkswaterstaat. Momenteel wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw programmapakket voor de besteksadministratie (BESTAR), dat zal aansluiten op de RAW-bestekszopzet. Dit pakket zal op gebieden van de besteksadministratie geïntegreerde gegevensverwerking mogelijk maken op een centrale computer van Rijkswaterstaat, waarmee een beter beheer van alle besteks- en voortgangsgegevens wordt bereikt en waardoor overzichten ten behoeve van het management op diverse niveaus van de organisatie zullen kunnen worden vervaardigd. Dit nieuwe pakket BESTAR zal naar verwachting midden 1987 in gebruik kunnen worden genomen. In 1985 is het functioneel ontwerp van het BESTAR-programma goedgekeurd. In 1986 en 1987 wordt in afzonderlijke projectgroepen de invoering van het programma voorbereid met grote participatie van de toekomstige gebruikers (handleiding, voorlichting, opleiding, acceptatietest en een afzonderlijke studie naar organisatorische en personele consequenties van de invoering van het nieuwe programma).

In het licht van de toenemende verzelfstandiging van de diensten (mandatering) wordt in 1986 extra aandacht geschonken aan deskundigheidsontwikkeling bij de diensten en aan de modernisering van het aanschrijvingenbestand op het gebied van bestekszaken.

Rationalisatie en automatisering wegenbouw (RAW)

De invoering van de RAW-systematiek vordert goed dankzij het in 1985 in ruimere mate beschikbaar komen van de hiervoor benodigde automatiseringshulpmiddelen. Van de openbaar aanbestede bestekken verschijnt thans ruim 55%

in RAW-vorm. Begin 1986 zal de Standaard 1985 op de bestekken van toepassing verklaard worden, met dien verstande dat een overgangperiode in acht genomen wordt. De aangepaste programmatuur met de bijbehorende bestanden zullen begin 1986 door de Dienst Informatie Verwerking worden uitgeleverd.

De inventarisatie van kwantitatieve wegkenmerken (o.m. wegmarkeringen en groenvoorzieningen) ten behoeve van de RAW-onderhouds- en verbeteringsbestekken is begin 1985 tot uitvoering gekomen. Door een aantal aanloopproblemen vergt het project aanzienlijk meer inzet dan aanvankelijk was voorzien. De gereedgekomen inventarisatiebestanden zullen met de benodigde programmatuur worden overgedragen aan de betrokken dienstkringen.

RIJKSWATERSTAAT EN DE BEGROTING

In miljoenen guldens

	In miljoenen guldens		
	Gedane uitgaven 1984	Begrotingsbedragen 1985	Begrotingsbedragen 1986
Personeelskosten:			
Hoofddirectie	38	37	-- *
Buitendiensten	641	622	655
Praktikanten	3	2	2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	682	661	657
Materieel:			
Hoofddirectie (incl. aankoop auto's)	14	13	- *
Buitendiensten	109	113	132
Aankoop vaartuigen	7	6	7
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	130	132	139

Aanleg en uitbreiding:

Scheepvaartwegen en havens	34	37	118
Oosterschelde	1.486	822	606
Waterkeringen	76	36	59
Activiteiten op het gebied van de waterhuishouding	6	4	7
Wegen en oeververbindingen	624	511	576
Zuiderzeewerken	10	6	19
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2.236	1.416	1.385

Onderhoud en verbetering:

	Gedane uitgaven 1984	Begrotingsbedragen 1985	Begrotingsbedragen 1986
Scheepvaartwegen en havens	224	235	263
Waterkeringen	62	20	30
Werken op het gebied van de waterhuishouding	29	27	44
Wegen en oeververbindingen	581	592	615
Landaanwinning	4	4	4
Zuiderzeewerken	38	33	37
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	938	911	993

Bijdragen aan derden:

Van algemene aard)	15	18	22
Scheepvaartwegen en havens	45	29	36
Waterkeringen	185	169	291
Bestrijding verontreiniging Rijkswateren	167	230	220
Waterhuishouding (incl. WVO)	8	11	17
Landwegen en oeververbindingen	129	101	111
Rijkswegenfonds (Fietspaden)	64	39	35
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	613	597	732

Wet uitkeringen wegen: 774 726 723

* De begrotingsartikelen voor hoofddirectie en buitendiensten zijn m.i.v. 1986 voor personeelskosten en materieel samengevoegd.

	Gedane uitgaven		Begrotingsbedragen	
	1984	1985	1985	1986

Overige uitgaven:

Onderzoekingen				
Hoofdstuk XII	49	48		52
Rijkswegenfonds	9	15		16
Overdrachten				
Hoofdstuk XII	2	5		5
Rijkswegenfonds	9	4		4
Winter en stormschade via Rijkswegenfonds	1	1		1
Overige uitgaven van algemene aard	5	7		10
Uitkering Zuiderzeesteunwet	2	2		2
	77	82		90

Resumé:

Personeelskosten	682	661		657
Materieel	130	132		139
Aanleg en uitbreiding	2.236	1.416		1.385
Onderhoud en verbetering	938	911		993
Bijdragen aan derden	613	597		732
Wet uitkeringen wegen	774	726		723
Overige uitgaven	77	82		90
	5450	4525		4719

¹⁾ Incl. bijdrage BIZA (Civiele verdedigingsvoorbereiding)

PERSONEEL

De 2%-operatie en arbeidsduurverkorting

In 1985 werd voor het derde achtereenvolgende jaar de 2%-operatie toegepast. Dit jaar bedroeg de vermindering van de personeelsbegroting op grond van deze operatie 221 plaatsen.

Per 1 augustus werd de arbeidstijd teruggebracht tot 38 uur. In de praktijk wordt dit geëffectueerd door 12 "roostervrije" dagen toe te kennen. De extra arbeidsduurverkorting bedraagt 2 1/2%. Hiervoor werd een compensatie aan Rijkswaterstaat geboden van 115 1/2 plaats (dat is slechts 40% van de arbeidsduurverkorting!). Deze 115 1/2 herbezettingplaatsen waren voor de helft nodig om de roosterdiensten aan te vullen. Verder werd een aantal plaatsen ingezet in diensten waar 's nachts aan de weg moet worden gewerkt (antifilebeleid), en daar waar een zwaar bouwprogramma moet worden uitgevoerd.

Formatiezaken

In het kader van de verdergaande decentralisatie van (een deel van) het formatiewerk en de daarbij beoogde overdracht van kennis en vaardigheden, zijn ook het afgelopen jaar de directies verder begeleid en ondersteund bij het zelf opstellen en indienen van formatierapporten. Geconstateerd kan worden, dat de gewijzigde aanpak van formatieonderzoek een verbetering is. Duidelijk is dat op deze wijze veranderingen in de taken en organisatie van dienstonderdelen sneller formatief kunnen worden geregeld. Wanneer deze ontwikkeling zich blijft voortzetten, kan over een periode van enkele jaren een belangrijke deconcentratie van een tot nu toe centraal uitgevoerde taak worden bereikt. Zodra de decentrale onderdelen volledig zijn toegerust om het formatiewerk zelfstandig te verrichten, betekent dit nogmaals een aanzienlijke tijdsbesparing bij het vertalen van het directieplan in formatiewijzigingen en het op basis daarvan vaststellen van de vereiste personeelsformatie.

Beknopt overzicht van de voornaamste activiteiten van de directies en diensten van de Rijkswaterstaat. Bij deze overzichten per directie viel een zekere overlap met voorgaande beschrijvingen niet steeds te vermijden.

Directie Groningen

Het kabinet heeft in het ISP III (Integraal Structuurplan Noorden des Lands)-overleg toegezegd, dat de ombouw tot autosnelweg van rijksweg 7, gedeelte Hoogezand-Duitse grens, in 1995 gereed zal zijn in plaats van 1999 zoals eerder was overeengekomen. Met de uitvoering van het eerste bestek zal begin 1986 worden gestart. Andere belangrijke afspraken in het kader van het ISP III zijn voor de directie Groningen: de ombouw van de weg Veendam-Ter Apel tot een volwaardige enkelbaans autoweg op kosten van het Rijk en de vernieuwing van de Oostersluis in het Van Starckenborghkanaal in de gemeente Groningen.

Van de door het Rijk gesubsidieerde ring van autowegen rond de stad Groningen nadert de oostelijke ringweg (Damsterdiep- Europaplein) zijn voltooiing. In 1986 zal dit weggedeelte voor het verkeer worden opengesteld. Met de gemeente Groningen is overeenstemming bereikt over de ruil van de zuidelijke ringweg tegen diverse kleine wegvakjes en parallelwegen. Met ingang van 1 januari 1986 neemt het Rijk het beheer van dit onderdeel van rijksweg 7 over.

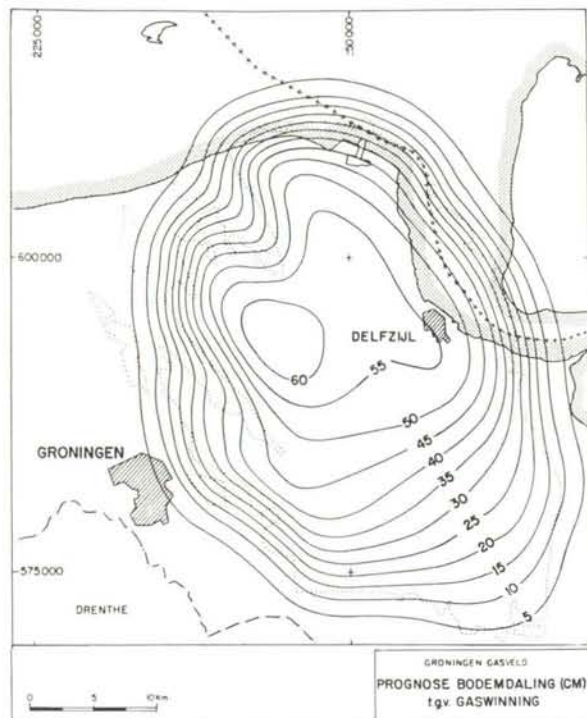
Het programma van dijkverhogingen langs de noordkust van Groningen kon in 1985 nagenoeg worden afgerond. Thans resteert nog een gedeelte van 2,5 km langs de Dollard, dat in 1986 zal worden verhoogd.

De besluitvorming rond een nieuw te bouwen schutsluis en spuisluis bij Nieuwe Statenzijl werd afgerond. Aan de directie Sluizen en Stuwen is opdracht gegeven een bestek voor dit werk voor te bereiden.

De directie is intensief bezig geweest met het verlenen van WVO- vergunningen. Thans is voor een groot aantal grote bedrijven, waarvoor ingevolge de Inrichtingen AMvB een vergunning vereist is, een vergunning verleend of in voorbereiding. Tussen Rijkswaterstaat, het Havenschap Delfzijl en AKZO is een compromis gesloten over de berging op gezamenlijke kosten van verontreinigd slib uit het Zeehavenkanaal te Delfzijl op land. AKZO-Delfzijl heeft de in de WVO-vergunning voorgeschreven sanering van de lozing van hexachloorkoolwaterstoffen op het Zeehavenkanaal in versneld tempo gerealiseerd.

In nauwe samenwerking met de directie Natuur, Milieu en Faunabeheer van het ministerie van Landbouw en Visserij (L en V) zijn de belangrijkste vergunningen verleend voor een olie/gasleiding door de Waddenzee vanaf het F-3 gasveld op de Noordzee. Een verzoek tot schorsing, hangende de behandeling van een tweetal beroepschriften tegen deze vergunningen, werd door de Raad van State afgewezen. De gevolgen van de bodemdaling door de aardgaswinning in de provincie Groningen werpen hun schaduwen vooruit. Op grond van de jongste prognoses wordt een maximale bodemdaling van ca. 60 cm verwacht, welke zich zal voltrekken in de komende 40 jaren. Het gebied, waarin deze bodemdaling zal optreden, omvat grote delen van de provincie Groningen. De bodemdaling zal belangrijke gevolgen hebben voor de waterhuishouding in de provincie, in het bijzonder t.a.v. het Eemskanaal en de haven van Delfzijl. Gezien

de nauwe betrokkenheid van het Rijk bij beide objecten hebben de eerste besprekingen over deze problematiek met de betrokken beheerders plaatsgevonden.



Prognose bodemdaling.

De opzet van een oliebestrijdingsorganisatie vordert gestaag. Een interne projectgroep bereidt een en ander voor. In verband met de oliebestrijding in het Eems-Dollardgebied is een eerste aanzet gegeven voor de samenwerking en afstemming van plannen tussen de betrokken Duitse en Nederlandse autoriteiten.

De interdepartementale verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de milieutaken is in de provincie Groningen opgepakt door het instellen van een periodiek overleg tussen de gedeconcentreerde vertegenwoordigers van L en V, VROM en V en W. Deze integrale samenwerking dient te leiden tot een grotere effectiviteit bij de aanpak van milieuvraagstukken en een sterkere en duidelijkere positie van de bij de milieuproblematiek in de provincie Groningen betrokken rijksheren.

De doorstructureeringsfase van het Project Waterhuishouding is binnen de directie Groningen na intensief overleg met de projectleiding, het betrokken personeel en de dienstcommissie afgerond. Na de transformatie van de Meet- en Adviesdienst Delfzijl in de Meetdienst Groningen en de instelling van de afdeling Advies en Onderzoek (AXA) verkeert het project thans in de realiseringsfase.

Directie Friesland

In het kader van het ISP-beraad zijn belangrijke afspraken gemaakt over de verkeersstructuur in Friesland. Het betreft in de eerste plaats een herschikking van het wegbeheer, waarbij op 1 januari 1987 50 km weg van lagere orde overgaat naar de provincie Friesland en twee gemeenten. Omgekeerd gaat 33 km planweg over naar het rijk. In samenhang hiermee zal tevens een drietal belangrijke werken worden gerealiseerd, te weten de doortrekking van rijksweg 854 naar rijksweg 32, de verdubbeling van het gedeelte Grouw - Werpsterhoek van rijksweg 32 en de aanleg van de Ooster-gooweg in Leeuwarden.

Nadat reeds in 1984 was begonnen met de bouw van een tweetal kunstwerken t.b.v. de aanleg van het autosnelweggedeelte Overijsselse grens - Ooievaar van rijksweg 32 is dit jaar gestart met de uitvoering van de grond- en verhardingswerken en met de bouw van een tweetal tunnels.

In samenwerking met de gemeente Achtkarspelen is overeenstemming bereikt betreffende de uit te voeren herindelings van het dwarsprofiel van rijksweg 855 (Leeuwarden - Groningen) door Buitenpost.

In de periode 1980 tot heden zijn - in volgorde van prioriteit - opnieuw ruim 30 rijkskruispunten waarop per jaar gemiddeld twee of meer ongevallen plaatsvonden aangepast. De ongevallendaling op die kruispunten blijkt bijzonder bevredigend.

Het verbeteren van het gedeelte Burensteiger - Kooiuiden van de Waddenzeedijk op Ameland is, in aansluiting op het westelijk daarvan verzwaarde dijkvak, in uitvoering gekomen. Een gedeelte van de duinen, westelijk van Hollum, is geretireerd, waarbij is zorggedragen voor een landschappelijk fraaie aanpassing aan de omgeving.

Ten behoeve van de reconstructie van de Waddenzeedijk op Schiermonnikoog is het benodigde zand voor het gehele werk dit jaar in depôt gespoten aan de westzijde van de dijk. De afkomende oude asfaltbekleding zal als funderingsmateriaal in de werkweg langs de Amelander Waddenzeedijk

worden toegepast. Als gevolg van de aanvoer van klei vanaf de vaste wal is het eiland (tijdelijk?) verrijkt met een nieuw zoogdier: de mol. De verdediging op Vlieland aan de wadenzeezijde, het Zuiderstrand, heeft in de wintermaanden van het verslagjaar weer schade opgelopen; deze is inmiddels hersteld. Op Griend is ter verdediging een zanddijk van ruim 500 m aangelegd op kosten van de vereniging tot behoud van Natuurmonumenten.

Gelijktijdig met het in de vaart komen van de nieuwe veerboten op de route Holwerd - Ameland werden ook de geheel vernieuwde aanleginrichtingen te Holwerd en Nes in bedrijf genomen. Het jaar 1985 betekende het einde van de rijksbootdiensten op Ameland en Schiermonnikoog. Na ruim 80 jaar zijn deze diensten per 1 januari 1986 geprivatiseerd en zullen volledig voor eigen verantwoordelijkheid en bedrijfsrisico worden verzorgd door Wagenborg passagiersdiensten BV (WPD). De aanleginrichtingen blijven bij het Rijk in beheer. Er is een commissie van overleg ingesteld waarin alle zaken die de bootdiensten betreffen worden behandeld. Hierin hebben zitting de gemeenten Ameland en Schiermonnikoog, WPD en Rijkswaterstaat. De akte van privatisering en de overeenkomst tot structurering van het overleg werden voor het Rijk op 4 december ondertekend door de minister van Verkeer en Waterstaat, die bij die gelegenheid van de gezamenlijke gemeentebesturen de pas ingestelde Waddenpluim kreeg. In Lauwersoog werd de bestaande aanleginrichting vervangen door een totaal gerenoveerde brug en ponton. Hierdoor is niet langer de aanleginrichting, maar het draagvermogen van de scheepsdekken maatgevend voor de gewichtsbepijking op de dienst naar Schiermonnikoog.

In het Lauwersmeergebied hebben de werkzaamheden zich vrijwel volledig toegespitst op de inrichting van het militaire terrein in de Marnewaard.

Het jaar 1985 stond verder in het teken van de realisatie van het project waterhuishouding.



Ro-ro aanleginrichting
veerdienst Holwerd - Ameland.

Directie Drenthe

De ombouw tot autosnelweg van het Drentse gedeelte van rijksweg 32 is voortgezet. In versneld tempo werd voortgegaan met de werken aan de kruising met de Drentsche Hoofdvaart en het weggedeelte tot Havelterberg. In 1985 is ook het werk ten zuiden van Meppel, incl. de kruising met de omlegging van de Hoogeveensche Vaart van start gegaan. De voorbereiding van de omlegging van rijksweg 34 om Odoorn en Klijndijk is in 1985 voltooid. De uitvoering kan begin 1986 van start gaan.

Op 13 maart 1985 werd het laatste deel van de per 1 januari 1985 van de provincie Drenthe overgenomen rijksweg 37 ten zuiden van Emmen door staatssecretaris Scherpenhuizen officieel opengesteld. Hiermee werd de verbinding tussen Hoogeveen en de Duitse grens aanzienlijk verbeterd. Ook op Duits gebied is een aantal werken ter verbetering van het vervolg van deze verbinding in uitvoering gekomen. In het gedeelte van rijksweg 37 tussen Hoogeveen en Holsloot zijn drie kruisingen in 1985 ongelijkvloers gemaakt. Twee werken daarvan, alsmede het laatste deel van rijksweg 37 ten zuiden van Emmen zijn uitgevoerd door de provinciale waterstaat van Drenthe. Deze projecten zijn als uitvloeisel van de met de provincie Drenthe gesloten ruilovereenkomst medegefinancierd met bijdragen in het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en ISP.

In 1985 zijn in het kader van het niet-jaarlijks terugkerend onderhoud omvangrijke asfaltbetonoverlagingen op de rijksweg 28 uitgevoerd, waardoor de in de afgelopen jaren opgelopen achterstand weer is verkleind.

De invoering van nat zout strooien en de ruiling van wegen in Drenthe hebben geleid tot een reorganisatie van materieel-inzet en personele samenwerking, waarbij de samenwerking tussen de dienstkringen is vergroot.

In het voorjaar van 1985 is gestart met de bouw van de nieuwe Kaapbruggen te Meppel, die naar verwachting in maart 1986 in gebruik kunnen worden genomen.

Aan de planologische inpassing voor het aanleggen van een wachthaven voor de binnenscheepvaart, nabij Meppel op het grondgebied van de gemeente Staphorst, werd met voortvarendheid gewerkt. De afronding wordt in het voorjaar van 1986 verwacht.

Aan de hand van de grondwaterwet is in een samenwerkingsverband van de provincie met de directie Drenthe een ontwerp provinciaal grondwaterplan Drenthe opgesteld; hier is door middel van een symposium in juni 1985 bekendheid aan gegeven.

Op 14 september 1985 werd op het hoofdstuntpunt Assen een Open Dag gehouden van de dienstkring Assen, de Rijkspolitie en de ANWB-wegenwacht. Het grote aantal bezoekers (- 10.000) waaronder veel jeugd, en de belangstelling van de pers en drie radio-omroepen, w.o. de Wereldomroep, heeft het evenement tot een groot succes gemaakt.



Gezamenlijk ten dienste van de weggebruiker. Presentatie tijdens de open dag op het hoofdstuntpunt Assen.

Directie Overijssel

In het kader van de 2% operatie is in het jaar 1985 met de reorganisatie van de vier droge dienstkringen belangrijke vorderingen gemaakt. Per 1 april 1986 zal het totale takenpakket binnen de directie worden behartigd door drie wegendienstkringen welke onder de hoofdafdeling WX ressorteren.

Overigens zullen enkele belangrijke beslissingen, met name ten aanzien van het personeelsplan en de organisatiestructuur, nog moeten vallen.

Langs het kanaal Almelo-De Haandrik is een proef uitgevoerd om twee bruggen door een mobiele brugwachter, voorzien van een portofoon, te laten bedienen. Het systeem is toepasbaar gebleken en in de loop van 1986 zal deze vorm van bediening voor het gehele kanaal worden ingevoerd. Hiermee wordt een veel effectievere personeelsinzet bereikt.

De financiële mandaatregeling legt extra nadruk op het voeren van een verantwoord financieel beleid. Naast het aanscherpen van de bestaande regelingen, is een ontwikkelingsplan opgesteld, dat tot een noodzakelijke versterking van de bedrijfseconomische aspecten in het handelen van de dienst moet leiden.

De komst van de eerste kostprijsmedewerker (eigenlijk moet gesproken worden van een bedrijfseconomisch analyst) in 1986 moet ook in dit kader worden gezien.

In 1985 is voortgegaan met de uitvoering van het plan voor verbetering van de vaarweg Almelo-Coevorden teneinde deze geschikt te maken voor de vaart met 600 tons schepen (klasse II). Onder meer is dit jaar begonnen met de bouw van een nieuwe schutsluis en de aanleg van kanaalwerken in Aadorp bij Almelo. Ook werd voortgegaan met de uitvoering van het plan voor verruiming van Hoofdkanaal en Zijkanaal van de Twenthekanalen voor de vaart met 1350 tons schepen (klasse IV) en voor de waterhuishouding van delen van Twenthe en Achterhoek.

Met het aanbrengen van de eerste automatisch werkende klep in de stuw Vechterweerd in de Overijsselse Vecht is een aanvang gemaakt met de automatisering van de laatste Vechtstuw. In de afgelopen winter is gebleken dat ook met veel ijsafvoer de nieuwe kleppen uitstekend voldoen. Binnen twee jaar zal dit automatiseringsproject voltooid zijn.

De verbetering en verhoging van de waterkering langs de IJssel is, na enige jaren, voortgezet met de realisering van de eerste fase van de Waterkering in Deventer. De verbetering van de Zalkerdijk werd aanbesteed.

Van rijksweg 1 kwam het gedeelte rijksweg 842-Duitse grens in 1985 gereed. De verharding van cementbeton is als proefproject gerealiseerd, hetgeen veel extra inspanning en tijd heeft gekost, mede door de uitgebreide voorlichting erover en het uitdragen van de ervaringen naar andere RWS-directies. Het wegvak van 2 km is tegelijk met het aansluitende deel in Duitsland van 15 km opengesteld. Op de grens is een modern douane-emplacement gebouwd waar al het grensoverschrijdende verkeer snel kan worden afgewikkeld.



Aan rijksweg 1 werd weer een gedeelte toegevoegd, vanaf rijksweg 842 tot aan de Duitse grens waar een geheel nieuw modern douane-emplacement verrees.

Het gedeelte rijksweg 35-Hengelo oost van rijksweg 1 nabij Henge lo is volop in uitvoering. In 1985 zijn de kunstwerken gereedgekomen in het gedeelte rijksweg 35-rijksweg 835 en zijn de aanpas singen aan rijksweg 35 en rijksweg 835 in gebruik gesteld, waardoor de afbouw in 1986 onbelemmerd kan plaatsvinden.

De voorbereiding van de aanleg van rijksweg 32 naar Friesland is zover gevorderd dat in 1986 begonnen kan worden met de uitvoering van de grondwerken, kunstwerken en verhardingen.

In 1985 zijn de terpen voor rijksweg 50 tussen rijksweg 28 en Kampen gereedgekomen. De kunstwerken van dit gedeelte zijn in uitvoering genomen. Verwacht wordt dat het grondwerken- en verhardingenbestek begin 1986 wordt aanbesteed. De voltooiing van rijksweg 50 tot Kampen wordt voorzien eind 1987.

Enige belangrijke door Verkeer en Waterstaat gesubsidieerde gereedgekomen werken zijn met name de rondwegen te Losser en Tubbergen en de Interwijkweg-noord in Almelo waarmee de verbinding tussen de rijkswegen 35 en 36 tot stand kwam.

Directie Gelderland

De voorbereiding van de dijkverbeteringen in Gelderland vordert gestaag en is in overeenstemming met het tijdschema rivierdijkversterking zoals dat in samenwerking met de provincie is opgesteld. De uitvoering van de verbeteringswerken stagneerde enigszins door de onduidelijkheid omtrent de maatgevende hoogwaterstanden (mhw). Aan het einde van 1985 kwam hierin meer duidelijkheid zodat in het nu voor ons liggende jaar de uitvoering van de werken energiek kan worden aangepakt. In het kader van de subsidieregeling voor dijkverbeteringen hebben de Gelderse waterschappen ongeveer 7 km dijkverbetering voltooid, terwijl ongeveer 9 km volgens meerjarige bestekken in uitvoering is. De versterking van de rijksrivierdijk langs de Pannerdense waard is eind 1985 vrijwel afgerond. Voor de komende jaren staat de versterking van de overige rijksdijken in deze regio op het programma. De voorbereidingen hiervoor zijn in volle gang. Met het betreffende polderdistrict is overeenstemming bereikt over de overdracht van de tweede waterkering in dit gebied. In het kader van de gesubsidieerde werken ter verbetering van de regionale afwatering werd gestart met de uitvoering van het afrondende deel van de Lingeverbetering, werd de uitvoering van de werken in het grenskanaal / De Wild voortgezet en werd de voorbereiding van de verbetering van de Oude Rijn gestart.



Heuvelstuw te Spijk in het kanaal De Wild. Het kanaal vormt de grens tussen Nederland (rechteroever) en Duitsland. De bouw van de stuw bleek nodig voor het verbeteren van de waterhuishouding.

Het jaar 1985 heeft sterk in het teken gestaan van een reorganisatie van de dienstkringen. Na een uitvoerige studie is besloten tot een nieuwe organisatie, waarbij het aantal dienstkringen van acht naar zes wordt teruggebracht. De invoering heeft op 1 oktober plaatsgevonden. De nieuw gevormde dienstkring Planken Wambuis heeft daarbij de beschikking gekregen over een dit jaar gebouwd nieuw kantoor op het hoofdstuntpunt, zodat dit nu het eerste Gelderse wegstation is.

Na de eind 1984 in gebruik genomen fietsbrug over de IJssel bij Westervoort is dit jaar ook een fietsverbinding op de brug over de IJssel bij Zutphen gerealiseerd. De studie

hoofdwegenstructuur in de verkeersstudie MGO (Modelstudie Gelderland-Overijssel) is gereedgekomen. Ruim 30 km oude rijksweg is in 1985 aan de gemeente Apeldoorn overgedragen in beheer en onderhoud.

In het kader van de subsidieregeling stedelijke verkeersvoorzieningen is meegewerkt aan verschillende projecten in de provincie. Vermeldenswaard is hierbij het gereedkomen van de Laan van Ossevelde, een ontbrekende schakel in het rondwegennet van Apeldoorn die tevens voor belangrijke stadsdelen een betere aansluiting geeft op het hoofdwegenet.

Met de aanleg en reconstructie van autosnelwegen is goede voortgang geboekt. In dit verband worden de volgende projecten genoemd:

- in oktober 1985 is het verkeersplein Deil buiten werking gesteld en is de tussenfase, nodig voor de ombouw tot klaverblad, in gebruik genomen. De capaciteit van dit knooppunt is hiermee aanmerkelijk vergroot;
- de aanleg van rijksweg 50, Arnhem-Woeste Hoeve en de verbreding tot 2 x 3 rijstroken van rijksweg 12, beiden behorende tot de route A 50, is in volle gang. De bouw van drie wildtunnels voor de autosnelweg en de parallelweg, om het grof wild ongestoord het verkeer te kunnen laten kruisen, was wel het spectaculairste onderdeel van deze werken;
- het grondwerk voor de fly-over van het verkeersplein Velperbroek is voltooid en de viaducten over het plein zijn in aanbouw;
- als sluitstuk van de werken aan rijksweg 73 Nijmegen-Neumen is een aanvang gemaakt met de asfaltering van dit weggedeelte.



Het cerviduct in rijksweg 50 in aanbouw. Het grofwild kan door de tunnels het verkeer ongestoord kruisen.

De tot één van de actiepunten uit het meerjarenplan personenvervoer 1980-1985 behorende fietspaden langs de weg van Arnhem naar Elst zijn voltooid. De overdekte verzamelplaats bij Elst voor fietsende scholieren behoort hiertoe.

Directie Utrecht

In de directie Utrecht is in het afgelopen jaar flink aan de weg getimmerd. De opdracht van de minister om de A 12, A 27 en A 28 eind 1986 open te stellen zal zich naar het zich laat aanzien gehaald worden. Voor deze aanzienlijke operatie is tijdelijk extra personeel aangetrokken.

De laatste schakel in de A 27 is het gedeelte tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Daarin is de bak- en vliesconstructie nabij het landgoed Amelisweerd opgenomen.

Van de nieuwe A 28 tussen Utrecht en Amersfoort is eind oktober 1985 het gedeelte van de Bilt naar Zeist voor het verkeer opengesteld met een 1600 m lange luifelconstructie als geluidwering voor een woonwijk van Zeist.

Op de laatste oktoberdag stelde minister Smit-Kroes samen met staatssecretaris Brox de centrale aansluiting van Nieuwegein en IJsselstein op de A 2 in gebruik. De openstelling was het sluitstuk van een nauwe samenwerking tussen het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein en de NS. De Nederlandse Spoorwegen waren de vijfde participant in verband met de doortrekking van de raillijn Utrecht-Nieuwegein naar IJsselstein.

Eind november werd de nieuwe zuidbaan van de A 12 tussen Linschoten en het knooppunt Oudenrijn door de directeur-generaal in gebruik gesteld. Over het grootste gedeelte zijn drie rijstroken beschikbaar. Eind 1986 zal naar de richting Oudenrijn Woerden de noordbaan gereconstrueerd zijn tot een baan met vier rijstroken. Met de totale verbreding tussen Gouda en Oudenrijn is dan een bedrag van 430 miljoen gulden gemoed geweest. Het gebruik van materialen heeft bij dit werk een belangrijk rol gespeeld: Ruim 200.000

ton betonverharding is gebroken en als fundering in de nieuwe weg gebracht. Niet minder dan 400.000 ton asfaltpuin is volledig voor hergebruik geschikt gemaakt. Naast de voordelen voor het milieu en de besparing van grondstoffen is met dit hergebruik zo'n tien miljoen gulden gespaard.

De samenwerking met het ministerie van VROM is voortgezet in het kader van de advisering inzake ontwerp en uitvoering van de hoofdinfrastructuur van de groeisteden Nieuwegein, Houten en Amersfoort.

De keersluis Zeeburg vormt een versmalling in het noordelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal en werkt als drempel. In een voorstudie is een aantal oplossingsmogelijkheden naar voren gekomen. Voor een definitieve keuze zal een te formeren projectgroep een nota voor de Raad van de Waterstaat opstellen. In het voorjaar van 1986 zal het parlement hierover worden geïnformeerd. Bij de Prinses Beatrixsluis is één van de hefdeuren uit de torens gehaald en elders geconserveerd. De scheepvaart ondervond nauwelijks stagnatie door het omwisselen van de reserve deur.

In het kader van de rivierdijkversterkingen worden in een aanzienlijk tempo de dijken langs de Lek op deltahogte gebracht. In 1985 werden tussen de Stuw Hagestein en het Lekkanaal en het gedeelte van de Stuw tot fort Honswijk over een totale lengte van 7 km de dijken een veilige sterkte en hoogte gegeven. De lage waterstand op de rivieren in het najaar zorgde ervoor dat de Prins Bernhardsluis in Tiel enige tijd als sluis niet gewerkt heeft. Het sluispersoneel had toen als belangrijke taak het regelen van de scheepvaart bij open deuren.



De centrale aansluiting van de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein op rijksweg 2.

Directie Noord-Holland

De aanleg van de Ringweg om Amsterdam (A 10) verloopt volgens plan. Een begin is gemaakt met de bouw van het knooppunt A 10/ Gooiseweg, de zg. "Gooise Knoop". De Zeeburger tunnel is in uitvoering. In oktober is de Zeeburgerbrug aanbested. In het afgelopen jaar is weer een gedeelte van 5,5 km van de A 7 voor het verkeer opengesteld. De aansluiting van de A 6 op de A 1 kwam op een klein onderdeel na gereed. De voorbereidingen voor de aanleg van een vierde rijstrook op de A 4 ter hoogte van Schiphol werden afgerond, zodat op korte termijn kan worden begonnen met de uitvoering.

In samenwerking met de Dienst Verkeerskunde en de gemeente Amsterdam ging het project verkeersbeheersing westelijke tak A 10 van start. Doel is te komen tot een verkeersbeheersingssysteem, zodat de rijksweg zo optimaal mogelijk kan worden gebruikt. De projectnota Verkeersproblematiek van het hoofdwegennet in de Haarlemmermeerpolder en de Bollenstreek werd afgerond. Het tracé van de A 22 en de verlegging van een gedeelte van de A 9 i.v.m. de bouw van de Wijkertunnel bij Beverwijk werd door de minister vastgesteld. Door de minister werd besloten dat de capaciteit van de Coentunnel verdubbeld zal worden. Essentieel hierbij is dat de regio (Provincie en bedrijfsleven) hieraan financieel bijdragen. Overleg hierover is gaande. Voortgegaan werd met de renovatie van de tunnels. De Schipholtunnel werd voorzien van nieuwe lichtroosters, terwijl het betonnen wegdek van de Coentunnel werd vervangen. Een aanvang werd gemaakt met de aanpassingen aan de aanleginrichtingen te Den Helder en Texel voor de veerdienst in verband met het optimaal benutten van de capaciteit van de dubbeldeks veerboot.



Werkzaamheden aan het wegdek van de Coentunnel. Van 12 juli 20.00 uur tot en met 1 augustus 6.00 uur werd daar hard aan gewerkt om tijdig voor SAIL '85 gereed te zijn.

De toegankelijkheid van de Amsterdamse havens werd verbeterd door het opruimen van de pijlers en landhoofden van de voormalige Hemspoorbrug. Door het gereedkomen van de verdiepte IJ-geul (54- voet) werd de toegankelijkheid van IJmuiden (Hoogovens) aanzienlijk verbeterd.



Deelnemers aan SAIL '85 lopen de Noordersluis te IJmuiden binnen. De renovatie van de sluis, waarmee in het verslagjaar is aangevangen, zal in ca. acht jaar worden uitgevoerd.

Besloten werd de renovatie van de Noordzeesluizen te IJmuiden zo danig uit te voeren dat er slechts van minimale stremmingen tijdens de uitvoering sprake zal zijn. Het plan voor de uitbreiding en renovatie van het Oranjesluizen-complex werd voor advies naar de Raad van de Waterstaat gezonden. Het op Deltahoogte brengen van de zeeweringen in de kop van Noord-Holland vordert gestaag.

De Havendijk te Den Helder is geheel op Deltahoogte. De oude Koopvaardersschutsluis werd vervangen door een nieuwe schutsluis. De SIBAS-studie met betrekking tot het te volgen kustverdedigingsbeleid op Texel werd afgerond. Op de noord-west punt van Texel werd een zandsuppletie van 2.800.000 m³ uitgevoerd.

Er werd een begin gemaakt met de tijdelijke berging van verontreinigde baggerspecie uit de Hoogovenhaven in de Averijhaven (IJmuiden). Gestreefd wordt naar een definitieve oplossing. Het onderzoek naar het voorkomen van gechlorideerde dibenzo-p-dioxines en gechlorideerde dibenzofuranen in het bodemslib van het Noordzeekanaalgebied werd afgerond.

Ten gevolge van de drieluikoperatie Waterhuishouding is een aantal ingrijpende organisatie-wijzigingen doorgevoerd. De hiermee gepaard gaande uitbreiding van de personeelsbezetting in het centraal apparaat heeft geleid tot een verdere verslechtering van de huisvesting van het centraal apparaat in Haarlem. In 1985 is voor het eerst gewerkt met gemandateerde budgetten voor een aantal taakgebieden.

Noord-Holland werd aangewezen als proefdirectie voor de invoering van kantoorautomatisering. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de Dienst Informatie Verwerking en de overige Randstaddirecties (Zuiderzeewerken, Zuid-Holland en Utrecht).

Directie Zuid-Holland

In de sfeer van de beleidsvoorbereiding werd in 1985 een groot aantal projecten behandeld. Over doortrekking van rijksweg 15 naar rijksweg 57 ter hoogte van de Welplaatweg in het Botlekgebied wordt intensief overleg gevoerd met de betrokken instanties. Bestuurlijke overeenstemming werd bereikt over de keuze van het noordelijk tracé van de doortrekking van rijksweg 15 (Botlek tunnel - Brielle). Het tracé werd door de minister vastgesteld. Als consequentie van deze besluitvorming werd de voorbereiding van de tracéstudie voor rijksweg 4 Hoogvliet - Klaaswaal ter hand genomen. De studie naar een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam werd na een beperkte inspraakronde



De onderbroken lijn geeft het door de minister vastgestelde tracé van rijksweg 15 aan.

voltooid. De projectstudie doortrekking rijksweg 16 onderzocht vertraging door het uitblijven van bruikbare verkeersprognoses. Veel geconcentreerde aandacht werd besteed aan een tracénota voor rijksweg 14 (Verlengde Landscheidingsweg), welke begin 1986 gereed diende te zijn. In het verlengde daarvan werd medegewerkt aan een studie van de gemeente 's-Gravenhage naar de effecten van de versmalling van de Waalsdorperweg (fietspaden, tunnel, afwikkeling toenemend verkeer nabij uiteinde Utrechtsebaan). Ten behoeve van de besluitvorming over de inpassing van rijksweg 4 in Midden Delfland werd een werkbezoek georganiseerd voor de vaste Commissie van de Tweede Kamer. Op 3 december heeft de Tweede Kamer ingestemd met de aanleg van rijksweg 4.

Sanerings- en reconstructieprojecten met betrekking tot de Wet Geluidhinder vragen in toenemende mate aandacht. Complexiteit van de problemen en wensen van plaatselijk bestuur en bevolking eisen veel tijd. Veel bemoeienis is er wederom geweest met de herziening van de Streekplannen Oost en West van Zuid-Holland en van het Streekplan Rijnmond. De aanstaande opheffing van Rijnmond betekende



Rijksweg 4 in Midden Delfland waar de weg moet komen is op deze luchtopname goed zichtbaar.

met name een aanzienlijke versnelling van de procedure. In datzelfde kader past eveneens de versnelde aanpak van een aantal beleids- en projectnota's.

De gewijzigde inzichten met betrekking tot de zorg voor het milieu en het recreatieve medegebruik van waterstaatswerken leidden tot veel overleg om tot tastbare resultaten te komen. De studie van de provincie naar de eventuele kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Scheveningen vroeg de nodige aandacht.

De volgende wegenprojecten kwamen in 1985 gereed:

- het verkeersplein Leidschendam (fly-overs)
- A 4, gedeelte Ypenburg - Diepenhorstlaan;
- A 12, 3 rijstroken van de Zuidbaan richting Utrecht tussen Reeuwijk en Woerden;
- A 15/16, het uitgebouwde wegenstelsel ter hoogte van Ridderkerk ;
- A 57 gedeelte Brielle - Hellevoetsluis;
- A 59, ongelijkvloerse kruisingen in de verbinding op het Hellegatsplein.



De aanleg van rijksweg 4 vordert gestaag, hier het gedeelte van Ypenburg (rechtsboven) tot de Prinses Beatrixlaan (onder).

De restauratie van de Lingehaven te Gorinchem inclusief de bruggen is in 1985 gestart. Met grote voortvarendheid is de voorbereiding van de uitbreiding van de Van Brienenoordcorridor ter hand genomen en is het eerste bestek op 10 december 1985 aanbesteed. Door de Nederlandse Spoorwegen werd gestart met het hoogsporenplan voor de Utrechtsebaan ter hoogte van het Marianneviaduct in Voorburg. Het Marianneviaduct is in december 1985 geheel voor het verkeer opengesteld. Nadat op 4 oktober 1984 de minister van Verkeer en Waterstaat het Wegvak Nieuwerkerk aan de IJssel - Rotterdam van rijksweg 20 officieel in gebruik stelde, is de reconstructie van de voormalige verbinding, thans rijksweg 716 geheten, ter hand genomen, inclusief het renoveren van de oude vaste brug over de ringvaart door directie Bruggen. Voor een wegenreuil werden met de provincie lijnen uitgezet. Een impasse in verband met aanlegkosten van het zuidelijk deel van de rondweg Dordrecht werd op het hoogste niveau doorbroken. Na ambtelijke overeenstemming zijn ontwerp-overeenkomsten op (materiële) hoofdlijnen voorgelegd aan de provincie en de gemeente Dordrecht.



De gerestaureerde kademuur van de Lingehaven te Gorinchem.

Met wisselende voortgang is ook aan andere droge en natte overdrachten doorgewerkt. Na afweging van de alternatieven heeft de minister in 1985 gekozen voor de aanleg van een wisselstrook op rijksweg 29 door de Heinenoordtunnel. De planvorming werd in 1985 afgerond. De keuze van de minister werd toegelicht in de regio. Teneinde filevorming bij werk in uitvoering te voorkomen, werd een aantal acties uitgevoerd. Met behulp van het hiertoe toegewezen aantal extra formatieplaatsen kon meer in nachtwerk worden verricht. Door de gerealiseerde en voorgenomen reorganisatie van de rayons is en zal een betere beheersing van het tijdvak van uitvoering mogelijk zijn. In het kader van de concentratie van de bediening en de hiermede samenhangende elektrificatie van de objecten in het Merwedekanaal werd met de vernieuwing van de Rijksstraatwegbrug aangevangen. De voorbereiding van de vervanging van de Schotdeurenbrug in Arkel en de Kerkhofsluisbrug te Gorinchem verkeert in een vergevorderd stadium.

In de natte sector zijn de definitieve ontwerppeilen voor rivierwaterkeringen in het benedenrivierengebied door de minister vast gesteld. Dit betekent dat nu duidelijkheid op dit punt is verkregen, waar door de voorbereiding van de dijkverzwaringen weer met volle kracht kan worden aangepakt. De minister maakte haar visie t.a.v. het kustbeleid kenbaar aan de Tweede Kamer. In deze visie zal onder meer de kust van Goeree aan het waterschap worden overgedragen.

In de BEZ-sector werd in 1985 mandaat verkregen voor alle onderhoudswerken en tevens verbeteringswerken van minder dan 1 miljoen gulden. Om de beschikbaar gestelde fondsen zo goed mogelijk te benutten is er een systeem ontwikkeld genaamd Planman. Maandelijks wordt in overleg tussen alle betrokken afdelingen de geplande c.q. in uitvoering zijnde werken bekeken en de consequenties voor de betaalbaarstelling onderzocht. Hierdoor was het mogelijk additionele werken tot uitvoering te brengen zodra bij de primaire werken hiervoor de ruimte ontstond. In 1985 is er verder vorm gegeven aan de kwartaalrapportage ten behoeve van het directieteam betreffende de voortgang van de werken, de financiële afwikkeling en de personeelsinzet. Teneinde de financiën adequaat te kunnen bewaken, verscheen in de tussenliggende maanden een financieel maandrapport. Hierin wordt per artikel in grafische vorm inzicht gegeven in het verplichtingen- en het betalingsniveau en de prognose hiervan in vergelijking met het beschikbare budget, dat in totaal 400 miljoen bedraagt. Gesignaleerde knelpunten konden hierdoor tijdig worden opgelost.

In het afgelopen jaar is wederom ruime aandacht besteed aan voorlichting. Naast de gebruikelijke activiteiten ten behoeve van openstellingen, perspublicaties, folders en ontvangst van (buitenlandse) bezoekers, is op 4 oktober 1985 het (tweede) informatiecentrum (foto 6) van de Rijkswaterstaat "Wegen rond Den Haag" door de Wethouder van Stadsontwikkeling, Openbare Werken en Verkeer van de gemeente Rijswijk en de hoofdingenieur-directeur opgesteld.



Het informatiecentrum Wegen rond Den Haag, opengesteld door ir. A.A.M. van Rossum wethouder te Rijswijk en ir. H. Wegner hoofdingenieur - directeur.

Directie Zeeland

De nota Beheer stormvloedkering Oosterschelde is met verzoek om advies aan de Raad van de Waterstaat gezonden. De publieksvoorlichting heeft inmiddels plaatsgevonden.

De structuur en de bezetting van de hoofdafdeling Waterhuishouding en Waterkeringen zal worden aangepast ten behoeve van het versterkte beheer en nieuwe taken, met name de voorbereiding van het toekomstig beheer van de stormvloedkering. Het merendeel van de aanpassingswerken is voltooid.

De Raad van de Waterstaat heeft geadviseerd het Grevelingenmeer zout te houden en Schouwen-Duiveland door middel van een leiding vanuit de Eendracht van zoet water te voorzien.

De deltaversterkingen rond de Westerschelde zijn nagenoeg gereed. Het plan voor de hoogwaterkering ter plaatse van de Vissers- en Koopmanshaven in Vlissingen is voltooid. Een begin is gemaakt met het opzetten van een overlegstructuur voor het opstellen van een integraal beleidsplan voor de Westerschelde. Voorgesteld is dit beleidsplan op te stellen binnen een vrijwillig samenwerkingsverband van de betrokkenen.

De door het Bestuurlijk Overleg Krammer-Volkerak vastgestelde Interimrapportage t.b.v. het beleidsplan voor inrichting en beheer van het Krammer-Volkerak is aan een 30-tal belanghebbende instanties om commentaar gezonden. De resultaten van deze beperkte inspraakronde zijn vervat in een Antwoordnota. Op het uiteindelijke beleidsplan zal een ruim opgezette inspraakmogelijkheid worden gegeven.

De in het ir. J.W. Topshuis in te richten expositie over de waterbouw en waterhuishouding in Zuidwest-Nederland zal worden beheerd door de Stichting Delta-Expo, waarin vertegenwoordigd het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat directie Zeeland, de provincie, het Nationaal Bureau voor Toerisme en het bedrijfsleven. De oprichtingsacte is inmiddels gepasseerd.

Met de voorbereiding van een nieuwe huisvesting voor de directie Zeeland is grote vordering gemaakt. Naar verwachting zal begin 1986 door de Rijksgebouwendienst worden gestart met nieuwbouw in de binnenstad van Middelburg.

De werken van het Kanaal door Zuid-Beveland en de daartoe behorende bouw van nieuwe sluisen te Hansweert zijn voortgezet. Enige van de met België overeengekomen werken voor de aanpassing van het Kanaal Gent-Terneuzen zijn in uitvoering genomen.

De veerpleinen te Vlissingen en Breskens met aan- en afvoerwegen, toeleidingsviaducten, gebouwen en aanlegbruggen zijn eind 1985 gereedgekomen. Aan de elektrische installaties wordt de laatste hand gelegd. Begin 1986 zullen de accommodaties gereed zijn voor gebruik door de nieuwe dubbeldeksveerboot "Prinses Juliana". Deze veerboot is op 5 september 1985 door H.K.H. Prinses Juliana bij de werf

"De Merwede" te Hardinxveld-Giessendam te water gelaten en zal in maart 1986 in de vaart worden gebracht.

Met de aanleg van het laatste gedeelte van de Tractaatweg (rijksweg 753), tussen Axelse Sassing en Terneuzen (ca. 4 km) is medio augustus 1985 begonnen. Tegen de aanleg van dit gedeelte conform het in 1975 vastgestelde tracé bestonden in de afgelopen jaren vele bezwaren, waardoor de aanleg van het ontbrekende deel aanzienlijk werd vertraagd. Naar verwachting zal dit gewak in het voorjaar van 1987 worden opgesteld.

Voor de autoweg over de stormvloedkering, onderdeel van rijksweg 57, worden binnenkort de grond- en asfalteringswerken aanbesteed, alsmede de "flappen" aan de verkeerskokers. Over de tracé op Schouwen-Duiveland is bestuurlijke overeenstemming bereikt, waarbij thans tot Haamstede het "poldertracé" in het bestemmingsplan wordt ingepast. De eerste fase zal via de lopende artikel 19 procedure worden aangelegd. Op Noord-Beveland is de besluitvorming afgerond, waarbij een vloeiende aansluiting van de stormvloedkering op de Veersedam zal worden gerealiseerd. Het geheel zal naar verwachting in de tweede helft van 1987 in gebruik kunnen worden genomen.

In 1985 is het damvak Speelmansplaten II/Marollegat voltooid en het damvak Slaak aangelegd. De sluitingen van Slaak, Krammer en Tholense Gat worden gezamenlijk op 31 januari 1986 aanbesteed.

Van de Bergsediepsuis is het betonwerk gereed, in voorbereiding zijn de bestekken voor de deuren met bewegingswerk, de brug en bewegingswerk alsmede de elektrische installatie en instrumentatie. Van het Bathse Spuikanaal is het baggerwerk gereed en worden de bestellingen aangebracht. De bestekken voor de bewegingswerken, de elektrische installatie en instrumentatie zijn in voorbereiding. In uitvoering zijn nog de remmingwerken en de elektrische installatie van de Krammersluizen en het gemaal van de Kreekraksluizen.



Bergsediepsuis in ruwbouw gereed. De sluis moet ervoor zorgen dat de scheepvaart Bergen op Zoom kan blijven aandoen na het gereedkomen van de Oesterdam.

Directie Noord-Brabant

De directie heeft een belangrijke plaats ingenomen op het jaarprogramma van de Raad van de Waterstaat. Voorlichting werd gegeven over de Zoomweg-Zuid en de aansluiting van de rijkswegen 16 en 58 bij Breda (met aansluitend hoorzittingen door de Commissie van Overleg voor de Wegen), de Studie hoofdwegenstructuur Noordoost-Brabant en de rijksweg 69 tussen Valkenswaard en Eindhoven. In april 1985 stelde de minister het tracé voor een zuidelijke omlegging van Etten-Leur vast. Op 1 april 1985 werd met de provincie het onderhoud van de Maasroute (rijksweg 59) en van enige oude rijkswegen geruild. Dit leidde tot een herschikking van het personeel. De doortrekking van rijksweg 59, alsmede de omleggingen van Goirle en Waalwijk, zullen door de provincie worden uitgevoerd. Rijkswaterstaat zal de aansluiting van rijksweg 59 op rijksweg 16 uitvoeren. De aanbesteding van dit werk vond in januari 1986 plaats. De voorbereidende werkzaamheden t.b.v. de ombouw tot autosnelweg van rijksweg 2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven zijn voortgezet. De uitvoering begint in 1986 met de bouw van een brug over het Wilhelminakanaal. Overeenstemming werd bereikt over de financiering van een directe aansluiting van het vliegveld Welschap op rijksweg 2. Het werk zal door de provincie en de gemeente Eindhoven worden uitgevoerd. Ter bestrijding van de filevorming bij het knooppunt De Hogt, d.w.z. de aansluiting van rijksweg 2 ten zuidwesten van Eindhoven, de zg. Poot van Metz, op rijksweg 67, is de reconstructie ter hand genomen. De eerste fase daarvan is in

1985 voltooid. In 1985 is met de uitvoering van de aan te leggen rijksweg 58, gedeelte Bavel-Rijsbergen ten zuiden van Breda, begonnen. In december is het bestek voor het knooppunt Bavel aanbesteed. Naar verwachting zal dit wegproject omstreeks 1988/1989 zijn voltooid. De aanleg van rijksweg 73 (Heumen-Boxmeer) en 77 (Boxmeer-Maas) nadert zijn voltooiing. In de tweede helft van 1985 is over ca. 10 km een cementbetonverharding aangebracht op het gedeelte tussen Heumen en Haps.

Het principeplan voor de verbetering van de Zuid-Willemsvaart is eind december ter goedkeuring naar de directeur-generaal gezonden. In 1986 zal met de bouw van een nieuwe sluis te Schijndel worden begonnen. In het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om Helmond is in 1985 de kruising met de spoorlijn Helmond-Venlo en de provinciale weg S 22 gerealiseerd.

In oktober 1985 is gestart met de bouw van het nieuwe regiostation Midden-Brabant te Tilburg, waarin over ca. 1 jaar de gelijknamige dienstkring, als ook de werktuigkundige enelektrotechnische dienst zullen worden ondergebracht.

Overeenstemming werd bereikt met het waterschap De Maaskant over de overdracht van het Peelkanaal en met het waterschap Alm en Biesbosch over de overdracht van de noordelijke rivierdijk langs de Bergsche Maas.

In het kader van de verbeteringen van de vaarwegen in Noord-Brabant wordt de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om Helmond gerealiseerd. De kunstwerken worden in de "droge" gebouwd, d.w.z. na het gereedkomen van de kruisingen de vaarweg wordt uitgegraven. Zichtbaar zijn de spoorbrug met daarnaast de brug in de provinciale weg S22 (rechtsboven) en de brug Vossebeemd (rechtsmidden).



Directie Limburg

Stond 1984 in het teken van een uitzonderlijk hoogwater op de Maas, 1985 kenmerkte zich vooral door een bijzonder strenge winter. De gladheidsbestrijding op de wegen vergde een zeer grote inspanning. Ook de ijsafzetting bij de objecten in de vaarwegen vroeg extra aandacht. De storm van 14 juli veroorzaakte veel schade aan m.n. het bomenbestand in Zuid-Limburg. En alsof dit alles niet genoeg was, zag het er in november nog even naar uit dat een extreem laagwater voor problemen zou zorgen. Gelukkig viel e.e.a. voor de Maas mee.



De strenge winter gaf veel problemen bij de objecten in de vaarwegen door ijsafzetting. De situatie in februari bij de stuw te Linne.

In het kader van de operatie Drieluik/Waterhuishouding werd ook de organisatie van de directie Limburg aangepast. Met de instelling van een nieuwe afdeling Waterbeheer is de basis gelegd voor wat kan worden samengevat onder de naam integraal waterbeheer. Het streven van de Hoofddirectie van de waterstaat steeds meer op hoofdlijnen te gaan werken, heeft als gevolg dat er zaken worden gedelegeerd of gemandateerd aan de regionale diensten. Dit maakt het noodzakelijk ook de zelfstandigheid van de zes dienstkringen te versterken. In 1985 is een begin gemaakt met de overdracht van de afhandelingsbevoegdheid van een aantal zaken aan de dienstkringen.

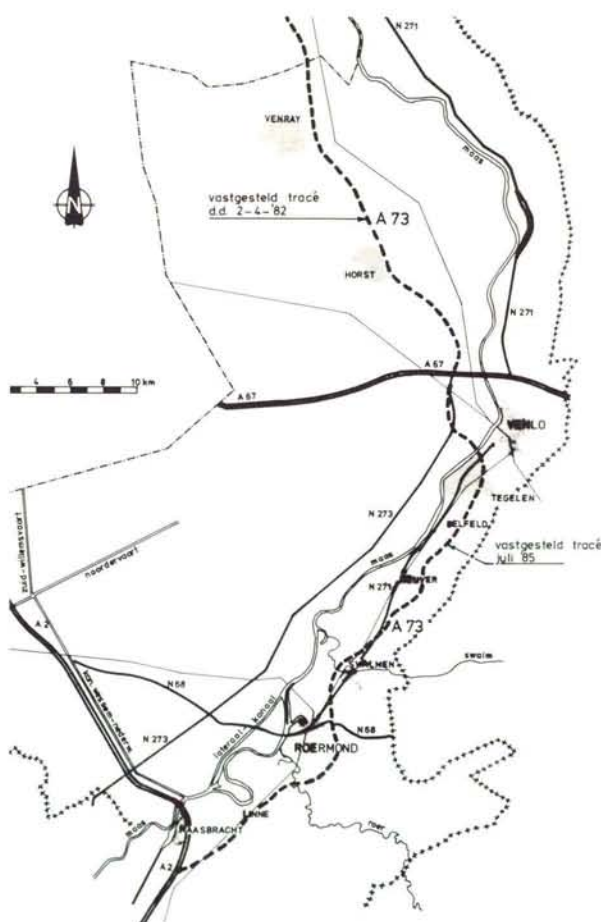
Twee projecten vroegen qua omvang en belang de bijzondere aandacht. Voor de rijksweg 73, gedeelte Venlo-Maasbracht, werd het tracé vastgesteld, zodat verder kan worden gegaan met het uitwerken van de plannen. Voor de verbreding van de Midden Limburgse kanalen zal de minister in april 1986 het startsein geven.

Gepland is voorjaar 1986 te starten met de bouw van een nieuwe sluis te Panheel in het kanaal Wessem-Nederweert. De dienstkring St. Joost kon in februari het nieuwe kantoorgebouw te Maasbracht in gebruik nemen. In 1986 zullen een zoutopslagloods en een werkplaats/magazijn het geheel

completeren. De sluis- en stuwcomplexen in de Maas zullen van een centrale bediening worden voorzien. Die in Belfeld en Sambeek kwamen in 1985 gereed.

In 1985 is een belangrijk begin gemaakt met het noodzakelijk herstel en onderhoud van de rijkswegen; ook in de komende jaren zal dit achterstallig onderhoud in Limburg extra mankracht en middelen vergen.

Op 15 september 1985 was het 50 jaar geleden dat het Julianakanaal voor het scheepvaartverkeer werd opgesteld. Samen met de Limburgse Scheepvaartvereniging en de gemeente Stein schonk de directie Limburg hieraan in september de nodige aandacht. Staatssecretaris drs. J.F. Scherpenhuizen kon als gast van een groot aantal Limburgse wensens kennisnemen. De Provinciale Limburgse Elektriciteits Maatschappij heeft in samenwerking met de directie Limburg besloten tot de bouw van een waterkrachtcentrale in de Maas naast het stuwcomplex te Linne. De 'provinciale Gelderse Elektriciteits Maatschappij zal een waterkrachtcentrale bouwen bij het stuwcomplex Lith/Alphen.



Overzicht vastgesteld tracé rijksweg 73.

Directie Noordzee

In 1985 is het ontwerp-Waterkwaliteitsplan Noordzee gereed gekomen. Belangrijke conclusie is o.m. dat voor verschillende stoffen de grote rivieren verreweg het meeste bijdragen aan de vervuiling (50-90%). In projectvorm wordt nagedacht hoe de Noordzee in de toekomst beheerd kan worden. Het project heet Management van de Noordzee. Onder overheidsinstanties, bedrijven en instituten is een verkennende organisatie gehouden m.b.t. de behoefte aan een geïntegreerd informatie-systeem voor de Noordzee. De reacties zijn zodanig positief, dat in de ICONA is besloten om het zg. MARIS- project op te nemen in het actieprogramma Harmonisatie Noordzeebeleid.

Op waterbouwkundig gebied werd een belangrijk project voltooid:
de verdieping van de IJ-geul van 52,5 naar 54 voet (16,5 m).

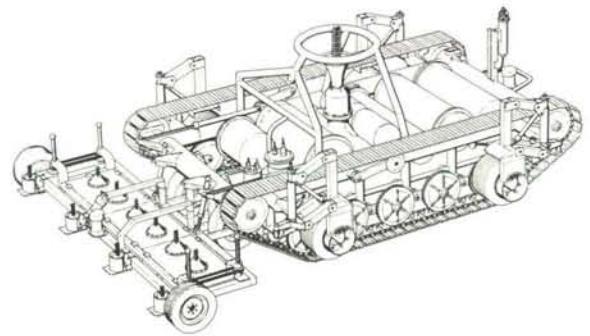
Dit jaar is het gebied van de Euro-Maasgeul en de IJ-geul opgenomen met side scan sonar. Er blijken zich nogal wat obstakels in deze geulen te bevinden; een deel daarvan is geïdentificeerd en geborgen. Deze actie wordt in 1986 voortgezet. De obstakels vormen een risico voor diepgaande zeeschepen.

Eén van de resultaten van het bilateraal overleg met Duitsland is het beëindigen van lozingen van afvalzuur van titaandioxide voor de kust van Hoek van Holland in 1989.

Op 30 oktober 1985 heeft de directie Noordzee een symposium Olie bestrijding op zee, op de kust en op binnenwateren georganiseerd (ca. 500 deelnemers). Eén van de doelstellingen van het symposium was een breder publiek in kennis te stellen van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van oliebestrijding. Kennis op dit gebied is gebundeld in het Handboek Oliebestrijding op zee, op de kust en op binnenwateren. Coördinatie en bundeling van kennis op het terrein van oliebestrijding heeft geleid tot meer gebruikmaking van het bedrijfsleven.

Ook in 1985 is de opsporing en berging van de 52 in 1979 door het Iraakse vrachtschip "Sindbad" verloren chloorgascylinders voortgezet. De chloorgascylinders vormen een gevaar voor de vissers en de scheepvaart. Aan de omvangrijke opsporingsactie wordt door een groot aantal bedrijven en instanties deelgenomen. TNO-onderzoek heeft uitgewezen dat de cylinders over twee jaar doorgeroest kunnen zijn door de invloed van het zeewater. De directie Noordzee onderzoekt welke stappen kunnen worden genomen om de nog resterende dertien vermiste cylinders op te sporen.

Het onderwater inspectie-systeem "Portunus" (ontwikkeld voor inspectie tijdens de bouw van de Stormvloedkering) is in technologisch, operationeel en financieel opzicht een aantrekkelijk systeem voor de onderwaterwerkzaamheden/inspecties t.b.v. de directie Noordzee. De eerste reacties van het bedrijfsleven m.b.t. het opereren en/ of medegebruiken van het systeem zijn positief. Door de directie Noordzee is besloten de "Portunus" om te bouwen en als mobiel systeem te installeren aan boord van het m.s. "Mitra".



Het onderwater inspectiesysteem "Portunus"

Door tussenkomst van de Nederlandse PTT werd door de directie Noordzee in nauwe samenwerking met Nederlandse bedrijven een deel van de internationale onderzeese telecommunicatiekabel tussen Spanje en België geïnspecteerd.

Op onderzoeksgebied zijn twee belangrijke studies gereed gekomen:

- de projectnota MER over de grootschalige locatie van de berging van baggerspecie (Slufter). Met de voorbereiding van de uitvoering is een aanvang gemaakt.
- een studie naar de technische haalbaarheid van een pomp-accumulatiecentrale (PAC) aan de kust. Drie locaties zijn uiteindelijk tot het niveau van een studie-ontwerp uitgewerkt: Haaksgronden, Haringvlietmond en vóór de Brouwersdam. In 1986 wordt besloten of wordt overgegaan tot een vervolgstudie.

Directie Bovenrivieren

Met ingang van 1 januari 1985 is ir. W.H. Barentsen belast met de leiding van de directie Bovenrivieren. Tevens is hij belast met de leiding inzake de samenvoeging van de directies Gelderland en Bovenrivieren. De in 1984 ingestelde fusiewerkgroep heeft in maart/april 1985 zijn rapportage afgerond. Het rapport is met de Platformdienstcommissie besproken en vastgesteld. Ook zijn er voorlichtingsbijeenkomsten gehouden voor het personeel. Op grond van bovengenoemde rapportage is op 26 augustus door de directieraad het besluit genomen om de directies Gelderland en Bovenrivieren te fuseren. Na dit besluit is begonnen met de door structureringswerkzaamheden. De fusie zal in 1986 een feit dienen te zijn. Zoveel mogelijk parallel hiermee zullen ook de natte dienstkringen worden gereorganiseerd. In het kader van de Drieluik-operatie zijn ca. 45 bestandsplaatzen aan de directie Bovenrivieren overgedragen.

In 1985 zijn de volgende werken gereed gekomen:

- in december 1985 is de overnachtingshaven Haaften voor de scheepvaart opengesteld. Een onderzoek naar de mogelijkheden voor het aanleggen van een haven te Weurt wordt thans verder uitgewerkt;
- het water- en scheepvaartwaarnemingsstation te Millingen is afgerond. Dit station zal een onderdeel gaan vormen van het verkeersbegeleidend systeem op de Waal;
- het hoofdsteunpunt Doesburg is verbeterd.



Bochtverbetering van de Waal te Nijmegen, het inkorten van een krib.

De volgende werken zijn in 1985 in uitvoering genomen:

- de verbetering van de aansluiting van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waal nabij Tiel, met een gedeelte riviercorrectie;
- rivierversoeteringswerk bij Nijmegen, zijnde het opstorten van de diepe buitenbocht-geul;
- inrichten van de tijdelijke verkeerspost te Nijmegen. Verwacht wordt dat deze post rond de jaarwisseling in gebruik kan worden genomen;
- in nauwe samenwerking met Benedenrivieren, de Dienst Verkeerskunde en de Dienst Informatieverwerking is de eerste fase van het meld- en volgsysteem voor de Nieuwe-, Beneden- en Boven- Merwede, de Waal en de Boven-Rijn gerealiseerd. Met dit systeem zullen via de verkeersposten, bepaalde schepen (o.a. duwstellen, coasters en schepen met gevaarlijke stoffen) worden gevolgd gedurende hun vaart op deze wateren.

In april 1985 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de provinciale besturen besloten om gedurende één jaar de zeskaksduwvaart onder bepaalde condities toe te staan. In verband hiermee wordt zowel op departementaal als op regionaal niveau over deze zaak overleg gevoerd.

In het overleg zullen onderzocht worden:

- de technische nautische zaken;
- economische aspecten;
- de benodigde oever- en vaarwegaanpassingen;
- het nemen van maatregelen ter verhoging van de veiligheid op de rivier.

In het jaar 1985 heeft de directie Bovenrivieren veel tijd besteed aan het treffen van maatregelen ter beperking van de gevolgen van de lage waterstanden. Met name in het voorjaar hebben wij een laagwaterperiode gehad door de strenge vorst, waardoor niet kon worden gestuwd. In deze periode zijn er ook veel scheepsongevallen geweest. In het najaar volgde weer een laagwaterperiode, ditmaal door het droge najaar. In oktober werd de laagste waterstand genoteerd sinds 100 jaar. Dit laatste laagwater heeft geen bijzondere problemen voor de scheepvaart opgeleverd. Mede als gevolg van de getroffen verkeersmaatregelen op de Waal kon het aantal ongevallen laag worden gehouden.

Directie Benedenrivieren

Het verslagjaar heeft voor de directie Benedenrivieren voor een belangrijk deel in het teken gestaan van organisatorische wijzigingen. Behoudens lopende interne reorganisaties werd de directie geconfronteerd met de realisering van de operatie Waterhuishouding waarbij een 80-tal medewerkers van de directie Waterhuishouding en Waterbeweging, het RIZA en de Deltadienst werd ondergebracht bij Benedenrivieren. Een niet onbelangrijk onderdeel van de operatie Waterhuishouding is de instelling van de meetdienst Noordelijk Deltabekken. Omtrent de organisatie en de vestigingsplaatsen van de meetdienst vond een onderzoek plaats.

De belangrijkste naar buiten gerichte activiteiten van de directie Benedenrivieren lagen op het gebied van berging baggerspecie, de beheersing van de water- en onderwaterbodemkwaliteit en nieuwe ontwikkelingen op nautisch gebied. Ten behoeve van de aanleg van een grootschalige locatie voor de berging van baggerspecie (het zg. "Slufterplan") is na een uitgebreide inspraakprocedure op 15 oktober hiervoor door de Kroon concessie verleend. In nauwe samenwerking met de gemeente Rotterdam en het openbaar lichaam Rijnmond wordt de uitvoering van dit project, dat naar verwachting in het voorjaar van 1986 zal starten, verder voorbereid. Tevens is assistentie verleend aan uitvoering van de voorlopige speciebergplaats "de Badkuip" op de Maasvlakte alsmede aan de voorbereiding van de aanleg van de speciebergingslocatie "Papegaaiebek" (bestemd voor klasse IV specie). Het ontwerp-Waterkwaliteitsplan met de daarbij behorende regionota is in het verslagjaar gereedgekomen.

De beleidsontwikkeling m.b.t. de onderwaterbodems heeft verder plaatsgevonden. In dit kader is een grootscheeps onderzoek gestart naar de kwaliteit en samenstelling van de onderwaterbodems in het Haringvliet, Hollandsch Diep en de Nieuwe Merwede.

De resultaten hiervan zullen naar verwachting eind 1986 bekend zijn. De sanering van bestaande lozingen van o.a. een aantal grote bedrijven alsmede de bouw van diverse zuiveringsinstallaties hebben dit jaar voortgang geboekt.



Werkzaamheden bij het nemen van bodemonsters in het Haringvliet als onderdeel van een onderzoek naar de kwaliteit en samenstelling van de onderwaterbodems.

Op vooralsnog bescheiden schaal is dit jaar een start gemaakt met een nieuwe afdeling handhaving en opsporing in het kader van de op grond van de WVO verleende vergunningen. Een verdere uitbouw hiervan zal in de komende jaren plaatsvinden. In samenwerking met de directie Bovenrivieren is de eerste fase van een meld- en volgsysteem voor schepen met gevaarlijke stoffen op de route Dordrecht-Lobith gerealiseerd.

Met de verdediging van de oevers van natuurgebieden langs Haringvliet en Hollandsch Diep, een gezamenlijk project van het ministerie van Landbouw en Visserij en Rijkswaterstaat dat noodzakelijk was geworden in verband met de afsluiting van het Haringvliet, is goede voortgang geboekt. Een viertal projecten zijn in middels afgerond; ca. 13 projecten zullen in de komende jaren volgen.

De werken aan de overnachtingshaven Dordtsche Kil vorderen gestaag. In het verslagjaar is de 3e fase van de bouw opgeleverd.

In het kader van ontwikkelingssamenwerking en ter ondersteuning van civieltechnische projecten zijn medewerkers van de directie Benedenrivieren uitgezonden naar projecten in Indonesië en Nicaragua.

Directie Zuiderzeewerken

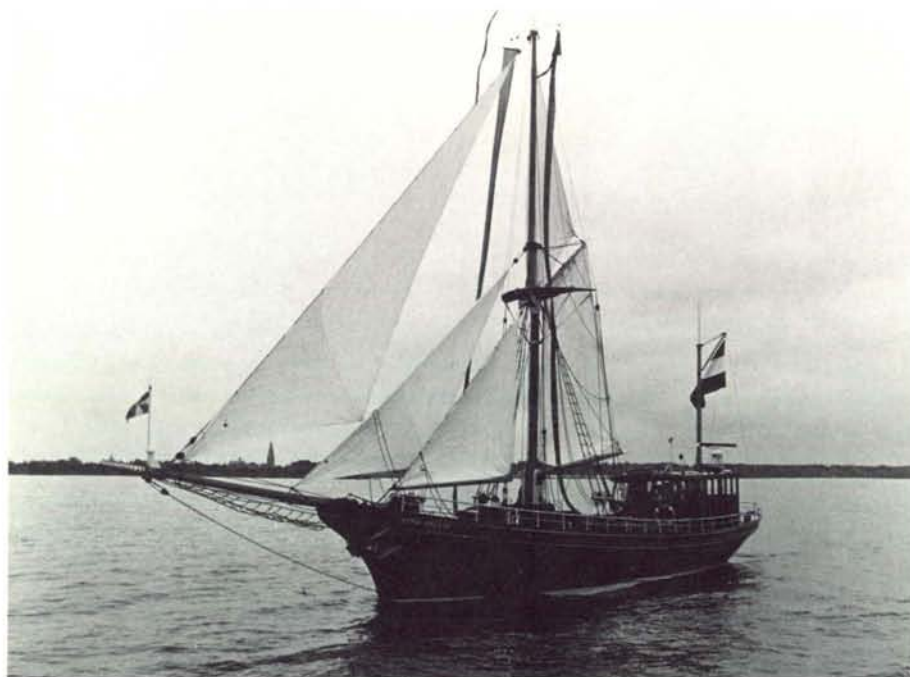
Aangezien per 1 januari 1986 de provincie Flevoland is ingesteld kan de door de directie Zuiderzeewerken in het verslagjaar voorbereide overdracht van taken aan deze provincie en de eveneens in te stellen waterschappen Noordoostpolder en Zuidelijke IJsselmeerpolders dan plaats gaan vinden. Medewerkers die bij de uitvoering van deze taken zijn betrokken treden in dienst van de provincie of van één van de waterschappen. Aangezien de opbouw van de provinciale- en waterschapsorganisaties enige tijd vergt zal de overgang gefaseerd plaats vinden. In de laatste maanden van 1985 is reeds een aantal medewerkers overgegaan, ter opbouw van de provinciale organisatie. Naar verwachting zullen de overdrachten in de eerste helft van 1986 zijn voltooid. In het kader van de operatie Drieluik heeft de directie Zuiderzeewerken er enkele taken bijgekregen. Al deze veranderingen hebben tot gevolg dat het aantal medewerkers van de directie van ca. 600 naar ca. 400 zal teruggaan. Onlangs is een onderzoek gestart om de mogelijkheden te onderzoeken van een integratie van de directie Zuiderzeewerken en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders.

Ten aanzien van de Markerwaard is door het Kabinet in beginsel beslist deze polder aan te leggen. In het kader van de besluitvorming rond de Markerwaard is een plan ontwikkeld voor de waterstaatkundige hoofdstructuur. In de betreffende concept-nota wordt een dijktracé aangegeven alsmede de waterhuishoudkundige hoofdstructuur. Voor de studie naar

de haalbaarheid van een pompaccumulatiecentrale in het IJsselmeer is een bijdrage geleverd voor de planologische en milieu-aspecten..

Bij de uitvoering van werken is als markant punt te noemen dat rijksweg 6 door de polders in 1985 volledig als autosnelweg gereed gekomen is en op 7 november officieel door de minister in gebruik is gegeven. Bij de opbouw van de verhardingsconstructie is op grote schaal gebruik gemaakt van geregenereerd asfalt. De kadeverbeteringswerken op Marken zijn in de laatste fase van aanleg gekomen. In 1985 is bij wijze van proef een ca. 900 m lang gedeelte van de Noordkade verhoogd. Een geleidelijke ophoging en toepassing van kunststofdoek was gezien de slechte ondergrond noodzakelijk. Gezien het gunstig resultaat van de proef zal de resterende 2,5 km van de Noordkade in 1986 en 1987 op eenzelfde wijze worden verhoogd.

Het directievaartuig van de directie Zuiderzeewerken, de motorzeilklipper "Noord-Holland" is het afgelopen jaar opnieuw onder zeil gebracht. Tijdens de officiële presentatie bij Sail '85 is getoond dat het schip daarmee voor representatieve doeleinden een aanwinst is voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Naast representatieve doeleinden zal het schip ingeschakeld blijven bij de patrouilletaak in het IJsselmeergebied.



Het directievaartuig de motorzeilklipper "Noord-Holland" heeft naast zijn patrouilletaak in het IJsselmeergebied een representatieve taak voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Directie Sluizen en Stuwen

Rijksweg 27 ten oosten van Utrecht is bijna gereed. De aansluiting van de bakconstructie bij Amelisweerd op de vliesconstructie is gerealiseerd. Men is nu bezig de laatste hand te leggen aan de verfraaiing van de wanden en het aanbrengen van de schampranden. De balken van het viaduct over de Kromme Rijn zijn voor de kerstdagen gelegd. De afwerklaag zal spoedig worden aangebracht. Ook de twee viaducten in de Uithof zijn op de schampranden na gereed. De hier voornoemde werken zullen april/mei 1986 worden opgeleverd. Langs rijksweg 28 ter hoogte van Zeist zijn de geluidwerende voorzieningen, waaronder de luifel, gereedgekomen. De bouw van de Zeeburgertunnel bij Amsterdam vordert gestaag. In 1986 zal de zuidelijke afrit voltooid worden. Begonnen zal worden met de bouw van de noordelijke afrit en de tunnelementen. Voor deze tunnelementen is een bouwkuip in het Buiten-IJ geformeerd. De tunnel zal eind 1989 gereedkomen.

De werkzaamheden aan de tunnels in Rijkswegen in het kader van het toelaten van transporten met gevaarlijke stoffen en het vergroten van de verkeersveiligheid, onder normale omstandigheden en bij calamiteiten, vorderen gestaag. De werkzaamheden aan de Coentunnel en de Drechtunnel naderen hun voltooiing, zodat in de loop van 1986 transporten met gevaarlijke stoffen eventueel kunnen worden toegelaten.

In rijksweg 1 gedeelte Buren-Hengelo oost (Kardinaalshoed) zijn momenteel een zevental kunstwerken in uitvoering. In november zijn de kunstwerken 36 en 37 opgeleverd en meteen in gebruik genomen voor het zandtransport van de aardenbaan in oostelijke richting. Het is de bedoeling om het gedeelte vanaf het knooppunt Buren tot de aansluiting met de Bornsestraat eind 1986 voor het verkeer open te stellen.

In 1985 was een aantal werken in uitvoering, zoals het gemaal t.b.v. de Kreekraksluizen, de uitwateringssluits Crèvecoeur te 's-Hertogenbosch, de duwvaartsluis te Hansweert en de recreatiesluits te Almere-Haven. Deze laatste sluis werd gebouwd m.b.v. de pneumatische caisonmethode, d.w.z. dat de sluis boven op het maaiveld is gebouwd en nadien in de grond werd afgezonken door in een werkkamer onder de sluis de grond in den droge te ontgraven. De werkkamer wordt daarbij drooggehouden m.b.v. verhoogde luchtdruk. Aangevangen werd met de bouw van sluis Aadorp te Almelo in het kader van de verbreding van het kanaal Almelo-Coevorden, de bouw van de duiker met stuw te Helmond in het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en de restauratie van de Korenbrug sluis en Derde-waterkering te Gorinchem in het kader van de restauratie van de Lingeha-



Schutsluis ten behoeve van de recreatievaart te Almere - Haven.

ven. Gereed kwamen de Koopvaardersschutsluis te Den Helder en de verlenging met 550 m van de kade in de Eemshaven.

De hoofdafdeling Waterbouwkundige Werken van de Deltadienst is per 1 januari 1985 in de organisatie van Sluizen en Stuwen opgenomen. Daarmee is de leiding van de projectorganisatie voor de Stormvloedkering Oosterschelde een taak van deze dienst geworden. De Deltadienst treedt op als principaal. De hoofdafdeling BX van de Deltadienst blijft de administratie verzorgen (voorcalculatie, boekhouding, nacalculatie). Ondanks enkele tegenvallers, waarvan het materiaalprobleem van de warmgewalste buizen in de schuiven het belangrijkste was, is het werk goed gevorderd. Met grote voortvarendheid zijn de afzonderlijke, in den droge vervaardigde elementen van de kering in de sluitgaten samengebouwd onder de wel steeds moeilijker wordende werkomstandigheden in de stroomgeulen.

De verwachting is dat in de loop van juni 1986 de laatste elementen zullen worden geplaatst. Daarna rest nog een periode van afwerken en inregelen. Veel aandacht moet worden gegeven aan het bijeen houden van voldoende bouwers voor het afmaken van het project gelet op de zuigkracht van de nieuwe functies. Het ziet er naar uit dat op 4 oktober 1986 de Stormvloedkering in de Oosterschelde door H.M. de Koningin officieel in gebruik kan worden gesteld. De uitvoering van het wegenplan over de kering en de aansluiting op Schouwen en Noord-Beveland is dan nog in volle gang en zal in de loop van 1987 zijn beslag krijgen.

Directie Bruggen

De brug over de arm van de Oude Maas in de in aanleg zijnde rijksweg A 77 nabij Gennep kwam in ruwbouw gereed. De bouw van grote bruggen werd voortgezet met de start van de Zeeburgerbrug in de Ringweg om Amsterdam. De eerste fase van de verbreding van de Van Brienoordbrug, te weten de bouw van een nieuw, op een ca. 50 m hoge toren gesitueerd bedieningshuis annex scheepvaartpost, werd aanbesteed. De werkzaamheden vangen begin 1986 aan.

Op 21 juni kon met de zg. "Pergola" over de afslag naar Nootdorp tevens de laatste fly-over van het knooppunt Leidschendam in gebruik worden gesteld. Aan het project Verkeersknooppunt Leidschendam werd onlangs de Betonprijs toegekend.

De verdubbeling van de aanleginrichtingen voor het veer Vlissingen-Breskens kwam zo goed als gereed. Aansluitend werd een begin gemaakt met de aanpassing van de aanleginrichtingen van het veer Den Helder - Texel voor het gebruik van een dubbeldeks veer boot. Om deze werken op



Invaren van de aanlegbrug voor het veer Vlissingen-Breskens.

tijd gereed te hebben werd een deel van de ontwerptaak uitbesteed aan de bij de aanleginrichtingen Vlissingen - Breskens betrokken aannemers.

Bij de uitvoering van de compartimenteringswerken werd in juli een hoogtepunt bereikt door het plaatsen van de roldeuren van de Krammersluizen.

In Den Helder werd de nieuwe Koopvaardersschutsluis in gebruik genomen.

Ook in 1985 werden weer tal van viaducten gebouwd. In Amsterdam wordt gewerkt aan de Ringweg (A 10) met name in het Noordelijk Stadsdeel, alsmede aan de kunstwerken voor de verlegging van het aansluitende wegvak van de A 1.

In Rijswijk werd de reconstructie van het knooppunt Ypenburg en de eerste fase van de doortrekking van de A 4 naar het industrie gebied Plaspoelpolder, met de daarin gelegen "tafelbrug", in gebruik genomen. Verder werd o.a. een begin gemaakt met de aansluiting van de Maasroute op de A 16, het wegvak Bavel-Rijsbergen van de A 58 en de doortrekking van de A 50 naar Kampen. In de A 50 wordt tevens gebouwd aan een aantal kunstwerken, waaronder een wildviaduct, in het wegvak Arnhem - Woeste Hoeve.

Het Data Informatiesysteem Kunstwerken (DISK) is thans zo ver gevorderd dat in de dienstkring Gorinchem een proef kan worden genomen met het invoeren van de gegevens.

Directie Bruggen was in 1985 betrokken bij de voorbereiding en of de bouw en reparatie van bruggen en haveninstallaties in Dubai, India, Indonesië, Mozambique, Soedan en Nicaragua.

Aan Bouwspuurwerk, het samenwerkingsverband met de directie Sluizen en Stuwen en de dienst Informatieverwerking (DIV), werd een nieuwe afdeling Bouwinformatica toegevoegd, die een aantal door de DIV afgestoten taken gaat uitvoeren. In het kader van Drieluik werd bovendien de afdeling Wegontwerp toegevoegd aan directie Bruggen en de subafdeling Automatisering Wegontwerp aan Bouwinformatica.

Deltadienst

Met de ondertekening van de zogenaamde "Drieluikakkoorden" op 5 juni 1985 is de toedeling van 650 Deltadienst-medewerkers bij andere directies van de Rijkswaterstaat op papier een feit geworden. Hiermee is een eind gekomen aan een periode van veel inspanningen om deze toedelingsoperatie te doen slagen, en is voor veel medewerkers meer zekerheid verkregen over de toekomst. Door de hele operatie heeft als rode draad gelopen het uitgangspunt het aantal verhuizingen zo beperkt mogelijk te houden. Hoewel met de vaststelling van de Drieluikakkoorden de medewerkers min of meer duidelijkheid hebben gekregen over hun toekomstige plaatsing, zijn voor een groot aantal medewerkers de nieuwe functie en standplaats nog niet bekend. Voor het voltooiën van het Oosterscheldeproject zal voorts een adequate personeelsbezetting in stand dienen te worden gehouden. Hierdoor kan een groot deel van de medewerkers hun



Inbrengen van een roldeur in de Krammersluizen. De scheepvaart maakt gebruik van de sluis voor het passeren van de Philipsdam, één van de nog te sluiten compartimenteringsdammen.

nieuwe bestemming pas volgen nadat hun taak bij dit project is afgelopen. Het reorganisatie-proces zal dus nog veel aandacht en zorg behoeven wat betreft de feitelijke overgang naar de nieuwe directies en inpassing in de nieuwe functies.

De uitvoering van de werken is in 1985 zeer voorspoedig en volgens plan verlopen. Op 31 oktober 1985 was de landverbinding tussen Schouwen en Noord-Beveland een feit. De totale kosten van de Oosterscheldewerken stegen in 1985 met ca. f 30 mln. De uitgaven in 1985 op het Oosterschelde-artikel zullen ca. f 900 mln belopen. Voor de realisatie van de Stormvloedkering werd met de aannemingscombinatie Dobbouw een overeenkomst gesloten waarin het overgrote deel van de nog resterende werken aan deze kering zijn opgenomen. Voor de sluiting van de Compartimenteringsdammen kwam eind 1985 een bestek gereed dat alle nog resterende sluitingen omvat. Dit bestek zal begin 1986 worden aanbested. In de slotfase van de werken concentreren de werkzaamheden zich in de meetsector op het leveren van dagelijkse en middellange-termijnverwachtingen t.a.v. getij, stromingen en golven en de bewaking van de kwaliteit van wiskundige modellen en morfologische veranderingen. De benodigde peil- en meetsystemen zijn verder geoptimaliseerd en uitgebreid om te kunnen inspelen op de nog komende bouwfasen (hogere stroomsnelheden, grotere gegevensverwerkingssnelheid).

Het geïntegreerde milieu- en waterloopkundig onderzoek met betrekking tot de verschillende sluitingsmethoden werd geïntensiveerd. Voorspellingen zijn gerapporteerd over de te verwachten effecten. Grootschalige milieustudies naar schorren en bodemdieren zijn afgerond. Het onderzoek voor het beheer van de Voordelta en de Noordzee werd uitgebreid. In samenwerking met andere onderzoeksinstituten wordt een geïntegreerd milieu-onderzoek Westerschelde uitgevoerd. Het onderzoeksprogramma voor het versterkte beheer in de veranderende situatie in de Delta werd verder uitgewerkt.

Dienst Getijdewateren

In 1985 is door alle medewerkers veel energie gestopt om in het kader van het Drieliuk-gebeuren te komen tot de nieuwe (getransformeerde) Dienst Getijdewateren (DGW). Deze enorme inzet bracht met zich mee dat 1 juli 1985 met DGW kon worden gestart, zonder al te veel problemen.

In 1985 is zorgvuldig aandacht besteed aan het overnemen van taken, die voorlopig nog nodig zijn ten behoeve van de voltooiing van de Deltawerken. Zo werd bij de voorbereiding van de afbouw van de Oosterscheldewerken inbreng geleverd over de gevolgen voor milieu en visserij in het bekken. De effecten werden geïnventariseerd en gepresenteerd in een nota. Daarin worden tevens de principemogelijkheden tot eventueel noodzakelijke beperking van deze gevolgen aangegeven. Voorbereidingen werden getroffen om gedurende de voltooiingsfase zelf de ontwikkelingen in het bekken zodanig te volgen, dat op adequate wijze de uitvoering kan worden begeleid, interne en externe voorlichting kan worden gegeven en eventuele zich achteraf manifesterende gevolgen kunnen worden beoordeeld. Het onderzoek in de Delta leidt tot een beter inzicht in het morfologisch en ecologisch functioneren van de getijdewateren, zoals de Oosterschelde en de Voordelta.

De resultaten van het onderzoek hebben betrekking op:

- het aandeel dat de uitwisseling met de Noordzee heeft en de beschikbaarheid van organische koolstof in de Oosterschelde (o.a. van belang voor de schelpdierencultures);
- de processen van erosie en sedimentatie van platen en geulen.

In 1985 werd meegewerkt aan de opzet van de nota voor Integraal waterbeheer Omgaan met water. Een omvangrijk

werkpakket, zowel op het gebied van onderzoek als ten aanzien van het omgaan met watersystemen zal hieruit voortvloeien. Hierbij zal voor de getijdewateren prioriteit worden gegeven aan de Westerschelde, de Eems-Dollard en de Noordzee.

Er is gestart met de inrichting van een informatiecentrum t.b.v. gebruikers bij de RWS en daarbuiten om informatie te geven over de ontwikkeling en toepassing van fysische meetmethoden en instrumenten. De WAVEC-boei is zover ontwikkeld, dat hij operationeel kan worden ingezet. Een proefketen van zes boeien wordt binnenkort op de Noordzee geïnstalleerd. De resultaten worden o.a. gebruikt bij de afbouw van de Oosterscheldewerken. In Noorwegen en Engeland vindt thans een vergelijkend onderzoek plaats naar golfrichtingsmeetmethoden, waaronder de WAVEC.

In 1985 is het milieu-onderzoeksvaartuig m.s. Argus in gebruik genomen. Aan boord is een aantal laboratoriuminstrumenten voor specialistisch onderzoek. Hiermee is de slagvaardigheid van de RWS bij het reageren op o.a. calamiteiten vergroot.

Voor de toekomstige infrastructuur van de automatisering zijn de voorbereidingen begonnen. Begin 1986 wordt de eerste stap gezet door de HP1000 minicomputers met een datacommunicatie-infrastructuur te koppelen.

Meegewerkt werd aan een studie ten behoeve van een pomp-accumulatiecentrale in het kustwater van de Noordzee. Er werd een bijdrage geleverd aan deelprojectgroepen Morfologie en Milieu en Planologie.



WAVEC BOEI
WAVE DIRECTION
MEASURING SYSTEM



MARINE 300
DIGITALE
GOLFHOOGTE METER



DNM
DIGITALE NIVEAU METER



enig informatiemateriaal

Dienst Binnenwateren / RIZA

Het jaar 1985 stond ook voor deze dienst in het teken van het project Drieluik. Voor de betrokken medewerkers betekende zulks een nieuwe directie of dienst, veelal ook nieuwe naaste collega's en in sommige gevallen een geheel nieuwe woonomgeving. Naar het zich laat aanzien zal de samentmelting van de onmiskenbaar aanwezige cultuurverschillen nog aandacht blijven vergen, hoewel een eerste indruk erg hoopvol sterft.

Op 1 juli 1985 is de Dienst Binnenwateren/RIZA ingesteld met als taak het verrichten van onderzoekingen aan en het adviseren over het waterbeheer van de binnenwateren en het grondwater. Onderzoek en advies op het gebied van waterbeheer krijgen daarmee een integraal karakter. Voordien werden deze taken met betrekking tot het kwantitatieve en het kwalitatieve waterbeheer behartigd door twee RWS-diensten: de directie Waterhuishouding en Waterbeweging en het Rijksinstituut voor Zuivering van Afvalwater.

Begin 1986 zal de huidige fase van het onderzoek op het gebied van de systeemanalyse in het waterbeheer als afgerond kunnen worden beschouwd. Er is dan een aantal operationele modellen beschikbaar dat inzetbaar is voor het waterbeheer van Nederland. In het begin van 1985 verschenen de resultaten van onderzoek naar de kwaliteit van sediment van de Hollandse IJssel. Het rapport kreeg in de pers grote aandacht vanwege de conclusie dat een grote bijdrage aan een ernstige verontreiniging met zware metalen wordt geleverd door de lozingen van een shredder-bedrijf. Ook andere verontreinigingen bleken zeer lokaal gebonden aan bijvoorbeeld vuilstortplaatsen.

Met betrekking tot de waterkwaliteit van de Maas verschenen twee rapporten: een vervolgnota 1981-1984 op de nota De waterkwaliteit van de Maas in de periode 1953-1980 en een rapport over de water kwaliteit van een vijftal recreatieplassen langs de Maas. Het eerste aangehaalde rapport laat voor een beperkt aantal parameters zien dat de waterkwaliteit van de Maas verbeterd is ten opzichte van voorgaande jaren. Voor een groot aantal parameters zijn geen structurele veranderingen waar te nemen. Aandacht verdient de concentratie van PCB in aal, welke in de Maas wordt gevangen. De consumptienorm werd in de jaren 1981, 1983 en 1984 overschreden.

Ook verscheen een rapport over de waterkwaliteit van de Rijn in 1984. In het rapport wordt geconcludeerd dat er een verbetering van het zuurstofgehalte, de zware metalen, het fosfaatgehalte en het oliegehalte ten opzichte van voorgaande jaren is opgetreden.

Verder werd opgemerkt dat het gemiddelde zoutgehalte in de Rijn voorheen nimmer hoger is geweest dan in 1984.

De Dienst Binnenwateren/RIZA heeft tevens onderzoek verricht naar de mogelijke verontreinigingen van het IJsselmeer in geval van een calamiteit bij een aan dat meer te projecteren kerncentrale. Hieruit blijkt dat na het optreden van een kernongeval het IJsselmeer gedurende enkele jaren niet aan de normen zou voldoen voor de productie van drinkwater.

Op het gebied van het afvalwater is een rapport verschenen over het mogelijke gebruik van biorotoren bij grote zuiveringsinstallaties. Biorotoren zijn vertikaal draaiende schijven, die bezet zijn met biologisch actief materiaal en die, gedeel-



Over de waterkwaliteit van de recreatieplassen langs de Maas verscheen een rapport. Foto toont de plas te Eijsden.

telijk in het afvalwater ondergedompeld, langzaam draaien. Het zuiverend effect berust op het afwisselend beluchten (boven water) en activeren (onder water) van de micro-organismen.

Het afvalwateronderzoek richt zich in het algemeen op de omvang van de emissie van stoffen in het aquatische milieu, alsmede naar de mogelijkheden deze emissies te beperken zonder andere milieucompartimenten ermee te belasten. Het onderzoek op het gebied van de puntbronnen van waterverontreiniging zal zich de komende jaren met name richten op de aanwezigheid in industrieel afvalwater van organische micro-verontreinigingen.

De optredende veranderingen in de rivierbodems hebben van belang zijnde gevolgen, zoals blijkt bij uitschuringen van het Pannerdens Kanaal en de bovenloop van de IJssel. Veranderingen in bodemligging hebben invloed op de berekende maatgevende hoogwaterstanden, die derhalve regelmatig bijgesteld moeten worden. Kennis van sedimenttransport, bodemligging en morfologie van de rivieren is aldus van belang voor het verkeer op de rivier, de veiligheid van de scheepvaart. Het daarop gerichte onderzoek bevindt zich in een afrondend stadium.

In september 1985 verscheen reeds een rapport over de maatgevende hoogwaterstanden in het noordelijke Deltagebied. De onderzoekingen staan in het middelpunt van de belangstelling vanwege de consequenties voor de dijkhoog-

ten langs de rivieren en het IJsselmeer. Ten tijde van de extreem lage rivierstanden in het najaar van 1985 is in de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe en Oude Maas en de Hollandse IJssel een omvangrijk meetprogramma uitgevoerd. Het doel van het onderzoek was meer inzicht te verkrijgen in de zoutindringing aan de benedenloop van de rivieren onder die omstandigheden. Bij de metingen is gebruik gemaakt van meer dan 20 schepen van diverse diensten van de Rijkswaterstaat.

In 1985 verschenen zoals al eerder vermeld enkele belangwekkende beleidsnota's over het waterbeheer in Nederland. Het Indikatief Meerjaren Programma (IMP) Water 1985-1990 verschijnt als vervolg op het IMP-Water 1980-1984. Dit nieuwe IMP is er één in een reeks van beleidsprogramma's over de milieucompartimenten water - bodem - lucht en geeft doelstellingen voor de kwaliteit van de diverse oppervlaktewateren. De nota De Waterhuishouding van Nederland is een beleidsnota over de stand van zaken met betrekking tot de integrale benadering van de waterhuishouding in ons land. Verder wordt vermeld de nota Omgaan met Water, welke een visie op de ontwikkelingen op het terrein van het integrale waterbeleid bevat. Het IMP-Milieu is aan het parlement aangeboden door de minister van VROM. In de totstandkoming van deze beleidsnota's heeft de DBW/RIZA een groot aandeel gehad.

Dienst Verkeerskunde

In 1985 is de opbouw van het Basisnetwerk van de Dienst Verkeerskunde voltooid. Hiermede beschikt de RWS over een geschematiseerd, computer-leesbaar bestand van wegen met een verkeersstroomfunctie. Het bestand wordt gebruikt om bereikbaarheidsgegevens in diverse vormen af te leiden. In het bestand is het openbaar vervoer geïntegreerd.

Uit een eerste verkenning naar de verkeersknelpunten in het jaar 2000 is gebleken dat het budget voor aanleg en uitbreiding van het Rijkswegenfonds (gem. f 550 miljoen p/j) onvoldoende is om de knelpunten-problematiek op te lossen. Voor het realiseren van een wegennet, waarop het verkeer zich overal goed kan afwikkelen, is tot de eeuwwisseling jaarlijks een extra investering van ca. f 200 miljoen nodig.

Het onderzoek naar de verkeersonveiligheid van de ingang van de oostbuis van de Schiphol tunnel werd afgerond. In samenwerking met de directie Noord-Holland, Sluizen en Stuwen en de Katholieke Universiteit van Nijmegen is een verandering van de tunnelingang c.q. het lichtrooster bestudeerd. Na de renovatie lijkt de verkeersveiligheid te zijn verbeterd.

In 1985 kon de economische evaluatiestudie m.b.t. de verkeerssignalerings-projecten worden afgerond. De belangrijkste conclusie is, dat verkeerssignalering op drukke en/of gevaarlijke autosnelwegen in de Randstad economisch berantwoord kan zijn. Het hulpmiddelen-pakket voor het specificeren en controleren van verkeersregelingen is in

1985 aanzienlijk versterkt door het gereedkomen van de tweede versie van het simulatie-programma voor netwerkregelingen Flexsyt. Ook in het buitenland bestaat een brede belangstelling voor deze programmatuur, wat tot nu toe heeft geleid tot de beschikbaarstelling van Flexsyt aan organisaties in een vijftal landen.

Tevens zijn de resultaten gepresenteerd van de voorstudies, welke in Delft worden uitgevoerd ter evaluatie van het fietsnetwerk, dat in deze gemeente wordt gerealiseerd.

In het afgelopen jaar is intensief meegewerkt aan het opstellen van de projectnota Oeverbinding ten westen van Rotterdam. In deze nota wordt de verbreding van de Beneluxtunnel afgewogen tegen de nieuwe Blankenburg-tunnel. Met behulp van resultaten van de Zuidvleugelstudie zijn prognoses voor beide alternatieven uit gewerkt; tevens is aangegeven in welke mate de verkeers-intensiteiten worden beïnvloed door aanleg van een van beide alternatieven.

In het afgelopen jaar is de verkeerskundige afweging afgerond van de mogelijke hoofdwegenstructuren in de provincies Overijssel en Gelderland, waarbij de Rijkswegen 35, 36 en 48 centraal stonden. Deze afweging is uitgevoerd in het kader van de Modelstudie Gelderland-IJssel. Op basis van deze eerste afweging vond een selectie plaats. In de volgende fase worden meer aspecten (niet verkeerskundige) in de studie betrokken, hetgeen zal resulteren in een meer definitieve voorkeursvolgorde.



Schiphol tunnel A4.

Dienst Weg- en Waterbouwkunde

Met ingang van 1 juli 1985 is in het kader van de operatie Drieluik de reorganisatie van de Wegbouwkundige Dienst tot de Dienst Weg- en Waterbouwkunde een feit geworden. In de nieuwe situatie zal de DWW tevens de rol vervullen van centraal punt voor de Rijkswaterstaat op de gebieden waterbouw- en milieukunde.

Drie speerpuntactiviteiten leidden in het verslagjaar tot de instelling van drie projectbureaus, namelijk voor Registratie Gegevens (PRG), Rationeel Onderhoud (PRO) en Milieuvriendelijke Oevers (PMO). Deze werken als projectstaven, waarbij het eigenlijke werk in verschillende projectgroepen gebeurt. Hieraan nemen naast de DWW ook andere RWS-diensten deel. Wat PMO betreft dient e.e.a. nog gestructureerd te worden. Voor de verdere ontwikkeling en invoering van de (financiële) meerjarenplanning van verhardingsonderhoud is een netwerkplanning opgesteld. Deze maakt zichtbaar op welke termijn de meerjarenplanning kan worden ingevoerd. Er is een begin gemaakt met een landelijke proef voor een doeltreffend afweegstelsel (prioriteit) voor verbeteringswerken. Voorts is een beslismodel ontwikkeld voor het totaal van jaarlijks en niet-jaarlijks terugkerend onderhoud aan wegen.

Als gevolg van de in 1984 geconstateerde snellere achteruitgang van bepaalde wegconstructies met steenfunderingen, is in het verslagjaar veel werk verzet voor inventarisatie en kwalificatie van deze constructies. Tevens werd veel onderzoek verricht naar de feitelijke oorzaken. Dit alles leidde tot een versneld onderhoud van een aantal wegvakken.

In samenwerking met de Vereniging voor Bitumineuze Werken worden nieuwe deklaagmengsels ontwikkeld, die een betere verwerkbaarheid en een hogere duurzaamheid dienen te hebben. Een aanzet is gegeven tot een nieuwe kwaliteitsborgingssysteem voor bitumineuze werken. Voor waterbouwmaterialen zoals asfalt en breuksteen is duidelijk vooruitgang geboekt met de opstelling van eisen en voorschriften. De nieuwe hoofdafdeling Waterbouw zal pas over enkele jaren geheel operationeel zijn voor haar eigenlijke taak, onder meer omdat nog aanzienlijke inzet is vereist voor de afbouw van de stormvloedkering in de Oosterschelde. Tot haar hoofdtaak behoren onderzoek en advies op het terrein van de waterbouwkunde. In het bijzonder wordt in nauwe relatie met de TAW (Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen) geadviseerd ten aanzien van waterkeringen. Het is de bedoeling binnen de Rijkswaterstaat de coördinatie van bodemsaneringsvraagstukken voor het ministerie van VROM te verzorgen. Gebruikmakend van de ervaringen opgedaan bij het totstandkomen van een systeem voor rationeel wegonderhoud, wordt nu medewerking verleend aan een systeem voor rationeel onderhoud van de natte infrastructuur.

Op milieugebied is deskundigheid opgebouwd voor de RWS relevante milieucomponenten. Daarnaast ontwikkelt de milieutaak zich nu behalve voor wegen ook voor dijken en duinen gunstig. Het terrestrisch milieupunt wordt in toenemende mate door regionale directies ingeschakeld; deze worden ook betrokken bij opstelling en realisering van onderzoeksplannen.



De zorg voor het terrestrisch milieu, het inpassen van kunstwerken in het landschap, krijgt steeds meer de aandacht. Als voorbeeld de geluidswering langs de A28 bij de wijk Vollenhoven te Zeist, waarbij het milieupunt voor advies werd ingeschakeld.

Dienst Informatieverwerking

De informatievoorziening met behulp van computers is voor Rijkswaterstaat een belangrijk hulpmiddel bij de taakvervulling. In 1985 is bijzondere aandacht gegeven aan het gebruik van dit hulpmiddel bij de bedrijfsvoering. De automatisering van het bedrijfsbeheer is tot speerpuntproject verheven. Reeds lopende activiteiten zoals de besteksautomatisering en de verdere uitbouw van het administratieve informatiesysteem, werden met kracht voortgezet. Voorts kreeg de integratie van de automatisering in het technisch/wetenschappelijke vlak met die voor de bedrijfsvoering bijzondere aandacht. Er is een blauwdruk voor deze integratie vervaardigd, waarin de kantoorautomatisering een plaats heeft. Er is een proef voor de kantoorautomatisering voorbereid met de directies in de Randstad. De proef zal in 1986 van start gaan bij de directie Noord-Holland.

De door de directies en diensten gewenste verbeteringen van de computerfaciliteiten werden in 1985 gerealiseerd. Dit geschiedde door uitbreiding van de capaciteit van het centraal geplaatste Sperry-computersysteem, door plaatsing van decentrale VAX-minicomputers en TULIP-microcomputers, en door aanpassing van de datacommunicatiefaciliteiten.

Bij de planvorming op RWS-niveau staat het Meerjarenplan Informatievoorziening (MIP) centraal. Hierin wordt in grote lijnen aangegeven hoe de informatievoorziening in de Rijkswaterstaat zich zal ontwikkelen. De eerste versie van dit plan is dit jaar uitgekomen. Het MIP zal de komende jaren uitgroeien tot een volwaardig stuurmiddel, dat past bij een RWS-beleidsplan, het Meerjaren Onderzoeksprogramma (MOP) en de directieplannen.

In het kader van de noodzakelijke standaardisatie binnen de RWS heeft de DIV, in samenwerking met de klanten, een vernieuwde catalogus van standaardproducten gepubliceerd.

Deze catalogus bevat apparatuur en programmatuur, waarop Rijkswaterstaat standaardiseert, en de te leveren ondersteuning door de DIV.

De verbreding en verdieping van de kennis op het gebied van automatisering van de directieteams werd ter hand genomen, o.a. door enkele seminars als onderdeel van het management ontwikkelingsprogramma.

Veel aandacht werd gegeven aan het ontwerpen van een architectuur van meetnetten. Daarnaast werd met het bedrijfsleven een contract gesloten om de door de DIV ontworpen semi-online logger (SEMON) commercieel in productie te nemen. Met deze logger kunnen meetgegevens worden ingewonnen, opgeslagen, en op verzoek voor gebruik ter beschikking worden gesteld. Hiertoe kan men het apparaat, dat aangesloten is op het openbare telefoonnet, opbellen. In code worden de gewenste gegevens dan doorgeseind.

In Europees verband is ondersteuning verleend aan het European Strategic Program en Informatica Technology (ESPRIT). Dit programma heeft tot doel om op het gebied van informatica in de periode 1985-1995 in Europees verband een technologisch niveau te behalen dat overeenkomt met dat van Japan en de Verenigde Staten van Amerika. In samenwerking met het ministerie van Economische Zaken is aan het bedrijfsleven voorlichting hierover gegeven, en is ondersteuning verleend aan het beoordelen van projectvoorstellen.

Voor de tweede maal werd een Infomarkt bij de DIV gehouden, een manifestatie waarbij Waterstaters elkaar kunnen informeren over de laatste ontwikkelingen op het gebied van automatisering. Gezien de belangstelling voor deze markt, zal deze voortaan ieder jaar worden gehouden.



Ter verbetering van de computerfaciliteiten, hetgeen nodig is ter voldoening aan de ontstane wensen, wordt een nieuwe centrale RWS computer geïnstalleerd. Voor de nieuwe computer is een verbouwing nodig, de foto toont het leggen van de bekabeling.



Landsat Thematic Mapper beeld van 22 augustus 1984 van noordoost Nederland in "natuurlijke kleuren" (spectrale kanalen 1 (blauw), 2 (groen) en 3 (rood)). Verwerkt op het Reseda-systeem door het NLR.

Meetkundige Dienst

De Meetkundige Dienst beoogt een hoogwaardige en specifieke productiepartner te zijn als onderdeel van Rijkswaterstaat/V & W. In 1985 zijn duidelijke stappen gezet naar een meer adviesgerichte technisch-wetenschappelijke dienst. In verband met de ondersteunende rol ten behoeve van de natte waterstaat (Noordzee, Waddenzee, rivieren etc.) is de mariene geodetische inzet vergroot.

Een verbeterd plaatsbepalings- en navigatiesysteem is operationeel geworden op het noordelijk deel van het continentaal plat en in de Westelijke Waddenzee. Een adequaat systeem voor de Westerschelde wordt opgezet. Het milieuvaartuig "Argus" is uitgerust met een landelijk bruikbaar navigatiesysteem. De inzet van onderwaterwaarneming is beperkt gebleven tot pijpleidingcontrole en wrakkenopsporing. Volgend jaar zullen toepassingen operationeel moeten worden voor bodem-scanning (slib, kunstwerken) en milieugerichte toepassingen. De voor de toekomst in vele onderdelen van V & W-taken toe te passen satellietplaatsbepaling is in onderzoek. Samenwerking met wetenschap en bedrijfsleven is totstandgekomen en concrete onderzoeken zijn opgestart onder meer op de Noordzee en bij situatiemeting voor de aanleg van rijksweg A 73. Eind 1988 is continue positiebepaling met hoge nauwkeurigheid mogelijk en economisch verantwoord.

In het kader van onderzoek naar de operationele toepassingen van remote sensing-technieken werden resultaten geboekt bij het volgen van de eutrofiëringssituatie op de Noordzee met behulp van vliegtuig-multispectrale scanning en bij het gebruik van Landsat-beelden voor waterkwaliteitsonderzoek op het IJsselmeer. Voorts kwamen rapporten gereed over de bepaling van biomassa van waterplanten in de Randmeren en de Oosterschelde, waarbij gebruik wordt gemaakt van luchtfotografie. Het onderzoek naar de toepassing van thermische remote sensing-technieken in het Benedenrivierengebied nadert zijn voltooiing. Goede vorderin-

gen zijn gemaakt in het onderzoek naar atmosferische correctie van remote sensing-beelden. Digitale topografische bestanden zullen naar het zich laat aanzien een krachtig hulpmiddel kunnen zijn bij met name de RWS-beheertaak. Verwacht wordt dat in de negentiger jaren digitale topografieën de rol van de traditionele beheerkaarten zullen overnemen.

Naast de toepassing van fotogrammetrie ten behoeve van kaartering werd deze techniek met succes ingezet ten behoeve van het nauwkeurig vastleggen van objecten in beweging. Zo is met behulp van simultane stereo-opnamen het waterspiegelverloop nabij de Stormvloedkering Oosterschelde bepaald. Ook werden in opdracht van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) met deze methode vliegtuigposities tijdens landingen vastgelegd, ter verificatie van een door het NLR ontwikkeld navigatiesysteem voor landingen bij slecht zicht.

De projectgerichte ondersteuning door de Meetkundige Dienst bij ontwerp en uitvoering van werken is vergaand geautomatiseerd. Digitale inwinning, zowel tachymetrisch als fotogrammetrisch is thans normaal en wordt efficiënt uitgevoerd. De decentrale eenheden worden in 1986 verder aangepast ten behoeve van een flexibele projectgerichte inzet. Van belang bij de landmeetkundige inwinning is het bepalen van de omvang en noodzakelijke nauwkeurigheid. Door een meer statistisch/wiskundige benadering zal hier de nodige beperking worden bereikt. Vooral voor het toezicht op de uitvoering van grote werken is dit in onderzoek en wordt het al getoetst in de praktijk. Ten behoeve van aanleg is een duidelijk toenemende vraag geweest naar digitale terreinmodellen. De vergaand geautomatiseerde laser-hoogtemeting is operationeel, waardoor afzettingen op de weg bij profielmetingen niet meer nodig zijn. In 1986 zullen ook andere toepassingen van deze specialistische methodiek operationeel worden, zoals deformatiemetingen aan kunstwerken, squatmetingen etc.

Beeldverantwoording**pag. nrs.**

Kaarten - hr. L.A. Groenberg

7, 9

Foto 's:

Aerocamera Bart Hofmeester	6, 24, 26, 56 (r.o.), 58
Aerophoto Eelde	18
Aerophoto Teuge	52, 59
Delta-phot Middelburg	54
Hr. B. v. Eyck	34
Fotodienst Rijkspolitie	51
Foto Bert Schuthof	40
Ing. J.B. Hartman	29
KLM Aerocarto, Schiphol Oost	22, 65
Lemcke Luchtfotografie	56 (r.b.)
National Aerospace Laboratory	74
Ing. H.W.J. Thoonen	53
Hr. K. Ch. Wu	69

Overige: Rijkswaterstaat

Grafische verzorging:

Rijkswaterstaat, Meetkundige Dienst, afdeling Reprografie

