



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Tom Meinders, CDO Rijkswaterstaat
Solange van der Werff, CDO Rijkswaterstaat
8 oktober 2026



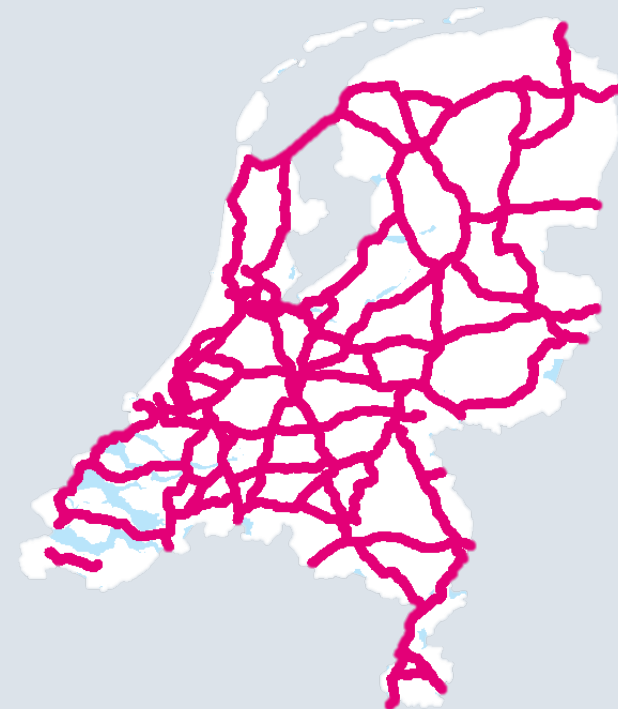
Tom Meinders
CDO | Rijkswaterstaat

Solange van der Werff
CDO | Rijkswaterstaat





**Waar ken je
ons van?**



**Waar ken je
ons van?**



Waar ken je ons van?



**Waar ken je
ons van?**



Zaterdag

DE VERHALEN ACHTER HET NIEUWS

de Volkskrant

ZATERDAG 29 AUGUSTUS 2026

Over bruggen

Rijkswaterstaat had
overal een plan voor,
behalve voor het einde
van de levensduur van
zijn bruggen

P12



Waar ken je
ons van?

infrastructuur

VERKOUW
PAGINA 13

mondiaal toonbeeld van bruggenbouwers de eigen bruggen niet meer fatsoenlijk kan onderhouden?

Waarom greep Rijkswaterstaat niet tijdig in? De Volkskrant bestudeerde rapporten, vergeleek financiële prognoses en raadpleegde deskundigen. Emeritus hoogleraar building engineering Rob Nijse (TU Delft): 'Ze hebben het onder hun eigen ogen laten gebeuren.'

NOSTRADAMUS

Rijkswaterstaat laat zich graag voorstaan op een vooruitziende blik. Al sinds begin jaren negentig produceert de dienst die verantwoordelijk is voor de aanleg en het onderhoud van de belangrijkste wegen, bruggen, tunnels en sluisen rapporten met visies, verkenningen en toekomstperspectieven. Wat staat Nederland te wachten, waar moet Rijkswaterstaat op inspelen? Daarin is de organisatie niet bescheiden. Rijkswaterstaat 'is al bijna twee eeuwen vertrouwd met het planmatig en toekomstgericht werken', begint het rapport Nostradamus, dat in 1992 de visionaire traditie inhield. Op het omslag prijkt de Franse apotheker en vermeend ziener, die in versvorm voorspelingen deed.

Sindsdien is volop out of de box gedacht. In 1998 speculeert men over het scenario dat een nieuwe Watersnoodramp Nederland in 2013 zou kunnen overspoelen. Later wordt gezinspeeld op de introductie van 'yuppensiroken' (slechts tegen een forse betaling toegankelijk). In 2005 is het motto 'beter maakt dan sorry' de toekomst. 'Is aan 'Yimime vervoersnetwerken'.

In 2009 wordt zelfs een speciale afdeling opgericht: Strategische Verkenningen. De noot vervult 'de gewetensfunctie' van Rijkswaterstaat. Programmaleider Erna Ova vergelijkt haar afdeling met het kraalennet van een schip. 'Vanaf die positie kun je ver vooruit kijken.'

Maar juist bij de vermeende toekomstgerichtheid wringt het nu. Want: vielen al die versleten onderdelen van nu dan niet toen al te voorzien, zodat er met preventief onderhoud en gelasteerde renovatie op kon worden gezinspeeld - zoals elke doemprognose? Of met een onderhoudslaan?

Zelf verklaart Rijkswaterstaat de actuele onderhoudsgolf immers zo: veel van de zogeheten 'natte kunstwerken' zijn gebouwd in dezelfde periode, de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. De constructies gaan bovendien allemaal ongeveer even lang mee voor bruggen geldt een technische levensduur van 60 tot 80 jaar. Dan slaat metaalmoeheid toe, ontstaan scheuren en verliezen constructies draagkracht.

De rekening waken is simpel: tussen 2020 en 2040 komt voor veel bruggen het einde in zicht. Maar: die noot ontbreekt volledig in de zes belangrijkste toekomstrapporten uit de periode 1992-2020 die de Volkskrant analyseerde - inclusief bijlagen in totaal ruim duizend pagina's. De termen 'onderhoud' en 'vervanging' (en varianten daarvan) vallen zelden. Het meest opmerkelijk, in het licht van de actualiteit: het woord 'bruggen' komt in vier van de zes rapporten überhaupt niet voor.

Rijkswaterstaat werpt in een reactie tegen dat de verkenningen vooral betrekking hebben op externe ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, en 'nadrukkelijk niet bedoeld zijn' voor de programmering van onderhoud en vervanging.

Die uitdaging beperkt houdbaar. In de rapporten worden namelijk talloze concrete ontwikkelingen geschets die vragen om maatregelen. Toenemend personenverkeer tussen en binnen metropolen, bijvoorbeeld. En groeiende weerstand tegen het bovengronds aanleggen van wegen en rails.

Als programmaleider Erna Ova in 2024 wordt ingeschakeld als docent in de 'Nationale Toekomststudies', ontleent ze haar motto aan de Delftaren: 'Nacht niet te lang met beginnen.' Al in de jaren dertig was duidelijk dat Nederland een aantal zwakke dijken had, vertelt ze in haar videopitch. Toch moesten er 1.836 doden vallen bij de Watersnoodramp van 1953 voordat er werd ingegrepen. 'Dat zien we ook met andere grote vraagstukken: als het moeilijk wordt, stellen we het uit.'

Rijkswaterstaat heeft zelf zijn les blijktbaar niet geleerd, concludeert emeritus hoogleraar Rob Nijse. De geschiedenis herhaalt zich.

Hij oordeelt meedogenloos: 'De overheid vertelt bijstandshoog stuk gaat. Maar zelf geld opzuijgen voor onderhoudskosten die perfect te voorzien waren, heeft dezelfde overheid niet gedaan. En Rijkswaterstaat heeft daar veel te weinig op

3

MILJARD EURO
verwacht
Rijkswaterstaat
vanaf 2028
jaarlijks nodig te
hebben voor
achterstallig
onderhoud.

gehamerd. Ik vind dat verschrikkelijk kortsichtig.'

OLIFANTEN EN DINO'S

Het is niet dat niemand bij Rijkswaterstaat nadacht over onderhoud. In 1996 bijvoorbeeld verschijnt een rapport met de merkwaardige titel *Olifanten en dino's*, waarin specifiek wordt ingegaan op het onderhoud. Maar daarin ontbreekt de huidige urgentie totaal.

De conclusies zijn eerder geruststellend: tot 2040 'is een daling in de kosten waarneembaar vanwege het relatief geringe aantal vervangingen, dat in deze periode naar verwachting noodzakelijk zal zijn'. Verwachte kosten in de periode 2020-2030: zo'n 250 miljoen gulden per jaar.

Vijftien jaar later, in 2011, volgt weer een rapport. De benodigde gulden voor onderhoud zijn inmiddels euro's geworden: circa 220 miljoen euro per jaar voor de periode tot 2028, en 250 miljoen per jaar voor de tien jaar daarna.

Inmiddels wordt uitgegaan van ruim het tienvoudige: circa 3 miljard per jaar vanaf 2028.

Een verklaring die Rijkswaterstaat is dat wegen en bruggen steeds intensiever worden gebruikt, door steeds zwaardere voertuigen. Ze slijten daarvoor sneller.

Die verklaring is plausibel. Maar opnieuw is er iets opmerkelijks mee aan de hand: nieuw is het inzicht al te min.

Al in 2006 - inmiddels twintig jaar geleden - voerde Rijkswaterstaat een 'omvangrijk onderzoek' uit naar de resterende levensduur van bruggen, tunnels en viaducten, exact om deze reden: sterk toegenomen verkeersintensiteit en fors zwaardere voertuigen.



MERWEDEBRUG

De scheuren in de Merwebrug werden in 2016 bij toeval ontdekt. Tien jaar later blijkt het staal in de boogconstructie te zwak om de veiligheid te kunnen garanderen.



HARINGVLIETBRUG

De Haringvlietbrug is compleet versleten. Het metaal is moe en scheurt. Maar het volledige herstel laat waarschijnlijk nog tot 2032 op zich wachten.



naar de uitgaven van het ministerie. Hoeveel erbij staan en wat de kosten zijn voor noodzakelijk onderhoud: Rijkswaterstaat weet het vaak niet, aldus de Algemene Rekenkamer. Zonder die informatie kan Rijkswaterstaat bovendien geen goede afspraken maken met bouwbedrijven over werkzaamheden.

ONDERGESCHOVEN KIND

RWS voldoet ook niet aan de zogeheten 'ISO 55000-norm'. Dat is de internationale standaard voor 'asset management' en moet organisaties helpen om installaties, gebouwen en infrastructuur zo efficiënt mogelijk te beheren, om risico's en kosten in de hand te houden.

Dat is geen formaliteit, vindt Algemene Rekenkamercollega Barbara Joziasse. 'Het gaat om enorme bedragen, daarom besteden we hier zoveel aandacht aan', zegt ze in een toelichting. Ze maakt onderscheid tussen twee vormen van inzicht: technisch en financieel. 'Aan beide schort het bij Rijkswaterstaat. Onderhoud is echt een ondergeschoven kind. We hebben in Nederland onze infrastructuur te lang voor lief genomen.'

Al sinds 2014 benadrukt de Rekenkamer dat het ministerie en Rijkswaterstaat prioriteit moeten geven aan onderhoud - boven aanleg van nieuwe infrastructuur. En dat de informatiehuishouding beter moet. Maar er is een viezke cirkel ontstaan die moeilijk te doorbreken is, ziet Joziasse.

'Doordat er niet tijdig onderhoud wordt gepleegd, zijn vaak dure noodreparaties nodig. Daardoor blijft minder geld over voor onderhoud - waardoor er nog minder aan wordt gedaan.'

LEES VERDER OP
PAGINA 16

infrastructuur

VERVOER
PAGINA 13

mondiaal toonbeeld van bruggenbouwers de eigen bruggen niet meer fatsoenlijk kan onderhouden?

Waarom greep Rijkswaterstaat niet tijdig in? De Volkskrant bestudeerde rapporten, vergeleek financiële prognoses en raadpleegde deskundigen. Inmiddels heeft hoogleraar building engineering Rob Nijse (TU Delft) 'Ze hebben het onder hun eigen ogen laten gebeuren'.

NOSTRADAMUS

Rijkswaterstaat laat zich graag voorstaan op een vooruitziende blik. Al sinds begin jaren negentig produceert de dienst die verantwoordelijk is voor de aanleg en het onderhoud van de belangrijkste wegen, bruggen, tunnels en sluisen rapporten met visies, verkenningen en toekomstperspectieven. Wat staat Nederland te wachten, waar moet Rijkswaterstaat op inspelen? Daarin is de organisatie niet bescheiden. Rijkswaterstaat 'is al bijna twee eeuwen vertrouwd met het plannatig en toekomstgericht werken', begint het rapport Nostradamus, dat in 1992 de visieaire traditie inleidde. Op het omslag prijkt de Franse apocalypser en vermeend ziener, die in versvorm voorstellingen deed.

Sindsdien is volop op de bon gedacht. In 1998 speculeert men over het scenario dat een nieuwe Watersnoodramp Nederland in 2013 zou kunnen overspoelen. Later wordt gezinspeeld op de introductie van 'vuppenstroken' (slechts tegen een forse betaling toegankelijk). In 2013 is het met het 'smelt them sary' de toekomst is aan 'slimme vervoersnetwerken'.

In 2000 wordt zelfs een speciale afdeling opgericht: 'Strategische Verkenningen'. De eenheid ver vielt 'de gewetensfunctie' van Rijkswaterstaat. Programmaleider Erna Ova vergelijkt haar afdeling met het kraaiennest van een schip. 'Vanaf die positie kun je ver vooruit kijken'.

Maar juist bij de vermeende toekomstgerichtheid wringt het nu. Want vielen al die verdere bruggen van nu dan niet toen al te voorzien, zodat er niet preventief onderhoud en gefaseerde renovatie op kon worden geënicipeerd - zoals elke doornieuw Vt met een onderhoudsplan?

Zelf verklaart Rijkswaterstaat de actuele onderhoudsgolf immers zo: veel van de zogenoemde 'harde kunstwerken' zijn gebouwd in dezelfde periode, de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. De constructies gaan bovendien allemaal ongeveer even lang mee: voor bruggen geldt een technische levensduur van 60 tot 80 jaar. Dan slaat metaalmoetheid toe, ontstaan scheuren en verliezen constructies draagkracht.

De rekenen was en is simpel: tussen 2020 en 2040 komt voor veel bruggen het einde in zicht.

Maar: die notie ontbreekt volledig in de zes belangrijkste toekomstrapporten uit de periode 1992-2020 die de Volkskrant analyseerde - inclusief bijlagen in totaal ruim duizend pagina's. De termen 'onderhoud' en 'vervanging' (en varianten daarvan) vallen zelden. Het meest opmerkelijk in het licht van de actualiteit: het woord 'bruggen' komt in vier van de zes rapporten überhaupt niet voor.

Rijkswaterstaat werpt in een reactie tegen dat de verkenningen vooral betrekking hebben op externe ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, en 'natuurlijk niet bedoeld [zijn] voor de programmering van onderhoud en vervanging'.

Die uitleg blijkt beperkt houdbaar. In de rapporten worden namelijk talloze concrete ontwikkelingen geschetst die vragen om maatregelen. Toekomstige personenverkeer tussen en binnen metropolen, bijvoorbeeld. En groeiende weerstand tegen het bovengronds aanleggen van wegen en rails.

Als programmaleider Erna Ova in 2024 wordt ingeschakeld als docent in de 'Nationale Toekomstvisie', ontfermt ze haar motto aan de Bellavoren: 'Wacht niet te lang met beginnen'. Al in de jaren dertig was duidelijk dat Nederland een aantal zwakke dijken had, vertelt ze in haar videopitch. Toch moesten er 1836 doden vallen bij de Watersnoodramp van 1953 voordat er werd ingegrepen. Dat zien we ook met andere grote vraagstukken: als het moeilijk wordt, stellen we het uit.

Rijkswaterstaat heeft zelf zijn les blijkbaar niet geleerd, concludeert emeritus hoogleraar Rob Nijse. 'De geschiedenis herhaalt zich'.

Hij oordeelt meedogenloos: 'De overheid vertelt bijstandsmoeders dat je moet sparen voor als de wasmachine onverhoopst stuk gaat. Maar zelf geld opzijleggen voor onderhoudskosten die perfect te voorzien waren, heeft diezelfde overheid niet gedaan. En Rijkswaterstaat heeft daar veel te weinig op

gehamerd. Ik vind dat verschrikkelijk kortzichtig'.

OLIFANTEN EN DINO'S

Het is niet dat niemand bij Rijkswaterstaat nadacht over onderhoud. In 1996 bijvoorbeeld verscheen een rapport met de merkwuurige titel *Olifanten en dino's*, waarin specifiek wordt ingegaan op het onderwerp. Maar daarin ontbreekt de huidige urgentie totaal.

De conclusies zijn eerder geruststellend: tot 2040 'is een daling in de kosten waarneembaar vanwege het relatief geringe aantal vervangingen, dat in deze periode naar verwachting noodzakelijk zal zijn'. Verwachte kosten in de periode 2020-2030: zo'n 250 miljoen gulden per jaar.

Vijftien jaar later, in 2011, volgt weer een rapport. De benodigde geldens voor onderhoud zijn inmiddels euro's geworden: circa 220 miljoen euro per jaar voor de periode tot 2028, en 250 miljoen per jaar voor de tien jaar daarna.

Inmiddels wordt uitgegaan van ruim het tienvoudige: circa 3 miljard per jaar vanaf 2028.

Een verklaring die Rijkswaterstaat desgevraagd geeft voor de duizendvoudige toename is dat wegen en bruggen steeds intensiever worden gebruikt, dat steeds zwaardere voertuigen. Ze slijten daarvoor sneller.

Die verklaring is plausibel. Maar opnieuw is er iets opmerkelijks mee aan de hand: nieuwe is het inzicht alomtegenwoordig.

Al in 2006 - inmiddels twintig jaar geleden - voerde Rijkswaterstaat een 'omvangrijk onderzoek' uit naar de resterende levensduur van bruggen, tunnels en viaducten, exact om deze reden: sterk toegenomen verkeersintensiteit en fors zwaardere voertuigen.

gen, 'met als gevolg een grotere druk op de weg en op de kunstwerken'.

De conclusie destijds, niettemin: weinig reden tot zorg of acuut ingrijpen. 'Op grond van de resultaten van de inventarisatie en de analyse is er geen aanleiding om nu beperkingen op te leggen'.

Investeren in infrastructuur liepen ondertussen terug, blijkt uit cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. In 2008 ging 17 procent van het nationaal inkomen naar wegen en bruggen, in 2019 was dat percentage gedaald tot 1,5 procent, inmiddels is het 1,2 procent.

De Volkskrant vroeg Rijkswaterstaat een overzicht van alle bruggen en sluisen met daarbij de bij oplevering verwachte levensduur, en de verkorting door intensiever en zwaarder verkeer. Zijn overzicht kan Rijkswaterstaat niet overleggen. 'Er is veel informatie beschikbaar, maar door de grote hoeveelheid kunstwerken en de diversiteit daarvan is het niet haalbaar om dit per object individueel te specificeren'.

Weinig reden tot zorg, dicht Djalosa Griep aanvankelijk. Voor tochten met zijn bijna 8 meter lange kajuitzeilboot is de inwoner van het Friese dorpje Scharsterbrug afhankelijk van de Scharsterbrug, zijn toegangspoor naar het IJpeke-meer. Met het waaitesien voor de boeg kwam de dit voorjaar afgekondigde stremming vanwege een kapotte slagboom-motor wel erg ongelegen.

Ten paar weken later kwam Rijkswaterstaat met een update. Uit nadere inspectie bleek dat niet alleen de slagboom, maar ook de hydraulische installatie, een aantal dekplaten en een keurwaard ernstige gebreken vertoont. De brug 'voldoet niet meer volledig aan de constructieve veiligheidseisen'. Bediening is niet meer verantwoord.

Griep kent de financiële problemen bij Rijkswaterstaat, dus hij wilt meteen: 'dit gaat jaren duren'. Dat hij nu een uur moet omvaren om open water te bereiken, is vervelend. Maar vooral de timing verbaast hem. 'Het is onbegrijpelijk dat niemand lijkt te hebben beseft dat bruggen ook onderhoud nodig hebben'.

Waarom was er onbenuiligheid als een kapotte slagboom-motor voor nodig voordat Rijkswaterstaat doorkreeg dat de brug zo versten was? Volgens de dienst worden alle bruggen periodiek geïnspecteerd en vinden er tijdens regulier onderhoud schouwen plaats. 'Indien nodig zullen aan vullende technische inspecties worden uitgevoerd en herberekeningen plaatsvinden'.

Maar volgens de Algemene Rekenkamer ontbreekt het juist aan een deugdelijk overzicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft nog steeds geen volledig beeld van de technische staat van de infrastructuur, zoals bruggen en tunnels, klonk het vorig jaar in het verantwoordingsonderzoek.

RWS voldoet ook niet aan de zogenoemde 'ISO 55000-norm'. Dat is de internationale standaard voor 'asset management' en moet organisaties helpen om installaties, gebouwen en infrastructuur zo efficiënt mogelijk te beheren, om risico's en kosten in de hand te houden.

Zelfs koning Willem-Alexander sprak erover in de laatste Troonrede: Nederland staat voor 'de grootste onderhoudsopgave ooit'. De Algemene Rekenkamer luidde de noodklok: 'Rijkswaterstaat heeft meer werk dan de organisatie aankan.'

Maar volgens de Algemene Rekenkamer ontbreekt het juist aan een deugdelijk overzicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat 'heeft nog steeds geen volledig beeld van de technische staat van de infrastructuur, zoals bruggen en tunnels', klonk het vorig jaar in het verantwoordingsonderzoek.



MERWEDEBRUG

De scheuren in de Merwedeburg werden in 2016 bij toeval ontdekt. Tien jaar later blijkt het staal in de boogconstructie te zwak om de veiligheid te kunnen garanderen.

I | De Norm

RWS voldoet ook niet aan de zogenoemde 'ISO 55000-norm'. Dat is de internationale standaard voor 'assetmanagement' en moet organisaties helpen om installaties, gebouwen en infrastructuur zo efficiënt mogelijk te beheren, om risico's en kosten in de hand te houden.

II | De Opgave

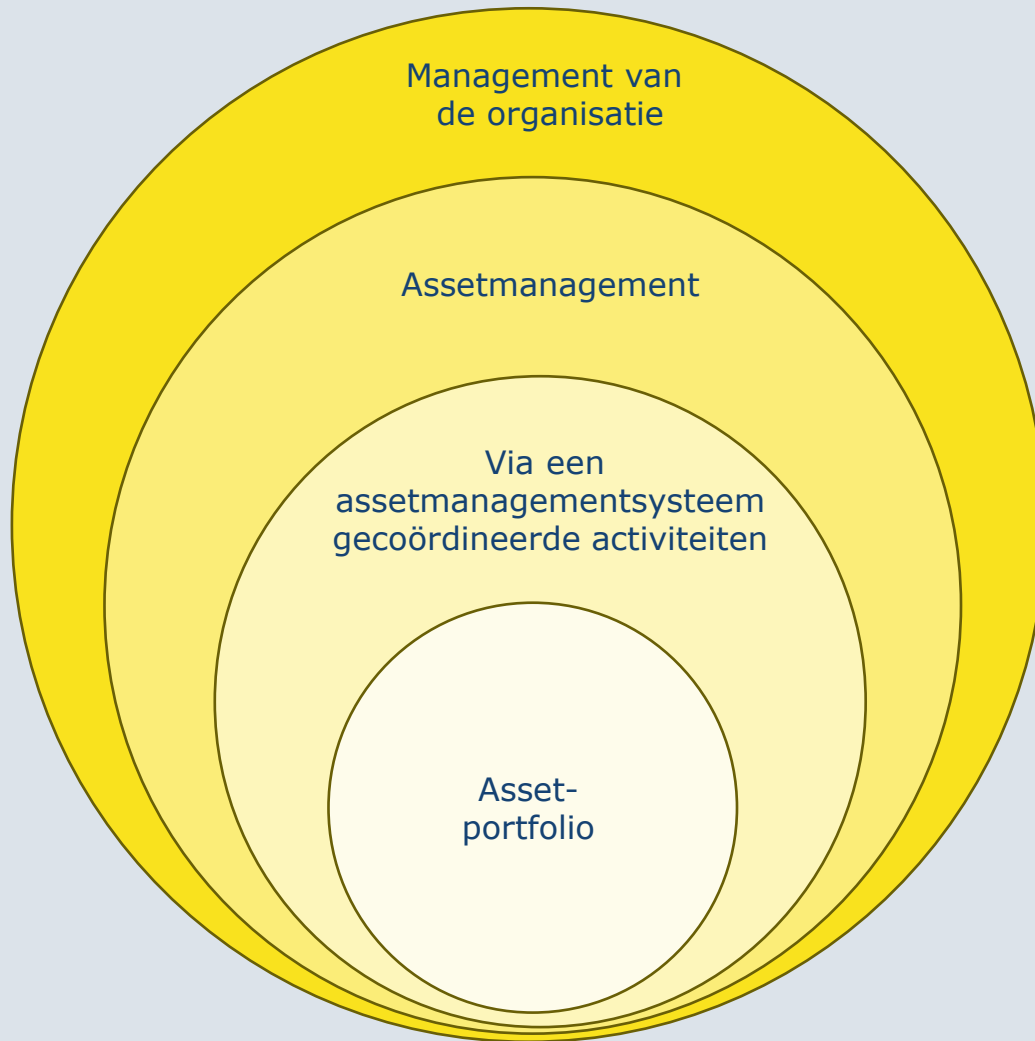
Zelfs koning Willem-Alexander sprak erover in de laatste Troonrede: Nederland staat voor 'de grootste onderhouds-opgave ooit'. De Algemene Rekenkamer luidde de noodklok: 'Rijkswaterstaat heeft meer werk dan de organisatie aankan.'

III | De Data

Maar volgens de Algemene Rekenkamer ontbreekt het juist aan een deugdelijk overzicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat 'heeft nog steeds geen volledig beeld van de technische staat van de infrastructuur, zoals bruggen en tunnels', klonk het vorig jaar in het verantwoordingsonderzoek

RWS voldoet ook niet aan de zogenoemde 'ISO 55000-norm'. Dat is de internationale standaard voor 'assetmanagement' en moet organisaties helpen om installaties, gebouwen en infrastructuur zo efficiënt mogelijk te beheren, om risico's en kosten in de hand te houden.

I | De Norm



Assetmanagement

Wat vraagt AM volgens ISO-55000 van de IV-organisatie?

**Samen werken aan een
veilig, leefbaar en bereikbaar
Nederland.**

Dat is Rijkswaterstaat.



3.072 km
Wegen



5.862 km
Hoofdrijbanen



720 km
Verbindingswegen
en parallelbanen



902 km
Op- en
afritten



281 km
Spitsstroken



48
Beweegbare
bruggen



21
Tunnelcomplexen
met 30 tunnels



3.003 km
Verkeers-
signalering



188 km²
Bermen en
sloten



6
Verkeers-
centrales



17
Aquaducten



747
Vaste bruggen



2.931
Viaducten



38
Ecoduct
complexen



12
Aanleginrichtingen
(veren)



86
Sluiscomplexen met
126 schutsluiskolken



245
Vaste bruggen



109
Beweegbare
bruggen



23
Vuurtorens
incl. 6 op BES-eilanden



3.858 km
Zeetoegangsgewel-
en zeecorridors



3.415 km
Kanalen, rivieren en
vaargeulen binnenwater



858 km
Verkeers-
begeleiding



12
Verkeersposten



90.132 km²
Wateroppervlak
incl. BES-eilanden



2.992 km²
Binnenwater



294 km
Kustlijn-
zorg



6
Stormvloed-
keringen



5.185 ha
Uiterwaarden



10
Stuwen



34 km
Primaire
dijken



124 km
Primaire
dammen



45 km
Primaire
duinen



508 km
Niet-primaire
dijken



20
Gemalen

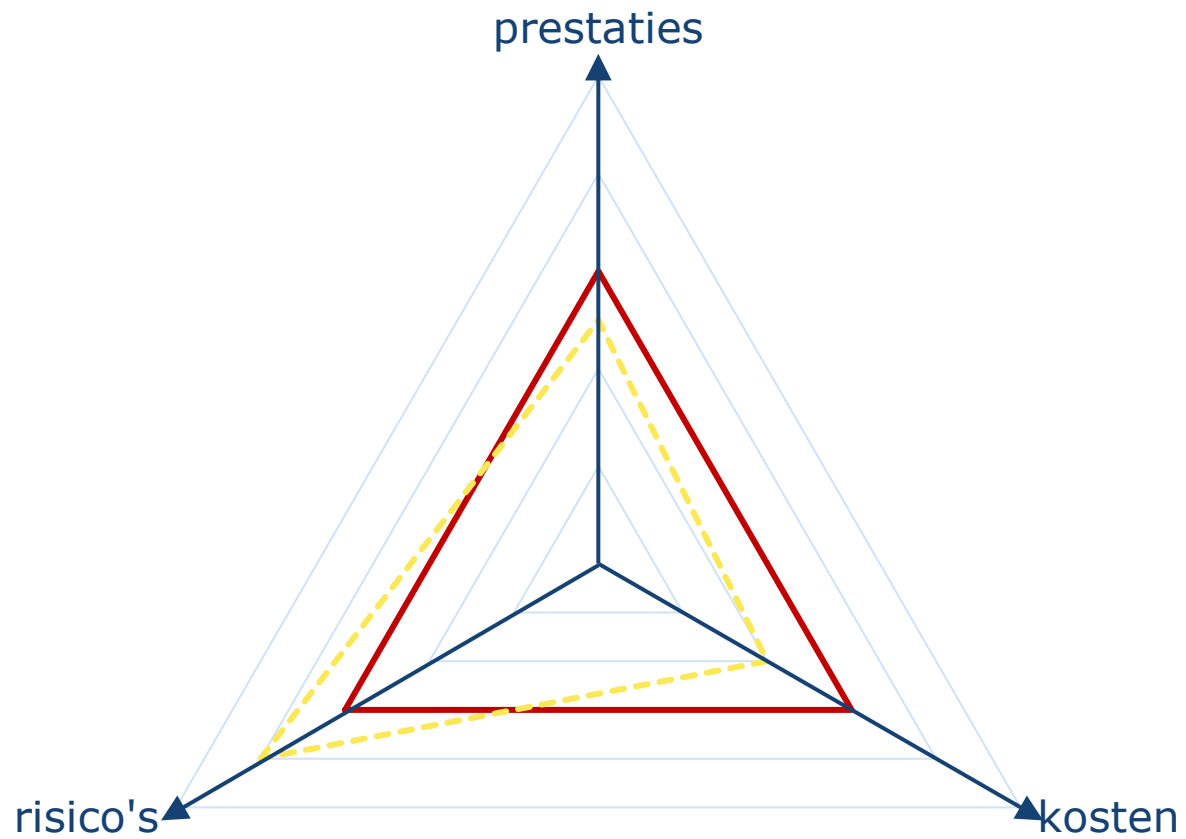


88
Spui- en
uitwateringskolken



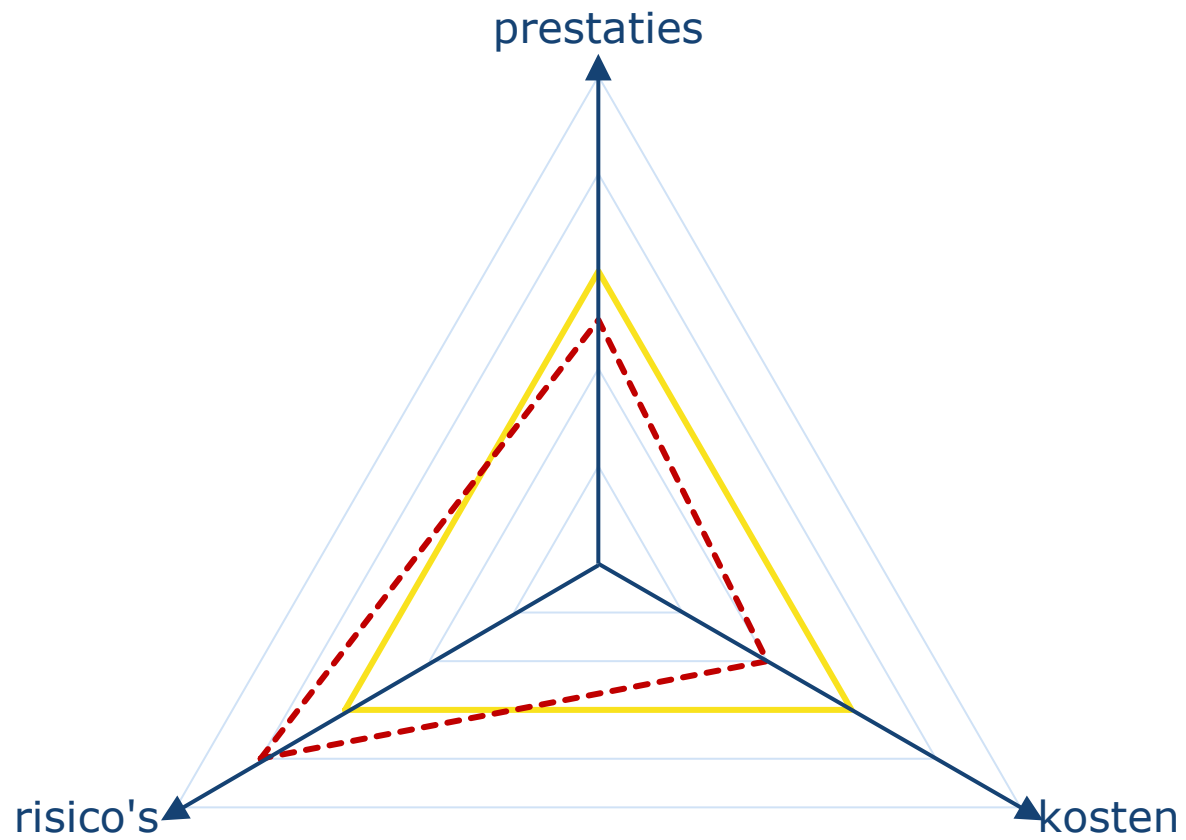
Assetmanagement

Assets van waarde laten zijn voor de doelstellingen van Rijkswaterstaat



Assetmanagement

Volgens ISO-55000



Assetmanagement

Volgens ISO-55000

Prestaties

Op allerlei schalen



16 – 26 oktober

**N3 Papendrechtsebrug
(tussen Papendrecht en Dordrecht)**
17 juli 2026 – 21 april 2027

A16 Ridderkerk – Rotterdam
2 – 5 oktober

Haarlemmermeer

Utrecht

Houten

Everdingen

kp. Deil

kp. Hooipolder

Waalwijk

kp. Zonzeel

kp. Vonderen

Steenwijk

en Heerenveen

Tot en met 17 oktober

A1 Barneveld en Apeldoorn

18 augustus – 30 november

Apeldoorn

Barneveld

A12 ter hoogte van de Galecopperbrug
richting Arnhem (volledige afsluiting)

20-24 november

4-8 december

A2 Everdingen – Deil

7 september – 16 oktober

A27 Houten – Hooipolder

22 – 26 oktober

30 oktober – 2 november

A59 Zonzeel – Waalwijk

2 – 5 oktober

9 – 12 oktober

16 – 26 oktober (9-daagse afsluiting)

A2 Vonderen – Kerensheide

8 – 9 oktober (alleen tussen St Joost en Roosteren)

9 – 10 oktober en 12 oktober



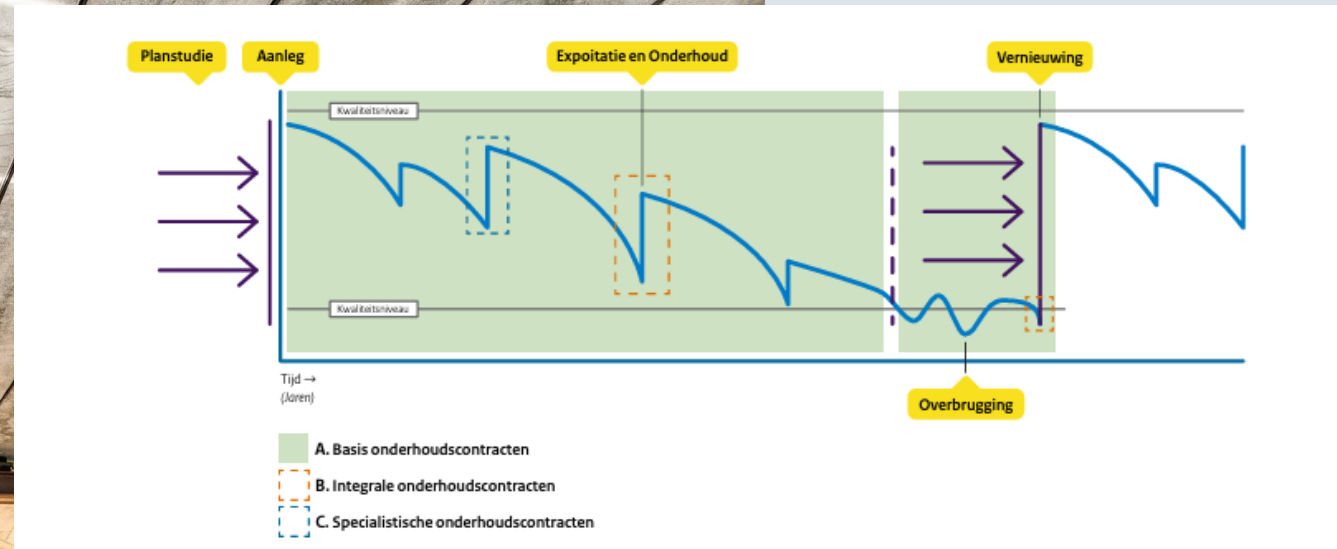
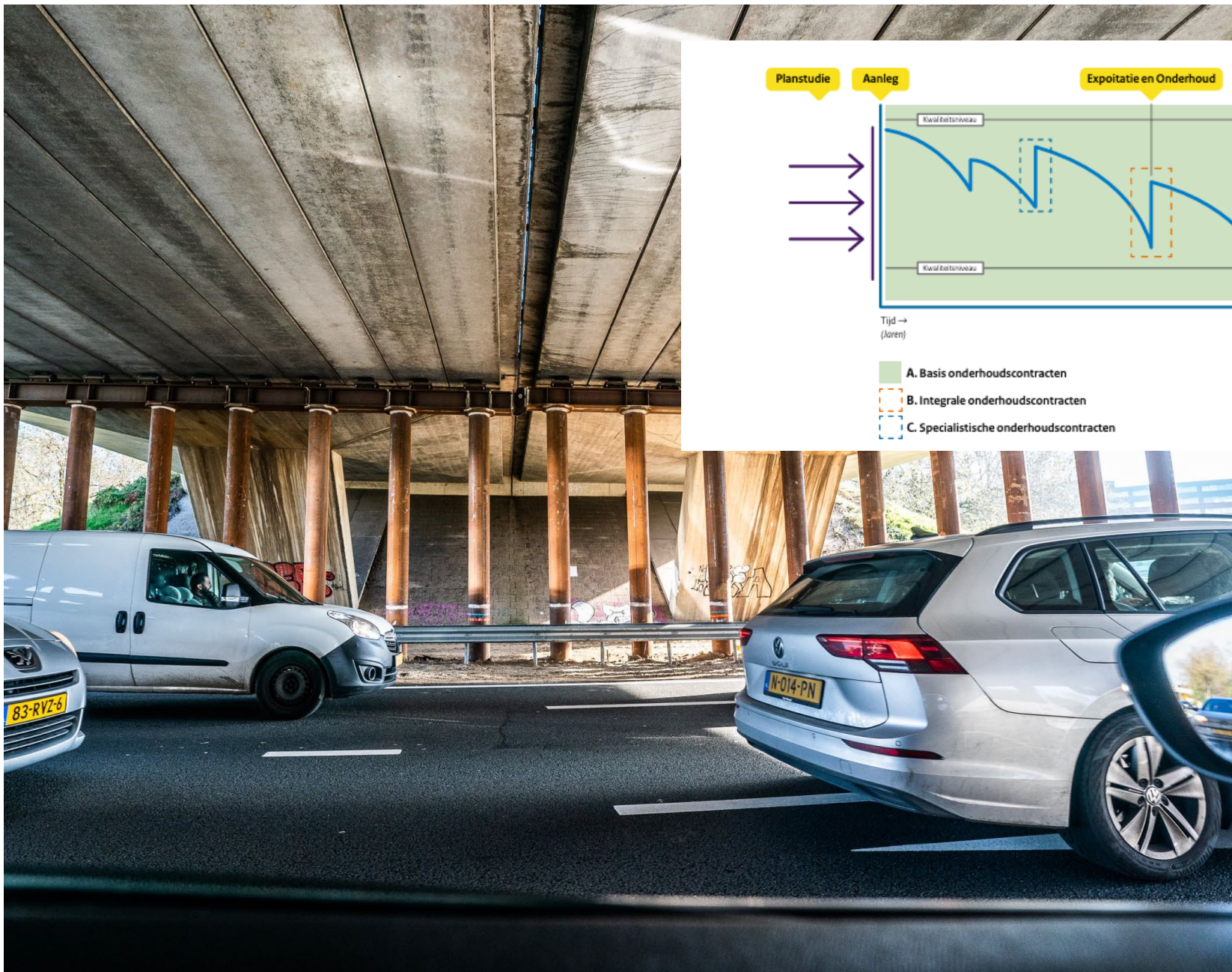
Netwerk analyses

Optelbaarheid van onze data

Kosten

Opschaling gebruiken om kosten-efficiënter te worden.

Rijkswaterstaat Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030



Portfolio aanpak

Vergelijkbare bruggen of viaducten binnen één opdracht

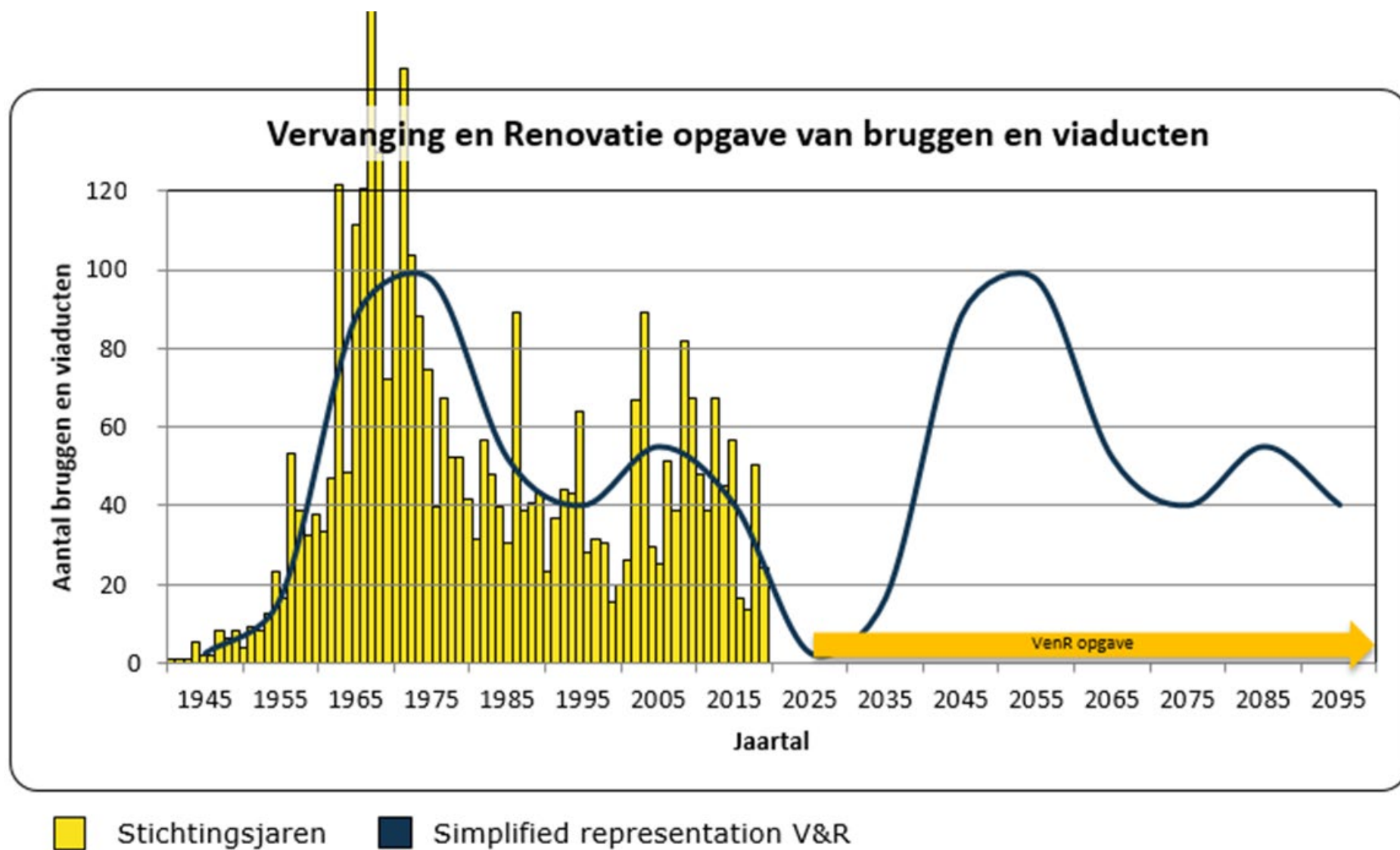
Risico's

Hoe verkeersmanagement en
assetmanagement bijeenkomen



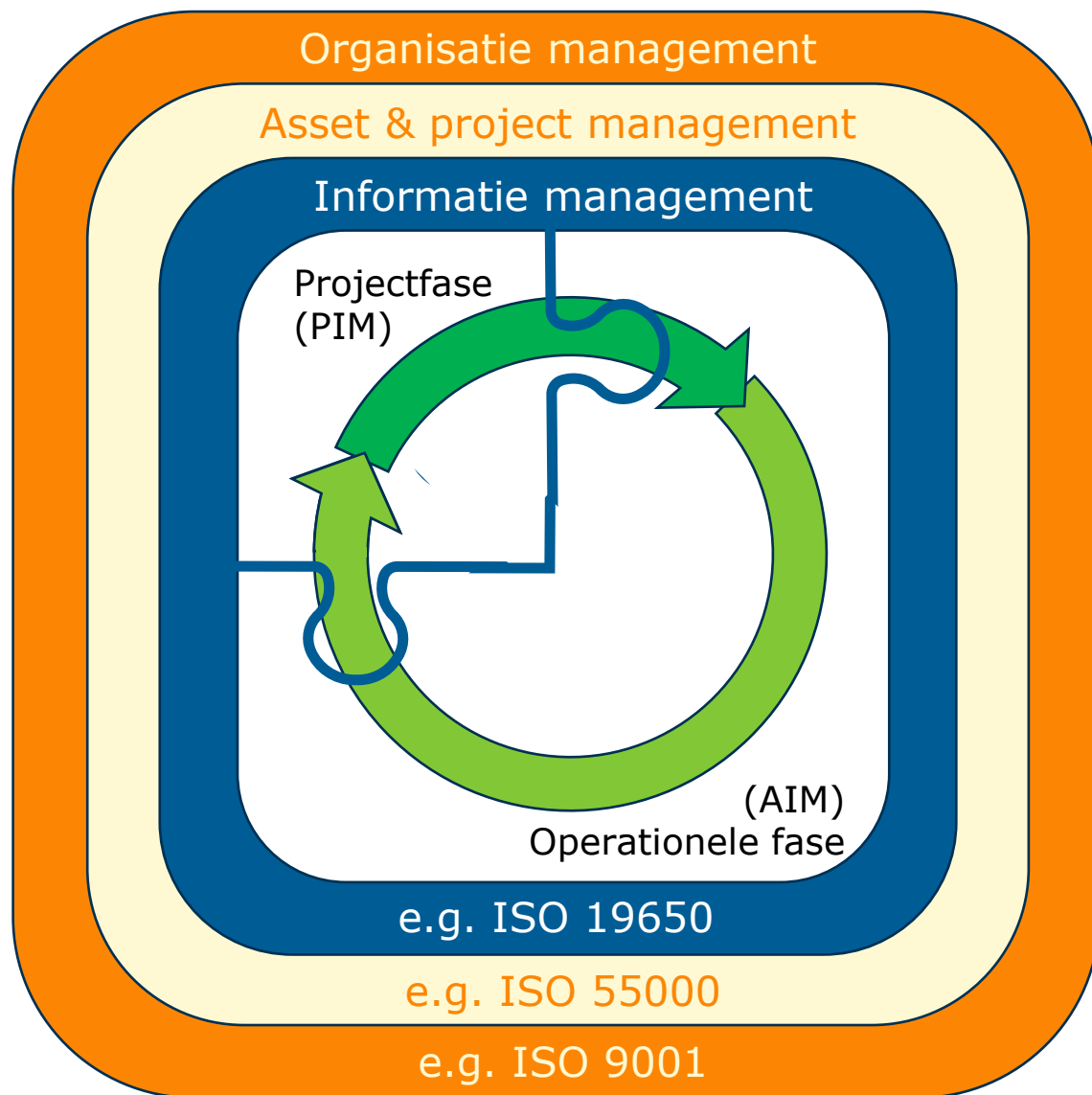
Zelfs koning Willem-Alexander sprak erover in de laatste Troonrede: Nederland staat voor 'de grootste onderhouds-opgave ooit'. De Algemene Rekenkamer luidde de noodklok: 'Rijkswaterstaat heeft meer werk dan de organisatie aankan.'

II | De Opgave



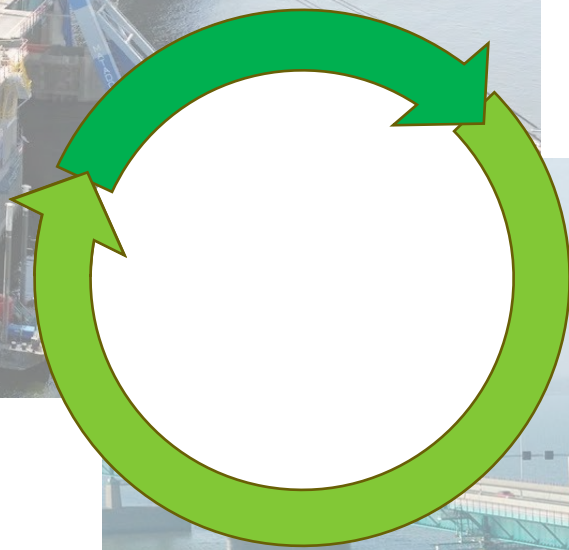
data gedreven assetmanagement





Data uitwisselen

Efficiënter samenwerken op basis van afspraken en voorspelbaarheid



Maar volgens de Algemene Rekenkamer ontbreekt het juist aan een deugdelijk overzicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat 'heeft nog steeds geen volledig beeld van de technische staat van de infrastructuur, zoals bruggen en tunnels', klonk het vorig jaar in het verantwoordingsonderzoek

III | De Data

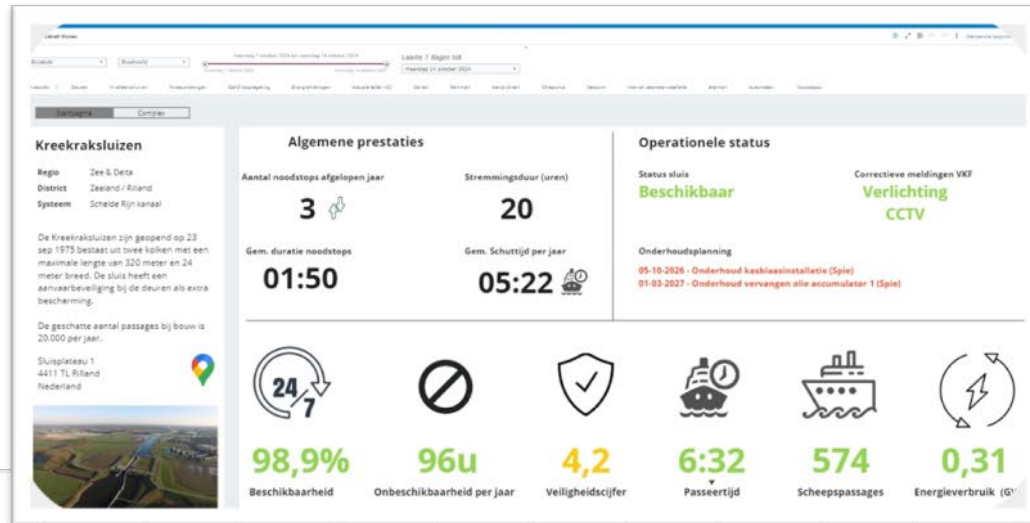


Volledig beeld?

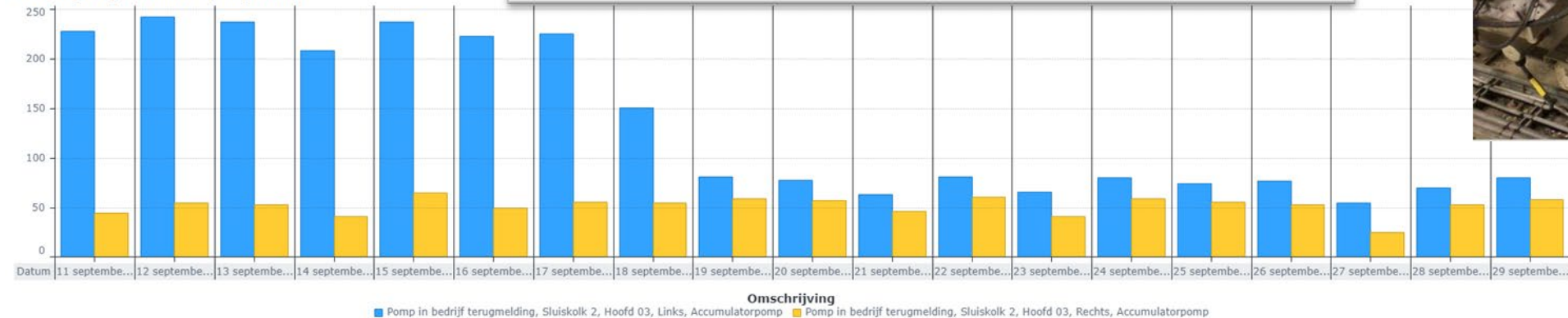


Assetpaspoort

Belangrijkste gegevens present



Aantal pompactivaties per periode



Datagedreven Assetmanagement

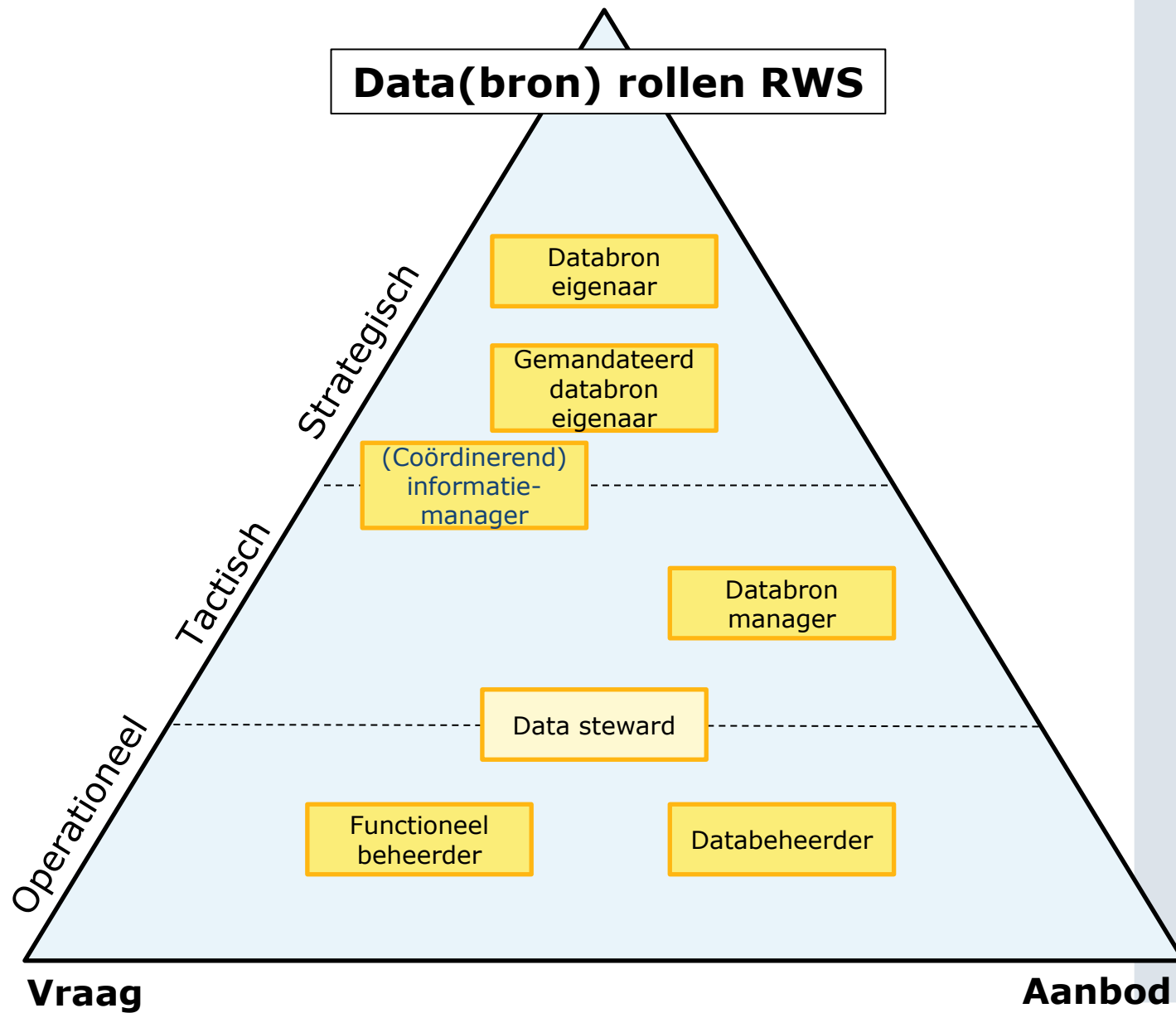
RWS Datastrategie



Iedere RWS'er heeft direct de juiste data voorhanden om het werk op eenvoudige wijze uit te voeren

Op ieder moment inzicht in (de toestand van) onze objecten

Data van goede kwaliteit en uniform vastgelegd, soepele uitwisseling mogelijk



Datastrategie

Bedankt voor jullie aandacht!

Tom Meinders
Solange van der Werff