



Windmolens langs het Hartelkanaal

## 2 Duurzame leefomgeving

Duurzame bereikbaarheid en duurzaam waterbeheer in een land waarin infrastructuur zorgvuldig is ingepast in de omgeving. Dat is het 'leefbare' Nederland waaraan Rijkswaterstaat dagelijks werkt. Met een breed scala aan maatregelen en vernieuwende oplossingen en in goede samenwerking met bedrijven, kennisinstututen en overheidspartners.

Een schoon, natuurlijk en leefbaar ingericht land voor de huidige en de volgende generaties. Dat is het duurzame Nederland waar Rijkswaterstaat dagelijks aan bouwt, door te experimenteren met nieuwe samenwerkingsvormen en nieuwe technieken. We richten ons vooral

op 3 duurzaamheidsambities. In 2030 willen we dat onze infrastructuurnetwerken energieneutraal werken. Bovendien willen we in 2030 circulair werken en 50 procent minder primaire grondstoffen gebruiken. Onze derde ambitie is werken aan duurzame gebiedsontwikkeling.

### Duurzame gebiedsontwikkeling

Rijkswaterstaat werkt aan duurzame gebiedsontwikkeling door infrastructuur zorgvuldig in te passen in het landschap en de leefomgeving. Bewoners, provincies, gemeenten, waterschappen, bedrijven en maatschappelijke organisaties worden daarbij actief betrokken.

#### Omgevingsgericht werken

Werken aan wegen, dijken, bruggen, tunnels of sluizen heeft direct gevolgen voor de inrichting van een gebied. Vaak spelen er ook veel uiteenlopende belangen. Daarom brengt Rijkswaterstaat – ruim voordat we aan het werk gaan in een gebied – in kaart welke oplossingen de meeste 'leefbaarheidswinst' opleveren. Zowel voor de bewoners als de gebruikers van een regio. Samen met alle betrokkenen worden de verschillende gebruiksfuncties gekozen en gecombineerd. Zodat een veilig, bereikbaar gebied ontstaat waarin het prettig wonen, werken en recreëren is.

#### Een leefbaar rivierengebied

De Ruimte voor de Rivier-projecten zijn gebiedsinrichtingsprojecten bij uitstek. Door te werken aan waterveiligheid hebben we in het rivierengebied voor veel nieuwe natuur- en recreatiemogelijkheden gezorgd. In de Noordwaard en Overdiepse Polder zijn zelfs woningen en boerderijen op terpen gebouwd. Zodat polderbewoners kunnen blijven wonen en werken in overstromingsgevoelig gebied.

#### Veiliger en mooier

Rijkswaterstaat keek in 2017 terug op 11 jaar werken aan Ruimte voor de Rivier. Onderzoek onder ruim 500 bewoners van het rivierengebied wijst uit dat 82 procent vindt dat hun woonplaats nu beter is beveiligd tegen overstromingen dan 10 tot 20 jaar geleden. 84 procent vindt dat het rivierengebied de laatste 10 jaar mooier is geworden, 63 procent vindt dat Ruimte voor de Rivier de lokale economie een impuls heeft gegeven en 82 procent vindt dat het programma de recreatie in het rivierengebied stimuleert.

#### Verdiepte, duurzame wegen

Een duurzaam ingericht land vraagt ook om wegen die zorgvuldig zijn ingepast in de omgeving. Daarom legt Rijkswaterstaat stukken weg waar nodig verdiept aan of laat wegen in stedelijke gebieden in een tunnel verdwijnen. Bij het project A9 Gaasperdammerweg werkt Rijkswaterstaat aan een 3 kilometer lange landtunnel met op het dak een langgerekt park dat de wijken in Amsterdam-Zuidoost met elkaar verbindt (lees ook het verhaal op pagina 16).

Ook bij het aanlegproject Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere staat duurzaamheid centraal. Grote delen van het traject krijgen hogere geluidsschermen en geluidsaftandingsdubbellaags zeer open asfalt beton (zoab). En de A6 tussen Almere Havendreef en Almere Buiten-Oost wordt de eerste energieneutrale snelweg van Nederland.

### Samenwerken aan gezonde steden

Ook stadsbewoners moeten gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Rijkswaterstaat zoekt naar slimme kansen om de stad gezonder in te richten, luchtkwaliteit te verbeteren en geluidsoverlast terug te dringen. Samen met gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

#### Duurzame fietsroutes

Voor de gemeente Eindhoven heeft Rijkswaterstaat samen met TNO een handzaam kastje ontwikkeld met een luchtsensor en gps. Daarmee kunnen fietsers op hun woon-werkroute gemakkelijk mobiel de luchtkwaliteit meten en registreren. Met die gegevens kunnen ze straks bijvoorbeeld kiezen voor de gezondste fietsroute in de stad.

Met de gemeenten Rotterdam en Schiedam werkt Rijkswaterstaat aan het verbeteren en uitbreiden van kruisingen over of onder de A13 en de A20 en het aansluiten van die kruisingen op het lokale fietsroutenetwerk.

#### Klimaatbestendige steden

Hoe maak je een stedelijk gebied beter bestand tegen klimaatveranderingseffecten? Dat onderzoekt Rijkswaterstaat samen met de steden Zwolle, Enschede, Hengelo en Almelo. Ook in Dordrecht denkt Rijkswaterstaat mee over het klimaatbestendig inrichten van de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan zijn groene daken, verlaagde parken en oppervlaktewater met groene oevers. Met dit soort maatregelen is de stad beter bestand tegen extreme hitte, droogte en wateroverlast.

#### Duurzaam stadscentrum

Achter station Utrecht Centraal verrijst een nieuw stukje stad. Rijkswaterstaat helpt de gemeente Utrecht om hier een duurzaam stadsdeel te maken met een gezonde mix van wonen, werken, schone mobiliteit en ontspanning. Onder het motto 'Kijk voorbij je horizon' voerde de stad gesprekken met bewoners en bezoekers. De feedback uit die gesprekken gebruikt de gemeente voor haar structuurvisie. De gesprekken vormen ook de opmaat voor de bewonersparticipatie die in 2030 moet leiden tot dit nieuwe duurzame stukje stadscentrum van Utrecht.

## Circulaire economie door duurzaam materiaalgebruik

**Rijkswaterstaat zet stevig in op circulair werken. De uitdaging is om al het materiaal van ons areaal onderdeel te maken van de duurzame kringloop en opnieuw te gebruiken.**

De rijksoverheid wil al in 2030 minimaal 50 procent minder primaire grondstoffen gebruiken. Als grootste opdrachtgever op het gebied van weg- en waterbouw kan Rijkswaterstaat daarin het verschil maken. Alle opdrachtnemers worden gestimuleerd om te werken met duurzame materialen en om samen met Rijkswaterstaat nieuwe, duurzame werkwijzen te ontwikkelen.

### Duurzaam asfalt

De aanleg en het onderhoud van asfaltwegen veroorzaakt 23 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het werk van Rijkswaterstaat. Daarom leggen we steeds vaker duurzaam asfalt aan. Dat levert een kwart minder CO<sub>2</sub>-uitstoot op dan bij het gebruik van traditioneel asfalt. De productie ervan vindt namelijk plaats bij een relatief lage temperatuur. Daarbij wordt bovendien zo'n 60 procent oud asfalt hergebruikt. Op steeds meer wegen wordt de levensduur van bestaand asfalt slim verlengd met een 'verjongingscrème'. Daardoor hoeft asfalt minder vaak vervangen te worden en dat scheelt flink in de onderhoudskosten en milieueffecten.

### Circulair viaduct

Rijkswaterstaat heeft in 2017 samen met een aantal bouwbedrijven een circulair viaduct ontworpen. Het viaduct is opgebouwd uit modules, waardoor het zonder afval te demonteren is. Het kan worden teruggebracht tot op grondstoffenniveau, zodat er weer een nieuw bouwwerk van kan worden gemaakt. Dit viaduct laat zien dat we nu al 100 procent circulair kunnen bouwen in de infra. Het ontwerp is een prototype waarmee de markt wordt uitgedaagd met steeds betere versies van circulaire bouwwerken te komen. Het ontwerp wordt in de komende jaren waarschijnlijk ook echt ergens in Nederland gebouwd.

### Proeflocatie voor plasticvanger

Begin 2017 is in de Noordzee een proef afgerond voor het Ocean Cleanup-systeem. Dit is een slim plan van de Nederlandse student Boyan Slat om 'plastic soep' in de wereldzeeën op te vangen. 100 meter lange, drijvende schermen op het water vangen het plastic op zodat het kan worden afgevoerd en hergebruikt. Rijkswaterstaat steunde deze proef met een bijdrage van 200.000 euro en stelde voor het prototype een proeflocatie beschikbaar op 23 kilometer van de kust bij Scheveningen. Begin 2017 bleek dat de drijvende barrières bij extreem weer kunnen losslaan van hun bodemankers. Met deze kennis ontwikkelt Slat nu kleinere schermen die worden bevestigd aan drijvende ankers. Dit lijkt zelfs een goedkopere en meer praktische oplossing te zijn, waarbij meer plastic nog sneller kan worden opgevangen. In het voorjaar van 2018 hoopt Slat het eerste functionele prototype van het nieuwe ontwerp in de oceaan te plaatsen.

### Biobased vangrail

Rijkswaterstaat test sinds 3 jaar een vangrail die is gemaakt van bioplastic, gecombineerd met vezels van onder meer bermgras. Anders dan de gebruikelijke, verzinkte geleiderail, geeft deze geen schadelijke stoffen af aan de wegberm. Het ontwerp en de samenstelling van het materiaal is inmiddels, na veel testen en rekenwerk, verder verbeterd. Eind 2018 denkt Rijkswaterstaat de eerste botsproeven te kunnen uitvoeren. Als alle testen goed verlopen, hoopt Rijkswaterstaat de nieuwe vangrail over enkele jaren langs de wegen te kunnen plaatsen.

### Gras wordt karton

Rijkswaterstaat onderzoekt ook of het gras dat wordt weggemaaid uit wegbermen en vaarweggevers kan worden gebruikt bij de fabricage van karton. In 2017 zijn de eerste praktijkproeven gedaan met het oogsten, vervoeren, opslaan en bewerken van het gras. Inmiddels is het proces geoptimaliseerd en een speciaal hiervoor speciaal ontwikkelde machine kan de vezels goed verwerken. Zo kan in de komende jaren het gras uit onze wegbermen van afval in een grondstof veranderen.

## Energie en klimaat

**Rijkswaterstaat wil energieneutraal werken door energie uit duurzame bronnen te benutten. Bovendien stimuleert en faciliteert Rijkswaterstaat bedrijven om energie op zijn beheergebied te winnen.**

Het is de bedoeling dat het Nederlandse hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en waternetwerk in 2030 energieneutraal functioneren. Rijkswaterstaat beheert flink wat gebieden waarop duurzame energie kan worden opgewekt. Denk bijvoorbeeld aan wegbermen, verkeersknooppunten, geluidschermen, baggerdepots en het IJsselmeergebied.

### Wind-, water- en zonne-energie

Rijkswaterstaat stelt steeds meer areaal beschikbaar voor het plaatsen van windturbines. Bijvoorbeeld langs wegen en vaarwegen, op dijken, op de Maasvlakte en in de Noordzee. Windpark Kreekraksluis in Zeeland levert met 31 windturbines bijvoorbeeld al energie aan zo'n 55.000 huishoudens. In de Maas bij Linne en bij Lith wordt al energie gewonnen uit waterkracht. En de sluis in het Wilhelminakanaal in Tilburg

Aanleg van duurzaam asfalt vermindert CO<sub>2</sub>-uitstoot



benut het waterval om energie op te wekken voor zo'n 250 huishoudens. Ook de 5 turbines die zijn geplaatst in de stroomgaten van de Oosterscheldekering leveren stroom aan 1.000 huishoudens.

### Energieneutrale bruggen, sluisen en gemalen

Rijkswaterstaat benut wegen, waterwegen en objecten steeds meer voor het opwekken van energie. De nieuwste bruggen en sluisen wekken zelf energie op. De Ramspolbrug bij Kampen is zelfs de eerste beweegbare energieneutrale brug ter wereld. De Beatrixsluis bij Nieuwegein en de sluis bij Terneuzen worden ook energieneutraal gemaakt. Hun energie wordt opgewekt bij het bewegen van de sluisdeuren. Sluis Eefde wordt momenteel uitgebreid met een tweede sluiscolk, die ook energieneutraal gaat functioneren. Hier leveren zonnepanelen de energie voor de werking van de sluis.

Rijkswaterstaat wil ook de Afsluitdijk in de nabije toekomst energieneutraal maken. Onderzocht wordt of het mogelijk is om de energie die nodig is voor de pompen en de verlichting lokaal, op eigen grond, duurzaam op te wekken.

### Energieneutrale wegen

Rijkswaterstaat bouwt sinds februari 2017 ook aan de eerste energieneutrale snelweg van Nederland. De A6 tussen Almere Havendreef en Almere Buiten-Oost gaat door middel van zonnepanelen in zijn eigen energiebehoefte voorzien. De weg wordt over een lengte van ruim 13 kilometer verbreed naar 4 rijstroken per rijrichting. Bij de A6 wordt bovendien minder of gerecycled materiaal gebruikt en minder CO<sub>2</sub> uitgestoten.

### Energiebesparing met led

Sinds enkele jaren wordt alle verlichting stapsgewijs omgebouwd tot ledverlichting. Rijkswaterstaat wil ook zijn eigen energiegebruik fors beperken. Zo is het traject A2 Holendrecht-Maarssen sinds 2016 de eerste brede snelweg ter wereld die met led wordt verlicht. Op dit traject wordt uiteindelijk zo'n 241.600 kWh per jaar bespaard. Het levert zo'n 62 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot op vergeleken met traditionele verlichting.

De Beneluxtunnel gebruikt zelfs 22 procent minder energie door ledverlichting. Ook in lichtboeien, vuurtorens en

tunnels vervangt Rijkswaterstaat de oude verlichting door led. Dat bespaart niet alleen veel energiekosten. Ledlampen gaan ook 10 tot 50 keer langer mee dan conventionele lampen. Zo sparen we ongeveer 1 miljoen euro per jaar uit aan onderhoudskosten.

### Innovatief geluidsscherm

Rijkswaterstaat is betrokken bij de ontwikkeling van Solar Highways, een innovatief geluidsscherm dat verkeerslawaaï tegenhoudt en ook energie produceert. De schermen kunnen aan beide zijden zonne-energie opwekken en worden geplaatst langs de A50 tussen Sint-Oedenrode en knooppunt Paalgraven. Het zonnenscherm gaat uiterlijk in december 2018 energie leveren aan een coöperatie van omwonenden.

### Circulaire weg

Rijkswaterstaat verbreedt de A58 tussen Eindhoven en Tilburg op een unieke manier van 2 naar 3 rijstroken. Deze weg wordt volledig circulair ontworpen: innovatief en duurzaam op het gebied van voertuigtechniek, informatietechnologie, energie en bouw. Rijkswaterstaat bundelt hiervoor de krachten met kennispartners, andere overheden en marktpartijen. Om de bedachte innovaties te laten slagen, is een Living Lab opgericht: een laboratorium dat de innovaties op en rond de A58 in de praktijk ontwikkelt, test en monitort.

### Energiezuinig gemaal IJmuiden

Het gemaal in IJmuiden is een flinke energieverbruiker. Rijkswaterstaat heeft in 2017 een plan ontwikkeld om 8,5 procent energie te besparen. Daarmee wordt bovendien de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 372 ton per jaar teruggebracht en bespaart Rijkswaterstaat ruim 31.000 liter dieselolie per jaar. Rijkswaterstaat wil in 2018 beginnen met de uitvoering van de plannen.

### Eigen CO<sub>2</sub>-uitstoot terugdringen

Rijkswaterstaat wil de CO<sub>2</sub>-uitstoot die het gevolg is van zijn werkzaamheden in 2020 met 20 procent terugbrengen. Vergeleken met 2016 is onze CO<sub>2</sub>-uitstoot ongeveer stabiel gebleven. In 2017 bedroeg de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van Rijkswaterstaat 119.000 ton. Dat is ongeveer even veel als 29.000 huishoudens. De uitstoot is zo'n 32 procent lager dan in 2009, het jaar waarin we onze CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn gaan meten.

Het grootste deel van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt veroorzaakt door de elektriciteit die we gebruiken voor het verlichten van wegen, tunnels, bruggen, gemalen en de bediening van sluisen. Daarnaast veroorzaken de schepen van de Rijkssrederij een groot deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de verbranding van fossiele brandstof.

### Elektrische auto's

De inzet van elektrische auto's kan Rijkswaterstaat helpen minder CO<sub>2</sub> uit te stoten. Eind 2017 hebben we 100 nieuwe elektrische poolauto's aangeschaft die in 2018 100 oude diesel-poolauto's gaan vervangen. Daarmee is 20 procent van de poolauto's van Rijkswaterstaat elektrisch. Tot 2022 willen we het aantal elektrische auto's uitbreiden naar 750. Daarmee zal dan 75 procent van de poolauto's elektrisch zijn. Het uiteindelijke doel is om in 2030 een emissieloos wagenpark te beheren. Bovendien wil Rijkswaterstaat zijn wagenpark op termijn laden met elektriciteit die is opgewekt met zonnepanelen op Rijkswaterstaatkantoren of windmolens op eigen areaal.

### Rijkssrederij

Bij het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot spelen de rijksschepen die Rijkswaterstaat beheert een belangrijke rol. De inzet van de circa 110 vaartuigen van de Rijkssrederij van Rijkswaterstaat veroorzaakt namelijk 44 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het totale ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Inmiddels varen de 12 grootste zeeschepen van de Rijkssrederij voor 30 procent op biodiesel, gemaakt van bewerkte, herbruikbare frituurolie. Daardoor heeft de Rijkssrederij in 2017 met haar schepen 9 procent minder CO<sub>2</sub> uitgestoten dan in 2016.

### Multifunctionele schepen

Rijkswaterstaat laat sinds september 2017 3 nieuwe multifunctionele, energiezuinige schepen bouwen. Die gaan 4 verouderde schepen vervangen die varen op de grote binnenwateren, de zeearmen en de Waddenzee. De nieuwe schepen worden uitgerust met schonere motoren die zo veel mogelijk op accu's werken. Alleen als het schip snel moet uitrukken, wordt diesel gebruikt. En om de milieuschade daarvan te beperken, komt achter elke motor een installatie die de uitlaatgassen reinigt. In 2018 zal het eerste hybride schip in de vaart gaan.

In 2018 werkt Rijkswaterstaat verder aan een energie- en klimaatneutrale organisatie. Dat doen we door steviger in te zetten op energiebesparing, meer duurzame energiebronnen te gebruiken (elektrisch, groen, gas) en door nog meer duurzame energie zelf op te wekken.

Ledverlichting langs de A44



In de wijk Kelbergen in Amsterdam-Zuidoost maakte geliefd groen plaats voor een grijze brij aan kabels en leidingen. Een aanslag op het sentiment van de bewoners. In goed overleg met de bewonersvereniging zorgde Rijkswaterstaat ervoor dat er nu meer bloeit dan ooit tevoren. Secretaris Nel Wiersma van de bewonersvereniging kijkt terug op een prettige samenwerking.

‘Kabels en leidingen voor een 3 kilometer lange tunnel tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en rivier de Gaasp? En daar moeten 100 bomen voor worden gekapt die onze wijk al sinds 1972 sieren? Dierbare bomen voor een groot deel afkomstig van de Floriade in het Amstel-park, de grootste en drukste tuinbouw-tentoonstelling ooit. Het eerste wat ik dacht toen ik dat hoorde, was: dat wordt een triest gezicht. Als er maar voldoende en gevarieerd groen voor terugkomt.’

‘Dat de tunnel er kwam, konden we niet tegenhouden, maar we wilden in ieder geval dat onze wijk leefbaar bleef. We wilden niet een paar jaar over een kale vlakte uitkijken. In overleg met Rijkswaterstaat kregen we daarom snelgroeiers, heesters en groen-blijvers. En wat langzame groeiers, met het oog op de toekomst.’

#### Van boom naar bankje

‘Toen de kap begon waren de bomen omgeven door waxinelichtjes en beschil-derd met verdrietige gezichtjes. Van het jankende geluid van de kettingzaag en het kraken van de bomen moest ik even slikken. Onze gezellige wijk veranderde in een troosteloze bouwput. Om de wijk op te fleuren zette Rijkswaterstaat er tot de definitieve herplant gehuurde bloembakken met geraniums neer. Dat was een vrolijk gezicht. Eén bewoonster was erg gehecht aan de boom waar ze vanuit haar keuken op uitkeek en heeft Rijkswaterstaat gevraagd of ze er een bankje van konden maken. Het gesprek verliep zo gemoedelijk, dat mijn inmenging vanuit de bewoners-vereniging niet eens nodig was. Het bankje heeft een mooie plek gekregen op het kruis-punt in Kelbergen.’

#### Uitgestelde herplant

‘In het najaar van 2015 werden er langs het pad achter mijn huis bomen herplant.’

Ik kijk nu uit op 2 jonge linden. Langs het Kelbergenpad liepen de werkzaamheden uit, waardoor de herplant pas in het late voorjaar van 2016 van start ging. Sommige bomen en heesters sloegen in het voorjaar niet aan en gingen dood. Dat was jammer. Een aantal bomen van de derde categorie, tot 6 meter hoog, kon in het tweede deel van het Kelbergenpad niet geplant worden. De kabels en leidingen lieten de wortels geen ruimte om te groeien. Daarom zijn op sommige plekken heesters van zo’n 2 meter neergezet en hebben sommige bewoners daarmee een minder groen uitzicht dan vroeger.’

‘Nu bloeit er meer  
dan ooit tevoren’

#### Kleurrijker dan ooit

‘Om onze wijk meer kleur te geven, bood Rijkswaterstaat aan om bloembollen te planten. Zelfs op plaatsen waar voor de werkzaamheden geen bloemen hadden gestaan. We kozen bollen die in opeenvolgende periodes in bloei staan. Nu bloeit er van april tot juli meer dan ooit tevoren.’

‘Sinds 1 januari 2017 is het groen in beheer bij het stadsdeel en is er, tot onze spijt, al 2 keer verplant. Volgens het stadsdeel was dat nodig omdat struiken te dicht op elkaar stonden en er niet tussen kon worden gemaaid. Ook stond een aantal bomen, die te groot zouden worden, te dicht op de huizen. Het is jammer dat het ontwerp-bureau voor het groen en het stadsdeel hiermee in de planfase niet voldoende rekening hebben gehouden. Gelukkig worden de bomen verplaatst en komen op de plaats waar ze weg worden gehaald kleinere bomen te staan.’

#### Geen onvertogen woord

‘Als de werkzaamheden langs de waterkant zijn afgerond, plant Rijkswaterstaat daar nog 10 bomen. En dan keert de rust hier terug. Het waren 4 bewogen jaren, waarin ik samen met een aantal bewoners zeer regelmatig met Rijkswaterstaat, en soms met het stadsdeel, om tafel zat. Ieder probleem werd in goede harmonie besproken. Er is geen plan of wijziging aan onze neus voorbij-gegaan en ik geloof niet dat er ooit een onvertogen woord is gevallen. Nu ik er zo op terugkijk, denk ik: jeetje, wat heeft hier veel tijd in gezeten. Bewoners oproepen om mee te denken en te praten, vergaderingen bij-wonen en daar verslag van doen, bewoners-brieven opstellen. Maar het is de inspanning waard geweest.’

Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere

‘Het jankende  
geluid van de  
kettingzaag deed  
me wel even slikken’

Nel Wiersma | secretaris bewonersvereniging Kelbergen

#### Herinrichting groen in de Bijlmer

Op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) werkt Rijkswaterstaat aan de verbetering van de door-stroming, reistijd en leefbaarheid. Voor de bouw van de Gaasperdammertunnel moesten kabels en leiding worden verlegd. Daarvoor werden zo’n 150 bomen gekapt in de wijk Kelbergen. Het stadsdeel en de bewoners-belangenvereniging Kelbergen (BKK) dachten met Rijkswaterstaat mee over de herinrichting van het groen.