

Vergaderjaar 2019–2020

**35 300 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020**

**Nr. 5**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA- STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2019

Met onze brief «Ontwikkelingen instandhouding Rijksinfrastructuur» van 28 mei jl. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98) hebben wij u uitgebreid geïnformeerd over de ontwikkelingen in de instandhouding van onze infrastructuur. Daarbij hebben wij aangegeven, dat als gevolg van deze ontwikkelingen in ons beeld een steeds groter deel van de ruimte in het Infrastructuurfonds zal moeten worden besteed aan instandhouding. Dat heeft te maken met veroudering van het areaal, intensiever gebruik, aandacht voor duurzaamheid, toenemende eisen aan ICT, wijzigingen in wet- en regelgeving en veranderende marktomstandigheden. Daarnaast zien we dat de vervanging- en renovatieopgave voor alle netwerken fors groeit. In de brief kondigden wij aan dit beeld te gaan verscherpen door externe audits te laten uitvoeren op de Object beheerregimes en het VenR-prognoserapport van RWS en op de BOV-reeksen van ProRail. Hiermee kunnen we u medio 2020 informeren over de langjarige instandhoudingsbehoefte.

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg van 4 juni jl. (Kamerstuk 29 385, nr. 101), hebben wij in de Ontwerpbegroting 2020 reeds concrete maatregelen opgenomen die zijn gericht op het beperken van de groei van het uitgesteld onderhoud en tevens op het borgen van voldoende budget voor onderhoud in de komende periode. Deze brief biedt een overzicht van deze maatregelen: een gerichte onderhoudsimpuls, extra budget voor instandhouding en verhoogde risicoreserveringen. Daarnaast gaan we in op de personeelscapaciteit van RWS.

#### *Impuls uitgesteld onderhoud*

In het jaarverslag van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 34 725 A, nr. 1) en het Deltafonds (Kamerstuk 34 725 J, nr. 1) over 2018 werd gerapporteerd dat het volume aan uitgesteld onderhoud op de RWS-netwerken in

de afgelopen jaren verder is opgelopen. Het gaat hier om onderhoud dat in een later jaar zal worden uitgevoerd, terwijl de assets nadrukkelijk wel blijven voldoen aan de veiligheidsnormen en prestatieafspraken. De toename van het uitgesteld onderhoud leidt tot een vergrote kans op storingen en heeft ook negatieve gevolgen voor de doelmatigheid van het onderhoud.

In bovengenoemde brief hebben wij uiteengezet dat uitgesteld onderhoud om diverse redenen ontstaat. Naar schatting een kwart van het uitgesteld onderhoud bij RWS is gepland, vanwege de mogelijkheid om dit te combineren met andere werkzaamheden. Het grootste deel van het uitgesteld onderhoud is echter ongepland; het ontstaat als gevolg van onvoorziene gebeurtenissen die met voorrang moeten worden opgepakt, extra maatregelen die moeten worden ingepast, tegenvallers bij aanbestedingen en dergelijke.

De ontwikkeling van het volume aan uitgesteld onderhoud zal worden meegenomen bij het bredere vraagstuk van de toekomstige opgave voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Daarbij gaat het om de instandhouding van zowel de RWS-netwerken als het spoornetwerk. Van het uitgesteld onderhoud bij ProRail vindt nog een nadere duiding plaats, zodat ook voor spoor eventueel benodigde maatregelen kunnen worden verwerkt in het onderhoudsprogramma.

Vooruitlopend hierop zorgen we voor de korte termijn voor een gerichte onderhoudsimpuls: RWS gaat extra onderhoudsprojecten uitvoeren voor een totaalbedrag van circa € 100 miljoen. Het gaat vooral om extra onderhoud aan het hoofdvaarwegennet, aangevuld met onderhoud aan de veerinrichtingen Waddenzee (hoofdwegennet). Zie de bijlage voor een overzicht van de achttien concrete projecten<sup>1</sup>.

Bij de samenstelling van het impuls pakket is het accent gelegd op projecten die «merkbaar en maakbaar» zijn, dat wil zeggen dat ze een direct effect hebben op het risico van verstoringen en tevens relatief snel zijn in te passen in de onderhoudsprogrammering van RWS.

Het pakket bevat onderhoudswerkzaamheden die in sommige gevallen al geruime tijd waren uitgesteld. De werkzaamheden voorkomen verstoringen, waardoor bijvoorbeeld het schutproces bij de betreffende sluizen betrouwbaarder en sneller kan worden uitgevoerd en schippers minder oponthoud hebben. Enkele steigers en aanlegplaatsen worden weer bereikbaar.

Bij de keuze van de projecten is nadrukkelijk ook rekening gehouden met de aandachtspunten die door de Algemene Rekenkamer werden genoemd in haar rapportage over gebruiksbeperkingen in het hoofdvaarwegennet.<sup>2</sup> Daarnaast wordt tegemoetgekomen aan de prioriteit die het Centraal overleg vaarwegen (COV) vraagt voor maatregelen op de Maascorridor. De maakbaarheid van de impuls wordt vooral begrensd door de noodzaak om de extra projecten op korte termijn binnen de beschikbare capaciteit van RWS en de markt te realiseren, niet primair door het financiële kader. RWS voegt de impulsprojecten toe aan lopende of reeds voorziene opdrachten en voert ze uit met bestaande teams. Hierdoor kunnen alle projecten al in 2020 of 2021 van start en worden deze uiterlijk in 2022 afgerond.

De impuls vermindert uiteraard de voorraad aan uitgesteld onderhoud, maar desondanks is de inschatting dat deze per saldo vooralsnog blijft toenemen. Om deze reden onderzoekt RWS op ons verzoek de inpasbaarheid van nog meer extra onderhoudsprojecten op korte termijn en dus een ruimere impuls; gelet op de urgentie willen we hier geen kansen laten liggen. Ook wordt meegewogen of meer onderhoudswerk kan

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Algemene Rekenkamer, Resultaten verantwoordingsonderzoek 2018 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerstuk 34 725 XII, nr. 2

worden uitgevoerd als andere projecten vertragen. Over een aanvulling op de impuls zal ik uw Kamer bij de komende begrotingsbehandeling nader informeren.

#### *Extra budget instandhouding*

Naast het bedrag voor de impuls uitgesteld onderhoud, hebben wij in de Ontwerpbegroting 2020 circa € 80 miljoen toegevoegd om de druk te verminderen op de RWS-budgetten voor beheer en onderhoud in de lopende meerjarenperiode tot 2022. Dit onder meer ter compensatie van niet te verhalen kosten die RWS maakt bij het herstel van schade na een aanrijding of aanvaring. Daarnaast kunnen hieruit enkele maatregelen worden gedekt gericht op duurzaamheids- en beveiligingsaspecten van instandhouding.

Aan het budget voor instandhouding van het spoor wordt € 151 miljoen toegevoegd in de periode tot 2022. Dit bedrag wordt ingezet voor onderhoud en vervanging van diverse stationsobjecten, waaronder liften en roltrappen, voor het op peil brengen van het spoor in de havengebieden en voor de kosten van beheer en vervanging van ICT.

#### *Verhoging risicoreserveringen instandhouding*

Eerder hebben wij in onze begroting al reserveringen getroffen vanwege een mogelijke stijging van de instandhoudingskosten. Bij actualisering van deze risico's is geconcludeerd dat het risico op kostenstijging in de komende meerjarenperiode is toegenomen, terwijl bijsturing op korte termijn niet haalbaar is. Daarom hebben we in de Ontwerpbegroting 2020 de risicoreserveringen voor alle netwerken op uniforme wijze verhoogd tot 100% van het potentieel tekort in de periode 2022–2025 en tot 50% van het potentieel tekort voor de periode 2026–2033. In totaal gaat het bij de risicoreserveringen voor instandhouding van de netwerken om een bedrag van ruim € 2,6 miljard tot en met 2033.

#### *Personeelcapaciteit RWS*

De groeiende instandhoudingsopgave vraagt structureel om meer personeel. Uw Kamer heeft hiervoor aandacht gevraagd met het aannemen van de gewijzigde motie van het lid Kröger (Kamerstuk 35 000 A, nr. 121). De motie verzoekt om een plan dat ervoor zorgdraagt dat RWS zowel op de korte als de lange termijn over voldoende goed opgeleid personeel kan beschikken om alle noodzakelijke taken te kunnen uitvoeren.

Bij het verscherpen van het beeld van de instandhoudingsopgave kijken wij nadrukkelijk niet alleen naar de budgettaire aspecten. We onderzoeken ook welke capaciteit RWS nodig heeft om de werkzaamheden uit te voeren. Vooruitlopend hierop zal RWS reeds starten met het intensiveren van de werving van nieuw personeel.

De Human Capital Agenda van RWS vertaalt zich in het strategisch personeelsplan. Dit plan richt zich onder meer op het binnenhalen en behouden van kennis en kunde en op het verder ontwikkelen van de mensen in de organisatie. Hierbij houdt RWS ook rekening met de vergrijzing van het personeel en met de veranderingen in het werkpakket, bijvoorbeeld door technologische ontwikkelingen die ervoor zorgen dat andere kennis en kunde nodig is. RWS heeft de werving van het personeel voor diverse functies gecentraliseerd. Hierdoor kunnen de sollicitanten voor meerdere functies tegelijk worden beoordeeld en lukt het beter om de kandidaat aan de meest passende functie te koppelen. Voor kritieke kennisvelden in de organisatie, bijvoorbeeld het contractmanagement, worden gerichte leer- en ontwikkeltrajecten doorontwikkeld.

Hiermee blijft de kennis behouden in de organisatie en wordt de kennis steviger verankerd.

Door innovaties en technologische ontwikkelingen is voor het werk meer kennis nodig van IT. Daar richt het personeelsbeleid zich ook op. We zijn er trots op dat RWS door IT-ers wordt beoordeeld als een van de beste werkgevers, ondanks dat RWS geen onderdeel uitmaakt van het IT-domein. Dit geeft aan dat RWS in staat is jonge mensen te interesseren in de technologische informatievraagstukken die spelen in ons vakgebied. De instandhouding van de infrastructuur raakt daarnaast aan minder voor de hand liggende kennisvelden; zo werft RWS ook ecologen en biologen. Voor dergelijke vakgebieden, maar natuurlijk ook voor de civieltechnische vakgebieden, biedt RWS afstudeerstages en presenteert RWS zich op carrièrebeurzen en bedrijvendagen. Daarnaast biedt RWS traineeships van anderhalf jaar aan, die jonge afgestudeerden uit de kritieke functie-groepen de mogelijkheid bieden om kennis te maken met het werk van RWS.

Over de vraag wat de veranderde maatschappelijke opgave zoals energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie betekent voor de competenties en het profiel van de werknemer van de toekomst voeren we binnen het verband van de Human Capital Agenda in de Bouwagenda ook het gesprek met marktpartijen, kennisinstellingen en andere overheden. In het convenant mbo-aanbod Klimaattechniek hebben dertien organisaties uit het mbo, het bedrijfsleven en de overheid afspraken gemaakt om te komen tot een mbo-opleidingsaanbod dat meebeweegt met de veranderingen in de energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie. De afspraken uit het convenant sluiten daarmee aan op het ontwerp-Klimaatakkoord.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven – Van der Meer