

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 88

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2022

Deze brief geeft invulling aan de toezeggingen uit het WGO Jaarverslagen lenW van 23 juni 2022 (Kamerstukken 36 100 XII en 36 100 A en 36 100 J, nr. 6) om uw Kamer voor Prinsjesdag 2022 per brief te informeren over:

- Welke projecten als eerste worden aangepakt als het gaat om onderhoud;
- Hoe wordt voorkomen dat er een groot personeelstekort ontstaat in 2026 bij Rijkswaterstaat (RWS), inclusief het verlies van expertise.

Afspraken Coalitieakkoord

Bij brief van 29 oktober 2021¹ is de Kamer op de hoogte gesteld van de financiële situatie rond instandhouding van de RWS-netwerken. Met het coalitieakkoord «Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst» zijn extra middelen ten opzichte van de begroting 2022 beschikbaar gesteld voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks € 1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel € 1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoorwegen, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de veiligheid van ons vervoersnetwerk. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€ 250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en voor (het versnellen van) de uitvoering van het Deltaprogramma. De extra middelen uit het Coalitieakkoord voorkomen een sterke terugval in het beschikbare budget ten opzichte van de afgelopen jaren, waarin met financiële impulsen voor de korte termijn de budgetten waren opgehoogd. Conform de motie Stoffer c.s. wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur, gericht op een stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend budget,

¹ Kamerstukken 35 925 A, nr. 14.

waarmee het uitgesteld onderhoud tot een werkbaar minimum beperkt wordt en blijft, met prioritering op basis van risico's en bijbehorende indicatoren.

Welke onderhoudsprojecten worden als eerste aangepakt

De extra onderhoudsmaatregelen zijn zeer divers in grootte en veranderen bovendien op detailniveau dagelijks. Hieronder wordt ingegaan op hoe in het onderhoud wordt geprioriteerd en worden voorbeelden gegeven van de extra maatregelen die dankzij de extra middelen kunnen worden gerealiseerd. Er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen (bijvoorbeeld een gewijzigde onderhoudstoestand) waardoor de maatregelen of hun uitvoeringsperiode moeten worden aangepast.

Prioritering in het onderhoud

In de onderhoudsprogrammering zijn de werkzaamheden opgenomen die nodig zijn voor het functioneren van de netwerken. Binnen het departement worden hiervoor de kaders opgesteld waarbinnen RWS werkt. Er wordt hierbij als volgt geprioriteerd, waarbij het meest urgente werk als eerste wordt uitgevoerd:

- 1) Werk dat in meerjarencontracten is vastgelegd, wettelijke taken en bestuurlijke verplichtingen. Bijvoorbeeld het werk aan stormvloedkeringen en het baggeren van de zeetoegangen Westerschelde, Rotterdam en IJmuiden;
- 2) Onderhoud om constructieve veiligheid en constructies te behouden en vast (routinematig en op korte termijn noodzakelijk) onderhoud. Bijvoorbeeld het smeren van bewegende delen van sluizen en bruggen;
- 3) Overig planbaar onderhoud (o.b.v. reguliere inspecties) aan o.a. tunnelinstallaties, gemalen en sluisdeuren die zorgen dat het areaal op lange termijn de functie kan blijven vervullen waarvoor het is aangelegd en het areaal ook op lange termijn behouden blijft;
- 4) Daarnaast wordt een risicoreservering aangehouden voor onverwachte gebeurtenissen zoals een storing aan het netwerk of schade door extreme weersomstandigheden.

Met de extra middelen wordt het mogelijk meer planmatig onderhoud uit te voeren dan eerder was voorzien. Hiermee wordt het mogelijk om efficiënter te werken door meer preventief, tijdig (bijv. buiten stormseizoen) en effectief (werk met werk maken) onderhoud uit te voeren. Onverwachte storingen met bijbehorende hinder voor weggebruikers en de scheepvaart worden hiermee beperkt. Met de langere periode van budgettaire zekerheid kan RWS langer vooruit onderhoudswerkzaamheden inplannen en de voorbereiding eerder starten. Dit betekent meer ruimte om zaken kosteneffectief aan te besteden en ook dat medeoverheden en gebruikers eerder weten waar ze aan toe zijn. PWC heeft in de validatie de aanbeveling gedaan om acht jaar vooruit te kijken².

Met de extra middelen voegt RWS de komende jaren ondermeer de volgende werkzaamheden aan de programmering toe (niet uitputtend):

Hoofdwegennet

- Groot onderhoud aan de A2 Deil – Everdingen;
- Groot onderhoud A6 Urk – Lemmer en enkele andere locaties;
- Onderhoud beweegbare deel Haringvlietbrug WNZ;

² Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

Hoofdvaarwegennet

- Onderhoudswerkzaamheden aan het naviduct Krabbersgat;
- Radarvervanging Tiel – Nijmegen;
- Onderhoud aan de Irenesluizen en Bernhardsluizen;
- Onderhoud aan de aanlegvoorzieningen bij de Sluis Hansweert;
 - Bewegingswerk en wegdek van de Algerasluis.

Hoofdwatersystemen

- Variabel onderhoud hoogwaterkering Ravenswaaij;
- Zouthevel en vispassage Den Oever en Kornwerderzand;
- Onderhoud bellenscherm Amsterdam – Rijnkanaal om zoutindringing tegen te gaan.

De projecten uit het programma Vervanging & Renovatie staan in het MIRT overzicht dat jaarlijks meegaat als bijlage bij de begroting. Hierin zijn de effecten van de extra beschikbare middelen op dit programma verwerkt.

Behoud personeel en kennis bij RWS

In het WGO is gevraagd om aan te geven hoe wordt geborgd dat er afdoende personeel bij Rijkswaterstaat beschikbaar blijft, inclusief de bijbehorende expertise.

De benodigde capaciteit voor RWS is afhankelijk van het langjarige productiepakket dat RWS dient te realiseren en de verdeling van taken tussen RWS en de markt. Om hier meer duidelijkheid over te krijgen, wordt op dit moment kritisch gekeken naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken en onderzocht welke consequenties de nieuwe stikstofberekeningen voor lopende projecten en verkenningen hebben. Vanaf komend voorjaar zal bepaald worden hoeveel capaciteit RWS vanaf 2026 structureel nodig heeft. De Kamer zal hierover vervolgens via de reguliere begrotingsstukken worden geïnformeerd.

De arbeidsmarkt wordt steeds krappere. Ook RWS heeft bij bepaalde functiegroepen te maken met grote schaarste. Gelukkig staat RWS nog steeds, en terecht, bekend als een aantrekkelijke werkgever. We weten hierdoor nog steeds de juiste mensen te vinden, maar dit gaat steeds moeizamer. Vacatures staan langer open, zeker in de prioritaire groepen voor Rijkswaterstaat. In de eerder aan de Tweede Kamer toegestuurde *Human Capital Agenda* is inzichtelijk gemaakt hoe Rijkswaterstaat er in de periode 2019–2023 voor zorgt dat het in de komende jaren beschikt over voldoende gekwalificeerd personeel om aan de maatschappelijke opgave te voldoen³. Als onderdeel van de agenda zet Rijkswaterstaat bijvoorbeeld in op het zogenaamde *campus recruitment*. Samen met universiteiten worden studenten vroegtijdig betrokken bij de infrasector en het werk van Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn voor kritieke kennisvelden als contractmanagement en techniek gerichte leer- en ontwikkeltrajecten ontwikkeld, waarmee de medewerkers behouden blijven voor de organisatie en de kennis steviger wordt verankerd. In 2023 zal de *Human Capital Agenda* geactualiseerd worden.

Expertise

Rijkswaterstaat staat voor een grote, complexe opgave op het gebied van verduurzaming, klimaat, digitalisering en de grote opgave voor het

³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 94.

instandhouden van de bestaande infrastructuur. Om die complexe opgave te kunnen aanpakken is voldoende kennis nodig. Uiteindelijk is waar Rijkswaterstaat voor staat, terug te voeren op de beleidskeuzes die vanaf ongeveer de eeuwwisseling zijn gemaakt. Veel verantwoordelijkheden voor de uitvoering zijn destijds bij marktpartijen gelegd. Als gevolg van die destijds gehanteerde marktstrategie – het principe was «markt, tenzij» – is technische kennis verloren gegaan. Het is van groot belang dat het kennisniveau bij Rijkswaterstaat weer verder wordt vergroot en dat competenties breder in de sector worden ontwikkeld. Met de brief «*Op weg naar een vitale infrasector*» is de Kamer in juni 2022 geïnformeerd over de strategie om de opbouw van expertise bij Rijkswaterstaat vorm te geven⁴. Zo zijn er diverse initiatieven waarin Rijkswaterstaat krachten bundelt met relevante partners (marktpartijen, bestuurlijke partners, universiteiten en kennisinstellingen). Sinds 2018 beschikt Rijkswaterstaat weer over een eigen ontwerpafdeling. Op dit moment werkt RWS aan het vergroten van het kennisniveau voor projectbeheersing en worden deze taken weer meer in eigen huis opgepakt. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd met de brieven over de voortgang van het Programma Markt in Transitie.

Tot slot

Met deze brief is de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop in het onderhoud geprioriteerd wordt, de extra onderhoudswerkzaamheden voor de korte termijn en wat wordt ondernomen om een personeels- en kennistekort bij Rijkswaterstaat te voorkomen. Conform die eerdere toezegging zal ik de Kamer voor de begrotingsbehandeling informeren over het beoogde kwaliteitsniveau van de RWS Netwerken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁴ Kamerstuk 29 385, nr. 114.