

Vergaderjaar 2022–2023

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 119**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2023

Nederland beschikt over een goede infrastructuur, zeker in vergelijking met veel landen om ons heen. Onze waterwerken, wegen, spoorwegen en waterwegen vormen het fundament voor een bereikbaar en veilig Nederland en hebben ons de afgelopen decennia veel welvaart en welzijn gebracht. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid. Veel wegen, bruggen, viaducten en sluizen hebben er zeker een halve eeuw opzitten en zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. Onze infrastructuur heeft het zwaarder te verduren dan werd voorzien in de tijd dat deze werd aangelegd. Tegelijkertijd zijn de bereikbaarheidsopgaven groot en veelsoortig. Naar verwachting zal de bevolking en daarmee de mobiliteit richting 2040 blijven groeien, zoals beschreven in de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie die aan de Kamer is gezonden.

Verder is duidelijk dat de eisen die we stellen aan onze wegen, vaarwegen en waterwerken nu al, maar ook in de toekomst, verder zullen veranderen. Ten eerste zorgen innovaties in bijvoorbeeld de auto ervoor dat straks niet alle verkeersborden meer nodig zijn en nieuwe ontwikkelingen in technologie en digitalisering bieden kansen om onze infrastructuur te verbeteren. Ten tweede nemen de eisen toe als gevolg van het veranderende klimaat met hitte, droogte en hevige neerslag of op het terrein van cyberveiligheid.

In de periode vóór het coalitieakkoord is er incidenteel extra geld vrijgemaakt om zoveel mogelijk een been bij te trekken, maar een balans tussen prestaties en budgetten kon nog niet worden aangebracht. RWS werkte noodgedwongen met een korte planningshorizon van twee jaar en een verdringingsreeks om te bepalen welke werkzaamheden prioriteit moesten krijgen. Er zijn daardoor ook achterstanden ontstaan die op zichzelf ook weer leiden tot een toename van storingen en ongeplande

stremmingen. Een onwenselijke situatie waar de Kamer ook veel aandacht aan heeft geschonken.

In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) zijn daarom extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken. Nu zoals beschreven in de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 65) een deel van nieuwe aanlegprojecten door stikstof voorlopig tot stilstand komt, wordt het in stand houden van wat we hebben nog belangrijker. Daarom is het voornemen een beweging van nieuwe aanlegprojecten naar instandhouding te maken en daarmee middelen, maar ook capaciteit bij RWS, vrij te spelen voor instandhouding. Met deze middelen kunnen we werken aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit. Het streven is een groei van het productievolume te realiseren van € 2 miljard naar € 3 miljard per jaar voor de instandhouding van de RWS-netwerken in de periode tot 2030, waarvan € 0,8 miljard per jaar voor vervanging en renovatie van infrastructuur.<sup>1</sup> Ter vergelijking: in 2021 bedroeg de instandhoudingsproductie van RWS circa € 1,8 miljard. Van de middelen voor beheer en onderhoud tot en met 2030 zal meer dan de helft nodig zijn voor het hoofdwegennet, ongeveer een kwart voor het hoofdvaarwegennet en ongeveer een vijfde voor het hoofdwatersysteem. Met deze middelen kan RWS op termijn toewerken naar een veel hoger instandhoudingsvolume en dat ook vasthouden. We staan voor een grote klus en veel werk dat gedaan moet worden.

Zelfs met deze aanvullende middelen en capaciteit kunnen we nog niet al onze ambities nu realiseren. De groei van het productievolume wordt gemaximeerd door de hoeveelheid beschikbare arbeidskrachten en middelen. We moeten dus helaas ook nog inhoudelijke keuzes maken. Het is een ingewikkelde puzzel, waarbij we de beperkte capaciteit steeds zo doelmatig mogelijk inzetten om onze opgave te bereiken en stapsgewijs te werk zullen gegaan.

Zoals in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken<sup>2</sup> is toegelicht, worden drie uitgangspunten gehanteerd bij de nadere uitwerking van keuzes, namelijk een efficiënte en duurzame inzet, haalbaar en maakbaar, en een eerlijke verdeling van kosten. Het doel is om op alle netwerken de veiligheid te blijven bieden en toe te werken naar hoger niveau van voorspelbaarheid en beschikbaarheid. Hiermee zorgen we ervoor dat nu en in de toekomst onze wegen, vaarwegen en waterwerken goed te gebruiken zijn. Dit is de basis. Deze basis geeft ook voorspelbaarheid in de uitvoering, zowel voor marktpartijen als voor RWS.

Vastgesteld is waar een weg, vaarweg, spoorweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. In andere woorden: waarvoor ze bedoeld zijn, nu en in de toekomst. Daarbij hebben we gekeken naar vergelijkbare en consistente uitgangspunten voor de verschillende netwerken en deze beoordeeld op veiligheid, bereikbaarheid, beschikbaarheid en voorsortierend op innovaties. Veiligheid betekent dat we de waterveiligheid en de constructieve veiligheid van wegen en vaarwegen te allen tijde borgen. Denk bijvoorbeeld aan het beschermen van Nederland tegen hoogwater. Daarnaast zorgen we voor

---

<sup>1</sup> Dit is inclusief de middelen die nog op de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën gereserveerd staan, het overboeken van deze middelen is onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming van het kabinet.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 116.

verkeersveilige wegen en vaarwegen waarbij we de risico's voor gebruikers tot een aanvaardbaar niveau beperken. Zo heeft een weg belijning nodig en dienen sluizen en bruggen bediend te worden. Bij beschikbaarheid gaat het bijvoorbeeld over voldoende water en voldoende schoon (drink)water. Elk netwerk is hierin uniek.

In de navolgende toelichting wordt u meegenomen in wat dit betekent voor de drie RWS-netwerken, inclusief de uitdagingen die er spelen en tot welke voorgenomen keuzes dat noopt. In bijlage 1 wordt een verdere toelichting per netwerk gegeven.

Ook bij de instandhouding van het spoornetwerk wordt toegewerkt naar een hoger productievolume. Inclusief het onderhoud aan het hoofdspoorwegennet streven we op termijn zelfs naar een volumegroei tot € 5 miljard per jaar voor instandhouding van alle netwerken. Voor het spoornetwerk wordt een vergelijkbaar proces als voor de RWS-netwerken doorlopen, waarbij het bestaande, periodieke proces voor valideren van de budgetbehoefte wordt gevolgd. Ook bij deze exercitie is maakbaarheid een belangrijk vertrekpunt. ProRail is eind 2022 gestart met het in kaart brengen van de instandhoudingsbehoefte. De uitkomsten daarvan worden vanaf circa april 2023 tot en met najaar 2023 extern gevalideerd. Zo nodig zullen net als bij RWS besparingsopties uitgewerkt worden en eveneens extern gevalideerd worden. De uitkomst van dit proces wordt verwerkt in de Voorjaarsnota 2024. De uitkomsten van de validatie worden gebruikt bij de vaststelling van de nieuwe instandhoudingsprogrammering voor het spoor voor de periode vanaf 2026. Volgend jaar informeren we de Kamer hierover.

#### De basis van het hoofdwatersysteem

Het hoofdwatersysteem gaat over waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit. Het land wordt bijvoorbeeld met inspecties en regulier onderhoud van de zes stormvloedkeringen beschermd tegen hoog water. De doelen en normen die hiermee verband houden liggen veelal vast in wet- en regelgeving. In de Waterwet voor bijvoorbeeld stormvloedkeringen, de kustlijn, de keringen en de waterverdeling bij een eventueel watertekort. Ook is hierin de zorgplicht voor waterkeringen vastgelegd. De inzet is erop gericht om te voldoen aan de relevante Europese richtlijnen en de eisen die daarin worden gesteld. Het gaat om de Kaderrichtlijn Water (waterkwaliteit), Kaderrichtlijn Mariene Strategie (waterkwaliteit Noordzee) en de Vogel- en Habitatrictlijnen (met name waar RWS beheerder is van Natura 2000-gebieden). Verder wordt voldaan aan internationale verdragen (bijvoorbeeld voor rivieren).

De toekomstige grote uitdagingen voor het hoofdwatersysteem liggen in de effecten van klimaatverandering en het zorgen voor een goede waterkwaliteit. Voor de netwerken zijn water en bodem sturend, zoals aangegeven in de Kamerbrief<sup>3</sup> van 25 november 2022. Een aantal relevante punten uit deze brief zijn het voorkomen van afwenteling en het meer rekening houden met extremen.

Tegen de achtergrond van de uitgangspunten voor een basiskwaliteitsniveau zien we ruimte om de zandsuppleties te verminderen conform de Kamerbrief<sup>4</sup> van 16 november 2021. Hiermee blijft de kust voldoen aan de Basiskustlijn uit de Waterwet<sup>5</sup> en heeft dit geen negatief effect op de (kust)veiligheid.

<sup>3</sup> Kamerstukken 27 625 en 30 015, nr. 592.

<sup>4</sup> Kamerstuk 27 625, nr. 557.

<sup>5</sup> In 2032 zal deze afspraak worden geëvalueerd.

### *Nader onderzoek om op termijn doelmatigheid verder te verbeteren*

Water is een kostbaar goed. Klimaatverandering zal de beschikbaarheid van voldoende zoetwater van goede kwaliteit steeds meer onder druk zetten. Dat vergt bewust omgaan met toenemende schaarste en zuinig watergebruik. In lijn met de brief Water en bodem sturend voor de ruimtelijke inrichting<sup>6</sup> van 25 november 2022 willen we vormgeven aan het principe van «voorkomen van afwentelen». In die brief is aangekondigd dat we bekijken hoe het beleidsinstrument beprijzing op termijn het beste kan worden ingezet voor het toekomstbestendig maken van de drinkwatervoorziening, met waarborgen voor de betaalbaarheid. Ook is in die brief aangegeven dat waterkwaliteit en zoetwaterbeschikbaarheid inzet vragen. We zullen nader onderzoeken hoe we dit kunnen vormgeven. De uitkomsten hiervan zullen worden meegenomen in de integrale weging en eventuele bijsturing.

### De basis van het hoofdvaarwegennet

Goederenvervoer vormt een essentiële pijler onder de Nederlandse economie en levert ons welzijn en welvaart op. Het hoofdvaarwegennet is primair bedoeld om het goederenvervoer te ondersteunen. De meeste middelen zijn nodig om alle objecten die onderdeel uitmaken van het hoofdvaarwegennet – de vaarwegen, sluizen en over- en onderdoorgaande infrastructuur – in stand te houden. Zo wordt jaarlijks circa 7.000 kilometer aan toegangs- en vaargeulen op voldoende diepte gehouden door te baggeren en wordt ervoor gezorgd dat schepen door de ruim 130 sluisgolven kunnen passeren. Het goederenvervoer bij uitstek, en daarmee ook de binnenvaartsector, is daarnaast zeer gebaat bij betrouwbare en voorspelbare vaartijden. Naast instandhouding zal er een grote inspanning geleverd moeten worden om de voorspelde groei van het gebruik hand in hand te laten gaan met een afname van het aantal ongeplande stremmingen. Ongeplande stremmingen betekenen immers onvoorspelbaarheid voor de gebruikers.

In de Kamerbrief Toekomst Binnenvaart<sup>7</sup> die op 30 november jl. aan de Tweede Kamer is aangeboden, zijn de belangrijkste veranderingen, uitdagingen en kansen geschetst voor de binnenvaart. Deze richten zich op de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en het omgaan met klimaatverandering. Voor wat betreft de infrastructuur geldt dat we willen toewerken naar toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar. In de Kamerbrief *modal shift* aanpak<sup>8</sup> van 15 november jl. is de verwachte groei van het goederenvervoer en het groeipotentieel van de vaarwegen gepresenteerd. Om dit groeipotentieel te benutten en/of een *reverse modal shift*<sup>9</sup> te voorkomen, wordt ernaar toegewerkt om alle huidige vaarwegen optimaal te gaan onderhouden.

Door technologische ontwikkelingen als *smart shipping* en verdergaande digitalisering kan een deel van de systemen en voorzieningen ten behoeve van de informatieverstrekking en verkeersbegeleiding naar de toekomst toe waarschijnlijk minder worden aangeboden. Aanpassingen zullen afgestemd worden op de snelheid van de technologische ontwikkeling en de implementatie ervan bij de gebruikers. Ook wordt in het kader van droogte gekeken naar het ontwikkelen van klimaatadaptieve

<sup>6</sup> Kamerstukken 27 625 en 30 015, nr. 592.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 373.

<sup>8</sup> Kamerstuk 34 244, nr. 3.

<sup>9</sup> *Reverse modal shift*: dat goederen meer over de weg vervoerd gaan worden i.p.v. via spoor en water.

schepen met minder diepgang of andere vervoersconcepten, waardoor investeringen aan de infrastructuur minder groot zullen zijn.

De instandhoudingskosten van het hoofdvaarwegennet houden hoofdzakelijk verband met een aantal basiswerkzaamheden, zoals baggeren, oeveronderhoud en de instandhouding van overgaande bruggen. In deze werkzaamheden zijn niet veel keuzes te maken zonder gevolgen voor de robuustheid en de samenhang met andere netwerken. Om het areaal in stand te houden en bij een groeiend gebruik voorspelbaar te blijven, zal gezocht worden naar mogelijkheden om ook de kostenontwikkeling in de hand te houden. Zo wordt bekeken welke vaarwegtrajecten, gegeven de geschetste toekomstige ontwikkelingen ook, in aanmerking kunnen komen voor een aanpassing van bedienvensters. Er is nu overigens ook al sprake van gedifferentieerde bediening van objecten, onder andere sluisen en bruggen, per vaarwegtype. De economische functie van de vaarwegen voor zowel goederenvervoer als scheepbouw/jachtenbouw en recreatievaart blijft het uitgangspunt. Met de extra beschikbare financiële middelen verwachten we dat op termijn het aantal ongeplande stremingen kan worden teruggedrongen, waardoor de voorspelbaarheid met betrekking tot de beschikbaarheid van de vaarroutes groter wordt.

#### *Nader onderzoek om op termijn doelmatigheid verder te verbeteren*

Om de vaarwegen toekomstbestendig en betaalbaar te houden, is nader onderzoek nodig waar beperkingen mogelijk zijn om de doelen voor de binnenvaart structureel te kunnen behouden. Daartoe wordt onderzoek in gang gezet naar a) opwaardering/afwaardering van vaarwegen; b) de functie en een bijpassend onderhoudsregime oevers; c) het langetermijnverkeersmanagement; d) betaald gebruik van overnachtingsplaatsen voor de recreatievaart; en e) de veiligheidsaspecten bij een invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart. De uitkomsten hiervan zullen worden meegenomen in de integrale wegging en eventuele bijsturing.

#### De basis van het hoofdwegennet

Het hoofdwegennet heeft als primaire functie om personen- en goederenverkeer af te wikkelen. Daarvoor moeten de hoofdwegen beschikbaar zijn en voldoen aan wettelijke eisen voor veiligheid en leefbaarheid. Dat houdt onder meer in dat de wegen, viaducten, bruggen, tunnels en op- en afritten constructief veilig en berijdbaar zijn (bijvoorbeeld geen gaten in de weg) en worden onderhouden voor voertuigen met een maximale aslast van 10 ton en voor de snelheid waar de weg op is ontworpen. Op de bijna 7.500 kilometer snelweg – inclusief op- en afritten, tunnels en bruggen in het hele land – met belijning, vangrail, bebording, veilige bermen en verzorgingsplaatsen, worden voor de instandhouding ervan diverse werkzaamheden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om inspecties van het asfalt en het beton, (grote) vervangings- en renovatieprojecten en het vast onderhoud. Onder deze laatste vallen ook meer basale activiteiten als het vegen van de vluchtstroken, het reinigen van de bebording, het schoon maken van kolken en goten en het legen van afvalcontainers op verzorgingsplaatsen. Ook worden deze genoemde onderdelen hersteld of vervangen indien nodig.

Er wordt ook blijvend ingezet op veilige doorstroming: de weg zal, afhankelijk van de functie en het gebruik van de weg, uitgerust zijn met een pakket van voorzieningen en dienstverlening op en rond de weg voor een veilige doorstroming. Dit houdt bijvoorbeeld in dat incidenten binnen acceptabele tijden moeten kunnen worden opgelost en ongeplande storingen adequaat worden verholpen. Hiervoor blijft RWS samen met

bergers en weginspecteurs aan werken, waarbij de veiligheid van de wegwerkers wordt geborgd.

Door het intensieve gebruik en toenemende belasting van het hoofdwegennet, moeten we de komende jaren op veel plekken op het hoofdwegennet werken aan de instandhouding ervan. Deze werkzaamheden gaan helaas ook gepaard met meer hinder. We proberen deze hinder te beperken. Hierover wordt goed gecommuniceerd. Waar dit financieel doelmatig is, zullen de onderhoudswerkzaamheden aan de (snel)weg vaker dan nu het geval is overdag in korte tijd uitgevoerd worden («kort maar hevig») in plaats van vele nachtelijke en weekeindafsluitingen.

Met extra middelen en capaciteit nemen de onderhoudswerkzaamheden toe. Maar we zijn toch genoodzaakt keuzes te maken om budget en prestaties meer in evenwicht te brengen en de voorspelbaarheid te vergroten. Waar het bij werkzaamheden om voorspelbare, geplande stremmingen en hinder gaat, leiden storingen en onderhoudsachterstanden tot ongeplande stremmingen en vergroot dit de hinder én de onvoorspelbaarheid. Naast de basale instandhouding van het netwerk is het doel die ongeplande stremmingen terug te dringen. Om dit te bereiken én ook de instandhouding voor de toekomst betaalbaar te houden, moet er financieel ook ruimte gecreëerd worden. De keuzes die we maken zijn lastig en zijn niet zonder gevolgen. Alles overwegende, voorzie ik de volgende maatregelen:

- *Routeinformatie, toeritdosering en bebording.* Het gebruik van het wegennetwerk is sterk onderhevig aan veranderingen, die vooral door de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen worden ingegeven. Voertuigen zullen de komende jaren in toenemende mate slim en (deels) zelfrijdend worden. Veel weggebruikers hebben inmiddels de beschikking over navigatie(apps) met verkeersinformatie. Hierdoor worden de fysieke voorzieningen op en langs de weg zoals de digitale borden met routeinformatie (DRIP's) langzamerhand overbodig. In lijn met het tempo waarin alternatieven beschikbaar komen voor automobilisten, worden deze voorzieningen afgeschaald, zoals eerder ook met de praatpalen is gebeurd. In de komende jaren zullen we daarom toewerken naar een herontwerp van het verkeersmanagement. Ook gaan we naar niet meer bebording plaatsen dan wettelijk verplicht is, omdat weggebruikers in hun routekeuze steeds meer gestuurd worden door navigatieapps. Ook worden installaties uitgedund die de hoeveelheid voertuigen doseren die de snelweg opkomen (TDI's), waarbij deze grotendeels op termijn uit het wegbeeld verdwijnen. De consequenties voor de doorstroming en de weggebruikers zijn naar verwachting beperkt.
- *Handhaving overbelading.* Overbelading zorgt voor extra slijtage. Strengere handhaving op overbelading van vrachtwagens wordt verder verkend en er zal terughoudend worden omgegaan met het verlenen van ontheffingen voor vrachtverkeer met hogere aslasten dan 10 ton.
- *Groenbeheer en zwerfafval.* Werkzaamheden in het kader van groenbeheer die niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid van de constructie en de weggebruiker worden afgeschaald. Het verwijderen van graffiti op onder andere viaducten en geluidschermen en het opruimen van zwerfafval in de berm vallen hier ook onder. Een deel van deze werkzaamheden werd de afgelopen jaren al niet uitgevoerd als gevolg van toepassing van de eerder in deze brief genoemde verdringingsreeks. Het beeld van het groen langs de weg kan daardoor veranderen. Er loopt ook een onderzoek naar «verzorgingsplaats van de toekomst», waarbij een heroriëntatie is op de inrichting en instandhouding van de verzorgingsplaatsen. De wettelijke verplichtingen rondom natuur waaronder soortenbescherming blijven onderdeel

van het beheer- en onderhoudsregime, evenals het opruimen van zwerfafval op verzorgingsplaatsen. Ter vergelijking: ook andere wegbeheerders, zoals veel provincies, zijn gestopt met het zelf schoonmaken parkeerplekken langs de wegen.

- *Verlichting.* Verlichting draagt in zijn algemeenheid bij aan rijcomfort, beleving en situationeel aan verkeersveiligheid. Verlichting is noodzakelijk op plekken waar sprake is van rijtaakverzwarende omstandigheden en bij complexe verkeerssituaties zoals bij knooppunten en op- en afritten. Verlichting is een gewaardeerde voorziening, maar is eveneens kostbaar. Daarom zal worden toegewerkt naar meer maatwerk, waarin we verlichting verminderen op plekken waar het vooral bijdraagt aan het rijcomfort en slechts beperkt aan de veiligheid. Vanzelfsprekend wordt alle benodigde verlichting op de reguliere vervangingstermijn vervangen door energiezuinige led-verlichting.

#### *Nader onderzoek om op termijn doelmatigheid verder te verbeteren*

Met de toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen en veranderingen in mobiliteit én om de basis op orde te houden, worden de komende jaren onderzoeken uitgevoerd die zich richten op onder andere a) de ontwerp-specificaties en kwaliteitsnormeringen van (auto)snelwegen; b) de interactie met data-informatie en in-car technologieën; en c) het herontwerp verkeersmanagement. IenW gaat vanuit de insteek eerlijke verdeling van de kosten het gesprek aan met betrokkenen en belanghebbenden (bijvoorbeeld handhaving aslasten, groenbeheer bermen en verzorgingsplaatsen) en effecten onderzoeken van het afstoten en/of overdragen van (instandhouding van) areaal. In de Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilité<sup>10</sup> onderzoeken we hoe het wegennet in 2050 eruit kan komen te zien en welke optimalisaties daarbij mogelijk zijn. De uitkomsten hiervan zullen meegenomen worden in de monitoring en eventuele bijsturing.

#### Generieke maatregelen

Naast de geschetste prioriteiten per netwerken en bijbehorende maatregelen zijn er ook generieke maatregelen die worden ingezet. Binnen het budget voor onderzoek en innovaties zal een heroverweging en selectie worden gemaakt op welke onderzoeken en innovaties RWS zich de komende periode zal richten. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen activiteiten gericht op verbeteringen in het efficiënt in stand houden op het basiskwaliteitsniveau, ontwikkelingen waar we als IenW een voortrekkersrol in willen vervullen. In een latere fase kunnen eventueel aanpassingen plaatsvinden gegeven de kaders van personele capaciteit en middelen. Daarnaast doen we onderzoek naar eventuele vervolgstappen en aanpassingen. Als dit leidt tot voorstellen tot aanpassing dan zal dit opnieuw worden gewogen, waar de Kamer uiteraard in wordt gekend.

#### Naast het *wat* is ook het *hoe* van groot belang

Dit alles vraagt een grote inspanning van RWS. Het verhogen van de productie zal onder meer samen moeten gaan met een verbetering van het assetmanagement. Dat terwijl er de komende jaren sprake is van een krappe arbeidsmarkt. Met de juiste waarborgen en maatregelen is er vertrouwen in dat de voorgenomen productiegroei behaald kan worden. Binnen het ministerie vindt intensieve dialoog plaats met RWS om realisme in de ambities te waarborgen.

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 387.

Om RWS maximaal te ondersteunen in het realiseren van deze groei, wordt de sturing verder geoptimaliseerd. De huidige aansturing wordt gekenmerkt door een tweejarige horizon en een hard onderscheid naar de werksoorten exploitatie, onderhoud en vernieuwing. In de nieuwe aansturing zal er sprake zijn van één integrale achtjarige opdracht voor alle instandhoudingswerkzaamheden van RWS.

Een achtjarige voortrollende opdracht in combinatie met verdere optimalisatie van de agentschapssturing, maakt het mogelijk om meer efficiëntievoordelen te realiseren. RWS wordt hierdoor beter in staat gesteld om kostenvoordelen efficiënt over de gehele levenscyclus te behalen, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten. Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen vanuit het Ontwikkelplan Assetmanagement<sup>11</sup> en Transitie vitale Infrasector<sup>12</sup> zichtbaar worden. Deze maatregelen moeten leiden tot betere areaalinformatie en een blijvend goede samenwerking met de markt met effectieve contractvormen.

Bovenstaande punten rond het beschikbare budget, krapte op de arbeidsmarkt en de optimalisatiemogelijkheden zijn meegenomen in het totaalplaatje van wat we minimaal noodzakelijk achten en waarvan lenW ook het vertrouwen heeft dat we – met de in deze brief genoemde maatregelen – in staat zullen zijn om dit tot stand te brengen. Ook met de ingezette beweging zal er echter sprake zijn van onzekerheden. Het moet nog duidelijk worden in welke mate de efficiëntie in de keten zijn doorwerking zal hebben. De verwachting van RWS is dat achterstanden op de netwerken de eerste jaren nog oplopen, mede als gevolg van de gefaseerde ingroei van de maatregelen. Realisme noopt ons ook tot een vervanging- en renovatieprogramma dat bescheidener is dan we op basis van het *prognose rapport vervanging en renovatie* idealiter zouden hanteren. Alle maatregelen worden gevalideerd en zorgvuldig gemonitord. Daarbij wordt continu gezocht naar de balans tussen wat nodig is en wat maakbaar is. Indien er aanleiding toe is, zal er bijsturing plaatsvinden. Mochten er additionele maatregelen nodig blijken te zijn, dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt om binnen de kaders te blijven – zowel wat betreft financiële middelen als capaciteit. De uitkomsten van de validatie wordt naar verwachting eind 2023 aan de Kamer gezonden.

#### Basiskwaliteitsniveau netwerken van RWS

Met de geschetste richting en de voorgenomen concrete keuzes per netwerk tekent zich een consistent basiskwaliteitsniveau voor de drie RWS-netwerken af. Met het basiskwaliteitsniveau werken we toe naar een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau op de nieuwe basiskwaliteit. Zo bieden we in het hele land een toekomstvast fundament, dat zekerheid geeft aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding en aanleg. Bij het maken van de programmering van onze werkzaamheden gaan we uit van dit maximum en maken we binnen de totale opgave keuzes die de meest doelmatige inzet van die beperkte capaciteit garanderen.

#### Samen werken aan en naar de toekomst

De komende jaren zetten we maximaal in op behoud van onze wegen, vaarwegen en waterwerken en programmeren we ons werk acht jaar vooruit voor meer zekerheid en betrouwbaardere netwerken voor

<sup>11</sup> Kamerstuk 35 925 A, nr. 80.

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 114.



gebruikers, marktpartijen en uitvoerders. Door het onderhoud van de infrastructuur op orde te brengen worden de netwerken voorspelbaarder in de toekomst, beter beschikbaar en weten gebruikers waar ze op mogen rekenen. Zo houden we Nederland goed bereikbaar. Wel zal dit langere tijd in beslag nemen en de huidige regeringsperiode ruim overstijgen. De hoeveelheid aan werk en activiteiten die we kunnen uitvoeren – samen met de ontwikkelsnelheid van nieuwe technologieën – bepaalt de snelheid waarmee het nieuwe basiskwaliteitsniveau kan worden bereikt.

We zetten maximaal in op instandhouding en het verbeteren van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van de netwerken. Waarbij de basis meer op orde wordt gebracht en we zetten in op wat wél kan, ondanks de beperkingen gerelateerd aan maakbaarheid, stikstof en budgetten.

De effecten van deze extra instandhoudingsinspanning zijn niet morgen zichtbaar. De groei in productievolume vraagt aanpassing in de uitvoering in verband met lopende langjarige (prestatie)contracten en daarmee de hele keten die betrokken is. Op korte termijn zal de omvang van uitgesteld onderhoud daarom ook niet afnemen. Ultimo 2022 bedroegen de achterstanden circa € 1,8 miljard.<sup>13</sup> Binnen de nieuwe contouren van het nieuwe basiskwaliteitsniveau, de maakbaarheid en de budgetgroei na toevoeging van de middelen uit het coalitieakkoord zal RWS werken aan de beheersing hiervan en we zullen de ontwikkeling blijven monitoren.

Na het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 30 maart a.s. zullen de gesprekken met stakeholders en gebruikers worden ingezet. Dit zal plaatsvinden bij de reguliere gespreksmomenten. Zij worden betrokken bij de verdere implementatie en bij de genoemde uit te voeren onderzoeken. Parallel zal RWS het nu voorliggende basiskwaliteitsniveau bekijken, zodat het later dit jaar kan worden gevalideerd.

De budgettaire verwerking van de lijn in deze Kamerbrief is onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming en zal op basis daarvan plaatsvinden in de begroting 2024, waarin tevens zal worden weergegeven in welk tempo naar de groei toegewerkt zal kunnen worden. Daarbij wordt ook de afweging meegenomen om middelen en capaciteit van aanleg naar instandhouding te schuiven. Zie hiervoor ook de Kamerbrief Vooruitblik MIRT 2023.

#### Tot slot

De voorgenomen inzet van de middelen in het Mobiliteitsfonds zijn door de ingrijpende exogene ontwikkelingen anders dan in de afgelopen jaren. Niettemin hechten we eraan te benadrukken dat we alle beschikbare middelen, inclusief de forse toevoeging uit het coalitieakkoord aan instandhouding, zo doelgericht en realistisch mogelijk tot (snelle) besteding willen laten komen. De komende periode richten we ons erop om met de middelen die we ter beschikking hebben de grote onderhoudsbeurt om onze infrastructuur weer voor decennia op peil te brengen en met grote prioriteit aan te pakken. Helder is dat we keuzes hebben moeten maken, het basiskwaliteitsniveau een verantwoorde basis is en dat niet alles kan. De komende periode zullen we voortdurend balans aanbrengen tussen wat nodig, maakbaar en mogelijk is.

Onze infrastructuur verbindt ons en zorgt ervoor dat we naar ons werk, school, familie en de sportclub kunnen. Ook brengt het de boodschappen in de supermarkt en zorgt het dat goederen kunnen worden getransporteerd vanuit onze havens. En zorgt het voor bereikbaarheid over het water

<sup>13</sup> Hierover wordt de Kamer in mei nader geïnformeerd via de jaarverslagen van IenW.

en waterveiligheid in een tijd van veranderend klimaat met erg natte en zeer droge periodes. En voor voldoende drinkwater van goede kwaliteit. Ze vormen de basis van een mooi en gezond land, en daarom zetten we alles op alles om deze stabiel en robuust aan te kunnen bieden aan de gebruikers.

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