

Datum: 25 mei 2021
Ons kenmerk: 2105-55960/RHe
Uw kenmerk:

Behandeld door: Ruben Heezen
Telefoon: +31 (0)6 215 548 22
E-mail: r.heezen@bouwendnederland.nl

Betreft: Opraken budgetten infrastructuur

Geachte mevrouw/heer,

In aanloop naar het commissiedebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 16 juni aanstaande willen wij, de infracoalitie bestaande uit Koninklijke Bouwend Nederland, Techniek Nederland, MKB Infra, Cumela, Vereniging van Waterbouwers en Koninklijke NLIingenieurs, graag een aantal zaken onder uw aandacht brengen.

Veel bruggen, vaarwegen, sluizen en andere vitale onderdelen in de Nederlandse infrastructuur zijn dringend aan onderhoud of vervanging toe. Veel werkzaamheden liggen echter stil en nieuwe infraprojecten komen niet van de grond. Er is structureel te weinig geld om de Nederlandse infrastructuur op Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig te maken en te houden. Om investierend de crisis uit te komen, snelle verduurzaming mogelijk te maken en te zorgen voor een hoogwaardige en toekomstbestendige digitale-, energie-, OV-, fiets-, water- en weginfrastructuur zijn extra investeringen van 3 miljard euro per jaar noodzakelijk en moet er een structurele oplossing komen voor ruimtelijke knelpunten en de stikstofproblematiek.

Tekorten Rijkswaterstaat

In 2021 is er geen geld meer beschikbaar bij Rijkswaterstaat onder andere voor nieuwe beheer- en onderhoudscontracten. Dit betekent dat er geen verplichtingen meer kunnen worden aangegaan die tot betalingen in 2021 leiden. Rijkswaterstaat concludeert echter zelf in het rapport '[Instandhouding infrastructuur](#)' dat 'de instandhoudingsopgave de aandacht blijft vragen' en dat 'de voorheen goed functionerende infrastructuur op leeftijd raakt' en 'mede door steeds intensiever en zwaarder gebruik slijtageverschijnselen vertoont'. Te weinig investeren in (water)infrastructuur leidt tot:

- Onveilige situaties. Bruggen en sluizen moeten gesloten worden waardoor omwegen en overbodige vertragingen ontstaan. In 2019 concludeerde de [Algemene Rekenkamer](#) al dat het aantal stremmingen bij vaarwegen is verviervoudigd vanwege gebrek aan onderhoud aan bruggen en sluizen.
- Hoge kosten later. Achterstallig onderhoud zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de infrastructuur waardoor (vaak met spoed) hele dure en grootschalige maatregelen nodig zijn. In 2016 moest de [Merwedebrug](#) acuut worden gesloten toen gebreken aan het licht kwamen. TLN heeft aangegeven in een brief aan de Tweede Kamer dat sluiting van een dergelijke cruciale verbinding de transportsector alleen al 5 miljoen euro per dag kost.
- Hogere duurzaamheidsinvesteringen. Om de uitdagingen die de klimaatveranderingen met zich meebrengen aan te kunnen aanpakken, moet tijdig geïnvesteerd worden in het op orde krijgen en houden van de waterhuishouding in Nederland. Waterveiligheid is essentieel voor de Nederlandse economie en vraagt voldoende aandacht en investeringen in (bestaande) waterinfrastructuur. Onderzoek van [Sweco](#) laat zien dat wachten leidt tot hogere kosten in de toekomst.

Zowel onderzoek van bureau [Horvat](#) in opdracht van Rijkswaterstaat als onderzoek van [PWC](#) in opdracht van het ministerie van IenW geven aan dat de kosten voor de instandhouding van de Rijksinfrastructuur de komende jaren verder oplopen. Voor de periode 2022 en daarna verwacht de [minister](#) op basis van de

onderzoeken een tekort op het instandhouden van de Rijksnetwerken van 1 miljard tot 1.4 miljard euro per jaar. Er zal dus structureel extra geld beschikbaar gesteld moeten worden voor Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie van weg- en waterinfrastructuur.

Structurele oplossing stikstofproblematiek

Vanwege de stikstofproblematiek zijn er alleen al bij Rijkswaterstaat 9 aanlegprojecten 'on hold' gezet met een totale contractwaarde van circa 1.4 miljard euro. Denk hierbij aan de A1/A28 knooppunt Hoevelaken, de Ring Utrecht en de A4 Haaglanden-N14. Er is een flink aantal andere projecten waar de voorbereidingen door gaan maar waarvan bekend is dat de stikstofproblemen niet opgelost zijn die daardoor waarschijnlijk niet uitgevoerd kunnen worden, zoals de verbreding van de A58. Eenzelfde probleem zien we terug bij de voorbereiding en realisatie van nieuwe infrastructuur op decentraal niveau voor bijvoorbeeld de ontsluiting van (grootschalige) nieuwbouwlocaties.

Om uit de stikstofimpasse te komen hebben natuurpartijen, boeren, ondernemers en bouwers een voorstel gepresenteerd voor een aanpak die de vermindering van de uitstoot van stikstof stevig versnelt, de natuur versterkt, boeren toekomst biedt en weer ruimte schept voor nieuwe economische ontwikkelingen. Wij roepen u op dit [maatregelenpakket](#) over te nemen en samen met ons uit de stikstofcrisis te geraken. Zo maken we met elkaar economische ontwikkeling weer mogelijk en trekken we infrastructuurprojecten uit het slop.

Benarde financiële positie gemeenten

Niet alleen de Rijksinfra, maar ook de gemeentelijke infra heeft een onderhoudsbeurt nodig. Gemeenten hebben op dit moment noch de middelen noch de mensen om dat goed te kunnen doen. De afgelopen jaren is de financiële positie van gemeenten steeds penibeler geworden. Uit onderzoek van [BDO](#) blijkt dat acht op de tien gemeenten een tekort verwachten over 2021. [Berenschot](#) heeft becijferd dat, bij gemeenten in Zuid-Holland, de investeringen in infrastructuur vanaf 2015 20% tot 25% zijn terug gelopen als gevolg van uitgaven die gemeenten moeten doen in het sociaal domein. Dit leidt tot een globale inschatting van 1 miljard euro aan krimp op de gemeentelijke inframarkt. De benarde financiële positie van gemeenten heeft niet alleen directe gevolgen voor de onderhoud, renovatie en vervangingsopgave van (water)infrastructuur maar ook voor de nieuwe aanleg ten behoeve van de ontsluiting van nieuwbouwwijken.

Ook gezien de ambitie om 1 miljoen toekomstbestendige woningen te bouwen tot 2030 is het van belang om in overleg met decentrale overheden en de sector te kijken naar oplossingen om de investeringen in gemeentelijke infra op peil te houden. Helder is dat om zowel de tekorten in te lopen als tijdig voldoende investeringen te kunnen doen een structurele investering van 1.6 miljard nodig is voor gemeenten. Dit zou op een dussdanige manier vorm gegeven kunnen worden dat 1 miljard via [NOVI-gelden](#) wordt ontsloten zodat voorzien wordt in de benodigde kosten voor bovenplanse infrastructuur en er een intensivering plaatsvindt van 600 miljoen structureel via het Gemeentefonds (op basis van de ombuigings- en intensiveringslijsten) om gemeenten te compenseren in de kostenontwikkeling.

Gevolgen voor de infrasector

De krimp van 2.8 miljard euro die dreigt voor de infrasector staat gelijk aan 16.500 arbeidsjaren. Dat terwijl de infrasector juist nu een grote bijdrage kan leveren aan het economisch herstel van Nederland. Niet alleen zorgen we samen voor hoogwaardige infrastructuur en een goed bereikbaar en waterrobuust Nederland ook levert elke euro geïnvesteerd in infrastructuur drie euro op aan economische activiteit.

In aanloop naar het commissiedebat MIRT gaan we uiteraard graag met u in gesprek om een nadere toelichting te geven op het bovenstaande.

Hoogachtend, namens de infracoalitie,



Maxime Verhagen
Koninklijke Bouwend Nederland



Hendrik Postma
Vereniging van Waterbouwers



Doekle Terpstra
Techniek Nederland



Carla Moonen
Koninklijke NL Ingenieurs



Wim van Mourik
Cumela



Philip van Nieuwenhuizen
MKB Infra