

Vergaderjaar 2023–2024

31 409

Zee- en binnenvaart

33 009

Innovatiebeleid

Nr. 463

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 augustus 2024

Met deze brief beantwoord ik uw verzoek om een reactie op de brief van Federation Support namens NMT, met betrekking tot bereikbaarheid van de maritieme maakindustrie en instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken.

In de brief van Federation Support en het bijgevoegde position paper vraagt de maritieme maakindustrie om betrokken te worden bij de afweging en planning van de instandhoudingsprojecten en rekening te houden met de belangen van de sector.

De maritieme maakindustrie is van grote waarde voor Nederland, zowel vanwege de economische bijdrage als voor de werkgelegenheid. Daarnaast heeft de sector ook een grote strategische waarde, bijvoorbeeld om de Nederlandse vitale infrastructuur te beschermen en onze voeten droog te houden bij overstromingen. Dit wordt erkend in de sectoragenda Maritieme Maakindustrie, waarbij de overheid en sector samen optrekken.

Ik vind het dan ook van groot belang om samen met de sector de goede randvoorwaarden (waaronder bereikbaarheid) te creëren om het succes vast te houden.

Tegelijkertijd is de huidige infrastructuur op leeftijd en wordt die intensief gebruikt. Daarmee is de enorme instandhoudingsopgave van onze netwerken een gegeven. Niet alleen Rijkswaterstaat, maar ook Prorail en praktisch alle andere infrastructuurbeheerders zullen de komende jaren groot onderhoud en vernieuwingen aan de infrastructuur uitvoeren.

RWS en Prorail werken landelijk aan meerjarenplanningen, die regionaal verder worden ingevuld. Op basis van de landelijke en regionale programmering vindt vervolgens de nadere uitwerking van de individuele projecten plaats. Daarbij spelen de omgevingsmanagers een belangrijke rol. Zij moeten tijdig de belangen van de verschillende stakeholders

meenemen. Altijd in overleg ontwikkelen zij een pakket maatregelen om de hinder voor de betrokkenen te beperken. De belangen van de maritieme maakindustrie en scheepvaart horen hier integraal bij.

De afstemming van al die werken is een complexe puzzel. In die puzzel komen de beschikbaarheid van tijdslots, het voorkomen van samenloop van verschillende werkzaamheden en beschikbaarheid van (bouw)capaciteit in de markt samen. De randvoorwaarden daarbij zijn veiligheid (zowel van de infrastructuur zelf als van de gebruikers en de medewerkers in de uitvoering) en de doelen voor doorstroming, bereikbaarheid en beperken van hinder.

De hinderaanpak van RWS is er op gericht om de hinder voor alle betrokkenen zoveel als mogelijk te voorkomen. De mogelijkheden daarvoor zijn afhankelijk van de specifieke geografische situatie en het type werkzaamheden dat moet worden uitgevoerd. Afhankelijk van de situatie en mate van hinder zal worden gezocht naar maatwerkoplossingen.

NMT pleit naast onderhoud en exploitatie ook voor vernieuwing van onze infrastructuur. Daar waar mogelijk gebeurt dat ook. Ieder voorstel hiertoe wordt op zijn merites beoordeeld en zal moeten passen in het beschikbare budget en binnen de gestelde tijd. Omdat we zeer veel kunstwerken in ons areaal hebben die allemaal op afzienbare tijd het einde van de technische levensduur bereiken zal de ruimte voor veel veranderingen/verruiming beperkt zijn.

Het volume van de instandhoudingsopgave van RWS gaat de komende jaren fors stijgen. Hinder zal daarbij onvermijdelijk zijn. Door slim te plannen, slim te bouwen en het stimuleren van slim reizen probeert RWS de hinder te beperken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener