

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3141

Vragen van het lid **Geurts** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het alarm rond het beheer en onderhoud van wegen* (ingezonden 25 mei 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 juni 2021).

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Alarm Bouwend Nederland, Belgische gatenweg dreigt»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u aangeven of het klopt dat het geld op is voor nieuwe opdrachten voor beheer en onderhoud van weg- en waterbouw en hierdoor 17.000 banen op de tocht staan? Zo ja, wat is hiervan de reden? Zo nee, wat klopt er niet?

#### Antwoord 2

Nee, het geld voor nieuwe opdrachten is niet op. RWS kan uiteraard voor 2021 nog verplichtingen aangaan. Het beschikbare budget in de begroting voor beheer en onderhoud is voor 2021 hoger dan de voorgaande jaren. Met een centrale toets op de verplichtingen zorgt RWS dat ze binnen het kader van de begroting blijft. Nu in 2021–2023 juist meer budget voor onderhoud beschikbaar is dan in voorgaande jaren herkent RWS niet dat 17.000 banen op de tocht zouden staan.

#### Vraag 3

Hoe kijkt u aan tegen het voorstel van Bouwend Nederland dat de schotten tussen de verschillende potten moeten worden weggehaald om zo de sector aan de gaten te houden en onderhoud niet uit te stellen?

<sup>1</sup> Telegraaf, 21-5-2021, <https://www.telegraaf.nl/financieel/636811254/alarm-bouwend-nederland-belgische-gatenweg-dreigt>

### Antwoord 3

Het heeft grote consequenties om budget dat bestemd is voor nieuwe (aanleg)projecten, in te zetten om de budgettaire spanning bij beheer en onderhoud op te vangen. Het inzetten van deze gelden bij projecten die reeds in realisatie zijn, betekent dat deze projecten daadwerkelijk moeten worden gestopt. Los van de kapitaalvernietiging die dat met zich meebrengt, is dat veelal niet mogelijk vanwege de juridische en/of bestuurlijke afspraken die aan deze projecten ten grondslag liggen. In het bestuurlijk overleg MIRT zijn over deze projecten met de decentrale overheden bestuurlijke afspraken gemaakt, denk hierbij bijvoorbeeld aan Kornwerderzand en de A50 Bankhoef-Paalgraven. Deze zijn daarna in het Nota overleg MIRT met uw Kamer besproken. Dat geldt ook voor aanlegprojecten die weliswaar nog niet juridisch en/of bestuurlijk zijn geëncmitteerd, maar in een eerder stadium verkeren. In de spelregels MIRT is bepaald dat om deze projecten door te kunnen zetten 75% van het benodigde budget beschikbaar moet zijn. Demografische ontwikkelingen (zoals de Nederlandse bevolking die in 2040 groeit naar 19 miljoen inwoners) en de economische ontwikkeling leiden tot een stevige groei aan mobiliteit en bereikbaarheidsvragen die om oplossingen vragen. Voor verschillende nieuwe aanlegprojecten die moeten beschermen tegen water op de langere termijn geldt eenzelfde noodzaak.

### Vraag 4

Kunt u aangeven wat voor soort onderhoud met onmiddellijke ingang is stopgezet dat goed is voor 450 miljoen euro per jaar en kunt u hierbij aangeven op projectniveau om welk onderhoud het precies gaat?

### Antwoord 4

Deze stellingen in het krantenartikel zijn niet juist. Er is geen werk met onmiddellijke ingang stopgezet. Het beheer en onderhoud aan het areaal van RWS gaat regulier door.

### Vraag 5

Hoe kijkt u aan tegen de situaties dat de Haringvlietbrug niet meer open kan door achterstallig onderhoud en eerder bijvoorbeeld de Merwedeburg dicht ging omdat deze niet meer veilig zou zijn? Ziet u een structureel probleem ontstaan?

### Antwoord 5

Het is vervelend als er storingen ontstaan en mensen daar hinder door ondervinden. Om het benodigde kwaliteitsniveau voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland vast te houden zal een steeds groter deel van de fondsen besteed moeten worden aan de instandhouding van de netwerken. Om de veiligheid te borgen investeert RWS in constructieve maatregelen en indien nodig in andere beheersmaatregelen. Die opgave is een forse taak die de komende decennia veel aandacht vraagt. De afgelopen jaren heb ik samen met de Staatssecretaris uw Kamer geïnformeerd over de toenemende instandhoudingsopgave. Parallel aan deze Kamerbrief wordt uw Kamer per separate brief geïnformeerd over de laatste stand van zaken.

### Vraag 6

Kunt u aangeven of het klopt dat provincies en gemeenten stevig bezuinigen op onderhoud van hun wegen en kades? Zo ja, hoe groot zijn deze bezuinigen ongeveer?

### Vraag 7

Hoe kijkt u aan tegen het onderzoek van EenVandaag in samenwerking met de VNG «Gemeenten in problemen door coronacrisis» uit mei 2020 dat 41% van de gemeenten verwacht dat zij (verder) zal moeten bezuinigen op wegen en fietspaden?<sup>2</sup>

<sup>2</sup> [https://eenvandaag.assets.avrotros.nl/user\\_upload/PDF/Onderzoek%20EenVandaag%20Gemeenten%20in%20problemen%20door%20corona.pdf](https://eenvandaag.assets.avrotros.nl/user_upload/PDF/Onderzoek%20EenVandaag%20Gemeenten%20in%20problemen%20door%20corona.pdf)

Antwoord 6 en 7

De decentrale overheden hebben een zelfstandige verantwoordelijkheid voor de infrastructuur in hun beheer. De afwegingen die zij hierbij maken zijn aan de gemeenten en provincies.

Voor verbeteringen van de infrastructuur of betere benutting van de infrastructuur zijn er diverse gezamenlijke programma's en kunnen decentrale overheden een beroep doen op specifieke regelingen van I&W, bijvoorbeeld ten aanzien van digitalisering of op het terrein van verkeersveiligheid. Met betrekking tot het door u aangehaalde onderzoek van Eén Vandaag, merk ik op dat het kabinet met medeoverheden afspraken heeft gemaakt over compensatie van de extra kosten en inkomstenderving als gevolg van corona, zo is voor 2020 ruim € 1,8 mld. beschikbaar gesteld (35 420, nr.207).

Vraag 8

Kunt u aangeven of u een land voorziet dat steeds meer achter de feiten aan gaat lopen rond onderhoud en beheer van de infrastructuur? Zo ja, wat wilt u daar aan gaan doen?

Antwoord 8

Met de eerdere brieven over instandhouding is gemeld dat een steeds groter deel van de fondsen besteed zal moeten worden aan de instandhouding van onze netwerken. Dit heeft enerzijds te maken met de leeftijd van de infrastructuur: sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van onze infrastructuur aangelegd. Bij het onderhoud komen soms nieuwe feiten naar voren, zoals chroom-6 of een slechtere staat dan verwacht, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast wordt de mobiliteitsopgave groter en complexer door (autonome) ontwikkelingen zoals klimaatverandering en bodemerrosie. En we stellen andere en hogere eisen aan de infrastructuur. Cybersecurity en de wens om duurzaam en circulair te bouwen, leiden ook tot extra opgaven. Met de uitkomsten van de validaties en de extra kosten die worden voorzien is op verschillende momenten besloten om geld naar voren te halen, zo is uw Kamer eind 2020 geïnformeerd over het besluit om zowel in 2022 als in 2023 budget naar voren te halen om versneld onderhoudsmaatregelen uit te kunnen voeren. Per jaar is € 350 mln. aan budget naar voren gehaald. Het streven is om voor 2022 en 2023 nog meer budget in te zetten voor instandhouding, in aanvulling op de kasschuiven die reeds eerder zijn doorgevoerd. Dit wordt op Prinsjesdag in de ontwerpbegroting zichtbaar. Voor de periode na 2023 zal het nieuwe Kabinet een nadere afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken.

Vraag 9

Bent u bereid om in samenwerking met provincies en gemeenten een actieplan op te stellen om ervoor te zorgen dat een inhaalslag wordt gemaakt rond beheer en onderhoud van de Nederlandse infrastructuur?

Antwoord 9

Iedere overheid heeft zijn eigen taken en verantwoordelijkheden. Uiteraard trekken we samen zeer goed op om van elkaar te leren en waar mogelijk werkzaamheden af te stemmen of te combineren.