

Vergaderjaar 2017–2018

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 95

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 januari 2018

Nederland staat voor de grote uitdaging om het komende decennium de bereikbaarheid op peil te houden. De economie trekt aan, waardoor er meer gereisd en vervoerd wordt. Als gevolg daarvan staat de mobiliteit onder druk. Ik ga niet alleen extra investeren in de uitbreiding van onze infrastructuur maar pak ook de opgave om de bestaande infrastructuur te verjongen, te vernieuwen en te verduurzamen voortvarend op. Met deze brief licht ik u in over deze opgave en mijn inzet om de bestaande infrastructuur op te waarderen.

De investering in de bestaande infrastructuur is van belang om de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de netwerken te kunnen blijven garanderen. Uitval en storingen leiden tot maatschappelijke hinder en economische schade. Door de groei van de mobiliteit neemt de impact hiervan toe. Investeren in de bestaande infrastructuur is daarmee naast aanleg van nieuwe wegen bijzonder effectief en verdient naar mijn mening ook meer aandacht en waardering.

De Nederlandse infrastructuur scoort hoog in internationale vergelijkingen¹. Het belang van adequaat beheer en onderhoud is groot omdat een steeds groter deel van de infrastructuur op leeftijd begint te raken. Veel bruggen en tunnels zijn aangelegd vanaf de jaren '50. De objecten en de gebruikte ICT naderen het eind van hun levensduur.

De toenemende leeftijd van de objecten zorgt er voor dat de kans op storingen toeneemt. Deze kunnen leiden tot hinder voor de gebruikers. De aanvullende en veelal ongeplande reparaties die hiervan het gevolg zijn zorgen ook weer voor hinder. Daarnaast is de intensiteit van het verkeer toegenomen en is het vrachtverkeer zwaarder geworden. Dit leidt tot een

¹ *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, World Economic Forum*

hogere belasting van de infrastructuur dan bij de bouw kon worden voorzien en zorgt ervoor dat renovaties of vervangingen eerder moeten worden uitgevoerd.

Met het Programma Vervanging en Renovatie zorgen we samen met het reguliere onderhoud voor een blijvende hoge kwaliteit van onze netwerken. Gezien de omvang van de opgave is er de komende jaren een flinke toename van het budget nodig om de bestaande infrastructuur aan te pakken. De financiële omvang van het programma VenR neemt daarom toe van gemiddeld circa € 150 mln. per jaar in de periode tot 2020 tot een verwacht volume van ruim € 350 mln. per jaar voor de periode vanaf 2020. Deels betreft dit projecten die reeds in planfase of uitvoering zijn. In bijlage 1 is hiervan een kaartoverzicht opgenomen². Dit voorjaar zal ik een besluit nemen over een volgende tranche projecten. Daarmee zal voor die projecten de planfase of voorbereiding worden opgestart.

Het programma leent zich goed voor mijn aanpak waarbij we niet alleen kijken naar verlengen van de levensduur, maar vooral ook inzetten op de toepassing van de nieuwste technieken om toekomstige storingen te voorkomen en om de constructies en installaties zodanig te vernieuwen zodat ze ook klaar zijn voor de toekomst en voldoen aan de eisen en wensen voor huidig én voor toekomstig gebruik. We gaan niet alleen meer alleen vervangen maar zetten slimme innovaties in: op de hardware en de software van de objecten.

Het gaat bijvoorbeeld om verdere standaardisatie en ontwikkeling van nieuwe ICT-oplossingen. Te denken valt aan de inzet van innovatieve sensorsystemen die de staat van objecten real-time scherp monitoren zodat vroegtijdig tegen een (dreigende) storing kan worden opgetreden. Het gaat ook om analyses van big-data zodat we beter kunnen voorspellen waar onderhoud nodig is, zodat we het beschikbare geld doelmatiger kunnen inzetten. Daarnaast is het nodig dat een verjonging gecombineerd wordt met aanpassingen die nodig zijn voor voertuigen van de toekomst, waarbij de komende jaren vooral veel ontwikkelingen te verwachten zijn op het gebied van verkeersmanagementsystemen die weggebruikers onderweg ondersteunen met rij en reisadviezen. Randvoorwaarde bij alle technologische innovaties is dat het cyber secure is en dat de privacy geborgd blijft.

In mijn aanpak wil ik ook de kansen benutten om de infrastructuur verder te verduurzamen. Door grote energieverbruikende installaties, zoals de besturing van hef- en draaibruggen en sluizen te vervangen door een zuinigere oplossing wordt bijgedragen aan de ambities voor netwerken die volledig energieneutraal opereren. Het gaat bijvoorbeeld om plaatsing van zonnepanelen om de stroom voor verkeersinstallaties te leveren, maar ook om hergebruik van materialen, zoals hergebruik van de fundering en het asfalt van de weg bij groot onderhoud, en het onderzoeken van mogelijkheden voor bermgras als biobrandstof.

Economische afweging

Bij het onderhouden van de infrastructuur staat een veilig gebruik altijd voorop. Binnen dat kader wordt op basis van de technische staat bekeken wat een goed moment is voor onderhoud, renovatie of vervanging. Ik ga bij de programmering en prioritering van de projecten voor de bestaande infrastructuur ook meer rekening houden met het belang van de objecten voor de bereikbaarheid en de eventuele maatschappelijke schade die er

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

ontstaat als een weg of brug dicht moet. Dit betekent dat de impact van storingen zwaarder gaat wegen in de prioritering.

Regionale aanpak

Het is belangrijk om in een periode dat de mobiliteit flink groeit en er sprake is van een grote onderhoudsopgave de netwerken toch zo goed mogelijk beschikbaar te houden. Deze uitdaging wil ik samen met regionale partners oppakken door een aanpak waarbij zowel de communicatie als de samenwerking met de omgeving bij het realiseren van deze opgave wordt versterkt.

Deze samenwerking begint met het vroegtijdig in kaart brengen van de toekomstige gezamenlijke onderhoudsopgave, inclusief de onzekerheden die daarin bestaan en de te verwachten hinder. De uitwerking van de opgave wil ik samen doen met betrokken stakeholders, zoals bestuurlijke partijen, netwerkbeheerders en private partijen, die hierdoor eerder mee kunnen denken en hun plannen en kennis kunnen inbrengen. Daarin ligt uitdrukkelijk ook een uitnodiging aan deze partijen om vanuit de eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden te helpen om de opgave te realiseren en de hinder als gevolg daarvan te beperken. Met deze aanpak wil ik veel meer dan nu vroegtijdig in gesprek gaan met alle betrokkenen over de totale, integrale, opgave inclusief bereikbaarheid van de regio.

Op korte termijn zal hiermee worden gestart in de regio Zuid-Holland, omdat in deze regio op korte termijn al een grote opgave ligt. Het gaat om een groot aantal objecten en trajecten die komende jaren op de nominatie voor renovatie staan, zoals de Heinenoordtunnel, de Haringvlietbrug en de Van Brienoordbrug. De te nemen maatregelen en de hinder als gevolg daarvan zijn in deze regio inmiddels in kaart gebracht en zullen met de bestuurlijke partners worden besproken als start van een intensievere samenwerking die nu officieel start. Het overzicht van geplande werkzaamheden zal steeds worden herijkt op basis van voortschrijdende inzichten. Het meest actuele overzicht is te vinden op rws.nl/bereikbaarzh. Voor de andere regio's zal een soortgelijke aanpak worden ontwikkeld.

Met deze brief heb ik u inzicht willen geven in de opgave die we hebben op het gebied van de bruggen, tunnels, sluizen en wegen en mijn aanpak voor het verjongen, vernieuwen en verduurzamen van de bestaande infrastructuur. Een opgave die ik graag ter hand neem, zodat het verkeer ook in de toekomst de infrastructuur vlot en veilig kan blijven gebruiken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga