

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 14

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2021

In de afgelopen jaren is via diverse brieven¹ aan uw Kamer gemeld dat de instandhoudingsopgave groot is. Tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen (Handelingen II 2020/21, nr. 9, Algemene Financiële Beschouwingen) is een motie van het lid Stoffer c.s. (Kamerstuk 35 925, nr. 111) aangenomen, waarin wordt gevraagd om – rekening houdend met voldoende maakcapaciteit bij Rijkswaterstaat en ProRail – inzichtelijk te maken welke aanvullende middelen tot 2030 per jaar nodig zijn om het beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie (instandhouding) van Rijksinfrastructuur minimaal op peil te houden. De motie roept op om dit voor de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de Kamer te delen. Met voorliggende brief wordt aan deze motie invulling gegeven. Het eerste deel van deze brief gaat in op de beantwoording van de vragen uit genoemde motie. Om een volledig beeld te kunnen vormen, wordt ook de bredere financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds geschetst.

De actuele inzichten laten zien dat de instandhoudingsopgave verder oploopt. De bedragen dienen tegelijkertijd echter nader gevalideerd te worden en het beeld in deze brief betreft dan ook nadrukkelijk een momentopname, waarbij u voor het notaoverleg MIRT – conform de reguliere systematiek van de MIRT-brief – breed over de voortgang van de projecten wordt geïnformeerd. Bij de te maken afwegingen binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds gaat het niet alleen om de instandhouding van onze infrastructuur, maar om een bredere integrale afweging tussen instandhouding en nieuwe investeringen. Nieuwe investeringen zijn nodig om autonome ontwikkelingen (zoals de demografie), die leiden tot grotere mobiliteitsbehoefte, op te kunnen vangen en voor opgaven op terreinen als de woningbouw en de gevolgen van klimaatverandering.

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 46 en nr. 61

Ook moet er voldoende budget zijn om programma- en projectoverstijgende risico's te kunnen opvangen. Dit alles leidt tot een aantal dilemma's die in het tweede deel van deze brief worden toegelicht. Het is echter aan een nieuw kabinet om keuzes te maken over de inzet van het beschikbare budget en de gevraagde netwerkqualiteit.

Vertrekpunt instandhouding infrastructuur

Nederland heeft één van de beste infrastructurele netwerken ter wereld. Een positie die we graag willen behouden, want onze infrastructuur zorgt ervoor dat dagelijks miljoenen mensen van A naar B, naar familie, naar vrienden en werk kunnen. Het zorgt ervoor dat we onze voeten drooghouden in de delta en is essentieel voor het goederenvervoer. Het onderhouden van de infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur voor het oplossen van knelpunten in het verkeer en voor het ontsluiten van bijvoorbeeld nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen is van groot maatschappelijk en economisch belang. De afgelopen jaren is vast komen te staan dat de beschikbaarheid van weg, vaarweg, water en spoor onder druk staat, doordat het gebruik steeds intensiever wordt en de infrastructuur sneller verouderd.

In eerdere Kamerbrieven over de instandhoudingsopgave, als laatste de Kamerbrief van 10 juni van dit jaar (Kamerstuk 35 570 A, nr. 61), is gemeld dat de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 van de RWS-netwerken in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar (prijsspeil 2019) hoger ligt dan het beschikbare budget. Voor het ProRail-netwerk was vanaf 2026 een gemiddeld gevalideerd tekort voorzien van € 200 miljoen per jaar (prijsspeil 2019). Op basis van de realisatiecijfers kan het tekort bij RWS indicatief worden toegerekend naar de drie netwerken: wegen (55%), vaarwegen (25%) en water (20%). Het verschil tussen de budgetbehoefte en het daadwerkelijk beschikbare budget is een gemiddelde en fluctueert over de jaren. Het kent onzekerheden, onder andere omdat er destijds bij Rijkswaterstaat geen volledige validatie kon worden uitgevoerd, doordat de bottom-up validatie geen sluitend inzicht gaf. Naar aanleiding hiervan zijn er structurele verbeteringen aangekondigd in het assetmanagement en de financiële administratie. In december 2020 is uw Kamer over dit ontwikkelplan geïnformeerd (bijlage bij Kamerstuk 35 570 A, nr. 46).

PwC|Rebel hebben in de audit bij Rijkswaterstaat aangegeven de budgetbehoefte niet onrealistisch te achten. In de ontwerpbegroting 2022 is de situatie voor 2022 en 2023 voor Rijkswaterstaat beheersbaar gemaakt, maar is niet de volledige budgetbehoefte beschikbaar gesteld en zal er naar verwachting nog sprake zijn van uitgesteld onderhoud. Het precieze bedrag kent veel onzekerheden en is ook afhankelijk van hetgeen in deze jaren nodig is en uitgevoerd kan worden. Indicatief kan het gaan om een bedrag oplopend tot € 250 miljoen voor de jaren 2022 en 2023.

Tabel 1. Verschil tussen begroting en gevalideerde budgetbehoefte instandhouding¹

Bedragen x € 1 miljoen	2024	2025	2026	2027	Structuur
Vertrekpunt: gevalideerde bedragen uit eerdere brieven¹ (prijspeil 2019)					
Instandhouding RWS validatie PwCIRebel	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Instandhouding ProRail validatie PwCIRebel			200	200	200
Totaal	1.000	1.000	1.200	1.200	1.200

¹ In verband met de herkenbaarheid is er hierbij uitgegaan van het gemiddelde jaarlijkse verschil tussen budget en budgetbehoefte zoals aan de Kamer gemeld in december 2020. In werkelijkheid kunnen de jaarlijkse kasritmes fluctueren.

Actuele inzichten instandhouding

In onderstaande tabel zijn de actuele inzichten weergegeven additioneel aan de door PwCIRebel gevalideerde bedragen. In de actuele inzichten is een trend zichtbaar dat het verschil tussen het beschikbare budget en de budgetbehoefte vanuit Rijkswaterstaat en ProRail verder oploopt. In 2022 zullen deze bedragen nader getoetst moeten worden.

Tabel 2. Actuele inzichten instandhouding¹

Bedragen x € 1 miljoen	gemiddeld per jaar tot 2030
Actuele inzichten waarop nog verdere validaties moeten plaatsvinden	
<i>1. Onderdeel Beheer en Onderhoud</i>	
RWS duurzaamheid, klimaatrobuust uitvoeren en cyberveiligheid	150–250
ProRail duurzaamheid, klimaatrobuust uitvoeren en cyberveiligheid	150–200 ²
ProRail Actuele inzichten vanuit subsidieaanvraag	100–150
<i>2. Onderdeel Vervanging en Renovatie</i>	
RWS VenR-prognose	200–400

¹ Voor RWS geldt dat binnen deze reeksen niet is voorzien in aanvullende productiecapaciteit.

² De bedragen kennen een ingroei waardoor de eerste jaren de bedragen lager zijn en oplopen naar een jaarlijks benodigd structureel bedrag.

Ad 1) Ontwikkeling Beheer en Onderhoud

Rijkswaterstaat en ProRail worden respectievelijk op basis van Service Level Agreements en een beheerconcessie aangestuurd om de netwerken van weg, vaarwegen, water en spoor te onderhouden. Het Ministerie van IenW maakt hiervoor afspraken op basis van prestaties. Bovenstaande tabel laat een verhoging van de onderhoudskosten zien indien er invulling wordt gegeven aan een klimaatrobuuste uitvoering, duurzaamheidseisen en cyberveiligheid. Voorbeelden van klimaatrobuuste uitvoering is het schonen van de goten en putten (hemelwaterafvoer), vegetatiebeheer in de uiterwaarden en het verstevigen van spoorse baanlichamen waardoor afschuiven wordt voorkomen. De bedragen zijn nog niet extern gevalideerd. Eerste inschattingen, die in bovenstaande tabel zijn opgenomen, zijn dat dit tot een kostenverhoging leidt van ca. € 150–250 miljoen per jaar voor de RWS-netwerken en ca. € 150–200 miljoen per jaar voor het ProRail-netwerk. Voor ProRail is in dit bedrag ook de vervangingsopgave opgenomen. Bij Rijkswaterstaat is dit separaat in kaart gebracht (zie hieronder ad 2).

Bij de actuele inzichten van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging is daarnaast een aantal ontwikkelingen in de tabel opgenomen die gemeld zijn in de subsidieaanvraag 2022 (voor het jaar 2022 met een doorkijk tot einde Mobiliteitsfonds). Deze aanvraag gaat uit van hogere instandhoudingskosten van ca. € 100–150 miljoen per jaar als gevolg van de toegenomen intensiteit waarmee het spoor wordt bereden, hogere beheerkosten voor ICT, de uitvoering van extra taken die ProRail erbij heeft gekregen in het geval van een aanrijding met een persoon en het inlopen van achterstallig onderhoud van spoorse infrastructuur in het Rotterdamse havengebied. Voor het jaar 2022 gaat het specifiek om een bedrag van € 165 mln.

Ad 2) Ontwikkeling Vervanging en Renovatie (specifiek RWS-netwerken)

De infrastructuur is grotendeels gebouwd in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. De vervangingsopgave (VenR) manifesteert zich nu breed en zal in het komende decennium nog verder toenemen. De opgave voor VenR is gebaseerd op prognoses uit 2019 en is meegenomen in de validatie van PwCIRebel uit 2020. Recente ervaringen bij de lopende projecten laten zien dat het renoveren of vervangen van objecten zeer complex is. De objecten zijn vaak in slechtere staat dan vooraf werd aangenomen met meer en grotere werkzaamheden als gevolg. Ook is gebleken dat Rijkswaterstaat meer kostbare hinderbeperkende maatregelen moet nemen tijdens de werkzaamheden. Om deze redenen wordt in de nieuwe werkwijze bij de ramingen bewust rekening gehouden met een ruimere onzekerheidsmarge. De voorlopige eerste inschatting is dat deze actuele ontwikkeling vanaf 2025 om gemiddeld ongeveer € 200–400 miljoen per jaar extra vraagt bovenop het eerder gemelde potentiële tekort. In 2022 wordt een nieuw VenR-prognose opgesteld en extern gevalideerd. Dan zal een scherper beeld beschikbaar zijn van de (financiële) opgave voor Venr. Daarbij wordt uw Kamer met een separate brief geïnformeerd over de minder hinder aanpak.

Ontwikkeling uitgesteld onderhoud (specifiek RWS-netwerken)

Naast de extra budgetbehoefte, zoals opgenomen in de tabel, is op de RWS-netwerken sprake van uitgesteld onderhoud. In het jaarverslag van het Mobiliteitsfonds (en Deltafonds) wordt ieder jaar de omvang van het uitgesteld onderhoud vermeld.

Tabel 3. Uitgesteld onderhoud RWS-netwerken

Bedragen x € 1 miljoen	
Uitgesteld onderhoud RWS-netwerken	
Stand ultimo 2020	1.200
Prognose ultimo 2021	1.400

De verwachting is dat het uitgesteld onderhoud op basis van de huidige budgetten verder toeneemt: ultimo 2021 zal dit waarschijnlijk toenemen naar € 1,4 miljard. Voorwaarde voor het wegwerken van uitgesteld onderhoud is dat de structurele instandhoudingsbudgetten op orde zijn gebracht en voldoende beschikbare productiecapaciteit bij Rijkswaterstaat aanwezig is. In de audit van PwCIRebel is wel geconstateerd dat een zekere mate van uitgesteld onderhoud doelmatig kan zijn en in incidentele gevallen achterstallig onderhoud aanvaardbaar is. Dit kan mits de risico's goed in beeld zijn en adequate beheersmaatregelen worden getroffen.

Beperkte ruimte binnen de fondsen

Om oplossingsrichtingen voor het hiervoor geschetste financiële beeld en het gewenste niveau van instandhouding en nieuwe aanleg te bepalen, is het van belang om goed inzicht te hebben in de financiële ruimte die er binnen de fondsen momenteel nog is. Het overgrote deel van de beschikbare middelen van de fondsen is reeds bestemd voor instandhouding en de uitvoering van MIRT-projecten, waaraan bestuurlijke afspraken en/of juridische verplichtingen ten grondslag liggen. Daarnaast is er een beperkte vrije ruimte.

De investeringsruimte is op de fondsen zichtbaar op begrotingsartikel 11.04 Mobiliteitsfonds en begrotingsartikel 5.03 Deltafonds. Deze budgetten zijn nog niet specifiek toegewezen aan een programma of project. De generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds bedraagt op dit moment ca. € 5 miljard (over de hele looptijd van het fonds – tot 2036). Voor het Deltafonds gaat het om € 1 miljard aan investeringsruimte (over de hele looptijd van het fonds – tot 2036). In beide gevallen is dit ongeveer 5% van het totale budget op de fondsen. Deze ruimte is beschikbaar voor:

- Het afdekken van programma- en projectoverstijgende risico's
- Harde tegenvallers
- Nieuwe opgaven en beleidswensen

Jaarlijks worden het Mobiliteitsfonds en Deltafonds geëxtrapoleerd. De middelen die hiermee aan de fondsen worden toegevoegd, worden – na aftrek van de doorlopende verplichtingen – aan de investeringsruimte toegevoegd. Afgelopen jaar ging het in totaal om een ophoging van de investeringsruimte van ca. € 1,4 miljard in 2035 (Mobiliteitsfonds) en ca. € 0,3 miljard in 2035 (Deltafonds).

Afdekken van programma- en projectoverstijgende risico's

Zoals ook in de begroting 2021 gemeld², is de investeringsruimte niet alleen bedoeld voor nieuwe beleidswensen, maar ook voor het kunnen opvangen (toekomstige) risico's. Daarbij wordt een integrale afweging gehanteerd. Dit betreft het opvangen van programma- en projectoverstijgende risico's. Kenmerk van programma- en projectoverstijgende risico's is dat deze niet zijn te koppelen aan individuele projecten (maar bijvoorbeeld opspelen door invoering van een algemene richtlijn of ontwikkelingen rondom Chroom-6) of in geval de gevolgen niet zijn voorzien binnen een project of programma (de omvang van de post onvoorzien binnen het project is ontoereikend). Deze risicoreserveringen zijn tot op heden – o.a. met het oog op de onderhandelingspositie en het bewaken van Rijksbelangen – niet apart zichtbaar in de begroting. Om uw Kamer goed inzicht te geven in de financiële situatie, hechten wij eraan u hierbij te informeren dat het totaal van deze risicoreserveringen op dit moment ca. € 3,5 miljard (Mobiliteitsfonds) en € 0,7 miljard (Deltafonds) bedraagt. Dit is ongeveer 3% van het totale budget van cumulatief ongeveer € 125 miljard van 2021 tot en met 2035 voor Mobiliteitsfonds en Deltafonds samen. Wij vinden het van belang om uw Kamer mee te nemen in de ontwikkeling van het risicobeeld op de fondsen. Voortaan zullen we daartoe in de begroting van het Mobiliteitsfonds, naar voorbeeld van het Deltafonds, in ieder geval ook de totale omvang van de risicoreserveringen presenteren.

Zo zijn op de begroting in het verleden reeds reserveringen getroffen om de kosten op te kunnen vangen voor herstel van de brandwerendheid van

² Begroting 2022 Mobiliteitsfonds, pagina 23 (eerste alinea) Kamerstuk 35 925 A, nr. 2

tunnels, voor het opvangen van het potentieel tekort binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, het project Zeetoegang IJmond en het project Afsluitdijk. Periodiek worden de reserveringen herijkt. Indien een risico niet optreedt, valt de risicoreservering vrij. Indien het risico optreedt, wordt dit risico met een expliciet besluit afgedekt vanuit de getroffen reservering.

Met optelling van de programma- en projectoverstijgende risico's waarvoor een reservering getroffen is, is van de investeringsruimte in totaal voor de looptijd van beide fondsen tot 2036 nog ongeveer € 1,8 miljard vrij beschikbaar (stand begroting 2022). Deze budgetten zijn in de begroting opgenomen vanaf de jaren 2030.

Onvermijdelijke tegenvallers

Naast de reeds bestaande risicoreserveringen die ten laste van de generieke investeringsruimte zijn getroffen (maar waarvan nog niet zeker is of deze zich voordoen en er nog geen definitief besluit over is genomen) is er thans sprake van een aantal besluiten die vanwege juridische of contractuele verplichtingen genomen moeten worden. Deze moeten vooraf met uw Kamer gedeeld worden. De verplichtingen zullen we dit jaar nog moeten aangaan. De budgettaire inpassing geschiedt bij de Voorjaarsnota 2022. Het betreft onderstaande onderdelen/projecten:

- Instandhouding Spoor (€ 165 miljoen): zoals reeds eerder beschreven in voorliggende brief, stijgt de budgetbehoefte uit hoofde van de subsidieaanvraag 2022 (o.a. door toegenomen intensiteit op het spoor).
- Spoor – Brandblusvoorzieningen havengebied Rotterdam (€ 23 miljoen): ProRail moet werk uitvoeren om aan de eisen van de omgevingsvergunningen te kunnen voldoen.
- Zanddijk (€ 1 miljoen): Bij de afspraak met provincie Zeeland ten tijde van het BO MIRT 2020 over de Zanddijk bij Yerseke is een misverstand over de BTW ontstaan. De provincie ging uit van een bijdrage vanuit het Rijk exclusief BTW, het Rijk ging uit van inclusief BTW. Zonder dit extra bedrag is project niet uit te voeren.

In de Voorjaarsnota wordt binnen de investeringsruimte van de fondsen aan uw Kamer een concreet voorstel opgenomen om deze tegenvallers in de begroting in te passen. De vrije investeringsruimte, in totaal op beide fondsen, neemt hierdoor af tot ongeveer € 1,6 miljard. We constateren dat voor de RWS-netwerken in 2022 dat het uitgesteld onderhoud verder zal oplopen. We gebruiken de komende periode richting de Voorjaarsnota om te bekijken of en zo ja welke aanvulling vanuit de investeringsruimte voor het jaar 2022 noodzakelijk is om de problematiek niet verder op te laten lopen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de beschikbare productiecapaciteit voor het uitvoeren van het onderhoud op korte termijn.

Dilemma's

De afgelopen jaren is aan het onderhouden, vervangen en renoveren van de infrastructuur al een forse impuls gegeven door de voormalige bewindspersonen. Daarmee is de instandhoudingsopgave op korte termijn financieel beheersbaar gemaakt. Er zijn aanvullende budgetten beschikbaar gesteld en middelen naar voren gehaald. Gegeven de nog resterende middelen op de fondsen is dit evenwel geen houdbare oplossing voor de structurele instandhoudingsproblematiek: de binnen de fondsen beschikbare vrije ruimte in de toekomst neemt op deze wijze verder af, terwijl de omvang van de opgave toeneemt door de veroudering van de infrastructuur en de groei van de economie en demografie.

Met steeds beter zicht op de omvang van de problematiek zijn keuzes nodig om de begroting op langere termijn structureel in evenwicht te brengen. Hierbij is sprake van aantal dilemma's:

- Zijn we bereid om de netwerkqualiteit te verlagen?
Op dit moment is de Nederlandse infrastructuur in het algemeen van hoge kwaliteit. Zonder extra middelen voor instandhouding zullen er keuzes moeten worden gemaakt over de eisen die we aan het de netwerkqualiteit stellen, welk onderhoud nog wel kan worden uitgevoerd en welk onderhoud wordt uitgesteld. Dit heeft naar verwachting grote consequenties voor de bereikbaarheid en gaat gepaard met aanzienlijke hinder en economische schade. Voorkomen moet worden dat mensen en bedrijven langdurig en vaker worden geconfronteerd met files, wachttijden, omleidingen bij onverwachte werkzaamheden en eventuele wateroverlast.
- Om Rijkswaterstaat en ProRail kostenefficiënt te kunnen laten werken zijn langjarige afspraken nodig over budget en prestaties. De huidige aanpak van 2 jaar vooruitkijken sluit hier niet op aan.
Met een langere periode waarover financiële afspraken worden gemaakt kan het werk doelmatiger gepland en uitgevoerd worden. De laatste validatie van PwC/Rebel uit 2020 beveelt aan om te gaan werken met een doorkijk van 8 jaar. Immers, er moet voldoende tijd zijn om de werkzaamheden voor te bereiden, de planning van de werkzaamheden en de mate van hinder af te stemmen met de omgeving (waaronder gemeenten, waterschappen en provincies, de spoorvervoerders en het bedrijfsleven) en de Europese aanbestedingsregels te doorlopen.
- In hoeverre is er met de omvang van de instandhoudingsopgave nog ruimte om risico's op te vangen en nieuwe projecten te starten vanuit de grote maatschappelijk uitdagingen?
De resterende investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds en Delta-fonds is relatief gering. De resterende investeringsruimte kan nu nog eenmalig een oplossing bieden voor een stukje van de instandhoudingsproblematiek. Dit biedt geen structurele oplossing. De generieke investeringsruimte wordt jaarlijks wel aangevuld met de ruimte die, na het afdekken van structurele uitgaven, overblijft bij verlenging van de fondsen. Dit bedrag kan ten dele een bijdrage leveren aan een oplossing om de instandhoudingsbudgetten op orde te brengen. Door dit te doen wordt de ruimte om nieuwe projecten te starten ter adressering van autonome ontwikkelingen, beleidsambities, zoals de woningbouwopgave en het klimaat alsmede om risico's in lopende aanlegprojecten en -programma's op te vangen, geminimaliseerd. Terwijl in de Integrale Mobiliteitsanalyse van juni 2021 richting 2040 een groei van de mobiliteit is voorzien. Een zeer beperkte investeringsruimte betekent ook dat elke tegenvaller direct leidt tot vertragingen, fasering en/of schrappen van projecten.
- In hoeverre levert het herprioriteren van lopende aanlegprojecten een oplossing?
Herprioritering van lopende aanlegprojecten en -programma's kan ruimte bieden om middelen en capaciteit vrij te maken voor de instandhoudingsopgave. Om enigszins effect te sorteren gaat het dan niet over enkele projecten. Er zou sprake moeten zijn van een veel omvangrijker pakket. Voor een overwogen keuze moet goed in kaart worden gebracht wat herprioriteren betekent voor bestaande en toekomstige mobiliteits- en wateropgaven. Het niet uitvoeren van de huidige projecten leidt tot meer vertraging, een grotere kans op wateroverlast en ongewenste drukte. Daarnaast liggen hier vaak bestuurlijke en juridische afspraken aan ten grondslag en is een dergelijk besluit zeker niet aan een demissionair kabinet. Het herprioriteren van lopende aanlegprojecten levert tot slot geen structurele oplossing voor de instandhoudingsopgave.

Een belangrijke voorwaarde voor het oplossen van de instandhoudingsopgave is de capaciteit van Rijkswaterstaat en ProRail. Deze capaciteit wordt beperkt door schaarste, bijvoorbeeld in gekwalificeerd personeel. Dit betekent dat er mogelijk keuzes moeten worden gemaakt die ook dienen te worden afgewogen tegen andere maatschappelijke opgaven, zoals de ontsluiting van woningbouw.

Hoe verder?

De opgave en de risico's versus de beschikbare middelen op de fondsen maken een goede beheersing van de uitgaven nog belangrijker. In de brief aan de Kamer van december 2020 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 46) over de vervolgaanpak van de instandhouding Rijksinfrastructuur is aangekondigd dat voor de RWS-netwerken na 1,5 jaar opnieuw een externe toets op de budgetbehoefte plaats zal vinden. Deze zal in 2022 worden uitgevoerd.

Voor ProRail geldt dat PwC|Rebel in 2020 geconstateerd hebben dat de methodiek, die ProRail gebruikt om de budgetbehoefte te bepalen, in lijn is met internationale standaarden. De volgende audit zal conform planning in 2024 plaatsvinden. In de periode tot 2024 wordt de goedgekeurde methodiek uit 2020 gebruikt om de omvang van nieuwe inzichten en mutaties op de subsidieaanvraag vast te stellen. In de nieuw op te bouwen reeksen die input zijn voor de audit in 2024, worden de nieuwe eisen aan de infrastructuur vervolgens zoveel mogelijk verwerkt.

Daarbij geven we uw Kamer aan dat vanuit het Ministerie van IenW ook gekeken wordt in hoeverre de beheersing op zowel project- als programmaniveau kan worden verbeterd. Dit is in gang gezet waarbij het van belang is om, naast de aangekondigde validaties op instandhouding, diverse aspecten van planvorming tot onderhoud door te lichten, bijvoorbeeld het MIRT-proces als ook spelregels over budget en beheersing van projecten. Hierover zal uw Kamer in 2022 nader worden geïnformeerd.

Tot slot

Naast de geschetste vervolgaanpak waarin de cijfers worden gevalideerd, is het belangrijk om op basis van de voorliggende informatie ook met uw Kamer het gesprek te voeren over de geschetste dilemma's. Het verschil tussen het budget en de opgave is dermate groot dat er pas concrete invulling aan een vervolg gegeven kan worden, nadat er meer duidelijk is over de budgettaire en beleidsmatige kaders van een nieuw kabinet. Wel hebben we gevraagd om hiervoor inhoudelijk voorbereidingen te treffen, zodat een nieuw kabinet snel tot keuzes kan komen. Het verzoek vanuit de motie van het lid Stoffer c.s. (Kamerstuk 35 570 A, nr. 63) om tot een meerjarenplan Instandhouding te komen wordt hierbij betrokken. Hierbij wordt rekening gehouden met voldoende maakcapaciteit.

Bij het vervolg en te maken keuzes dient rekening te worden gehouden met het feit dat Rijkswaterstaat en ProRail op zeer korte termijn, maar uiterlijk in het voorjaar van 2022, duidelijkheid moeten krijgen over in ieder geval de beschikbare instandhoudingsbudgetten tot en met het jaar

2024, en liefst verder. Tijdig helderheid is noodzakelijk voor de infrabeheerders om tijdige (doelmatige) voorbereidingen te treffen naar gelang het beschikbare budget.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg