

Grootschalige vernieuwing van infrastructuur noodzakelijk

“Kabinet, schuif problematiek niet langer voor je uit!”

Oproep

Het doorschuiven van de vernieuwing van onze infrastructuur leidt tot steeds meer incidenten, afsluitingen en beperkingen. De belemmeringen zullen meer en meer toenemen. En omdat we niet onbeperkt delen van onze infrastructuur (tijdelijk) buiten dienst kunnen stellen om de noodzakelijke herstelwerkzaamheden uit te voeren, dreigt de piek uiteindelijk zo groot te worden dat de uitvoering van de opgave onmogelijk wordt.

Het Bouwberaad roept het Kabinet daarom op om:

- De vernieuwing van de Nederlandse infrastructuur hoog op de politieke agenda te zetten. Dat begint met het erkennen dat dit een belangrijke opgave voor Nederland is;
- Structureel meer middelen voor instandhouding en renovatie van infrastructuur beschikbaar te stellen op Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau;
- Te accepteren dat herstel van de infrastructuur voor hinder en overlast zal zorgen en te zorgen voor maatschappelijk draagvlak hiervoor;
- De vernieuwing te waarborgen door instelling van een basiskwaliteitsniveau voor infra-objecten en de regie te nemen bij het opzetten van een langjarig programma voor uitvoering van deze opgave.

Groeiende opgave

Het zijn roerige tijden. Zorg, bestaanszekerheid, bevolkingsgroei en immigratie strijden in de politieke arena om voorrang. Meer op de achtergrond komt er nog er een grote opgave op Nederland af die het land lam kan leggen: onze infrastructuur is verouderd en aan vernieuwing toe.

Infrastructuur is de drager van onze economie en maatschappij. We kunnen geen nieuwe huizen bouwen, nieuwe energie infrastructuur aanleggen of dijken en waterkeringen klimaatbestendig maken, als onze infrastructuur beperkt beschikbaar is. Dammen, dijken, sluizen en gemalen zorgen voor bescherming tegen overstromingen. Voor bevoorrading van winkels, reizen van en naar werk en de inzet van hulpdiensten zijn we afhankelijk van ons spoor-, waterwegen- en het wegennet.

Dit alles wordt kwetsbaar op het moment dat onze infrastructuur niet meer functioneert.

Daarbij komt nog dat door de bevolkingsgroei en de effecten van klimaatverandering de infrastructuur steeds zwaarder belast wordt. En meer primaire keringen, zoals duinen en dijken moeten worden versterkt om in 2050 overal te voldoen aan de nieuwe, deels strengere normen op het gebied van waterveiligheid.

Steeds vaker valt cruciale infrastructuur uit. Naast het feit dat dit direct grote gevolgen heeft voor de burgers en ondernemers die dagelijks afhankelijk zijn van de betreffende brug, het spoor of de kade heeft het ook gevolgen voor de andere maatschappelijke opgaven zoals de energietransitie en de woonopgave. Op 14 november publiceerde TNO het ‘Landelijke Prognoserapport Vernieuwingsopgave Infrastructuur’ waarin een enorme groei van de vernieuwingsopgave wordt voorspeld. Het rapport ‘Staat van de Infrastructuur’ van ProRail en Rijkswaterstaat dat op 1 december door minister Harbers aan de Tweede Kamer is gestuurd, laat een zelfde alarmerend beeld zien.

2,4 MLD.

Waar de jaarkosten voor vervanging en renovatie in 2021 nog 1,1 miljard euro bedroegen is de verwachting van TNO dat we in 2030 jaarlijks 2,4 miljard euro zullen uitgeven aan deze opgave. Daarna stijgen de kosten tot 2100 naar bijna 4 miljard euro per jaar. Dit betreft bovendien slechts een inschatting van een deel van de infrastructuur, (bruggen, tunnels, viaducten, wegfundering, gemalen en rioleringen). Als we naar de totale infrastructuur kijken zoals de grote waterkeringen, dijken, spoorwegennet, dan liggen de kosten nog veel hoger^[1]. In het rapport van ProRail en Rijkswaterstaat is te lezen dat in alle drie de onderzochte netwerken; het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem, een deel van de kunstwerken het einde van de verwachte levensduur nadert.

We zullen de komende jaren steeds meer te maken krijgen met het uitvallen van infrastructuur. Een andere aanpak van deze opgave is noodzakelijk om de juiste keuzes in het belang van de grotere maatschappelijke opgaven te maken.

[1] Buiten de scope van de deze landelijke prognose vallen de volgende objecten of onderdelen van de civiele infrastructuur: sluisen (sluiscomplexen staan namelijk niet in BGT), toplaag wegen, spoorbaan (inclusief rails, bedding en bovenbouw), wegmeubilair (waaronder openbare verlichting), geluidschermen, installaties, waaronder tunneltechnische installaties, ICT voorzieningen, groenvoorzieningen (bomen), kunstobjecten en monumenten, begraafplaatsen, speelvoorzieningen, verkeersinstallaties, afvalvoorzieningen en toezichtcamera's.

Hoe zijn we in deze situatie terechtgekomen?

Een groot deel van deze infrastructuur is gebouwd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. Deze infrastructuur is nu verouderd en aan het einde van de levensduur, waardoor er constructieve problemen optreden. Dit risico wordt vergroot doordat de constructies veel zwaarder belast worden dan in de tijd dat ze ontworpen zijn. Er is veel meer en zwaarder verkeer op de weg dan vroeger. Infrastructuur slijt hierdoor sneller en is dus ook sneller aan vernieuwing toe. En de gevolgen daarvan beginnen we nu te merken. Bijvoorbeeld aan ingestelde beperkingen zoals verlaging maximum snelheid, afsluiten van infra voor (zwaarder) vrachtverkeer en beperkingen voor de scheepvaart. Daarnaast zien we dat het aantal incidenten toeneemt.

Twee voorbeelden:

Ingestorte kademuren in Amsterdam

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor 1800 bruggen en 600 kilometer kade. Een groot deel daarvan verkeert in slechte staat. Eind 2017 stortte een deel van de kade aan het Entrepotdok in Amsterdam in als gevolg van achterstallig onderhoud. De gemeente heeft 300 miljoen uitgetrokken voor het herstelplan dat zeker 20 jaar zal duren. Zowel de preventieve maatregelen als de vervangingsprojecten zorgen voor een grote druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad en leiden tot overlast voor de bewoners, bezoekers en ondernemers.

Beperking zwaar verkeer op bruggen

Op diverse plaatsen in Nederland zijn beperkingen gesteld aan zwaar verkeer. De beperkingen hebben grote gevolgen voor de ondernemers en bewoners in de omgeving. Door sluipverkeer en omrijdend vrachtverkeer ontstaat meer druk op het omliggende wegennet wat veiligheidsrisico's met zich meebrengt en tot overlast in kernen van omliggende gemeenten leidt. Omliggende gemeenten en transportorganisaties geven bovendien aan dat omrijden grote financiële en logistieke consequenties heeft voor ondernemers.

Er is in de afgelopen decennia te weinig geld gealloceerd voor de instandhouding van onze infrastructuur, zowel op rijksniveau als bij decentrale overheden. Daarnaast is de stabiliteit van de gelden die beschikbaar zijn gesteld niet groot genoeg en is financiering overal verschillend georganiseerd. In tijden van bezuinigingen wordt onderhoud of renovatie van infra regelmatig uitgesteld. Ook is de efficiënte inzet van de mensen in de sector en toepassing van nieuw productietechnologie om met beperkte menskracht uiteindelijk een veel grotere opgave te realiseren een punt van aandacht. Ten slotte is er onvoldoende inzicht bij beheerders in de werkelijke staat van hun areaal, waardoor sturing en langjarige planning lastig is. Dit alles bij elkaar opgeteld is de reden dat we nu met een enorme vernieuwingsopgave te maken hebben.

Concrete kaders

Ondersteun (decentrale) overheden bij infraopgave

Ruim de helft van de opgave komt voor rekening van de gemeenten. Dat komt omdat de gemeenten een groot deel van de civiele constructies beheren. Echter veel gemeenten zijn steeds minder in staat deze verantwoordelijkheid goed in te vullen. Dat komt doordat ze tegen ambtelijke capaciteitsproblemen aanlopen. En daarnaast zijn de infrabudgetten, ondanks een groei in aantal en complexiteit van de opgaven, lager dan tien jaar geleden. Terwijl TNO becijfert dat de budgetten juist minimaal dienen te verdubbelen.

De oplopende tekorten in het sociaal domein dreigen de tekorten alleen maar te vergroten.

Het is cruciaal dat het Rijk (decentrale) overheden steunt bij het aanpakken van de infra-opgave. Enerzijds door te zorgen dat er voldoende financiële middelen beschikbaar komen. Maar ook door concrete kaders vast te stellen zoals een basiskwaliteitsniveau voor infrastructuur, om bestuurders een stok achter de deur te geven bij het aanpakken van deze vernieuwingsopgave. Het verstrekken van subsidies, faciliteren van samenwerkingsverbanden tussen gemeenten, het toepassen van digitale technologie in werkprocessen en het opleggen van strikte deadlines kunnen effectieve manieren zijn om de uitvoering te versnellen.

Om de doeltreffendheid van infrastructuurverbeteringen te vergroten, is het van belang dat het Rijk proactief regie neemt. Een mogelijke aanpak is het implementeren van een landelijke vernieuwingsopgave infrastructuur, eventueel georganiseerd per provincie of regio, en het verbinden van financiële verplichtingen aan een lange termijn begroting. Dit vormt een stevige basis.

Een dergelijke aanpak is alleen effectief bij beschikbaarheid van voldoende financiële middelen. Het is noodzakelijk dat deze middelen beschikbaar worden gesteld, vergelijkbaar met eerdere financieringsinitiatieven zoals bij de rioleringen en het hoogwaterbeschermingsprogramma. Om de beperkte financiële middelen optimaal te benutten, zou het Rijk zich tevens kunnen concentreren op probleemgebieden. Prioriteit zou kunnen worden gegeven aan gemeenten en regio's die naar schatting gezamenlijk het grootste deel de infrastructuurproblemen omvatten.

Aanbod vanuit de sector

De ketenpartners in de ontwerp- bouw- en technieksector zijn zich bewust van hun eigen rol en verantwoordelijkheid. Zij werken dagelijks hard aan de verschillende maatschappelijke opgaven en investeren in de nodige innovatie, versnelling en verduurzaming. Zo wordt er op grote schaal geïnvesteerd in emissieloze uitvoering van infraopgaven; om stikstof en CO2 te reduceren.

Samenwerken

Nederland loopt op dit gebied voorop in de wereld. Overheid en bedrijfsleven werken in het programma ‘Schoon en Emissieloos Bouwen’ samen aan de reductie van de stikstofuitstoot in de bouwfase. In het Nationaal Groeifonds programma ‘Toekomstbestendige Leefomgeving’ wordt in een innovatie-ecosysteem gewerkt, om te komen tot nieuwe technologieën, producten, diensten en aanbestedingsvormen. In de ‘Taskforce Infra’ wordt gewerkt aan handreikingen en concrete verbetervoorstellen voor samenwerkingen langs de lijn van de gezamenlijke opgave. Ketenpartners weten elkaar steeds beter te vinden.

Maar om het tempo van de vernieuwingsopgave omhoog te krijgen, zullen we de efficiëntie van de inzet van kennis, mensen en materialen omhoog moeten brengen. Daar hebben we zelf een belangrijke verantwoordelijkheid in. Wanneer het Rijk de genoemde randvoorwaarden stelt en inregelt, zal de sector van haar kant zich in gezamenlijkheid inzetten voor deze opgave, door bij te dragen aan de invulling van:

- een planmatig gebiedsgericht meerjarig uitvoeringsprogramma onder regie van het Rijk;
- een pré-concurrentieel platform van opdrachtgevers en opdrachtnemers van waaruit effectieve en efficiënte uitvoering van de vernieuwingsopgave georganiseerd kan worden, gezamenlijke leerervaringen opgedaan kunnen worden, en kennis, mensen en materialen duurzaam ingezet kunnen worden;
- een gezamenlijk onderzoeksprogramma met markt, kennisinstellingen en verantwoordelijke overheden waarin de werkelijke functionele en technische levensduur van objecten wordt onderzocht en mogelijkheden voor verlaging van de kosten van de opgave in beeld kunnen worden gebracht.

Zodat we samen voortvarend de vernieuwingsopgave van de infrastructuur van Nederland kunnen versnellen.

Namens ondertekende deelnemers van het Bouwberaad

(op alfabetische volgorde),

AEDES
Koninklijke Bouwend Nederland
Koninklijke NIngenieurs
Nederlandse Vereniging Toeleverende
Bouwmaterialenindustrie
NEPROM

Techniek Nederland
TKI Bouw en Techniek
TKI Urban Energy
TNO
Vereniging Nederlandse Gemeenten
WoningBouwersNL