

Rondetafelgesprek Achterstallig Onderhoud Infrastructuur Position Paper IPO



Uw kamer spreekt 30 maart 2022 tijdens een ronde tafel over 'Achterstallig onderhoud infrastructuur'. Graag hadden de provincies hun positie aan tafel toegelicht, maar doen dit graag alsnog met een position paper.

Gereserveerde middelen voor beheer en onderhoud dekken de kosten niet

Het rapport van TNO 'Instandhouding civiele infrastructuur Proeve van landelijk prognoserapport vervanging en renovatie' is helder. De kosten voor beheer en onderhoud bedragen circa € 7 miljard per jaar.

De € 1,25 miljard die het huidige kabinet beschikbaar stelt voor achterstallig onderhoud is heel mooi, maar is bestemd voor rijksinfrastructuur. In casu dit bedrag is niet voldoende voor de totale beheer en onderhoud en vervanging van de gehele Nederlandse infrastructuur.

De middelen van het beheer en onderhoud van het onderliggend wegennet (in gemeente en provinciefonds) stijgen niet mee met de stijging van de middelen die de rijksoverheid voor hoofdwegennet en rail beschikbaar stelt.

Verminderen kosten door betere samenwerking

Naast middelen die nodig zijn ondersteunen wij de analyse uit het rapport dat inzet op samenwerking tussen de betrokken overheden en verdere professionalisering van het assetmanagement kunnen leiden tot minder kosten.

Inflatie en olopende bouwkosten doorvertalen in provinciefonds

Het rapport van TNO is van 2021. Voor 2023 werken we aan een volgende prognose. Op deze manier krijgen we een steeds beter beeld over de stand van ons arsenaal en hoeveel middelen er nodig zijn voor de komende decennia tegen welke kwaliteit. Hierbij is belangrijk dat we rekening houden met deze opgaven in het kader van

financiële verhoudingen tussen de overheden, zodat medeoverheden over genoeg middelen kunnen beschikken om aan beheer en onderhoud en vervangingsverplichtingen te kunnen voldoen. Met de huidige inflatie in het algemeen en de verwachte inflatie van 10 a 20% in het kader van Duurzaam Grond-, Weg-, en Waterbouw is de financiële dekking zwaar onafdoende. Gezien de inflatie op GWW en stijgende kosten van vervangingsopgaven waarschuwen we dat de kwaliteit van de Nederlandse infrastructuur in de toekomst zal afnemen. Wij wijzen u er op dat het mobiliteitssysteem waar de minister voor verantwoordelijk is het niet gaat houden.

Compenseer meerkosten OV bij groot onderhoud

Openbaar vervoerbedrijven maken op grote schaal gebruik van het rijkswegennet. Bij onderhoudswerkzaamheden aan dit net ondervinden openbaar vervoerbedrijven op diverse manieren hinder en financiële consequenties. Op dit moment wordt op ad hoc basis besloten of en zo ja, hoeveel van deze kosten gecompenseerd worden uit de 'minder hinder aanpak'-pot of vanuit het project. Wij pleiten voor een structurele aanpak, waarbij deze kosten – in overleg met de decentrale vervoersautoriteiten – gefinancierd worden. De hoogte van deze kosten is zeer afhankelijk van de specifieke situatie, maar een ruwe schatting is dat de extra kosten die hiermee gemoeid zijn, zo'n 2 tot 5% van de projectkosten uitmaken. Op de extra investeringsimpuls van € 1,5 miljard voor achterstallig onderhoud is dat zo'n € 30 tot € 75 miljoen. Onderhoud aan de (rijks)weginfrastructuur heeft zijn doorwerking op de exploitatie en daarmee de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. Met de extra inhaalslag voor achterstallig onderhoud aan de rijksinfrastructuur zullen de consequenties voor de exploitatiekosten aanzienlijk toenemen. Deze extra exploitatiekosten voor het OV dienen gecompenseerd te worden en onderdeel te zijn/worden van de totale projectkosten voor achterstallig onderhoud.

Build back better

Wij zien ook grote kansen. Door bij grootschalig onderhoud een 'build back better' aanpak te hanteren, kunnen tegelijkertijd met het onderhoud verbeteringen in de infrastructuur aangebracht worden, die het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen. Hiermee kunnen we bijdragen aan de grote transitieopgaven om de bereikbaarheid van de nieuwe woningbouwlocaties te garanderen en de CO2- en stikstofuitstoot van het wegverkeer te verminderen. Wij pleiten voor het gelijktijdig aanleggen/bestemmen van rijstroken voor doelgroepenverkeer, zoals voor (nieuwe) Bus Rapid Transit verbindingen, volle personenbusjes, goederenverkeer en het treffen van andere doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer. Meer mensen in het OV betekent immers minder slijtage van het wegennet en zorgt voor een besparing op kosten voor beheer en onderhoud.