

Vergaderjaar 2024–2025

36 740 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2024

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft vragen gesteld bij de jaarverslagen en slotwetten over 2024 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, naar aanleiding van het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer en naar aanleiding van de V-100 bijeenkomst.

Bijgaand ontvangt de Kamer de antwoorden op de gestelde vragen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat a.i.,
S.T.M. Hermans

Vragen en antwoorden

Vraag 1:

Hoe gaat u borgen dat er langetermijnperspectief is waarop de inframarkt kan acteren en zo de capaciteit effectief kan inzetten en als bedrijven zich meer kunnen richten op capaciteitsverruiming door middel van digitalisering, robotisering en standaardisering?

Antwoord:

Sinds 2024 werkt RWS op basis van een meerjarige opdracht aan de instandhoudingsopgave op het hoofdwegen- en hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Met deze meerjarige opdracht kan verder vooruit worden gekeken dan voorheen en kan het werk inclusief benodigd budget verder vooruit worden geprogrammeerd. Door binnen deze programmering gelijksoortige objecten te bundelen in portfolio's, brengt RWS meerdere objecten naar de markt die opeenvolgend kunnen worden aangepakt. Omdat marktpartijen in portfolio's meerdere objecten gegund krijgen, kunnen zij standaardiseren. Ook biedt een portfolio, met een doorlooptijd van maximaal 10 jaar, de mogelijkheid om te investeren in zowel personeel als in innovaties zoals digitalisering en robotisering.

Vraag 2:

Hoe zorgt u ervoor dat de regelgeving binnen de aanbestedingswet/contractvorming innovatie faciliteert en adapteert en hoe worden voorbeelden uit het buitenland hierbij betrokken?

Antwoord:

Rijkswaterstaat benut de ruimte die de aanbestedingswet biedt voor innovaties, bijvoorbeeld door de bijzondere procedure van het Innovatiepartnerschap toe te passen. Hiermee werkt Rijkswaterstaat met bedrijven in een samenwerkingsverband aan de ontwikkeling en inkoop van innovatieve oplossingen, zoals in het programma Innovaties in de Kustlijn zorg (IKZ). Een ander voorbeeld is het gebruik van het instrument Small Business Innovation Research (SBIR) voor circulaire viaducten. Daarnaast levert Rijkswaterstaat input op de herziening van de Europese aanbestedingsrichtlijnen, onder andere voor het eenvoudiger toepassen van innovaties. Rijkswaterstaat onderzoekt op specifieke thema's of er goede voorbeelden in het buitenland zijn, bijvoorbeeld de werking van prijsmechanismen in aanbestedingen.

Vraag 3:

Hoe gaat u borgen dat het ambtelijk apparaat bij Rijkswaterstaat in staat wordt gesteld technische kennis, of de toegang daartoe, te vergroten en te versterken in het kader van het verbeteren van de doelmatigheid en doeltreffendheid van de aanbestedingsprocedure?

Antwoord:

Het goed doorlopen van de aanbestedingsprocedure is een belangrijk vertrekpunt voor de uitvoering van een project. Rijkswaterstaat houdt regelmatig marktconsultaties om direct bij bedrijven in de infrasector op te halen op welke manier projecten het best in de markt gezet kunnen worden. Daarbij is deskundig personeel essentieel. De huidige krapte op de arbeidsmarkt is voor de infrasector sterk voelbaar op belangrijke vakgebieden, zoals assetmanagement, inkoop- en contractmanagement en techniek. Rijkswaterstaat leidt daarom mensen op in interne leer- en ontwikkeltrajecten op deze vakgebieden.

Vraag 4:

Welke mogelijkheden ziet u om te voorkomen dat onnodig veel technisch talent wordt ingezet in aanbestedingen van infraprojecten die uiteindelijk door slechts één partij zullen worden uitgevoerd?

Antwoord:

Om de toch al schaarse capaciteit zoveel mogelijk in te zetten voor de uitvoering van projecten, zet Rijkswaterstaat in op het verminderen van de tenderinspanningen. Dit gebeurt bijvoorbeeld door te werken met contractuele portfolio's, waarmee een aantal objecten gelijktijdig in een raamovereenkomst op de markt wordt gezet. Bij voorkeur worden de afzonderlijke objecten binnen een raamovereenkomst vervolgens zonder tender aan de geselecteerde partij of partijen gegund. Hiermee blijft het aantal tenders beperkt. Ook zorgt dit voor het verminderen van de administratieve lasten aan zowel de zijde van Rijkswaterstaat als aan de zijde van de markt.

Vraag 5:

In hoeverre voorziet u negatieve gevolgen van Europees aanbesteden voor lokale marktpartijen? Hoe gaat u ervoor zorgen dat lokale partijen profiteren van renovatie- en vervangingsopgaven binnen Nederland?

Antwoord:

Projecten boven de Europese drempelbedragen moeten volgens de Europese aanbestedingsprocedure worden aanbesteed. De ervaring leert dat het overgrote deel van deze procedures in de infrasector door nationale partijen wordt gewonnen en wordt uitgevoerd. De reden is dat veel bedrijven in deze sector thuis zijn in de nationale regelgeving en lokale vestigingen hebben, waardoor zij personeel in de omgeving hebben en regionaal/lokaal georiënteerd zijn. Bij vrijwel alle projecten van Rijkswaterstaat zijn bedrijven uit het midden- en kleinbedrijf betrokken, hetzij rechtstreeks, hetzij in onderaanneming via een grotere bouwonderneming. Dat laatste is vaak het geval bij grote infrastructurele projecten, waarbij passende ervarings- of geschiktheidseisen gelden waaraan een MKB-bedrijf zelfstandig niet voldoet. Niet-Nederlandse bedrijven zijn veelal via Nederlandse bedrijven op de Nederlandse markt actief of contracteren Nederlandse bedrijven bij de uitvoering van het werk.

Vraag 6:

Welke concrete resultaten zijn er voortgekomen uit het Basiskwaliteitsniveau, de Meerjarenafspraken instandhouding en Professionalisering assetmanagement en waar staan deze ten opzichte van het doel?

Antwoord:

Bij brief van 17 juni 2024 (Kamerstuk 29 385, nr. 139) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het verhogen van het productievolume voor de instandhouding van de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Met het vaststellen van het basiskwaliteitsniveau is helder waar onze netwerken aan moeten voldoen. Bovendien zijn er samenwerkingsafspraken met het ministerie gemaakt, waaronder een meerjarige opdracht waarbij meer verantwoordelijkheid bij de uitvoeringsorganisatie is gelegd. Hierdoor kan Rijkswaterstaat samen met de markt haar werkzaamheden optimaliseren en efficiënt werken. Ook wordt middels het programma Assetmanagement 2.0 gewerkt aan het steeds verder verbeteren van het inzicht in de staat van het areaal.

Met deze maatregelen is de productie op instandhouding in 2024 toegenomen (circa 2,6 miljard euro) ten opzichte van 2023 (circa 2,1 miljard euro) en ligt Rijkswaterstaat op koers om het productievermogen te vergroten naar de afgesproken 3 miljard euro per jaar in de periode tot en met 2030. Conform de toezegging in het commissiedebat

Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 2 april jl. wordt de Kamer binnenkort via het Meerjarenplan Instandhouding nader geïnformeerd over de instandhoudingsopgave en de aanpak hiervan.

Vraag 7:

Onderkent u de noodzaak van een regierol voor u als Minister op de optimale inzet van talent in de markt, middelen en grondstoffen voor de vervangings- en instandhoudingsagenda voor IenW? Zo ja, hoe vult u deze in? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De instandhouding van de netwerken onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een prioritaire opgave. Met het vaststellen van een basiskwaliteitsniveau voor de netwerken in beheer bij Rijkswaterstaat en ProRail is een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau geborgd. Dit bevordert de optimale inzet van markt, middelen en grondstoffen voor deze prioritaire opgave. Ook staan ProRail en Rijkswaterstaat in contact met de sector en kennisinstituten over initiatieven om (technisch) talent optimaal in te zetten.

Vraag 8:

Deelt u de mening dat de instandhoudingsopgave zo omvangrijk is dat toename van hinder onvermijdelijk is? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om de acceptatie van de hinderbeleving bij (vaar-/ spoor)weggebruikers vanwege de renovatie- en instandhoudingsopgave te vergroten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja. IenW zet nadrukkelijk in op vroegtijdige communicatie, waarin wordt aangekondigd dat we aan het werk gaan, waarom we dat doen en dat daarmee hinder voor de gebruiker zal ontstaan. Daarbij doe ik een beroep op het begrip van de gebruikers voor de noodzaak van het onderhoud en ik vraag hen om waar mogelijk bij te dragen aan het verminderen van de hinder door het reisgedrag aan te passen. In de communicatie-uitingen nemen we adviezen voor alternatieve (reis)mogelijkheden op. De communicatie is gelaagd: op nationale schaal via de site VanAnaarBeter.nl en landelijke media. Regionaal waar mogelijk in gezamenlijkheid met andere infra-beheerders en via de regionale mobiliteitsorganisaties (zoals bijvoorbeeld <https://www.amsterdambereikbaar.nl/nl/2025>). Daarnaast is er specifieke communicatie rond de projecten in uitvoering en voor bepaalde doelgroepen, zoals nood- en hulpdiensten. In de voorbereiding van de projecten laten we via het omgevingsmanagement diverse stakeholders meedenken over de mogelijkheden om de hinder bij uitvoering te beperken. De hinderbeleving wordt structureel gemonitord, waardoor eventuele bijsturing mogelijk is.

Vraag 9:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de prioritering van de renovatieopgave zo goed mogelijk wordt afgestemd op maatschappelijke impact?

Antwoord:

Bij de prioritering van de renovatieopgave wordt onder meer gekeken naar voldoende budget, beschikbaarheid van capaciteit bij zowel Rijkswaterstaat als de markt, het belang van het object in het netwerk en de technische staat ervan. Gezien de omvang van de totale instandhoudingsopgave worden werkzaamheden slim gebundeld, zodat er meer werk kan worden verzet. Deze productieverhoging is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de netwerken gebruikers en belanghebbenden ook op de langere termijn goed blijven bedienen. Ook wordt het werk afgestemd tussen Rijkswaterstaat en ProRail met andere (regionale)

partners en uitvoeringsorganisaties om overlast voor de gebruiker te beperken. We programmeren jaren vooruit, waardoor we niet alleen grip houden op de maakbaarheid, maar ook kunnen analyseren welke impact het werk op de omgeving heeft. Daarmee hebben we mogelijkheden om bij te sturen door bijvoorbeeld werken te combineren of juist meer te spreiden over het land, zodat de impact evenredig wordt verdeeld. Om de impact voor de reiziger en de omgeving zoveel mogelijk te beperken, passen we de hinderaanpak toe. Die aanpak bestaat uit slim plannen, slim bouwen en slim reizen. Met slim plannen worden de werkzaamheden van de infrabeheerders op elkaar afgestemd. Met slim bouwen maken we afspraken met de markt over veilig bouwen, waarbij de overlast wordt beperkt. Met slim reizen adviseren we de reiziger over alternatieve (reis)mogelijkheden.

Vraag 10:

Hoe zorgt u ervoor dat circulariteit en biodiversiteit/natuurinclusiviteit als randvoorwaarden worden meegenomen in alle aanbestedingen voor vervanging en instandhouding?

Antwoord:

Rijkswaterstaat werkt volgens het vastgestelde basiskwaliteitsniveau aan de instandhoudingsopgave voor de infrastructuur. Dit vraagt dat Rijkswaterstaat alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving, dus ook voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit, volgt en zorgt dat aannemers die werken in opdracht van Rijkswaterstaat zich hieraan houden. Om circulariteit uit te vragen, maakt Rijkswaterstaat gebruik van het MKI-instrumentarium (Milieukostenindicator). Hiermee wordt bij een aanbesteding in de eisen of de gunningscriteria waardering gegeven aan het opnemen van circulaire oplossingen. Bij uitzondering wordt er ook gebruikgemaakt van een expliciet gunningscriterium op circulariteit.