

Onderwerp

Position paper - De toekomst van mobiliteit in Nederland

Aan

de deelnemende Tweede Kamer leden aan de Ronde Tafel

Van

Directie TBI infra

Aanleiding

De mobiliteit in Nederland staat op een cruciaal keerpunt. Zonder ingrijpende aanpassingen dreigt het verkeer vast te lopen, met verregaande gevolgen voor de economie, het milieu en de levenskwaliteit van burgers. De huidige situatie wordt gekenmerkt door een toenemende noodzaak tot infrastructuurwerkzaamheden, terwijl budgetten en capaciteit schaars zijn. Deze uitdaging vraagt om een sectorale visie die gericht is op duurzame en efficiënte oplossingen.

De opgave

Onze assets (wegen, bruggen, sluisen, viaducten en gemalen) worden ouder en zullen steeds vaker storingen laten zien of uit bedrijf moeten worden genomen voor onderhoud, of omdat ze simpelweg niet meer veilig zijn.

Tegelijkertijd neemt de belasting op het wegennet toe, groeit door klimaatverandering de noodzaak tot adequate maatregelen voor hoogwaterbescherming, zijn enorme inspanningen benodigd om onze energietransitie waar te maken en wordt de regelgeving om schoon water te produceren steeds strenger.

Daar staat tegenover dat er een gestaag groeiend tekort is aan budgetten en een toenemende schaarste aan capaciteit.

Dit zijn de ingrediënten waarvoor een concrete aanpak nodig is.

Observaties

Het urgentiebesef bij politiek en bestuur lijkt laag. Landelijke uitdagingen over woningbouw en stikstof werpen randvoorwaarden op waardoor de infrasector al te lang in een houdgreep zit. En binnen de infrasector stapelen onze uitdagingen, zoals de energietransitie, schoon water, bescherming tegen hoog water én mobiliteit zich op. Hierdoor lijken asset owners zoals Rijkswaterstaat, TenneT en Waterschappen, die vissen in dezelfde vijver, elkaar te beconcurreren. Het probleem moet opgelost worden, maar de randvoorwaarden waarop we als bedrijven nu moeten werken, maken het heel onaantrekkelijk voor ons. In dat geval kiezen we eerder voor werken aan de energietransitie of in het waterdomein. Dit alles met als gevolg dat de problematiek voor de infrasector momenteel slechts wordt aangepakt door te sub-optimaliseren binnen bestaande kaders. Waarin marktpartijen zoals aannemers het voor het kiezen hebben en ongewenst deelgenoot worden van de beauty contest van hun opdrachtgevers.

Datum

4 november 2024

Referentie

2411-0695

Versie

0.2

Behandeld door

Secretariaat

Blad

1 van 3

De uitdaging voor de Rijksinfrastructuur

Bij de vernieuwing van onze Rijksinfrastructuur lopen we als sector tegen een aantal structurele problemen aan waarvoor we een oplossing moeten vinden:

1. Budgetten, begrotingsystematiek en governance
 - a. Allereerst is, bijvoorbeeld door TNO, geconstateerd dat de budgetten te laag zijn voor de enorme uitdaging in de vernieuwingsopgave, laat staan aanvullend voor nieuwbouw van infrastructuur.
 - b. In de tweede plaats geldt dat de vernieuwingsopgave een hogere onzekerheid kent dan klassieke nieuwbouw. Net als bij het verbouwen van een oude woning is het technisch gezien onmogelijk om vooraf exact vast te stellen wat er gebeuren moet. Soms zit het mee en meestal zit het tegen. De manier van budgetteren bij opdrachtgevers houdt daar geen rekening mee waardoor met grote regelmaat tekorten optreden en projecten worden uitgesteld of opnieuw moeten worden aanbesteed.
 - c. Daar komt dan nog bij dat de weg naar het doel veel onzekerder is. Kenmerkend voor een vernieuwingsopgave is dat we werken 'met de winkel open'. Het verkeer moet doorgaan en voorzieningen om überhaupt te kunnen bouwen zijn veel complexer en duurder dan bij een nieuwbouwproject 'in het groene veld'. De budgetramingen houden daar nauwelijks rekening mee.
 - d. En daar bovenop lopen we vaak aan tegen versnipperde besluitvorming en mandaten waardoor kosten oplopen en de voortgang in projecten hapert, waar de marktpartijen dan de wrange vruchten van plukken.

2. Capaciteit en productiviteit
 - a. Er is behoefte aan een vorm van samenwerking in de gehele keten waarin we optimaal gebruik maken van de aanwezige middelen, kennis en capaciteit. Het aantal aanbestedingen zal geminimaliseerd moeten worden en samenwerkingsvormen die gericht zijn op het combineren van kennis van opdrachtgevers en markt moeten worden omarmd.
 - b. Niet in de laatste plaats is dit nodig om de sector ook leuk te houden (en weer leuk te maken) voor schoolverlaters en zijinstroom.
 - c. Kortom, de opgave aan de vernieuwing van de Rijksinfrastructuur vereist dat marktpartijen moeten willen kiezen om hier werk uit te voeren en niet, in de beauty contest, ertoe worden verleid om hun capaciteit te richten op de energie- en watersector. Dit vereist dat de randvoorwaarden moeten worden geschapen waarin de risico's van de systematische onzekerheden van een vernieuwingsopgave niet bij de markt terecht komen en een dealflow wordt voorspeld waarop marktpartijen hun capaciteit en investeringen kunnen richten.

Concrete oplosrichting

Nederland heeft een landelijke sectorale visie nodig op de infrastructuur waarin allereerst de urgentie voor mobiliteit in balans wordt gebracht met de uitdagingen in de energie- en watersector. Om vervolgens bovenstaande uitdagingen te lijf te gaan geloven wij in een aanpak die onder meer gebaseerd is op de volgende ingrediënten:

1. **Programmatische aanpak**
Zorg, zoals andere overheden dat ook doen, voor een programmatische aanpak, gebaseerd op clustering van projecten in 'mandjes van objecten'. Hiermee wordt bereikt dat:
 - a. Aanbestedingskosten voor repeterende individuele projecten sterk worden gereduceerd;
 - b. Sterker wordt ingezet op het opbouwen van een lerend vermogen waardoor kosten zullen dalen;
 - c. De Rijksinfrastructuur aantrekkelijk blijft voor marktpartijen omdat zij continuïteit krijgen en de mogelijkheden om te investeren worden vergroot.

2. **Accepteer onzekerheden**
 - a. Zorg in de rijksbegroting, bijvoorbeeld door een sterke risicoparagraaf en voorziening per project op te nemen, voor een methodiek van budgetteren en begroten waarin de systematische onzekerheid van een vernieuwingsopgave wordt omarmd en niet bij marktpartijen terecht komt;
 - b. Betrek marktpartijen eerder in het begrotingsproces zodat ook de hogere kosten die gepaard gaan met het uitvoeringsproces 'werken met de winkel open' in de begroting terecht komen;
 - c. Draag zorg voor de mogelijkheid voor uitvoeringsorganisaties om begrotingstechnisch en in de besluitvormingsprocessen flexibel om te gaan met beschikbare budgetten.

3. **Intensieve samenwerking**
Maak, zoals andere overheden dat ook doen, gebruik van 2-fasecontracten die zich kenmerken door een samenwerkingsgerichte fase voorafgaand aan de uitvoering. Dit leidt tot:
 - a. Beter benutting van capaciteit;
 - b. Hogere kwaliteit van budgetramingen door beter gebruik te maken van kennis van aannemers voorafgaand aan de uitvoering. Dit vereist dat definitieve budgetten pas worden vastgesteld na de eerste fase;
 - c. Beter benutting van beschikbare kennis waardoor het risicoprofiel van projecten omlaag gaat, waardoor projecten in de Rijksinfrastructuur aantrekkelijker worden voor aannemers;
 - d. Meer werkplezier bij medewerkers, samenwerken is leuker!

Wij zijn ervan overtuigd dat deze ingrediënten zullen bijdragen aan een structurele en systematische verbetering waardoor we meer kunnen doen met de beschikbare middelen, om Nederland mobiel en bereikbaar te houden.
