

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 56

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2022

Conform de toezegging van mijn ambtsvoorganger¹ zend ik u hierbij de rapportages «Staat van de Infrastructuur» over het jaar 2021 van zowel ProRail als RWS, met als doel jaarlijks de actuele toestand van het areaal inzichtelijk te maken. Tevens zijn de kaarten over toekomstige groot-schalige werkzaamheden toegevoegd, conform motie van het lid Peter de Groot c.s.². Ook stuur ik het prognoserapport Vervanging en Renovatie 2022 van Rijkswaterstaat mee.

Vorop gesteld staat dat Nederland een goede infrastructuur heeft, zeker in vergelijking met veel andere landen om ons heen. Onze wegen, spoorwegen en waterwegen zorgen voor goede bereikbaarheid en hebben ons de afgelopen decennia veel welvaart gebracht. Elke dag werken Rijkswaterstaat en ProRail hard om Nederland bereikbaar te houden. Ons areaal is groot en divers in aard en functionaliteit en onze infrastructuur complex. Ook nadert op alle netwerken een deel van de kunstwerken het einde van hun verwachte levensduur of heeft deze al overschreden. Tevens dient opgemerkt te worden dat de meeste kunstwerken in het verleden niet ontworpen zijn op de huidige omstandigheden en veranderd gebruik, zoals meer en zwaarder verkeer en grotere schepen. De druk op de instandhoudingsopgave neemt daardoor toe. Daarom heeft dit kabinet extra structurele financiële middelen beschikbaar gesteld in het coalitieakkoord voor beheer en onderhoud. Om onze infrastructuur ook in de toekomst veilig, betrouwbaar en voorspelbaar te laten zijn, binnen deze beschikbare budgetten, zullen wel een aantal belangrijke keuzes gemaakt moeten worden. In de Kamerbrief over het basiskwaliteitsniveau³ wordt het proces aangegeven hoe hiertoe te komen. In deze Kamerbrief is mede aangegeven dat verschillende

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

² Kamerstuk 35 925 XII, nr. 22.

³ Kamerstuk 29 385, nr. 116.

onderzoeken en validaties de komende tijd worden opgestart, om te komen tot een totaalbeeld over de te maken keuzes hoe de instandhouding van de netwerken langjarig en doelmatig kan worden gerealiseerd.

Voor de Staat van de Infrastructuur geldt dat deze rapportages – net als vorig jaar – zijn opgesteld volgens een afgeleide vorm van de door de Zwitserse spoorbeheerder SBB toegepaste Network Condition Report (NCR) methodiek. De rapportages laten voor een aantal indicatoren, zoals veiligheid, levensduur, betrouwbaarheid, beschikbaarheid (RWS) en technische conditie (RWS), de actuele technische toestand zien van de door Rijkswaterstaat en ProRail beheerde netwerken. Samen met periodieke externe validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding (voor RWS in 2022–2023 en ProRail in 2024) en de jaarlijkse begrotingsinformatie bieden deze rapportages aanvullende informatie om ontwikkelingen te volgen ten aanzien van de kwaliteit van de infrastructuur in relatie tot de benodigde budgetten en de verantwoording daarover.

Rapportage Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat

De rapportage bevat een beschrijving van de staat van de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken op peildatum 1 januari 2022. De scope en methodiek zijn vergelijkbaar met de rapportage van vorig jaar. Er zijn verschillende verbeteringen in de wijze van rapporteren doorgevoerd: ten eerste is duidelijker aangegeven op basis van welke normen de oordelen zijn gevormd. Ten tweede zijn, daar waar beschikbaar, tijdsreeksen van maximaal vijf jaar van resultaten opgenomen om een beter beeld van de trend te krijgen. Ten derde is per netwerk een overkoepelende conclusie over de staat van de infrastructuur getrokken.

Het beeld in de rapportage is dat de infrastructuur grotendeels voldoet, maar niet overal. Op alle netwerken is het effect van uitgesteld onderhoud op de netwerken zichtbaar. Er zijn meer storingen. De keuze voor het moment van onderhoud of vervanging wordt bepaald op basis van de feitelijke technische conditie en de middelen die beschikbaar zijn.

Om de veiligheid te borgen worden er nu reeds beheersmaatregelen zoals snelheids- of aslastbeperkingen genomen. De afgelopen periode is het aantal beperkingen en de kans op beperkingen significant toegenomen.

Doorontwikkeling

Diverse onderdelen van ons ministerie zijn gestart met de doorontwikkeling van de «Staat van de Infra» Rijkswaterstaat om te zorgen dat deze in de toekomst een meer representatief beeld kan geven en een betrouwbaardere indicatie kan geven van de risico's op falen (die leiden bijvoorbeeld tot lagere beschikbaarheid en verminderde veiligheid). De ontwikkelingen met betrekking tot een nieuw basiskwaliteitsniveau en het ontwikkelplan Assetmanagement worden hierbij betrokken. Hierdoor wordt een steeds beter onderbouwd inzicht gerealiseerd in de toestand van onze netwerken.

Rapportage Staat van de Infrastructuur ProRail

Waar ProRail vorig jaar nog concludeerde dat de staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur gemiddeld gezien goed was⁴, concludeert ProRail nu dat deze in 2021 ruim voldoende was. Er zijn in 2021 ten opzichte van 2020 weinig veranderingen opgetreden in levensduur en het aantal techniek

⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 25.

gerelateerde storingen is gedaald. De reden waarom ProRail de staat van de infrastructuur over 2021 anders beoordeelt dan over 2020 is dat het aantal veiligheidsincidenten is gestegen. Tegelijkertijd ziet ProRail dat er meer aandacht nodig is voor het op norm houden of verbeteren van de staat van de spoorinfrastructuur. Dat blijkt uit een stijging van het aantal overschrijdingen op de meest kritische normwaarde voor het doen van onderhoud aan het spoor.

In 2021 is de Kamer geïnformeerd over een tweetal veiligheidsincidenten; loszittende spoorstaafverbindingen⁵ en de ontsporing van een trein nabij station Groningen⁶. In het rapport «Staat van de Infrastructuur» is dit terug te zien in de toename aan Onmiddellijke ActieWaarde (OAW) overschrijdingen. De OAW is de meest kritische normwaarde die ProRail kent. Indien deze overschreden wordt, dienen er direct beheersmaatregelen genomen te worden. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail de aandacht voor een aantoonbaar veilige berijdbaarheid geïntensiveerd. In het rapport is er dan ook specifieke aandacht voor het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid.

Een belangrijk aandachtspunt blijft, net zoals vorig jaar, de Havenspoorlijn. Vorig jaar gaf ProRail reeds aan dat het wegwerken van het achterstallig onderhoud daar nog enkele jaren in beslag zou nemen. Zoals in de Kamerbrief over de halfjaarrapportage van ProRail is gemeld⁷ wordt daarop goede voortgang geboekt. Dit is echter nog niet zichtbaar in deze rapportage (die niet op specifieke onderdelen van de infra inzoomt).

Motie van het lid Peter de Groot c.s.⁸

De motie van het lid Peter de Groot c.s. verzoekt de regering om door middel van (regionale) kaarten toekomstige grootschalige werkzaamheden overzichtelijk in beeld te brengen voor automobilisten, reizigers, vervoerders en schippers. Ook verzoekt deze motie de regering om samen met andere overheden tot een voorstel te komen hoe deze kaarten kunnen worden doorontwikkeld om gebruikers en bestuurders beter inzicht te geven in de meest gevoelige bestaande hoofdinfrastructuur met een groot risico op uitval; en om in het voorstel op te nemen op welke wijze deze informatie gecommuniceerd kan worden naar gebruikers en bestuurders zodat verrassingen minder vaak zullen voorkomen en sturing kan worden gegeven op de minste hinder.

Om aan deze motie invulling te geven, zend ik u hierbij kaartmateriaal dat inzicht biedt over de RWS-netwerken waar (risico's op) beperkingen/hinder zijn of worden verwacht. Dit betreft een actualisatie van het kaartmateriaal dat vorig jaar aan uw Kamer is gestuurd. Hoewel er geen grote trendbreuken ten opzichte van vorig jaar zijn, reflecteert het kaartmateriaal wel het algemeen beeld zoals geschetst in de rapportage «Staat van de Infrastructuur». Zo is het aantal beperkingen en de kans op beperkingen duidelijk toegenomen. Het door ontwikkelen van het kaartmateriaal van de RWS-netwerken wordt betrokken bij de verdere doorontwikkeling van de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat. Hiermee beschouw ik de motie van het lid Peter de Groot c.s. als afgedaan en blijf ik werken aan het informeren van spoor-, vaar- en -weggebruikers over hinder. Dit gebeurt, naast dit kaartmateriaal, vooral door bij projecten waar sprake is van hinder alle betrokkenen goed te informeren over de te verwachten hinder en de mogelijkheden over slimme reisalternatieven.

⁵ Idem.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 939.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1055.

⁸ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 22.

Zoals vorig jaar reeds aan uw Kamer gemeld, geeft ProRail invulling aan de motie door voortaan in het (addendum op het) beheerplan de kaarten op te nemen. Het (addendum op het) beheerplan wordt in overeenstemming met de afspraken in de beheerconcessie door ProRail afgestemd met sectorpartijen. Ik verwacht het eerstvolgende addendum op het beheerplan, zoals gebruikelijk, vóór het Kerstreces aan uw Kamer te kunnen aanbieden.

Prognoserapport Vervanging en Renovatie 2022 Rijkswaterstaat

Om ook inzicht te krijgen in de omgang van de toekomstige opgave voor Vervanging en Renovatie (VenR), heeft RWS het «prognoserapport VenR 2022» opgeleverd. Dit rapport geeft een eerste globaal beeld van de objecten die komende periode aan vernieuwing toe zijn. Daarbij is ook een inschatting gegeven van de bijbehorende budgetbehoefte voor de looptijd van de investeringsfondsen (Mobiliteitsfonds en Deltafonds) en doorkijk naar 2050.

De prognose laat zien dat de VenR-opgave een flinke uitdaging blijft en de komende decennia steeds verder groeit. Deze prognose is uiteraard nog met de nodige onzekerheid omgeven. Onderdeel van de prognose is bijvoorbeeld nog niet de haalbaarheid, maakbaarheid (qua capaciteit) en programmering van de opgave. Momenteel wordt het prognoserapport inclusief de budgetbehoefte gevalideerd door een externe partij. Doel hiervan is nagaan of de systematiek om tot de budgetbehoefte te komen, voldoende onderbouwd en navolgbaar is. De verwachting is dat deze validatie in het eerste kwartaal van 2023 is afgerond. Daarnaast moet er ook nog een maakbaarheidstoets (qua capaciteit) worden gedaan. Er kan nog worden onderzocht of er ook andere oplossingen zijn voor de VenR-opgave, zoals keuze voor renovatie in plaats van vervanging. Verder wordt de toekomstige VenR opgave mede bepaald door het huidig te hanteren kwaliteitsniveau en prestatie-eisen voor de hoofdinfrastructuur-netwerken. Toekomstige ontwikkelingen stellen andere eisen aan de netwerken waarbij er niet alleen uitdagingen zijn maar ook kansen door nieuwe technologie en digitalisering om onze infrastructuur te verbeteren.

In de Kamerbrief over het basiskwaliteitsniveau⁹ zijn de stappen beschreven om invulling te geven aan het komen tot een basiskwaliteitsniveau. Dit heeft namelijk ook invloed op de omvang van de toekomstige VenR-opgave.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁹ Kamerstuk 29 385, nr. 116.