

Vergaderjaar 2024–2025

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 142

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2025

Het Ministerie van IenW staat voor een grote uitdaging om Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar te houden. De toenemende instandhoudingsbehoefte en het toenemende gebruik van de infrastructuur vragen om scherpe keuzes. Op 21 november 2024 zijn de Rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail aan de Kamer aangeboden.¹ De rapportage van Rijkswaterstaat biedt inzicht in de technische staat van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem (peildatum 1 januari 2024). Ook hieruit blijkt dat Nederland te maken heeft met de grootste instandhoudingsopgave ooit. In de Kamerbrief van 17 juni 2024 is de Kamer geïnformeerd over de transitie die is ingezet om de productieverhoging van de instandhouding voor de Rijkswaterstaat netwerken te realiseren en de ruimte die hiervoor in de meerjarenafpraak instandhouding is geboden.²

Met de verschuiving van financiële middelen en personele capaciteit naar instandhouding, aanvullend op de extra vrijgemaakte middelen uit het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV, zet het Ministerie van IenW de komende jaren met prioriteit in op het realiseren van een veilig, robuust en betrouwbaar hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Ondanks deze verschuiving en de extra middelen, zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Om deze keuzes beter te kunnen maken en goed te kunnen onderbouwen, is ervoor gekozen het assetmanagement door te ontwikkelen richting de internationale norm ISO 55000. Deze norm specificeert de eisen voor het ontwikkelen, implementeren, onderhouden en verbeteren van een managementsysteem voor assetma-

¹ Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2023 – Rapportage van Rijkswaterstaat

² Kamerstuk 29 385, nr. 139

nagement. Hiervoor is het Ontwikkelplan Assetmanagement lenW opgesteld, waarover de Tweede Kamer in december 2020 is geïnformeerd.³

In het Ontwikkelplan is de ambitie opgenomen om het assetmanagement eind 2025 op de wegen, vaarwegen en watersystemen te laten voldoen aan de ISO 55000. Met de ISO 55000 en de bevindingen uit de validatie instandhoudingsbehoefte PwCIREBEL⁴ als leidraad zijn verbeteracties bepaald waarmee stapsgewijs wordt toegewerkt naar het realiseren van een beter assetmanagement.

De focus lag daarbij op vier succesfactoren, te weten: (1) het komen tot een eenduidig prioriteringskader om in de omvangrijke hoeveelheid werk, die de instandhouding en ontwikkeling van de netwerken met zich meebrengt, het goede op het juiste moment te doen, (2) het doorvoeren van kaders voor uniformiteit in werken en vastleggen van gegevens over de staat en het functioneren van de netwerken, (3) het op orde brengen en houden van die gegevens en (4) goede Informatievoorziening systemen (IV) ter ondersteuning van het assetmanagement.

Jaarlijks wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang op het Ontwikkelplan Assetmanagement ten opzichte van de afspraken uit 2020. In de bijgevoegde Voortgangsrapportage 2024 wordt een overzicht gegeven van de activiteiten die worden ondernomen om aan deze afspraken invulling te geven. De Voortgangsrapportage toont duidelijk dat de verbeteracties die in 2020 zijn ingezet, hun afronding naderen. Het vele werk dat met de verbeteracties gepaard is gegaan heeft in de hele keten van lenW/Rijkswaterstaat tot beter assetmanagement geleid. Sinds 1 januari 2024 werkt Rijkswaterstaat vanuit een meerjarenafpraak met lenW over instandhouding die doorloopt tot en met 2030. De gewenste prestaties en bijbehorende budgetten voor zowel exploitatie, onderhoud en vernieuwing zijn gebundeld in één afspraak. Het basiskwaliteitsniveau vormt hiervoor de basis. De essentie daarbij is een voortrollende instandhoudingsprogrammering die tenminste acht jaar vooruitkijkt. Hierdoor ontstaat meer continuïteit in de opgave en krijgen Rijkswaterstaat en de markt ruimte om de instandhoudingsopgave efficiënter te organiseren. Rijkswaterstaat werkt hiervoor met productiestraten op het gebied van bruggen, sluizen, damwanden en tunnels, om de opgave te standaardiseren en de capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten. Zo wordt nu gewerkt aan een portfolioaanpak tunnels Zuid-Holland en aan een bruggenportfolio.

Daarnaast zorgt een stabiele programmering in combinatie met de toegenomen kwaliteit van de areaalinformatie ervoor dat de rapportage Staat van de Infra een betrouwbaarder beeld geeft van de technische staat van het areaal, de knelpunten en de geplande werkzaamheden. De meerjarige programmering wordt ook gebruikt in bestuurlijke (MIRT-)overleggen.

Tevens is de inspectiestandaard herzien en worden er slagen gemaakt in de digitale ondersteuning voor de programmering. Ook zijn verbeteringen doorgevoerd in de monitoring en analyse, en het evalueren en bijsturen, waardoor de Plan-Do-Check-Act cirkel (PDCA) steeds sterker «rond komt».

In 2024 heeft Rijkswaterstaat opnieuw externen gevraagd de voortgang op de ISO-certificeerbaarheid te beoordelen. Het uitgangspunt in 2024 was: Rijkswaterstaat is in staat om haar achtjarige onderhoudsprognose op te

³ Ontwikkelplan Assetmanagement lenW | Bijlage bij Kamerstuk 35 570 A, nr. 46

⁴ Kamerstuk 35 300 A, nr. 94, bijlage «Analyse Instandhoudingskosten Rijksinfrastructuur, Deel: ProRail», PwC | REBEL, 11 juni 2020

bouwen langs een gestructureerd, beschreven en beheerd proces. Uit de beoordeling van 2024 blijkt dat, naast de verbeteracties uit het Ontwikkelplan, aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de eisen voor ISO-certificering te voldoen. Dit beeld wordt bevestigd door de gesprekken met andere organisaties die een vergelijkbaar traject hebben doorlopen. Deze leerervaringen hebben steeds meer inzicht gegeven in wat er nodig is om alle verbeteringen te borgen en in samenhang te laten werken. Door hier nu op in te spelen, ontstaat ook de lerende organisatie die vanuit de ISO-norm gevraagd wordt.

Doelstellingen 2025

No- regret maatregelen

De nieuwe inzichten worden vertaald naar een herijkte uitvoeringsagenda voor 2025 en verder. Allereerst wordt er in 2025 gewerkt aan de realisatie van een aantal concrete no-regret maatregelen («deliverables»⁵) die hoe dan ook resultaat opleveren:

- Inrichten van een kwaliteitsautoriteit: In 2025 wordt een onafhankelijke kwaliteitsautoriteit ingericht. Dit orgaan waarborgt dat processen voldoende beheerst worden en de verbetercyclus aantoonbaar functioneert. In 2025 ligt de focus op drie kernactiviteiten: 1) het opzetten van de kwaliteitsautoriteit, 2) het standaardiseren van kwaliteitsmanagement en 3) het borgen van de vernieuwde AMS-processen, die door het bestuur zijn vastgesteld en voldoen aan de ISO-normen.
- Datagedreven technisch assetmanagement: Ontwikkeling van de IV ondersteuning, waaronder de Asset Instandhoudingsmanager (AIM). Deze tool maakt het mogelijk om instandhoudingsplannen efficiënter op te stellen en de budgetbehoefte voor instandhouding van netwerkschakels inzichtelijk te maken. In 2025 wordt AIM klaargemaakt voor release en gekoppeld aan het huidige systeem (RUPS). Daarnaast wordt de areaaldata verbeterd door de implementatie van de Uniforme Technische Decompositie (UTD). Waar UTD in Q1 2025 al voor 85% is ingericht voor eenvoudige civiele objecten, zal dit eind 2025 ook gelden voor complexe objecten.
- Strategisch Assetmanagement Plan (SAMP): In 2025 wordt de derde versie van het SAMP ontwikkeld. Het SAMP beschrijft de strategie waarmee lenW/RWS haar organisatiedoelen realiseert voor de infrastructuur in beheer. Daarnaast geeft het overzicht en brengt samenhang aan tussen *waarom* RWS doet wat zij doet, *wat* RWS te doen staat en *hoe* RWS dit realiseert. Het SAMP bestaat uit twee producten: 1) De managementsamenvatting van het SAMP, bedoeld als gezamenlijke beleidsverklaring voor de driehoek, en 2) een informatieportaal dat de strategie vertaalt naar tactische en operationele plannen.
- Netwerkschakelplannen: Om het netwerk veilig en beschikbaar te houden, worden netwerkschakelplannen verder ontwikkeld. Deze plannen zijn gebaseerd op een integrale analyse van functionele, technische, gebieds- en operationele aspecten. In 2025 worden de templates verbeterd en gestandaardiseerd, zodat analyses uniform, vergelijkbaar en navolgbaar zijn. Dit draagt bij aan een betrouwbaardere onderbouwing van de instandhoudingsbehoefte per netwerk (HWN, HVWN, HWS).

⁵ Het betreffen maatregelen waarbij het voor diegenen die zich niet dagelijks met deze materie bezighouden, wellicht niet direct duidelijk is wat deze maatregelen concreet omvatten. Daarom kan er indien gewenst een technische briefing verzorgd worden om een nadere toelichting te geven.

Assetmanagement Systeem (AMS)

Parallel hieraan wordt in 2025 gewerkt aan de verdere uitwerking van het Assetmanagement Systeem (AMS), dat als «ruggengraat» zal dienen om verbeteringen en samenhang tussen instrumenten te borgen. Het AMS zorgt voor de benodigde structuur en een integrale aanpak voor zowel ontwikkeling als implementatie.

De vereiste bijstelling van de koers maakt dat het programma Assetmanagement IenW na 2025 doorloopt. De oorspronkelijke werkvoorraad aan verbeteracties was goed met de toenmalige kennis en zijn opgeleverd, maar op basis van voortschrijdend inzicht is meer nodig om certificeerbaar te zijn. De ambitie om eind 2025 certificeerbaar te zijn is daarmee niet meer haalbaar. Momenteel wordt daarom de planning richting certificeerbaarheid herijkt. Deze zal eind van het jaar, tegelijk met de rapportage Staat van de Infra, aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener