

Vergaderjaar 2023–2024

**36 410 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024**

**Nr. 19**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2023

Conform de toezegging van mijn ambtsvoorganger<sup>1</sup> zend ik u hierbij de rapportages «Staat van de Infrastructuur» over het jaar 2022 van ProRail en Rijkswaterstaat, met als doel jaarlijks de actuele toestand van het areaal inzichtelijk te maken.

De infrastructuur van Nederland is over het algemeen nog steeds op orde, zeker vergeleken met de landen om ons heen. Het is belangrijk dat we ook in de toekomst kunnen rekenen op een goede infrastructuur die Nederland bereikbaar houdt en waar veiligheid voorop blijft staan. Veel kunstwerken naderen het einde van hun levensduur. De noodzaak voor de instandhoudingsopgave neemt dus verder toe. Kerninformatie is belangrijk en noodzakelijk om een meer samenhangend beeld van de toestand van de infrastructuur van de door Rijkswaterstaat en ProRail beheerde netwerken te kunnen bepalen en daarmee efficiënt invulling te kunnen geven aan deze instandhoudingsopgave.

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.

#### Rapportage Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat

De rapportage beschrijft de technische staat van de drie netwerken op peildatum 1 januari 2023 aan de hand van vijf criteria en verschillende objectcategorieën: Veiligheid, Levensduur, Betrouwbaarheid, Beschikbaarheid en Technische conditie. In deze editie rapporteren we over de Staat van de Infrastructuur op compacte wijze en wordt verwezen naar

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

relevante brondocumenten voor de gedetailleerde resultaten. De rapportage bevat geactualiseerde kaarten die laten zien wat voor gebruikers de gevolgen zijn van de huidige toestand van de drie netwerken.

Het beeld in de rapportage is dat de infrastructuur deels blijkt te voldoen aan de normen en afspraken, maar niet overall. De twee verschillen in oordelen ten opzichte van vorig jaar zijn voor het Hoofdvaarwegennet (HVWN) de Veiligheid van de verkeersvoorzieningen. Die score was «gemiddeld», maar is nu «matig». Reden daarvoor is dat door de februaristormen in 2022 de vaarwegmarkeringen op de Noordzee niet snel genoeg gerepareerd konden worden en dat er toen voor vaarwegmarkeringen nog geen vaste leveranciers waren gecontracteerd. Inmiddels is dat laatste wel het geval. Voor het Hoofdwatersysteem (HWS) scoren de kunstwerken lager op Beschikbaarheid. Deze score was «goed», maar is nu «gemiddeld». Dit komt hoofdzakelijk doordat het aflatwerk van sluis Eefde werd geblokkeerd door de opstelling van een tijdelijke pomp.

Veel van de objecten in de netwerken (zoals bruggen, tunnels en sluizen) zijn aan vervanging of renovatie toe. Een deel van het onderhoud aan deze objecten en sommige van deze vervangingen en renovaties worden uitgesteld. Het effect van uitgesteld onderhoud wordt zichtbaarder en merkbaar op alle netwerken. Daardoor groeit de instandhoudingsopgave elk jaar. Om op alle netwerken de veiligheid te blijven bieden en toe te werken naar een beter niveau van voorspelbaarheid en beschikbaarheid van de netwerken zijn uitgangspunten in de kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken<sup>2</sup> geformuleerd, zodat Nederland bereikbaar blijft en de veiligheid voorop blijft staan. Daarbij is ook aangekondigd dat maximaal wordt ingezet op instandhouding en verbetering van de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van de netwerken.

Geld dat bestemd was voor aanleg gaat in de toekomst naar groot onderhoud van onder andere bruggen, viaducten en (vaar)wegen waarbij de keuzes voor onderhoud gebaseerd zullen worden op het basiskwaliteitsniveau. Dit geeft een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau en zekerheid aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding en aanleg. Bij het maken van de programmering van werkzaamheden gaan we uit van deze nieuwe basiskwaliteit en maken we binnen de totale opgave keuzes die de meest doelmatige inzet van de beperkte capaciteit garanderen.

### *Doorontwikkeling*

De komende jaren wordt deze rapportage nog doorontwikkeld, om in de toekomst een meer representatief beeld te geven. Zo kan een betrouwbaardere indicatie worden gegeven van de risico's op falen, die bijvoorbeeld leiden 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

ProRail concludeert over 2022, net als 2021, dat de technische staat van de infrastructuur ruim voldoende is. Ook geeft ProRail aan dat het storingsgedrag voorspelbaar is, wat betekent dat het spoorstelsel op een stabiel prestatieniveau wordt gehouden. Een belangrijk aandachtspunt blijft de

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119, 17 maart 2023

infrastructuur in het Rotterdamse havengebied. Ook in 2022 heeft ProRail hier in overleg met lenW maatregelen getroffen om het achterstallige onderhoud weg te werken. In het rapport over 2023 zal ProRail hier uitgebreider op ingaan.

ProRail rapporteert over de staat van de infrastructuur aan de hand van drie indicatoren: levensduur, betrouwbaarheid en veiligheid. Er zijn weinig veranderingen geconstateerd als het gaat om de levensduur en betrouwbaarheid van de verschillende onderdelen van de spoorinfrastructuur. Bij de bruggen, tunnels, overwegen, energievoorziening en het spoor is een lichte veroudering geconstateerd, maar geen verslechtering van de betrouwbaarheid. Bij de wissels is juist een verjonging zichtbaar en een verbetering van de betrouwbaarheid. Bij de indicator veiligheid is het aantal overschrijdingen van de meest kritische normwaarde, de Onmiddellijke Actiewaarde (OAW), gedaald ten opzichte van 2021. Bij de overschrijding van deze normwaarde moet er onmiddellijk actie worden ondernomen om veiligheid te waarborgen. Daarnaast is in 2022 het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid (AVB) onderdeel geworden van één van de strategische prioriteiten van ProRail. Aantoonbaar betekent in dit geval dat kan worden onderbouwd dat alle maatregelen zijn getroffen die noodzakelijk en redelijkerwijs mogelijk zijn om de veiligheidsrisico's van de spoorinfrastructuur, die samenhangen met het berijden door treinen, te beheersen.

Hoewel de staat van de infrastructuur door ProRail als ruim voldoende wordt gezien, schetst ProRail ook een aantal uitdagingen voor de toekomst. De verwachting is dat vraag naar (inter)nationale (duurzame) mobiliteit in de nabije toekomst sterk zal toenemen door bijvoorbeeld bevolkingsgroei en verstedelijking. ProRail geeft hierbij aan dat de grenzen van de capaciteit van de huidige infrastructuur benaderd zullen worden en dat dit naast technische uitdagingen ook zal zorgen voor financiële uitdagingen. ProRail zet zich in om de groei te kunnen faciliteren, zo wordt er bijvoorbeeld via het programma ERTMS gewerkt om in de toekomst veilig nog intensiever gebruik te kunnen maken van de infrastructuur.

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

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