

36600 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het  
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

Nr. 8 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2024

Tijdens het wetgevingsoverleg over het jaarverslag 2023 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is het lid Heutink (PVV) toegezegd om de Tweede Kamer nader te informeren over inzicht in areaaldata bij ProRail en Rijkswaterstaat (RWS, naar aanleiding van de conclusies uit het Verantwoordingsonderzoek 2023 van de Algemene Rekenkamer<sup>1</sup>. Met deze brief wordt, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu, invulling gegeven aan de toezegging.

#### Assetmanagement ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor instandhouding en ontwikkeling van het spoorwegennet. Het assetportfolio bestaat uit ruim 7.000 kilometer spoor, meer dan 6.200 wissels, ruim 2.300 overwegen en 11.500 seinen, 68 beweegbare bruggen, 26 tunnels, bijna 400 stations en bijna 10.000 hectare aan grond. De investeringen in het spoorwegennet en de werkzaamheden van ProRail zijn de afgelopen decennia al grotendeels gericht op instandhouding. Daarnaast krijgt ProRail sinds de oprichting in 2005 een integraal budget van IenW voor instandhouding dat zij zo goed en efficiënt mogelijk besteedt. Daardoor is ProRail in staat om de instandhoudingskosten optimaal te programmeren volgens de levenscyclusbenadering. Het assetmanagement en het beheer van areaaldata vervult daarbij een centrale rol.

Er zijn twee aspecten bij ProRail die hebben bijgedragen aan het op orde brengen en houden van de areaaldata. Ten eerste is het instandhoudingsplan sinds ongeveer tien jaar gekoppeld aan de centrale registratie van de areaaldata. Wanneer de centrale registratie niet op orde is, kunnen de maatregelen niet in het instandhoudingsplan worden opgenomen. Ten tweede bouwt ProRail sinds 2009 eens in de paar jaar haar reeksen opnieuw op met centrale areaaldata, integrale instandhoudingsprogrammering en de benodigde financiering, waarna de opgebouwde reeksen extern worden gevalideerd. Door de aanbevelingen uit de validaties

---

<sup>1</sup> Verantwoordingsonderzoek Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII), Rapport bij het Jaarverslag 2023, Algemene Rekenkamer, 7 mei 2024, Kamerstuk 36 560 XII, nr. 2

te benutten en deze systematiek iedere paar jaar te herhalen worden er continu verbeteringen doorgevoerd in het assetmanagement en de areaaldata van ProRail.

Het assetmanagement en de areaaldata van ProRail heeft sinds 2009 een structurele verbetering doorgemaakt. Vanaf 2020 is het assetmanagement van ProRail in lijn met de internationale standaard voor assetmanagement, de ISO 55000<sup>2</sup>. In 2023 zijn de instandhoudingskosten van ProRail gevalideerd en is geconstateerd dat er verbeterlagen zijn gemaakt op het gebied van rapporteren over de Staat van de Infrastructuur, de kwaliteit van de areaaldata, de risico-inventarisatie en integrale afwegingen. Tegelijkertijd zijn op enkele punten aanbevelingen gedaan die voornamelijk betrekking hebben op het opstellen van de instandhoudingsbehoefte voor het spoorwegennet<sup>3</sup>. IenW en ProRail blijven in gesprek met als doel om voor de volgende herijking concrete verbeteringen door te voeren.

#### Assetmanagement RWS, uitdagingen en maatregelen

RWS is verantwoordelijk voor instandhouding en ontwikkeling van 3 netwerken: het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem (RWS-netwerken). De omvang van het assetportfolio is fors: ruim 3.000 kilometer autosnelwegen met circa 2.900 viaducten, 38 ecoducten, 17 aquaducten en 28 tunnels, bijna 3.500 kilometer vaarwegen inclusief sluizen en stuwen en meer dan 1.000 bruggen, meer dan 3.500 kilometer zeetoegangsgeulen en zeecorridors, meer dan 90.000 km<sup>2</sup> oppervlaktewater en circa 200 kilometer waterkeringen. De RWS-netwerken en assets zijn nauw verbonden met regionale netwerken in het beheer van provincies, gemeenten en waterschappen, waarbij elke regio specifieke kenmerken en uitdagingen heeft. Om hierop in te kunnen spelen wordt intensief afgestemd met regionale partners en is RWS regionaal georganiseerd.

De investeringen in de RWS-netwerken zijn de afgelopen decennia grotendeels gericht geweest op ontwikkeling. De instandhouding was onderdeel van de reguliere werkzaamheden van RWS waarbij op vernieuwing van assets projectsturing werd toegepast door IenW. De afgelopen jaren is instandhouding van de RWS-netwerken echter steeds belangrijker geworden. Een groot aantal assets bereikt de komende jaren het einde van de levensduur door de leeftijd, door intensief en zwaar gebruik waarvoor zij niet zijn

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 300-A, nr. 94, bijlage 'Analyse Instandhoudingskosten Rijksinfrastructuur, Deel: ProRail', PwC | Rebel, 11 juni 2020

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 410-A, nr. 16, bijlage 'Validatie Instandhoudingskosten HSWI', PwC, 6 november 2023

ontworpen, en door de impact van ontwikkelingen zoals klimaatverandering en cyberveiligheid die nieuwe eisen stellen aan het functioneren van de assets. De komende tijd zal de instandhoudingsopgave blijven groeien<sup>4</sup>.

In 2020 is de instandhoudingsbehoefte van RWS gevalideerd<sup>5</sup>. Er is geconstateerd dat RWS de kwaliteit van de financiële ramingen sterk had verbeterd, maar dat structurele verbeteringen van assetmanagement en areaaldata nodig zijn om het inzicht in de instandhoudingsopgave te borgen en verder aan te scherpen. Om vorm te geven aan de verbetering van het assetmanagement heeft RWS het

Ontwikkelplan Assetmanagement opgesteld in 2020<sup>6</sup>. Sinds die tijd wordt met versterkte centrale sturing toegewerkt naar het in lijn brengen van het assetmanagement van RWS met de ISO 55000. De ambitie is dat RWS eind 2025 in lijn met de internationale standaard werkt, de ISO 55000. Het realiseren van deze ambitie verloopt stapsgewijs. Waardoor RWS steeds beter in staat is om transparante en navolgbare keuzes te maken op het areaal terwijl verdere verbetering van het assetmanagement continu blijft doorgaan. Over de voortgang van de verbetering van het assetmanagement bij RWS wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd.

Het doel van het Ontwikkelplan Assetmanagement is om overtuigende en goede beslisinformatie op te leveren waarmee een meer betrouwbare en eenduidige programmering, planning en uitvoering van instandhoudingsmaatregelen op de RWS-netwerken kan worden gerealiseerd. Twee uitdagingen zijn hierin bepalend. Ten eerste heeft het assetportfolio van RWS een grote omvang en een hoge diversiteit, variërend van relatief eenvoudige tot uiterst complexe assets. Dit betekent dat het in samenhang op orde brengen van de areaaldata een lastig en tijdrovend proces is waarbij alle RWS-regio's en verschillende technische disciplines betrokken zijn. Ten tweede heeft de nauwe verbondenheid van de RWS-netwerken met regionale netwerken én de regionale organisatie van RWS ervoor gezorgd dat de areaaldata decentraal

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 385, nr. 119, 'Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur', 17 maart 2023

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 300-A, nr. 94, 'Aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur' en bijlagen, 19 juni 2020 en Kamerstuk 35 570-A, nr. 46, bijlage 'Analyse Instandhoudingskosten Rijksinfrastructuur, Deel: RWS', PwC | REBEL, 13 november 2020

<sup>6</sup> Kamerstuk 35 570-A, nr. 46, 'Vervolg aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur' en bijlagen, 17 december 2020

door de RWS-regio's, op basis van verschillende uitgangspunten en in verschillende systemen is geregistreerd. Het realiseren van eenduidigheid in het assetmanagement door uitgangspunten en werkwijzen te uniformeren en alle areaaldata centraal en in samenhang te registreren vergt tijd en een grote inspanning van de organisatie.

De resultaten van het Ontwikkelprogramma Assetmanagement zijn echter reeds zichtbaar. Sinds 2020 is het assetmanagement van RWS verbeterd en is de kwaliteit van de areaaldata toegenomen. Dit wordt onderschreven door externe reviews op de voortgang<sup>7</sup>. RWS heeft nog wel een weg te gaan, zoals het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft aangetoond.

Om de kwaliteit van de areaaldata te bevorderen en instandhoudingskosten optimaal te programmeren volgens de levenscyclusbenadering, wordt aanvullend op het Ontwikkelprogramma Assetmanagement met het ministerie van Financiën de overgang naar een volledige toepassing van het baten-lastenstelsel (BLS) verkend, zoals ProRail die ook toepast. De Tweede Kamer is hierover in 2022 geïnformeerd naar aanleiding van de doorlichting van RWS<sup>8</sup>.

#### Tot slot

Het verbeteren en op orde houden van de areaaldata door assetmanagement uit te voeren in lijn met de ISO 55000, is noodzakelijk voor een optimalere instandhouding van het spoorwegennet, hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. ProRail heeft al geruime tijd focus op instandhouding en heeft de verbetering van het assetmanagement in gang gezet in 2009. ProRail werkt in lijn met de ISO 55000. Bij RWS is de focus recenter verschoven naar instandhouding. Sinds 2020 werkt RWS met versterkte centrale sturing stapsgewijs toe naar assetmanagement in lijn met de ISO 55000. De kwaliteit van de areaaldata wordt daarbij continu verbeterd. ProRail en RWS leren van elkaars assetmanagement in de Strategische Alliantie ProRail-RWS, met inachtneming van de verschillen in het areaal en de wijze waarop beide organisaties functioneren. Zo wordt het assetmanagement op de lenW-netwerken waar mogelijk in samenhang verbeterd.

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 36 200-A, nr. 80 'Voortgang Ontwikkelplan Assetmanagement lenW (RWS-netwerken)' en bijlagen, 3 juli 2023

<sup>8</sup> Kamerstuk 25 268, nr. 206, 'Aanbieding rapport Doorlichting Rijkswaterstaat', 20 mei 2022

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener