

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025

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, 21 november 2024

Conform de toezegging van mijn ambtsvoorganger¹ zend ik u hierbij de rapportages «Staat van de Infrastructuur» over het jaar 2023 van Rijkswaterstaat en ProRail. Deze rapportages geven jaarlijks inzicht in de actuele stand van het areaal.

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 biedt inzicht in de technische staat van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem op peildatum 1 januari 2024. De rapportage bevat geactualiseerde kaarten die laten zien wat voor gebruikers de gevolgen zijn van de huidige toestand van de drie netwerken. De methode en indicatoren zijn vergelijkbaar met de rapportage van vorig jaar.

Rijkswaterstaat beoordeelt de infrastructuur over 2023 op basis van de indicatoren van «gemiddeld» tot «goed». Ten opzichte van vorig jaar krijgen vier indicatoren een hogere score. Dit kan verklaard worden doordat onderliggende randvoorwaarden zoals genomen beheersmaatregelen en verbeterde datakwaliteit, die zich in de vorige edities nog niet manifesteerden, de scores beïnvloeden. Er is één indicator achteruitgegaan: bij het hoofdwegennet is het oordeel op veiligheid van verhardingen van «goed» naar «gemiddeld» gegaan. Rijkswaterstaat doet onderzoek naar de oorzaak.

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

Tegelijkertijd is een stevige winstwaarschuwing op zijn plaats. Nederland heeft te maken met de grootste instandhoudingsopgave ooit. De infrastructuur nadert het einde van de levensduur of heeft deze al overschreden. Dit is met name het geval bij de bruggen, tunnels en viaducten uit de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. Daarnaast worden de netwerken intensiever gebruikt dan waar ze voor ontworpen zijn. In de Kamerbrief van 17 juni 2024² 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 hier voor in de meerjarenafspraken instandhouding is geboden. 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. De last door storingen, ongeplande werkzaamheden en wegafsluitingen is wat voor de gebruikers van de infrastructuur het meest merkbaar is.

Gerealiseerde verbeteringen in de rapportage

Doordat de omvang van de instandhoudingsopgave groter is dan wat Rijkswaterstaat nu aankan, dienen er keuzes gemaakt te worden. Daarom moet er goed zicht zijn op de toestand van het areaal om de juiste keuzes te maken. Zoals in de kamerbrief van vorig jaar³ aangegeven werkt Rijkswaterstaat aan de doorontwikkeling van deze rapportage, om in de toekomst een meer representatief beeld te geven.

Afgelopen jaar is hier hard aan gewerkt: Bij het opstellen van de kaarten heeft Rijkswaterstaat gebruik gemaakt van een verbeterde aanpak met een directe koppeling met databestanden die al het areaal bevatten. Dit zorgt voor nauwkeurigere en actuelere kaarten. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat de kaart met grootschalige werkzaamheden uitgebreid en onderscheid gemaakt tussen onderhoud en vernieuwing om beter inzicht te geven in de aard van de werkzaamheden.

Doorontwikkeling

Komende jaren werkt Rijkswaterstaat verder aan de doorontwikkeling van de rapportage. Het doel van deze rapportage is om een volledig, representatief en accuraat beeld te krijgen van de technische staat van de verschillende onderdelen van de netwerken (zoals bijvoorbeeld bruggen, sluisen). Aanvullend op de prestatie indicatoren in de Rijksbegroting bepaalt de staat van de infrastructuur immers of de netwerken de prestatie kunnen leveren zoals deze in het Basiskwaliteitsniveau (BKN) is afgesproken.

Hiervoor is tot nu toe dezelfde methodiek gevolgd die ProRail, hanteert om de rapportages vergelijkbaar te houden. Daar waar het kan zal deze methodiek in de volgende edities worden voortgezet. Maar met het oog op de zesde editie kijkt

Rijkswaterstaat ook waar de ProRail methodiek niet past op de Rijkswaterstaat -netwerken en dus andere indicatoren nodig zijn. Op die manier zal deze rapportage een document worden waarin de monitoring en verantwoording van de technische staat van de infrastructuur en omvang en impact van verstoringen, incidenten en calamiteiten wordt gepresen-

² Kamerstuk 29 385, nr. 139.

³ Kamerstuk 36 410 A, nr. 19

teerd. Hiermee kan dan ook beter vooruit worden gekeken om strategische afwegingen te maken of eerder problemen te agenderen.

Algemene Rekenkamer onderzoek Hoofdwegennet

De Algemene Rekenkamer geeft aan⁴ dat er behoefte is aan een beter inzicht in de oorzaken en ontwikkelingen van deze beperkingen. Sinds 2021 rapporteert Rijkswaterstaat in de Staat van de Infrastructuur al over een deel van de beperkingen, namelijk op de bruggen. Als invulling van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer zal de huidige kaart met bruggen met een beperking volgend jaar worden uitgebreid met sluisen en tunnels en in de toekomst met andere assets.

Rapportage Staat van de Infrastructuur ProRail

In het rapport «ProRail Staat van de Infrastructuur 2023» geeft ProRail inzicht in de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur. Op basis van de gerapporteerde indicatoren concludeert ProRail, net als in 2021 en 2022, dat de technische staat van de infrastructuur ruim voldoende is. Met de huidige onderhouds- en vervangingsregimes wordt de infrastructuur dus op een stabiel niveau gehouden. Wel blijven de goederenspoorlijnen in de Rotterdamse haven (Havenspoorlijn) een aandachtspunt. Hiervoor is een verbeterprogramma ingericht, waar in de rapportage aandacht aan besteed wordt.

De staat van de spoorinfrastructuur wordt gerapporteerd aan de hand van drie indicatoren: levensduur, betrouwbaarheid en veiligheid. Het eindoordeel op de indicatoren voor levensduur en betrouwbaarheid wordt dit jaar via een aangevulde en verbeterde rekenmethode bepaald. Hiermee heeft ProRail de totstandkoming van het oordeel transparanter gemaakt.

Levensduur

De indicator levensduur zegt iets over de verwachte restlevensduur van verschillende spoorsystemen. De indicator levensduur is al een aantal jaren stabiel. Ten opzichte van vorig jaar zijn de systemen spoor, bruggen, tunnels, overwegen en energievoorziening gemiddeld lichtelijke verouderd. Wissels daarentegen zijn de afgelopen jaren gemiddeld verjongd. Dit jaar is voor het eerst voor treinbeveiliging de levensduur opgenomen. Het totale oordeel over levensduur is gemiddeld.

Zowel de lichte veroudering als verjonging van levensduur passen binnen het onderhoudsregime van ProRail om assets bij het einde van de levensduur te vervangen. Daarnaast laten het gemiddeld ouder worden van een aantal systemen zien dat voor die systemen de vervangingsopgave de komende jaren groter is. Deze opgave is onderdeel van de opgave in het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor⁵.

Betrouwbaarheid

De indicator betrouwbaarheid zegt iets over het aantal technische storingen per asset binnen de spoorsystemen. De indicator betrouwbaarheid wordt als goed beoordeeld door ProRail. Net als voorgaande jaren geeft ProRail aan dat technische storingen de grootste oorzaak zijn van storingen aan de spoorweginfrastructuur, gevolgd door storingen door derden (o.a. aanrijdingen met personen en onbevoegden op het

⁴ Kamerstuk 36 560 XII, nr. 1.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1213

spoor). Het aantal technische storingen is t.o.v. 2022 bijna gelijk gebleven. De systemen spoor, overwegen, energievoorziening, treinbeveiliging en wissels laten qua betrouwbaarheid een stabiel beeld zien. Bruggen en tunnels laten de afgelopen jaren een wisselend beeld zien.

Het oordeel «goed» lijkt in contrast te staan met de ervaring van reizigers en verladers op het spoor. Zo daalde de score op de prestatie-indicatoren voor Reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het Hoofdrailnet (HRN) ten opzichte van 2022. Ook scoorde de prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten Hogesnelheidslijn (HSL) in 2023 onder de bodemwaarde, waarvoor ProRail een

boete heeft ontvangen⁶. De indicator betrouwbaarheid meet echter alleen de technische betrouwbaarheid van het spoor en niet de hinder die reizigers en vervoerders daadwerkelijk ondervinden. Die wordt ook beïnvloed door de hoeveelheid werkzaamheden, de hersteltijd na verstoringen en storingen met oorzaken bij vervoerders (materieel en personeel). Daarnaast wordt de HSL niet betrokken in de Staat van de Infrastructuur omdat deze niet beheerd wordt door ProRail.

Veiligheid

De indicator veiligheid rapporteert over vier veiligheidsitems die mogelijk kunnen leiden tot een treinontsporing. Over de indicator veiligheid geeft ProRail aan dat er de afgelopen vijf jaren een aantal dingen verbeterd zijn, zo zijn er minder spoorstaafbreeken en spoorspattingen. Wel is het zo dat de Onmiddellijke Actiewaarde (OAW) overschrijdingen⁷ en Tijdelijke Snelheidsbeperkingen de afgelopen jaren zijn gestegen. Naar aanleiding van zorgen over de toename in OAW-overschrijdingen is in 2019 door ProRail het programma Aantoonbaar Veilige Bereidbaarheid ingericht, in de Staat van de Infrastructuur wordt aandacht aan de voortgang besteed.

Programma's en uitdagingen

ProRail heeft programma's ingericht om de (aantoonbaarheid van de) staat van de infrastructuur te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn het hierboven genoemde programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid en het verbeterprogramma Zee-Zevenaar (gericht op goederenvervoer tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens). Verder zijn ProRail en NS een verbeterprogramma gestart om de prestaties op het spoor te verbeteren. ProRail geeft aan dat het structureel keren van de trends in prestaties tijd kost. De komende jaren ziet ProRail dat een tekort aan technisch personeel en de grote vernieuwingsopgaven op het spoor complexe uitdagingen blijven. ProRail zal zich samen met het Ministerie van IenW en andere stakeholders inspannen om deze uitdagingen aan te pakken.

Conclusie

De Staat van de Infrastructuur kijkt terug naar de staat van de netwerken in 2023 en laat zien dat het spoorwegennet, het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem tot op dit moment over het algemeen voldoet. Het is (mede door het nemen van beheersmaatregelen) tot nu toe gelukt om de netwerken beschikbaar te houden. De grootste instandhoudingsopgave ooit komt op ons af. De infrastructuur

⁶ Kamerstuk 29 984-1201

⁷ Een onmiddellijke Actiewaarde overschrijding is een normwaarde die door ProRail gehanteerd wordt, wordt deze overschreden dan moeten er direct beheersmaatregelen of aanvullende beschermende maatregelen genomen worden.

nadert het einde van de levensduur of heeft deze al overschreden. Gebruikers hebben last van een toename van geplande en ongeplande werkzaamheden, afsluitingen en storingen. Dat betekent dat de komende decennia onverminderd overal in het land gewerkt wordt om Nederland bereikbaar te houden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen