

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 9

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2025

Conform de toezegging aan de Tweede Kamer¹ ontvangt u hierbij de rapportages Staat van de Infrastructuur over het jaar 2024 van Rijkswaterstaat en ProRail (peildatum 1 januari 2025).

De hoofdbevinding is dat de infrastructurele netwerken het afgelopen jaar veilig en beschikbaar zijn gehouden. Er zijn echter steeds meer beheersmaatregelen nodig om dit te realiseren. We staan voor een grote instandhoudingsopgave om de prestaties, kosten en risico's in balans te houden. Een steeds groter deel van de infrastructuur nadert het einde van de levensduur. De urgentie om meer instandhoudingsmaatregelen uit te voeren is hoog en blijkt uit beide rapportages.

De afgelopen jaren is de productie bij Rijkswaterstaat en ProRail verhoogd. Bij Rijkswaterstaat heeft een verschuiving van financiële middelen en personele capaciteit naar instandhouding plaatsgevonden, het basiskwaliteitsniveau voor alle infrastructurele netwerken is vastgesteld én er wordt meerjarig gestuurd op de opgave. De productieverhoging bij Rijkswaterstaat is in 2026 – met inachtneming van de maakbaarheid – op stoom en de programmering is ruim gevuld. De rapportages van Rijkswaterstaat, inclusief de Staat van de Infrastructuur worden doorontwikkeld. De Tweede Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de wijze waarop de materiële productiegroei bij Rijkswaterstaat inzichtelijk wordt gemaakt zodat het onderscheid met de prijsstijgingen zichtbaar is. Gelijktijdig wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de planning voor het certificeerbaar assetmanagement van Rijkswaterstaat. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging om

¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 46

de planning van het assetmanagement richting certificeerbaarheid te herijken.²

Noodzakelijke keuzes

Maar er is meer nodig. Met het huidige financiële kader is het voor Rijkswaterstaat niet mogelijk om de productie verder te verhogen. De maakbaarheid bij Rijkswaterstaat is inmiddels groter dan het financiële kader (Mobiliteitsfonds en Deltafonds). Een aanzienlijk deel van de noodzakelijke vernieuwing én nieuwe aanleg in het lopende MIRT kan daardoor (nog) niet worden uitgevoerd. Het programmeren van nieuwe vernieuwingsprojecten – zoals recent de vernieuwing van Schinkelbrug 2 – is inmiddels alleen nog mogelijk door de uitvoering van andere noodzakelijke vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen. Er is sprake van verdringing in de programmering. Het gevolg is verder oplopend uitgesteld onderhoud en een toenemende kans op storingen en beperkingen op de netwerken. Er moet op deze wijze de komende jaren steeds meer worden geïnvesteerd in correctieve en levensduurverlengende maatregelen, in plaats van planmatige en preventieve maatregelen. Dit leidt tot meer kosten én zet de beschikbare financiële middelen steeds verder onder druk. Er kan sprake zijn van het ontstaan van een negatieve spiraal.

Het nieuwe kabinet staat voor een belangrijke keuze om de infrastructuur op basis van de huidige eisen operationeel te houden. De beschikbaarheid van voldoende structurele middelen is daarvoor een randvoorwaarde. Het realiseren van verdere productieverhoging is voor Rijkswaterstaat anders niet mogelijk. Het alternatief is dat de prestaties van de netwerken naar beneden moeten worden bijgesteld in termen van bereikbaarheid, doorstroming en hinder. Dan zijn vergaande keuzes nodig om de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructurele netwerken te blijven garanderen.

Rapportage Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2024

In de rapportage Staat van de Infrastructuur geeft Rijkswaterstaat jaarlijks inzicht in de technische staat van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Rijkswaterstaat beoordeelt de staat met de netwerken met de criteria veiligheid, levensduur, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en technische conditie. De rapportage bevat geactualiseerd kaartmateriaal³ dat inzicht geeft in waar sprake is van een verhoogd inspectieregime of beperkingen én waar werkzaamheden hebben plaatsgevonden of nog plaatsvinden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging aan leden De Hoop, Heutink en De Groot uit het Commissiedebat Maritiem van 3 oktober 2024.⁴

Ook dit jaar blijkt uit de rapportage dat de infrastructurele netwerken «gemiddeld» tot «goed» presteren. We zien echter ook een zorgelijke ontwikkeling. Uit de beoordeling van de infrastructuur blijkt dat een steeds grotere inspanning noodzakelijk is om de infrastructuur veilig te kunnen gebruiken. Rijkswaterstaat moet meer beheersmaatregelen nemen om de infrastructuur veilig en beschikbaar te houden. Er zijn meer objecten met een verhoogd inspectieregime vanwege technische risico's en er is een groeiend aantal objecten met een gewichts- of doorvaartbeperking. De noodzakelijke beheersmaatregelen leiden tot meer hinder

² Kamerstuk 29 385, nr. 142

³ De kaarten zijn ontwikkeld in lijn met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 36 560 XII, nr. 2

⁴ TZ202410-114

voor de gebruiker. Bovendien leidt het tot aanzienlijke extra kosten bovenop de geplande uitgaven en drukt het andere geplande maatregelen naar achteren in de programmering. Dit heeft als gevolg dat de infrastructuur verder veroudert.

De rapportage maakt het mogelijk om een blik te werpen «onder de motorkap». Hieruit valt af te leiden dat met de huidige maatregelen de veroudering van de infrastructuur doorzet en het risico op storingen, beperkingen, onverwachte hinder en overlast verder toeneemt. Dat geldt voor alle drie de netwerken. De verwachte levensduur van de infrastructuur is afgenomen ten opzichte van 2023, waardoor de vernieuwingsopgave groeit. De groeiende vernieuwingsopgave leidt ertoe dat er steeds vaker levensduurverlengend onderhoud moet worden uitgevoerd om de infrastructuur operationeel te houden tot het moment van vernieuwing. Dit zet verder druk op de beschikbare financiële middelen. Om deze negatieve trend te keren en te voorkomen dat Nederland fysiek en economisch vastloopt, is een grotere inspanning op instandhouding nodig. Een inspanning die bovendien sneller van de grond moet komen. Rijkswaterstaat werkt daaraan: van januari 2024 tot en met juli 2025 heeft Rijkswaterstaat 83 objecten aangepakt. Het Meerjarenplan Instandhouding schetst de meerjarige en programmatische aanpak.⁵ De inzichten uit de Staat van de Infrastructuur onderbouwen de noodzaak om met prioriteit in te zetten op deze aanpak.

Levensduur

De verwachte levensduur neemt over het algemeen af. Op het hoofdwegennet heeft 59% van de bruggen minder dan een derde van de verwachte levensduur over. Op het hoofdvaarwegennet geldt dit voor 56% van de bruggen en op het hoofwatersysteem voor 53% van de spuisluisen en 58% van de stuwen. Naarmate de levensduur afneemt, neemt het risico op storingen en incidenten toe. De verwachte levensduur geeft ook inzicht in de (toenemende) omvang van de vernieuwingsopgave.

Veiligheid

Alle netwerken scoren op veiligheid «gemiddeld» tot «goed». Tegelijkertijd ziet Rijkswaterstaat ook meer risico's. Bij het hoofwatersysteem voldeed de Maeslantkering in 2024 niet aan de eisen. Rijkswaterstaat heeft de meest urgente problemen in september 2024 opgelost. Op het kaartmateriaal is te zien dat bij Gemaal IJmuiden sprake is van uitgestelde werkzaamheden en een verhoogd inspectieregime, waarbij de prestaties verder onder druk komen te staan. Bij het hoofdwegennet neemt het risicoprofiel toe, onder andere door problemen als gevolg van waterstofverbrossing en de kwetsbaarheid van tandnokconstructies. Deze problemen maken de objecten niet direct onveilig, maar vereisen wel verhoogde inspectieregimes en versneld uitvoeren van onderhoud. Zowel bij het hoofdwegennet als het hoofdvaarwegennet moest Rijkswaterstaat in 2024 meer beheersmaatregelen nemen om de veiligheid te borgen. Dit had nadelige gevolgen voor de gebruikers.

Rapportage Staat van de Infrastructuur ProRail 2024

In de rapportage Staat van de Infrastructuur geeft ProRail jaarlijks inzicht in de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur. ProRail concludeert dat de staat van de spoorweginfrastructuur in 2024, net als in 2021, 2022 en 2023, ruim voldoende was. De staat van de spoorinfrastructuur wordt gerapporteerd aan de hand van zes systemen: spoor,

⁵ Kamerstuk 29 385, nr. 143

wissels, bruggen en tunnels, overwegen, energievoorziening, treinbeveiliging. Deze systemen worden beoordeeld aan de hand van drie indicatoren: levensduur, betrouwbaarheid en veiligheid.

Levensduur

De indicator levensduur zegt iets over de resterende levensduur van de verschillende systemen. Het algehele oordeel hierover is gemiddeld, maar de levensduur neemt over het algemeen af. Bij de systemen bruggen en tunnels, energievoorziening en treinbeveiliging is sprake van een lichte afname van de gemiddelde levensduur. De systemen spoor en overwegen zijn stabiel. Bij wissels is er sprake van een verjonging door inzet op vervanging en sanering. De veroudering past binnen het onderhoudsregime van ProRail, assets worden bij het einde van de levensduur vervangen en steeds meer systemen naderen die fase. De komende jaren zal de vervangingsopgave daarom groot zijn en blijven.

Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van de systemen wordt gemeten aan de hand van het aantal technische storingen, omdat deze storingen iets zeggen over de staat van de infrastructuur.⁶ Net als voorgaande jaren is het aantal technische storingen (44%) de grootste oorzaak van storingen aan de spoorweginfrastructuur, gevolgd door storingen door derden (41%) (o.a. aanrijdingen met personen of wegverkeer en onbevoegden of dieren op het spoor). Ten opzichte van 2023 was er in 2024 een lichte stijging van het aantal technische storingen, maar de betrouwbaarheid van de infrastructuur wordt nog steeds als goed beoordeeld. De toename van het aantal technische storingen zit vooral in de systemen wissels, overwegen en energievoorziening. Voor wissels geldt dat een deel van de storingen gerelateerd is aan de vervanging van een groot aantal wissels. Het gaat dan om problemen die optreden in de beginfase na de aanleg. Bij overwegen en energievoorziening gaat het om storingen met diverse oorzaken.

Veiligheid

De indicator veiligheid is wederom stabiel. Bij deze beoordeling wordt gekeken naar veiligheidsindicatoren die gerelateerd zijn aan de staat van de infrastructuur: spoorstaafbreuken, spoorspattingen, ontsporingen met een technische oorzaak en Onmiddellijke Actiewaarde (OAW) overschrijdingen. De OAW-overschrijdingen zijn dit jaar niet opgenomen in het rapport. ProRail werkt aan een verbeterde registratie. Het aantal spoorstaafbreuken is iets toegenomen ten opzichte van 2023 (50 in 2024, 47 in 2023), maar dit is voor ProRail geen reden tot zorgen. Het aantal past binnen de dalende trend van de afgelopen jaren. Het aantal spoorspattingen (het horizontaal knikken of verbuigen van spoorrails) is gedaald en er hebben geen ontsporingen met technische oorzaak plaatsgevonden op centraal bediend gebied. Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (TSB's) worden ook altijd meegenomen in het rapport, omdat het instellen van een TSB een belangrijke veiligheidsmaatregel is. In 2024 zijn 32 TSB's versneld opgeheven als gevolg van het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter.

⁶ Technische storingen kunnen een grote invloed hebben op de operationele prestaties, maar dit is afhankelijk van de aard en locatie. In deze rapportage wordt alleen gekeken naar de staat van de infrastructuur, niet naar de impact op de operationele prestaties. Meer informatie over de operationele prestaties is te vinden in de (half)jaarverantwoordingen van ProRail.

Programma's en uitdagingen

De staat van de spoorweginfrastructuur was in 2024 ruim voldoende, maar dat gaat niet vanzelf. ProRail geeft aan dat er wel degelijk uitdagingen zijn. De onderhouds- en vervangingsopgave vraagt de komende jaren steeds meer aandacht doordat diverse systemen het einde van de levensduur naderen (door natuurlijke veroudering). Het evenwicht tussen betrouwbaarheid, kosten en hinder is ingewikkeld te behouden. ProRail stuurt daarom bij om verslechtering van prestaties, toename van storingen en maatschappelijke hinder te voorkomen. Ook lopen er een aantal programma's gericht op het verbeteren van de staat van de infrastructuur. Het gaat dan bijvoorbeeld om de programma's Baanlichaam en Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid. Ook werd er in 2024 gewerkt aan de verbeterprogramma's Zee-Zevenaar en Betrouwbaar Beter.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen