

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 25

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2021

Met deze brief bieden wij uw Kamer de rapportages «Staat van de Infrastructuur» van Rijkswaterstaat en ProRail aan over het jaar 2020¹. Hiermee wordt voldaan aan de toezegging² om de actuele technische toestand van het areaal jaarlijks inzichtelijk te maken via de rapportages «Staat van de Infrastructuur».

Daarnaast is toegezegd om grootschalige werkzaamheden per regio inzichtelijk te maken, door aan te geven waar hinder wordt verwacht. Daarmee worden de vragen van het lid Peter de Groot (VVD)³ beantwoord. Tot slot wordt ingegaan op de hinderaanpak.

Rapportages Staat van de Infrastructuur

De rapportages «Staat van de Infrastructuur» 2020 laten op een aantal indicatoren, zoals veiligheid, levensduur en betrouwbaarheid, de actuele technische toestand zien van de door Rijkswaterstaat en ProRail beheerde assets. Samen met de externe validaties op de budgetbehoefte voor instandhouding en de jaarlijkse begrotingsinformatie bieden deze rapportages aanvullende informatie om ontwikkelingen te volgen ten aanzien van kwaliteit van de infrastructuur in relatie tot de benodigde budgetten en de verantwoording daarover.

Rapportage Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat

De rapportage is bedoeld om inzicht te geven in de huidige staat van de infrastructuur en geeft derhalve geen prognose over de staat van de infrastructuur in de toekomst, zoals het prognoserapport VenR.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

³ Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 16.

De rapportage over de netwerken van Rijkswaterstaat zit nog in de ontwikkelfase en geeft nog niet een volledige en getrouwe beschrijving van de staat van de infrastructuur. Het ontwikkelplan Assetmanagement zal ons helpen om een beter beeld te krijgen, maar de uitwerking hiervan vergt nog tijd. Tegelijk maakt het rapport ondanks zijn beperkingen wel inzichtelijk dat een aanzienlijk deel van de infrastructuur zich in het laatste stadium van haar levensfase bevindt. Dit bevestigt het beeld uit eerdere kamerbrieven⁴ dat een grote vervangingsopgave zich aandient. De rapportage bevat een beschrijving van de staat van de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken in 2020. De staat van de infrastructuur wordt uitgedrukt in vijf criteria, te weten veiligheid, levensduur, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en technische conditie. Net als vorig jaar is zoveel mogelijk aangesloten bij de methodiek die ProRail gebruikt. Daarbij is waar mogelijk kwantitatief gerapporteerd over de technische staat van het areaal.

De rapportage bij Rijkswaterstaat is nog in ontwikkeling en kent een aantal methodologische en inhoudelijke beperkingen. Ten eerste zijn niet alle criteria die volgens de gehanteerde methodiek worden bekeken voorzien van een beoordeling. Op dit moment kan het rapport voor iets minder dan een kwart van de criteria een oordeel geven. Dit komt doordat er niet voor alle criteria en netwerkonderdelen prestatie-eisen zijn en doordat de gegevens die nodig zijn om de gestelde eisen te beoordelen niet altijd beschikbaar zijn of goed geregistreerd zijn in de informatiesystemen. Ten tweede geven de gehanteerde prestatie-eisen en normeringen een beperkt bruikbaar inzicht in de staat van de infrastructuur. Dit komt doordat de prestaties van de netwerken niet direct gekoppeld zijn aan de onderhoudsstaat: de weg kan ook beschikbaar zijn voor verkeer als niet alle routepanelen of matrixborden functioneren. Daarnaast worden de verschillende normen voor wegen regelmatig geactualiseerd c.q. aangescherpt of versoepeld. Daarmee kan het oordeel over de prestatie dus direct mee- of tegenvallen. Dit komt vooral naar voren waar oudere infrastructuur wordt beoordeeld volgens moderne richtlijnen. Het spreekt voor zich dat een nieuwe richtlijn voor het RWS netwerk niet direct in het hele areaal kan worden doorgevoerd. Eventuele aanpassingen worden pas doorgevoerd bij geplande werkzaamheden, zoals onderhoud of vervanging. Dat is overigens een moment waarop ook ontwikkelingen ten aanzien van duurzaamheid, cybersecurity en klimaatadaptatie meegenomen kunnen worden.

De komende jaren wordt stapsgewijs gewerkt aan het verbeteren van de normen en prestatie-eisen, aan het meer volledig in kaart brengen van gegevens, het verbeteren van het assetmanagement en om de decentrale informatie beter te ontsluiten en zo een beter inzicht in de huidige Staat van de Infrastructuur te verkrijgen.

Het beeld dat in deze versie van de Staat van de Infrastructuur wel naar voren komt is dat de infrastructuur ten dele voldoet aan de gestelde eisen (prestatieafspraken). Wat door ontbrekende gegevens niet uit het rapport blijkt, is dat door uitgesteld onderhoud op steeds meer plekken de onderhoudsstaat onder druk komt te staan. In combinatie met verouderende infrastructuur heeft dit als gevolg dat er vaker storingen optreden en beperkende maatregelen worden ingesteld op de netwerken. Uw Kamer is over de instandhoudingsopgave en de ontwikkeling van het uitgesteld onderhoud geïnformeerd met verschillende brieven, voor het laatst op 29 oktober 2021⁵. Hieronder wordt per netwerk ingegaan op de uitkomsten van het rapport.

⁴ Kamerstuk 27 625, nr. 540.

⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14.

Hoofdwegennet

Door de genoemde beperkingen van de rapportage is op het hoofdwegennet nog geen representatief beeld van de staat van de infra te presenteren. Op het hoofdwegennet is wel te zien dat de wegverhardingen (asfalteren) en kunstwerken (bruggen, tunnels en viaducten etc.) voldoen aan de veiligheidsnormen en -richtlijnen.

Nieuw ten opzichte van vorig jaar is dat er dit jaar onder andere ook is gekeken naar de bermveiligheid. Daar kon RWS vorig jaar nog niet over rapporteren. Zoals hierboven beschreven, speelt hierbij mee dat oudere infrastructuur is beoordeeld langs een moderne richtlijn. Conform de vigerende richtlijn geldt bijvoorbeeld een obstakelvrije zone van 13 meter langs autosnelwegen, waar in eerdere versies van de richtlijn een obstakelvrije zone van 10 meter gold. Hierdoor laat de beoordeling van de bermen zien dat ruim 40% niet voldoet aan de laatste inzichten voor een veilige berminrichting. Een groot deel van de geconstateerde afwijkingen is hier aan toe te schrijven. Zoals ook gemeld in de Kamerbrief over het SWOV-onderzoek naar dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2018 en 2019⁶, vonden er in 2019 in totaal 62 dodelijke ongevallen plaats op rijkswegen, waarvan 27 na aanrijding met een obstakel in de berm (incl. geleiderail). Binnen het programma «Meer Veilig» wordt mede op basis van aanbevelingen van de SWOV, gewerkt aan het verbeteren van de bermveiligheid langs het rijkswegennet. Uw Kamer wordt komend voorjaar geïnformeerd over het SWOV-onderzoek naar dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2020, waarbij ook nader zal worden ingegaan op de beoordeling van de bermen en de betekenis daarvan voor de verkeersveiligheid op rijkswegen.

Verder is in het rapport te zien dat een groot deel van het wegenareaal aan het eind van zijn levensduur raakt. Van het asfalt is ruim 20% aan het eind van zijn verwachte levensduur en deels daar al voorbij. Van de vaste stalen bruggen is circa 80% aan het einde van zijn verwachte levensduur, evenals 50% van de beweegbare bruggen. Ook bij het dynamisch verkeersmanagement (DVM) is te zien dat systemen in veel gevallen al voorbij hun verwachte levensduur zijn. Hierin is een deel van de vervanging- en renovatieopgave terug te zien, maar het geeft geen compleet beeld. Denk bijvoorbeeld aan de vervanging van bediening- en besturingssystemen voor bruggen en tunnels, die ook een groot beslag op de beschikbare middelen leggen. Toevoeging van dit soort elementen maken onderdeel uit van de verdere doorontwikkeling van de rapportage.

Hoofdvaarwegennet

Bij het hoofdvaarwegennet geeft de rapportage geen representatief beeld, aangezien er voor veel (sub)indicatoren nog geen oordeel kan worden uitgesproken. Dit komt omdat niet voor alle indicatoren prestatie-eisen beschikbaar zijn. Daarnaast wordt op verschillende criteria niet aan prestatie-eisen voldaan. De prestatieafspraken voor de vaarwegmarkering wordt bijvoorbeeld niet gehaald. De norm ligt op 95% en uit de rapportage blijkt dat 92% wordt gehaald. Er is dus sprake van een lichte verhoging van het risicoprofiel. Er is geen aanleiding tot direct ingrijpen en de situatie wordt door RWS gemonitord. Ook zijn er aandachtspunten ten aanzien van aanvaarrisico's, het veilig gebruik van beweegbare bruggen en schutsluizen, de draagkracht van kunstwerken en de vaarwegmarkering.

Op de hoofdtransportassen kan worden voldaan aan het criterium voor beschikbaarheid, maar op de hoofdvaarwegen en de overige verbin-

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 935.

dingen worden de effecten van het uitgesteld onderhoud zichtbaar. Door het uitstellen van onderhoud neemt de kans op vertragingen en de hinder voor scheepvaart toe. Niet langer kan worden voldaan aan de gevraagde prestatienormen voor beschikbaarheid en technische conditie (baggerwerkzaamheden om de vaargeul op diepte te houden).

Hoofdwatersysteem

Voor het hoofdwatersysteem is wat betreft veiligheid het oordeel gemiddeld. De kustlijn voldoet aan de streefwaarde en het beheerdersoordeel over de kunstwerken is goed, maar één van de stormvloedkeringen voldoet niet aan de streefwaarde. Dit betreft de Maeslantkering. In de voortgangsbrief voor het commissiedebat Water⁷ van 9 juni jl. is melding gemaakt van de voortgang en stappen die gezet moesten worden om weer aan de streefwaarde te voldoen. Inmiddels heeft RWS werkzaamheden uitgevoerd zodat deze kering aan de wettelijke faalkanseis voldoet en weer aantoonbaar veilig is voor het stormseizoen⁸ 2021/2022. Ook voldoet een deel van de primaire en regionale keringen niet. De beoordeling van primaire keringen loopt en wordt naar verwachting in 2022 afgerond. De beoordeling van de regionale keringen is afgerond. Hierover is uw Kamer per brief geïnformeerd⁹. Wanneer keringen niet voldoen aan de norm dan worden de verbetermaatregelen uitgevoerd onder het Hoofdwaterbeschermingsprogramma (primaire keringen) of het programma Rijkskeringen (regionale keringen). Wat betreft beschikbaarheid wordt aangegeven dat de kunstwerken in 2020 niet aan de prestatieafspraken voldoen. Dit wordt veroorzaakt door het uitvallen van de pomp bij IJmuiden en het niet voldoen aan de wateraanvoer bij droogte bij Eefde. Wat betreft de levensduur valt op dat in het hoofdwatersysteem de stuwen en de gemalen relatief oud zijn. Daardoor neemt de kans op storingen toe en is tussentijds onderhoud vaker nodig, waardoor kosten van beheer en onderhoud stijgen en de vervangings- en renovatie-opgave groeit.

In de rapportage is een aantal aandachtspunten met betrekking tot de veiligheid benoemd. Daar waar nodig worden maatregelen getroffen om de veiligheid te borgen, zoals het uitvoeren van spoedreparaties, het instellen van snelheids-, aslast- of aflaadbepalingen of in een uiterst geval (tijdelijk) afsluiten van een brug of sluis.

Het beeld dat uit het rapport naar voren komt, onderschrijft de boodschap van de kamerbrief 29 oktober¹⁰ dat er keuzes nodig zijn om een nieuw evenwicht te vinden tussen uitgaven aan instandhouding en de geboden netwerkqualiteit.

Rapportage Staat van de Infrastructuur ProRail

ProRail concludeert over 2020, net als over 2017 en 2019, dat de staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur gemiddeld gezien goed was. Er heeft vergeleken met 2019 beperkt verandering plaatsgevonden in de veroudering of verjonging van de systemen. Dit hangt samen met dat veranderingen over één jaar tijd niet sterk zichtbaar zijn. Waar verjonging heeft plaatsgevonden is dit te verklaren door vervangingen die in het afgelopen jaar zijn uitgevoerd. Waar veroudering heeft plaatsgevonden is dit te verklaren met vervangingen die in het verschiet liggen. De hoeveelheid storingen is vergelijkbaar met de hoeveelheid in 2019, en de hoeveelheid

⁷ Kamerstuk 27 625, nr. 541.

⁸ Het stormseizoen loopt van 1 oktober tot 1 april.

⁹ Kamerstuk 27 625, nr. 540.

¹⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14.

veiligheidsincidenten is gedaald. ProRail stelt, net als over 2019, dat de spoorinfrastructuur veilig en betrouwbaar is.

Een belangrijk aandachtspunt blijft de Havenspoorlijn. ProRail is begonnen met het wegwerken van het achterstallig onderhoud, wat nog enkele jaren in beslag zal nemen. Over de laatste stand van zaken met betrekking tot het verbeterprogramma dat is ingericht, wordt uw Kamer nog voor het Kerstreces separaat geïnformeerd bij de brief over onder andere het beheerplan van ProRail.

Zoals vorig jaar aan uw Kamer gemeld, is ProRail naar aanleiding van de rapportage van CrisisLab verzocht om in het Staat van de Infrastructuur-rapport de koppeling aan te scherpen tussen de situatie in de praktijk en de theoretische levensduur. ProRail heeft daar uitvoering aan gegeven door de technische conditie van de assets, zoals deze vastgesteld wordt door het uitvoeren van inspecties en metingen in de praktijk, te integreren met de theoretische levensduur, zoals deze wordt bepaald op basis van levensduurtablets en beleid. Hiermee kan de resterende levensduur nauwkeuriger bepaald worden en kan tijdig de vervanging ingepland worden. De beweging hiervoor is ingezet voor de systemen «Spoor» en «Bruggen & Tunnels», en zal de aankomende jaren uitgebreid worden naar de andere systemen.

Hoewel de technische staat van de infrastructuur in 2020 gemiddeld gezien goed te noemen is, schetst ProRail uitdagingen voor de toekomst. Zoals ProRail ook schetste in de vorige «Staat van de Infrastructuur» rapportage is een aantal systemen volgens ProRail niet berekend op ontwikkelingen in extra vervoersvragen en andere materieelinzet. Om verdere groei mogelijk te maken, is het ook nodig om extra te investeren in de instandhouding van de spoorinfrastructuur. Dit is reeds aan uw Kamer gemeld met de brief «Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur van 29 oktober jl.¹¹.»

Kaarten hinder door bestaande beperkingen/risico op beperkingen/ en geplande beperkingen

De afgelopen jaren bent u via diverse brieven geïnformeerd over de forse opgave op het gebied van instandhouding¹² en het feit dat de budgetbehoefte hoger ligt dan de beschikbare budgetten. Hierdoor worden mensen vaker geconfronteerd met files, wachttijden, omleidingen of andere beperkingen die leiden tot hinder zoals een gewichtsbepijking of snelheidsbeperking.

Bijgaande landelijke en regionale kaarten illustreren waar (risico's op) beperkingen/hinder zijn of worden verwacht¹³. Hiermee wordt (gedeeltelijk) invulling gegeven aan de motie van het lid Peter de Groot (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 23). Voor alle kaarten geldt dat het een momentopname (december 2021) betreft. Gedurende het jaar kunnen er wijzigingen plaatsvinden vanwege her-prioritering, vertragingen of andere factoren.

Kaarten Rijkswaterstaat

De Rijkswaterstaat kaarten illustreren een drietal categorieën.

1. *Bruggen met een beperking voor het (scheepvaart)-verkeer*: Veel van de bruggen naderen het einde van de levensduur. De combinatie van veroudering en zware verkeersbelastingen kan leiden tot verschillende

¹¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14.

¹² Kamerstuk 35 925 A, nr. 14, Kamerstuk 35 570 A, nrs. 61 en 46.

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

- problemen. Door beperkingen aan het gebruik te stellen vermindert de kans op schade aan de bruggen. Deze kaart toont een aantal bruggen waar op dit moment een beperking geldt voor het (scheepvaart)verkeer. Een beperking betekent een gewichts- of snelheidsbeperking, minder beschikbare rijstroken of een tijdelijke buitengebruikstelling. Dit soort beperkingen leiden tot hinder/vertraging voor gebruikers. Naast deze bruggen zijn er nog meer objecten waar beperkingen gelden, veelal omdat ze niet zijn ontworpen voor zwaar verkeer.
2. *Mogelijk risico op beperkingen/hinder*: Deze kaart geeft een overzicht van locaties met mogelijke risico's op beperkingen/hinder voor (vaar)weggebruikers. Dit als gevolg van uitstel van onderhoudswerkzaamheden door onvoldoende budget of zorgen om de constructieve veiligheid, waardoor een verhoogd inspectieregime nodig is. Deze locaties zijn nog veilig te gebruiken, door het verscherpt toezicht houdt RWS in de gaten of het gebruik veilig blijft. Als de veiligheid in het geding raakt kunnen beperkingen worden ingesteld. Dit overzicht is geen statisch pakket. Op basis van inspecties wordt steeds bepaald of onderhoudswerk opgepakt moet worden of dat langer uitstel mogelijk is. Extra budget is nog geen garantie dat alle onderhoudswerken op deze kaart binnen korte tijd kunnen worden opgepakt. Ook voldoende personele capaciteit aan Rijkswaterstaat- en marktzijde en afstemming met andere werkzaamheden spelen hierbij een rol. Naast deze locaties is er ook sprake van landelijk uitgestelde werkzaamheden, zoals vervangen van dynamisch route informatiepanelen of wat kan leiden tot hinder voor (vaar)weggebruikers.
 3. *Geplande grootschalige werkzaamheden 2022*: Deze kaart toont grootschalige werkzaamheden op het hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet die leiden tot grote hinder voor (vaar)weggebruikers in 2022. Voor het hoofdwegennet gaat het om werkzaamheden waar hinderklasse 3 en 4 gelden, respectievelijk 10–30 minuten vertraging en meer dan 30 minuten vertraging. Voor het hoofdvaarwegennet gaat het om werkzaamheden waar hinderklasse 4 en 5 gelden, respectievelijk 2 uur tot 2 dagen vertraging en meer dan 2 dagen vertraging. Deze kaart is een momentopname. Gedurende het jaar kunnen er wijzigingen plaatsvinden. Actuele informatie is te vinden op vananaarbeter.nl en vaarweginformatie.nl.

Bovengenoemde kaarten van Rijkswaterstaat zijn nu eenmalig ontwikkeld. Als onderdeel van de hinderaanpak wordt gezien hoe hier een meer structureel karakter aan kan worden gegeven. Informatie over geplande wegwerkzaamheden die leiden tot hinder zijn structureel te vinden op de website vananaarbeter.nl. Gepland onderhoud op vaarwegen wordt gecommuniceerd via vaarweginformatie.nl.

Kaarten ProRail

De kaarten van ProRail laten de verwachte grootschalige buitendienststellingen (meer dan drie dagen) zien in 2022 en 2023, per regio. In het beheerplan van ProRail, dat uw Kamer separaat voor het Kerstreces ontvangt, is een bijlage opgenomen met de verwachte grootschalige werkzaamheden in tabelvorm. Om aan de toezegging aan Kamerlid de Groot te voldoen, hebben we ProRail gevraagd om voortaan in het (addendum op het) beheerplan kaarten op te nemen. Het beheerplan wordt, conform de afspraken in de beheerconcessie, afgestemd met sectorpartijen.

De eerste twee categorieën zoals Rijkswaterstaat die hanteert, zijn niet opgenomen in de kaarten van ProRail. In de Staat van de Infrarapportage wordt wel gesproken over drie Tijdelijke Snelheidsbeperkingen, welke onder «bestaande beperkingen» zouden kunnen vallen. Deze zijn echter al

verwerkt in de dienstregelingen waarmee ze voor de reiziger geen zichtbare beperking zijn. Daarnaast zou de Staat van de Infra op de Havenspoorlijn gevat kunnen worden in de categorie «mogelijk risico op beperkingen/hinder». Daarvoor is geen aparte kaart gemaakt, want dit is bekende problematiek. Bovendien is de weg naar verbetering ingezet. Werkzaamheden van meer dan drie dagen die worden uitgevoerd ten behoeve van die verbetering zijn ingetekend op de bijgevoegde kaarten.

Hinderaanpak

Bovengenoemde kaarten illustreren dat de komende jaren een groot aantal werkzaamheden aan de infrastructuur nodig zijn. Met name de enorme vervanging- en renovatieopgave vraagt om een intensievere hinderaanpak, met meer samenhang, waarbij nog meer met andere wegbeheerders en partners wordt samengewerkt.

Rijk en regio hebben in de afgelopen bestuurlijke overleggen MIRT de urgentie uitgesproken en het gezamenlijk belang benadrukt om de hinder bij dergelijke grootschalige werkzaamheden te beperken en daarin samen te werken.

Het primaire doel van de hinderaanpak is om de hinder door werkzaamheden voor alle weggebruikers en belanghebbenden zoveel mogelijk te beperken. Hiervoor is met uw Kamer reeds in 2005 een prestatieafspraken afgesproken waar ook in de toekomst aan wordt vastgehouden. Deze afspraak houdt in dat de totale hinder (filedruk) op het hoofdwegennet (HWN) door werkzaamheden aan het HWN in een kalenderjaar niet groter is dan 10% van de totale filedruk op het HWN. Hierover wordt gerapporteerd in de Rapportage Rijkswegennet. Gezien de enorme aanleg- en onderhoudsopgave in de komende jaren wordt gemonitord hoe de totale hinder zich ontwikkelt.

De bovenstaande afspraak draagt bij aan de beschikbaarheid van het HWN, maar dan wel op landelijk niveau. Voor individuele projecten is deze streefwaarde onvoldoende richtinggevend. Dat wil zeggen dat de hinder voor een specifiek project groot kan zijn terwijl toch aan de landelijk afspraak wordt voldaan. Eén project heeft immers beperkt invloed heeft op de totale landelijke filedruk. Daarom is het voorstel om voor het HWN aanvullende streefwaarden te implementeren in de werkwijze van Rijkswaterstaat bij wegwerkzaamheden om zo per project de hinder zoveel mogelijk te beperken. Deze streefwaarden zijn:

1. Voor de weggebruiker is het streven dat de extra reistijd op het HWN door werkzaamheden niet groter is dan 60 minuten. Deze streefwaarde borgt dat bij wegwerkzaamheden de hinder voor de weggebruiker niet onbeperkt kan oplopen.
2. Uit onderzoek (Motivaction 2020, toegevoegd als bijlage) blijkt dat de meeste automobilisten een vertraging tot 15 minuten acceptabel vinden. Er is daarom gekozen om, afgezien van communicatie, geen aanvullende maatregelen te nemen bij projecten met een verwachte extra reistijd door werkzaamheden tot 10 minuten.
3. Voor Nederland als geheel is het streven dat 75% van de weggebruikers tevreden is over de beperking van hinder bij de uitvoering van wegwerkzaamheden op het HWN en dat dit per kalenderjaar nooit lager is dan 70%.

De opzet is om deze streefwaarden na goed overleg met de regio vanaf volgend jaar te verankeren in de hinderaanpak van IenW.

Onderdelen hinderaanpak

De hinderaanpak kent op hoofdlijnen drie verschillende onderdelen: Slim Plannen, Slim Bouwen en Slim Reizen (zie toelichting hieronder). Deze

drie elementen blijven de kern van de hinderaanpak. Wel vindt er op elk onderdeel een actualisering plaats die hieronder wordt toegelicht.

Belangrijk daarbij is het onderscheid in geplande en ongeplande werkzaamheden.

Eerst volgt onderstaande beschrijving van hinderaanpak bij planbare werkzaamheden. Daarna wordt nader ingegaan op de aanpak bij ongeplande werkzaamheden.

1. Slim plannen

In regionaal verband wordt de planning van de werkzaamheden tussen infra- en wegbeheerders op reguliere basis afgestemd. Via samenwerkingsverbanden, zoals Zuid Holland bereikbaar of Groningen bereikbaar, worden planningen van werkzaamheden en evenementen van alle wegbeheerders in de regio met elkaar gedeeld, bijvoorbeeld via een online platform. Zo wordt stapeling van hinder beperkt en blijven alternatieve routes en modaliteiten beschikbaar.

Nieuw binnen de geactualiseerde hinderaanpak, is de inzet om langer van tevoren af te stemmen over de werkzaamheden bij grote projecten. In plaats van slechts enkele jaren vooruit, is de inzet om 5–10 jaar vooruit af te stemmen. Daarnaast wordt aangestuurd op het nog beter afstemmen tussen de verschillende modaliteiten (weg, water en spoor).

Om dit te realiseren wordt bekeken hoe de informatie uit de verschillende planningssystemen eenvoudiger met elkaar gedeeld kan worden om een betere en vroegtijdige afstemming van de werkzaamheden van de infra beheerders mogelijk te maken.

2. Slim Bouwen

Slim bouwen betekent dat werkzaamheden zo worden uitgevoerd dat er minder hinder optreedt voor het verkeer en de omgeving. Naast hinder spelen echter ook andere aspecten een belangrijke rol zoals veiligheid, kosten, en de bouwkwaliteit.

De afweging voor een specifieke uitvoeringsvariant bij werkzaamheden is daarom een integrale afweging waarbij ook de omgeving door het project wordt betrokken.

Bij grootschalige werkzaamheden kan een volledige wegafsluiting de meest efficiënte uitvoeringswijze zijn («kort en hevig» qua hinder), in plaats van langdurige faseringen. Een volledige wegafsluiting is niet nieuw, zo vinden er jaarlijks ca. 100 weekendafsluitingen plaats. Meerdaagse afsluitingen overdag op werkdagen komen minder dan tien keer per jaar voor.

Uit onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat (Motivaction 2020, toegevoegd als bijlage) blijkt dat de meeste weggebruikers en stakeholders een «kort maar hevig» aanpak prefereren boven langdurige hinder. Randvoorwaarde hierbij is wel goede en tijdige communicatie.

Een uniform afwegingskader om te bepalen wanneer voor een volledige afsluiting wordt gekozen ontbreekt echter momenteel binnen lenW. Op basis van de leerervaringen van recente projecten, zoals afsluiting A12, zal daarom opnieuw gekeken worden naar deze afwegingen met als doel een helder afwegingskader op te stellen. Dit mede naar aanleiding van de motie van het lid Peter de Groot¹⁴, die verzoekt om de Kamer te informeren over de overwegingen in geval van een volledige of gedeeltelijke afsluiting van wegen.

¹⁴ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 23.

De komende maanden zal ook met de regionale overheden en belanghebbenden worden gesproken over dit afweegkader en de wijze waarop de omgeving betrokken wordt in dit proces. Beoogd is om de uitkomsten hiervan bij de MIRT-Brief in het voorjaar met de Kamer te delen.

3. Slim Reizen

Om de verwachte hinder bij wegwerkzaamheden te verminderen worden verschillende type maatregelen ingezet om de verplaatsingskeuzes van weggebruikers te beïnvloeden. Het gaat om maatregelen op het gebied van communicatie, reis- en route-informatie, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Zo zorgen we ervoor dat reizigers, werkgevers en stakeholders goed geïnformeerd zijn en op basis hiervan slimme reiskeuzes kunnen maken. Bij zeer grote projecten worden reizigers met aanvullende maatregelen verleid om andere reiskeuzes te maken. Voor de organisatie en uitvoering van de slim reizen maatregelen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de uitvoeringsprogramma's van de regionale samenwerkingsorganisaties (zoals Zuid-Holland Bereikbaar, SmartwayZ.NL, Groningen Bereikbaar etc).

Ongeplande werkzaamheden

De hinderaanpak is gericht op het omgaan met planbare werkzaamheden. Dit betreft namelijk het overgrote deel van de werkzaamheden. Rijkswaterstaat zet er daarbij op in om de regio en belanghebbenden al naar gelang de aard van de werkzaamheden, de hinder en urgentie steeds en tijdig te betrekken. De reguliere werkwijze is dat, bij gepland en dus voorzienbaar onderhoud, aanleg en renovaties, de regionale partners en stakeholders vroegtijdig worden betrokken.

Dit is helaas niet altijd mogelijk, zo zijn er situaties waarbij op korte termijn ingegrepen moet worden. In deze situaties betreft Rijkswaterstaat de stakeholders, al dan niet via de reguliere overlegstructuren, om gezamenlijk afstemming te vinden over de te nemen maatregelen dan wel geplande werkzaamheden naar voren te halen. Daarin kan de situatie zelfs dusdanig urgent zijn dat er geen mogelijkheid is om eerst gezamenlijk opties te verkennen. Rijkswaterstaat neemt dan direct maatregelen en informeert de stakeholders daarover in een zogeheten crisioverleg.

Deze situaties zullen zich de komende jaren naar verwachting vaker voordoen door het toegenomen uitgestelde en achterstallige onderhoud waarover uw Kamer regelmatig is geïnformeerd. Met de bij deze Kamerbrief toegevoegde kaarten is reeds een overzicht van locaties met mogelijke risico's op beperkingen/hinder voor (vaar)weggebruikers in beeld gebracht. De leerervaringen van recente projecten, zoals de Haringvlietbrug, worden momenteel verzameld zodat de hinderaanpak op het gebied van (het betrekken van de omgeving bij) ongeplande werkzaamheden verbeterd kan worden.

BO MIRT afspraken hinderaanpak

Tijdens het bestuurlijke overleg MIRT 2020 is de afspraak gemaakt om als overheden nauwer te gaan samenwerking op de hinderaanpak en de mogelijkheden voor een gezamenlijke inzet van mensen en middelen te bezien. Daarnaast is afgesproken om de hinderaanpak ook te benutten als katalysator voor de lange termijnambities op mobiliteit. Daarbij wordt door het Rijk en de regionale partners nadrukkelijk gekeken naar maatregelen die naast beperking van de hinder ook bijdragen aan verkeersveiligheid, duurzaamheid en/of leiden tot structurele bereikbaarheidseffecten.

De wens is destijds uitgesproken om in elke regio tot een vorm van regionale samenwerking op de hideraanpak te komen en hierover afspraken over aanpak, maatregelen en budget te maken. Om aan deze wens invulling te geven zijn de eerste concrete werkafspraken tussen Rijk en regio in 2021 gemaakt. Zo is in de regio Zuid-Holland, met een enorme en urgente hinderopgave, dit jaar de nieuwe samenwerkings- en uitvoeringsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar opgericht. In de gesprekken met de regio zal ook ingegaan worden op het verzoek aan de regering om niet alleen als Rijk toekomstige grootschalige werkzaamheden overzichtelijk in beeld te brengen, maar dit ook samen met andere overheden te doen (Motie De Groot). Een voorstel om als Rijk en regio gezamenlijk tot beter inzicht in de grootschalige werkzaamheden te komen wordt hierbij uitgewerkt.

Belangrijker nog dan goed inzicht in de enorme hinderopgave is het komen tot een concrete, gezamenlijke aanpak tussen Rijk en regio die een passend antwoord biedt op de vraag hoe de komende jaren de bereikbaarheid voldoende op orde blijft. De komende periode wordt daarom benut om met alle MIRT regio's in gesprek te gaan over de nodige stappen om verder invulling te geven aan de in 2020 gemaakte BO MIRT afspraken. Ondanks het voorbehoud van (financiële) middelen zal, voorsortierend op het BO MIRT in het voorjaar, alvast gewerkt worden aan het maken van een werkplan in elke regio waar dit nog niet is gebeurd. Dat werkplan zal inzicht bieden in de benodigde activiteiten en maatregelen in de hideraanpak, de governance van de uitvoering, en het bekostigingsvoorstel. Over de stand van zaken wordt uw Kamer geïnformeerd in de MIRT brief voorjaar 2022.

Hinder door werkzaamheden aan het spoor

ProRail schetst in haar beheerplan dat uw Kamer nog dit jaar separaat zal ontvangen dat zij zich voorbereiden op een productiegroei van 35% in de aankomende drie jaar. ProRail gaat meer sporen en spooronderdelen vervangen en vernieuwen dan de afgelopen jaren om huidige punctualiteit te handhaven en het mogelijk te maken om meer treinen te laten rijden. ProRail heeft vanuit het programma TWAS – Toekomstbestendig werken aan het spoor – het Masterplanproces ingevoerd. Daarin worden alle werkzaamheden aan het spoor meerjarig, integraal en in samenhang gepland. Vaststelling van het plan gebeurt nadat het getoetst is op de beschikbaarheid van kritische resources zoals budget, personeel, hinderniveau van werkzaamheden, materiaal en materieel.

De instrumenten uit het programma TWAS zijn een goed voorbeeld van manieren waarop ProRail de impact probeert te minimaliseren van de toegenomen werkzaamheden aan het spoor op gebruikers. Binnen TWAS wordt gewerkt aan een met alle partijen in de sector afgestemde, nieuwe werkwijze met zo min mogelijk hinder, die past binnen de beschikbare financiële middelen en waarbij oog is voor een betrouwbaar spoorproduct. Om te zorgen dat de hoeveelheid hinder niet evenredig toeneemt met de hoeveelheid werkzaamheden, en de kosten voor onderhoud en aanleg verminderen, worden werkzaamheden bijvoorbeeld zo goed mogelijk gebundeld en slim gecombineerd. Ook wordt er eerder en beter over gecommuniceerd en afgestemd met de sectorpartijen.

Voor de hoofdspoorweginfrastructuur wordt vanaf november 2024–mei 2026 hinder verwacht als gevolg van bouwwerkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Uw Kamer is hierover geïnformeerd in de Kamerbrief Voortgang spoorgoederenvervoer van 14 december 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 953). Naar verwachting kan het «minder hinder»-plan komend voorjaar besproken worden in de Stuurgroep Derde spoor Duitsland.

Tot slot

Met de Kamerbrief instandhouding van 29 oktober jl. (Kamerstuk 35 925 A, nr. 14) is uw Kamer al op de hoogte gebracht van de instandhoudingsopgave. Het is aan het volgende kabinet om keuzes te maken over de budgettaire en beleidsmatige kaders van een nieuw kabinet. Aan de hand van deze keuzes zal vormgegeven worden aan het toekomstige programma dat invloed heeft op de staat van de infrastructuur.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg