

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 80

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2022

In het begrotingsdebat 4 november jl. heb ik toegezegd uw Kamer jaarlijks te informeren over de voortgang op het Ontwikkelplan Assetmanagement IenW (RWS-netwerken) (Handelingen II 2021/22, nr. 18, item 7). Bijgevoegd treft u de voortgangsrapportage 2021 aan. Alvorens ik de voortgang nader duid, neem ik u kort mee in het belang van de ingezette professionalisering van het assetmanagement.

Waarom assetmanagement

Om Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar te houden moeten we onze wegen, vaarwegen en watersystemen optimaal ontwikkelen (aanleg), gebruiken en op orde houden. Omdat een groot deel van onze infrastructuur op leeftijd is geraakt, zijn er meer middelen voor de instandhouding beschikbaar gesteld. Met het beleidsprogramma IenW heb ik uw Kamer 17 mei jl. geïnformeerd hoe ik hier invulling aan ga geven.¹

Ondanks de forse financiële impuls zijn niet alle wensen en ambities (tegelijk) te realiseren. Dat vereist scherpe beleidskeuzes in het kwaliteitsniveau van de infrastructuur. Dat geldt ook voor de snelheid waarmee ambities, zoals klimaatadaptatie, circulariteit en cyberveiligheid door te voeren zijn.

Om de keuzes te kunnen maken is een verbeterd inzicht nodig in het presteren en de technische staat van de infrastructuur, de risico's op onvoldoende presteren, de kosten van het op orde houden en de balans daartussen. Met die informatie kunnen we op een betrouwbare en voorspelbare wijze de maatschappij blijven dienen.

¹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106.

Professioneel assetmanagement biedt lenW betrouwbare beslisinformatie en draagt zo bij aan het maken van realistische en efficiënte keuzes in het ontwikkelen, in stand houden en gebruiken van de infrastructuur en aan het goed informeren van de politiek en de samenleving. December 2020 is uw Kamer geïnformeerd over wat ons daartoe te doen staat². De ambitie is dat eind 2025 het assetmanagement op de wegen, vaarwegen en watersystemen voldoet aan de internationale standaard voor assetmanagement, de ISO55000. Door hieraan te voldoen staat lenW beter gesteld voor de opdracht om de infrastructuur in lijn met de maatschappelijke opgaven in stand te houden, te gebruiken en te ontwikkelen. De kwaliteit van het assetmanagement bouwt zich geleidelijk in de periode tot en met 2025 op.

Wat is assetmanagement en wat levert het op

Professionaliseren van het assetmanagement betekent het in samenhang verbeteren van onze werkwijze in de gehele keten van beleid en politiek tot en met de uitvoering en weer terug. Het vraagt om een helder beeld op wat we precies met onze wegen, vaarwegen en watersystemen voor Nederland willen bereiken, het scherper in beeld hebben van het presteren en de staat van deze infrastructuur, toegesneden informatiesystemen en het ontwikkelen van het personeel. Dit zijn ook de bouwstenen voor het opstellen van de meerjarenplannen, waar uw Kamer met de motie Stoffer d.d. 24 juni 2021³ om heeft gevraagd.

Met het professionaliseren van het assetmanagement komt lenW meer in control, kan de politiek beter onderbouwde keuzes maken en de maatschappij beter geïnformeerd worden. In overeenstemming met het vastgestelde prestatieniveau gebeuren onderhoud en vervanging van een brug, wegverharding, kering etc. op het meest optimale moment, op basis van informatie over de levenscyclus en de feitelijke toestand hiervan blijkens inspecties. Afwegingen over instandhouding, gebruik en ontwikkeling worden integraal gemaakt.

Met professioneel assetmanagement komen prestaties, risico's en budget met elkaar in balans, is het uitstellen van onderhoud een bewuste keuze en worden onnodige onderhoudskosten voorkomen. De kwaliteit van de infrastructuur voldoet steeds meer aan de vastgestelde normen, waardoor beter te bepalen is waar en wanneer maatregelen nodig zijn. Het aantal onverwachte storingen en daarmee de hinder voor (vaar)weggebruikers zal afnemen. Met minder zij-invliegers neemt de stabiliteit van de meerjarenplannen voor het in stand houden, gebruiken en ontwikkelen onze netwerken verder toe.

Het verbeterde zicht op hoe de staat van de netwerken zich ontwikkelt geeft meer mogelijkheden om slimme differentiaties aan te brengen in het in stand houden. Het kwaliteitsniveau en daarmee het onderhoud op bijv. een weg die van groot belang is vanuit ruimtelijk economisch beleid zou kunnen variëren van een weg die van minder belang is vanuit ruimtelijk economisch beleid. Met dergelijke keuzes kunnen de beschikbare budgetten gericht worden ingezet op de huidige en toekomstige uitdagingen als klimaatadaptatie.

Wat is al bereikt

Het ontwikkeltraject richtte zich in 2021 met name op het verbeteren van kaders om uniform en daarmee efficiënter te werken en om de data over

² Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

³ Kamerstuk 35 570 A, nr. 63.

de infrastructuur op een geordende wijze vast te leggen zodat op lenW-niveau betere beslisingformatie ontstaat. Deze informatie is nodig voor de noodzakelijke scherpere keuzes in de besteding van de budgetten aan instandhouding, gebruik en ontwikkeling van onze infrastructuur die zowel op het niveau van de politiek als in de uitvoering te maken zijn.

Ter illustratie van het belang van geordende data over de infrastructuur. Voor instandhoudingskeuzes is niet alleen informatie nodig over wanneer bijv. onderhoud aan een specifieke tunnel nodig is en wat de kosten daarvan zijn. Ook moet helder zijn welke rol die tunnel speelt in het functioneren van het wegennet. Duidelijk moet zijn welke risico's er voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zijn als het onderhoud niet direct wordt uitgevoerd. En om tot een goede keuze te komen over de besteding van de budgetten is het ook nodig te weten of het onderhoud aan die tunnel net zo belangrijk is als het in stand houden, gebruiken en ontwikkelen van al die andere tunnels, viaducten, waterkeringen etc. Dit alles vereist veel data. Statische data zoals de technische opbouw van de netwerken, de functies die de objecten als een brug daarin vervullen, de levensduur en onderhoudsintervallen. En dynamische data zoals het presteren, de technische staat, de kosten van instandhoudingsmaatregelen en ontwikkelingen in de omgeving. De behoefte aan data neemt verder toe door aanvullende ambities en eisen. Om bijvoorbeeld meer circulair te werken is informatie nodig over de herbruikbaarheid van de materialen waaruit die tunnel is opgebouwd.

De verbeterde kaders zorgen voor een geordende vastlegging van de benodigde data in de informatiesystemen waar in 2021 ook een uniformeringsslag in is gemaakt door het aantal systemen te reduceren.

Naast het verbeteren van de kaders om uniform te werken en data vast te leggen zijn ook de verantwoordelijkheden binnen lenW en RWS voor assetmanagement verhelderd en is het overleg in de driehoek beleid (opdrachtgever)-eigenaar-Rijkswaterstaat (opdrachtnemer) opnieuw ingericht.

De doorgevoerde verbeteringen zijn in lijn met de aanbevelingen uit de in 2020 uitgevoerde validaties, waarover u in 2020 bent geïnformeerd⁴. Ze vormen de basis voor de verbetering van het assetmanagement conform onze ambitie 2025.

Het overall beeld is dat in 2021 goede voortgang is geboekt met het neerzetten van de basis voor het assetmanagement. In 2022 hebben we hierop doorgepakt. Voor een gedetailleerd beeld van de voortgang verwijst ik u naar de bijgevoegde rapportage.

Wat kunt u in 2022 en verder verwachten

In 2022 en verder worden vanuit de neergezette basis de werkwijze, de benodigde data en informatievoorziening in samenhang verder verbeterd. De data over de infrastructuur worden in lijn met de verbeterde kaders verzameld. De kaders die nu nog met name gericht zijn op de traditionele Grond- Weg- en Waterbouw infrastructuur worden verder doorontwikkeld zodat ook uniformiteit en optelbaarheid op assets als natuur, informatievoorziening (IV) en vastgoed wordt gerealiseerd. Hiermee blijven de kaders sporen met de beleidsambities zoals deze tot uitdrukking komen in de prestatie- en sturingsafspraken.

⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.

Voorts zullen de taken, rollen en verantwoordelijkheden in het assetmanagement tot aan de werkvloer doorvertaald worden en het personeel wordt met opleidingen ondersteund in het kunnen nemen van de toebedeelde verantwoordelijkheden. Daar waar nodig voor de werking van het assetmanagementproces worden organisatorische ingrepen gedaan.

De informatievoorziening wordt verder in lijn gebracht met de eisen die voortvloeien uit het assetmanagement, zodat de kaders geborgd zijn in het dagelijkse werk en data bruikbare informatie wordt zodat aan de toebedeelde verantwoordelijkheden invulling te geven is. Het gaat hierbij om onder andere het verder terugbrengen van het aantal systemen, een goede data-uitwisseling tussen Rijkswaterstaat en de markt en het ondersteunen van het personeel in de uitvoering van het assetmanagement.

Extra inzet zal er zijn op het komen tot bijgestelde prestatie- en sturingsafspraken. Beoogd was om hiermee verder te zijn, echter door budgettaire spanning bleek dit lastig. Dit vereist een meerjarige, beleidsmatige en politieke afweging over de drie netwerken heen, in samenhang met het gehele lenW-beleid.

Nu er meerjarige zekerheid is over de budgetten voor instandhouding kan hieraan invulling gegeven worden. Zoals in het beleidsprogramma is aangekondigd werkt lenW samen met de Tweede Kamer, de decentrale overheden en overige externe partners toe naar de definitie van een nieuw kwaliteitsniveau van de netwerken voor de langere termijn. Prestaties, budgetten en risico's worden weer in evenwicht gebracht, waarbij ook rekening wordt gehouden met het toekomstbestendig maken van onze netwerken.

In lijn met de internationale standaard ISO55000 wordt hiermee ook invulling gegeven aan het startpunt van goed assetmanagement. Deze politieke, strategische keuzes geven richting aan de instandhouding, het gebruik en de ontwikkeling van de netwerken. Via het in het beleidsprogramma aangekondigde meerjarenplan en de daarop gebaseerde uitvoeringsplannen wordt de dagelijkse uitvoering van het werk aan de infrastructuur vormgegeven. Door middel van steeds betere scenario-analyses zal in beeld worden gebracht of slimmere keuzes gemaakt kunnen worden in het realiseren van de huidige en toekomstige uitdagingen.

Het tempo in het professionaliseren van het assetmanagement zal hoog worden gehouden vanwege de noodzaak om tot integrale (financiële) keuzes te komen tussen beheer en onderhoud, vervanging en renovatie en nieuwe aanleg. Tegelijkertijd moeten de netwerken draaiende gehouden worden. De ambitie ligt hoog en dit vraagt een forse inspanning van onze mensen.

Op weg naar (eind) 2025 wordt ons assetmanagement elk jaar professioneler en steeds tastbaarder voor de Kamer. Op steeds meer delen van onze wegen, vaarwegen en watersystemen zullen we tot en met de Kamer beter in staat zijn om transparante en navolgbare keuzes te maken. Startend met die delen die maatschappelijk en financieel het meest cruciaal zijn. We zijn begonnen met de stormvloedkeringen, tunnels, en 30 vitale bruggen. Vervolgens breiden we dat uit naar de overige bruggen, verkeerskundige draagconstructies, verharding, schutsluizen en alle overige objecten, zodat het hele bezit dat sinds 1798 is opgebouwd, in stand gehouden, gebruikt en verbeterd wordt op een wijze die past bij de huidige en toekomstige uitdagingen.

Ik bespreek graag met u hoe we u op een overzichtelijke wijze mee kunnen nemen in de voortgang op het ontwikkeltraject waarmee we de ingezette lijn met het beleidsprogramma verankeren.

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