37 020 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027

Nr. 12 Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2026

Hierbij ontvangt u de Staat van de Infrastructuur-rapportages over het jaar 2025 van Rijkswaterstaat en ProRail (peildatum 1 januari 2026).[1]

De infrastructurele netwerken zijn het afgelopen jaar verder onder druk komen te staan. Bij Rijkswaterstaat is er sprake van neerwaartse trends in de prestaties met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid. Daarnaast moeten er steeds vaker beheersmaatregelen worden ingezet om de veiligheidsrisico's te beheersen. ProRail moet door nieuwe ontwikkelingen een steeds grotere inspanning leveren om de huidige prestaties stabiel te houden. Beide organisaties kunnen in de huidige situatie onvoldoende anticiperen op de impact van ontwikkelingen zoals intensiever gebruik, klimaatverandering, weerbaarheid en nieuwe wetgeving. Desondanks is het Rijkswaterstaat en ProRail het afgelopen jaar gelukt om de veiligheid op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en spoorwegennet op orde te houden door meer onderhoud en vernieuwing uit te voeren én beheersmaatregelen (zoals gebruiksbeperkingen, stremmingen of hulpconstructies) in te zetten.

De Staat van de Infrastructuur-rapportages onderstrepen de noodzaak om meer prioriteit te leggen bij instandhouding. Het kabinet doet dit door middel van een prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Een grootschalige verbouwing die nodig is om de achteruitgang van onze infrastructuur te stoppen en de basis op orde te brengen. Doen we dit niet, dan zal de staat van onze infrastructuur verder achteruitgaan en zullen de rapportages jaar op jaar een verslechtering laten zien.

<u>Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2025</u>
Hoewel Rijkswaterstaat meer onderhoud en vernieuwing heeft uitgevoerd is het uitgesteld onderhoud verder opgelopen (naar €2,525 miljard in 2025[2]). Een groot aantal objecten heeft nog minder dan een derde van de resterende verwachte *levensduur* over. Het gaat om meer dan een kwart van de bruggen op het hoofdwegennet, meer dan de helft van de bruggen op het hoofdvaarwegennet en ongeveer de helft van de spuisluizen en driekwart van de stuwen op het hoofdwatersysteem. De veroudering van de infrastructuur op de netwerken zet verder door en de *betrouwbaarheid* en *beschikbaarheid* nemen verder af als er geen onderhoud of vernieuwing wordt uitgevoerd of beheersmaatregelen worden ingezet. Meer dan de helft van de geteste geautomatiseerde beweegbare objecten voldeed het afgelopen jaar niet aan de eisen, waarmee de kans op onverwachte storingen is toegenomen. De inzet van beheersmaatregelen is het afgelopen jaar opgelopen, in totaal zijn er 101 locaties met gebruiksbeperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer en 167 locaties waarbij intensiever wordt gemonitord vanwege technische risico's, veroudering of uitgesteld onderhoud (verhoogd inspectieregime) (peildatum juli 2026). De inzet van

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, Kamerstuk 35 570-A, nr. 46.
[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 36 945 A, nr. 1, pagina 111

beheersmaatregelen vereist steeds meer inspanning en investeringen én zijn niet langer genoeg om de bereikbaarheid overal op het afgesproken niveau te houden. Het afgelopen jaar leidde dit op het hoofdvaarwegennet tot een toename van de niet-beschikbaarheid van sluizen en storingen bij maatgevende sluiskolken[3] waardoor dit is beoordeeld als ‘matig’. Het blijven inzetten van beheersmaatregelen is geen structurele oplossing om de bereikbaarheid op orde te houden en de combinatie met meer werkzaamheden kan leiden tot hinder met impactvolle gevolgen voor het verkeer op de wegen en vaarwegen.

De inzet van beheersmaatregelen is ook steeds vaker noodzakelijk om de *veiligheid* op orde te houden. Het afgelopen jaar heeft dit niet overal geresulteerd in het halen van de prestaties: de veiligheid van de stormvloedkeringen en primaire waterkeringen is het afgelopen jaar beoordeeld als ‘matig’. Op het peilmoment van 1 oktober 2025 voldeed – van de stormvloedkeringen – de Hartelkering niet aan de faalkans en kon bij de Maeslantkering niet aantoonbaar worden gemaakt of deze voldeed. Er zijn beheersmaatregelen getroffen en er is onderhoud uitgevoerd. Door de proefsluiting van 12 september jl. is bevestigd dat de Maeslantkering functioneert. Van de overige primaire waterkeringen zou - op basis van het actuele beeld van Rijkswaterstaat[4] - ongeveer een derde niet voldoen aan de eisen en zijn de beheersmaatregelen en noodzakelijk onderhoud nog onvoldoende gerealiseerd. Dit betekent niet dat de situatie direct onveilig is en dat de objecten niet functioneren, maar wel dat er meer maatregelen nodig zijn om de risico’s te beheersen en de prestaties op orde te brengen.[5] Dit is uitgewerkt in de prioriteringskeuzes waarbij veiligheid voorop staat.

Inhoud van de rapportage
Rijkswaterstaat geeft jaarlijks inzicht in de technische staat van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Dit wordt beoordeeld met de criteria veiligheid, levensduur, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en technische conditie. Daarnaast zijn er geactualiseerde kaarten opgenomen om inzicht te geven in afgeronde en geplande werkzaamheden én beheersmaatregelen zoals gebruiksbeperkingen en verhoogde inspectieregimes. Er is informatie toegevoegd over einde technische levensduur, einde economische levensduur, inspectieresultaten kunstwerken én constructieve veiligheid van bruggen en viaducten. Vanaf volgend jaar wordt de voortgang van doelen uit de beleidsbrief[6] op het gebied van gebruiksbeperkingen, levensduur, FIT-testen en het voldoen aan de eisen voor waterkeren opgenomen in de rapportage.

Staat van de Infrastructuur ProRail 2025
ProRail concludeert dat de staat van het spoor in 2025 wederom ruim voldoende was. Steeds meer objecten gaan richting einde levensduur: de verschillende systemen zijn gemiddeld gezien aan het verouderen. Dit past echter bij de leeftijd van een deel van de systemen (energievoorziening, treinbeveiliging, overwegen en spoor) en een onderhoudsstrategie waarbij systemen aan het

[3] De maatgevende kolk bepaalt de maximale scheepsomvang die de sluis kan passeren. Storingen van maatgevende kolken zijn impactvoller dan storingen van niet-maatgevende kolken.
[4] Op pagina 75 van de rapportage is toegelicht hoe dit oordeel tot stand is gekomen.
[5] In de Kamerbrief met reactie op informatieverzoek Merwedebrug wordt inzicht gegeven in het reguliere inspectiekader van Rijkswaterstaat om met inspecties de risico’s te beheersen en incidenten zo veel mogelijk te voorkomen.
[6] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 36800-XII, nr. 34

einde van hun levensduur worden vernieuwd. Gezien de beoordeling van ruim voldoende leidt dit niet direct tot problemen, maar het laat wel zien dat de opgave groeit. De *betrouwbaarheid* krijgt in 2025 de beoordeling goed. Het aantal technische storingen daalde in 2025 (na correctie als gevolg van twee veiligheidsacties) met 4% ten opzichte van 2024.[7] De *veiligheid* van het spoor was het afgelopen jaar wederom stabiel. Het achterstallig onderhoud aan de spoorweginfrastructuur in de Rotterdamse Haven wordt met het programma Zee Zevenaar aangepakt.

Door nieuwe ontwikkelingen zijn de prestaties echter onder druk komen te staan. In het Basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor is vastgesteld wat er nodig is om de kwaliteit van het spoor te behouden en zijn de benodigde middelen vastgelegd voor instandhouding. Ontwikkelingen zoals klimaatverandering of nieuwe wetgeving hebben invloed op de opgave. ProRail merkt dat het een steeds grotere inspanning vraagt om de huidige prestaties stabiel te houden. Ondanks dat ProRail efficiënter is gaan werken en meer werkzaamheden verricht om aan de prestatie-eisen te voldoen, neemt het aantal impactvolle storingen toe waardoor de norm waarschijnlijk niet gehaald wordt.

Daarnaast is er ook sprake van instandhouding dat niet binnen BKN Spoor is opgenomen. Het gaat bijvoorbeeld om de vervanging van de treinbeveiliging door ERTMS en het onderhoud en in beheer nemen van de Hogesnelheidslijn (HSL) Zuid. Het uitrollen van ERTMS waarmee de huidige treinbeveiliging wordt vervangen, is een complexe en langlopende opgave waarbij er een risico bestaat dat delen van de huidige beveiliging einde levensduur raken voordat ERTMS is gerealiseerd. De vervangingsstrategie bestaat daarom uit het zoveel mogelijk overeind houden van de huidige systemen, zodat vervanging zoveel mogelijk kan samenvallen met de uitrol van ERTMS. Om de spoorveiligheid op peil te houden en kostbare vervangingen te voorkomen, is een tijdige uitrol van ERTMS van belang. Uw Kamer wordt hierover binnenkort nader geïnformeerd.

Bij de HSL-Zuid gelden momenteel – vanwege onder meer constructieve fouten bij meerdere viaducten – snelheidsbeperkingen, waardoor er maar 120 kilometer per uur worden gereden in plaats van 300 kilometer per uur. Om dit te herstellen zijn ingrijpende herstel- en reconstructiewerkzaamheden nodig. Dit zal leiden tot veel hinder voor de reizigers. De komende jaren ligt er een belangrijke opgave in het voorbereiden van de oplevering van de HSL conform contract. In 2031 neemt ProRail het beheer van de HSL over. Er volgt dan een grootschalige vervangingsoperatie; vanaf 2036 bereiken diverse infrastructurele systemen die nu nog functioneren het einde van hun levensduur. Deze vervangingsopgave gaat een groot onderdeel uitmaken van de instandhoudingsopgave en laat zien dat investeren in instandhouding noodzakelijk is.

Inhoud van de rapportage
ProRail geeft jaarlijks inzicht in de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur op het gebied van spoor, wissels, bruggen en tunnels, overwegen, energievoorziening en treinbeveiliging. Deze systemen worden beoordeeld op twee indicatoren: levensduur en betrouwbaarheid. Ook wordt er over de veiligheid van de infrastructuur gerapporteerd aan de hand van vier veiligheidsitems. Vorig jaar ontbraken de Onmiddellijke Actie Waarde-

[7] Deze indicator geeft geen informatie over de impact van storingen op reizigers. De prestatie-indicator impactvolle storingen, waarover wordt gerapporteerd in de (half)jaarrapportages, geeft een breder beeld van de verstoringen op het spoor en laat juist een stijging zien.

overschrijdingen, maar dankzij een verbeterslag kon deze informatie weer in de rapportage worden opgenomen. Tot slot wordt er gerapporteerd op een aantal programma's die gericht zijn op het verbeteren van de staat van de infrastructuur.

Inzicht in de vervangingsopgave

De motie van het lid Grinwis c.s. verzoekt de regering om bij de jaarlijkse Staat van de Infrastructuur en/of het Meerjarenplan Instandhouding een financiële paragraaf op te nemen met per project cumulatief inzicht in de geraamde vervangingsopgave waarvoor nog geen financiële dekking beschikbaar is (Kamerstuk 36945, nr. 21).

Rijkswaterstaat heeft in het Meerjarenplan Instandhouding, dat op 1 juli 2025 is verstuurd naar uw Kamer, inzicht gegeven in de instandhoudingsopgave. Op basis van de prioriteringskeuzes wordt het Meerjarenplan geactualiseerd waarbij ook inzicht wordt gegeven in de vernieuwingsopgave. Naar verwachting wordt het Meerjarenplan Instandhouding in de eerste helft van 2027 verstuurd aan uw Kamer.

ProRail brengt de toekomstige vernieuwingsopgave structureel in beeld. De financiële reeksen voor instandhouding worden periodiek herijkt en bevatten ook de geraamde kosten van vernieuwing. De reeksen voor de komende 15 jaar worden vervolgens gevalideerd en maken onderdeel uit van het BKN Spoor. Bij het afweegkader heeft instandhouding van de infrastructuur prioriteit gekregen. Zoals aangegeven in het afweegkader en de prioritering is het de ambitie om het instandhoudingstekort spoor voor de komende 8 jaar op te lossen. Het indexatieverschil is hierin niet meegenomen, omdat dit verschil sterk kan fluctueren afhankelijk van hoe kosten- en budgetindexen zich ten opzichte van elkaar ontwikkelen. Hiervoor wordt de reguliere werkwijze gevolgd, waarbij het korte termijn indexatietekort betrokken wordt bij de jaarlijkse voorjaarsbesluitvorming. Binnen het BKN Spoor wordt geen onderscheid gemaakt tussen exploitatie en onderhoud enerzijds en vernieuwing anderzijds. Het tekort kan daarmee niet afzonderlijk worden toegerekend aan de vernieuwingsopgave of aan individuele projecten en programma's. Na 2040 wordt een verdere toename van de vernieuwingsopgave verwacht, met name als gevolg van de leeftijdsopbouw van kunstwerken en bovenleidingportalen. Ook de invoering van ERTMS en de overname van de HSL-Zuid dragen hieraan bij. Voor stations blijft de vernieuwingsopgave naar verwachting relatief stabiel. Dit valt echter nog buiten de horizon van het Mobiliteitsfonds, omdat de vernieuwingen pas verder in de toekomst plaatsvinden.

Tot slot

De neerwaartse trend van de staat van de infrastructuur bij Rijkswaterstaat en ProRail vraagt om ingrijpende keuzes. Met het afweegkader en de prioritering op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn deze ingrijpende, maar noodzakelijke keuzes gemaakt en zetten we in op het keren van de neerwaartse trend. Uw Kamer is hierover geïnformeerd. We starten met de basis op orde te brengen van de Nederlandse infrastructuur voor ten minste de komende acht jaar en markeren hiermee het begin van een grootschalige wederopbouw van onze infrastructuur.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram