

Vragen van de leden Peter de Groot en Schutz (beiden VVD) aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Rijkswaterstaat en ProRail slaan alarm: 'Achterstand onderhoud meer dan 50 miljard''

Vraag 1:

Bent u bekend met het bericht van RTL Nieuws waarin ProRail en Rijkswaterstaat waarschuwen dat de onderhoudsopgave zo groot is dat "het land op slot dreigt te gaan"?

Antwoord 1:

Ja.

Vraag 2:

Kunt u uiteenzetten hoe de achterstanden in het onderhoud van wegen, bruggen, waterwegen, spoor zijn verdeeld en hoe deze in de tijd zijn ontstaan?

Antwoord 2:

Uit het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2024<sup>1</sup> blijkt dat het uitgesteld onderhoud voor Rijkswaterstaat (RWS) in 2024 is opgelopen tot € 2,16 miljard. Voor het hoofdwegennet bedraagt dit € 1,019 miljard, voor het hoofdvaarwegennet € 871 miljoen en voor het hoofdwatersysteem € 270 miljoen. Dit sluit aan bij de groeiende trend over de periode 2020–2023 en eerdere prognoses, waaronder de prognose uit de rapportage van Rebel Groep. De Kamer is hierover in juni 2024 geïnformeerd via de Kamerbrief 'Verhogen productievermogen instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken'.<sup>2</sup>

Aan het oplopen van het uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat liggen meerdere oorzaken ten grondslag. Veel infrastructuur die aan het eind van de jaren '50 en '60 is gebouwd is aan vervanging toe en slijt sneller door intensiever gebruik en toename van zwaar verkeer. Daarnaast worden er vanuit klimaat, duurzaamheid en weerbaarheid nieuwe eisen gesteld aan de infrastructuur. Ook spelen wijzigende marktomstandigheden, onvoorziene gebeurtenissen die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt, een beperkte beschikbaarheid van capaciteit bij Rijkswaterstaat en marktpartijen, evenals een tekort aan beschikbare middelen een belangrijke rol.

Door het toenemende uitgestelde onderhoud neemt de kans op storingen en beperkingen op de netwerken toe. Hierdoor moet er steeds meer worden geïnvesteerd in (kostbare) correctieve en levensduurverlengende maatregelen, wat leidt tot aanzienlijke kosten bovenop de geplande uitgaven. Ook drukt het andere geplande maatregelen naar achteren in de programmering. Als gevolg hiervan neemt de instandhoudingsopgave toe en komen de beschikbare budgetten steeds meer onder druk te staan. De Algemene Rekenkamer heeft berekend dat het tekort tussen het benodigde en beschikbare budget voor Rijkswaterstaat in de periode 2024–2038 € 34,5 miljard bedraagt<sup>3</sup>.

Op dit moment is er voor ProRail, op enkele plekken op de Havenspoorlijn na, geen achterstand op de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing (in de zin van vervanging). De Staat van de Infrastructuur ProRail 2024 laat zien dat de gemiddelde staat van het spoor als ruim voldoende wordt beoordeeld en dat veiligheid en betrouwbaarheid zijn geborgd. Tegelijkertijd staat dit niveau onder toenemende druk door veroudering van systemen, een stijgend aantal storingen en een oplopende vervangingsopgave. Uit de

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 36 740-A, nr. 1

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 29 385, nr. 139

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 36 740-A, nr. 2

Kamerbrief '*Bijgewerkt beeld financiële opgaven*', die in juli 2025 aan de Kamer is aangeboden<sup>4</sup>, blijkt wel dat er een verschil is tussen budgetbehoefte en beschikbaar budget voor nog uit te voeren opgaven op het spoorwegennet in de periode t/m 2038. Een onderdeel daarvan betreft € 1,8 mld. voor het Basiskwaliteitsniveau spoor zoals berekend door de Algemene Rekenkamer<sup>5</sup>.

Naast de opgaven op instandhouding zijn er ook tegenvallers en risico's op de aanlegportefeuille. Over de gehele opgave op het Mobiliteitsfonds is uw Kamer in juli 2025 geïnformeerd<sup>6</sup>.

#### Vraag 3:

Is er een lijst van de top-10 projecten die vanwege de technische staat binnen vijf jaar moeten zijn uitgevoerd?

#### Antwoord 3:

Rijkswaterstaat en ProRail hanteren geen 'top 10'. Alle projecten zijn belangrijk en dragen bij aan de bereikbaarheid.

Op 8 december jl. is de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat met de Kamer gedeeld. In deze rapportage wordt een overzicht gegeven van de infrastructuur waar beperkingen voor het weg- en scheepvaartverkeer zijn ingesteld, onderhoud is uitgesteld, een verhoogd inspectieregime van kracht is of waar in 2026 grootschalig onderhoud en vernieuwing is gepland. Het Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030, dat in juli 2025 met de Kamer is gedeeld, biedt daarnaast inzicht in het gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing voor 2027 en 2028. De planning kan gedurende deze jaren wijzigen door herprioritering, vertragingen of andere ontwikkelingen.

Bij prioritering van de werkzaamheden wordt onder meer gekeken naar beschikbaarheid van budget, beschikbaarheid van capaciteit, zowel bij Rijkswaterstaat als de markt, het belang van het object in het netwerk en de technische staat ervan. Ook wordt het werk afgestemd tussen RWS en ProRail en met andere (regionale) partners en stakeholders om hinder voor gebruikers zoveel mogelijk te beperken. Enkele voorbeelden van gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing in het komende jaar zijn het groot onderhoud aan de Algerabrug, de vernieuwing van de Krammersluis, de Marijkesluis, de Brug over de Noord en de Papendrechtsebrug.

In het Masterplan ProRail 2027-2031<sup>7</sup> presenteert ProRail haar integrale programmering van projectmatige werkzaamheden aan het spoor. Dit plan bevat het overzicht van de noodzakelijke vervanging en uitbreidingsopgave voor het spoor. Enkele voorbeelden van gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing in het komende jaar zijn de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Waalbruggen en Rijnbrug en bovenbouwvernieuwing op verschillende spoortrajecten zoals Amersfoort-Ede-Wageningen, Amsterdam Westershaven en Flevolijn & Hanzelijn. In veel van de gepresenteerde uitbreidingsprojecten wordt tevens vervanging en herstelwerk geïntegreerd meegenomen.

#### Vraag 4:

Hebben Rijkswaterstaat en ProRail het onderhoudsareaal volledig in zicht of zijn er nog ontbrekende gegevens en data waardoor het tekort verder kan oplopen?

#### Antwoord 4:

Rijkswaterstaat verbetert stapsgewijs het assetmanagement met als doel om de (areaal)informatie over de

---

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 600-A, nr. 64, bijlage I

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 740-A, nr. 2

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 600-A, nr. 64, Bijlage 1207751

<sup>7</sup> <https://www.prorail.nl/nieuws/samen-sturen-op-een-uitvoerbaar-spoor>

staat en het functioneren van de netwerken beter in beeld te krijgen. De ambitie van Rijkswaterstaat is om uiteindelijk te werken volgens de internationale standaard ISO-55001. De informatie moet uniform en samenhangend zijn en bijdragen aan het maken van de juiste keuzes. Zo kan RWS zijn keuzes onderbouwen en werkzaamheden helder prioriteren. De Tweede Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang aan de hand van het Ontwikkelplan Assetmanagement. De projectramingen kennen nog een onzekerheidsmarge passend bij de huidige projectfase, waardoor de projectkosten en het totale tekort nog kunnen oplopen.

ProRail heeft de assetmanagementsystematiek volgens PwC in lijn met de internationale standaard ISO-55000<sup>8</sup> ingericht en daarmee de assets goed in beeld. PwC stelt daarbij dat dit vertrouwen geeft dat de reeksen op een logische wijze tot stand zijn gekomen. Dit geeft daarmee ook vertrouwen over de hoogte van de door ProRail aangeleverde budgetbehoefte op basis waarvan het Basiskwaliteitsniveau spoor is opgesteld. Tegelijkertijd kan het inzicht in de exacte onderhouds- en vervangingsbehoefte altijd beter. Voor een deel van de infrastructuur zijn gegevens over de technische conditie en resterende levensduur niet volledig of onvoldoende actueel. Dat kan ook niet altijd, bijvoorbeeld bij kabels die onder de grond liggen. In die gevallen wordt gewerkt met algemene uitgangspunten over levensduur, om de vervangingsopgave vast te stellen en risico's te onderbouwen. Daarnaast ziet ProRail dat bij de uitvoering van groot onderhoud of vervangingswerken het noodzakelijke herstel vaak groter is dan verwacht. Dat kan in de toekomst tot verdere kostenstijging leiden.

#### Vraag 5:

Zijn er onderhoudsprojecten ontstaan door technisch falen in operatie of gebruik van infrastructuur? Welke projecten zijn dit?

#### Antwoord 5:

Veel infrastructuur in Nederland is aangelegd in de vorige eeuw en heeft meer te verduren door intensiever gebruik en steeds zwaarder verkeer dan waar destijds op werd gerekend. Daardoor is meer onderhoud en in diverse gevallen ook eerder vervanging nodig. Rijkswaterstaat en ProRail hanteren daarom een streng inspectiebeleid, waarbij veiligheid altijd voorop staat. Bij inspecties kunnen onvoorziene situaties aan het licht komen, zoals bij de viaducten op de HSL-Zuid. Incidenteel doen zich situaties voor die niet bij een inspectie aan het licht zijn gekomen. Voorbeelden van dergelijke situaties zijn de omhooggekomen tunnels (Prinses Margrietunnel in de A7 en Vollenhoventunnel in de A28), de ontdekking van waterstofverbrossing in beton (naar aanleiding van de ingestorte Carolabrug in Dresden, Duitsland) en de ontwerpfouten in het verleden bij tand-nokverbindingen in bruggen en viaducten. Ook komt het voor dat objecten op een andere manier beschadigd raken. Voorbeelden zijn aanvaringen van bruggen, zoals de afgelopen jaren is voorgevallen op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, evenals schade door weersomstandigheden zoals de verzakking van het spoor in Zeeland een aantal jaar geleden.

#### Vraag 6:

Welke problemen gaan de huidige onderhoudsachterstanden vormen die niet alleen een financiële uitdaging zijn, maar vooral te maken hebben met capaciteit, planning en samenwerking binnen de keten?

#### Antwoord 6:

Door uitgesteld onderhoud en uitgestelde vernieuwing bij Rijkswaterstaat neemt de kans op storingen en beperkingen op de netwerken toe. Het gevolg hiervan is dat er steeds meer zal moeten worden geïnvesteerd in (kostbare) correctieve en levensduurverlengende maatregelen, in plaats van planmatige en preventieve maatregelen. Deze beheersmaatregelen zullen tot meer hinder voor gebruikers leiden.

<sup>8</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/13/bijlage-5-pwc-rapportage-validatie-instandhoudingskosten-hoofdspoorweginfrastructuur-hswi>

Bovendien leidt het tot aanzienlijke extra kosten bovenop de geplande uitgaven en drukt het andere geplande maatregelen naar achteren in de programmering. Daarnaast moet er capaciteit worden ingezet die beoogd was om andere maatregelen uit te voeren. Als gevolg hiervan veroudert de infrastructuur verder en nemen de kosten voor instandhouding toe. Hierdoor komen de budgetten en capaciteit steeds verder onder druk te staan.

Verhoging van de productie op instandhouding is nodig om deze ontwikkeling te keren. Uit de recent met de Kamer gedeelde Staat van de Infrastructuur<sup>9</sup> en Meerjarenplan Instandhouding<sup>10</sup> blijkt dat Rijkswaterstaat binnen het huidige financiële kader niet in staat is om alle projecten uit te voeren die nu in voorbereiding zijn wegens een gebrek aan financiële middelen. Dit zet een rem op de productieverhoging.

Het is aan het nieuwe kabinet om te beslissen over de toekomstige omgang met de infrastructuurnetwerken van zowel Rijkswaterstaat als ProRail. De beschikbaarheid van voldoende structurele middelen is daarvoor een randvoorwaarde. Het alternatief is dat de prestaties van de netwerken naar beneden moeten worden bijgesteld in termen van bereikbaarheid, doorstroming en hinder. Op langere termijn raakt een slechter functionerende infrastructuur aan de welvaart en het welzijn van alle inwoners. Het is van invloed op de veiligheid van de kwetsbare delta en heeft gevolgen voor het vestigingsklimaat en ons concurrentievermogen. Laatstgenoemde komt doordat de verbinding van vitaal economische functies zoals werk, goederen, onderwijs en wonen in het gedrang komen.

#### Vraag 7:

Welke concrete proces- en planningsverbeteringen zijn de afgelopen jaren doorgevoerd om onderhoud efficiënter te organiseren zonder dat daar extra financiële middelen voor nodig waren?

#### Antwoord 7:

Het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat werken sinds 1 januari 2024 op basis van een meerjarenafspraken, waarbij de prestaties en bijbehorende budgetten meerjarig (t/m 2030) zijn afgesproken. Het Basiskwaliteitsniveau (BKN RWS) vormt hiervoor het uitgangspunt. Om het onderhoud efficiënter te organiseren heeft Rijkswaterstaat de volgende initiatieven opgestart:

- 1) Integraal sturen via een voortrollend meerjarenprogramma waarbij steeds 16 jaar vooruit wordt gekeken. De planning in latere jaren is grofmazig en wordt steeds gedetailleerder richting het uitvoeringsjaar.
- 2) Portfolioaanpak en productiestraten waarbij in een keer het onderhoud of vernieuwing van meerdere vergelijkbare objecten (zoals tunnels of bruggen) wordt ingekocht. Dit bespaart tijd en kosten in de aanbesteding en levert schaalvoordelen op. Het zorgt ook voor een voorspelbare stroom aan opdrachten ('dealflow'), waarop de markt zich kan voorbereiden door te investeren in productiecapaciteit.
- 3) Slagvaardigere organisatie; om met hetzelfde aantal mensen meer werk uit te voeren worden er wijzigingen in de organisatie van Rijkswaterstaat doorgevoerd.
- 4) Kennis- en innovatieprogramma waarbij het doel is ervoor te zorgen dat Rijkswaterstaat sneller, goedkoper, duurzamer, met minder capaciteit én met zo min mogelijk hinder de instandhoudingswerkzaamheden kunnen uitvoeren.

Deze initiatieven staan meer uitgebreid beschreven in het Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030 van Rijkswaterstaat dat op 1 juli 2025 naar de Kamer is gestuurd.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 36 800 A, nr. 9

<sup>10</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 29 385, nr. 143

<sup>11</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 29 385, nr. 143

Het ministerie van IenW en ProRail hebben in 2024 het Basiskwaliteitsniveau spoor (BKN spoor) uitgewerkt en afspraken gemaakt voor de periode 2026–2037 (inmiddels verlengd tot 2039)<sup>12</sup>. Het BKN spoor vormt het uitgangspunt voor een efficiënte, duurzame en maakbare instandhoudingsinzet binnen de beschikbare budgetten, waarbij de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoornetwerk zijn geborgd. ProRail is na vaststelling van het BKN gestart met de uitwerking en implementatie van maatregelen voor zowel de korte termijn (t/m 2030) evenals de lange termijn (2031–2037). Dit omvat onder andere efficiëntiemaatregelen op het eigen apparaat, maar ook efficiëntiemaatregelen op de werkwijze bij het onderhoud, zoals meer overdag werken. De jaarlijkse subsidiecyclus voor instandhouding werkt net als bij Rijkswaterstaat als een voortrollend meerjarenprogramma waarbij steeds t/m einde looptijd MF (+ 1 jaar) vooruit wordt gekeken.

Vraag 8:

Welke aanvullende optimalisaties kunnen op korte termijn worden ingevoerd om de achterstanden sneller terug te dringen?

Antwoord 8:

Productieverhoging is nodig om de achterstanden sneller terug te dringen. Naast doorzetten van de ingeslagen weg (zie vraag 7), het creëren van rust, regelmaat en voorspelbaarheid richting de markt en de voortdurende inzet op samenwerking en innovatie, is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde. Om de voordelen van de portfolioaanpak ten volle te benutten, is er zekerheid nodig over voldoende financiële middelen in de begroting voor de gehele looptijd van zowel het Deltafonds als Mobiliteitsfonds. De besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet.

Zoals bij het antwoord op vraag 2 is aangegeven is er op dit moment - op enkele plekken op de Havenspoorlijn na - geen achterstand op de exploitatie en onderhoud van de Nederlandse spoorweginfrastructuur. Voor het aanpakken van de achterstanden op de Havenspoorlijn is het programma Zee-Zevenaar ingericht. Daarnaast stuurt ProRail met het Masterplan 'Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor' vroegtijdig op het integraal programmeren van het projectenportfolio en het maakbaar realiseren van de instandhoudingsopgave en nauwe samenwerking met aannemers. Hiermee wordt de maakbaarheid vergroot en worden mogelijke achterstanden in de toekomst zo veel mogelijk voorkomen.

Vraag 9:

Welke maatregelen neemt u om, ondanks de schaarste aan technisch personeel, meer werk in dezelfde tijd te kunnen uitvoeren?

Antwoord 9:

De krapte op de arbeidsmarkt dwingt partijen in de infrasector ertoe om in te zetten op (proces)innovaties om de productiviteit te verhogen. Rijkswaterstaat is ermee gestart om gelijksoortig werk, bijvoorbeeld werk aan tunnels, sluizen, bruggen en viaducten, gebundeld naar de markt te brengen en standaardisatie hierin door te voeren. Andere sporen waarop Rijkswaterstaat inzet om de productiviteit te verhogen zijn kennisontwikkeling, digitalisering en automatisering. Ook past Rijkswaterstaat de komende jaren de interne organisatie aan om te zorgen dat de beschikbare capaciteit beter wordt ingezet en de productie verder kan worden verhoogd.

Met het Masterplan 'Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor' helpt ProRail de sector en aannemers om zich voor te bereiden op het werk dat op de markt komt. ProRail organiseert de vervangingsopgave meer in langdurige contracten met aannemers. Dit maakt het mogelijk om het werk meer repeterend in te richten, wat leidt tot een hogere efficiëntie. Denk hierbij aan gebiedsgerichte

---

<sup>12</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, Kamerstukken 29984, nr. 1184 en 1202

realisatiecontracten voor bovenbouwvernieuwing. Daardoor heeft de aannemer een grotere stimulans om personeel aan zich te binden. Daarnaast werkt ProRail meer aan standaardisatie van technische systemen zodat er deels pre-fab gebouwd kan worden en minder op piekmomenten in het spoor hoeft te worden gewerkt. Meer standaardiseren van techniek leidt ertoe dat de ontwerpintensiteit afneemt. Een voorbeeld hiervan is het modulaire onderstation.

Vraag 10:

Hoe wordt geprioriteerd welke trajecten of objecten het eerst worden aangepakt binnen de bestaande middelen, en welke criteria worden daarbij gehanteerd?

Antwoord vraag 10:

Rijkswaterstaat en ProRail werken op basis van een meerjarenprogramma waarin projecten worden geprioriteerd. Bij prioritering van de werkzaamheden van RWS wordt onder meer gekeken naar het belang van het object in het netwerk en de technische staat ervan, de beschikbaarheid van capaciteit bij zowel RWS als de markt én de beschikbaarheid van budget. Binnen het huidige beschikbare budget is het programmeren van nieuwe vernieuwingsprojecten inmiddels alleen nog mogelijk door de uitvoering van andere noodzakelijke vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen. Daardoor is er sprake van verdringing in de programmering en kunnen een aantal projecten die in voorbereiding zijn niet in uitvoering worden genomen.

ProRail prioriteert het onderhoud op basis van de ProRail-risicomatrix. Hierbij worden risico's gewogen op basis van fysieke veiligheid, beschikbaarheid van assets, compliance, duurzaamheid, impact voor omwonenden, reizigers of andere stakeholders én financiën. Ook wordt het werk afgestemd tussen Rijkswaterstaat en ProRail én met andere (regionale) partners en stakeholders om hinder voor gebruikers zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 11:

Welke digitale of innovatieve onderhoudsmethoden kunnen volgens u helpen om de achterstanden sneller in te lopen zonder meer geld?

Antwoord vraag 11:

Het is onmogelijk om de achterstanden volledig in te lopen zonder voldoende financiële middelen. Wel werkt Rijkswaterstaat samen met marktpartijen en onderzoeksinstellingen aan een kennis- en innovatieprogramma om de instandhoudingsopgave sneller, goedkoper, duurzamer, met minder capaciteit én met zo min mogelijk hinder te kunnen uitvoeren. Het meeste wordt verwacht van overbruggingsstrategieën (infrastructuur werkend houden tot het moment van vernieuwing), levensduurverlenging (bijvoorbeeld 'verjongingscrème' voor asfalt) en het werken met portfolio's waarmee gelijksoortig werk gebundeld naar de markt wordt gebracht en wordt gestandaardiseerd. Ook wordt onderzocht op welke manieren digitalisering, AI en robotisering kunnen helpen om werkprocessen te vereenvoudigen en te optimaliseren.

ProRail onderzoekt de meerwaarde van innovatieve onderhoudsmethoden. Zo werkt ProRail sinds kort met beeldinspecties die door AI beoordeeld worden op potentiële afwijkingen. Vervolgens worden de beeldinspecties voorgelegd aan inspecteurs van ProRail ter validatie en beoordeling. Hiermee vergroot ProRail de reikwijdte van zijn inspecteurs. Wel geldt bij de ontwikkeling van innovaties een minimaal vereiste van een kostenneutrale of positieve business case, om daarmee binnen de kaders van beschikbare financiering te blijven.

Vraag 12:

Bent u bereid de Kamer periodiek te informeren over de voortgang bij het verkorten van doorlooptijden en het wegwerken van achterstanden, met nadruk op procesverbeteringen en efficiencywinst?

Antwoord 12:

In het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2024<sup>13</sup> wordt er gerapporteerd over de omvang van het uitgesteld onderhoud bij Rijkswaterstaat. Aan de hand van deze cijfers wordt inzicht verschaft in hoeverre de onderhoudsachterstanden worden weggewerkt.

Daarnaast wordt er in het Jaarverslag Mobiliteitsfonds gerapporteerd over de financiële omvang van de gerealiseerde productie voor instandhouding bij Rijkswaterstaat en ProRail. In de Kamerbrief 'Rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail 2024' die op 8 december met de Kamer is gedeeld<sup>14</sup>, is toegezegd om de Kamer op korte termijn te informeren over de wijze waarop de materiële productiegroei bij Rijkswaterstaat inzichtelijk wordt gemaakt zodat het onderscheid met de prijsstijgingen zichtbaar is.

Via de Staat van de Infrastructuur ProRail en op reguliere begrotingsmomenten wordt de Kamer over de voortgang van de instandhoudingsopgave van de spoorweginfrastructuur geïnformeerd.

Vraag 13:

Hoe gaat u de extra hinder meer inclusief managen voor de omgevingen, regionale economieën en ondernemers?

Antwoord 13:

Hinder als gevolg van de werkzaamheden is in veel gevallen onvermijdelijk. De hinder op het hoofdwegennet wordt zoveel mogelijk beperkt door het toepassen van de hinderaanpak; een gestructureerde methode om verkeersoverlast te verminderen. De hinderaanpak is gestoeld op drie pijlers; slim plannen, slim bouwen en slim reizen. Slim plannen betekent dat werkzaamheden waar mogelijk worden gecombineerd en worden afgestemd met andere wegbeheerders en ProRail. Slim bouwen betekent dat werkzaamheden in één keer worden uitgevoerd en dat de voorkeur uitgaat naar volledig afsluiten van de weg in plaats van langdurig gefaseerd werken. Slim reizen betekent dat weggebruikers tijdig duidelijk worden geïnformeerd en op de hoogte zijn van alternatieve manieren om te reizen. Toepassen van alleen de hinderaanpak vanuit de infrabeheerders zal niet afdoende zijn. Er wordt ook ingezet op de denkkraft en flexibiliteit van omgeving en ondernemers om bij te dragen aan het beperken van de hinder.

ProRail houdt bij de meerjarige programmering van werkzaamheden op het hoofdspoorwegennet zo veel mogelijk rekening met het beperken van herhaaldelijke hinder voor reizigers en goederenvervoerders op specifieke lijnen en in regio's. Onevenredige hinder wordt waar mogelijk voorkomen. Tegelijkertijd is het onvermijdelijk dat in bepaalde situaties tijdelijk meer hinder optreedt op de ene locatie dan op de andere. De ervaring van de afgelopen jaren laat zien dat tijdige en duidelijke communicatie essentieel is om overlast te beperken. ProRail past deze lessen, onder meer opgedaan bij eerdere grootschalige buitendienststellingen, structureel toe in de communicatie over geplande werkzaamheden.

---

<sup>13</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk 36 740 A, nr. 1

<sup>14</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 36 800 A, nr. 9

Vraag 14:

Is het denkbaar dat projecten meer integraal in plaats van op zichzelf worden beschouwd qua planning in de jaarkalender, en meer structureel in lijn met belangen van stakeholders?

Antwoord 14:

De planning van werkzaamheden vindt al integraal plaats. In intensieve afstemming tussen infrabeheerders, zowel landelijk als regionaal, wordt gezocht naar maakbare uitvoering van projecten. De maakbaarheid wordt ingekaderd door budget, geografische mogelijkheden, de staat van het object, stikstofruimte, capaciteit bij RWS, ProRail en marktpartijen én mogelijkheden om werkzaamheden te combineren. Een voorbeeld hiervan is het in samenhang plannen van onder meer het werk aan de bruggen en tunnels in de regio Rotterdam-Rijnmond. De uitvoering van projecten is ook in het belang van stakeholders, maar gaat in veel gevallen gepaard met hinder voor de omgeving. Dit kan gevolgen hebben voor de economische en sociale structuur van een gebied.

Met het Masterplan 'Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor' stuurt ProRail vroegtijdig op het integraal programmeren van het projectenportfolio en het maakbaar realiseren van de instandhoudingsopgave en samenwerking binnen de keten.

Vraag 15:

Deelt u de mening dat als mitigerende maatregelen *in natura* ontoereikend zijn om de onevenredigheid van nadeel voor bepaalde sectoren te voorkomen, en overlastsituaties over een langere periode een meer structureel karakter krijgen, bijvoorbeeld door opvolgende projecten op hetzelfde traject, een ander compensatiestelsel wenselijk is dan de vigerende nadeelcompensatieregeling(en), die vooral bedoeld zijn voor incidenteel nadeel?

Antwoord 15:

Door de intensivering van instandhoudingswerkzaamheden door Rijkswaterstaat en ProRail, is hinder voor gebruikers in veel gevallen onvermijdelijk. Beide organisaties proberen de hinder zoveel mogelijk te beperken. Niet alleen heeft hinder nadelige gevolgen voor gebruikers, het kan ook leiden tot schade voor burgers, bedrijven en/of organisaties. Om dit te voorkomen, zetten Rijkswaterstaat en ProRail mitigerende maatregelen in.

Indien er toch schade of nadeel door een RWS-project wordt ondervonden, kunnen gedupeerden die onevenredig zwaar worden getroffen nadeelcompensatie aanvragen. De aanvragen nadeelcompensatie worden per schade-oorzaak zorgvuldig behandeld door een onafhankelijke adviescommissie. In de beoordeling van de aanvraag worden de aard en duur van de schade meegewogen. Binnen dit kader bestaat tevens de mogelijkheid om rekening te houden met langdurig of blijvend nadeel.

ProRail volgt de geldende afspraken met Rijk en de sector over compensatie door werkzaamheden, zoals vastgelegd in de Netverklaring van ProRail. Ik zie daarom geen aanleiding om een ander compensatiestelsel te introduceren.

Vraag 16:

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan de behandeling van de begroting?

Antwoord 16:

Ja.

Vraag 17:

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 17:

Ja.