Position Paper

ONDERWERP
Position Paper ronde tafelgesprek Infrastructuur

DATUM
18 november 2026

VAN
Joris Stroobach

AAN
Leden van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Dankbaar maken wij gebruik van de mogelijkheid om op 25 november 2026 met de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat in gesprek te gaan. In dit Position Paper beschrijven wij ons gezichtspunt op het onderwerp. We gaan nader in op de volgende stappen die we als sector moeten zetten om te komen tot een meerjarige, voorspelbare instandhouding van de infrastructuur in Nederland.

Inleiding

De Nederlandse infrastructuur veroudert in hoger tempo dan verwacht. Sinds een aantal jaren krijgt deze veroudering meer aandacht. We nemen maatregelen om onder andere bruggen, viaducten, tunnels en sluizen te vernieuwen of om de levensduur te verlengen. Desondanks veroudert de infrastructuur alsnog sneller dan zij wordt vernieuwd. Arcadis is als één van de ingenieursbureaus in de infrastructuursector actief. Wij adviseren wereldwijd, maar ook heel lokaal opdrachtgevers en aannemers over beheer, onderhoud van bestaande en nieuwe objecten en projecten. Voorbeelden van projecten zijn Zuidasdok, A27 Houten-Hooipolder, spoorveiligheid via ERTMS, herberekingen van betonnen, stalen en beweegbare kunstwerken en ingenieursdiensten voor een aantal van de grote keringen. Wij participeren in nationale en regionale onderhoudscontracten voor spoor, bruggen en tunnels.

In dit position paper werken wij verder op het Position Paper (Uw kenmerk 2022Z05758) dat de gezamenlijke ingenieursbureaus op 23 maart 2022 aan de Tweede Kamer verstuurden en op 30 maart 2022 in een vergelijkbaar rondetafelgesprek hebben toegelicht. Sindsdien is een aantal van de door ons aangedragen punten toegepast:

- Middels het Samenhangend Toekomst Perspectief (STP) past Rijkswaterstaat op dit moment haar organisatie aan naar het Assetmanagement model ISO 55000. Daarbij richt de organisatie zich nadrukkelijker op instandhouding. Dit is een goede ontwikkeling om beter te prioriteren op het strategische netwerkniveau.
- De sinds 2022 uitgebrachte Staat van de Infrastructuur van respectievelijk ProRail en Rijkswaterstaat brengen de situatie steeds nauwkeuriger in beeld. Er komt meer informatie beschikbaar, waardoor nauwkeurigere conclusies mogelijk zijn.
- Tot slot is een belangrijke eerste stap gezet in de meer lange termijn programmering van onderhoud en vernieuwing van infrastructurele hoofdnetwerken.

Desondanks verslechtert de staat van de infrastructuur sneller dan we verbeteren. Het uitgestelde onderhoud bij Rijkswaterstaat verdubbelde sinds 2021 bijna naar €2,5 miljard in 2025. Op vele locaties gelden gebruiksbeperkingen en verhoogde inspectieregimes. Het afsluiten van bruggen en het implementeren van gebruiksbeperkingen is geen pech, maar de uitkomst van de achterstand in vernieuwing.

Situatie nu: implementeren en opschalen

Het grote verschil tussen de situatie in 2022 en nu is dat de diagnose is gesteld. De urgentie is onderbouwd en zichtbaar in het nieuws. Ten opzichte van 2022 staan we nu op het punt van implementeren en opschalen. De op 16 oktober 2026 aangekondigde herprioritering binnen het Mobiliteits- en het Deltafonds richting de instandhoudingsopgave is daarbij een eerstvolgende stap.
Om ongepland onderhoud en onvoorziene sluitingen tot een minimum te beperken en tot een robuuste instandhoudingsagenda te komen, zien wij de volgende vervolgstappen:

Instandhouding is een beheertaak

Nu veel van de infrastructuurobjecten het einde van hun levensduur bereiken, zijn er meer budgetten nodig voor vervanging of renovatie. Deze fase van vernieuwing aan het einde van de technische levensduur van een object valt tussen traditioneel onderhoud en nieuwe projecten.

Instandhouding is een beheertaak op basis van strategische waarde(verandering), doel en functie van de infrastructuurnetwerken. Breng het onderscheid terug tussen instandhouden van bestaande netwerken enerzijds en nieuwe projecten aan de andere kant. Politiek sturen op strategische basiskwaliteit is mogelijk, maar laat tactisch en operationele prioritering aan de assetmanager.
ProRail past deze werkwijze succesvol toe; Rijkswaterstaat maakt met het STP ook deze beweging. De kamerbreed aangenomen motie Grinwis c.s. (37020-XII-47) vraagt hier terecht aandacht voor.

Continuïteit maakt financieel voorspelbaar

Gepland assetmanagement leidt ook tot betere financiële voorspelbaarheid en op den duur lagere kosten. De in de herprioritering genoemde overbruggingsmaatregelen (Kamerbrief 16 oktober 2026, bijlage 1, lichtgroen) zijn nu tijdens de transitie naar instandhouding in gevallen noodzakelijk. Ze leiden op langere termijn echter tot hogere investeringen.

Ook denken partijen na over het verkrijgen van aanvullende middelen buiten de Rijksbegroting (Motie van Leijen, 31305-559). Financieringsvormen liggen niet binnen onze directe expertise; echter vanuit projectmatig perspectief is het minimaliseren van risico en onzekerheid in alle gevallen essentieel om aanvullende middelen buiten de Rijksbegroting te krijgen. De gevolgen van dergelijke risico's blijven vaak bij de asset owner. Voorbeelden uit onze praktijk zijn onder andere Thames Tideway en Lower Thames Crossing in het Verenigd Koninkrijk.

Grip en prioritering begint bij data en inzicht

In ons gezamenlijk position paper van 2022 vroegen we uitgebreid aandacht voor meer en intelligentere informatie over het areaal. Ook ERAC besteedt hier in haar Position Paper aandacht aan. Betere informatie over de objecten in het netwerk leidt tot gerichtere keuzes en daarmee lagere kosten. Nog steeds wordt 20-30 procent van de projectonzekerheid bepaald door onvoldoende kennis van het object en haar omgeving.
Het programma herberekeningen bij Rijkswaterstaat versterkt op dit moment de kennis van betonnen, stalen en beweegbare bruggen; niet alleen met een inspectie van de huidige staat, maar ook met berekening van restlevensduur. ProRail kent vergelijkbare programma's. Het is belangrijk dat we ongeacht beschikbaar vernieuwingsbudget en prioritering dit inzicht verder versterken en verrijken. Praktijkkennis en technische expertise zijn daarbij belangrijk, zodat niet alleen de norm telt, maar ook de daadwerkelijke situatie van het object. Meer zekerheid over de restlevensduur voorkomt ongepland onderhoud en onvoorziene sluitingen.
Wij pleiten daarom om deze analyses, herberekeningen en expert judgements onafhankelijk van de daadwerkelijke vernieuwingen, vervangingen en renovaties uit te voeren. Het inzicht op het areaal wordt zo met continue verbetering versterkt.

Naast hogere budgetten, ook productiever

Zoals in de Staat van de Infrastructuur is aangegeven en door Algemene Rekenkamer en EIB is bevestigd, zijn de huidige budgetten niet voldoende. Daarbij overstijgt de indirecte economische schade de budgetten voor instandhouding. Meer budget is daarom nodig en verstandig. Zoals in de herprioriteringsbrief is genoemd, moet naast het budget ook productiviteit in de infrasector verbeteren. Niet alleen vanuit budget, maar ook vanuit het beschikbare personeel.

Vanuit het ingenieursperspectief zien wij verbeteringen in het opschalen en werken in portfolio's. Grenzen tussen projectfasen en beslismomenten moeten worden vermeden om kennis in de hele looptijd van een project te kunnen behouden. In onze praktijk kennen we voorbeelden van DOT Georgia en National Highways in het Verenigd Koninkrijk. Ook kan de productiviteit verbeteren met integrale ketensamenwerking tussen rijk en regio (voorbeeld SSRV Noord-Holland) en met eenduidige standaardisaties binnen objectfamilies, zoals tunnels en sluizen.

Tot slot kunnen we productiviteit versterken met modulair werken. Anders dan bij de grote infra-objecten, zoals de Brienenoordbrug en Merwedebrug is veel te bereiken bij de kruisende viaducten over weg- en spoor. De uitvoeringstijd en hinder voor de weggebruiker wordt vaak onderschat (zie problematiek A7 Neckerstraat Purmerend). Modulair, circulair en repetitief uitvoeren van bundels of portfolio's van vergelijkbare projecten zorgt voor versnelling, lagere kosten, een lagere milieubelasting en minder hinder.

Verzoek aan de Tweede Kamer

Samenvattend: sinds 2022 zetten we in de sector al grote stappen met een betere programmering en prioritering en met Rijkswaterstaat en ProRail die zich als daadwerkelijk assetmanager organiseren.
Nu is het moment om te gaan implementeren en opschalen. Aan de Tweede Kamer verzoeken wij:

- Verankering van de meerjarige voorspelbare begroting in de Voorjaarsnota 2027 en daarna.
- Focus op kwaliteit van areaal en objectinformatie met een op zichzelf staand spoor voor het herberekenen van restlevensduur van bruggen en viaducten.
- Aansporen tot vergroten van productiviteit, inclusief toepassen van modulaire en circulaire concepten.