**Position paper ronde tafel infrastructuur: van aanleg naar onderhoud**

Goede infrastructuur is altijd een belangrijke pijler geweest onder onze welvaart in Nederland. De opgave om in Nederland infrastructuur van hoog niveau te behouden verandert: de aandacht verschuift van aanleg naar onderhoud en vervanging. Dit betekent een verschuiving in budgetten maar ook in houding en gedrag. Het openen van nieuwe infrastructuur verbindingen met het “knippen van de lintjes” stond altijd hoog op de agenda van politici en uitvoeringsorganisaties. Nu ligt er een andersoortige opgave en die is even complex. Zeker nu de impact van klimaatveranderingen zichtbaar worden en de druk op meer duurzame mobiliteitsoplossingen toeneemt. Aanpassingen aan de infrastructuur kennen lange doorlooptijden, hebben impact op de beschikbaarheid en zijn vaak kostbaar. Vervangen bij einde levensduur betekent ook vaak vernieuwen. Vernieuwen met het oog op veranderende eisen en gebruik. Dan rijst de vraag hoe we naar die toekomst kijken zodat investeringen van nu passen bij de mobiliteit van de toekomst.

In de Rapportage Analyse Instandhoudingskosten van PwC|Rebel (zie [onderzoek analyse instandhoudingskosten](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z25391&did=2020D53301) ) leest u een aantal hoofdbevindingen ten aanzien van de benodigde middelen voor beheer en onderhoud van onze infrastructuur. In het kort:

1. **Er is structureel meer geld nodig voor instandhouding infrastructuur**

a. Het areaal wordt groter en gemiddeld ouder

b. Er is nu sprake van uitgesteld en beperkt achterstallig onderhoud.

c. Achterstanden in onderhoud zijn ontstaan door een combinatie van bezuinigingen op het beheer en onderhoud en onvoldoende volwassenheid van assetmanagement, aanpak en tools.

2. **Maakbaarheid van grotere instandhoudingsopgave verdient aandacht**

a. Verschuiving aandacht van aanleg naar onderhoud

b. Meerjarige planning met langere tijdshorizon

c. Samenwerking met de markt

3. **Informatievoorziening assetmanagement proces moet structureel verbeteren**

a. Discussie over kosten, prestaties en risico’s moet gevoerd kunnen worden, met hulp van toekomstvisies op gebruik en ruimtelijke ordening

b. Aanpak van achterstanden moet plaatsvinden aan de hand van de prioritering op basis van het risicoprofiel

Op basis van de vragen die u heeft gesteld bieden wij u graag een aantal inzichten.

**Achterstanden in uitvoering onderhoud zijn tot een bepaald niveau gezond**

* Onderhoudswerkzaamheden worden in eerste aanzet centraal gepland op basis van normen en beheerregimes. Die planning wordt geactualiseerd op basis van lokale inzichten. Uitstel kan dan effectiever of efficiënter zijn. Waar het in essentie om draait is dat naar het risicoprofiel van wordt gekeken en dat daarop geacteerd wordt
* Op basis van de audit kunnen we stellen dat een groot deel van wat bij ProRail en RWS gelabeld is als ‘uitgesteld onderhoud’ dit helemaal geen probleem vormt. Sterker nog, dit is een wenselijke vorm van kosteneffectiviteit.

**Aanpak kan effectiever, maar quick wins bestaan niet**

* Door werk slimmer te combineren en door normen kritisch te blijven beoordelen, is beperkte winst te behalen. De kosten voor onderhoud worden immers grotendeels gedreven door de grote omvang van de activa in beheer en keuzes die in het verleden gemaakt zijn bij de investeringen (materiaal, ontwerp en bijbehorend onderhoudsregime).
* Korte termijn besparingen op instandhouding leiden tot hogere kosten in de toekomst: Besparingen op de instandhouding hebben op de korte termijn weinig impact op prestaties en lijken dan aantrekkelijk voor bezuinigingen. Pas na een jaar of 3 nemen storingen en onderhoudskosten toe, toe en de levensduur van de objecten wordt gereduceerd

**Vervang én vernieuw met het oog op de toekomst**

* Vervangen is ook vernieuwen.Bekijk het vanuit twee invalshoeken: (1) Wat is er nu nodig om de huidige functie te behouden? En (2) Verandert deze functie op lange termijn en wat betekent dat voor nu?
* Omdat elementen van de infrastructuur een lange levensduur kennen is het belangrijk dat investeringen passen in een lange termijn visie. Bijvoorbeeld in de discussie over de toekomst van het spoor: 3kV/25kV, ERTMS, baanlichamen, PHS, ATO en over toekomst van de weg (geluidsniveau, 5G, DRIB’s, signalering, autonoom rijden)
* Klimaatadaptatie en cybersecurity zijn een belangrijke kostenpost voor de instandhouding van infrastructuur. Deze aspecten zorgen ervoor dat één-op-één vervanging veelal niet mogelijk is vanwege de veranderde eisen. Dit werkt zonder uitzondering kostenverhogend

**Onderhoudskosten kunnen op lange termijn omlaag door reductie complexiteit**

Zet in op keuzes voor lange termijn die voortvloeien uit visie op toekomstig gebruik van de infra en die intrinsieke instandhoudingsbehoefte van de infrastructuur verminderen:

* Scheiden van netwerken: vracht, internationaal, binnenlands en stedelijk voor zowel weg als spoor.
* Reduceren van het treingewicht, om te beginnen met handhaven op maximale aslast.
* Vereenvoudigen van het netwerk met lager aantal wissels.
* Koop geen treinen die aanpassingen aan de infra noodzakelijk maken.
* Beperken van het toegestane gewicht van vrachtwagens op (delen van) het netwerk.
* Geen ZOAB op de wegvallen met (zeer) zwaar vrachtverkeer

**Recente ontwikkelingen (pandemie en oorlog) leiden tot druk op instandhoudingsuitgaven**

* Grondstofprijzen schieten omhoog.
* Leveringen lopen vertraging op.
* Nakoming contracten met afgesproken vaste prijzen en termijnen is niet reëel.
* Maatwerk rond risicoverdelingen is noodzakelijk.