

Vergaderjaar 2024–2025

**36 740 A**

**Jaarverslag en slotwet Mobiliteitsfonds 2024**

**Nr. 6**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 12 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het jaarverslag van 21 mei 2025 inzake het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2024 (Kamerstuk 36 740 A, nr. 1).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2025. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
P. de Groot

De griffier van de commissie,  
Schukkink

## Vragen en antwoorden

### 1 Vraag:

Hoeveel kilometer aan nieuwe wegen is er het afgelopen jaar aangelegd?

### Antwoord:

In 2024 is er 7,2 km nieuwe weg bijgekomen door de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding.

### 2 Vraag:

Welke lokale mitigerende maatregelen zijn het afgelopen jaar gerealiseerd om de gevolgen van de gepauzeerde Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-projecten op te vangen?

### Antwoord:

Er zijn nog geen lokale mitigerende maatregelen gerealiseerd. De gepauzeerde projecten bevinden zich in de verkenning- en planning en studie(s)fase. In de bestuurlijke overleggen MIRT van november 2024 zijn afspraken gemaakt over mitigerende maatregelen met een totale Rijksbijdrage ter hoogte van € 206 miljoen (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16).

- Maatregelenpakket Amersfoort: € 50 miljoen voor maatregelen uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort, onder andere doorfietsroutes en diverse aansluitingen.
- Maatregelenpakket A4 Haaglanden–N14: € 8,5 miljoen voor de start van een korte termijn aanpak voor 10 jaar en € 7,5 miljoen voor nader te bepalen ondersteunende maatregelen.
- Maatregelenpakket A15 Papendrecht–Gorinchem: € 8,5 miljoen voor het verlengen van de lopende korte termijn aanpak met 10 jaar en € 7,5 miljoen voor ondersteunende maatregelen (fietsinfrastructuur, hubs, Park & Ride en logistiek).
- Maatregelenpakket A2 Deil–Vught: € 54 miljoen voor een adaptief maatregelenpakket, onder andere de aanpak sluipverkeer onderliggend wegennet en OV- en fietsalternatieven.
- Maatregelenpakket A58 Stedelijke regio Breda–Tilburg: € 23 miljoen voor een maatregelenpakket, onder andere aanpak sluipverkeer onderliggend wegennet, OV-alternatieven en werkgevers- en logistieke aanpak.
- Verbindingsboog A1/A30: € 12 miljoen voor het realiseren van een verkeersveilige verbindingsboog van de A1 vanuit Amersfoort naar A30 richting Ede alsmede de bijbehorende maatregelen, zoals een aanpassing van de verbinding van de A30 richting A1 Voorthuizen/Apeldoorn.
- A4/N211 Harnaschknoop: € 35 miljoen voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop). Het werk betreft met name een extra viaduct in de provinciale N211 over de A4.

Ook heeft lenW € 290 miljoen gereserveerd voor kleine infrastructurele maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobilititeit op het nationale netwerk. De regio's zijn gevraagd om met passende voorstellen te komen. De Tweede Kamer heeft bij de begrotingsbesluitvorming over de Ontwerpbegroting 2025 een amendement (Kamerstuk 36 600 A, nr. 21) vastgesteld om een bedrag van € 10 miljoen ter beschikking te stellen voor het veilig maken van de spoorwegovergangen in Ermelo en Nijkerk op het traject Harderwijk–Amersfoort, zodat het weer mogelijk wordt om op dit traject spitstreinen in te zetten. De dekking van dit amendement komt uit de gereserveerde € 290 miljoen.

### 3 Vraag:

Hoeveel geld is er het afgelopen jaar naar N-wegen gegaan? Kunt u een specificatie aanleveren met de bedragen per N-weg en de bijbehorende maatregelen?

**Antwoord:**

Binnen het programma Meer Veilig zijn aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor het project N18 traverse Lieveelde (€ 1.2 miljoen). In het kader van het programma veiligheid Rijks-N-wegen (€ 200 miljoen) is in 2024 opdracht aan Rijkswaterstaat verstrekt voor voorbereidende werkzaamheden aan N36 en N50 Kampen–Ramspol (€ 2 miljoen). In Kamerstuk 29 398, nr. 1014 zijn de geplande maatregelen uit het programma verkeersveiligheid Rijks-N-wegen toegelicht. De maatregelen uit tranche 1 worden momenteel gerealiseerd, hiervoor is in 2022 € 24,2 miljoen verstrekt aan Rijkswaterstaat. In 2024 zijn met de eerste tranche onder andere oversteekplekken op de N9 veiliger ingericht, diverse bermen veiliger gemaakt en heeft op een deel van de N57 een pilot plaatsgevonden met Moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding (MORRS). Voorafgaand aan het commissiedebat MIRT op 2 juli wordt de Tweede Kamer via de MIRT-brief voorjaar 2025 geïnformeerd over de stand van zaken van het programma veiligheid Rijks-N-wegen. In 2024 is conform het amendement Heutink c.s. (Kamerstuk 36 410 A, nr. -27) aan het project N35 Wijthmen–Nijverdal € 94 miljoen toegekend, waarmee dit project uitgezonderd is van de schuif van aanleg naar instandhouding. Dit project heeft mede als doel de verkeersveiligheid op dit traject van de N35 te verbeteren.

Via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid hebben medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen) tijdens de eerste en de tweede tranche tot en met 2023 voor in totaal € 36,7 mln. beschikt gekregen om maatregelen te treffen die ten goede komen aan de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij specifiek om N-wegen met een snelheidslimiet van 80 en 100 km/u. Het is lenW niet bekend wanneer de middelen daadwerkelijk door de medeoverheden worden besteed. Dit beeld kan pas bij de vaststelling van de beschikkingen worden opgemaakt, wanneer alle maatregelen zijn uitgevoerd en de medeoverheden verantwoording afleggen over de beschikte middelen.»

**4 Vraag:**

Zijn er in 2024 geplande wegaanlegprojecten niet doorgegaan? Zo ja, welke zijn dit en waarom?

**Antwoord:**

Alle in 2024 geplande wegaanlegprojecten zijn doorgegaan. Kanttekening is dat het aantal wegaanlegprojecten in de studiefase (verkenning en planning en studies) beperkt is. Immers door de combinatie van de stikstofproblematiek, financiële tekorten en de personele krapte zijn projecten in de studiefase gepauzeerd; veertien weg- en drie vaarwegprojecten in 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 78) en vijf wegprojecten in 2025 (Kamerstuk 36 725 A, nr. 4). Op 19 december 2023 is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de verkenning A9 Rottepolderplein, eerder gepauzeerd in 2023, is beëindigd vanwege het ontbreken van een veilig maakbaar voorkeursalternatief (Kamerstuk 36 410 A, nr. 22).

Voor de lopende wegaanlegprojecten, zoals de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe, wordt gewerkt conform planning zoals weergegeven in de Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten tweede helft 2024 (Bijlage bij Kamerstuk 32 404, nr. 126) en het MIRT Overzicht 2025.

**5 Vraag:**

Welke concrete maatregelen zijn bij de Kustwacht doorgevoerd na de brand op de Fremantle Highway?

**Antwoord:**

Er zijn meerdere evaluaties geweest aan de hand van het incident Fremantle Highway<sup>1</sup>. In opvolging hiervan zijn verschillende maatregelen doorgevoerd.

Zo is er een periodiek overleg ingericht tussen de Kustwachtorganisatie, Rijkswaterstaat, de helikopterexploitant (Bristow) en de Maritime Incident Response Group Netherlands (MIRG.NL) over de inzet van aanvullende brandbestrijding in combinatie met reddingsoperaties. In de operationele procedures van de Kustwacht is opgenomen dat er altijd één helikopter beschikbaar blijft ten behoeve van de SAR, om verdringing bij MIRG inzet te voorkomen. Ook is het inmiddels mogelijk om live beelden uit het kustwachtvliegtuig met het kustwachtcentrum te delen. En heeft Kustwacht zich ingezet om de overdracht van hulpverlening op zee (Kustwacht) naar hulpverlening aan land (veiligheidsregio's) te verbeteren, enerzijds door stappen te zetten om de (technische) informatie-deling te verbeteren en anderzijds door gezamenlijke evaluatie van het incident.

Op 22 mei heeft de OvV het onderzoeksrapport «Hulpverlening Fremantle Highway» gepubliceerd. Op dezelfde dag is er namens de Ministers van IenW, Defensie en JenV een gezamenlijke reactie aan de Tweede Kamer verstuurd over welke acties reeds in gang zijn gezet en welke stappen zullen worden gezet om de aanbevelingen van de OvV op te volgen (Kamerstuk 31 409, nr. 482).

**6 Vraag:**

Hoe duur is de gehele campagne Spitsmijden en wat zijn de effecten?

**Antwoord:**

De evaluatie van de campagne Spitsmijden is lopende en voor de zomer afgerond. De Minister van IenW zal de Kamer informeren over de resultaten van de campagne. De kosten voor deze campagne bedragen € 1.180.000. Dit bedrag omvat zowel de productiekosten als de kosten van media-inzet.

**7 Vraag:**

Is er sprake van onderuitputting, zo ja, hoeveel en welk bedrag is vrij besteedbaar?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van onderuitputting op het Mobiliteitsfonds (MF). Wel is er sprake van een saldowerking. Dit is het verschil tussen de gerealiseerde uitgaven en ontvangsten ten opzichte van de geraamde uitgaven en ontvangsten. Het verschil hiertussen bestaat uit doorlopende verplichtingen waarvan de uitgaven en ontvangsten in latere jaren plaatsvinden. Het voordelig saldo in 2024 is € 239 miljoen (€ 481 miljoen uitgaven die naar 2025 schuiven en € 242 miljoen ontvangsten die in 2025 worden verwacht). Van dit voordelig saldo is € 153 miljoen afgeroomd voor de Rijksbrede problematiek. De rest van het voordelig saldo 2024 is met de eerste supplettoire begroting 2025 toegevoegd aan het MF. Er is geen vrij besteedbare ruimte op het MF in 2024.

**8 Vraag:**

Hoeveel vrij besteedbaar geld is er aanwezig in het Mobiliteitsfonds?

**Antwoord:**

---

<sup>1</sup> Trimension rapport, Plenaire evaluatie Kustwacht: Bijlage bij Kamerstuk 31 409, nr. 438; Berenschot rapport, Evaluatie crisisorganisatie Fremantle Highway: Bijlage bij Kamerstuk 31 409, nr. 466 en OvV onderzoeksrapport «Hulpverlening Fremantle Highway»: Bijlage bij Kamerstuk 31 409, nr. 482.

Er is geen vrij besteedbare ruimte op het Mobiliteitsfonds in 2024. Zie ook het antwoord op vraag 7.

**9 Vraag:**

Wat is de stand van zaken van de taakstelling op de apparaten van 10 procent?

**Antwoord:**

Met de Miljoenennota 2025 is voor alle lenW-onderdelen, ook de uitvoeringsorganisaties, een structurele taakstelling van gemiddeld 0,5% per jaar ingeboekt die voornamelijk door efficiency en slimmer werken ingevuld kan worden.

In de Voorjaarsnota 2025 is, na een uitgebreide verkenning, de verdeling van het overige deel van de apparaatstaakstelling binnen het ministerie verwerkt. Het restant van de taakstelling (2026 tot en met 2029) – en daarmee relatief het grootste aandeel – wordt gerealiseerd door het kerndepartement. De agentschappen en uitvoeringsorganisaties worden (cumulatief) tot maximaal 2,5% gekort. Op het Mobiliteitsfonds is de bijdrage aan de apparaatstaakstelling van uitvoeringsorganisaties verwerkt. De taakstelling heeft geen effect gehad op het jaar 2024, aangezien zij in dat jaar is ingevoerd en pas vanaf 2025 is geëffectueerd.

**10 Vraag:**

Welke maatregelen zijn er dit jaar genomen om de budgetspanning van European Rail Traffic Management System (ERTMS) te verkleinen en wat zijn daar de resultaten van?

**Antwoord:**

In 2024 is onder andere gewerkt aan de totstandkoming van tranche 1. In maart 2025 is tranche 1 vastgesteld, onder voorbehoud van de voorjaarsbesluitvorming 2025, waarmee de eerste stappen van de uitrol nu bekend zijn. De essentie van de herijking is het ontwikkelen van een stapsgewijze aanpak (in tranches). Zo ontstaat een beheersbaar en maakbaar plan met een lerende aanpak, waarmee kan worden ingespeeld op ontwikkelingen in het veld. In de Kamerbrief van 3 april jl. over de vaststelling van tranche 1 van ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 106) staat dat bij de 23e voortgangsrapportage ERTMS de budgettaire gevolgen van tranche 1 worden toegelicht.

**11 Vraag:**

Is er het afgelopen jaar gebruik gemaakt van de € 2,5 miljard die de coalitie heeft gereserveerd voor de ontsluiting van nieuwe woningen, en zo ja, hoeveel en aan welke projecten?

**Antwoord:**

Nee. Het kabinet vindt het belangrijk om blijvend te werken aan een realistische begroting. In het kader van realistisch ramen is voor de verwachte besteding van de € 2,5 miljard onder andere gekeken naar de ervaringen met het al bestaande programma Woningbouw en Mobiliteit en de eerder verdeelde € 7,5 miljard. Uit die ervaringen is onder meer gebleken dat gemeenten minimaal enkele jaren voorbereiding nodig hebben voordat daadwerkelijk met de start van een project kan worden begonnen. Het grootste deel van de kasuitgaven vindt pas na de benodigde voorbereidingstijd plaats.

**12 Vraag:**

Kan er in een grafiek worden aangegeven hoe de uitgaven voor de hoofdrailnet (HRN)-concessie zich de afgelopen tien jaar hebben ontwikkeld met daarbij een analyse wat de reden van deze ontwikkelingen zijn?

**Antwoord:**

Cijfers zijn beschikbaar vanaf 2017, zie onder. Tussen 2015 en 2024 ontving NS een jaarlijkse subsidie van € 7,5 miljoen voor de kosten voor het beheer van het landelijke informatiesysteem. Vanaf 2020 ontving NS een bijdrage in het kader van het ERTMS-programma. Daarnaast betaalde NS jaarlijks een concessievergoeding van € 80 miljoen per jaar aan lenW en een vergoeding van € 6 miljoen in verband met decentralisatie van stoptreindiensten in Limburg. Bij de in de tabel opgenomen bedragen is geen rekening gehouden met (incidentele) uitgaven en ontvangsten zoals voor de uitvoering van de motie-Bikker (Kamerstuk 36 410, nr. 29), ondersteuning in de coronaperiode en HSL-heffing.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Uitgaven</b>								
Landelijk reisinformatiesysteem	€ -7.500.000	€ -7.500.000	€ -7.500.000	€ -7.500.000	€ -7.500.000	€ -7.500.000	€ -7.500.000	€ -7.500.000
ERTMS				€ -10.847.666	€ -14.960.618	€ -15.440.498	€ -35.474.117	€ -61.213.121
<b>Ontvangsten</b>								
Concessieprijs	€ 80.000.000	€ 80.000.000	€ 80.000.000	€ 80.000.000	€ 80.000.000	€ 80.000.000	€ 80.000.000	€ 80.000.000
Decentralisatie stoptreindiensten Limburg	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000
<b>Saldo totaal</b>	<b>€ 78.500.000</b>	<b>€ 78.500.000</b>	<b>€ 78.500.000</b>	<b>€ 67.652.334</b>	<b>€ 63.539.382</b>	<b>€ 63.059.502</b>	<b>€ 43.025.883</b>	<b>€ 17.286.879</b>

**13 Vraag:**

Waarom zijn van de woningbouwmiddelen in het Mobiliteitsfonds budgetten voor Specifieke Uitkeringen (SPUK's) Korte Termijn Woningbouwmiddelen (€ 7,3 miljoen) en Mobiliteitspakketten (€ 16,8 miljoen) niet beschikbaar in 2024?

**Antwoord:**

Voordat beschikkingen kunnen worden afgegeven en de bijbehorende uitgaven gedaan moet aan alle voorwaarden voldaan worden. Dat proces heeft er bij een enkele beschikking toe geleid dat deze niet meer in 2024 konden worden afgegeven. Inmiddels zijn alle beschikkingen verstrekt.

**14 Vraag:**

Wordt de volledige € 240,2 miljoen verlaging in 2024 van de coalitieakkoord-reservering Rutte IV voor Woningbouw, verschoven naar 2025?

**Antwoord:**

Voor vier genoemde projecten HOV4, Lijn Almere-Pampus, Rijnbrug en Westflank Groningen is de geraamde verplichtingenruimte van € 240,2 miljoen doorgeschoven naar 2025. Dit omdat deze projecten niet zoals initieel voorzien in 2024 van start zijn gegaan. De verplichtingenruimte voor deze projecten sloot in 2024 nog niet aan bij de geraamde kasuitgaven. Inmiddels is dit aangepast en sluit de verplichtingenruimte aan bij de geraamde kasuitgaven. Daarmee is de verplichtingenruimte voor deze projecten verdeeld over de periode 2025 tot en met 2030.

**15 Vraag:**

In welke mate is voordeel te bereiken door bruggen en viaducten met een esthetisch, architectonisch hoogstaand ontwerp te vervangen door bruggen en viaducten met een eenvoudigere esthetische waarde? Biedt dat de mogelijkheid om viaducten en bruggen makkelijker in serie te vervangen en dus efficiënter aan te besteden?

**Antwoord:**

Rijkswaterstaat werkt op basis van een basiskwaliteitsniveau dat uitgaat van soberheid en doelmatigheid. Voor objecten die in een raamovereenkomst naar de markt worden gebracht als onderdeel van een portfolio, geldt dat gezocht wordt naar efficiency en optimalisatie. Het doel is om

objecten van hetzelfde type sneller en goedkoper te vernieuwen. Standaardisatie draagt hieraan bij, omdat dit kostenverlagend is in het ontwerp en schaalvoordelen biedt.

**16 Vraag:**

Welke acties heeft Rijkswaterstaat (RWS) ondernomen voor het opschalen van de onderhoudsopgave? Welke acties zullen hiertoe nog worden ondernomen? Loopt deze opschaling volgens planning?

**Antwoord:**

Bij brief van 17 juni 2024 (Kamerstuk 29 385, nr. 139) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het verhogen van het productievolume voor de instandhouding van de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat. Er is extra budget beschikbaar gesteld. En capaciteit vanuit aanlegprojecten naar instandhouding verschoven. Ook is een basiskwaliteitsniveau vastgesteld waar de netwerken aan moeten voldoen. En zijn samenwerkingsafspraken met het ministerie gemaakt, waaronder een meerjarige opdracht tot en met 2030. Daarmee is er meer verantwoordelijkheid bij de uitvoeringsorganisatie gelegd. Hierdoor kan Rijkswaterstaat samen met de markt haar werkzaamheden optimaliseren en efficiënt werken. Door te werken met nieuwe contractvormen en een portfolio-aanpak waarbij vergelijkbare objecten (bruggen, sluizen, tunnels) in één keer worden aanbesteed, ontstaan er schaalvoordeel en voldoende dealflow voor de inframarkt.

In 2024 lag de realisatie op instandhouding met circa 2,6 miljard euro boven het niveau van 2023 (circa 2,1 miljard euro). Met deze maatregelen ligt Rijkswaterstaat op koers om het productievermogen te vergroten naar de afgesproken 3 miljard euro per jaar in de periode tot en met 2030. Conform de toezegging in het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 2 april jl. wordt de Kamer binnenkort via het Meerjarenplan Instandhouding nader geïnformeerd over de instandhoudingsopgave en de aanpak hiervan.

**17 Vraag:**

Kan in een overzichtelijk schema van de spoorinfraprojecten uit het Mobiliteitsfonds worden aangegeven wat op dit moment het beschikbare budget is en wat de op dit moment geraamde kosten zijn?

**Antwoord:**

De ambitie is om alle projecten binnen de afgesproken tijdspaden, scope en budgetten te realiseren. Dat is niet in alle gevallen realistisch. Met het jaarlijkse MIRT-overzicht wordt inzicht geboden in de voortgang en (voorgenomen) wijzigingen van de betreffende projecten. Uitgangspunt is dat een MIRT-project pas een faseovergang maakt indien een passend financieel kader kan worden geborgd. Besluitvorming over individuele projecten vindt jaarlijks plaats bij de BO's MIRT. Het is niet mogelijk of zinvol om op een bepaalde peildatum een schema te bieden van financiële tekorten. Financiële tekorten zijn geen vaststaand feit, maar worden gewogen met andere maatregelen (zoals wijziging van doelen of tijdspaden) om in samenhang tot een nieuwe propositie te komen.

**18 Vraag:**

Kan nader toegelicht worden waarom er ten opzichte van de ontwerpbevestiging in 2024 per saldo € 190,2 miljoen minder is gerealiseerd voor Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur? Kan ook op hoofdlijnen worden aangegeven hoe dit nu verder gaat?

**Antwoord:**

De initiële verdeling van het beschikbare budget over de jaren is opgesteld voordat de beschikkingen met daarin de toekenning van

middelen waren opgesteld. Om de verdeling van het beschikbare budget aan te laten sluiten op dat conform beschikkingen benodigde budget heeft een kasschuif plaats gevonden. In 2024 was minder budget nodig dan initieel geraamd, daarom is minder gerealiseerd. Over de jaren heen bezien wordt aan de spijk regeling Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur hetzelfde bedrag uitgegeven.

**19 Vraag:**

Om welke economische, veiligheids- en ecologische redenen is de opdracht voor het herstel van het Julianakanaal verstrekt aan de betrokken aannemer?

**Antwoord:**

Over de opdrachtverlening aan de betrokken aannemer en de overwegingen daarbij is de Kamer op 19 maart 2024 geïnformeerd (Kamerstuk 36 410 A, nr. 50). De ontstane situatie dwong tot snel handelen vanwege urgente veiligheids- en ecologische risico's. De veiligheidsredenen betroffen het voorkomen van nieuwe veiligheidsincidenten. In de periode voorafgaand aan het besluit tot opdrachtverlening hadden zich acht scheepvaart gerelateerde veiligheidsincidenten voorgedaan rondom de versmalde vaarweg ter hoogte van de bouwkuip. Dit betrof 2 keer een bijna frontale botsing tussen twee schepen (waarvan 1 keer tussen twee geladen gastankers), 3 keer was een schip in de oever gevaren, 2 keer had een schip de bouwkuip aangevaren en 1 keer had er bijna een ongeval plaatsgevonden vanwege een onbestuurbaar geraakte gastanker (door een technisch defect). De ecologische redenen betroffen het lekkende kanaalwater in de kwetsbare natuur van de Kingbeek. Sinds het vollopen van de bouwkuip op 23 februari 2023 lekte er kanaalwater in de kwetsbare natuur van de Kingbeek. Deze lekkages konden zonder droogzetten van het kanaal niet worden gestopt, waardoor er steeds grotere schade aan de natuur dreigde op te treden. De economische redenen betroffen voornamelijk het beperken van de stremmingsduur van het Julianakanaal en de kosten van het hierdoor noodzakelijke omvaren of inzetten van alternatieve vervoersmiddelen. Verder werden hiermee de kosten van de ingezette beheersmaatregelen (zoals verkeersbegeleiding) zoveel mogelijk beperkt.

**20 Vraag:**

Wanneer is het assetmanagement van RWS op orde?

**Antwoord:**

Momenteel wordt de planning richting certificeerbaarheid herijkt. De ambitie was om het assetmanagement eind 2025 op de wegen, vaarwegen en watersystemen te laten voldoen aan de ISO 55000. In het Ontwikkelplan Assetmanagement zijn hiervoor verschillende verbeteracties opgesteld en uitgevoerd. Uit een externe beoordeling in 2024 bleek dat naast de verbeteracties aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de eisen van deze ISO-certificering te voldoen. Dit vereist een bijstelling van de koers en maakt dat de ontwikkeling van het assetmanagement na 2025 doorloopt. Hierover is de Tweede Kamer per brief van 28 april 2025 (Kamerstuk 29 385, nr. 142) geïnformeerd. De herijkte planning zal eind van het jaar aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

**21 Vraag:**

Wanneer kan RWS volledig gaan werken met effectieve contractvormen, gebundelde aanbestedingen?

**Antwoord:**

Rijkswaterstaat werkt al met nieuwe contractvormen en zet deze omslag voort. Zo is voor onderhoud de omschakeling gemaakt naar een nieuw



basisonderhoudscontract op basis van gelijkwaardige samenwerking met marktpartijen. De overgang naar deze contactvorm wordt op natuurlijke momenten ingevoerd door bij de afloop van een oud contract over te gaan op aanbesteding met de nieuwe contractvorm. Daarnaast worden de eerste portfoliocontracten inmiddels naar de markt gebracht. Voor de vernieuwingsopgave van Rijkswaterstaat is het regel om de objecten die gepland staan als onderdeel van een portfolio naar de markt te brengen. Uitzondering zijn de projecten die uniek of dermate specialistisch zijn dat ze niet in een portfolio kunnen worden ingepast.