Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 945 A **Jaarverslag en Slotwet Mobiliteitsfonds 2025**

Nr. 1 **JAARVERSLAG VAN HET MOBILITEITSFONDS (A)**
Ontvangen 20 mei 2026

INHOUDSOPGAVE

Gerealiseerde uitgaven en ontvangsten **3**

A. Algemeen **4**

1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening **4**
Dechargeverlening door de Tweede Kamer 6
Dechargeverlening door de Eerste Kamer 6

2. Leeswijzer **7**

B. Productverslag **10**

3. Mobiliteitsfondsverslag 2025 **10**
1 Onderuitputting 11

4. Productartikelen **13**
4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte 13
4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet 20
4.3 Artikel 13 Spoorwegen 45
4.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's 56
4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet 60
4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer 76
4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten 85
4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk 86

5. Bedrijfsvoeringsparagraaf **87**

C. Jaarrekening **89**

6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds **89**

7. Saldibalans **90**

D. Bijlagen **95**

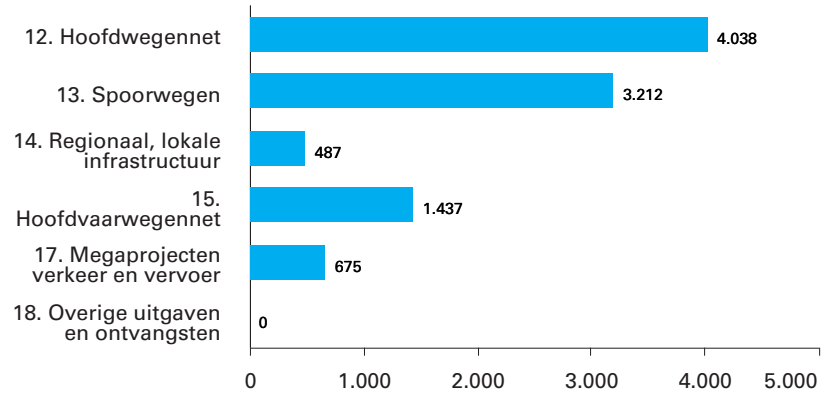
Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen **96**

Bijlage 2: Instandhouding **98**
1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat 98
2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur) 113

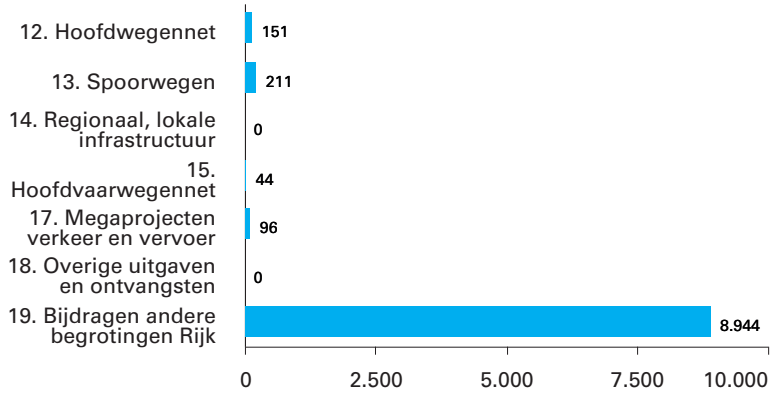
Bijlage 3: Lijst van afkortingen **119**

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 9.848.689



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 9.446.048



A. ALGEMEEN

1 1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.
Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Mobiliteitsfonds (A) over het jaar 2025 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 2.37 en 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2025 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 7.14 van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van artikel 7.15 van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:
a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
d. de totstandkoming van de niet-financiele verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
e. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

Bij het besluit tot dechargeverlening worden verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken betrokken:
a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2025
b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2025 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2025, alsmede over de saldibalans over 2025 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

V.P.G. Karremans

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot decharge-verlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 2.40, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2. Leeswijzer

Algemeen
Voor u ligt het Jaarverslag 2025 van het Mobiliteitsfonds, Hoofdstuk A van de Rijksbegroting. Naast het Mobiliteitsfonds kent IenW ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Waterstaat (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Mobiliteitsfonds (Stb. 1993, nr. 319), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur. Zo mag het fonds jaarlijkse saldi (meer of minder uitgaven in enig jaar) overhevelen – in tegenstelling tot de beleidsbegroting van IenW – waardoor (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

De producten van het Mobiliteitsfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van IenW (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Evenals in de begroting van het Mobiliteitsfonds is in het Jaarverslag van het Mobiliteitsfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het desbetreffende Mobiliteitsfondsartikel is gerelateerd.

Het Mobiliteitsfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de beleidsbegroting van IenW (artikelonderdeel 26.01). Per OB 2026 vervallen de voedingsartikelen op de beleidsbegroting. Daarnaast wordt voor een aantal projecten uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

De apparaatsuitgaven en apparaatsontvangsten van het kerndepartement worden verantwoord op artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement van de begroting Hoofdstuk XII.

Opbouw
Het Jaarverslag van het Mobiliteitsfonds bestaat uit de volgende onderdelen:
- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot decharge-verlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2025 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit:
  - Het Mobiliteitsfondsverslag 2025, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2025 en een overzicht van de onderuitputting (voordelig saldo), waarbij de grootste en belangrijkste meevallers op de realisaties worden toegelicht;
  - De productartikelen van het Mobiliteitsfonds;
  - De bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2025 van het Mobiliteitsfonds, deze bestaat uit de verantwoordingsstaat en saldibalans van het Mobiliteitsfonds.
- De volgende drie bijlagen:
  1. Artikel 13 Spoorwegen;
  2. Instandhouding;
  3. Lijst van afkortingen.

Normering Jaarverslag
De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2026 op het niveau van de artikelonderdelen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen en ontvangsten volgens deze ondergrenzen toegelicht.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand Ontwerpbegroting in € miljoen)	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
≥ 50 en < 200	2	4
≥ 200 < 1000	5[1]	5[1]
≥ 1000	5[1]	5[1]

1 Naar aanleiding van de motie van de leden Van Helvert en Van Veldhoven (Kamerstukken II 2015-2016, 34 475 XII, nr. 12) worden bij alle begrotingsartikelen op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds groter dan € 1 miljard de begrotingsmutaties boven de € 5 miljoen toegelicht. Dit heeft als praktische uitwerking dat bij de artikelen tussen de € 200 miljoen en € 1 miljard de ondergrens voor technische mutaties ook neerwaarts is bijgesteld. Voor beleidsmatige mutaties was er bij de artikelen van deze omvang reeds sprake van een ondergrens van € 5 miljoen.

Afronding budgettaire tabellen en verantwoordingsstaat
De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verantwoordingsstaat zijn in lijn met de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften naar boven afgerond. Om aansluiting te hebben tussen de budgettaire tabellen en de verantwoordingsstaat, zijn de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in budgettaire tabellen waar relevant tevens naar boven afgerond. Met deze werkwijze komen de cijfers in de verantwoordingsstaat overeen met de cijfers zoals opgenomen in de budgettaire tabellen.

Inzicht in budgetten van verkenningen en planuitwerkingprogramma's en de realisatieprogramma's
Het inzicht in de budgetten van de verkenningen en planuitwerkingprogramma's en de realisatieprogramma's wordt vergroot door begrotingsmutaties expliciet in de MIRT projectoverzichten zichtbaar te maken op projectniveau (toezegging WGO van 22 juni 2011). Deze projectoverzichten zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is:
– Van een wijziging (anders dan door de verwerking van loon- en prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen;
– Van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project.

In aanvulling op de toelichting op de budgettaire tabel, worden bij de projectoverzichten van het realisatieprogramma wijzigingen van het kasbudget op projectniveau toegelicht conform de staffel «Norm bij te verklaren verschillen» behorende bij de budgettaire tabel.

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering
De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2026 en de Regeling

agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen
Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV). De RBV stelt dat er op 13 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de minister van Financiën wordt aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 30 maart verwerkt kunnen worden.

Voor enkele indicatoren en kengetallen in de jaarverslagen van IenW zijn op deze momenten de realisatiegegevens nog niet beschikbaar en kunnen derhalve niet worden toegevoegd aan het jaarverslag. Hierdoor komt het voor dat er realisatiegegevens van indicatoren en kengetallen bekend worden ná het opstellen van het jaarverslag maar vóór publicatie van het jaarverslag. Deze gegevens worden, zoals in het jaarverslag aangegeven, bij de eerstvolgende begroting aan uw Kamer aangeboden.

B. PRODUCTVERSLAG

3. Mobiliteitsfondsverslag 2025

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2025 zijn opengesteld en bij welke projecten de uitvoering in 2025 is gestart.

Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing
In 2025 heeft het Ministerie van IenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitgevoerd:

Tabel 2 Activiteiten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

Beheer, onderhoud en vervanging		
Netwerk		Project
Hoofdwegen	–	Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare route- en reisinformatie. Deze informatie tijdig aan de NDW te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en connecting mobility
	–	Beheer en onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.
	–	Uitvoering van het programma Vervanging en Renovatie
Spoorwegen	–	Verkeersleiding en capaciteitsmanagement
		Regulier beheer en onderhoud, waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.
	–	Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
	–	Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.
Hoofdvaarwegen	–	Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.
	–	Beheer en onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen blijvend te laten functioneren.
	–	Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties en afronding «NoMo AOV» achterstallig onderhoud vaarwegen programma.

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van exploitatie, onderhoud en vernieuwing wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT overzicht 2025.

Aanleg
Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van IenW in 2025 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

Tabel 3 Mijlpalen aanleg Hoofdwegennet

Aanleg Mijlpalen Hoofdwegennet		
Mijlpaal		Project
Openstellingen	–	A16 Rotterdam
Start realisatie	–	A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)

Tabel 4 Mijlpalen aanleg Hoofdvaarwegennet

Aanleg mijlpalen Hoofdvaarwegennet		
Mijlpaal		Project
Openstellingen	–	Zeesluis IJmuiden

Tabel 5 Mijlpalen aanleg Spoorwegen en OV		
Aanleg mijlpalen Spoorwegen en OV		
Mijlpaal		Project
Indienststelling	–	Diverse deelprojecten bij de landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid stations, Kleine functiewijzigingen, Overwegenaanpak en Meerjarenprogramma Geluidsanering)
	–	Spoorcapaciteit 2030; diverse deelprojecten
		PHS Rijswijk Rotterdam
	–	Voorzieningen internationaal treinverkeer Amsterdam (UKT)
	–	Programma UPGE
	–	Geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn
	–	NaNOV Rheden: maatregelenpakket overwegen

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en naar het MIRT-overzicht 2025.

1 Onderuitputting

In onderstaande tabel wordt de totale onderuitputting gepresenteerd. Daarbij worden de grootste en/of belangrijkste meevallende realisaties apart toegelicht. De overige meevallende realisaties worden in de post «overige meevallers» toegelicht.

De onderstaande tabel geeft per begrotingsartikel een overzicht van de onderuitputting[1] in 2025, zowel in miljoenen euro's als in percentage van de vastgestelde begroting 2025. Een minus staat voor voordelig saldo een plus staat voor nadelig saldo. De tabel wordt ondersteund met een toelichting van het voordelig saldo per belangrijkste post.

Tabel 6 Grootste posten met een Nadelig/Voordelig saldo in 2025 (bedragen x € 1 miljoen)		
	Bedrag	Als % van de vastgestelde netto begroting
Nadelig Saldo Hoofdwegennet Aanleg	76,1	0,8%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Planning en Studies	– 81,6	– 0,9%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Optimalisering Gebruik	– 52,7	– 0,6%
Voordelig Saldo Hoofdwegennet Geïntegreerde Contractvormen	– 51,3	– 0,5%
Nadelig Saldo Aanleg Spoor	164,0	1,7%
Nadelig Saldo Megaprojecten Verkeer en Vervoer	119,8	1,3%
Overige Voordelige Saldi	– 10,4	– 0,1%
Totaal	**163,9**	1,7%

Toelichting
Het Mobiliteitsfonds kent in 2025 een nadelig saldo van € 164 miljoen. Conform de Comptabiliteitswet 2.11 lid 4, wordt het nadelig saldo ten laste van de begroting 2026 geboekt, zodat de projectbudgetten meerjarig ongewijzigd blijven.

[1] Onderuitputting betreft hierbij alleen de specifieke najaars- en slotwetmutaties 2025. In lijn met de comptabele wetgeving is de vastgestelde begroting gedurende 2025 in onder meer verschillende suppletoire wetten bijgesteld. Voor het verloop van de wijziging van de begrotingsstaat voor het jaar 2025 wordt verwezen naar de slotwet 2025.

Nadelig Saldo Hoofdwegennet Aanleg
Het nadelig saldo op Hoofdwegennet Aanleg (€ 76,1 miljoen) is met name het gevolg van een hogere realisatie op de projecten A2 Vonderen Kerensheide € 21,6 miljoen en Schiphol Amsterdam / Almere (€ 41,2 miljoen).

Voordelig Saldo Hoofdwegennet Planning en Studies
Het voordelig saldo op Hoofdwegennet Planning en Studies (€ 81,6 miljoen) is te wijten aan N65 Vught - Haaren, waar voor € 94 miljoen aan ontvangsten binnen zijn gekomen, conform de SiSa-afrekening. Deze zijn gedesaldeerd naar het budget van de projecten N65 (- € 83,5 miljoen) en Geluidsanering (- € 11,4 miljoen) en middels het saldo doorgeschoven naar 2026.

Voordelig Saldo Optimalisering Gebruik
Het voordelig saldo op Optimalisering Gebruik is te wijten aan Schoon Emissieloos Bouwen (€ 23,9 miljoen) en Regeling Slim Veilig Mobiliteit (€ 28,5 miljoen).

Voor Schoon Emissieloos Bouwen wordt verwacht dat medeoverheden 2026 meer aanbestedingen zullen doen met gebruik van emissieloze machines.

Voor Regeling Slim Veilig Mobiliteit geldt dat er minder BO MIRT afspraken gemaakt zijn eind 2024, met als gevolg dat er minder aanvragen in 2025 zijn ontvangen.

Voordelig Saldo Geïntegreerde Contractvormen
Het voordelig saldo op Geïntegreerde Contractvormen (€ 51,3 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door het project A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 49,6 miljoen), als gevolg van vertragingen door onvoldoende slots voor werkzaamheden van stiller asfalt in 2025.

Nadelig Saldo Aanleg Spoorwegen
Het nadelig saldo op Spoorwegen Aanleg (€ 164 miljoen) komt met name door de hoge overprogrammering (€ 241,7 miljoen) en de som van vertraagde projecten zoals Spoorcapaciteit 2030 (- € 10,8 miljoen) en .

Nadelig Saldo Megaprojecten Verkeer en Vervoer
Het nadelig saldo op Megaprojecten Verkeer en Vervoer (€ 119,8 miljoen). Dit komt door een hogere realisatie op de projecten ERTMS (€ 47,1 miljoen) en PHS (€ 93,1 miljoen) en een lagere realisatie op het project Zuidasdok (€ 20,4 miljoen).

Overige Voordelige Saldi
Dit betreft het voordelig saldo van overige projecten die een lagere realisatie kennen op het Mobiliteitsfonds in 2025. Het gaat in totaal om een voordelig saldo van € 10,4 miljoen. Dit komt bijvoorbeeld door een lagere realisatie op de Reservering TVOV, Specifieke Uitkering Mobiliteitspakketten, Lemmer-Delfzijl en Nieuwe Sluis Terneuzen.

4. Productartikelen

4.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Met het artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte wordt invulling gegeven aan een meer flexibele planning van infrastructuur zoals toegezegd in de kabinetsreactie op IBO Flexibiliteit (Kamerstukken II 2016-2017, 34 550 A, nr. 5).

Het artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII en de SVIR vlot, veilig en leefbaar. De planflexibele budgetten zijn de budgetten welke naar mening van het kabinet flexibel zijn om bij (nieuwe) planvorming te betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten gedurende de verkenningsfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten bijeen te plaatsen in één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd en worden na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, ingezet bij de betreffende modaliteit. Het gaat om algemene reserveringen, de investeringsruimte, verkenningen naar bereikbaarheidsopgaven en reserveringen voor korte termijn mobiliteitsmaatregelen. De budgetten op artikel 11 zijn de basis voor het berekenen van de flexnorm in de infrastructuuragenda.

In dit artikel staan ook de brede verkenningen nieuwe stijl. Kenmerkend aan deze verkenningen is dat ze – indien mogelijk - modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar dat een expliciete afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. Dit is zo vastgelegd in de MIRT-werkwijze. In deze werkwijze staat het opgavengericht werken voorop. Samen met bestuurlijke partners wordt steeds bezien welke maatregel op welk schaalniveau, op de korte en op de lange termijn het meest bijdraagt aan de opgave bereikbaarheid. Zo ontstaat een mix van maatregelen die samen met andere partners over een langere periode worden uitgevoerd.

Op artikel 11 vindt er geen realisatie plaats. Zodra er bestuurlijke afspraken worden gemaakt bijvoorbeeld door vaststelling van een voorkeursbeslissing worden de budgetten gemuteerd naar het betreffende productartikel.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 7 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 11 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2025	
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**310.326**	**– 310.326**	1
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**228.668**	**– 228.668**	
Waarvan juridisch verplicht (percentage)								
11.01 Verkenningen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37.215**	**– 37.215**	2
11.03 Reserveringen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**127.230**	**– 127.230**	3
11.03.01 Gebiedsprogramma's	0	0	0	0	0	2.498	– 2.498	
11.03.02 Overige reserveringen	0	0	0	0	0	71.265	– 71.265	
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord	0	0	0	0	0	53.467	– 53.467	
11.04 Generieke investeringsruimte	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**64.223**	**– 64.223**	4
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
11.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Op artikel 11 wordt niet gerealiseerd. Het saldo wordt doorgeschoven naar latere jaren.

1. De verplichtingen zijn afgenomen met € 310,3 miljoen ten opzichte van de vastgestelde begroting. De toelichting op deze verplichtingen is voor een groot deel gelijk aan de toelichting van de uitgaven verlaging. Deze worden onder punt 2 en 3 toegelicht;

– Additioneel zijn de verplichtingen nog met € 81,6 miljoen verlaagd ten opzichte van de uitgaven. Dit is te grotendeels te verklaren door de volgende posten:
  - Westflank Groningen (- € 84,8 miljoen): dit betreft de reservering vanuit de Woningbouwmiddelen voor Westflank Groningen conform BO MIRT afspraak. De lagere verplichtingenrealisatie is veroorzaakt omdat de verplichtingen van deze SPUK in een realistische ritme is gezet.
  - Diverse kleinere mutaties (€ 3,2 miljoen).

2. De uitgaven op artikelonderdeel 11.01 Verkenningen is voor € 37,2 miljoen niet gerealiseerd ten opzichte van de vastgestelde begroting. Voor de toelichting wordt verwezen naar de toelichtingen bij de projecttabel 11.01.

3. De uitgaven op artikelonderdeel 11.03 Reserveringen zijn voor € 127,2 miljoen niet gerealiseerd ten opzichte van de vastgestelde begroting.

Dit is voornamelijk het resultaat van veranderingen bij de volgende onderdelen:

– Artikelonderdeel 11.03.01 kent een verlaging van € 2,5 miljoen. Dit is het gevolg van een saldo aan kleine mutaties.
– Artikelonderdeel 11.03.02 kent een verlaging van € 71,3 miljoen. Dit is te wijten aan de volgende mutaties:
    • Beheer en Onderhoud Caribisch Nederland (- € 6,0 miljoen): dit betreft de overboekingen naar HXII voor bijdrage aan de CN-eilanden.
    • Reservering Pakket Zeeland (- € 10,3 miljoen): dit betreft een overboeking voor Wind in de Zeilen (- € 4,5 miljoen) en een een overboeking om twee budgetten op het project Rail Gent-Terneuzen samen te voegen (- € 6,8 miljoen)
    • Reservering BO MIRT (- € 11,2 miljoen): dit betreft verschillende overboekingen naar aanleiding van de gemaakte afspraken in het BO MIRT
    • Schoon en Emissieloos Bouwen (€- 14,3 miljoen): dit betreft het doorschuiven van middelen om de overboeking naar de verschillende uitvoeringsartikelen bij RWS in het juiste ritme te krijgen, conform de ingediende bestedingsplan (- € 10,4 miljoen). Daarnaast waren er aanvullende middelen nodig in verband met meerkosten waar aanbestedenderijksdiensten in infraprojecten mee te maken krijgen door de inzet van schoon en emmissieloos materieel (- € 4,0 miljoen).
    • Modaliteitspecifieke reservering (- € 15 miljoen): dit betreft een overboeking naar Openbaar Vervoer en Spoor voor de dekkingsopgave MF.
    • Reservering KCI (- € 10,0 miljoen): dit betreft een schuif uit 2025 vanwege het niet tijdig tot afronding komen van de planuitwerking en afstemming met de medeoverheden binnen het uitvoeringsprogramma KCI voor een circulaire en klimaatneutrale GWW-sector.
    • Diverse kleinere mutaties (- € 4,5 miljoen)
– Artikelonderdeel 11.03.03 kent een verlaging van € 53,5 miljoen. Dit is te wijten aan de volgende mutaties:
    • Rijnbrug (- € 43,7 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt doordat de gesprekken met provincie Utrecht nog plaatsvinden. De verwachting is dat de afspraken in 2026 worden vastgelegd.
    • Het doorschuiven van de Reserveringen Westflank Groningen (€ 2,2 miljoen), Lijn Pampus (€ 2,2 miljoen) en HOV4 (€ 2,2 miljoen) aangezien de SPUKs in 2026 zijn voorzien.
    • Diverse kleinere mutaties (- € 3,2 miljoen)

De verschillen op art 11.03 worden verder inhoudelijk toegelicht bij de projecttabel van artikelonderdeel 11.03.

4. De uitgaven op artikelonderdeel 11.04 Generieke Investeringsruimte zijn met € 64,2 miljoen verlaagd ten opzichte van de vastgestelde begroting. Dit is te wijten aan de actualisatie van diverse risicoreserveringen. De HLD-bruggen (€ 21,5 miljoen) en Rijnlandroute (€ 16 miljoen) zijn het grootst.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

11.01 Verkenningen
Motivering
In dit artikel staan de brede verkenningen nieuwe stijl. Kenmerkend aan de verkenningen nieuwe stijl is dat ze – indien mogelijk - modaliteitsneutraal zijn, een niet-infrastructurele oplossing wordt meegenomen en dat ze niet automatisch doorgaan naar de planuitwerking maar een expliciete

afweging (tussen verkenningen) plaatsvindt. De verkenningen op dit artikel dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Producten

Tabel 8 Projectoverzicht behorende bij 11.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)

	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025		2025		
Projecten Noord Nederland					
Verkenning Groningen Suiker	97	97			
Vaarverbinding Ameland	0	248			1
Projecten Noordwest-Nederland					
A9 Rottepolderplein	5	0			2
OV en Wonen in en rond Utrecht	905	905			
OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	872	1.072			3
Verkenning Oude Lijn	1.402	1.402			
A27 Zeewolde-Eemnes	3	0			4
Projecten Zuidwest-Nederland					
A15 Papendrecht-Gorinchem	138	0			5
Verkenning MerwedeLingelijn	57	57			
Verkenning Rail Gent Terneuzen	106	113			6
Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer	37	37			
Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam	290	0			7
Projecten Zuid-Nederland					
A2 Deil-Den Bosch/Vught	126	0			8
A2/N2 (incl. Brainportlijn)	0	417			9
A58 Tilburg-Breda	25	0			10
Verkenning HUB Den Bosch	142	142			
Projecten Oost-Nederland					
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven	452	0			11
Verkenning Knooppunt OV Nijmegen	45	55			12
N35 Wijthmen-Nijverdal	112	112			
Totaal verkenningsprogramma	**4.814**	**4.657**			
Begroting (MF 11.01)					

Toelichting

1. Vaarverbinding Ameland: In november 2024 heeft de minister van IenW ingestemd met de formele startbeslissing voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland. De budgetreservering is overgeboekt naar artikel 11.01 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 17).
2. A9 Rottepolderplein: Dit betreft de afroming van de restbudgetten van de gepauzeerde budgetten. Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Voor de projecten: A9 Rottepolderplein, A27 Zeewolde-Eemnes, A15 Papendrecht-Gorinchem, A2 Deil-Den Bosch-Vught en A58 Breda-Tilburg.
3. OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: De extrapolatie 2039 ad. € 200 miljoen is toegevoegd aan het projectbudget.
4. A27 Zeewolde-Eemnes: Dit betreft de afroming van de restbudgetten van de gepauzeerde budgetten. Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16).

Voor de projecten: A9 Rottepolderplein, A27 Zeewolde-Eemnes, A15 Papendrecht-Gorinchem, A2 Deil-Den Bosch-Vught en A58 Breda-Tilburg.

5. A15 Papendrecht-Gorinchem: Dit betreft de afroming van de restbudgetten van de gepauzeerde budgetten. Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Voor de projecten: A9 Rottepolderplein, A27 Zeewolde-Eemnes, A15 Papendrecht-Gorinchem, A2 Deil-Den Bosch-Vught en A58 Breda-Tilburg.
6. Vanuit het Maatregelenpakket Zeeland is € 14,1 miljoen toegevoegd zijnde de scope Rail Gent Terneuzen die nog onderdeel was binnen dit pakket. Daarnaast is € 7,3 miljoen overgeboekt naar MF 13.03 ten behoeve van een aanvullende subsidiebeschikking voor de Verkenning.
7. A16 Van Brienenoord-corridor: Ter dekking van de opgave op het Mobiliteitsfonds worden middelen vanuit vijf hoofdwegenprojecten onttrokken. Een deel van deze middelen is afkomstig uit de € 7,5 miljard van het kabinet Rutte IV voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Het volledige budget wordt bij deze projecten weggehaald, waarbij een deel van de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit resteert en wordt toegevoegd aan de Reservering bereikbaarheid WoMo HWN (€ 357 miljoen) in afwachting van nadere afspraken over de bestemming. Het betreft op artikel 11 de projecten: A16 Van Brienenoord-corridor en A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.
8. A2 Deil-Den Bosch/Vught: Dit betreft de afroming van de restbudgetten van de gepauzeerde budgetten. Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Voor de projecten: A9 Rottepolderplein, A27 Zeewolde-Eemnes, A15 Papendrecht-Gorinchem, A2 Deil-Den Bosch-Vught en A58 Breda-Tilburg
9. A2/N2 inclusief Brainportlijn: In verband met de start van de verkenning A2/N2 inclusief Brainportlijn worden de middelen overgeboekt van de Reservering op artikel 11.03.
10. A58 Breda-Tilburg: Dit betreft de afroming van de restbudgetten van de gepauzeerde budgetten. Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Voor de projecten: A9 Rottepolderplein, A27 Zeewolde-Eemnes, A15 Papendrecht-Gorinchem, A2 Deil-Den Bosch-Vught en A58 Breda-Tilburg.
11. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven: Ter dekking van de opgave op het Mobiliteitsfonds worden middelen vanuit vijf hoofdwegenprojecten onttrokken. Een deel van deze middelen is afkomstig uit de € 7,5 miljard van het kabinet Rutte IV voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Het volledige budget wordt bij deze projecten weggehaald, waarbij een deel van de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit resteert en wordt toegevoegd aan de Reservering bereikbaarheid WoMo HWN op artikel 11.3 Reserveringen (€ 357 miljoen) in afwachting van nadere afspraken over de bestemming. Het betreft op artikel 11 de projecten: A16 Van Brienenoord-corridor en A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.
12. Verkenning Knooppunt OV Nijmegen: Het projectbudget is verhoogd met € 10 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen om het verschil tussen de IBOI en de daadwerkelijke prijsontwikkeling in de markt te compenseren.

11.03 Reserveringen

Motivering

Op dit artikelonderdeel zijn middelen gereserveerd voor beleidsprioriteiten of voorziene omstandigheden waarbij nog geen sprake is van een formele verkenning of gedragen uitwerking. Deze middelen zijn bestemd voor specifieke toekomstige opgaven. Dit zijn bijvoorbeeld de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In deze gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's wordt de bereikbaarheidsopgave in deze gebieden adaptief en integraal opgepakt. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de verschillende decentrale overheden. Wanneer duidelijk is hoe en wanneer de opgaven worden aangepakt, bijvoorbeeld met een verkenning of ander soortige (korte termijn) maatregelen worden de gereserveerde middelen overgeboekt naar het betreffende productartikel of artikelonderdeel op artikel 11.

Producten

Tabel 9 Projectoverzicht behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)

	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025		2025		
Projecten Noordwest-Nederland					
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	8	8	nnb	nnb	
Projecten Zuid-Nederland					
Reservering Netwerkontwikkeling A2/N2	239	0	nvt	nvt	1
Multimodaal Metropool Regio Eindhoven	175	76	nvt	nvt	2
Brainport Eindhoven	828	828	nvt	nvt	
Reserveringen			nvt	nvt	
N33 en Nedersaksenlijn	341	2.253	nvt	nvt	
- N33	253	253	nvt	nvt	
- Nedersaksenlijn	88	2.000	nvt	nvt	3
Exploitatie en Onderhoud Caribisch Nederland	73	74	nvt	nvt	
Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer	7	7	nvt	nvt	
ERTMS	725	788	nvt	nvt	4
Slimme en duurzame mobiliteit	4	0	nvt	nvt	5
Strategisch Plan Verkeersveiligheid	0	0	nvt	nvt	
Pakket Zeeland	112	60	nvt	nvt	6
Elektrificatie Friese Waddenveren	50	50			
Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten)	105	1	nvt	nvt	7
Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN	17	374	nvt	nvt	8
Robuuste Hoofdvaarwegen	173	173	nvt	nvt	
Goederenvervoercorridors	11	1	nvt	nvt	9
Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)	146	180	nvt	nvt	10
Reservering Stikstof	14	14	nvt	nvt	
Strategisch Capaciteitsmanagement	1	1	nvt	nvt	
Verduurzaming Gebouwen	1	1	nvt	nvt	
Modaliteitspecifieke reservering	43	0	nvt	nvt	11
Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur	100	96	nvt	nvt	
PHS reservering	133	133	nvt	nvt	
Westerscheldetunnel	0	0	nnb	nnb	
Lelylijn	6	4	nvt	nvt	12
Reservering CER	6	6	nvt	nvt	
RegioExpress	87	87	nvt	nvt	
Westflank Groningen	0	90	nvt	nvt	13
EurregioRail	33	33	nvt	nvt	

	Budget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025		2025		
Ontsluiting Woningbouw	36	34	nvt	nvt	
Reservering Instandhouding	7.017	6.617	nvt	nvt	
Totaal reserveringen	10.491	11.990			
Begroting (MF 11.03)	10.491	11.990			

Toelichting

1. Reservering Netwerkontwikkeling A2/N2: In het BO MIRT van november 2024 zijn definitieve afspraken gemaakt over de verdeling van de bijdragen van Rijk en regio aan de verschillende onderdelen van de Brainport deal (zie Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Voor de Rijksbijdrage wordt het hiervoor beschikbare budget binnen IenW aan de juiste posten toebedeeld. Dit heeft een herverdeling van de eerdere rijksbijdrage tussen de verschillende onderdelen tot gevolg. Het totaal van de Rijksbijdrage en regiobijdrage blijft hetzelfde, alsmede de verdeling per onderdeel. Per saldo wordt € 183 miljoen euro van de rijksbijdrage overgeboekt naar het onderdeel HWN-OWN A2-N2 inclusief Brainportlijn en Noordwest-tangent, waarmee de regionale bijdrage voor dit onderdeel wordt verlaagd. De regionale bijdrage aan de Multimodale knoop Eindhoven (84 miljoen euro) en Multimodaalpakket Metropoolregio Eindhoven (99 miljoen euro) wordt juist verhoogd.
2. Multimodaal MRE: Het budget wordt conform de afspraken uit het BO MIRT van november 2024 met € 99 miljoen verlaagd en toegevoegd aan het budget voor A2/N2 (zie Kamerstuk 36 600 A, nr. 16).
3. Nedersaksenlijn: Op de Nedersaksenlijn is uit AP middelen 2 mrd toegevoegd.
4. ERTMS: Er is € 242,2 miljoen overgeboekt naar het realisatieartikel ten ten behoeve van het inrichten van het proefbaanvak in Zeeland. Daarnaast is € 7,6 miljoen overgeboekt ten behoeve van het afgesproken maatregelenpakket dat samenhing met het besluit om het proefbaanvak naar Zeeland te verplaatsen. Ook is het projectbudget verhoogd met de extrapolatie 2039 ad € 312,8 miljoen.
5. Regeling Slim, Veilig en Duurzaam Mobiliteit: Voor de regeling wordt € 4,3 miljoen overgeheveld vanuit de reservering van Slim, Veilig en Duurzaam Mobiliteit.
6. Pakket Zeeland: De budgetten op het project Rail Gent-Terneuzen zijn samengevoegd. De middelen voor Rail Gent-Terneuzen die aan Nederlandse zijde zijn vrijgemaakt kwamen uit het compensatiepakket Wind in de Zeilen en het Nationaal Groeifonds. Beide bijdragen staan in het Mobiliteitsfonds op 11.01 en 11.03 en de kosten voor de MIRT-verkenning moeten uit de gezamenlijke totaalbijdrage worden gefinancierd. Zodat alles op één budgetplaats komt te staan wordt er in totaal 14.1 miljoen van Compenserende maatregelen Zeeland naar Rail Gent Terneuzen op 11.01 overgeboekt. Daarnaast is € 40,5 miljoen van het MF naar de beleidsbegroting HXII overgeboekt, omdat NS gedurende de concessieperiode 2025-2033 extra treindiensten uitvoert in de provincie Zeeland in het kader van Wind in de Zeilen. Hiervoor ontvangt NS een subsidie van Euro 4,5 miljoen per jaar. Deze subsidie wordt op HXII verantwoord.
7. Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten): Het gereserveerde budget voor Schoon Emissieloos Bouwen is door RWS opgevraagd op basis van een bestedingsplan en overgeboekt naar artikel 12.
8. Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN: Het resterende afgeroomde deel van de vijf aanvullend gepauzeerde projecten met WoMo-middelen (€ 357 miljoen) wordt toegevoegd aan de Reservering bereikbaarheid

WoMo HWN in afwachting van nadere afspraken over de bestemming. Zie bij de projectoverzichten bij Planning en Studies (artikel 12.03.02) en Verkenningen (artikel 11.01) voor een nadere toelichting.

9. Goederenvervoercorridors: Er is € 10,5 miljoen overgeboekt naar diverse modaliteitsartikelen op het MF conform de gemaakte afspraken bij het BO MIRT goederenvervoer najaar 2024.
10. PBNI: Het budget is bij VJN25 met € 16,7 miljoen toegenomen vanwege de extrapolatie 2038 voor PBNI. Door extrapolatie 2039 is dit budget nog eens met € 16,7 miljoen toegenomen.
11. De modaliteit-specifieke reserveringen: Dit is ingezet voor de dekking van het amendement De Groot inzake Groningen Airport Eelde (6,5 miljoen) en de reservering van de gedragsaanpak N36 als onderdeel van de Veiligheid Rijks-N-wegen (€ 0,5 miljoen). De resterende middelen zijn overgeboekt naar de generieke investeringsruimte en ingezet voor de dekkingsopgave van het MF, waardoor de modaliteitspecifieke reserveringen nu leeg zijn.
12. Er is € 2 miljoen overgeboekt uit de reservering naar planuitwerking ten behoeve van onderzoek Lelylijn.
13. Westflank Groningen: Dit betreft de reservering vanuit de Woningbouwmiddelen voor Westflank Groningen conform BO MIRT afspraak.

11.04 Generieke Investeringsruimte
Motivering
Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2039 begroot. Dit betreft de investeringsruimte waarvoor nog geen bestemming is aangegeven, en ook niet specifiek is toebedeeld aan een beleidsreservering, (gebieds)programma, verkenning of een specifieke modaliteit.

4.2 Artikel 12 Hoofdwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van het hoofdwegennet verantwoord. Dit betreft de onderdelen exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling, geïntegreerde contractvormen/PPS, en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleids doelen en instrumenten zoals beschreven in beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 12 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**2.467.048**	**3.335.960**	**4.431.149**	**3.170.492**	**6.290.707**	**5.673.268**	**617.439**	1
Uitgaven	**2.952.254**	**3.176.794**	**3.210.933**	**3.718.174**	**4.038.276**	**3.937.469**	**100.807**	
Waarvan juridisch verplicht (percentage)								
12.01 Exploitatie	**4.589**	**9.298**	**5.763**	**8.474**	**9.939**	**5.676**	**4.263**	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.589	9.298	5.763	8.474	9.939	5.676	4.263	
12.02 Onderhoud en vernieuwing	**844.645**	**1.188.303**	**1.034.926**	**1.147.514**	**1.419.841**	**1.369.323**	**50.518**	2
12.02.01 Onderhoud	693.767	1.021.510	774.855	929.291	1.132.227	983.801	148.426	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	693.767	1.021.510	774.855	929.291	1.132.227	983.801	148.426	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
12.02.04 Vernieuwing	150.878	166.793	260.071	218.223	287.614	385.522	– 97.908	
12.03 Ontwikkeling	**634.468**	**594.319**	**581.266**	**648.265**	**787.646**	**727.350**	**60.296**	3
12.03.01 Aanleg	517.371	414.178	445.216	460.860	425.856	345.388	80.468	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	58.841	25.075	22.591	1.872	3.200	0	3.200	
12.03.02 Planning en studies	117.097	180.141	128.602	158.071	342.010	215.827	126.183	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	25.738	45.774	19.130	21.564	12.051	16.095	– 4.044	
12.03.03 Optimalisering gebruik	0	0	7.448	29.334	19.780	166.135	– 146.355	
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	**733.664**	**540.204**	**778.672**	**1.141.593**	**959.213**	**1.057.604**	**– 98.391**	4
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	**734.888**	**844.670**	**810.306**	**772.328**	**861.637**	**777.516**	**84.121**	5
12.06.01 Apparaatskosten RWS	560.583	584.178	631.499	660.438	720.490	661.958	58.532	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	560.583	584.178	631.499	660.438	720.490	661.958	58.532	
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	174.305	260.492	178.807	111.890	141.147	115.558	25.589	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	165.705	251.992	170.307	111.890	141.147	115.558	25.589	
12.09 Ontvangsten	**130.876**	**21.433**	**116.288**	**41.402**	**151.496**	**124.305**	**27.191**	6
12.09.01 Ontvangsten	130.876	21.433	116.288	41.402	151.496	124.305	27.191	
12.09.02 Tolopgave	0	0	0	0	0	0	0	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen van € 617,4 miljoen is het saldo van hogere en lagere verplichtingen realisatie.
De som van hogere en lagere verplichtingen worden voornamelijk veroorzaakt door:

– De hogere verplichtingen op artikelonderdeel 12.04 voor A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (€ 1,59 miljard) en de lagere verplichtingen op artikelonderdeel 12.03.01 voor A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (- € 907,4 miljoen). De verplichtingen op 12.03.01 worden via het saldo doorgeschoven naar 2026. Bij Najaarsnota 2025 zijn de verplichtingen opgehoogd op 12.04 om het volledige DBFM contract vast te kunnen leggen. Omdat bij Najaarsnota 2025 de financial close nog niet definitief was, kon er nog niet bepaald worden welk deel van het verplichtingenbudget mag worden afgeboekt naar het Ministerie van Financiën t.b.v. het DBFM deel, en welk deel bij RWS mag blijven staan voor de overheveling naar het niet-DBFM deel vanuit het aanlegbudget. Hierdoor zijn de verplichtingen voor het DBFM deel van het aanlegbudget niet in 2025 afgeboekt. Dit verplichtingenbudget zal samen met het kasbudget bij Voorjaarsnota 2026, wanneer de omzetting plaatsvindt, ingeleverd worden bij het Ministerie van Financiën. Daarna zal het kasbudget in een platgeslagen meerjarige reeks ter dekking van de te betalen beschikbaarheidsvergoeding terug komen op artikel 12.04.
– De hogere en lagere verplichtingen (€ 65,2 miljoen) van diverse andere projecten.

De hogere uitgaven van € 100,8 miljoen is het saldo van hogere en lagere uitgaven. De hogere uitgaven worden met name veroorzaakt door:
2. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en vernieuwing (€ 50,5 miljoen) worden met name veroorzaakt door

– Onderhoud (€ 148,4 miljoen) hogere uitgaven:
  - De dekking van excessieve prijsstijgingen voor exploitatie en onderhoud (€ 121,5 miljoen).
  - Aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 19,7 miljoen).
– Vernieuwing (€ -97,9 miljoen) lagere uitgaven:
  - Groot variabel onderhoud en renovatie (- € 68,1 miljoen): lagere uitgaven hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de kasreeksen van de projecten zijn geactualiseerd.
  - Intelligente wegkantsystemen (- € 34 miljoen): lagere uitgaven worden veroorzaakt door vertraging van werkzaamheden welke verklaard worden door blokplanning en beperkte uitvoeringscapaciteit.
  - Toegekende prijsbijstelling 2025 (€ 5,9 miljoen).
  - Brandwerendheidtunnels (€ 2,8 miljoen): betreft met name extra uitgaven herstel werkzaamheden Tweede Coentunnel.
  - Het restant (- € 4,5 miljoen) wordt verklaard door diverse kleine mutaties.

3. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.03 Ontwikkeling (€ 60,3 miljoen) worden met name veroorzaakt door:

– Aanleg (€ 80,5 miljoen) hogere uitgaven:
  - Overprogrammering RWS (€ 221 miljoen): Rijkswaterstaat hanteert bij de aanleg realisatie programma's een overplanning. Dit betekent dat t.o.v. de ontwerpbegroting een hogere programmering van projecten wordt gehanteerd dan er aan budget beschikbaar is. Aan het einde van het begrotingsuitvoeringsjaar zal de overplanning zijn ingelopen.
  - Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) (€ 42,6 miljoen): Dit betreft een versnelling door overeenstemming met de aannemen over o.a. brandwerendheid, de Schipholbrug en excessieve prijsstijgingen. Ook wordt er in 2025 meer uitbestendingen gedaan bij ingenieurbureau's.
  - A2 't Vonderen-Kerenheide (€ 23,5 miljoen): Hogere uitgaven omdat de werkzaamheden ten behoeve van de aanvullende scope middels een vooropdracht zijn opgedragen.
  - A4 Vlietland-N14 (€ 10,9 miljoen): Tegenvaller op het project omdat in 2025 hogere kosten bij de verbreding van de A4 Vlietlanden en 50% van de kosten van de afsluitbomen wordt in 2025 gerealiseerd.
  - Toegekende loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 9,3 miljoen).
  - Vrachtwagenheffing (€ 7,3 miljoen): RWS heeft opdracht gekregen voor het uitvoeren en realiseren van wegbeheerderstaken in de periode januari tot en met december 2025 op basis van afspraken die zijn vastgelegd in de uitvoeringsovereenkomst realisatie vrachtwagenheffing IenW-RWS.
  - A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda (€ -5,8 miljoen): Werkzaamheden worden doorgeschoven naar volgende jaren. Het gaat hierbij onder meer om het opruimen van ontplofbare oorlogsresten, het verleggen van kabels en leidingen, grondverwerving en het uitvoeren van noodzakelijke onderzoeken. Door wijzigingen in de mijlpalenplanning zijn deze werkzaamheden vertraagd en opnieuw ingepland, waardoor de bijbehorende kosten over meerdere jaren worden verdeeld.

- A12/A27 Ring Utrecht (€ -9,8 miljoen): Door de vertragingen als gevolg van stikstofproblematiek (voorbereidingen contracten Zuid en Noord) en werkzaamheden aan de Galecopperbrug. Hierdoor is de prognose herzien en schuift er een deel door naar achteren. Vanaf 2027 zal de contractvoorbereiding volop bezig zijn.
- A4-A44 Rijnlandroute (€ -61,6 miljoen): Er zijn lagere uitgaven in 2025 gerealiseerd doordat een tweetal subsidiemijlpalen versneld zijn betaald in 2024.
- N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid) (€ -11 miljoen): N.a.v. stikstof is het project EuroRap stilgelegd en wordt er budget doorgeschoven. De verwachting is dat het project in 2026 weer wordt gestart.
- A1 Apeldoorn-Azelo (€ -31,7 miljoen): Meevaller n.a.v. verwachte risico's zijn niet opgetreden, de toegekende IBOI is hoger dan indexering markt en een stuk van de scope is niet uitgevoerd, namelijk Ardeweg wordt niet teruggebouwd.
- Geluidsaneringsprogramma-weg (€ -50,7 miljoen): Er is gebrek aan capaciteit om de maatregelen uit te voeren en beperkte netwerkbeschikbaarheid. Ook door het stikstof problematiek is de planning van MJPG opdrachten aangepast. Als gevolg hiervan worden ook minimale inhuurkosten gemaakt omdat projecten nog niet zijn gestart. Daarnaast resulteert capaciteitstekort ook in een langere voorbereidingstraject waardoor aanbesteding en gunning ook weer verder schuift.
- A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (€ -54,8 miljoen): Overheveling naar DBFM budgetplaats als gevolg van de DBFM-conversie lopen betalingen niet meer via de aanlegbudgetplaats maar op de DBFM budgetplaats (- € 43,4 miljoen). Ook is er een kasschuif naar latere jaren doordat de uitspraak van de Raad van State nog niet bekend was ten tijde van de voorjaarsnota 2024 zijn de uitgaven rondom het opnieuw opstarten van de projectorganisatie i.v.m. onderhandelingen met de aannemer en de hiermee samenhangende organisatiekosten lager uitgevallen (- € 15,3 miljoen).

– Het restant (- € 8,7 miljoen) wordt verklaard door diverse kleine mutaties.
– Planning en studies (€ 126,2 miljoen) lagere uitgaven:
  - Voorbereiding KM-heffing vr.v (€ 21,7 miljoen): De voorbereidingen voor de vrachtwagenheffing zijn reeds volop in uitvoering. Hierdoor is er meer verplicht dan was opgenomen in de prognose voor de eindstand van het begrotingsjaar 2025. Dit was noodzakelijk om per juli 2026 te kunnen gaan starten met de vrachtwagenheffing. Dit leidt niet tot een overschrijding van het programmabudget.
  - Kosten voorbereiding Tol (€ 7,5 miljoen): De hogere uitgaven ten opzichte van ontwerpbegroting 2025 wordt veroorzaakt door de prijsbijstelling en eindafrekening 2024 van de uitvoeringsinstanties waarbij niet-bestede middelen terugvloeien naar het programmabudget.
  - Voertuigen en Digitale Infra (- € 5,5 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door de bijdragen aan de uitvoeringsorganisaties.
  - Digitaal Mobiliteit data (- € 6,3 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een actualisatie van het programma. Op 14 januari 2026 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van het programma Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (Kamerbrief 31 305, nr. 529).
  - Korte Termijn Maatregelenpakket MoVe (- € 7,7 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een actualisatie van de programmering.
  - Geluidsaneringprogramma (- € 7,7 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt een actualisatie van het programma.

- N50 Kampen-Kampen Zuid (- € 8,5 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een actualisatie van het programma. Met name vanwege personele capaciteit kunnen geen stappen worden gezet bij dit project.
- Guisweg (- € 9,3 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een actualisatie van de programmering. Het project A7/A8 A'dam-Hoorn is gepauzeerd. Het Rijk heeft nog budget gereserveerd voor het project Guisweg (onderdeel van de Corridor A'dam-Hoorn).
- Kennis en Innovatie Schoon Emissieloos Bouwen (- € 13,7 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een actualisatie van het programma.
- Alternatief Laad-tankinfra (- € 19,1 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt doordat de planuitwerking nog niet is afgerond en de specifieke uitkering Clean Energy Hubs in 2026 opengesteld wordt.
- Maatregelen Fietsveiligheid (- € 25,8 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een actualisatie van het programma.
- Regeling Impuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (- € 26,0 miljoen): De lagere uitgaven betreft de tweede ronde van de derde tranche die dit jaar is opengesteld. In afwachting van de afronding van de te maken afspraken over de uitvoering en vanwege de afdracht aan het BTW-compensatiefonds volgend uit de verstrekte specifiek uitkeringen, is dit in 2025 niet meer afgerond.
- N35 Knooppunt Raalte (- € 26,2 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt door een vertraging in de planuitwerking.
- A12/A27 Ring Utrecht (- € 36,4 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt doordat het Rijk nog in afwachting is van een definitieve uitspraak van de Raad van State. Het kasritme van het programma is daarom aangepast.
- Veiligheid Rijk N-wegen (- € 75,0 miljoen): De lagere uitgaven ten opzichte van ontwerpbegroting 2025 wordt veroorzaakt door een bijstelling van het project. In de MIRT-brief van januari 2026 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voorgang van het programma.
- Overprogrammering (€ 380 miljoen).
- Het restant (- € 15,8 miljoen) wordt verklaard door diverse kleine mutaties.

– Bijdrage aan agentschaps RWS (- € 4 miljoen): hoofdzakelijk veroorzaakt door de overboeking ten behoeve van de verkenning Verzorgingsplaatsen van de toekomst (- € 3,8 miljoen).
– Optimalisering gebruik (- € -146,5 miljoen)
– • Regeling Schoon Emissieloos Bouwen (- € 93,9 miljoen): De lagere verplichtingen zijn veroorzaakt door een actualisatie van het meerjarige programma. De basis voor de regeling ligt in de gesloten convenanten.
  • Regeling Slim Veilig Mobiliteit (- € 29,5 miljoen): De lagere uitgaven ten opzichte van ontwerpbegroting 2025 zijn veroorzaakt doordat er minder subsidieaanvragen zijn verstrekt dan begroot.
  • Mobiliteit Ring Eindhoven (- € 15,0 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt doordat de geplande specifieke uitkering niet in 2025 is verstrekt.
  • QW A2 Deil-Vught (- € 9,6 miljoen): De lagere uitgaven zijn veroorzaakt doordat de eindafrekening met medeoverheden nog niet mogelijk was.
  • Diverse kleine mutaties (€ 1,6 miljoen).

4. De lagere uitgaven op artikelonderdeel 12.04 Geïntegreerde contractvormen (€ - 98,4 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:

– A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (€ 55 miljoen): als gevolg van de DBFM conversie zijn er een aantal betalingen welke gepland stonden op het aanleg project gedaan op het op het DBFM project gedaan (€ 30,4 miljoen). Daarnaast zijn de bestellingen pas in december op prijspeil 2025 gebracht welke hebben geleid tot hogere uitgaven omdat het rentepercentage en inpassingspercentage van het inpassingmodel nog niet eerder bekend was (€ 25,6 miljoen).
– A16 Rotterdam (€ -20,8 miljoen): voornamelijk door de aangepaste kasplanning vervanging Kunstwerk 58 (- € 12,9 miljoen). Daarnaast is er een betalingstermijn welke in 2025 gepland stond in 2024 gefactureerd omdat het project zeer voortvaren is verlopen. Dit termijn heeft betrekking op werk dat reeds is opgeleverd (- € 5,5 miljoen). Voor het niet-DBFM deel zijn er lagere uitgaven omdat een aantal posten anders was dan voorzien (inhuur, uitbesteding en wijzigingen) en een stuk onvoorzien schuift door naar latere jaren (- € 5,4 miljoen).
– A27 Houten Hooipolder (€ -125,5 miljoen): kasschuif naar latere jaren. Enkele onderdelen van het project op een later moment worden uitgevoerd. Concreet gaat het hier om de capaciteitsuitbreiding van de Houtensebrug en de vervanging van de Keizersveerbruggen (Kamerstuk 36725-A-4). De reeks is aangepast op de voorlopige prognose waarbij met name een betere inschatting is gedaan van de benodigde budgetten in 2025 en 2026. Ook is er een kasschuif geweest naar 2024 doordat de engineeringskosten opdrachtnemer (fase 1), apparaatskosten opdrachtgever en effect van de excessieve prijsstijgingen hoger waren uitgevallen (- € 40,5 miljoen). De verlaging wordt deels teniet-gedaan door hogere uitgaven m.b.t. ''no regret'' maatregelen en maatregelen op basis van een kosten-baten afweging (€ 44,4 miljoen). Verder zijn voor de reguliere termijn van zowel contract Noord als contract Zuid welke destijds conservatief zijn ingeschat en de onzekere betalingen niet zijn meegenomen in de prognose 2025 (€ 21,4 miljoen).
– Het restant (- € 8 miljoen) wordt verklaard door diverse kleine mutaties.

5. De hogere uitgaven op artikelonderdeel 12.06 Netwerkgebonden kosten (€ 84,1 miljoen) zijn met name veroorzaakt door:
– Toegekende loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 29,5 miljoen).
– Extra middelen voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) doordat RWS opdracht heeft gekregen voor de laadinfra en batterijsystemen op de bouwplaats (€ 13,4 miljoen).
– Bijdrage ter dekking van de dotatie aan de verlofreservering, die als gevolg van de invoering van het IKB-spaarverlof en de verruiming van het aantal IKB-uren aanzienlijk is gestegen (€ 9,8 miljoen).
– RWS heeft een opdracht gekregen voor draaiend houden ringen fase 1 (€ 6,5 miljoen).
– Het restant (€ 24,9 miljoen) wordt verklaard door diverse kleine mutaties.

6. De ontvangsten zijn € 27,2 miljoen hoger dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door:
– N65 Vught-Haaren (€ 94,3 miljoen): conform SiSa-verantwoording vindt er een eindafrekening van de specifieke uitkering voor de N65 Vught-Haaren plaats.
– Actualisatie van de tolontvangsten (- € 56,2 miljoen). De tolontvangsten zijn geactualiseerd, omdat de verwachting is dat niet alle ontvangsten in 2025 binnenkomen.
– Het restant (€ -10,9 miljoen) wordt verklaard door diverse kleine mutaties.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

12.01 Exploitatie

Motivering

Met exploitatie streeft IenW naar een veilig en optimaal gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur op de meest duurzame manier en met oog voor de leefomgeving. Daarmee worden de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Nederland bevorderd.

Producten

De uitgaven voor de exploitatie hebben betrekking op het verzamelen en verspreiden van verkeersdata en op besturingssoftware voor informatiepanelen en andere apparatuur. Samen met de weginspecteurs van RWS resulteert dit in:

- Verkeersbegeleiding bij grote drukte, inclusief grootschalige evenementen en crisissituaties zoals bij een weeralarm;
- Hulpverlening, bevorderen doorstroming en informatievoorziening bij pech en ongevallen (incidentmanagement);
- Maatregelen ter bevordering van gedisciplineerd en sociaal weggedrag, bijvoorbeeld ter voorkoming van het negeren van rode kruizen en vluchtstrookparkeren;
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

De meeste van deze maatregelen worden ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door toepassing van gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking.

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden bekostigd uit het budget voor netwerkgebonden kosten. De verdeling naar onder meer exploitatie, onderhoud en vernieuwing is extracomptabel inzichtelijk gemaakt in de bijlage «Instandhouding».

Meetbare gegevens

Tabel 11 Specificatie bedieningsareaal m.b.t verkeersmanagement

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Begroting 2025	Toelichting
Verkeerssignalering	km op rijbaan	2.914	2.931	2.964	3.003	3.036	2.943	1
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6	6	6	6	
Spitsstroken	km	308	308	293	281	244	286	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting

1. In 2025 is er verkeerssignalering (de matrixborden boven de weg) bijgekomen op de A16 Rotterdam, zoals in de Begroting was aangegeven. Het totaal is hoger dan in de Begroting, omdat de lengte in 2024 meer was toegenomen, zoals in het Jaarverslag 2024 is toegelicht.
2. De lengte spitsstroken is in 2025 afgenomen doordat in het project A2 Het Vonderen - Kerensheide de spitsstroken permanent zijn opengesteld, met verlaagde maximumsnelheid, zoals beschreven in de Begroting. De plusstrook op de A27 Houten - Hooipolder is inmiddels

ook permanent opengesteld met verlaagde maximum snelheid. De precieze planning hiervan was nog niet bekend bij het opstellen van de Begroting.

Tabel 12 Indicator verkeersmanagement

	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2025	Toelichting
Levering verkeersgegevens: op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en routeinformatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders							
1. beschikbaarheid data voor derden: % van de RWS-meetlocaties dat goed functioneert	94%	93%	91%	91%	92%	90%	1
2. actualiteit data voor derden: % van de gegevens van een meetminuut, dat binnen 75 sec. daarna door RWS wordt geleverd aan NDW	96%	100%	99%	99%	nvt	95%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting

1. In 2025 functioneerde 92% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%.
2. Vanaf 2025 is het tweede aspect van deze indicator komen te vervallen. De meting is niet meer relevant, aangezien het ontvangende systeem tegenwoordig gebruik maakt van Floating Car Data (mobiele telefoons in auto's).

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

Door middel van onderhoud en vernieuwing worden het hoofdwegennet en de direct omgeving op orde gehouden, zodat het vervullen van de primaire functie gewaarborgd is: het faciliteren van veilig, vlot en comfortabel vervoer van personen en goederen met aandacht voor de kwaliteit van het milieu. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen regulier onderhoud enerzijds en vernieuwingen anderzijds.

Producten

Het regulier onderhoud van hoofdwegen omvat maatregelen aan verhardingen, kunstwerken (zoals bruggen, tunnels en viaducten), verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement (zoals signalering en verkeerscentrales). In de bijlage «Instandhouding» wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van IenW vallen.

12.02.01 Onderhoud

IenW zet in om veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid op peil te houden conform het basiskwaliteitsniveau van het hoofdwegennet over de hele levenscyclus van de infrastructuur. Die omhelst wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrix borden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Daarbij gelden de eisen ten aanzien van het landschap en het milieu rond de rijkswegen als randvoorwaarden. Onderhoud betreft zowel het preventief als het correctief onderhoud.

De uitgaven voor het onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

– Uitgaven voor onderhoud van verhardingen, waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan;
– Uitgaven voor onderhoud van kunstwerken;

– Uitgaven voor onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen, zoals matrixborden, informatiepanelen en verkeerscentrales;
– Klein variabel en vast onderhoud aan verkeersvoorzieningen, zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting;
– Uitgaven voor geluidsmaatregelen (landschap en milieu) als gevolg van naleving van geluidproductieplafonds voor zover deze geen onderdeel zijn van een aanlegproject.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud
Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was.

Voor een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle RWS-netwerken, wordt u verwezen naar bijlage 2 bij dit jaarverslag.

Tabel 13 Uitgesteld Onderhoud Hoofdwegen (bedragen x € 1 miljoen)

	2021		2022		2023		2024		2025	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig
Hoofdwegennet	649	19	905	14	893	15	1.019	20	1.133	107

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
Voor het Hoofdwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2025 € 1,1 miljard, waarvan € 107 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2024 is het uitgestelde onderhoud met € 114 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € 87 miljoen toegenomen.

Meetbare gegevens

Tabel 14 Areaal Rijkswegen

		Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Begroting 2025	Toelichting
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.842	5.846	5.858	5.862	5.878	5.849	1
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.794	1.612	1.612	1.623	1.632	1.619	2
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km2	77,2	77,3	77,3	77,9	77,9	77,4	3
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km2	15,3	14,4	14,4	14,6	14,9	14,4	2
Groen areaal		km2	184	184	188	188	189,5	184	4

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
1. In 2025 is de rijbaanlengte hoofdrijbaan toegenomen als gevolg van de openstelling van de A16 Rotterdam en de overdracht van de Sluiskiltunnel van de provincie naar Rijkswaterstaat. De verwachte overdracht van de N18 Varsseveld - Enschede naar de provincie heeft nog niet plaatsgevonden; bij de Begroting was de exacte planning nog niet bekend. De realisatie is lager dan was ingeschat, waardoor de totale lengte lager uitkomt dan begroot.
2. In 2025 is er een toename rijbaanlengte en -oppervlak verbindingswegen en op- en afritten gerealiseerd als gevolg van de openstelling A16 Rotterdam en de overdracht van de Sluiskiltunnel van de provincie naar Rijkswaterstaat.

3. In 2025 is het oppervlak van de hoofdrijbaan toegenomen, met name als gevolg van de openstelling van de A16 Rotterdam, de overdracht van de Sluiskiltunnel naar Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn de eerste deelopenstellingen gerealiseerd in het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht (Amstelveen).
   Anders dan begroot voor 2025 is de A1 Apeldoorn - Azelo al in 2024 opgeleverd, zoals gemeld in het Jaarverslag 2024. De totale toename blijft binnen de afronding.
4. In 2025 is het oppervlak Groen areaal toegenomen als gevolg van verbeterde vastlegging in de bron.

Tabel 15 Indicator omvang areaal

Areaal	Eenheid	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie x € 1.000 2025	Begroting x € 1.000 2025
Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km2	91,6	91,7	92,5	92,8	91,8	1.132.227	983.801

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
In 2025 is het oppervlak van het wegdek toegenomen, met name als gevolg van de openstelling van de A16 Rotterdam, de overdracht van de Sluiskiltunnel naar Rijkswaterstaat en de A9 Badhoevedorp - Holendrecht (Amstelveen).

Anders dan begroot voor 2025 is de A1 Apeldoorn - Azelo al in 2024 opgeleverd, zoals gemeld in het Jaarverslag 2024.

Tabel 16 Indicatoren Beheer en Onderhoud

	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2025	Toelichting
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (in voertuigverliesuren)	7%	3%	4%	7%	9%	10%	1
Technische Beschikbaarheid (2): deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden	99%	98%	99%	99%	98%	90%	2
Veiligheid (3):							
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,8%	99,7%	99,6%	99,4%	99,7%	99,7%	3a
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	0,99	99%	99%	95%	100%	95%	3b

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
1. Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2025 was 9% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2024 vanwege hogere productie. Het totale reistijdverlies is met 62 miljoen in 2025 hetzelfde gebleven als in 2024. Het aandeel files door werk in uitvoering is gestegen van 4,5 miljoen naar 5,5 miljoen reistijdverlies in voertuigverliesuren.

2. In heel 2025 was 98% van alle wegen veilig beschikbaar. Deze score is boven de streefwaarde van 90%.
3. Omtrent het voorkomen van verkeersonveilige situaties bestaan indicatoren die aangeven in hoeverre aan veiligheidsnormen wordt voldaan. Deze indicatoren betreffen a) de wegverharding en b) in hoeverre er tijdig wordt gestrooid om wintergladheid te voorkomen.
    - 3a: Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2025 voldeed 99,7% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee wordt weer aan de streefwaarde voldaan. Het scherpstellen van de interne norm voor alleen dichte deklagen en het uitvoeren van meer onderhoud heeft ervoor gezorgd dat de score omhoog is gegaan.
    - 3b: Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2025 afgerond 100% gescoord. In 12420 van de 12481 situaties is er tijdig preventief gestrooid. De score is boven de streefwaarde van 95%.

12.02.04 Vernieuwing
Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor vervanging en renovatie van het hoofdwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Op basis van onderzoek wordt jaarlijks een analyse gemaakt voor welke kunstwerken vervanging of renovatie aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 7 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma op een later moment concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in de bijlage «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht zijn onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

12.03 Ontwikkeling
Motivering
Om een betrouwbaar netwerk te realiseren en de verwachte verkeersgroei te faciliteren, worden infrastructuurprojecten voorbereid en uitgevoerd. Zo wordt bereikt dat de noodzakelijke wegcapaciteit beschikbaar is en komt. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid.

12.03.01 Aanleg
In 2025 heeft IenW de volgende mijlpalen gerealiseerd die betrekking hebben op de aanlegprojecten:

Openstellingen:
– A16 Rotterdam

Start realisatie:
– A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)

Tabel 17 Mijlpalen Aanlegprojecten

Aanleg Mijlpalen Hoofdwegennet		
Mijlpaal		Project
Openstellingen	–	A16 Rotterdam
Start realisatie	–	A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting

- Op 27 oktober 2025 is de A16 Rotterdam geopend, waarmee de bestaande A16 werd verlengd met ruim 11 km snelweg. Dit nieuwste stuk A16 aan de noordrand van Rotterdam verbindt de A16 bij het knooppunt Terbregseplein met de A13 bij knooppunt Zestienhoven en Rotterdam The Hague Airport.
- Eind december 2025 is de contract close geweest van de A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) en daarmee het startsein gegeven voor de realisatie fase.

12.03.01 Aanleg

Tabel 18 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Aanleg Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Kasbudget 2025		Projectbudget 2025			Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	begroting 2025	realisatie 2025	begroting 2025	huidig	verschil	begroting 2025	huidig	
Projecten nationaal								
Nationaal								
Kleine projecten / Afronding projecten	10	4	6.079	6.100	21			1
Programma snelheidsaanpassing	3	0	56	56	0			
Programma aansluitingen	0	0	133	129	– 3			
Quick Wins Wegen	0	0	12	12	0			
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	0	0	1.478	1.476	– 2	2016	2016	
Noordwest-Nederland								
A10 Amsterdam praktijkproef FES	3	0	41	41	0	2018	2018	
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	87	97	833	867	34	2032-2036	2032-2036	2
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	33	76	1.218	1.222	4	2027	2027	
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	0	0	19	19	0	2015	2015	
A2 Holendrecht-Oudenrijn	0	0	1.210	1.210	0	2012	2012	
A9 Badhoevedorp	0	1	292	289	– 3	2017	2017	
N50 Ens-Emmeloord	0	0	19	19	0	2016	2016	
Zuidwest-Nederland								
A15 Papendrecht-Sliedrecht	0	0	22	19	– 3	2021	2021	
A4 Burgerveen - Leiden	0	0	541	541	0	2015	2015	
A4 Delft - Schiedam	0	0	642	642	0	2015	2015	
A4 Vlietland / N14	0	11	16	32	16	2020	2020	3
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	11	0	22	22	0	n.t.b.	n.t.b.	
N61 Hoek-Schoondijke	0	0	111	111	0	2015	2015	
A4/A44 Rijnlandroute	62	0	542	543	1	regio	regio	
Zuid-Nederland								
A27 Houten-Hooipolder	0	0	110	110	0		n.t.b.	

	Kasbudget 2025		Projectbudget 2025			Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	begroting	huidig	verschil	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025	2025	2025			2025		
A2 Passage Maastricht	0	0	686	686	0	2016	2016	
A2 't Vonderen-Kerensheide	60	86	417	424	7	2025-2027	2025-2027	4
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	0	0	260	260	0	2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth	0	0	59	59	0	regio	regio	
Oost-Nederland								
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	61	6	1.316	1.308	– 8	n.t.b.	2031	5
A1 Apeldoorn-Azelo: fase 1 en 2a en 2b	46	15	493	480	– 14	2023-2025	2024	6
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	0	0	29	29	0	2017	2017	
A50 Ewijk - Valburg	0	0	269	269	0	2017	2017	
N35 Combiplan Nijverdal	0	0	319	320	0	2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	7	0	24	25	0	2018	2018	
N35 Zwolle - Wijthmen	0	0	50	49	– 1	2018	2017	
Noord-Nederland								
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	83	82	927	968	40	2025	2024	7
N31 Leeuwarden (De Haak)	0	1	222	222	0	2014	2014	
Overig								
Fileaanpak	0	2	61	70	9			8
Meer kwaliteit Leefomgeving	0	1	152	152	0			
Meer veilig	0	4	169	169	0			
Verzorgingsplaatsen	0	0	25	25	0			
Afrondingen	– 1			1,273	1			
Totaal aanlegprogramma	**465**	**388**	**18.876**	**18.976**	**90**			
Budget realisatie (MF 12.03.01)								
Overprogrammering (-)	– 221	0						

Toelichting

1. Kleine projecten: aanvullend budget voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) als een tegemoetkoming in de meerkosten waar aanbestedende rijksdiensten in infraprojecten mee te maken krijgen door de inzet van schoon en emissieloos materieel (€ 15,6 miljoen). Daarnaast is er aanvullend budget toegekend voor de aankoop van een terrein op verzorgingsplaats De Lucht langs de A59 en het realiseren van parkeerplaatsen voor vrachtverkeer ter plaatse t.b.v. een tekort aan parkeerplaatsen voor zwaar vrachtverkeer langs het rijkswegennet (€ 3 miljoen). Tot slot is er een aanvulling gedaan door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 1,5 miljoen).
2. A10 Knooppunt Nieuwe Meer en Amstel: aanvullend budget t.b.v. kleine aanvullende werkzaamheden voor Schinkelbruggen aan het contract Zuidasdok knooppunt Nieuwe Meer. Hiervoor is een budgetoverheveling noodzakelijk tussen de E&O budgetten van WNN naar budgetplaats knooppunt Nieuwe Meer Amstel (€ 20,1 miljoen). Er een aanvulling gedaan door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 12,6 miljoen). En er is een desaldering van extra ontvangsten vanuit gemeente Amsterdam als gevolg van verontdiepen bodem Schinkelbruggen fase 1 (€ 1 miljoen).
3. A4 Vlietland / N14: er is een tegenvaller op het project omdat in 2025 meerkosten (€ 15,6 miljoen) nodig is voor de verbreding van de A4 Vlietlanden en 50% wordt gerealiseerd van de afsluitbomen (€ 10,8 miljoen). En in 2026 is er benodigd voor de McDonalds mast

(€ 3 miljoen), waarbij is afgesproken dat RWS en Provincie Zuid-Holland ieder 50% daarin bijdragen. Het resterende deel van de meerkosten betreft de bijdrage van een reeds betaalde claim. Tot slot is er een aanvulling door de loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 0,3 miljoen).
4. A2 't Vonderen-Kerensheide: dit betreft de loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 7 miljoen) en bijdragen derden voor Oude Lakerweg (€ 1,1 miljoen).
5. A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15): Overheveling van aanleg naar DBFM en betreft de geschatte opstart- onderhandelingskosten van de DBFM-aannemer. Deze kosten worden uitgegeven op het DBFM-artikel in 2025 (- € 27,2 miljoen). Deels wordt deze verlaging tenietgedaan door de aanvulling van het projectbudget door de loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 19,5 miljoen).
6. A1 Apeldoorn-Azelo: projectbudget is verlaagd (- € 15 miljoen) door een meevaller omdat verwachte risico's niet zijn opgetreden, IBOI hoger is gebleken dan de indexering markt en een stuk scope niet is uitgevoerd, namelijk Ardeweg wordt niet teruggebouwd. Daar tegenover staat aanvulling van het projectbudget door de loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 0,6 miljoen) en desaldering van extra ontvangsten inzake Cleantech Polderweg en Groote Wetering zijn gewijzigd i.v.m. Toevoeging prijsbijstelling en aanpassing Polderweg (€ 0,5 miljoen).
7. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2: tegenvaller door excessieve prijsstijgingen t.b.v. afrekeningen met de aannemer en aansluitend is een afkoop gedaan van het geschil. Verder is er een aanvulling door de loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 2,5 miljoen) en door een desaldering van extra ontvangsten door het later ontvangen van betalingen (€ 0,5 miljoen). Daar tegenover staat een correctie in de ontvangsten als gevolg van een verkeerde inschatting van de ontvangsten in 2023 (€ -1,2 miljoen).
8. Fileaanpak: Aan RWS is opdracht verleend voor fase 1 van de aanpak voor het draaiend houden van de Ringen van Amsterdam. Utrecht. Eindhoven. Rotterdam en Den Haag (€ 9,1 miljoen)

12.03.02 Planning en studies

Tabel 19 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en studies Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget 2025			Planning TB		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting	huidig	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies -projecten	– 1444	– 1.249	195					
Projecten Nationaal								
Beter Benutten	97	85	– 12	nvt	nvt	nvt	nvt	1
Geluidsaneringprogramma – weg	562	580	18	nvt	nvt	nvt	nvt	2
Kosten voorbereiding tol	110	117	7	nvt	nvt	nvt	nvt	
Exploitatie tol	497	565	68	nvt	nvt	nvt	nvt	3
Reservering voor LCC	484	387	– 97	nvt	nvt	nvt	nvt	4
Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata	0	120	120	nvt	nvt	nvt	nvt	5
Snelfietsroutes	46	46	0	nvt	nvt	nvt	nvt	
Voorbereiding vrachtwagenheffing	400	400	0	nvt	nvt	nvt	nvt	
Exploitatie vrachtwagenheffing	474	0	– 474	nvt	nvt	nvt	nvt	6
Investeringsimpuls Verkeersveiligheid	436	443	7	nvt	nvt	nvt	nvt	
Maatregelen Fietsveiligheid	52	47	– 5	nvt	nvt	nvt	nvt	

	Projectbudget 2025			Planning TB		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting	huidig	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	198	287	89	nvt	nvt	nvt	nvt	7
Reservering inzet restbudgetten	0	200	200	nvt	nvt	nvt	nvt	8
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	170	161	– 9	nvt	nvt	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland								
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	480	175	– 305	ntb	ntb	ntb	ntb	9
A12/A27 Ring Utrecht	1773	1802	29	ntb	ntb	ntb	ntb	10
A7/A8 Amsterdam-Hoorn	547	23	– 524	ntb	ntb	ntb	ntb	11
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	149	23	– 126	ntb	ntb	ntb	ntb	12
Noordelijke Randweg Utrecht	28	0	– 28	Regio	Regio	Regio	Regio	13
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	32	0	– 32	Regio	Regio	Regio	Regio	14
Projecten Zuidwest-Nederland								
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	216	216	0	ntb	2028	ntb	2028	
A4 Burgerveen – N14	358	36	– 322	ntb	ntb	ntb	ntb	15
A4 Haaglanden – N14	157	3	– 154	ntb	ntb	ntb	ntb	16
Westerscheldetunnel	151	151	0	nvt	nvt	nvt	nvt	
Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam	0	0	0					
Projecten Zuid-Nederland								
A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught	0	0	0	ntb	ntb	ntb	ntb	
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	5	6	1	2024-2026	2024-2026	2024-2026	2024-2026	
N65 Vught – Haaren	89	171	82	ntb	ntb	ntb	ntb	17
Toegangsweg Maastricht-Aachen Airport	4	0	– 4	ntb	ntb	ntb	ntb	18
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	79	58	– 21	ntb	ntb	ntb	ntb	19
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	588	581	– 7	nvt	nvt	nvt	nvt	
Programma SmartWayZ.nl: ASML De Run	1	0	– 1	nvt	nvt	nvt	nvt	20
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	10	9	– 1	nvt	nvt	nvt	nvt	
SmartWayZ.NL programmaorganisatie	1	0	– 1	nvt	nvt	nvt	nvt	21
Projecten Oost-Nederland								
A1/A30 Barneveld	23	23	0	ntb	ntb	ntb	ntb	
N35 Nijverdal – Wierden	129	129	0	ntb	ntb	ntb	ntb	
N35 Knooppunt Raalte	26	26	0	Regio	Regio	Regio	Regio	
N50 Kampen – Kampen Zuid	17	17	0	ntb	ntb	ntb	ntb	
A28 Amersfoort-Hoogeveen	34	34	0	2026	2028	2026	2028	
A1/A35 Azelo-Buuren	1	0	– 1	ntb	ntb	ntb	ntb	22
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven	0	0		ntb	ntb	ntb	ntb	
Projecten Noord-Nederland								

	Projectbudget 2025			Planning TB		Oplevering/openstelling		Toelichting
	begroting	huidig	Verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Toegangsweg Groningen Airport Eelde	7	14	7	ntb	Regio	ntb	Regio	23
N33 Zuidbroek-Appingedam	200	204	4	ntb	ntb	ntb	ntb	
N33 Appingedam-Eemshaven	5	4	– 1	ntb	ntb	ntb	ntb	
Overige projecten en reserveringen	163	178	15					
Projecten in voorbereiding								
Projecten Nationaal								
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken								
Programma DUMO								
Programma Fiets								
Strategisch plan Verkeersveiligheid								
Afrondingen								
Totaal programma planning en studies	**7.355**	**6.072**	**– 1.283**					
Begroting (MF 12.03.03)								

Toelichting

1. Beter Benutten: het project is afgerond. Het overschot van € 12 miljoen is overgeboekt naar artikel 11.04.
2. Geluidsaneringprogramma -weg: Dit betreft de eindafrekening van de specifieke uitkering voor N65 Vught-Haaren € 94 miljoen conform SiSa verantwoording. Door stikstofproblematiek is het project niet uitgevoerd, derhalve worden de middelen terugontvangen van de provincie. De niet bestede middelen vloeien terug naar de programma's N65 Vught-Haaren (€ 83 miljoen) en Geluidsanering (€ 11 miljoen).
3. Exploitatie tol: Dit betreft de toevoeging van de extrapolatiejaar.
4. Reservering voor LCC: Er is uit de Reservering voor LCC € 117,6 miljoen afgesplitst ten behoeve van de toekomstige beheerkosten van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.
5. Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata: Er is uit de Reservering voor LCC € 117,6 miljoen afgesplitst ten behoeve van de toekomstige beheerkosten van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.
6. Exploitatie vrachtwagenheffing: Dit betreft de terugbetaling aan het MF (de minregel) waar het uit voorgefinancierd was. Dit budget is op het mobiliteitsfonds niet meer nodig, omdat het vanaf juni 2026 via artikel 15 verplicht en betaald gaat worden en direct wordt verrekend met de binnengekomen ontvangsten vanuit de vrachtwagenheffing.
7. Veiligheid Rijks-N-wegen: Aan het budget is € 115 miljoen toegevoegd, volgend uit de Voorjaarsbesluitvorming 2025, als aanvulling van N36 Almelo/Wierden-Ommen. Daarnaast is de opdracht aan Rijkswaterstaat verstrekt voor de realisatie van de maatregelen aan de N18.
8. Reservering inzet restbudgetten: IenW reserveert minimaal € 200 miljoen vanuit de restbudgetten voor het opstarten van het gepauzeerde project A27 Zeewolde-Eemnes (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16).
9. Afromen restbudgetten gepauzeerde projecten: Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten conform de gemaakte afspraken in het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Het betreft de volgende projecten: A1/A28 Knooppunt Hoevelaken,

Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht, A4 Haaglanden - N14, InnovA58 (traject: Annabosch-Galder), A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren.

10. A12/A27 Ring Utrecht: Dit betreft een ophoging door de toegekende loon- en prijsbijstelling.
11. Verlaging WoMo gerelateerde budgetten: Ter dekking van de opgave op het Mobiliteitsfonds worden middelen vanuit vijf hoofdwegenprojecten onttrokken. Een deel van deze middelen is afkomstig uit de € 7,5 miljard van het kabinet Rutte IV voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Het volledige budget wordt bij deze projecten weggehaald, waarbij een deel van de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit resteert en wordt toegevoegd aan de Reservering bereikbaarheid WoMo Hoofdwegennet op artikel 11.3 Reserveringen (€ 357 miljoen) in afwachting van nadere afspraken over de bestemming. Het gaat om de projecten A7/A8 Amsterdam-Hoorn, A4 Burgerveen-N14, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad onder artikel 12.03.02.
12. WoMo-budgetten in afwachting van nadere afspraken over de bestemming A6 Almere Oostvaarders-Lelystad: Ter dekking van de opgave op het Mobiliteitsfonds worden middelen vanuit vijf hoofdwegenprojecten onttrokken. Een deel van deze middelen is afkomstig uit de € 7,5 miljard van het kabinet Rutte IV voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Het volledige budget wordt bij deze projecten weggehaald, waarbij een deel van de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit resteert en wordt toegevoegd aan de Reservering bereikbaarheid WoMo HWN op artikel 11.3 Reserveringen (€ 357 miljoen) in afwachting van nadere afspraken over de bestemming. Het gaat om de projecten A7/A8 Amsterdam-Hoorn, A4 Burgerveen-N14, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad onder 12.03.02.
13. Noordelijke Randweg Utrecht: Afromen restbudgetten gepauzeerde projecten Noordelijke Randweg Utrecht: Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten conform de gemaakte afspraken in het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Het betreft de volgende projecten: A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht, A4 Haaglanden - N14, InnovA58 (traject: Annabosch-Galder), A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren.
14. Stedelijke Bereikbaarheid Almere: De specifieke uitkering is verleend.
15. A4 Burgerveen – N14: Afromen restbudgetten gepauzeerde projecten A4 Burgerveen – N14: Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten conform de gemaakte afspraken in het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Het betreft de volgende projecten: A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht, A4 Haaglanden - N14, InnovA58 (traject: Annabosch-Galder), A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren.
16. A4 Haaglanden – N14: Ter dekking van de opgave op het Mobiliteitsfonds worden middelen vanuit vijf hoofdwegenprojecten onttrokken. Een deel van deze middelen is afkomstig uit de € 7,5 miljard van het kabinet Rutte IV voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Het volledige budget wordt bij deze projecten weggehaald, waarbij een deel van de middelen voor Woningbouw en Mobiliteit resteert en wordt toegevoegd aan de Reservering bereikbaarheid WoMo HWN op artikel 11.3 Reserveringen (€ 357 miljoen) in afwachting van nadere afspraken over de bestemming. Het gaat om de projecten A7/A8 Amsterdam-Hoorn, A4 Burgerveen-N14, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad onder 12.03.02.

17. N65 Vught – Haaren: Dit betreft de eindafrekening van de specifieke uitkering voor N65 Vught-Haaren € 94 miljoen conform SiSa verantwoording. Door stikstofproblematiek is het project niet uitgevoerd, derhalve worden de middelen terugontvangen van de provincie. De niet bestede middelen vloeien terug naar de programma's N65 Vught-Haaren (€ 83 miljoen) en Geluidsanering (€ 11 miljoen).
18. Toegangsweg Maastricht-Aachen Airport: De specifieke uitkering is verleend.
19. Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop: Afromen restbudgetten gepauzeerde projecten A67 Leenderheide-Geldrop: Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten conform de gemaakte afspraken in het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Het betreft de volgende projecten: A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht, A4 Haaglanden - N14, InnovA58 (traject: Annabosch-Galder), A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren.
20. Programma SmartWayZ.nl: ASML De Run: Dit betreft een uitgave voor de SPUK voor ASML De Run (SmartwayZ) in het kader van betere bereikbaarheid bedrijventerrein ASML De Run.
21. SmartWayZ.NL programmaorganisatie: Dit betreft een uitgave voor de programmakosten (SmartwayZ)
22. A1/A35 Azelo-Buuren: Afromen restbudgetten gepauzeerde projecten A1/A35 Azelo-Buuren: Het Rijksbudget wordt afgeroomd als gevolg van het besluit rond de inzet van de restbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten conform de gemaakte afspraken in het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Het betreft de volgende projecten: A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht, A4 Haaglanden - N14, InnovA58 (traject: Annabosch-Galder), A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld en A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren.
23. Toegangsweg Groningen Airport Eelde: Dit betreft een aanvulling voor Amendement 36200-A-54 om budget beschikbaar te stellen.

12.03.03 Optimalisering gebruik
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van infrastructuur op de weg bevorderen. Voorbeelden zijn intelligent verkeersmanagement, informatie over werk in uitvoering en beperkte infrastructurele aanpassing van weginfrastructuur.

Producten

Tabel 20 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03: Optimalisering Gebruik (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget 2025			Toelichting
Projectomschrijving	**begroting 2025**	**huidig**	**verschil**	
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit	32	32	0	
Schoon Emissieloos Bouwen	232	187	– 45	1
Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam Gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur	126	152	26	2
Reservering kleine maatregelen	0	280	280	3
Ringen draaiende houden WoMo				
Noordwest-Nederland				
Maatregelenpakket regio Amersfoort	0	50	50	4
Ringen draaiende houden WoMo	220	133	– 87	5
Zuidwest-Nederland				

	Projectbudget 2025			Toelichting
A4/N211 Harnaschknoop	0	35	35	6
Maatregelenpaket A15 Papendrecht-Gorinchem	0	16	16	7
Maatregelenpakket A4 Haaglanden-N14	0	16	16	8
Ringen draaiende houden WoMo	55	0	– 55	9
Zuid-Nederland				
Reservering VDL	5	5	0	
Ringen draaiende houden WoMo	55	21	– 34	10
Quickwins A2 Deil-Vught	14	14	0	
Maatregelenpakket A2 Deil-Vught	0	54	54	11
Maatregelenpakket A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg	0	23	23	12
Totaal Optimalisering gebruik	**739**	**1.018**	**279**	
Begroting (MF 12.03.03)	**739**	**1.018**	**279**	

Toelichting

1. Schoon Emissieloos Bouwen: Dit betreft de uitgaven ten behoeve van stikstof via de SPUK Schoon Emissieloos Bouwen conform afspraak en convenanten.
2. Slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur: Dit betreft het corrigeren van de kasschuif van vorig jaar die per abuis was doorgevoerd € 36 miljoen. Daarnaast hebben de BTW afdracht aan het BTW-compensatiefonds (€ 3,4 miljoen) en overboekingen naar HXII voor de uitveoringskosten (€ 4,1 miljoen) plaatsgevonden.
3. Reservering kleinere maatregelen: IenW reserveert € 280 miljoen vanuit de restbudgetten voor kleine maatregelen gericht op het verbeteren van de weginfrastructuur of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Vanuit deze middelen is via het amendement Veltman en Olger van Dijk (Kamerstuk 36 600 A nr. 21) reeds € 10 miljoen vrijgemaakt 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.
4. Bestemming gehonoreerd regiovoorstel uit afroming restbudgetten: IenW reserveert € 206 miljoen voor gehonoreerde regiovoorstellen rond alternatieve/mitigerende maatregelen(pakketten) (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Te weten: A1/A30 Verbindingsboog (zie artikel 12.03.02), A4/N211 Harnaschknoop en Maatregelenpakketten voor A4 Haaglanden-N14, A15 Papendrecht-Gorinchem, Amersfoort (Knooppunt Hoevelaken), A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg respectievelijk A2 Deil-Vught.
5. Ringen draaiende houden: Het regionaal ingestoken programma is omgezet naar vier werksporen en overgeboekt van de landsdelen Noordwest-Nederland en Zuidwest-Nederland naar Nationaal. Dit is conform de afspraken uit het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A nr. 16). Daarnaast zijn vanuit dit programma deels middelen overgeboekt naar RWS ten behoeve van een structurele verhoging van het aantal weginspecteurs.
6. Bestemming gehonoreerd regiovoorstel uit afroming restbudgetten: IenW reserveert € 206 miljoen voor gehonoreerde regiovoorstellen rond alternatieve/mitigerende maatregelen(pakketten) (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Te weten: A1/A30 Verbindingsboog (zie artikel 12.03.02), A4/N211 Harnaschknoop en Maatregelenpakketten voor A4 Haaglanden-N14, A15 Papendrecht-Gorinchem, Amersfoort (Knooppunt Hoevelaken), A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg respectievelijk A2 Deil-Vught.
7. Bestemming gehonoreerd regiovoorstel uit afroming restbudgetten: IenW reserveert € 206 miljoen voor gehonoreerde regiovoorstellen rond alternatieve/mitigerende maatregelen(pakketten) (Kamerstuk 36 600 A,

nr. 16). Te weten: A1/A30 Verbindingsboog (zie artikel 12.03.02), A4/N211 Harnaschknoop en Maatregelenpakketten voor A4 Haaglanden-N14, A15 Papendrecht-Gorinchem, Amersfoort (Knooppunt Hoevelaken), A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg respectievelijk A2 Deil-Vught.

8. Bestemming gehonoreerd regiovoorstel uit afroming restbudgetten: IenW reserveert € 206 miljoen voor gehonoreerde regiovoorstellen rond alternatieve/mitigerende maatregelen(pakketten) (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Te weten: A1/A30 Verbindingsboog (zie artikel 12.03.02), A4/N211 Harnaschknoop en Maatregelenpakketten voor A4 Haaglanden-N14, A15 Papendrecht-Gorinchem, Amersfoort (Knooppunt Hoevelaken), A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg respectievelijk A2 Deil-Vught.
9. Ringen draaiende houden: Het regionaal ingestoken programma is omgezet naar vier werksporen en overgeboekt van de landsdelen Noordwest-Nederland en Zuidwest-Nederland naar Nationaal. Dit is conform de afspraken uit het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A nr. 16). Daarnaast zijn vanuit dit programma deels middelen overgeboekt naar RWS ten behoeve van een structurele verhoging van het aantal weginspecteurs.
10. Ringen draaiende houden: Het regionaal ingestoken programma is omgezet naar vier werksporen en overgeboekt van de landsdelen Noordwest-Nederland en Zuidwest-Nederland naar Nationaal. Dit is conform de afspraken uit het BO-MIRT najaar 2024 (Kamerstuk 36 600 A nr. 16). Daarnaast zijn vanuit dit programma deels middelen overgeboekt naar RWS ten behoeve van een structurele verhoging van het aantal weginspecteurs.
11. Bestemming gehonoreerd regiovoorstel uit afroming restbudgetten: IenW reserveert € 206 miljoen voor gehonoreerde regiovoorstellen rond alternatieve/mitigerende maatregelen(pakketten) (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Te weten: A1/A30 Verbindingsboog (zie artikel 12.03.02), A4/N211 Harnaschknoop en Maatregelenpakketten voor A4 Haaglanden-N14, A15 Papendrecht-Gorinchem, Amersfoort (Knooppunt Hoevelaken), A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg respectievelijk A2 Deil-Vught.
12. Bestemming gehonoreerd regiovoorstel uit afroming restbudgetten: IenW reserveert € 206 miljoen voor gehonoreerde regiovoorstellen rond alternatieve/mitigerende maatregelen(pakketten) (Kamerstuk 36 600 A, nr. 16). Te weten: A1/A30 Verbindingsboog (zie artikel 12.03.02), A4/N211 Harnaschknoop en Maatregelenpakketten voor A4 Haaglanden-N14, A15 Papendrecht-Gorinchem, Amersfoort (Knooppunt Hoevelaken), A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg respectievelijk A2 Deil-Vught.

12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS
Motivering
Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) aan een private opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na openstelling van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financierders op de opdrachtnemer om de afgesproken

prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zeker stellen. In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding) als sprake is van de uitbreiding van een bestaande weg die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor het wegverkeer. Bij openstelling van de weg wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbtreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden opgelegd.

De verplichting aan de DBFM-opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten geraamd worden op het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten
Bij de projecten N18 Varsseveld-Enschede, N33 Assen-Zuidbroek, 2e Coentunnel, A12 Lunetten-Veenendaal, A12 Veenendaal-Ede-Grijsoord, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A1/A6 Diemen- Almere-Havendreef, A27/A1 Utrecht Noord-Eemnes-Bunschoten, A6 Almere, A9 Holendrecht-Diemen (Gaasperdammerweg) en A24 Blankenburgverbinding hier wordt conform de contract afspraken, onder voorbehoud van volledige beschikbaarheid de volledige beschikbaarheidvergoeding betaald. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

De projecten A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A12-A15 Ressen-Oudenbroeken (ViA15) verkeren in de bouwfase en kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na openstelling betaald. Op het zelfde artikel is het project A27 Houten-Hooipolder (een combinatie van DC-project/DBM-project) in de bouwfase.

Tabel 21 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Kasbudget 2025		Projectbudget 2025			Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	Begroting 2025	Realisatie	Begroting 2025	huidig	verschil	begroting 2025	huidig	
Noordwest-Nederland								
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6)	64	65	1.932	1.950	18	2019	2019	1
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere)	17	18	405	409	5	2019	2019	2
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	51	49	1.218	1.229	11	2020	2020	3
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht	82	64	1.473	1.510	38	2027	2029	4
A10 Tweede Coentunnel	60	61	2.265	2.279	13	2013	2013	5
A12 Lunetten-Veenendaal	28	29	729	733	4	2012	2012	
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	16	15	378	383	5	2019	2019	

	Kasbudget 2025		Projectbudget 2025			Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	Begroting 2025	Realisatie	Begroting 2025	huidig	verschil	begroting 2025	huidig	
Aflossing tunnels	30	28	965	966	2			
Zuidwest-Nederland								
A15 Maasvlakte-Vaanplein	76	74	2.385	2.466	81	2015	2015	6
A16 Rotterdam	136	115	1.979	2.004	25	2025	2025	7
A24 Blankenburgtunnelverbinding	104	115	2.120	2.139	19	2024	2024	8
Zuid-Nederland								
A27 Houten - Hooipolder	357	232	2.516	2.889	373	2029-2031	2029-2031	9
A59 Rosmalen-Geffen	0	0	271	271	0	2005	2005	
Oost-Nederland								
A12 Ede-Grijsoord	10	10	172	174	1	2016	2016	
N18 Varsseveld-Enschede	11	12	332	335	3	2018	2018	
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	0	57	572	607	34	nvt	2029-2031	10
Noord-Nederland								
N31 Leeuwarden-Drachten	0	0	170	164	– 6	2007	2007	11
N33 Assen-Zuidbroek	15	16	368	371	3	2014	2014	
Tolgefinancierd								
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	1	0	580	599	19			12
Afrondingen				– 2	– 2			
Totaal uitvoeringsprogramma	**1.058**	**959**	**20.829**	**21.476**	**647**			
Begroting (MF 12.04)	**1.058**	**959**	**20.829**	**21.476**	**647**			

Toelichting

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A1/A6): dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 18 miljoen).
2. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A6 Almere): dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 5 miljoen).
3. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Gaasperdam-merweg): dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 11 miljoen).
4. A1/A6/A9 SAA Badhoevedorp-Holendrecht: aanvullend budget toegevoegd vanwege het effect van de excessieve prijsstijgingen op de A9 Badhoevedorp-Holendrecht (BaHo) (€ 7 miljoen) en extra budget voor de aansluiting A9/A4 omlegging Badhoevedorp-A9 BaHo (€2,8 miljoen). Desaldering van hogere ontvangsten (€ 4,9 miljoen) betreft het indexering deel (over de periode t/m 2021) van de financiële bijdrage van ruim € 22 miljoen die gemeente Amsterdam moet leveren volgens de bestuurs- en uitvoeringsovereenkomst en op het moment dat het tunneldak van de Gaasperdammertunnel ter beschikking wordt gesteld. Ook is er een aanvulling als gevolg van de loon- en prijsbij-stelling van 2025 (€ 22,1 miljoen).
5. A10 Tweede Coentunnel: dit betreft een aanvulling door loon- en prijsbij-stelling 2025 (€ 13 miljoen).
6. A15 Maasvlakte-Vaanplein: door de inwerkingtreding van de Invoe-ringswet Geluidsproductieplafonds moet op de A15 Maasvlakte Vaan (MaVa) vaker en stiller asfalt worden aangebracht. Tussen de aannemerscombinatie en RWS is een geschil ontstaan over de dekking van de kosten hiervan. De overeengekomen schikking leidt tot een onvermijdelijke tegenvaller. Aanvullend budget t.b.v. het afwikkelen van restpunten uit de aanlegfase (€ 20,4 miljoen.) en betreft aanleg calamiteitenweg. Daarnaast een overheveling vanuit

baten-lasten stelsel programmeringsbudget naar MaVa DBFM t.b.v. het aanbrengen aanvaarbescherming Botlekbrug (€ 6,2 miljoen), herstel brandblusleiding A15 (€ 3,6 miljoen) en Ready-to-operate Suurhoffbrug (€ 0,6 miljoen). Tot slot is er aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 12,1 miljoen) en desaldering van hogere ontvangsten door de verkoop van A-terrein Hartelmond (€ 1 miljoen) en Vast Onderhoud Machine Centreer Inrichting (MCI) en Brug Centreer Inrichting (BCI) (€ 0,6 miljoen).

7. A16 Rotterdam: dit betreft hoofdzakelijk aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 19,5 miljoen) en desaldering van hogere ontvangsten als gevolg van indexering van ontvangsten waarbij in het budget onvoldoende rekening mee is gehouden (€ 1,6 miljoen).
8. A24 Blankenburgtunnelverbinding: dit betreft aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 21,5 miljoen). De verhoging wordt deels teniet gedaan door lagere ontvangsten als gevolg van een herberekening in de ontvangsten van gemeente Vlaardingen en betreft sanering van het westelijk deel van het Oeverbos.
9. A27 Houten - Hooipolder: aanvullend budget toegevoegd vanwege het effect van de excessieve prijsstijgingen (€ 329,2 miljoen). Ook betreft het aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 39,9 miljoen) en desaldering van hogere ontvangsten (€ 2,9 miljoen) met name als gevolg van ruilovereenkomsten vanuit vastgoed en een bijdrage gemeente Gorinchem voor het dossier Bikker en indexatie Groote Haar en Kunstwerk Groeneweg.
10. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15): overheveling van aanleg naar DBFM en betreft de kosten vooronderhandeling met de DBFM aannemer en geschatte opstartkosten van de DBFM aannemer. Deze kosten worden uitgegeven op het DBFM-artikel in 2025 (€ 27,2 miljoen). Daarnaast nog een aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 7,2 miljoen)
11. N31 Leeuwarden-Drachten: het project is afgerond (eind 2023 decharge verleend) en het restbudget kan worden afgeboekt als meevaller (-€ 6 miljoen).
12. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) tolbudget: aanvulling door loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 19 miljoen).

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan exploitatie, onderhoud, vernieuwing, aanleg en DBFM, en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT-systemen, het inspecteren van het areaal en de ontwikkeling van kennis en innovatie. Er is gekozen voor centrale uitvoering met het oog op enerzijds uniformiteit in werkwijze en anderzijds kostenbesparing.

Voor een uitgebreide toelichting op de ontvangsten zie de Financiële toelichting onder tabel 10.

12.09 Ontvangsten
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden aan de producten op het gebied van Rijkswegen, die rechtstreeks aan IenW worden betaald, verantwoord.

Tabel 22 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)				
Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Toelichting
Bijdragen van derden	11,8	126,0	114,2	1
Geraamde inkomsten tol	112,5	25,5	– 87	2
Totaal Ontvangsten (MF 12.09)	**124,3**	**151,5**	**27,2**	

Toelichting

De ontvangsten zijn € 27,2 miljoen hoger dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door

1. Op bijdragen van derden zijn er hogere ontvangsten (€ 114,2 miljoen) en hoofdzakelijk veroorzaakt door:
   - N65 Vught-Haaren (€ 94,3 miljoen): conform SiSa-verantwoording vindt er een eindafrekening van de specifieke uitkering voor de N65 Vught-Haaren plaats.
2. Programma Tijdelijke Tol (€ 12,4 miljoen): De hogere ontvangsten komt door de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor het programma tijdelijke tol. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programmabudget op het Mobiliteitsfonds en zijn beschikbaar voor het programa.
3. Ontvangsten Veilige N-wegen (€ 4,5 miljoen) en A13/A16 Rotterdam (€ 0,9 miljoen).
4. Programma Vrachtwagenheffing (€ 3,8 miljoen): De hogere ontvangsten komt door de eindafrekening van de RDW en het CJIB voor het programma vrachtwagenheffing. De niet-bestede middelen worden teruggeboekt naar het programma.
5. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) (- € 6,4 miljoen): lagere ontvangsten doordat Dijkversterking Rijndijk en bijdrage Stichting Fonds Rijn- en vaarwegen(€ 6,4 miljoen) zijn verschoven naar 2027 vanwege vertraging uitspraak Raad van State omtrent het onherroepelijk tracébesluit.
6. A24 Blankenbrugverbinding (€ 2,2 miljoen) hogere ontvangsten door meevaller bij het afronden van het project kwamen verschillende overeenkomsten naar boven waarvoor nog betaling aan het project/ Rijkswaterstaat door derden (o.a. Gemeente Vlaardingen) gedaan moesten worden welke niet eerder waren begroot. Daarnaast zijn er extra ontvangsten (€ 0,8 miljoen) inzake de betaling door Provincie Zuid-Holland m.b.t. het Oeverbos en doorbelasting aan de opdrachtnemer voor kostenuitgevoerde werkzaamheden in het kader van het verleggen van kabels en leidingen, welke betaald zijn door het project.
7. A15 Maasvlakte Vaan (€ 1,4 miljoen): extra ontvangsten voor de verkoop van A-terrein Hartelmond en Vast Onderhoud Machine Centreer Inrichting (MCI) en Brug Centreer Inrichting (BCI).
8. A13/A16 Rotterdam (€ 0,9 miljoen): Hogere ontvangsten als gevolg van indexering van ontvangsten waarbij in het budget onvoldoende rekening mee is gehouden.
9. Ontvangsten tol (- € 87 miljoen):
   Vooruitlopend op de start van de tolheffing op de A24 zijn de afgelopen jaren meerdere keren ramingen opgesteld met de verwachte ontvangsten uit tol. Het betrof indicatieve ramingen met veel onzekerheid. Zowel het verwachte gebruik van de A24 als het betaalgedrag van weggebruikers was onzeker.
   De tolheffing op de A24 is eind 2024 gestart. 2025 was dus het eerste volledig jaar met tolheffing. In totaal heeft in 2025 de tolheffing € 25,5 miljoen aan opbrengsten gerealiseerd. Dit is minder dan

oorspronkelijk geraamd werd. Dit is allereerst het gevolg van een lager gebruik van de A24 dan vooraf verwacht. Daarnaast zijn gebruikers snel gewend aan de tolheffing, resulterend in meer gebruikers die hun ritten tijdig betaald hebben dan verwacht. Dit is een positieve ontwikkeling, met als gevolg dat er minder boetes zijn opgelegd, resulterend in minder ontvangsten uit handhaving van de tolplicht dan vooraf verwacht. Het afgelopen jaar is de Kamer hierover in de suppletoire begroting en in Najaarsnota over geïnformeerd.

4.3 Artikel 13 Spoorwegen

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII over 2025 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 23 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 13 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**2.441.760**	**2.901.449**	**3.421.619**	**3.439.066**	**2.935.927**	**2.307.036**	**628.891**	1
Uitgaven	**2.156.463**	**2.543.680**	**2.662.611**	**3.170.623**	**3.211.911**	**2.742.066**	**469.845**	
Waarvan juridisch verplicht								
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	**1.595.770**	**1.945.955**	**2.022.887**	**2.570.447**	**2.561.513**	**2.246.247**	**315.266**	2
13.03 Ontwikkeling	**370.295**	**401.363**	**425.832**	**360.532**	**422.166**	**279.771**	**142.395**	3
13.03.01 Aanleg personenvervoer	331.281	262.400	299.335	277.285	341.192	193.850	147.342	
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	12.499	96.396	67.456	41.615	18.756	19.004	– 248	
13.03.03 Optimalisering gebruik			3.536	778	789	173	616	
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	24.273	39.813	33.989	36.925	54.579	39.313	15.266	
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	2.242	2.591	21.516	3.929	6.850	27.431	– 20.581	
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	**190.398**	**196.362**	**213.892**	**239.644**	**228.232**	**216.048**	**12.184**	4
13.07 Rente en aflossing	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
13.09 Ontvangsten	**187.656**	**231.933**	**368.900**	**207.722**	**210.899**	**303.115**	**– 92.216**	5

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Op de verplichtingen is € 628,9 miljoen meer gerealiseerd dan begroot. De hogere verplichtingen worden onder andere veroorzaakt door:
   - Het verhogen van het verplichtingenkader in 2025 met € 500 miljoen als gevolg van verplichtingenschuiven. De aard van de verplichtingenschuiven hangt vaak samen met de actualisatie van de programma's. Die zijn nader toegelicht onder de uitgaven.
   - De technische verwerking van het positief saldo over 2024 (€ 121 miljoen). Dit betekent dat het verplichtingenbudget via het saldo van 2024 naar 2025 is geschoven. Het positief saldo over 2025 is € 686,7 miljoen, dat betekent dat dit bedrag uit 2025 doorschuift naar 2026. De saldomutaties zijn nader toegelicht onder de uitgaven.
   - Er is voor € 717 miljoen overgeboekt vanuit andere artikelen binnen IenW. In 2025 is 207 miljoen toegevoegd aan dit artikel voor tekorten op de instandhoudingsbudgetten (EOV). Tevens is er voor

€ 383,8 miljoen prijsindexatie op EOV en € 94,7 miljoen op aanlegprojecten toegevoegd in 2025. Er is € 14,8 miljoen euro overgeboekt uit de programma's ERTMS en PHS op artikel 17 naar EOV ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden. Tot slot is er € 13 miljoen uit de reservering overgeboekt ten behoeve van de Verkenning Oude Lijn. Het resterende verschil ter hoogte van € 3,7 miljoen wordt verklaard door diverse kleinere mutaties.
    - Ook wordt er per saldo € 49 miljoen overgeboekt naar HXII. De grootste posten betreffen de middelen voor Decentraal Spoor € 20,9 miljoen, € 14,7 miljoen voor OV-betalen NS en € 8,6 miljoen ten behoeve van toegankelijkheid in het OV. Het resterende verschil ter hoogte van € 4,8 miljoen wordt verklaard door diverse kleinere mutaties.
    - Het resterende verschil wordt veroorzaakt door diverse kleinere mutaties (- € 71,4 miljoen).
2. De hogere kasrealisatie van € 315,3 miljoen wordt toegelicht in tabel 24 van de specifieke toelichting bij artikel 13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing;
3. De hogere realisatie van € 142,4 miljoen wordt veroorzaakt door mutaties op de verschillende projecten op het programma realisatie personen- en goederenvervoer, alsmede planuitwerking personen- en goederenvervoer. Voor een toelichting op deze verschillen (per project) wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen bij dit artikelonderdeel van 13.03;
4. De hogere realisatie geïntegreerde contractvormen/PPS is € 12,2 miljoen. Voor een toelichting op dit verschil wordt verwezen naar de specifieke toelichting bij dit artikelonderdeel 13.04;
5. De ontvangsten zijn € 92,2 miljoen lager dan begroot. Het verschil wordt toegelicht in paragraaf 13.09 Ontvangsten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

13.02 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing
Motivering
Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie ProRail via de beheerconcessie belast met het beheer en onderhoud van de landelijke spoorweginfrastructuur. De subsidie die aan ProRail wordt verleend voor instandhouding van de landelijke spoorweginfrastructuur wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds en de Subsidieregeling taakuitoefening beheerders van de HSWI. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur.

Het kabinet-Schoof heeft in het najaar van 2024 het basiskwaliteitsniveau spoor (BKN spoor) definitief vastgesteld en de dekkingsopgave bij de Ontwerpbegroting 2025 ingevuld (Kamerstuk 29984, nr. 1213). ProRail is in 2025 met de voorbereiding van de implementatie van het BKN spoor gestart. Het BKN spoor is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd.

De aansturing van ProRail vindt door het ministerie van IenW plaats door een gecombineerde prestatiesturing op basis van de beheerconcessie en een financiële sturing via de subsidieverlening voor de instandhouding

van het spoor. Indien er een aanleiding is kan er gedeeltelijk worden overgegaan op inputsturing door middel van (verbeter-)programma's onder de concessie.

In bijlage 2 'Instandhouding' van dit jaarverslag wordt ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW.

Subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing
In tabel 24 zijn de mutaties tussen begroting en realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over het verloop van de budgetten gedurende het jaar 2025.

Tabel 24 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (bedragen x € 1 miljoen)	
Vastgestelde begroting 2025	2.246
Verwerking van het saldo 2024	98
Loon- en prijsbijstelling 2025	71
Afrekening Prorail 2024	35
Prijsstijging instandhouding spoor 2025	384
Overboeking naar HXII: voor Spoorgoederenvervoer tbv kosten voor het tijdelijk opstellen en rangeren van goederenvervoer en compensatievergoeding voor de kosetn OV betalen NS	– 21
Corr. Toevoeging reservering Ontwerpfout HSL-Viad. Deze hoort thuis op 13.04 en niet op 13.02	– 100
Corr. toevoeging reservering spoorschaafschade. Deze hoort thuis op 13.04. en niet op 13.02	– 6
Kasschuif naar aanleiding van actuele meerjarenplanning 2025 Prorail.	– 160
overboeking onderhoudskosten van 13.04 HSL. Een deel van de onderhoudskosten worden verantwoord op 13.02	10
overboeking aanleg naar EOV, om de onderhoudskosten van diverse reguliere aanlegprojecten te dekken	2
Overige mutaties	3
Realisatie 2025	**2.562**

Uitgesteld en achterstallig onderhoud
De toestand van het spoorareaal wordt jaarlijks gemonitord via de rapportage 'Staat van de infrastructuur'. In de rapportage Staat van de infrastructuur 2024 concludeert ProRail dat de technische staat van de infrastructuur over 2024, net als in 2021-2023, ruim voldoende is (Kamerstuk 36800-A, nr. 9). Dankzij de huidige onderhouds- en vervangingsregimes blijft de infrastructuur op een stabiel niveau. De afgelopen jaren is de productie bij ProRail verhoogd, in lijn met de toenemende instandhoudingsopgave. De gemiddelde resterende levensduur van assets neemt volgens de rapportage nog af. Deze veroudering past binnen het onderhoudsregime waarbij assets pas rond het einde van hun levensduur worden vervangen. De afname van de gemiddelde restlevensduur laat zien dat steeds meer assets die fase naderen en dat de vervangingsopgave de komende jaren onverminderd hoog blijft.

Er zijn geen achterstanden bij de instandhouding van de Nederlandse spoorweginfrastructuur, op de Havenspoorlijn na. 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.

13.03 Ontwikkeling Spoor

Motivering

IenW is verantwoordelijk voor de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wordt in belangrijke mate gefinancierd met middelen uit de Rijksbegroting. Op dit artikelonderdeel worden alle uitgaven verantwoord die noodzakelijk zijn voor:

- door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- door IenW uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen;
- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten Producten.

13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Realisatieprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Projecten Nationaal								
Maatregelenpakket HSL Zuid	4	26	22	174	347	divers		1
Benutten Betrouwbaarheid & Capaciteit			0					
Geluidsanering Spoorwegen (MJPG)	38	42	4	624	631	divers		2
Programma Behandelen en Opstellen	20	35	15	175	193	divers		3
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	1	1	0	29	30	divers		
Verbeteraanpak stations	1	0	– 1	12	12	divers		
Spoorcapaciteit 2030	38	31	– 7	884	870	divers		4
Innovatieprogramma Spoortrillingen	7	6	– 1	23	23	divers		
Regionale knelpunten	4	10	6	17	17	divers		5
Stations en stationsaanpassingen								
Kleine stations	7	0	– 7	13	13	divers		6
Toegankelijkheid stations	12	12	0	526	528	divers		
Overige projecten/ lijndelen etc.								
Programma ATB-Vv	6	0	– 6	81	82	divers		7
Fietsparkeren bij stations	26	19	– 7	457	460	divers		8
Kleine projecten personenvervoer	37	5	– 32	232	221	divers		9
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	5	3	– 2	33	29	divers		
Programma Overwegen	59	33	– 26	950	946	divers		10
Programma aanpak suïcidepreventie	3	2	– 1	22	22	2021/2026		
Programma kleine functiewijzigingen	15	13	– 2	399	401	divers		
Maaslijn	51	27	– 24	226	230	divers		11
Schoon en Emissieloos Bouwen	21	1	– 20	87	89	divers		12
Projecten Noordwest-Nederland								
Stations en Stationsaanpassingen								
Amsterdam CS Cuypershal	1	0	– 1	28	29	divers		

Realisatieprogramma Personenvervoer (13.03.01)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS	4	7	3	22	22	divers		
Projecten Zuidwest-Nederland								
Programma Wind in de Zeilen	1	1	0	10	10	divers		
Stations en Stationsaanpassingen								
Emplacement Den Haag centraal	36	28	– 8	120	119	2023/2026		13
Projecten Oost Nederland								
Traject Oost	10	12	2	223	224	divers		
Regionale lijnen	0	0	0	17	17	2017/2021		
Spoorzone Ede Oost	5	5	0	49	49	divers		
Projecten Noord Nederland								
Sporendriehoek Noord-Nederland	1	1	0	146	146	divers		
Afrondingen	0	– 1	– 1		1			
Totaal ProRail projecten								
Totaal overige (niet ProRail) projecten								
Totaal uitvoeringsprogramma	413	319	– 94	5.579	5.761			
Planning- en studieuitgaven binnen aanlegprogramma	– 15	– 15	0	– 221	– 204			
Afrekening voorschotten		21	21	248	297			
Programma Aanleg	398	325	– 73	5.606	5.854			
Aanleg uitgaven binnen planning en studies	8	16	8	75	90			
Aanleg uitgaven binnen MF11			0	1	1			
Budget Aanleg (MF 13.03.01)	406	341	– 65	5.682	5.945			
Overprogrammering (-)	– 227	– 5	222					

Toelichting

Jaarlijks wordt er door ProRail bekeken bij welke projecten het verantwoord is om op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachte kosten en het risicodossier (toereikendheid post onvoorzien) niet-benodigd budget in te leveren.

1. **Maatregelenpakket HSL Zuid:** Als gevolg van constructiefouten in tien viaducten op de noordsectie van de HSL zijn er snelheidsbeperkingen van kracht. Om de snelheid weer te kunnen verhogen zijn maatregelen nodig en moeten de geconstateerde constructiefouten in de tien viaducten (tussen Hoofddorp en Tunnel Groene Hart) worden hersteld. Bij een van de tien viaducten, viaduct Zuidweg bij Rijpwetering, speelt naast de constructiefout in het viaduct ook zettingenproblematiek. Om dit op te lossen worden ook hiervoor maatregelen uitgevoerd.
   De financiering van deze werkzaamheden was deels geraamd binnen artikelonderdeel 13.04 op het MF. Omdat de werkzaamheden worden uitgevoerd door ProRail via de MIRT-systematiek is de hiervoor gereserveerde € 70 miljoen overgeboekt naar MF 13.03. Tevens is, naar aanleiding van een eerste inschatting van de hiermee gemoeide kosten, het projectbudget vooralsnog opgehoogd met € 100 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte. Omdat de uitgaven met betrekking tot bovenstaande deels al vanaf 2025 worden gerealiseerd, is de realisatie hoger dan bij de begroting 2025 was geprognosticeerd.

2. **Geluidsanering Spoorwegen:** In verband met de toekomstige EOV-kosten van onlangs beschikte projecten is € 1,5 miljoen overgeboekt naar het Programma EOV (MF 13.02). De hogere realisatie is het gevolg van een nieuwe verwerkingsmethode van gevelisolatieprojecten door Rijkswaterstaat.
3. **Programma Behandelen en Opstellen:** Het projectbudget is 17,3 miljoen hoger dan begroot:
    - Om de TEN-T-corridor tussen de Rotterdamse haven en Bad Bentheim beter geschikt te maken voor goederentreinen van 740 meter lang wordt een goederenwachtspoor (GWS) van 740 meter gerealiseerd bij Rotterdam Noord. Aangezien het programma Behandelen & Opstellen (B&O) reeds werkzaamheden heeft gepland op dit emplacement, wordt de B&O-scope uitgebreid met het realiseren van het GWS. Het hiervoor benodigde budget ad € 15,9 miljoen is toegevoegd vanuit het programmabudget 740 meter (MF 13.03.05).
    - Besloten is een deel van de binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 opgenomen scope TEV maatregelen Emplacement Rotterdam Noord Goederen uit te voeren binnen het programma B&O. De hiervoor benodigde middelen ad € 2,7 miljoen zijn om die reden eveneens overgeboekt en toegevoegd aan dit programma.
    - In verband met de toekomstige EOV-kosten van onlangs beschikte projecten is € 4 miljoen overgeboekt naar het Programma EOV (MF 13.02).
    - Het resterend verschil wordt veroorzaakt door prijsindexatie.
4. **Spoorcapaciteit 2030:** Het projectbudget is verlaagd met € 14 miljoen euro:
    - In verband met de toekomstige EOV-kosten van onlangs beschikte projecten is € 22,3 miljoen overgeboekt naar het Programma EOV (MF 13.02).
    - Besloten is om de scope TEV-maatregelen Emplacement Rotterdam Noord Goederen uit te voeren binnen het programma B&O. De hiervoor benodigde middelen ad € 2,7 miljoen zijn om die reden overgeboekt naar dit programma.
    - Er wordt € 0,5 miljoen ter beschikking gesteld aan de beheerder van de HSL (Infraspeed) en is benodigd voor werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd voor het oplossen van de geluidsoverschrijdingen op de HSL als gevolg van de introductie van de frequentie-verhogingen op de HSL t/m 2025.
    - Daarnaast wordt de planstudie Baanstabiliteit Delft-Schiedam in verband met tijdige voortgang van de werkzaamheden in relatie tot PHS uitgevoerd binnen de lopende PHS-planstudie en zijn de hiervoor benodigde middelen ad € 1,9 miljoen overgeboekt naar het PHS programma.
    - Het overige verschil wordt veroorzaakt door prijsindexatie.
5. **Regionale knelpunten:** Voor het deelproject Zwolle-Nijverdal was het de verwachting dat de oplevering in 2026 zou plaatsvinden. In 2025 is echter nog een Treinvrije periode (TVP) toegekend die succesvol is verlopen. Hierdoor is de indienststelling een jaar eerder dan gepland gerealiseerd en zijn de voor 2026 geplande uitgaven eveneens al in 2025 gerealiseerd.
6. **Kleine Stations:** De subsidieaanvraag door de regio is in 2025 niet binnengekomen. De verwachting is dat deze aanvraag en de bijbehorende betaling later alsnog binnen zullen komen.
7. **Programma Automatische Trein Beïnvloeding -Verbeterde versie (ATB-Vv):** Voor 2025 waren uitgaven gepland voor het deelprogramma Upgraden S(top)-Borden.

Er is echter besloten dit budget in te zetten voor een nader uit te werken maatregelenpakket binnen het programma op grond van de Beleidsagenda Spoorveiligheid. Het budget wordt verschoven naar latere jaren en blijft daarmee beschikbaar binnen het programma.

8. **Fietsparkeren bij stations:** De lagere realisatie in 2025 wordt veroorzaakt doordat een deel van de geplande scope en bijbehorende uitgaven is overgeboekt naar PHS Amsterdam, het aanbestedingstraject Station Amsterdam Sloterdijk vertraging heeft opgelopen en de prognoses zijn geactualiseerd met betrekking tot de start en oplevering van stallingen.
9. **Kleine projecten personenvervoer:** De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat het voor 2025 geraamde budget voor de uitkering aan de diverse Provincies is overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII van waaruit deze uitkering heeft plaatsgevonden en wordt verantwoord. Daarnaast bleek de uitgavenprognose voor de seinenproblematiek te hoog is ingeschat.
   Daarnaast wordt conform de vigerende werkwijze het kasjaar 2024 niet meer meegenomen in het huidige projectbudget, in de begroting 2025 was dit abusievelijk nog wel onderdeel van het totale projectbudget.
10. **Programma overwegen:** Dit programma bestaat uit een zeer groot aantal deelprogramma's en projecten. De uitvoering van het NABO-programma verloopt langzamer dan verwacht als gevolg van ecologische onderzoeken, het later verkrijgen van vergunningen dan gepland en de langer durende onteigeningsprocedures. Daarnaast was er in de afgegeven planning van een project abusievelijk rekening gehouden met toekenning van het gehele bedrag aan 2025, terwijl het project een langere geplande looptijd heeft en uitbetaling op basis van werkelijke voortgang geschiedt. Tenslotte is de realisatieaanvraag van Overweg Den Dolder vertraagd omdat er meer overleg nodig bleek over de variantkeuze en financiering.
11. **Maaslijn:** De kasprognose 2025 is bij aanvang van de aanlegfase te hoog ingeschat en is naderhand bijgesteld op basis van recente inzichten en de termijnstaat van de aannemer. Dit betekende een fors lagere realisatie dan geprognosticeerd.
12. **Schoon en Emissieloos bouwen (SEB):** Er is sprake van een forse vertraging in de gunning van projecten waardoor ook de geplande realisatie fors naar achteren verschuift. Het moment van gunnen en de daadwerkelijke realisatie ligt sowieso niet vlak na elkaar en hiermee is onvoldoende rekening gehouden bij het bepalen van de uitgavenplanning.
13. **Emplacement Den Haag Centraal:** Achteraf gezien bleek een te groot deel van het toegevoegde budget voor seinenproblematiek te zijn opgenomen in de uitgavenprognose voor 2025.

13.03.02 Realisatieprogramma goederenvervoer spoor

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Realisatieprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Realisatieprogramma Goederenvervoer (13.03.02)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Projecten Nationaal								
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	0	0	0	171	172	divers	divers	
Programma Emplacementen op orde	1	3	2	233	232	divers	divers	
Kleine projecten goederenvervoer	11	1	– 10	26	58	divers	divers	1
Projecten Zuidwest-Nederland								
Calandbrug	4	2	– 2	188	276	divers	divers	2
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	0	0	0	22	22	divers	divers	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	12	3	– 9	254	267	divers	divers	3
Projecten Oost Nederland								
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	5	1	– 4	145	146	divers	divers	
Overige projecten								
Nazorg gereedgekomen projecten	0	0	0	1	1	divers	divers	
Afrondingen		– 2	– 2	0	– 1			
Totaal uitvoeringsprgramma	**33**	**8**	**– 25**	**1.040**	**1.173**			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	– 15	– 2	13	– 315	– 137			
Afrekening voorschotten		13	13	21	42			
Programma Aanleg	**18**	**19**	**1**	**746**	**1.078**			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	0	0	0	1	1			
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	**18**	**19**	**1**	**747**	**1.079**			
Overprogrammering (-)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			

Toelichting

1. **Kleine projecten goederenvervoer:** De lagere kasrealisatie wordt verklaard doordat bij het project Capaciteitsuitbreiding Moerdijk een vertraging is opgetreden van 2 jaar door stikstofproblematiek en het bijbehorende vergunningentraject. De uitgaven verschuiven hierdoor naar latere jaren.
2. **Calandbrug:** In verband met de aanleg van het Theemswegtracé wordt het huidige spoor van de Calandbrug verwijderd. Deze werkzaamheden worden gecombineerd met renovatie van de brug en reparatie of vervanging van het wegdek. In verband met deze kosten is het project-budget verhoogd met € 87,9 miljoen vanuit de Generieke Investerings-ruimte (MF 11.04)
3. **Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding:** De lagere kasre-alisatie wordt met name verklaard doordat er in de prognose van uitgegaan was dat er meer subsidieaanvragen zouden worden ingediend. Daarnaast is een aantal mijlpalen op de lopende projecten

wel in 2025 gerealiseerd maar worden pas na een akkoord van IenW in rekening gebracht waardoor de afrekening van deze mijlpalen derhalve plaatsvindt in 2026.
In verband met excessieve prijsstijgingen is € 11,4 miljoen aan het projectbudget toegevoegd vanuit de hiervoor getroffen reservering op MF 11.04.

13.03.03 Optimalisering gebruik spoor

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van Infrastructuur op de weg bevorderen. Dit zijn maatregelen die door ProRail worden uitgevoerd. Voorbeelden hierbij zijn betere aansluiting tussen fiets en openbaar vervoer (fietsstallingen).

Producten

Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering gebruik Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Optimalisering gebruik spoor (13.03.03)	Projectbudget		Planning	Toelichting
Projectomschrijving	begroting	huidig		
Modal shift OVS	8	9		1
Totaal optimalisering gebruik	**8**	**9**		
Begroting (MF 13.03.03)	**8**	**9**		

Toelichting

1. Dit betreft een overboeking van 11.04 Buffer Maatr. RA naar Modal Shift OVS voor Veiligheid en Goederenvervoerter ter hoogte van € 2 miljoen. Dit bedrag is bedoeld om verladers gericht te stimuleren om te kiezen voor het vervoer over spoor van containers, via een modal shift subsidieregeling en inzet van logistieke makelaars.

13.03.04 Planuitwerking personenvervoer spoor

Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	Begroting	realisatie	huidig	vorig	
Planning- en studiekosten van aanlegprogramma MF 13.03.04					
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	11	11	divers	divers	
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	143	145	divers	divers	
Kleine projecten Personenvervoer	97	79	divers	divers	1
Regionale knelpunten	17	17			
Reizigerfonds	3	3	divers	divers	
Projecten Zuid-Nederland					
Toekomstvast Spoor Zuid NL	201	201	divers	divers	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Stadionpark Rotterdam	139	139			
Projecten Oost-Nederland					
Verduurzaming Dieselspoorlijnen	98	98			
Quick scan decentraal spoor Gelderland	12	12			
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	146	146	divers	divers	

Planuitwerkingsprogramma Personenvervoer (13.03.04)	Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	Begroting	realisatie	huidig	vorig	
Amsterdam Zuid 3e perron	429	429			
Projecten Noord Nederland			divers	divers	
Nedersaksenlijn	1	1	divers	divers	
Meppel: Spoor- en perroncapaciteit	79	179			2
Lelylijn	3	5			3
HRMK Spoorbrug	82	82	divers	divers	
Overige projecten en reserveringen			divers	divers	
Studie en innovatiebudget	40	44	divers	divers	
Afrondingen	– 1				
Totaal planning en studies personenvervoer	**1.500**	**1.591**			
Afrekening voorschotten	20	31			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	– 75	– 90			
Programma planning en studies	**1.768**	**1.768**			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	221	204			
Planning en studieuitgaven op MF 11	2	4			
Begroting (IF 13.03.04)	**3.436**	**3.508**			
Overprogrammering (-)	**0**	**0**			

Toelichting

1. **Kleine projecten personenvervoer:** In verband met een tweetal faseovergangen van planuitwerking naar realisatie is hiervoor projectbudget overgeboekt naar het realisatieprogramma MF 13.03.01. Daarnaast is zowel scope als budget voor Klimaatadaptatie overgeboekt naar het programma EOV (MF 13.02) waarbinnen deze scope wordt uitgevoerd. Verder is € 10 miljoen toegevoegd aan het deelproject Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan in verband met gestegen bouwkosten en een langere doorlooptijd. Per saldo is het totale budget voor kleine projecten gedaald met € 19 miljoen.
2. **Meppel: Spoor- en perroncapaciteit:** Bij de voorjaarsbesluitvorming 2025 heeft het kabinet aanvullend € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor Meppel. ProRail heeft in opdracht van het Rijk en met nauwe betrokkenheid van de regio een brede pre-verkenning uitgevoerd naar maatregelen rond Meppel. Het Rijk en de regio zijn daarom overeengekomen dat het beschikbare budget wordt ingezet voor de aanpassing van emplacement Meppel (waarbij er een vierde perronspoor wordt aangelegd) en verscheidene maatregelen op de korte termijn die de robuustheid verhogen. De aanpak van overwegen wordt ook nader onderzocht.
3. **Lelylijn:** Er is € 2 miljoen overgeboekt uit de reservering (MF 11.03) naar Planuitwerking (art MF 13.03.04).

Tabel 29 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Verkenningen en planuitwerkingen Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Planuitwerkingsprogramma Goederenvervoer (13.03.05)	Projectbudget		Indienststelling	
Projectomschrijving	Begroting	realisatie	huidig	vorig
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Goederenvervoer	1	2		
Overige projecten en reserveringen				
Programma 740 treinen	106	90		1
Totaal programma planning en studies goederenvervoer	**107**	**92**		
Afrekening voorschotten	2	2		
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	315	137		
Programma Aanleg	**424**	**231**		
Aanleguitgaven binnen planning en studies	– 1	– 1		
Begroting (MF 13.03.05)	**423**	**230**		

Toelichting

1. **Programma 740 meter treinen:** De in de begroting opgenomen kasreeks was indicatief en mede afhankelijk van de verdere planuitwerking en besluitvorming. Deze reservering heeft met name betrekking op Rotterdam-Noord en Tilburg. De scope met betrekking tot Rotterdam-Noord wordt uitgevoerd binnen het programma Behandelen en Opstellen (BenO). Om die reden is scope en budget (€ 15,8 miljoen) overgeboekt naar dit programma en worden de uitgaven binnen BenO verantwoord.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

De Staat betaalt voor de beschikbaarheid van de HSL-infrastructuur, zoals deze door het consortium Infraspeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw), conform de contractuele overeenkomst tussen beide partijen. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van IenW.

Producten

Tabel 30 Projectoverzicht behorende bij 13.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Geïntegreerde contractvormen Spoorwegen (13.04)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Indienststelling			Toelichting
Projectomschrijving	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	huidig	vorig	eind contract	
Beschikbaarheidsvergoeding	214	226	12	3.981	3.976				1
Rente- en belastingaanpassingen	2	2	0	– 141	– 143				
Totaal	**216**	**228**	**12**	**3.840**	**3.833**				
Begroting (MF 13.04)	**216**	**228**	**12**	**3.840**	**3.833**				

Toelichting

Het kasbudget is € 12 miljoen hoger dan begroot. De hogere realisatie wordt veroorzaakt door:

– Bij VJN is € 24 miljoen naar instandhouding overgeboekt. Dit bedrag was echter bedoeld voor de problematiek betreffende Spoorschaafschade op de HSL-Zuid en om die reden overgeboekt naar het betreffende juiste artikel 13.04. Hiervan is € 6 miljoen in 2025 terechtgekomen.

– Voor het oplossen van constructiefouten bij 10 viaducten en zettingsproblematiek is € 70 miljoen overgeboekt naar artikel 13.03.01. De financiering van deze werkzaamheden was geraamd binnen MF 13.04, maar omdat de werkzaamheden worden uitgevoerd door ProRail via de MIRT-systematiek is dit nu overgeboekt naar het daarvoor bestemde artikel. € 13,6 miljoen hiervan valt in 2025.
– Er is € 9,3 miljoen overgeboekt naar EOV omdat een deel van de onderhoudswerkzaamheden op de HSL worden verantwoord op het EOV budget.
– De kasreeeksen zijn geactualiseerd door Prorail, daardoor is per saldo 29,1 miljoen in 2025 terechtgekomen.

13.09 Ontvangsten
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden de concessievergoedingen, de bijdragen van derde partijen voor spooruitgaven en de terugbetalingen voorschotten van Prorail verantwoord.

Tabel 31 Ontvangstenoverzicht bij 13.09: Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

13.09 ontvangsten	Begroting	Mutaties 2025	Realisatie	Verschil	Toelichting
Concessievergoedingen	303	– 176	127	– 176	1
Terugbetaling voorschotten ProRail		80	80	80	2
Bijdragen van derden		4	4	4	3
Totaal	**303**	**– 92**	**211**	**– 92**	

1. De opbrengst uit concessievergoedingen is € 176 miljoen lager. De ontvangsten met betrekking tot de hsl-heffing vallen lager uit dan begroot. Een kasschuif uit het verleden heeft ervoor gezorgd dat er in 2025 een onevenredige ophoging heeft plaatsgevonden. Het niet gerealiseerde bedrag schuift nu door naar 2026. Begin volgend jaar is IenW voornemens een nieuw Besluit HSL heffing in te stellen, die effect heeft op de meerjarige reeks. Deze wordt dan bezien bij VJN 2026.
2. Dit betreft een terugbetaling van de te hoge bevoorschotting aan ProRail van het 2e halfjaar 2024. In lijn met CW2016 wordt dit in 2025 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden worden tegelijktertijd de uitgaven opgehoogd.
3. De bijdragen derden zijn € 4 miljoen waren niet begroot. Dit betreft een terugbetaling van een restbedrag met betrekking tot de spuk Station Nijmegen Centrumzijde € 2,1 miljoen, een bijdgrage van de regio voor het Toekomstbeeld OV ad € 0,2 miljoen, een bijdrage van de regio voor Uned van € 0,6 miljoen en UAD van € 0,3 miljoen. Er wordt nog € 0,8 miljoen aan leges Omgevensvergunning ontvangen bij ProRail, in het kader van de omgevingswet.

4.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van regionale/lokale infrastructuur, de impulsen inzake de Regionale Mobiliteitsfondsen en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) en de Specifieke uitkeringen voor Woningbouwmiddelen toegelicht. De producten van dit artikel zijn gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in de begroting Hoofdstuk XII bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 32 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 14 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**5.939**	**60.433**	**1.050.282**	**1.099.206**	**95.557**	**174.089**	**– 78.532**	1
Uitgaven	**77.533**	**86.838**	**563.297**	**844.795**	**486.830**	**597.904**	**– 111.074**	
Waarvan juridisch verplicht							**0**	
14.01 Regionale infrastructuur	**77.533**	**35.737**	**0**	**0**	**0**	**80.970**	**– 80.970**	2
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok	0	0	0	0	0	72.391	– 72.391	
14.01.03 Aanleg reg/lok	77.533	35.737	0	0	0	8.579	– 8.579	
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	**0**	**51.101**	**563.297**	**844.795**	**486.830**	**516.934**	**– 30.104**	3
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	0	0	0	0	0	0	0	
14.03.02 Regionale mobiliteitsprojecten	0	51.101	0	0	0	0	0	
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	0	0	0	0	0	0	0	
14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	0	0	563.297	541.460	142.385	217.915	– 75.530	
14.03.05 Mobiliteitspakketten	0	0	0	303.335	344.445	299.019	45.426	
14.09 Ontvangsten	**1.004**	**0**	**0**	**293**	**0**	**0**	**0**	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere verplichtingenrealisatie van € 78,5 miljoen wordt met name verklaard door:

– Per saldo is er uit 2024 € 201 miljoen doorgeschoven naar 2025. Dit betreft met name Mobiliteitspakketten € 192,8 miljoen. Bij Rotterdam HOV schuift € 5 miljoen naar 2025.
– Het verplichtingenkader wordt verlaagd met € 229,5 miljoen in 2025 miljoen als gevolg van verplichtingenschuiven. De aard van de verplichtingenschuiven hangt vaak samen met de actualisatie van de programma's. Die zijn nader toegelicht onder de uitgaven.
– Er wordt € 75,7 miljoen overgeboekt naar andere ministeries. Voor de woningbouwmiddelen en mobiliteitspakketten betreft € 68,9 miljoen de BTW afdracht aan het BTW compensatiefonds. De overige € 7 miljoen betreft een storting in het Provinciefonds voor de DU ten behoeve van Decentraal Spoor Provincie Limburg.
– Er wordt 7,5 miljoen overgeboekt naar de BDU voor de rijksbijdrage aan de studiekosten voor de Vlietlijn, waarvan 1,3 miljoen naar het BTW compensatiefonds.
– Tevens betreft € 18,6 miljoen prijsbijstelling voor de woningbouwmiddelen en mobiliteitspakketten.

2. Er is € 81 miljoen niet uitgegeven op 14.01 Regionale Infrastructuur. De lagere uitgaven op dit artikelonderdeel worden voornamelijk verklaard door:

– De geactualiseerde meerjarenplanning van Prorail, waardoor per saldo € 72,4 miljoen aan kasbudget vanuit 2025 naar latere jaren schuift. Het gaat met name om de projecten OV Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (- € 32,7 miljoen), Stedelijk OV Den Haag (- € 17 miljoen), Randstadrail/Metronet Rotterdam (- € 10 miljoen), Rotterdam HOV (- € 5 miljoen) en Overige projecten in voorbereiding (- € 7,7 miljoen).
– De lagere realisatie op HOV-NET Zuid-Holland Noord (- € 8,6 miljoen) die verder wordt toegelicht bij de artikelonderdelen.

3. Er is 30,1 miljoen niet uitgegeven op 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's. Dit wordt verder toegelicht bij de projecttabellen 14.03.04 en 14.03.05.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

14.01 Grote regionale/lokale projecten
Motivering
Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten, waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan € 225 miljoen indien dat project geheel of gedeeltelijk wordt gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden, waarin de gemeente Amsterdam, de gemeente Rotterdam of de gemeente 's-Gravenhage is gelegen, of € 112,5 miljoen, indien dat project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd. Het project moet passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid, zoals verwoord in de begroting HXII beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) en het Toekomstbeeld OV.

Tevens worden op dit artikel de uitgaven verantwoord van de specifieke uitkeringen voor bovenplanse infrastructurele voorzieningen zodat op korte termijn op locaties in heel Nederland grootschalige woningbouw kan plaatsvinden conform de regeling van 29 september 2023.

Producten
Algemeen
Regionale lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. IenW levert een bijdrage in de aanlegkosten van die projecten. Dit betekent ook dat de uitvoeringsperiode van een project niet gelijk hoeft te lopen met de periode waarin de rijksbijdrage beschikbaar komt in het MIRT.

Verkenningen
Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart verkenningenprogramma opgenomen in het MIRT. In de begroting zijn dan ook geen middelen voor dit product opgenomen. De verkenningen worden onder verantwoordelijkheid van de decentrale overheid uitgevoerd en pas na toetsing en besluitvorming door IenW al dan niet opgenomen in het planuitwerkingsprogramma.

14.01.02 Planuitwerkingsprogramma Regionaal/lokaal

Tabel 33 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planuitwerkingsprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Planning en studies regionaal, lokale infrastructuur (14.01.02)	projectbudget 2025			Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	**Begroting**	**realisatie**	**verschil**	**huidig**	**vorig**	
Overige projecten en reserveringen						
Rotterdam HOV	691	691	0			
Stedelijk OV Den Haag	337	329	– 8			
Randstadrail/ Metronet Rotterdam	275	275	0			
Projecten in voorbereiding	20	20	0			
Overige projecten in voorbereiding	62	62	0			
afrondingsverschil	1	1	0			
Totaal programma planuitwerking en verkenning	**1.386**	**1.378**	**– 8**			
Planuitwerkingkosten op MF 11	**33**	**42**	**9**			
Begroting (MF 14.01.02)	**1.419**	**1.420**	**1**			

14.01.03 Realisatieprogramma Regionaal/Lokaal

Tabel 34 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Realisatieprogramma Regionaal, lokale infrastructuur (bedragen x € 1 miljoen)

Aanlegprogramma regionaal, lokale infra-structuur (14.01.03)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	begroting	realisatie	verschil	begroting	realisatie	huidig	vorig	
Amstelveenlijn	0	0	0	83	83			
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	9	0	– 9	183	185			1
Afrondingen								
Begroting (MF 14.01.03)	9	0	– 9	266	268			

Toelichting

1. **HOV-NET Zuid-Holland Noord:** Het kasbudget ter hoogte van € 9 miljoen is niet gerealiseerd, omdat op het project Leiden-Utrecht de financiering van de twee projectonderdelen (nieuw station Hazerswoude en onderdoorgang Burgemeester Smeetsweg) niet rond was en dat het daarop wachten was op de honorering van de WoMo propositie (ingediend door Alphen aan de Rijn) m.b.t. het financiële gat. Daar is nu met de besluitvorming in de ministerraad over de WoMo middelen helderheid over gekomen d.w.z. de aanvraag is gehonoreerd.

Tabel 35 Projectenoverzicht behorende bij 14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur (Bedragen x € 1 miljoen)

Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur (14.03.04):	Kasbudget 2025			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	218	142	– 76	1.472	1.393	nvt		1
Begroting (MF 14.03.04)	**218**	**142**	**– 76**	**1.472**	**1.393**			

Toelichting

1. 'Het verschil (-76) wordt verklaard door budgetneutrale herschikking van het budget over de jaren (-69); de BTW-afdracht aan het BTW-Compensatiefonds (-12) en de prijsindexatie (+5).'

Tabel 36 Projectenoverzicht behorende bij 14.03.05: Mobiliteitspakketten (bedragen x € 1 miljoen)

Mobiliteitspakketten (14.03.05)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Mobiliteitspakketten	299	344	45	1.134	1.004	nvt	nvt	1
Begroting (MF 14.03.05)	**299**	**344**	**45**	**1.134**	**1.004**			

Toelichting

1. Dit betreft de BTW-afdracht aan het BTW-Compensatiefonds van de Regeling Mobiliteitspakketten en de realisatie van de regeling.

4.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, geïntegreerde contractvormen/PPS, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte.

De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII en vinden hun oorsprong in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II 2004-2005, 29 644, nr. 6).

Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Mobiliteitsfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 37 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 15 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**1.035.582**	**1.198.464**	**1.175.786**	**1.920.526**	**1.253.546**	**1.324.929**	**– 71.383**	1
Uitgaven	**1.385.294**	**1.494.251**	**1.358.394**	**1.397.734**	**1.436.677**	**1.406.135**	**30.542**	
Waarvan juridisch verplicht							**0**	
15.01 Exploitatie	**11.158**	**10.972**	**9.856**	**12.147**	**8.902**	**10.528**	**– 1.626**	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	11.158	10.972	9.856	12.147	8.902	10.528	– 1.626	
15.02 Onderhoud en vernieuwing	**463.177**	**511.648**	**457.760**	**617.271**	**763.644**	**798.530**	**– 34.886**	2
15.02.01 Onderhoud	414.571	473.488	421.711	520.995	558.879	549.993	8.886	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	364.617	461.832	420.811	520.155	558.194	544.905	13.289	
15.02.04 Vernieuwing	48.606	38.160	36.049	96.276	204.765	248.537	– 43.772	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1	1	1	0	0	0	0	
15.03 Ontwikkeling	**277.290**	**390.458**	**323.902**	**242.396**	**154.334**	**108.461**	**45.873**	3
15.03.01 Aanleg	271.446	380.892	309.660	236.908	145.786	32.174	113.612	
15.03.02 Planning en studies	5.844	8.956	9.673	3.738	4.588	64.148	– 59.560	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	4.255	8.018	7.958	1.937	2.257	2.257	0	
15.03.03 Optimalisering gebruik	0	610	4.569	1.750	3.960	12.139	– 8.179	
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	**250.652**	**165.643**	**131.564**	**90.818**	**65.740**	**71.068**	**– 5.328**	4
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	**383.017**	**415.530**	**435.312**	**435.102**	**444.057**	**417.548**	**26.509**	5
15.06.01 Apparaatskosten RWS	**338.582**	**356.566**	**379.311**	**400.850**	**409.347**	**381.844**	27.503	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	**338.582**	**356.566**	**379.311**	**400.850**	**409.347**	**381.844**	27.503	
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	44.435	58.964	56.001	34.252	34.710	35.704	– 994	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	44.435	58.964	56.001	34.252	34.710	35.704	– 994	
15.09 Ontvangsten	**97.621**	**44.822**	**98.158**	**48.177**	**43.982**	**13.161**	**30.821**	6

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. **De lagere verplichtingenrealisatie van € 71,4 miljoen is het saldo van hogere en lagere verplichtingen. Dit wordt met name verklaard door:**

– Onderhoud: De lagere aangegane verplichtingen t.o.v. de begroting worden verklaard door onderstaande uitgaven mutaties en:
  - De afwikkeling van overdracht van de haven Oudeschild. In 2025 heeft dit nog niet geleid tot een betaling, de gesprekken over de overdracht worden momenteel gecombineerd met de toekomstige samenwerkingen rond Texel (€ 2,5 miljoen).

– Vernieuwing: Er is per saldo € 73,2 miljoen meer verplicht.
  - Diverse verplichtingenschuiven (€ 62,8 miljoen): het verplichtingenbudget is in lijn gebracht met de programmering.

    - Loon- en prijsbijstelling (€ 16,0 miljoen).
    - Toevoegen van projectbudget (€ 13,6 miljoen): Grotendeels zijn de toevoegingen aan de realisatie kant toegelicht (€ 10,4 miljoen). Daarnaast zijn er extra verplichtingen toegekend in 2025 voor project Spijkenisserbrug (€ 2,1 miljoen). Diverse kleine mutaties (€ 1,1 miljoen)
    - Reservering Vernieuwing (- € 11,7 miljoen): overhevelingen (- € 68,9 miljoen), diverse schuiven (€ 57,0 miljoen) en overige kleinere mutaties (€ 0,2 miljoen).
    - Vervanging en Renovatie:
- Aanleg: De lagere aangegane verplichtingen t.o.v. De begroting worden verklaard door onderstaande uitgaven mutaties en:
    - Kornwerderzand (- € 93,6 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is deze post doorgeschoven naar latere jaren.
- Geïntegreerde contractvormen (€ 6,7 miljoen):
    - Zeetoegang IJmond (€ 3,5 miljoen): Dit wordt verklaard door diverse schuiven om tot een sluitende programmering over de looptijd van het DBFM-project te komen. En er is loon- en prijsbijstelling toegevoegd.
    - 3e kolk Beatrixsluis (€ 5,2 miljoen): Dit wordt verklaard door diverse schuiven om tot een sluitende programmering over de looptijd van het DBFM-project te komen. En er is loon- en prijsbijstelling toegevoegd.
    - Selectieve Onttreking ZTY (- € 2,4 miljoen): Door staalprijzen die lager uitvielen dan verwacht resteert een positief resultaat.
    - Diverse kleine mutaties (€ 0,4 miljoen).
- Planning en Studies: De lagere aangegane verplichtingen t.o.v. de begroting worden verklaard door onderstaande uitgaven mutaties
- Optimalisering gebruik (- € 8,2 miljoen): De lagere aangegane verplichtingen t.o.v. de begroting worden verklaard door onderstaande uitgaven mutaties
- Netwerkgebonden kosten (€ 26,5 miljoen): dit hangt volledig samen met de uitgavenmutaties die onderstaand zijn toegelicht.

2. Op Onderhoud en Vernieuwing is per saldo € 34,9 miljoen minder gerealiseerd. Dit wordt met name verklaard door:
- Onderhoud (€ 8,9 miljoen):
    - Dit betreft onder andere de meevaller Brokx- nat van € 34,2 miljoen. Eind 2019 heeft de Minister ingestemd met het afkopen van de B&O vergoeding voor Haven Oude Schild en wegen en paden Texel. Hierna is er een discussie ontstaan met de gemeente Texel vanwege de gehanteerde discontovoet. Om deze reden is het budget blijven staan vanwege een mogelijke claim vanuit de gemeente. Afgelopen jaar was deze discussie afgerond en zijn de budgetten overgemaakt naar DGLM (- € 4,6 miljoen).
    - Op het agentschap RWS is er per saldo € 13,3 miljoen meer uitgegeven: dit wordt verklaard door ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 9,7 miljoen) en diverse kleine mutatie (€ 3,6 miljoen).
- Vernieuwing (- € 43,8 miljoen):
    - Prijsbijstelling 2025: (€ 4,0 miljoen)
    - Aanvullende budget (€ 10,4 miljoen): wordt grotendeels verklaard door aanvullende budgetten bij projecten zoals, TB3 (€ 3,1 miljoen), Renovatie Verkeersbrug Dordrecht (€ 2,6 miljoen), Brug Urmond (€ 1,9 miljoen) en Bediening en besturing Maasobjecten (€ 1,8 miljoen).
    - Diverse kasschuiven (- € 42,2 miljoen): Dit betreft een actualisatie van het programma Vernieuwing op het Hoofdvaarwegennet.

- Voor de reservering van Vernieuwing (- € 15,9 miljoen): dit betreft budgetoverhevelingen (€-65,7 miljoen) waarbij het grootste gedeelte wordt verklaard door toegekend budget voor werkzaamheden bij het project Julianakanaal (- € 55,3 miljoen). Verder zijn er diverse schuiven geweest om de programmering te actualiseren (€ 49,8 miljoen).
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 0,1 miljoen).

3. Op Ontwikkeling is per saldo € 45,9 miljoen meer gerealiseerd. Dit wordt verklaard door:

– Aanleg (€ 113,6 miljoen):
  - Maasroute 2e fase (€ 19,1 miljoen): De hogere realisatie wordt verklaard door versnellingen in de werkzaamheden bij project Julianakanaal en de prijsbijstelling 2025.
  - Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 50,6 miljoen): de hogere realisatie bij project NST wordt grotendeels verklaard door ontvangen bijdragen vanuit Vlaanderen (€ 25,0 miljoen). Daarnaast zijn er extra middelen ingezet voor de bodemvondsten en verontreinigingen (€ 8 miljoen). Verder was er een resterende ophoging van het budget voor de staalclaim (€ 3,6 miljoen). En zijn er diverse versnellingen gedaan in de vorm van kasschuiven (€ 13,0 miljoen). Diverse kleine mutaties (€ 1,0 miljoen).
  - Lemmer Delfzijl 2 (- € 19,1 miljoen): De vertraging wordt grotendeels verklaard doordat de projecten Friese bruggen en Gerrit Krolbrug in afwachting zijn van een uitvoeringsbesluit (- € 20,8 miljoen). Diverse kleine mutaties (€ 1,7 miljoen).
  - De Zaan (- € 3,3 miljoen): De lagere realisatie is het gevolg van het niet tijdig ontvangen van de juiste informatie inzake de vaststelling van project de Zaan vernieuwing Wilheminasluis,-brug. De verwachting is dat deze realisatie begin 2026 zal plaatsvinden.
  - Regeling Kademuren (- € 2,9 miljoen): Wegens het ontbreken van concrete projecten voor de subsidieregeling in 2025 zijn de middelen middels een kasschuif van 2025 naar latere jaren geschoven. Oorzaak is de stikstofdiscussie waardoor er geen zicht is op concrete bouw van kades
  - Overprogrammering RWS (€ 69,0 miljoen)
  - Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,2 miljoen).
– Planning en Studies (- € 59,6 miljoen):
  - Reservering Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (- € 5 miljoen): Door vertraging van de uitvoering is € 5 miljoen doorgeschoven naar latere jaren.
  - Reservering Lichteren IJmuiden (- € 20 miljoen): Wegens vertraging door complexiteit staalslakkenproblematiek zijn de middelen middels een kasschuif van 2025 naar latere jaren geschoven.
  - Reservering Nieuwe Sluis Terneuzen (- € 15,1 miljoen): Naar het project aanleg Nieuwe Sluis Terneuzen is € 8 miljoen overgeboekt. De overige middelen zijn middels een kasschuif van 2025 naar latere jaren geschoven.
  - Reservering Digitale Transport Strategie (- € 2,2 miljoen): overboeking naar HXII voor een deelaanbesteding van project Digitale Transport Strategie.
  - Reservering Kustwacht overig (- € 5,3 miljoen): Door vertraging is deze post doorgeschoven naar latere jaren.

    - Reservering Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (- € 28,6 miljoen): De meerjarige reeks voor deze reservering is geactualiseerd, waardoor € 12,4 miljoen van deze post naar latere jaren is doorgeschoven. Naar het ministerie van Defensie is voor 2025 € 2,7 miljoen overgeboekt voor inhuur extra Handhavingsvaartuig en is € 12 miljoen overgeboekt voor de IenW bijdrage aan de kosten van noodsleephulp schepen (ETV Zuid en ETV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2025. Naar het ministerie van EZ is € 1,5 miljoen overgeboekt voor een bijdrage aan het door Marin uit te voeren onderzoeksprogramma scheepvaartveiligheid Noordzee.
    - De overprogrammering was bij ontwerpbegroting 2025 € 36,8 miljoen. Per einde 2025 is deze nihil en zijn programmering en begroting gelijk.
    - Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 20,2 miljoen).
- Optimalisering gebruik (- € 8,2 miljoen): Conform de gemaakte afspraken bij het BO MIRT goederenvervoer najaar 2024 is van het Modal Shift verplichtingenbudget 2025 van weg naar water € 2,5 miljoen herbestemd voor Truckparkings Limburg en € 1,5 miljoen voor Realisatiepacten Goederenvervoercorridor. Het overige verschil wordt verklaard door een vertraging van het betaalritme van de subsidieregeling en bargedienstlijnen.

4. Op geïntegreerde contractvormen is per saldo € 5,3 miljoen minder gerealiseerd. Dit wordt verklaard door:
- Zeetoegang IJmond (- € 2,7 miljoen): Bij het project Zeetoegang IJmond zijn kasschuiven gedaan om tot een sluitende programmering over de looptijd van het DBFM-project te komen.
- Sluis Eefde (- € 1,6 miljoen): Bij het project Sluis Eefde zijn kasschuiven gedaan om tot een sluitende programmering over de looptijd van het DBFM-project te komen.
- Selectieve Onttrekking (- € 1,8 miljoen): Bij het project Selectieve Onttrekking zijn kasschuiven gedaan om tot een sluitende programmering over de looptijd van het DBFM-project te komen.
- Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (€ 0,8 miljoen).

5. Op Netwerkgebonden kosten is per saldo € 26,5 miljoen meer gerealiseerd. Dit wordt verklaard door:
- Apparaatskosten RWS: De hogere realisatie op de apparaatskosten RWS (€ 27,5 miljoen) is het gevolg van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 15,7 miljoen), Bijdrage ter dekking van de dotatie aan de verlofreservering, die als gevolg van de invoering van het IKB-spaarverlof en de verruiming van het aantal IKB-uren aanzienlijk is gestegen (€ 4,4 miljoen). En het saldo van diverse mutaties (€ 7,4 miljoen).
- Overige netwerkgebonden kosten: het saldo van diverse kleine mutaties (- € 1,0 miljoen).

6. Er is per saldo € 30,8 miljoen meer ontvangen dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door:
- VBS-tarief (€ 7,1 miljoen): Deze gelden zijn ontvangen in het kader van verkeersbegeleiding (VBS-tarief). Het verkeersbegeleidingstarief wordt door de Douane geïnd en daarna als ontvangst verantwoord bij IenW (RWS).
- Maasroute fase 2 (€ 3,3 miljoen): Deze ontvangsten betreft de schadeafwikkeling bij het project Julianakanaal.

– Nieuwe Sluis Terneuzen (€ 24,1 miljoen): dit betreft ontvangst bijdrage vanuit Vlaanderen ten behoeve van het project.
– Diverse kleine mutaties (- € 3,7 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

15.01 Exploitatie
Motivering
De activiteiten binnen exploitatie worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren. Er zijn met RWS ten behoeve van Exploitatie en Onderhoud en Vernieuwing prestatieafspraken gemaakt en er zijn indicatoren opgesteld om aan te sluiten op de beleidsdoelen.

Producten
Bij exploitatie gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:
– Verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering;
– Monitoring en informatieverstrekking;
– Vergunningverlening en handhaving;
– Crisisbeheersing en preventie.

In het goederenvervoer over water is een groei voorzien (Integrale Mobiliteitsanalyse [2021] en Integrale Mobiliteitsanalyse [2023]), die deels met exploitatie wordt gefaciliteerd, rekening houdend met autonome ontwikkelingen. Daarnaast is de inzet om de betrouwbaarheid en reistijd te verbeteren. Beleidsdoelstellingen op het gebied van exploitatie zijn:

– Het zoveel mogelijk beperken van de gemiddelde structurele wachttijd bij sluizen in de hoofdvaarwegen;
– Het afstemmen van de bediening van bruggen en sluizen op de vraag vanuit de markt.

In de Kamerbrief Toekomst Binnenvaart die op 30 november 2022 aan de Tweede Kamer is aangeboden, zijn de belangrijkste veranderingen, uitdagingen en kansen geschetst voor de binnenvaart. Voor wat betreft de infrastructuur geldt dat we willen toewerken naar toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar. In de Kamerbrief modalshift aanpak van 15 november 2022 is de verwachte groei van het goederenvervoer en het groeipotentieel van de vaarwegen gepresenteerd. Om dit groeipotentieel te benutten en/of een reverse modal shift te voorkomen, wordt ernaar toegewerkt om alle huidige vaarwegen optimaal te onderhouden. Zoals in de MIRT-brief van januari 2026 is weergegeven heeft IenW de afgelopen jaren verladers ondersteund bij het verplaatsen van transport van goederen via de weg naar spoor of vaarwegen. Voor de voortzetting van het stimuleren van een modal shift in het goederen vervoer op de corridors is voor 2026 en 2027 een bedrag beschikbaar gesteld van € 7 miljoen voor een modal shift van weg naar water en € 2 miljoen voor een modal shift van weg naar spoor. Deze middelen zijn bij Voorjaarsnota 2025 gereserveerd.

Zoals beschreven in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 17 maart 2023 (Kamerstuk 29 385, nr. 119) wordt ingezet op het instandhouden van het areaal en voorspelbaarheid bij een groeiend gebruik. Zoals in het meerjarenplan instandhouding (1 juli 2025) is aangegeven actualiseert Rijkswaterstaat periodiek de instandhoudingsopgave door middel van het prognoserapport Vernieuwing en de behoefte van de budgetten voor Exploitatie & Onderhoud door middel van het Referentiekader Beheer en

Onderhoud. Rebel Groep heeft in juni 2024 een validatie opgeleverd op beide prognoses. De validatie bevestigt dat de opgave groter is dan het maakbare budget dat momenteel in de begroting beschikbaar is. Ook de ARK heeft bevestigd dat het tekort in de periode tot en met 2038, circa € 34.5 miljard bedraagt voor alle netwerken. In de Staat van de Infra is aangegeven dat onze infrastructuur steeds verder veroudert. Waardoor steeds meer kosten moeten worden gemaakt voor beheersmaatregelen en inspecties om de netwerken operationeel en veilig te houden. Het uitgesteld onderhoud loopt daardoor op. Zonder voldoende structurele middelen is verdere productieverhoging door Rijkswaterstaat niet mogelijk. Het alternatief is dat de prestaties van de netwerken naar beneden moeten worden bijgesteld in termen van bereikbaarheid, doorstroming en hinder. Dan zijn vergaande keuzes nodig om de veiligheid en beschikbaarheidvan de infrastructurele netwerken te blijven garanderen.

Ook wordt gezocht naar mogelijkheden om ook de kostenontwikkeling in de hand te houden. Door technologische ontwikkelingen als smart shipping en verdergaande digitalisering kan een deel van de systemen en voorzieningen ten behoeve van de informatieverstrekking en verkeersbegeleiding naar de toekomst toe waarschijnlijk efficiënter worden ingericht. Aanpassingen zullen afgestemd worden op de snelheid van de technologische ontwikkeling en de implementatie ervan bij de gebruikers. Ook wordt in het kader van droogte gekeken naar het ontwikkelen van klimaatadaptieve schepen met minder diepgang of andere vervoersconcepten, waardoor investeringen aan de infrastructuur mogelijk minder groot zullen zijn. Zo wordt bekeken welke vaarwegtrajecten, gegeven de geschetste toekomstige ontwikkelingen ook in aanmerking kunnen komen voor een aanpassing van bedienvensters. Om de vaarwegen toekomstbestendig en betaalbaar te houden, wordt onderzocht waar beperkingen in de bediening en begeleiding mogelijk zijn om de doelen voor de binnenvaart structureel te kunnen behouden. Daartoe wordt onderzoek in gang gezet naar a) opwaardering/afwaardering van vaarwegen; b) de functie en een bijpassend onderhoudsregime oevers; c) het langetermijn verkeersmanagement; d) betaald gebruik van overnachtingsplaatsen voor de recreatievaart; en e) de veiligheidsperspectieven bij een invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart.

Naast het gastheerschap op de vaarwegen, is ook toezicht van belang. Dit wordt door ILT, politie en RWS uitgevoerd om de veiligheid voor de gebruikers te borgen. Dit toezicht heeft ook een preventieve werking. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Binnenvaartwet is meer nadruk komen te liggen op bestuursrechtelijke handhaving door IenW (in plaats van strafrechtelijke handhaving door de Politie). In geval van calamiteiten, zoals schade en verontreinigingen, wordt hierover bericht en adequaat opgetreden. Hiervoor is een calamiteitenorganisatie operationeel.

Tabel 38 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Begroting 2025	Toelichting
Begeleide vaarweg	km	592	592	857	858	848	857	1
Bediende objecten	stuks	243	243	234	235	233	235	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting

1. Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn derhalve niet meegerekend.
   Er waren in de begroting geen wijzigingen voorzien. Door de verbeterde vastlegging van de Vessel Traffic Services (VTS) sectoren (met name de afbakening rond havens) is er een afname van circa 10 km van de lengte begeleide vaarweg.
2. Bij opstellen Begroting 2025 waren geen wijzigingen voorzien. Eind 2025 is een afname van 2 beweegbare bruggen: de twee bruggen over de oude Middensluis in Terneuzen zijn inmiddels gesloopt. Dit is nu in de bron verwerkt.

15.02 Onderhoud en Vernieuwing
Motivering
Onderhoud en vernieuwing wordt uitgevoerd om het Hoofdvaarwegennet in een staat te houden die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam vervoer van goederen.

Producten
Het regulier onderhoud en vernieuwing van rijksvaarwegen omvat maatregelen aan bodems, oevers, kunstwerken zoals sluizen en bruggen, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor exploitatie, zoals verkeerscentrales. In bijlage 2 ‘Instandhouding’ wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen.

15.02.01 Onderhoud
Een voorwaarde voor het gebruiken van het vaarwegennet is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur van de vaarwegen.

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betreft maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betreft het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren.

Binnen beheer en onderhoud vallen zowel het preventief als het correctief onderhoud.

Kustwacht
De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de raad voor de kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast. De directeur Kustwacht beschikt over een informatiecentrum, schepen, surveillancevliegtuigen en helikopters.

De Minister van IenW is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor totstandkoming van geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud
Conform toezegging aan de Tweede Kamer wordt in het jaarverslag aangeven wat de omvang van het uitgesteld en (eventueel) achterstallig onderhoud aan het einde van het jaar was.

Voor een overzicht van het uitgesteld en achterstallig onderhoud op alle RWS-netwerken, wordt u verwezen naar bijlage 2 bij dit jaarverslag.

Tabel 39 Uitgesteld en achterstallig onderhoud Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	2021		2022		2023		2024		2025	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig
Hoofdvaarwegen	494	3	686	7	723	30	871	75	1.015	26

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
Voor het Hoofdvaarwegennet beliep het uitgesteld onderhoud per 31 december 2025 € 1 miljard, waarvan € 26 miljoen achterstallig. Ten opzichte van 2024 is het uitgestelde onderhoud met € 144 miljoen toegenomen en het achterstallig onderhoud met € -49 miljoen afgenomen.

Meetbare gegevens

Tabel 40 Areaal Beheer en Onderhoud

	Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie x € 1.000 2025	Begroting x € 1.000 2025
Vaarwegen	km	7.071	7.071	7.394	7.273	7.271	7.394	*558.194*	515.282

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
Het totale areaal is een optelling van zowel hoofdtransportassen, hoofd-vaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.413 kilometer als zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.858 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.271 kilometer. Bij Begroting 2025 waren geen wijzigingen voorzien. De grote afname ten opzichte van de begroting wordt met name veroorzaakt door de wijzigingen van de vaarroutes op het IJsselmeer/Markermeer en is reeds in het Jaarverslag 2024 toegelicht. In 2025 is er een afname van 2 km door doorgevoerde verbeteringen in de bron rond de havens van Harderwijk.

Tabel 41 Indicatoren Beheer en Onderhoud

Indicator	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2025	Toelichting
Geplande stremmingen (gehele areaal)	2,0%	0,9%	0,6%	0,7%	1,1%	0,8%	1
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	1,0%	2,4%	1,2%	1,2%	0,7%	0,2%	2

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouw-baarheid en beschikbaarheid van sluizen en bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren af te zetten tegen de totale bedientijd van de objecten.

1. Met 1,1% voldoet de score van geplande stremmingen niet aan de streefwaarde. De score is gestegen ten opzichte van 2024. Er is in 2025 meer onderhoud uitgevoerd dan in 2024, om de groeiende Instandhoudingsopgave het hoofd te bieden.
2. De score van de ongeplande stremmingen voldoet net als voorgaande jaren niet aan de streefwaarde maar is wel gedaald ten opzichte van 2024 (1,2% in 2024, 0,7% in 2025). Uitgesteld onderhoud en intensief gebruik (o.a. door grotere schepen en zwaarder verkeer) dragen bij aan de hoge score voor ongeplande stremmingen.

15.02.04 Vernieuwing
Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor Vernieuwing van het Hoofdvaarwegennet. Sinds medio vorige eeuw is in hoog tempo een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Het is van belang dat de veiligheid en de beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. De verwachting is dat deze problematiek toeneemt. Op basis van onderzoek wordt een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vernieuwing aan de orde is. RWS bekijkt via inspecties waar maatregelen nodig zijn. Voor een zichtperiode van ongeveer 8 jaar is dit vooruit te plannen in concrete projecten. Voor de periode daarna zijn budgetten beschikbaar, maar wordt de invulling van het programma in latere jaren concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in de bijlage «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht zijn onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het Hoofdvaarwegennet. Voor nadere informatie over vernieuwing wordt verwezen naar bijlage 2 'Instandhouding'.

15.03 Ontwikkeling
Motivering
Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de realisatie- en studie activiteiten bij het hoofdvaarwegennet.

15.03.01 Aanleg
Producten
In 2025 heeft IenW de volgende mijlpalen gerealiseerd:

Openstellingen:
– Selectieve onttrekking Zeelsluis IJmuiden

Tabel 42 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet 2025

Aanleg mijlpalen Hoofdvaarwegennet		
Mijlpaal		Project
Openstellingen	–	Zeesluis IJmuiden

Bron: Rijkswaterstaat, 2026

Toelichting
1. Nadat in januari 2022 Zeesluis IJmuiden in gebruik is genomen is in 2025 ook de Zoutdam IJmuiden opgeleverd en in gebruik genomen. Hiermee is er een maatregel beschikbaar om het meerdere aan zout

door de grotere sluis terug te brengen naar zee. Bij ingebruikname bleek dat de zoutdam effect had op de inzet van de pompen in het gemaal en daarmee op het waterbeheer in het ARK/NZK watersysteem. Bij veel wateraanbod zet Rijkswaterstaat de zakdeur in de zoutdam omlaag zodat extra water kan worden aangevoerd. In droge periodes staat de zakdeur juist omhoog om meer zout te onttrekken. Samen met het vaker inzetten van Zeesluis IJmuiden doen we de komende tijd ervaring op met deze werkwijze. Voor nu wordt de Noordersluis beschikbaar gehouden. In de planstudie vernieuwing Spui- en Gemaalcomplex wordt het verlaagde peil aan kanaalzijde -overigens ook de stijging van de zeespiegel vanwege de klimaatverandering- meegenomen.

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Realisatieprogramma Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Aanlegprogramma Hoofd-vaarwegennet (15.03.01)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		
	begroting	**realisatie**	**verschil**	**begroting**	**huidig**	**begroting**	**huidig**	**Toelichting**
Projectomschrijving	**2025**			**2025**		**2025**		
Projecten Nationaal								
Beter Benutten	**0**	**0**	**0**	16	16			
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement	– 1	0	**1**	100	100	2018	2018	
Vaarwegen Walradarsystemen	0	2	**2**	35	35			
Regeling kademuren	3	0	**– 3**	9	9 nvt	nvt		1
Reservering ERTV's	0	0	**0**	0	631 nvt	nvt		2
Projecten Noordwest-Nederland								
De Zaan (Wilhelminasluis)	3	0	**– 3**	14	14	2020	2020	3
Lichteren buitenhaven IJmuiden	20	0	**– 20**	83	83	2023	2023	4
Projecten Zuidwest-Nederland			**0**					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek		0	**0**	15	13	2022	2022	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede			**0**	10	7	2021	2021	
Nieuwe Sluis Terneuzen	12	63	**51**	1208	1267	2024	2025	5
Project Mainport Rotterdam (PMR)	2	0	**– 2**	1147	1147 nnb	nnb		6
Projecten Zuid-Nederland								
Maasroute modernisering fase 2	50	69	**19**	744	875	2027	2027	7
Wilhelminakanaal Tilburg	0	0	**0**	98	97	2023	2023	
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	0	0	**0**	432	429	2015	2015	
Projecten Oost Nederland								
Toekomstvisie Waal	0	1	**1**	150	154	2024	2024	
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	0	0	**0**	59	59			
Verruiming Twentekanalen fase 2		0	**0**	237	235	2023	2023	
Projecten Noord-Nederland								
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va		0	**0**	294	294	2017	2017	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	0	0	**0**	39	39	2018	2018	

Aanlegprogramma Hoofd-vaarwegennet (15.03.01)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		
Sluiscomplex Kornwerderzand	0	0	**0**	129	513	2025-2028	2025-2029	8
Overige projecten								
Kleine projecten / Afronding projecten	1	0	**– 1**	194	205			
Afrondingen								
Totaal uitvoeringsprogramma	**91**	**135**	**45**	**5013**	**6222**			
Realisatieuitgaven op MF 15.03.01 mbt planuitwerking								
Programma realisatie	**91**	**135**	**45**					
Budget realisatie (MF 15.03.01)	**91**	**135**	**45**	**5013**	**6222**			
Overprogrammering (-)								

Toelichting

1. Regeling Kademuren: Wegens het ontbreken van concrete projecten voor de subsidieregeling in 2025 zijn de middelen middels een kasschuif van 2025 naar latere jaren geschoven. Oorzaak is de stikstofdiscussie waardoor er geen zicht is op concrete bouw van kades.
2. Reservering ERTV's: vanuit 15.03.02 Planning en Studies is in de periode 2025 t/m 2039 € 389,7 miljoen overgeboekt vanaf «reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen wind agv Wind op Zee» naar 15.03.01 Aanleg voor de vervanging van noodsleepboten (ERTV's). Daarnaast is er vanuit KGG hiervoor aanvullend € 241,5 miljoen overgeboekt in de periode 2027 t/m 2039.
3. De Zaan (Wilhelminasluis): De lagere realisatie is het gevolg van het niet tijdig ontvangen van de juiste informatie inzake de vaststelling van project de ZAAN vernieuwing Wilheminasluis,-brug. De verwachting is dat deze realisatie begin 2026 zal plaatsvinden.
4. Lichteren buitenhaven IJmuiden: Wegens vertraging door complexiteit staalslakkenproblematiek zijn de middelen middels een kasschuif van 2025 naar latere jaren geschoven.
5. Nieuwe Sluis Terneuzen: Het projectbudget is € 59 miljoen toegenomen: dit wordt voornamelijk veroorzaakt door ontvangsten vanuit Vlaanderen (€ 25 miljoen), toegevoegde budget ten behoeve van de staalclaim die is toegekend (€ 24,6 miljoen), Overheveling vanuit de beleidsreservering van DGLM naar RWS voor de bodemvondsten en verontreinigingen (€ 8 miljoen) en de prijsbijstelling 2025 (€ 1 miljoen).
6. Project Mainport Rotterdam (PMR): Wegens vertraging van LVVN met aanwijzing nieuw N2000-gebied Boven Maasmond zal dit deelproject later starten. De middelen zijn middels een kasschuif van 2025 naar latere jaren geschoven.
7. Maasroute modernisering fase 2: Het projectbudget is met € 129 miljoen toegenomen. dit komt door aanvullend budget Julianakanaal ten behoeve van het definitief herstellen van de calamiteit als gevolg van een volgelopen bouwkuip (124 miljoen), extra ontvangsten ten behoeve van de schadeafwikkeling (3,3 miljoen) en de prijsbijstelling 2025 (1,9 miljoen).
8. Kornwerderzand: Bij de Voorjaarsnota 2025 onderhandelingen tussen de coalitiepartijen is besloten om € 375 miljoen uit de AP-middelen voor de Lelylijn te gebruiken voor het tekort op de sluis Kornwerderzand. Verder is het budget verhoogd met € 9 miljoen prijsbijstelling 2025.

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Verkenningen en planuitwerkingen Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)					
Planning en studies Hoofdvaarwegennet (15.03.02)	Projectbudget		Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	huidig	vorig	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 90	– 75	nvt	nvt	
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	76	77	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	31	34	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	437	471	nvt	nvt	1
Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen agv Wind op Zee	842	426	nvt	nvt	2
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	7	2025 – 2027	2025 – 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	0	0	ntb	ntb	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	0	0	ntb	ntb	
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep - Dordtsche Kil	0	0	ntb	ntb	
Projecten Zuid-Nederland					
Whilhelminakanaal Sluis II	98	0	ntb		3
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	42	42	ntb	ntb	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	33	33	ntb	ntb	
Projecten Noord-Nederland					
Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand	0	0	2025 – 2028	2026 – 2028	
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	514	515	2024 – 2028	2024 – 2028	
Overige projecten en reserveringen	404	493			4
Projecten in voorbereiding					
Projecten Noordwest-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; reservering verkenning bruggen (AP)					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen				ntb	
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde risico's					
Afrondingen					
Totaal programma planning en studies	**2.394**				
Begroting (MF 15.03.02)					

Toelichting

1. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2039 is de reservering voor LCC met € 34 miljoen toegenomen.
2. Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen Wind op Zee (WOZ):
   - Er is € 4,6 miljoen overgeboekt naar Rijkswaterstaat (RWS) voor monitoring en onderzoek WOZ;
   - € 1,7 miljoen voor project- en personele kosten in 2025 voor de vervanging van noodsleephulp schepen (ERTV's).
   - Naar het ministerie van EZ is € 1,5 miljoen overgeboekt voor het onderzoeksprogramma SVV Noordzee 2025.

- Naar het ministerie van Defensie is € 12 miljoen overgeboekt voor de IenW bijdrage aan de kosten van noodsleephulp schepen (ERTV Zuid en ERTV Midden), welke de Kustwacht huurt bij de Rijksrederij voor 2025;
- € 32,2 miljoen voor inhuur van extra Handhavingsvaartuig voor de periode 2025-2031.
- Vanuit artikel 11 Generieke investeringsruimte is € 25 miljoen overgeboekt voor extrapolatie naar 2039 voor de vervanging van noodsleephulp schepen (ERTV's). Vervolgens is het budget reservering ERTV's van € 389,682 miljoen overgeboekt naar 15.03.01 Aanleg.

3. Wilhelminakaal sluis II: Voor dit project is een realisatiebesluit genomen. Het budget is overgeboekt naar 15.03.01 Aanleg.
4. Overige projecten en reserveringen:
   - Abusievelijk is een foute projectstand van € 404 miljoen bij de begroting 2025 gepresenteerd voor de Overige Projecten en Reserveringen. Deze stand is bij de tweede suppletoire begroting 2024 gecorrigeerd naar € 361 miljoen.
   - Voor het project Digitale Transport Strategie is € 5,6 miljoen overgeboekt naar HXII.
   - Voor subsidie Topsector Logistiek in 2026 en 2027 is € 4,1 miljoen overgeboekt naar HXII.
   - Vanuit het budget Modal Shift van weg naar water is conform de gemaakte afspraken bij het BO MIRT goederenvervoer najaar 2024 € 8,5 miljoen herbestemd voor Realisatiepacten Goederenvervoercorridor.
   - Vanuit artikel 11 is de reservering voor Walradarsystemen van € 32,2 miljoen overgeheveld en is € 16,8 miljoen overgeboekt voor uitgaven sanctiemaatregelen Rusland naar het gereserveerde budget voor de Kustwacht.
   - Naar het ministerie van Defensie is € 7 miljoen overgeboekt voor verhoging tarief Rijksrederij Kustwacht handhavingsvaartuigen.
   - Het restant van de reservering Wilhelminakanaal € 32,4 miljoen is ondergebracht bij overige projecten en reserveringen.
   - Naar Rijkswaterstaat (15.03.01 Aanleg) is voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen € 8 miljoen overgeboekt.
   - Door de extrapolatie naar 2039 is het budget met € 17,3 miljoen toegenomen.
   - Vanuit artikel 11 Generieke investeringsruimte is € 14 miljoen overgeboekt voor extrapolatie naar 2039 voor vlootvervanging.
   - Vanuit artikel 11 Generieke investeringsruimte is € 30 miljoen overgeboekt voor korte termijn maatregelen Integraal Programma Goederenvervoer.
   - Door een desaldering van de ontvangen heffing VBS (verkeersbegeleidingssysteem) neemt het budget met € 2,2 miljoen toe. Deze ontvangsten zijn toegevoegd aan het gereserveerde budget voor walradarsystemen.
   - De overige budgettaire aanpassingen zijn kleinere mutaties en prijsbijstelling 2025.

15.03.03 Optimalisering gebruik
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van Infrastructuur op de vaarwegen bevorderen. Dit zijn maatregelen die door RWS worden uitgevoerd. Een voorbeeld is de optimalisatie van logistieke routes om modal shift te bevorderen.

Producten

Tabel 45 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03: Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Optimalisering Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)	Kasbudget 2025		Projectbudget		Openstelling	vorig	Toelichting
Projectomschrijving	**begroting 2025**	**realisatie**	**begroting 2025**	**huidig**	**huidig**		
Modal shift van weg naar water	12	4	37	34	nvt	nvt	1
Totaal Optimalisering gebruik	12	4	37	34			
Begroting (MF 15.03.03)	12	4	37	34			

Toelichting

1. Conform de gemaakte afspraken bij het BO MIRT goederenvervoer najaar 2024 is van het Modal Shift budget van weg naar water € 2,5 miljoen herbestemd voor Truckparkings Limburg en € 8,5 miljoen herbestemd voor Realisatiepacten Goederenvervoercorridor. Verder is vanuit artikel 11 Generieke investeringsruimte € 7 miljoen overgeboekt voor korte termijn maatregelen Integraal Programma Goederenvervoer.

15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS

Motivering

Bij infrastructuurprojecten boven het drempelbedrag van € 60 miljoen wordt middels een Publiek Private Comparator (PPC) getoetst of een DBFM-contract meerwaarde op kan leveren. Infrastructuurprojecten die via een DBFM (Design, Build, Finance en Maintain) contract worden aanbesteed, hebben als kenmerk dat sprake is van de overdracht van de integrale onderdelen van een bouwproject (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud) aan een private opdrachtnemer. In plaats van een product wordt een dienst uitgevraagd, te weten de beschikbaarheid van de infrastructuur. De betaling voor deze dienst vindt plaats aan de hand van de overeengekomen prestatie die wordt afgezet tegen de daadwerkelijk geleverde prestatie, de beschikbaarheid. De beschikbaarheidsvergoeding wordt pas uitgekeerd na oplevering van het project; tijdens de bouw dient de DBFM-Opdrachtnemer daarom zelf de financiering te regelen. Omdat het project gefinancierd is door banken en/of institutionele beleggers, is sprake van een sterke druk vanuit de financiers op de private opdrachtnemer om de afgesproken prestatie ook te leveren: op tijd en binnen de geraamde kosten. Een lager prestatieniveau leidt tot lagere betalingen, die op hun beurt de terugbetaling van de financiering moeten zekerstellen.

In de bouwfase is doorgaans wel sprake van een gedeeltelijke betaling (de partiële beschikbaarheidsvergoeding), als sprake is van de uitbreiding van een bestaande sluis die ook tijdens de verbouwing beschikbaar moet blijven voor de scheepvaart. Bij openstelling van de sluis wordt overgegaan naar een volledige beschikbaarheidsvergoeding. Het afronden van een aanbesteding resulteert in een meerjarige verplichting, van zowel aanleg als ook beheer en onderhoud op het desbetreffende project. Op dit begrotingsartikel bestaat daarmee geen enkele budgetflexibiliteit. Slechts bij onderpresteren van de opdrachtnemer kunnen boetes en kortingen worden aangebracht. De verplichting aan de DBFM-Opdrachtnemer vervalt aan het einde van de looptijd van het contract waarna het beheer en onderhoud van deze vaarwegdelen en/of objecten terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten gaan vallen onder het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 15.02 Vernieuwing en Vervanging).

Producten
De projecten Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis, sluis Eefde en Zeetoegang IJmond zijn opengesteld. Er is sprake van een volledige beschikbaarheidsvergoeding. De looptijd van deze contracten varieert; in onderstaand projectenoverzicht is zichtbaar wanneer de contracten eindigen.

Tabel 46 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Geïntegreerde contractvormen Hoofdvaarwegennet (15.04)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Projecten Noordwest-Nederland								
Projecten Noordwest-Nederland								
Zeetoegang IJmond	46	42	– 5	1.251	1.263	2021	2021	1
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen	15	16	1	422	427	2019	2019	
Projecten Oost_x0002_Nederland								
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	7	5	– 2	163	165	2021	2021	
Projecten Zuid-Nederland								
Keersluis Limmel	3	3	0	96	97	2018		
Afrondingen			0					
Totaal uitvoeringsprogramma	**71**	**66**	**– 5**	**1.932**	**1.952**			
begroting (MF 15.04)	**71**	**66**	**– 5**	**1.932**	**1.952**			

Toelichting
1. Zeetoegang IJmond: Het projectbudget is € 11,4 miljoen toegenomen. Dit wordt volledig veroorzaakt door de prijsbijstelling 2025.

15.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdvaarwegennet
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten (inclusief afschrijving en rente) van RWS en de overige netwerkgebonden kosten geraamd. De overige netwerkgebonden kosten komen ten goede aan verkeersmanagement, exploitatie, onderhoud, vernieuwing, ontwikkeling en DBFM, en betreffen taken die gecentraliseerd binnen RWS worden opgepakt. Het gaat bij deze zogeheten landelijke taken onder meer om het verzamelen van basisinformatie, onderhouden van ICT-systemen, het inspecteren van het areaal en de ontwikkeling van kennis en innovatie. Er is gekozen voor centrale uitvoering met het oog op enerzijds uniformiteit in werkwijze en anderzijds kostenbesparing.

15.09 Ontvangsten
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden aan de producten op het gebied van Rijksvaarwegen, die rechtstreeks aan IenW worden betaald, verantwoord.

4.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

De Tweede Kamer wijst de grote projecten aan. De aanwijzing van grote projecten gebeurt op basis van artikel 2 van de Regeling Grote Projecten. De grootprojectstatus behelst dat de Regeling Grote Projecten van toepassing is, die voorschrijft dat de Minister zich ten minste halfjaarlijks tegenover de Tweede Kamer verantwoordt over de voortgang via een Voortgangsrapportage. Voor IenW betreffen dit de volgende projecten:
– European Rail Traffic Management System (ERTMS);
– Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Door IenW is het project ZuidasDok zelf als megaproject aangewezen.

Het projectartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 16 Openbaar Vervoer en Spoor en 18 Scheepvaart en Havens op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 47 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 17 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**1.268.857**	**1.002.608**	**609.120**	**816.158**	**1.972.923**	**438.892**	**1.534.031**	**1**
Uitgaven	**351.089**	**484.813**	**572.122**	**578.030**	**674.903**	**516.879**	**158.024**	
Waarvan juridisch verplicht								
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	**179**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
17.03.01 Realisatie HSL-zuid	*179*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	**1.700**	**– 7**	**637**	**183**	**0**	**0**	**0**	
17.07 ERTMS	**84.040**	**114.954**	**189.798**	**147.619**	**175.446**	**130.877**	**44.569**	**2**
17.07.01 Aanleg ERTMS	82.517	113.676	189.281	147.354	175.446	129.683	45.763	
17.07.02 Planning en studies ERTMS	1.523	1.278	517	265	0	1.194	– 1.194	
17.08 Zuidasdok	**60.312**	**101.584**	**140.739**	**160.837**	**232.632**	**277.782**	**– 45.150**	**3**
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	**204.858**	**268.282**	**240.948**	**269.391**	**266.825**	**108.220**	**158.605**	**4**
17.10.01 Aanleg PHS	*192.580*	*260.257*	*230.732*	*260.189*	*262.105*	*102.895*	*159.210*	
17.10.02 Planning en studies PHS	*12.278*	*8.025*	*10.216*	*9.202*	*4.720*	*5.325*	*– 605*	
17.09 Ontvangsten	**51.675**	**83.038**	**68.437**	**69.663**	**95.698**	**70.735**	**24.963**	**5**

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 1,534 miljard wordt met name veroozaakt door:

– Het programma ERTMS (€ 1,460 miljard). Het betreft de volgende mutaties:

- Er vindt een verplichtingenschuif plaats naar 2025 van per saldo € 896,6 miljoen vanwege de geactualiseerde financiële meerjarenplanningen van ProRail.
- Het overige verschil bij ERTMS betreft met name saldomutaties ad € 549,2 miljoen.
- Het restant ad € 14,2 miljoen betreft diverse kleinere mutaties en prijsindexatie.

– De hogere verplichtingen van € 10,0 miljoen op Zuidasdok is het saldo van hogere en lagere verplichtingen realisatie:
  - OV-terminal (€ 22,5 miljoen) hogere verplichtingen met name veroorzaakt door OVT 1 & 2. Er was niet eerder voorzien dat er extra verplichtingen moeten worden aangegaan voor de beëindigingsvergoeding in de bouwteamovereenkomst (€ 8,3 miljoen) en contractwijzigingen voor vertragingskosten en aanvullende maatregelen (o.a. vervangend vervoer en tijdelijke openbare ruimte) op OVT 1 en OVT 2 (€ 15,9 miljoen). Daarnaast hebben zich op OV-terminal nog diverse kleinere mutaties voorgedaan (- € 1,7 miljoen).
  - Tunnel en A10 (€ 6,2 miljoen) hogere verplichtingen door:
    - Door de herijking van de raming van het programma en de uitvoeringswijze worden verplichtingen doorgeschoven (€ - 176,0 miljoen) voor de A10–tunnel van 2025 naar 2027 (nieuwe planning gunning tunnelcontract).
    - De verlaging wordt deels tenietgedaan doordat extra verplichtingen zijngerealiseerd om werkzaamheden binnen Tunnel en A10 te kunnen opdragen, passend binnen de geactualiseerde uitvoeringsplanning (€ 58,0 miljoen). Ook zijn verplichtingen toegenomen (€ 60,9 miljoen) doordat de inzet en kosten voor het bouwteam Tunnel A10 hoger uitvallen dan geraamd, mede door scopewijzigingen (o.a. vervangen stalen vallen Schinkelbruggen) en de complexe staat van het areaal; een deel van de conditioneringswerkzaamheden schuift door naar 2026/2027.
    - Daarnaast is de beëindigingsvergoeding als verplichting vastgelegd, omdat de realisatiefase is aangevangen (€ 24,5 miljoen).
    - De verplichtingenruimte is verlaagd (- € 6,6 miljoen), omdat dit per abuis te hoog was vastgelegd.
    - Er is verplichtingenruimte (€ 84,0 miljoen) geschoven naar 2025, wat betreft een risicoreservering voor het Amstel–tunneldeel.
    - Er wordt € 21,1 miljoen doorgeschoven naar 2026 waarvan € 15,5 miljoen op contract tunnel A10. In tegenstelling tot eerder verwacht heeft de afronding van de VO-fase langer geduurd dan verwacht. Opdrachten DO-fase en op contract Tunnel deel knooppunt Nieuwe Meer ter hoogte van € 4,2 miljoen schuiven deels door naar 2026. Daarnaast zijn er diverse kleinere verplichtingen mutaties (€ 1,4 miljoen).
    - Er hebben diverse saldo mutaties van 2024 naar 2025 plaatsgevonden (- 17,5 miljoen). Dit had met name te maken met de verplichtingen die moesten worden aangegaan voor de beïndingingsvergoeding in de bouwteamovereenkomst.
  - Daarnaast hebben er zicht op dit artikelonderdeel nog diverse kleinere mutaties voorgedaan (- € 0,8 miljoen).
– De hogere verplichtingen van € 46,5 miljoen op PHS is het saldo van hogere en lagere verplichtingen en wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.10 PHS.

2. De hogere realisatie op ERTMS van € 44,6 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.07 ERTMS.

3. De lagere realisatie op Zuidasdok van € 45,2 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.08 Zuidasdok.

4. De hogere realisatie op PHS van € 158,6 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.10 PHS.

5. De hogere realisatie op de ontvangsten van € 25 miljoen wordt toegelicht in de specifieke toelichting bij artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)
Motivering
Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 2020/21, 23645, nr. 746). De vervanging van het huidige analoge systeem ATB, dat stamt uit de jaren '50-60, door een digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. Vervanging van het huidige ATB beveiligingssysteem is daarnaast een noodzakelijkheid. De komende jaren bereikt het systeem op steeds meer baanvakken het einde van de levensduur. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen (TEN-T kernnetwerk). Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden en op termijn automatisch rijden.

Producten
Op 17 mei 2019 heeft het Kabinet de programmabeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2018/19, 33652, nr. 65) genomen en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem landelijk te vervangen door ERTMS. Deze beslissing gaat verder dan de uitrol van ERTMS op de infrastructuur en de ombouw van treinen naar ERTMS. ProRail en de vervoerders moeten tientallen werkprocessen aanpassen en hun personeel opleiden om met ERTMS te kunnen rijden. Al deze aspecten moeten door de spoorsector in samenhang worden uitgevoerd, om de uitrol van ERTMS een succes te maken.
Deze opgave blijkt complexer dan werd aangenomen bij de programmabeslissing in 2019. Om die reden is het programma in 2022 herijkt. Een belangrijk resultaat hiervan is de introductie van de tranche-aanpak, waarmee de scope van het programma is opgedeeld in kleine, meer behapbare onderdelen. In maart 2025 tranche 1 vastgesteld (Kamerstuk 33652, nr. 106), waarin de focus ligt op het ontwikkelen van een werkend vervoerssysteem onder ERTMS. In dit kader wordt vanaf 2026 begonnen met de uitrol op de Noordelijke lijnen, Zeeuwse lijnen Kijfhoek-Belgische grens. Op de eerste twee baanvakken wordt de werking van het vervoerssysteem uitgebreid getest met een proefbedrijf. Daarnaast ligt in 2026 de nadruk op het verder vormgeven van de landelijke uitrol na tranche 1, met uitvoer van de programmabeslissing uit 2019.

Het kabinet heeft in 2019 structureel middelen gereserveerd voor de uitrol van ERTMS in de rest van Nederland in de periode 2030-2050. Hiervoor zijn middelen gereserveerd op artikelonderdeel 11.03. Op basis van nieuwe inzichten is in 2025 deze reservering herzien, waarbij is besloten meer middelen te reserveren voor de landelijke uitrol.

Het programma ERTMS is door de Kamer aangewezen als Groot Project. De Kamer wordt daarom twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd. De laatste voortgangsrapportage in 2025 betreft de 23e voortgangsrapportage (Kamerstuk 33652, nr. 108).

Tabel 48 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

ERTMS (17.07)	Kasbudget 2025		Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	**begroting**	**realisatie**	**Begroting**	**realisatie**	**huidig**	**vorig**	
ERTMS							
Realisatiefase	309	170	2.839	3.459			1
Planuitwerkingsfase	2	0	93	90			
Programma	**311**	**170**	**2.932**	**3.549**			
Afrekening voorschotten	0	6	27	36			
Begroting (MF 17.07)	**311**	**176**	**2.959**	**3.585**			
Overprogrammering (-)	**– 180**						

Toelichting

De lagere kasrealisatie wordt veroorzaakt door een herijking van het programma aangezien de besluitvorming van de eerste tranche eerst moet worden afgerond. Daarnaast is er sprake van lagere uitgaven bij de ombouw van het materieel, veroorzaakt (zoals aangegeven in de Voortgangsrapportage 21) doordat bij de leveranciers sprake is van langere levertijden en schaarste van de benodigde materialen. De kasrealisatie is in 2025 per saldo € 626 miljoen hoger dan begroot. De hogere kasrealisatie wordt verklaard door de onderstaande mutaties:

– Bij de 21e voortgangrapportage ERTMS is het besluit genomen om de locatie voor het proefbaanvak te wijzigen naar de Zeeuwse Lijnen. Als gevolg van deze scopewijziging was er budget overgeheveld vanuit de reservering op MF 11.03 naar het uitgavenartikel MF 17.07. De kosten voor de ombouw van de baan, het proefbedrijf, het alternatief vervoer en het maatregelenpakket bedragen € 337,3 (prijspeil 2024). In de Begroting 2024 zijn middelen overgeheveld van artikel MF 11.03 naar artikel MF 17.07 voor het proefbaanvak op de Hanzelijn. Omdat de locatie van het proefbaanvak wijzigt, worden de eerder overgehevelde middelen voor de infra-aanpassingen ten bedrage van € 87,5 miljoen (prijspeil 2024) bij Voorjaarsnota 2025 weer teruggeboekt naar artikel MF 11.03 en wordt per saldo € 249,8 miljoen overgeheveld naar MF 17.07.
– Tevens is in 2021 bestuurlijk afgesproken dat ERTMS op de Noordelijke Lijnen wordt uitgerold. Deze scope was geraamd binnen de EOV-middelen (MF 13.02) en om die reden is € 313,2 miljoen overgeboekt en toegevoegd aan het programmabudget ERTMS.
– In verband met excessieve prijsstijgingen, veroorzaakt door het verschil tussen de uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) en de prijsontwikkelingen in de markt, is het projectbudget verhoogd. € 102 miljoen komt vanuit de voor excessieve prijsstijgingen getroffen reservering op MF 11.04.
– In verband met de toekomstige EOV-kosten van onlangs beschikte projecten is € 52,7 miljoen overgeboekt naar het EOV-artikel (MF 13.02).
– In verband met de inbouw van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) is € 35 miljoen verrekend met de concessievergoeding NS.
– Er is € 2,5 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII ter dekking van de kosten van de ILT
– Tot slot is loon- en prijsbijstelling uitgekeerd en hebben er diverse kleinere mutaties plaatsgevonden (€ 51,2 miljoen).

17.08 Zuidasdok

Motivering

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en ov-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam-Zuid toe. De vergroting en kwalitatieve opwaardering van de capaciteit op het station is nodig om de groeiende reizigersstromen te accommoderen en te voldoen aan de NSP-kwaliteitsnorm. Om ruimte te bieden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In de MIRT brief van januari 2026 (Kamerstuk IENW/BSK-2025/277764). is de Kamer geïnformeerd over de actuele stand van zaken op het project.

Producten

- Projectorganisatie en voorbereiding (inclusief Knopen);
- Uitbreiding van de ov-terminal (inclusief keersporen, regionaal ov en ketenmobiliteit);
- Tunnel en uitbreiding van A10[2];
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

Overzicht van de bijdragen: In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de financiering van het project. Deze middelen kunnen tijdens de realisatieperiode integraal aan alle productuitgaven worden besteed. Tussentijds en achteraf zal inzichtelijk worden gemaakt waaraan de middelen zijn besteed (verantwoording).

Tabel 49 Overzicht van de bijdragen Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil
Bijdragen Rijk	0		
Bijdrage gemeente Amsterdam	39	44	5
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	32	36	4
Bijdrage Provincie Noord Holland	0		
EU-ontvangsten	0		
Bijdrage derden	0		
Programma	0		
Totaal	**71**	**80**	**9**

Toelichting

Hogere ontvangsten (€ 9,4 miljoen) door extra indexatie en scopewijzigingen. Dit betreft de ontvangsten van de Gemeente Amsterdam (€ 5,2 miljoen) en van de Vervoersregio Amsterdam (€ 4,2 miljoen). De Gemeente en de Vervoersregio betalen inmiddels volgens een vast ritme waardoor de reguliere bijdragen stabiel zijn.

[2] Het Bestuurlijk Overleg ZAD heeft in mei 2024 ingestemd met gunning van project Tunnel, met uitwerking van het voorontwerp van de integrale scope (tunnel Zuid + tunnel Noord) en met realisatie van de zuidelijke tunnel. Een besluit over de uitvoering en financiering van de noordelijke tunnel moet op een later moment worden genomen.

Tabel 50 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)								
Zuidasdok (17.08)	Kasbudget 2025			Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	begroting	realisatie	verschil	begroting	huidig	begroting	huidig	
Projectomschrijving	2025			2025		2025		
Generieke en ruimtelijke inrichting	0	0	0	66	66	2017	2017	
Projectorganisatie en voorbereiding	41	47	5	603	629	2028-2029	2035-2037	1
Tunnel en A10	92	59	– 33	1.600	1597	2028-2029	2033-2035	
OVT incl. keerspoor	144	127	– 17	1.139	1184	2028-2029	2028-2031	2
Afronding								
Totaal uitvoeringsprogramma	**278**	**233**	– 45	**3.408**	**3.475**			
Begroting (MF 17.08)								

Toelichting

1. **Projectorganisatie en voorbereiding**: Het hogere projectbudget van PEAT (Programma, Evaluatie, Advies, Toezicht) van in totaal € 25,2 miljoen wordt veroorzaakt door:
   - Een budgetoverheveling van Tunnel en A10 naar PEAT i.v.m. scopewijzigingen omtrent de werkzaamheden van het bouwteam (€ 15,5 miljoen)
   - Verwerking van de prijsbijstelling 2025 op Zuidasdok (€ 5,9 miljoen)
   - Een budgetoverheveling van Vernieuwing naar o.a. PEAT i.v.m. de toevoeging van vervanging stalen vallen aan het contract ZAD Nieuwe Meer voor de Schinkelbruggen (€ 2,7 miljoen)
   - Een budgetoverheveling van Tunnel A10 naar o.a. PEAT i.v.m. het verschuiven van de IBOI 2023 (€ 1,9 miljoen)
   - Een desaldering i.v.m. lagere ontvangstenprognoses voor de verkoop van gronden (- € 1,4 miljoen)
   - Diverse kleine mutaties (€ 0,6 miljoen).
2. **OV-terminal**: Het hogere projectbudget op OV-terminal van in totaal € 45,6 miljoen wordt met name veroorzaakt door:
   - Een desaldering door hogere ontvangsten van 2025-2033 a.g.v. extra ontvangsten Gemeente Amsterdam en Vervoersregio Amsterdam i.v.m. verwerking IBOI 2024 op hun bijdrage (€ 20,1 miljoen)
   - Verwerking van prijsbijstelling 2025 van de ontvangsten (€ 13,6 miljoen)
   - Budgetoverhevelingen van Tunnel en A10 naar OV-terminal t.b.v. scopewijziging voor het inrichten van tijdelijke openbare ruimte bij openstelling (€ 4,2 miljoen), t.b.v. de realisatie van het tussendek Atrium (€ 3,8 miljoen) en t.b.v. verschuiving van de IBOI 2023 naar OV-terminal (€ 1,8 miljoen)
   - Diverse overige mutaties (€ 1,0 miljoen).

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routering van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan meer treinen rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor, naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute extra te stimuleren.

Producten
In 2025 zijn twee voortgangsrapportages over PHS uitgebracht in verband met de groot project-status van PHS. Uit de rapportages blijkt de voortgang van de diverse projecten die onderdeel zijn van PHS en de financiële stand van zaken, zoals de ontwikkeling van het potentieel tekort. Ook wordt ingegaan op de geplande uitbreiding van de treindienst, die samenhangt met de oplevering van de relevante infraprojecten en andere maatregelen.

Op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda zijn in 2025 de laatste infrastructuurmaatregelen gereed gekomen. Daarmee is de eerste PHS-corridor in zijn geheel opgeleverd. Op Amsterdam Centraal is de uitvoering van het werk in volle gang. In april zijn twee vernieuwde sporen in gebruik genomen, evenals de eerste nieuwe brug over de Oostertoegang. Ook in Nijmegen zijn de werkzaamheden voor de vernieuwing en uitbreiding van het station begonnen. In Vught is het tijdelijk spoor in gebruik genomen, waardoor het treinverkeer kan blijven rijden gedurende de bouw van de verdiepte ligging van het spoor.

Met betrekking tot de financiën waren er positieve en negatieve ontwikkelingen. Grote impact heeft de in de Voorjaarsnota 2025 doorgevoerde korting op de prijsbijstelling op het Mobiliteitsfonds, waardoor ook PHS wordt geraakt. Op dit moment is het niveau van het potentieel tekort nog passend bij de financiële omvang van PHS en de vergevorderde fase waarin het programma zich bevindt.

Tabel 51 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (17.10)	Kasbudget 2025		Projectbudget		Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	**begroting**	**realisatie**	**begroting**	**realisatie**	**huidig**	**vorig**	
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer							
Aanleg							
PHS: Doorstroomstation Utrecht		0	253	253	2017	2017	
PHS: Spooromgeving Geldermalsen		0	149	149	2021	2021	
PHS: Meteren - Boxtel	63	64	803	825	2031	2031	1
PHS: Nijmegen West-Entree	24	31	200	213	2028	2028	2
PHS: Rijswijk - Rotterdam	12	23	388	377	2024-2026	2024-2026	3
PHS Ede	3	5	77	78	2022	2022	
PHS Amsterdam	81	92	1.042	1.088	2030-2032	2030-2032	4
PHS: Amsterdam-Alkmaar	10	4	298	303	2029-2030	2029-2030	
PHS maatregeken TEV	22	16	121	147	divers	divers	5
OV-SAAL korte termijn	0	0	630	630	2016	2016	
OV-SAAL middellange termijn	0	0	98	98	2026-2028	2026-2028	
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	17	17	241	250	divers	divers	
afrondingen	– 1	1		– 2			
Planning en studies	**8**	**5**	**681**	**643**			6
Diverse corridors			– 1				
Programma	**239**	**258**	**4.980**	**5.052**			
Afrekening voorschotten		9	82	106			
Begroting (MF 17.10)	**239**	**267**	**5.062**	**5.158**			
Overprogrammering (-)	**– 130**						

Toelichting

1. **PHS: Meteren-Boxtel:** De ontwikkeling van een nieuwe generatie seinen bij ProRail heeft vertraging opgelopen. Dit leidt ertoe dat spoorprojecten hun ontwerp moeten aanpassen. Bij PHS Den Bosch leidt deze aanpassing tot meerkosten omdat werkzaamheden al gepland en deels uitgevoerd waren door de aannemer. Hiervoor is aanvullend € 1,8 miljoen toegevoegd aan het projectbudget vanuit de reservering voor de seinenproblematiek, zodat de uitvoering zoveel mogelijk doorgang kan vinden en de meerkosten niet nog verder oplopen. Het projectbudget is daarnaast verhoogd met € 7,6 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door het verschil tussen de uitgekeerde prijsbijstelling over 2024 en de ontwikkeling in de markt. De rest is reguliere prijsindexatie ad € 12,1 miljoen.
2. **PHS: Nijmegen en West Entree:** De hogere uitgaven worden voornamelijk veroorzaakt door de herziene planning van de werkzaamheden door de aannemer (er zijn meer werkzaamheden gerealiseerd in 2025) en de hierop aangepaste termijnstaat. Omdat de ontwikkeling van een nieuwe generatie seinen bij ProRail vertraging heeft opgelopen moest het ontwerp worden aangepast met meerkosten tot gevolg. Hiervoor is € 7,9 miljoen overgeboekt vanuit de reservering Seinenproblematiek. Het projectbudget is ook verhoogd met € 2 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door het verschil tussen de uitgekeerde prijsbijstelling over 2024 en de ontwikkeling in de markt. De rest is reguliere prijsindexatie ad € 3,2 miljoen.
3. **PHS: Rijswijk-Rotterdam:** Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten en de nog actuele risico's, bleek het mogelijk om het projectbudget te verlagen met € 12,1 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan het nog te beschikken deel van PHS op MF 17.10 ter verlaging van de budgetspanning.
   De hogere kasuitgaven in 2025 zijn met name het gevolg van meerwerk veroorzaakt door opgetreden risico's met betrekking tot onder andere kabels en leidingen, kwartsloze ballast en indexatieverschillen. Daarnaast moet de treinvrije periode in 2025 uitgebreid worden wat ondermeer leidde tot extra verbussingskosten.
4. **PHS: Amsterdam:** De hogere realisatie wordt met name verklaard door aanvullende werkzaamheden die niet in de uitgavenstroom 2025 waren voorzien en indexering van de contracten.
   In verband met de extra engineeringskosten als gevolg van de inpassing van de UK-Terminal is € 5,3 miljoen toegevoegd vanuit het PHS-budget planuitwerking voor het deelproject Amsterdam CS. Daarnaast is vanuit het planuitwerkingsbudget € 20,6 miljoen toegevoegd voor de extra kosten naar aanleiding van de vertraging van een jaar van het project. Omdat de ontwikkeling van een nieuwe generatie seinen bij ProRail vertraging heeft opgelopen moest het ontwerp worden aangepast met meerkosten tot gevolg. Hiervoor is aanvullend € 8,9 miljoen overgeboekt vanuit de reservering seinenproblematiek. Het projectbudget is ook verhoogd met € 6,1 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door het verschil tussen de uitgekeerde prijsbijstelling en de ontwikkeling in de markt. Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten en de nog actuele risico's bleek het mogelijk om van het deelproject Amsterdam Sloterdijk € 8,1 miljoen vrij te laten vallen. Dit bedrag is toegevoegd aan het nog te beschikken deel van het PHS-budget (MF 17.10.02) ter verlaging van de budgetspanning. Daarnaast is een bedrag van € 1,2 miljoen overgeboekt naar de post PHS Nazorg. De rest is reguliere prijsbijstelling

5. **PHS Maatregelen TEV:** Enkele deelprojecten zijn vertraagd, onder meer als gevolg van vertraging rond de aanbesteding en het verkrijgen van vergunningen. In verband met een aanvullende realisatiebeschikking is het projectbudget verhoogd met € 24,3 miljoen, gedekt vanuit het budget planuitwerking PHS (Artikel MF 17.10.02). De rest is prijsindexatie.
6. **PHS Planning en studies:** Het budget planuitwerking is opgehoogd met € 21,8 miljoen in verband met excessieve prijsstijgingen. Daarnaast is het op basis van de inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden en de nog te verwachten risico's mogelijk gebleken van een aantal projecten in realisatie projectbudget onvoorzien vrij te laten vallen en €33,7 miljoen toe te voegen aan het budget planuitwerking ter verlaging van het potentieel tekort. Vanuit het budget planuitwerking is in verband met (aanvullende) realisatiebeschikkingen € 94,7 miljoen overgeboekt naar diverse realisatieprojecten. € 0,4 miljoen is overgeboekt naar EOV. Het restant zijn diverse kleinere mutaties.

17.09 Ontvangsten
Motivering
Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden voor de realisatie van de Megaprojecten en Grote Projecten verkeer en vervoer, die rechtstreeks aan IenW worden betaald, verantwoord.

Tabel 52 Ontvangsten Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Ontvangsten Megaprojecten Verkeer en Vervoer	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Toelichting
ERTMS	0	6	6	1
ZuidasDok	71	80	9	2
PHS	0	9	9	3
afrondingen				
Totaal	**71**	**95**	**24**	

Toelichting
1. Voor ERTMS is € 6 miljoen verrekend met ProRail. Dit heeft te maken met de afrekening van de voorschotten op de verleende subsidies aan ProRail. Deze ontvangsten zijn verrekend met het uitgavenartikel 17.07.
2. Voor het Megaproject Zuidasdok is € 9,4 miljoen meer ontvangen dan oorspronkelijk was begroot. De hogere ontvangsten worden met name veroorzaakt door:
   - Hogere ontvangsten (€ 5,6 miljoen) door extra indexatie en scopewijzigingen. Dit betreft de ontvangsten van de Gemeente Amsterdam € 1,9 miljoen en van de Vervoersregio Amsterdam (VRA) € 3,7 miljoen. Amsterdam en VRA betalen inmiddels volgens een vast ritme waardoor de reguliere bijdragen stabiel zijn.
   - Hogere ontvangsten door een afrekening van EU-subsidies (€ 1,7 miljoen).
   - Een correctieboeking (- € 1,7 miljoen) waarbij ontvangsten doorschuiven naar 2026. De gemeente Amsterdam heeft vrijwel de volledig ontvangsten betaald, dat is incl. de betaling (€ 35,9 miljoen) van stadsregio Amsterdam. Met een correctieboeking wordt het deel dat initieel onder Ontvangsten gemeente Amsterdam is geboekt overgeheveld naar de juiste budgetplaats Ontvangsten Stadsregio Amsterdam.
   - Overige diverse hogere en lagere ontvangsten onder de € 1,0 miljoen, bij elkaar opgeteld € 3,8 miljoen.

3. Voor PHS is € 9 miljoen verrekend met ProRail. Dit heeft te maken met de afrekening van de voorschotten op de verleende subsidies aan ProRail. Deze ontvangsten zijn verrekend met het uitgavenartikel 17.10.

4.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

Het projectartikel is gerelateerd aan het beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (Externe veiligheid) van de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 53 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 18 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**1.583**	**34**	**23**	**98**	**42**	**0**	**42**	
Uitgaven	**1.619**	**10**	**42**	**6**	**93**	**0**	**93**	
Waarvan juridisch verplicht								
18.06 Externe veiligheid	**1.619**	**10**	**42**	**6**	**93**	**0**	**93**	
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
18.09 Ontvangsten	**0**	**4.311**	**19.309**	**0**	**0**	**0**	**0**	
18.09.01 Ontvangsten	0	4.311	19.309	0	0	0	0	
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	**– 279.865**	**240.960**	**291.239**	**427.221**	**238.731**	**0**	**238.731**	1

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Onderstaand wordt op het niveau van artikelonderdelen, de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Dit verschil is te verklaren door de toevoeging van het voordelig saldo 2024 op de saldo van de afgesloten rekeningen van het Mobiliteitsfonds (€ 238,7 miljoen).

D. Toelichting op de artikelonderdelen

18.06 Externe veiligheid
Motivering
Het budget is bestemd voor het oplossen van externe veiligheidsknelpunten in het kader van de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS), (Kamerstukken II 2005–2006, 30 373, nr. 2). De opgenomen kasreeks heeft betrekking op het RWS-programma «aankopen en saneren van kwetsbare objecten in het kader van basisnet.

18.08 Netwerkoverstijgende kosten
Motivering
Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2018 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten.

18.09 Ontvangsten
Motivering
Dit betreft de afdracht van het surplus aan eigen vermogen van Rijkswaterstaat. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is via de Regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5 procent van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. De maximale omvang van het eigen vermogen is door Rijkswaterstaat in 2018 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. De middelen zijn voorlopig toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen
Motivering
Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten. Bij alle uitgaven- en ontvangstenartikelen zijn in dit wetsvoorstel mutaties opgenomen, die voortvloeien uit de verdeling van het voordelig saldo van de afgesloten rekeningen naar de juiste artikelen en producten.

4.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste komen van de beleidsbegroting Hoofdstuk XII. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdragen aan de Investeringsfondsen op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van de uitvoering

Tabel 54 Budgettaire gevolgen van de uitvoering artikel 19 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	Toelichting
	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2025	
Ontvangsten	**6.976.246**	**7.451.127**	**7.832.289**	**9.153.614**	**8.943.974**	**8.917.805**	**26.169**	1
19.09 Ten laste van begroting IenW	**6.976.246**	**7.451.127**	**7.832.289**	**9.153.614**	**8.943.974**	**8.917.805**	**26.169**	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van de uitvoering

Het verschil tussen de oorspronkelijke begroting en de realisatie (€ 26,2 miljoen) is het resultaat van een aantal mutaties die zijn aangebracht op de begrotingsraming. Deze mutaties zijn in de tussenliggende suppletoire begrotingswetten over 2025 nader geduid. De belangrijkste oorzaken zijn:

- Kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds (€ 220 miljoen);
- Overboekingen van en naar de beleidsbegroting HXII (€ 93,3 miljoen);
- Taakstelling voordelig Saldo 2024 Mobiliteitsfonds vanwege de dekking Herstel Toeslagen (- € 152,7 miljoen)
- Overboekingen naar begrotingen van andere ministeries (- € 131,9 miljoen);
- Diverse kleinere mutaties van per saldo een verlaging van € 2,5 miljoen.

D. Toelichting op de artikelonderdelen

Motivering
Dit begrotingsartikel is technisch van aard.

5. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope
Hieronder wordt gerapporteerd over de uitzonderingsrapportage rechtmatigheid en totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie van het Mobiliteitsfonds. In de bedrijfsvoeringsparagraaf in het jaarverslag van het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Waterstaat (HXII) wordt gerapporteerd over het begrotingsbeheer, financieel beheer, de materiele bedrijfsvoering en overige aspecten van de bedrijfsvoering, over de rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen en belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering.

Rechtmatigheid
Uit de aangeleverde bedrijfsvoeringsinformatie is gebleken dat er bij de financiële verantwoording van het Mobiliteitsfonds over 2025 geen sprake is van overschrijding van door de Rijksbegrotingsvoorschriften voorgeschreven rapportagetoleranties.

Daarnaast is van belang dat IenW door verscherpte interne controle onderstaande heeft geconstateerd. Deze constatering blijft onder de tolerantiegrenzen van onrechtmatigheid voor 2025, maar is met terugwerkende kracht wel vermeldenswaardig. Dit betreft artikel 13 van het Mobiliteitsfonds. In 2007 is op basis van de Spoorwegwet, overeengekomen dat op basis van een volmacht de het contractbeheer in de relatie tussen Infraspeed en de Staat/IenW zal worden belegd bij ProRail. Dit betekent dat ProRail-CMT, een specialistisch onderdeel van ProRail, namens de staat opdrachten

verstrekt aan Infraspeed met betrekking tot het Restated Implementation Agreement (RIA). Naar aanleiding van een juridische review is vastgesteld dat hierbij gedurende een aantal jaren voor een bedrag van cumulatief circa € 339 miljoen aangegane verplichtingen onjuiste uitzonderingsgronden op de aanbestedingsplicht zijn gehanteerd. Dit betekent niet dat er geen andere juiste uitzonderingsgronden van toepassing konden zijn, maar wel dat de gebeurtenissen uit het verleden niet meer met terugwerkende kracht zijn te corrigeren.

Voor het jaarverslag 2025 is het bedrag aan onrechtmatigheden vastgesteld op € 53,9 miljoen. Met dit bedrag wordt de tolerantiegrens op het begrotingsartikel niet overschreden. Voor de jaren 2022-2024 gaat het om bedragen van respectievelijk € 7,1 miljoen, € 1,6 miljoen en € 7,7 miljoen. Voor toekomstige aanvullende opdrachten binnen de resterende looptijd van de RIA (tot begin 2031) zal door ProRail, waar van toepassing, een aanbestedingsrechtelijke toets uit worden gevoerd voor het hanteren van de juiste uitzonderingsclausules zoals opgenomen in de aanbestedingswet. Tevens is afgesproken dat bij complexe opdrachten de directie Openbaar Vervoer en Spoor en de hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken nadrukkelijk zullen worden betrokken.

Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie
De niet-financiële verantwoordingsinformatie betreft de indicatoren en kengetallen die beogen inzicht te bieden in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de beleidsuitvoering en de doelmatigheid van de bedrijfsvoering. Er zijn geen bijzonderheden te melden.

C. JAARREKENING

6. Verantwoordingsstaat Mobiliteitsfonds

Tabel 55 Verantwoordingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (Bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	('1) Vastgestelde begroting			('2) Realisatie			(3) = (2) - (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	**Uitgaven**	**Ontvangsten**	**Verplichtingen**	**Uitgaven**	**Ontvangsten**	**Verplichtingen**	**Uitgaven**	**Ontvangsten**
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	310.326	228.668	0	0	0	0	– 310.326	– 228.668	0
12	Hoofdwegennet	5.673.268	3.937.469	124.305	6.290.707	4.038.276	151.496	617.439	100.807	27.191
13	Spoorwegen	2.307.036	2.742.066	303.115	2.935.927	3.211.911	210.899	628.891	469.845	– 92.216
14	Regionaal, lokale infrastructuur	174.089	597.904	0	95.557	486.830	0	– 78.532	– 111.074	0
15	Hoofdvaarwegennet	1.324.929	1.406.135	13.161	1.253.546	1.436.677	43.982	– 71.383	30.542	30.821
17	Megaprojecten Verkeer en Vervoer	438.892	516.879	70.735	1.972.923	674.903	95.698	1.534.031	158.024	24.963
18	Overige uitgaven en ontvangsten	0	0	0	42	93	0	42	93	0
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk			8.917.805			8.943.974	0	0	26.169
	Subtotaal	10.228.540	9.429.121	9.429.121	12.548.702	9.848.690	9.446.049	2.320.162	419.569	16.928
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar						238.731			238.731
	Subtotaal	10.228.540	9.429.121	9.429.121	12.548.702	9.848.690	9.684.780	2.320.162	419.569	255.659
	Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar						163.910			163.910
	Totaal	**10.228.540**	**9.429.121**	**9.429.121**	**12.548.702**	**9.848.690**	**9.848.690**	**2.320.162**	**419.569**	**419.569**

7. Saldibalans

Tabel 56 Saldibalans per 31 december 2025 van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

	Activa	31-12-2025	31-12-2024		Passiva	31-12-2025	31-12-2024
Intra-comptabele posten				**Intra-comptabele posten**			
1)	Uitgaven ten laste van de begroting	9.848.687	9.709.359	2)	Ontvangsten ten gunste van de begroting	9.446.047	9.520.868
1a)	Nadelig saldo begrotingsfonds voorgaand jaar	0	0	2a)	Batig saldo begrotingsfonds voorgaand jaar	238.731	427.221
3)	Liquide middelen	0	0				
4)	Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	1	220.476	4a)	Rekening-courant RHB	163.910	0
5)	Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a)	Begrotingsreserves	0	0
6)	Vorderingen buiten begrotingsverband	0	18.254	7)	Schulden buiten begrotingsverband	0	0
8)	Kas-transverschillen	0	0				
Subtotaal intra-comptabel		**9.848.688**	**9.948.089**	**Subtotaal intra-comptabel**		**9.848.688**	**9.948.089**
Extra-comptabele posten							
9)	Openstaande rechten	0	0	9a)	Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10)	Vorderingen	31.710	30.719	10a)	Tegenrekening vorderingen	31.710	30.719
11a)	Tegenrekening schulden	0		11)	Schulden	0	0
12)	Voorschotten	7.064.377	6.319.109	12a)	Tegenrekening voorschotten	7.064.377	6.319.109
13a)	Tegenrekening garantieverplichtingen	162.605	162.605	13)	Garantieverplichtingen	162.605	162.605
14a)	Tegenrekening andere verplichtingen	27.614.698	24.914.687	14)	Andere verplichtingen	27.614.698	24.914.687
15)	Deelnemingen	1.714.477	1.714.477	15a)	Tegenrekening deelnemingen	1.714.477	1.714.477
Subtotaal extra-comptabel		**36.587.867**	**33.141.597**	**Subtotaal extra comptabel**		**36.587.867**	**33.141.597**
Totaal		**46.436.555**	**43.089.686**	**Totaal**		**46.436.555**	**43.089.686**

Toelichting samenstelling saldibalans
Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

Alle bedragen in de Saldibalans zijn, conform de regelgeving, naar boven afgerond. Als gevolg hiervan kunnen kleine verschillen ontstaan met de overige tabellen waarbij de reguliere afrondingsregels zijn gebruikt.

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding
Deze balansregel geeft de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer.

Vanwege afrondingsverschillen is onder 4 een saldo van 1 opgenomen.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen
De Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die voortvloeien uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 57 Opeisbaarheid (bedragen € 1.000)	
Direct opeisbaar	31.192
Op termijn opeisbaar	518
Geconditioneerd	0
Totaal	**31.710**

Tabel 58 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	29.822
Artikel 13 Spoorwegen	1.406
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	265
Overig	217
Totaal	**31.710**

Toelichting
Artikel 12 Hoofdwegennet
De vorderingen betreffen met name € 26,5 miljoen voor de afrekening van de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst A9 Gaasperdammerweg met de gemeente Amsterdam. Dit gaat om de aanleg en het onderhoud van de Gaasperdammertunnel op de A9. Tevens is een vordering op de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland draagt voor maximaal € 2,5 miljoen bij aan de korte termijn maatregelen A15 Riderkerk-Gorinchem, hiervan is in 2021 € 2 miljoen betaald, zodat er nog een vordering van maximaal € 0,5 miljoen openstaat. Beide vorderingen zijn als op termijn opeisbaar opgenomen.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten
Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Tabel 59 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen € 1.000)	
Tot en met 2023	1.749.878
2024	939.508
2024	4.374.991
Totaal	**7.064.377**

Tabel 60 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.098.727
Artikel 13 Spoorwegen	3.432.842
Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	1.916.193
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	90.411
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	526.204
Totaal	**7.064.377**

Toelichting
Artikel 12 Hoofdwegennet
Voor de aanleg van Rijnlandroute is er € 512,6 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland. De betreft de aanleg van drie deelprojecten: N434/A44/A4, N206 ir. G. Tjalmaweg en N206 Europaweg.

Voor de specifieke uitkering regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen ten behoeve van het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risico gestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet zijn aan gemeenten, provincies, waterschappen, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voorschotten verstrekt voor € 268,9 miljoen. Voor

de specifieke uitkering stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027 zijn aan diverse provincies, gemeenten en VRA voorschotten verstrekt voor € 91,24 miljoen. Aan RDW en aan CJIB zijn voorschotten verstrekt van respectievelijk € 154,2 miljoen en € 12,7 miljoen voor de tijdelijke tolheffing en vrachtwagenheffing. Verder is aan de provincie Zeeland voor de specifieke uitkering Tolvrije Westerscheldetunnel een voorschot verstrekt van € 29,3 miljoen.

De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2026 – 2030 verwacht.

Artikel 13 Spoorwegen
ProRail ontvangt jaarlijks subsidie voor Exploitatie, onderhoud en vernieuwingen (EOV). Daarom staat voor EOV een bedrag van € 2.548,2 miljoen aan voorschotten open. Hiermee geeft ProRail invulling aan het uitvoeren van zijn beheertaken. Bij ProRail zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIRT-projectenboek, gefinancierd. In dit kader staat nog een bedrag van € 353,0 miljoen aan voorschotten open. Verder staan bij Bureau Sanering Verkeerlawaai voor de saneringen bij spoor voor saneringsprojecten voor circa € 27,9 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten vanaf 2026 tot en met 2028 afgewikkeld.

Het openstaand voorschot op de betalingen aan ProRail € 262,56 betreffen de opdrachten, met name het maatregelenpakket HSL. Uiterlijk 1 mei 2026 wordt de verantwoording met assuranceverklaring ontvangen. Daarna vindt de afrekening plaatsvinden en worden de voorschotten afgewikkeld.

Voor de regeling in het kader van spoorse doorsnijdingen staat voor € 111,0 miljoen aan voorschotten open. Gemeenten geven aan in de SISA-verantwoording wanneer de subsidie kan worden vastgesteld. Verder staan voorschotten open van diverse gemeenten en de provincie Limburg in het kader van de tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en de specifieke uitkering spooremplacement Leeuwarden voor een bedrag van € 69,1 miljoen. Tot slot staat bij gemeente Ede voor Spoorzone Ede-Oost voor € 48,8 miljoen aan voorschotten open. Naar verwachting worden deze voorschotten in 2026-2028 afgewikkeld.

Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's
Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regio specifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid zijn in overeenstemming met het RSP-convenant Rijk-Regio aan het samenwerkingsverband Noord-Nederland voorschotten verstrekt. Hiervan staat nog € 29,7 miljoen open. Ten behoeve van de uitvoering van de regeling 'specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur' en «tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw» zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt voor een bedrag van € 1.874,0 miljoen. Ook is er € 70,4 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de provincie Zuid-Holland voor het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Zuid-Holland Noord. Dit project heeft als doel om de bereikbaarheid van het noorden van de provincie Zuid-Holland te verbeteren door de bestaande verbindingen te verbeteren. Naar verwachting worden deze voorschotten in periode 2026 – 2036 afgewikkeld.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet
Ten behoeve van de vervanging van de Noordzeebrug op de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn er voorschotten verstrekt van € 12,4 miljoen.

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer
In het kader van het Programma Hoofdfrequent Spoor is aan ProRail € 229,0 miljoen aan voorschotten verstrekt. Ook zijn aan ProRail voorschotten verstrekt van € 116,8 miljoen voor het verrichten van planstudies en voorbereidende realisatiewerkzaamheden European Rail Traffic Management System (ERTMS). Tevens zijn aan diverse provincies voorschotten verstrekt van € 69,4 miljoen en aan RVO € 56,0 miljoen ten behoeve van tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031. Aan de Nederlandse Spoorwegen is een voorschot verstrekt van € 19,82 miljoen voor ombouw ERTMS.

Tabel 61 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)		
Stand per 1 januari 2025		6.319.109
In 2025 vastgelegde voorschotten		4.409.824
In 2025 afgerekende voorschotten		– 3.664.556
Verdeeld naar jaar van betalen:		
– 2023 en verder	– 131.208	
– 2024	– 3.499.481	
– 2025	– 33.867	
Openstaand per 31 december 2025		**7.064.377**

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen
Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Tabel 62 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2025	162.605
Verstrekt in 2025	0
Afname risico 2025	0
Openstaand per 31 december 2025	**162.605**

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen
De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, hierop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 63 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2025	24.914.687
Aangegaan in 2025	14.741.753
Tot betaling gekomen in 2025	– 9.848.687
Negatieve bijstellingen voorgaande jaren	– 2.193.055
Openstaand per 31 december 2025	**27.614.698**

Negatieve bijstellingen
Er zijn in 2025 geen omvangrijke negatieve bijstellingen van eerder aangegane verplichtingen geweest die toelichting behoeven. Hierbij is een grens gehanteerd van € 25,0 miljoen.

Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen
Inventarisatie van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden) heeft plaatsgevonden.

Ultimo 2025 is geen sprake van dergelijke bestuurlijke afspraken.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen
Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 64 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Railinfratrust B.V.	1.714.477
Totaal per 31 december 2025	**1.714.477**

Toelichting
Het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van elk € 450,00. Het deelnemingspercentage bedraagt 100 %. In 2024 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Artikel 13 Spoorwegen

Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32707, nr. 16), waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Onderdeel van de kabinetsreactie op aanbeveling 14 is dat het vastgestelde jaarverslag van ProRail aan de Tweede Kamer wordt gezonden. In het jaarverslag van ProRail zijn de volgende maatregelen uit het genoemde pakket opgenomen:

– Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 en artikel 17 van het Mobiliteitsfonds (de betalingen door IenW aan ProRail) en de totale ontvangsten en uitgaven van ProRail.

– Een specificatie van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail.

Onderstaand wordt in onderdeel A een overzichtstabel gepresenteerd waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht. In onderdeel B zijn de kasstromen van het Mobiliteitsfonds op artikel 13 en artikel 17 opgenomen, waaruit de betalingen door IenW aan ProRail blijken.

Onderdeel A - Overzichtstabel begrotingsmutaties

Tabel 65 Overzichtstabel begrotingsmutaties (bedragen x € 1 miljoen)

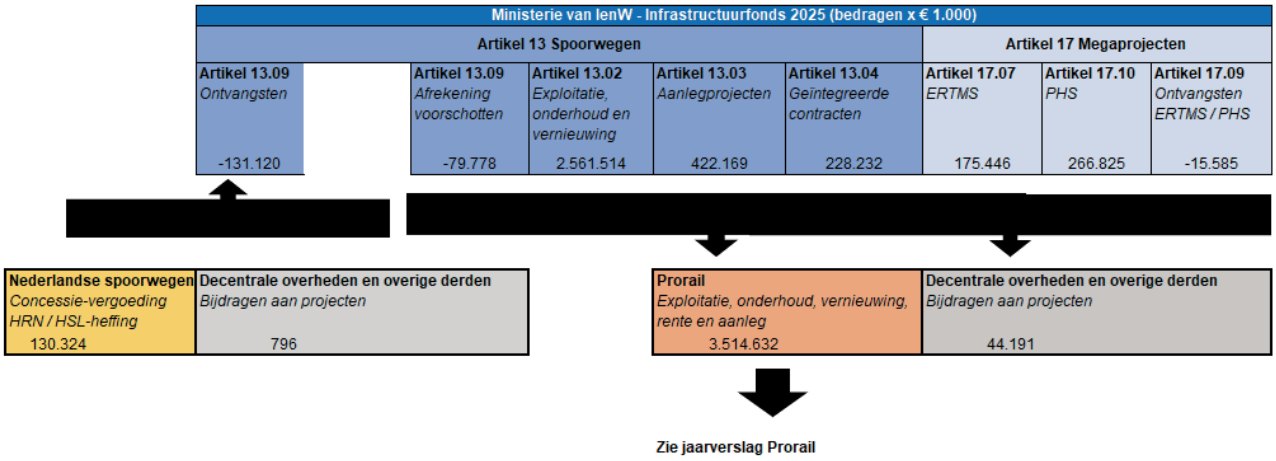
	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Samenvatting mutaties spoorbudgetten	**Exploitatie, onderhoud en vernieuwing**	**Aanleg projecten artikel 13**	**Geïnte-greerde contract-vormen**	**Ontvang-sten**	**Project ERTMS**	**Project PHS**	**Ontvangsten ERTMS / PHS**	**Totaal**
Ontwerpbegroting 2025	**2.246**	**280**	**216**	**– 303**	**131**	**108**	**0**	**2.678**
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	– 54	179	– 17	– 81	54	10	– 16	**75**
Overboekingen van en naar andere artikelen	585	– 282	0	0	– 49	174	0	**428**
Kasschuiven en saldoboekingen	– 215	245	29	173	40	– 26	0	**246**
Totaal mutaties	**316**	**142**	**12**	**92**	**45**	**158**	**– 16**	**749**
Realisatie 2025	**2.562**	**422**	**228**	**– 211**	**176**	**266**	**– 16**	**3.427**

Toelichting
Op de spoorbudgetten is in 2025 per saldo € 749 miljoen meer uitgegeven dan begroot. Dit wordt met name veroorzaakt door hogere uitgaven bij EOV (€ 316 miljoen), het project PHS (€ 158 miljoen), Aanleg (€ 142 miljoen), het programma ERTMS (€ 45 miljoen) en geïntegreerde contractvormen (€ 12 miljoen). Daarnaast waren per saldo lagere ontvangsten dan geraamd (€ 76 miljoen).

Tabel 66 Specificatie per begrotingsnota (bedragen x € 1 miljoen)

	MF 13.02	MF 13.03	MF 13.04	MF 13.09	MF 17.07	MF 17.10	MF 17.09	Totaal
Mutaties spoorbudgetten per begrotingsnota	**Exploitatie, onderhoud en vernieuwing**	**Aanleg projecten artikel 13**	**Geïnte-greerde contract-vormen**	**Ontvang-sten**	**Project ERTMS**	**Project PHS**	**Ontvangsten**	**Totaal**
Ontwerpbegroting 2025	**2.246**	**280**	**216**	**– 303**	**131**	**108**	**0**	**2.678**
Generaal	0	0	0	0	0	0	0	0
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	7	20	0	0	48	1	0	76
Overboekingen van en naar andere artikelen	600	– 370	0	0	– 43	96	0	283
Kasschuiven en saldoboekingen	– 62	258	12	– 93	– 7	– 119	– 8	– 19
Mutaties voorjaarsnota	**545**	**– 92**	**12**	**– 93**	**– 2**	**– 22**	**– 8**	340
Stand voorjaarsnota	**2.791**	**188**	**228**	**– 396**	**129**	**86**	**– 8**	**3.018**
Generaal	0	0	0	0	0	0	0	0
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	– 98	154	– 16	– 40	6	9	– 15	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	– 15	87	0	0	0	78	0	150
Kasschuiven en saldoboekingen	0	– 153	16	153	0	0	0	16
Mutaties miljoenennota	**– 113**	**88**	**0**	**113**	**6**	**87**	**– 15**	166
Stand miljoenennota	**2.678**	**276**	**228**	**– 283**	**135**	**173**	**– 23**	**3.184**
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	2	4	– 2	– 5	0	0	0	– 1
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	1	0	0	– 6	0	0	– 5
Kasschuiven en saldoboekingen	– 158	145	2	117	54	93	8	261
Mutaties najaarsnota	**– 156**	**150**	**0**	**112**	**48**	**93**	**8**	255
Stand najaarsnota	**2.522**	**426**	**228**	**– 171**	**183**	**266**	**– 15**	**3.439**
Desalderingen en overboekingen binnen artikel	35	0	0	– 35	1	0	– 1	0
Overboekingen van en naar andere artikelen	0	0	0	0	0	0	0	0
Kasschuiven en saldoboekingen	4	– 5	0	– 4	– 7	0	0	– 12
Afrondingen	1	1		– 1	1			2
Mutaties slotwet	**40**	**– 4**	**0**	**– 40**	**– 5**	**0**	**– 1**	– 10
								0
Realisatie 2025	**2.562**	**422**	**228**	**– 211**	**178**	**266**	**– 16**	**3.429**

Figuur 3 Kasstromen Mobiliteitsfonds 2025 ProRail (inclusief btw, bedragen x € 1.000)



Bijlage 2: Instandhouding

In deze bijlage bij het jaarverslag van het Mobiliteitsfonds en van het Deltafonds wordt een toelichting gegeven op de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen. Onderdeel A gaat in op de instandhouding van de netwerken die door Rijkswaterstaat worden beheerd. Dit betreft het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). Onderdeel B gaat in op de instandhouding van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) welke beheerd wordt door ProRail.

Bij instandhouding van de infrastructuur gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur op het afgesproken kwaliteitsniveau. Hieronder vallen alle activiteiten op het vlak van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de bestaande infrastructuur.

- Tot het domein van de exploitatie (voorheen 'beheer') behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement;
- Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren;
- Vernieuwing (voorheen 'vervanging' en/of 'renovatie') is gericht op het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object of het verlengen van de levensduur van het bestaande object. Het gaat bij vernieuwing expliciet niet om activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies of om aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur (ontwikkeling).

1 Onderdeel A - Instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat

Het basiskwaliteitsniveau is het uitgangspunt voor de uitvoering van exploitatie, onderhoud en vernieuwing (instandhouding) door Rijkswaterstaat (RWS) op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. De instandhouding van de netwerken is erop gericht om de prestaties van de netwerken op peil te houden. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. Eerst wordt een overzicht gegeven van de geleverde prestaties op de netwerken. Vervolgens wordt de omvang van het areaal in beheer bij RWS, de gerealiseerde budgetten voor

instandhouding, de ontwikkeling van de balanspost ‘saldo op ontvangen bijdragen’ en het uitgesteld en achterstallig onderhoud toegelicht. Over de duurzaamheidsprestaties wordt gerapporteerd via het IenW Duurzaamheidsverslag.

Prestaties
De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. In de begroting 2025 is aangegeven dat voor de netwerken in beheer van RWS de afspraken over het basiskwaliteitsniveau nog worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. Voor het vegetatiebeheer in de uiterwaarden is in 2025 de prestatieafspraak ‘voldoen aan de vegetatielegger’ toegevoegd. Verder vergt de vertaling naar nieuwe indicatoren en streefwaarden nog verdere uitwerking, daarom wordt nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de Service Level Agreement (SLA) 2022-2023. De Tweede Kamer zal worden gerapporteerd over hoe gescoord wordt op de prestatie-indicatoren, maar het is zoals ook gold voor de SLA niet mogelijk om te sturen op het behalen van de streefwaarden. Het basiskwaliteitsniveau is het uitgangspunt voor het werk in voorbereiding en de uitvoering door RWS.

Tabel 67 Prestatie-indicatoren RWS

Prestatie-indicator	Streef-waarde 2022-2025	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Toelichting
Hoofdwegennet						**1**
Beschikbaarheid						
Technische beschikbaarheid van de weg	**90%**	98%	99%	99%	98%	
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud in:						
Voertuigverliesuren (vanaf 2018)	**10%**	3%	4%	7%	9%	
Levering verkeersgegevens:						
– Beschikbaarheid data voor derden	**90%**	93%	91%	91%	92%	
– Actualiteit data voor derden	**95%**	100%	99%	99%	nvt	
Veiligheid						
– Voldoen aan norm voor verhardingen	**99,7%**	99,7%	99,6%	99,4%	99,7%	
– Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	**95%**	99%	99%	99%	100%	
Hoofdvaarwegennet						**2**
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid						
Stremmingen gepland onderhoud	**0,8%**	0,9%	0,6%	0,7%	1,1%	
Stremmingen ongepland onderhoud	**0,2%**	2,4%	1,2%	1,2%	0,7%	
Tijdig melden ongeplande stremmingen	**97%**	98%	97%	98%	97%	
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)						
– Toegangsgeulen	**99%**	100%	100%	100%	100%	
– Hoofdtransportassen	**90%**	93%	93%	96%	96%	
– Hoofdvaarwegen	**85%**	82%	84%	83%	88%	
– Overige vaarwegen	**85%**	83%	95%	96%	97%	
Veiligheid						
Vaarwegmarkering op orde	**95%**	89%	94%	96%	97%	
Hoofdwatersysteem						**3**
Waterveiligheid						
Handhaving kustlijn	**90%**	91%	93%	94%	94%	
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	**100%**	83%	100%	83%	67%	
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	**100%**	75%	100%	100%	100%	
Betrouwbaarheid informatievoorziening	**95%**	100%	99%	96%	97%	
Voldoen aan de vegetatielegger uiterwaardengebied	**95%**	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%	

Bron: RWS, 2026

1. Toelichting prestaties Hoofdwegennet

Alle indicatoren voldoen aan de streefwaarde.

– Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2025 was 9% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2024, doordat in 2025 meer productie is gedraaid. Het totale

reistijdverlies is met 62 miljoen hetzelfde gebleven als 2024, maar het aandeel files door werk in uitvoering is gestegen van 4,5 miljoen naar 5,5 miljoen voertuigverliesuren.
– Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2025 voldeed 99,7% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee wordt weer aan de streefwaarde voldaan. Het scherpstellen van de interne norm voor alleen dichte deklagen en het uitvoeren van meer onderhoud heeft ervoor gezorgd dat de score omhoog is gegaan.

2. Toelichting prestaties Hoofdvaarwegennet
De indicatoren «tijdig melden van stremmingen», «vaargeul op orde» en «vaarwegmarkering op orde» voldoen aan de streefwaarde. De afgelopen jaren voldeed de indicator «Vaargeul op orde voor hoofdvaarwegen» niet aan de streefwaarde. In 2025 voldoet deze wel. Dit is hoofdzakelijk het gevolg van een verbetering in de datakwaliteit over het IJsselmeer, Markermeer en Zwarte Meer waardoor de scores zijn aangepast.

De overige twee indicatoren halen de streefwaarden niet:
– 'De indicator «Stremmingen gepland onderhoud» voldoet niet aan de streefwaarde en is gestegen ten opzichte van 2024. Deze stijging wordt verklaard door de toename in onderhoudswerkzaamheden.
– De indicator «Stremmingen ongepland onderhoud» is lager dan in 2024, maar nog steeds ruim drie maal hoger dan de streefwaarde. Ouderdom van de kunstwerken en uitstel van onderhoud en vernieuwing zijn oorzaken van deze score.

3. Toelichting prestaties Hoofdwatersysteem
De indicatoren 'handhaving kustlijn', 'waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden' en 'betrouwbaarheid informatievoorziening' voldoen aan de streefwaarden. De overige twee indicatoren halen de streefwaarden niet:
– De indicator 'beschikbaarheid stormvloedkeringen' voldeed niet aan de streefwaarde. Van de zes stormvloedkeringen voldoen er twee niet aan de faalkanseis. Op het peilmoment van 1 oktober 2025 was de betrouwbaarheid van het sluiten van de sluisdeuren van de Hartelsluis, onderdeel van de Hartelkering, onvoldoende wegens een manco in het besturingssysteem. De deuren staan sinds medio januari 2026 standaard in stormvloedkerende stand, tot het manco verholpen is. Bij de Maeslantkering kon niet aantoonbaar worden gemaakt of deze op het peilmoment voldeed. Technische gebreken liggen hieraan ten grondslag. Begin 2026 zullen de problemen nader geanalyseerd zijn om deze vervolgens adequaat te kunnen aanpakken.
– De indicator 'voldoen aan de vegetatielegger uiterwaardengebied' is een nieuwe indicator. Er is sprake van een achterstand op het vegetatieonderhoud in de uiterwaarden. De verwachting is dat de streefwaarde in 2028 door reeds in gang gezette maatregelen gehaald wordt.

Omvang van het areaal
Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij RWS per verantwoording 2025.

Tabel 68 Areaal netwerken RWS

	Eenheid	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Toelichting
Hoofdwegennet						**1**
Rijbaanlengte						
– Hoofdrijbaan	km	5.846	5.858	5.862	5.878	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.612	1.612	1.623	1.632	
Areaal asfalt						
– Hoofdrijbaan	km²	77	77	78	78	
– Verbindingswegen en op- en afritten	km²	14	14	15	15	
Groen areaal	km²	184	188	188	189	
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.931	2.964	3.003	3.036	
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	6	
Bediende objecten						
– Spitsstroken	km	308	293	281	244	
– Bruggen Beweegbaar	stuks	50	48	48	48	
– Tunnelcomplexen	stuks	20	20	21	23	
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	14	12	12	12	
Aquaducten	stuks	17	17	17	17	
Ecoducten	stuks	56	38	38	38	
Hoofdvaarwegennet						**2**
Vaarwegen	km	7.071	7.394	7.273	7.271	
– waarvan binnenvaart	km	3.426	3.540	3.415	3.413	
– waarvan zeevaart	km	3.646	3.854	3.858	3.858	
Begeleide vaarweg	km	592	857	858	848	
Verkeersposten	stuks	12	12	12	12	
Vuurtorens (incl. BES-eilanden)	stuks	24	23	23	23	
Bediende objecten						
– Schutsluiskolken	stuks	131	127	126	126	
– Bruggen beweegbaar	stuks	112	107	109	107	
Hoofdwatersysteem						**3**
Watermanagement wateroppervlak	km²	90.219	90.213	90.132	90.019	
Kustlijn	km	293	293	294	294	
Dammen, dijken en duinen, uiterwaarden w.o.:						
– Dijken, dammen en duinen, primaire waterkeringen	km	201	202	203	202	
– Niet primaire waterkeringen/duinen	km	604	604	508	507	
– Uiterwaarden in beheer Rijk	ha	5.182	5.183	5.185	5.186	
Binnenwateren	km²	3.030	3.024	2.992	2.991	
Bediende objecten:						
– Stormvloedkeringen	stuks	6	6	6	6	
– Spui- en uitwateringssluiskolken	stuks	86	86	88	88	
– Stuwcomplexen	stuks	10	10	10	10	
– Gemalen	stuks	19	21	20	20	

Bron: RWS, 2026

1. Toelichting areaalgegevens Hoofdwegennet

Algemeen beeld 2022-2025

– De omvang van het hoofdwegennet is de afgelopen jaren toegenomen door grote verbredingsprojecten, zoals de A1 Oost (2019-2021) en grote reconstructies van wegen zoals de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen. Daarnaast worden nieuwe wegen gefaseerd opengesteld, zoals de A16 Rotterdam (2023-2025) en de A24 Blankenburgverbinding (2022-2024). Door deze projecten is ook de lengte van de signalering toegenomen. Ook is de Sluiskiltunnel in de N62 overgenomen van de provincie Zeeland.
– De op- en afritten en verbindingswegen zijn de laatste jaren toegenomen door de nieuwe knooppunten Vlaardingen (A20/A24) en Rozenburg (A15/A24) van de Blankenburgverbinding (A24). Ook de nieuwe parallelstructuur op de A44 ter hoogte van de aansluiting van de Rijnlandroute en het vernieuwde knooppunt Julianaplein (A28/A7) zorgen voor een toename. De openstelling van de A16 Rotterdam en overname van de N62 Sluiskiltunnel hebben ook gezorgd voor een toename van op- en afritten en verbindingswegen. Verder zijn nieuwe aansluitingen aangelegd en bestaande aansluitingen verruimd.
– De lengte spitsstroken neemt af. In de projecten A1 Oost tussen Twello en Beekbergen, A27 Houten - Hooipolder, A2 Het Vonderen - Kerensheide en A10 Zuidasdok (zuidbaan) zijn de spitsstroken omgezet naar permanente rijstroken. Op de A15 ter hoogte van het knooppunt Rozenburg (A15/A24) zijn de spitsstroken, met de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding, weer teruggebracht in hun oorspronkelijke staat als vluchtstrook.
– Het groen areaal is in 2025 toegenomen als gevolg van een herziening van de beheergrenzen in Oost-Nederland.
– De afname van de beweegbare bruggen betreft voornamelijk bruggen die niet meer worden bediend en worden vervangen door vaste bruggen met een hogere doorvaarthoogte, zoals de drie Giessenbruggen in de A20 en de twee Oude Rijnbruggen in de A44.
– De afname in 2023 van zowel het aantal ecoducten als het aantal aanleginrichtingen voor de veerbindingen heeft een administratieve oorzaak, namelijk een nieuwe inventarisatie met verbeterde uniforme definities.

Specifiek 2025

– In 2025 heeft de eindopenstelling plaatsgevonden van de A16 Rotterdam. Deze zorgt voor de toename van één tunnel, te weten de Rottemerentunnel (landtunnel). Deze openstelling zorgt ook voor extra verkeerssignalering. Ook zijn de eerste deelopenstellingen gerealiseerd in het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht (Amstelveen). Daarnaast heeft de provincie Zeeland de Sluiskiltunnel in de N62 overgedragen aan RWS. De verbindingswegen en op- en afritten zijn ook toegenomen door deze openstellingen en overdracht.
– De toename van het groen areaal in 2025 wordt veroorzaakt door verbeterde vastlegging in de bron.
– De lengte spitsstroken is in 2025 afgenomen doordat in de projecten A27 Houten - Hooipolder en A2 Het Vonderen - Kerensheide de spitsstroken permanent zijn opengesteld als versmalde reguliere rijstroken.

2. Toelichting areaalgegevens Hoofdvaarwegennet

Algemeen beeld 2022-2025

– In 2023 is er een toename doorgevoerd in het verkeersscheidingsstelsel voor de kust van Zeeland en de vaargeulen in de Waddenzee. Tevens is de lengte op de Grensmaas toegenomen als gevolg van het opnemen van het deel van de Maas waar alleen recreatieverkeer is toegestaan. In

2024 is er een grote afname hoofdzakelijk veroorzaakt door wijzigingen van de vaarroutes op het IJsselmeer en Markermeer. Daarnaast is er een kleine toename van vaarroutes op zee, door aanpassingen voor de kust van Zeeland.
– In 2024 was er een kleine toename van de begeleide vaarweg, door verschuivingen van de getijdegeulen in de Westerschelde.
– Het aantal vuurtorens nam in 2023 af door het buiten gebruik stellen van Lichtplatform Goeree.
– In 2022 is de Zeesluis bij IJmuiden in gebruik genomen. In 2023 is de Roggebotsluis gesloopt en zijn er 4 schutsluizen overgedragen langs kanaal Lemmer-Delfzijl. In 2024 is de nieuwe Zeesluis in Terneuzen gerealiseerd; het totale aantal schutsluizen nam dat jaar met twee af door een overdracht aan de gemeente en aanpassing van de classificatie van schutsluis naar spuisluis.
– Het aantal bediende bruggen neemt geleidelijk af: in 2023 is de brug over de Roggebotsluis gesloopt, en zijn vier bruggen langs het kanaal Lemmer-Delfzijl overgedragen. In 2024 zijn ook de 2 beweegbare bruggen over de nieuwe Zeesluis in Terneuzen in gebruik genomen.

Specifiek 2025
– In 2025 is er een kleine afname van de beheerde vaarweg, die werd veroorzaakt door een correctie rond de havens van Harderwijk. De lengte van de beheerde vaarweg op zee is niet veranderd.
– In 2025 is de begeleide vaarweg in totaal 10 km afgenomen, door verbeterde afbakening (voornamelijk rond de havens) van de Vessel Traffic Services (VTS) sectoren.
– In 2025 zijn de 2 beweegbare bruggen over de oude Middensluis in Terneuzen inmiddels gesloopt en nu pas uit de bron verwijderd. De functie hiervan is overgenomen door de 2 beweegbare bruggen over de nieuwe Zeesluis, die in 2024 zijn opgeleverd.

3. Toelichting areaalgegevens Hoofdwatersysteem
Algemeen beeld 2022-2025
– De omvang van het hoofdwatersysteem varieert. De afname van het wateroppervlak in 2023 komt voornamelijk door het Strandeiland en Markerwadden in het Markermeer. In 2024 was er een afname van het wateroppervlak in de Oosterschelde en Westerschelde ten gunste van kwelders en schorren en door een nieuwe inventarisatie van de gehele IJssel (in bijbehorende uiterwaarden).
– De lengtes van de primaire en niet-primaire keringen variëren. In 2024 heeft een administratieve correctie bij de Afsluitdijk (Friese zijde) tot een kleine toename geleid van de primaire kering. Bij de niet-primaire keringen is in 2024 een kleine toename door de realisatie van de verruiming van de Twentekanalen (fase 2). Daarnaast was er in 2024 een grote afname van de niet-primaire duinen op de Waddeneilanden. Een deel ervan is integraal onderdeel geworden van de bestaande, erachter gelegen primaire kering. Een ander deel betreft niet-primaire duinen op de zandplaten. Die hebben formeel geen kerende functie meer, hier vindt alleen nog natuurbeheer plaats.
– De omvang van de uiterwaarden varieert. Dit komt door zowel aanleg van bijvoorbeeld nevengeulen, overnachtingshavens als overdrachten en verbeterde registratie.
– Het aantal spui- en uitwateringssluiskolken varieert. In 2023 zijn de twee Roggebotspuisluizen gesloopt en is de classificatie van twee objecten overgegaan naar spuisluis. In 2024 nam het aantal spui- en uitwateringsluizen toe door een verbeterde registratie bij de Oranjesluizen.

– In 2023 is het aantal gemalen met twee toegenomen door een aanpassing van de classificatie van twee objecten. In 2024 is er een afname door een overdracht aan een gemeente.

Specifiek 2025
– In 2025 is het wateroppervlak met 113 km2 afgenomen rond de BES-Eilanden. Dit komt door het herberekenen van de zeegrenzen (equidistantielijn) met de Virgin Islands van de Verenigde Staten, in het kader van de onderhandelingen over deze grens. Tevens is er een kleine toename van het wateroppervlak door de realisatie van de verbreding van het Julianakanaal. Door diverse verbeteringen in de bron is er in de afronding een kleine afname van het binnenwater.
– In 2025 is er een kleine afname geweest in de primaire keringen. Dit komt door de verwerking van de aanpassing rond het Middensluiseiland in IJmuiden (realisatie Zeesluis) en een administratieve correctie rond de kering van Marken.
– In 2025 is een kleine afname van de niet-primaire keringen door een administratieve correctie langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal.
– In 2025 is er een kleine toename van het uiterwaarden oppervlak, door diverse administratieve verbeteringen in de bron.
– In 2025 zijn er bij de bediende objecten geen wijzigingen.

Budgetten exploitatie en onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem
In onderstaande tabel zijn de begrote en gerealiseerde budgetten op exploitatie en onderhoud in 2025 toegelicht.

Tabel 69 Budgetten Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (bedragen x € 1.000)

		Realisatie	Begroting	Verschil	
Artikelonderdeel		**2025**	**2025**	**2025**	**Toelichting**
Hoofdwegennet					
MF 12.01	Exploitatie	9.939	5.676	4.263	1
MF 12.02.01	Onderhoud	1.132.227	983.801	148.426	2
MF 12.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	141.147	115.558	25.589	3
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen		**1.283.313**	**1.105.035**	**178.278**	
Hoofdvaarwegennet					
MF 15.01	Exploitatie	8.902	10.528	– 1.626	4
MF 15.02.01	Onderhoud	558.194	544.905	13.289	5
MF 15.06.02	Overige netwerkgebonden kosten	34.710	35.704	– 994	6
Totaal realisatie Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaarwegen		**601.806**	**591.137**	**10.669**	
Hoofdwatersysteem					
DF 3.01.01	Watermanagement	8.558	8.261	297	
DF 3.02.01	Onderhoud Waterveiligheid	354.613	325.625	28.988	7
DF 3.02.02	Onderhoud Zoetwatervoorziening	34.579	32.418	2.161	8
DF 5.02.01	Overige netwerkgebonden uitgaven	74.197	73.224	973	9
Totaal realisatie Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem		**471.947**	**439.528**	**32.419**	
Totaal realisatie Exploitatie, Watermanagement en Onderhoud RWS		**2.357.066**	**2.135.700**	**221.366**	

Toelichting
Onderstaand wordt een toelichting gegeven op de verschillen tussen de begroting en de realisatie. Het betreft de realisatie van de agentschapsbijdrage van het moederdepartement aan RWS.

Hoofdwegennet
1. Het verschil van € 4,3 miljoen bestaat uit:
– € 1,4 miljoen voor draaiend houden van de ringwegen fase 1.
– € 2,9 miljoen voor diverse mutaties van < € 1 miljoen.

2. Het verschil van € 148,4 miljoen bestaat uit:
– € 121,5 miljoen ter dekking van excessieve prijsstijgingen voor Exploitatie en Onderhoud.
– € 5,0 miljoen voor ongeplande kosten die voortkomen uit maatregelen.
– € 5,8 miljoen voor verkeersveiligheid N18, voortvloeiend uit het amendement Koerthuis en van der Graaf.
– - € 10,4 miljoen voor overheveling van het onderhoudsbudget aan het uitvoeringsproject Maasvlakte Vaanplein.
– € 19,7 miljoen voor ontvangen loon- en prijsbijstelling.
– € 6,8 miljoen voor diverse mutaties van < € 5 miljoen.

3. Het verschil van € 25,6 miljoen bestaat uit:
– € 13,4 miljoen voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ten behoeve van laadinfra en batterijsystemen op de bouwplaats.
– € 5,3 miljoen voor draaiend houden van de ringwegen fase 1.
– € 4,3 miljoen ter dekking van uitgaven op het asfaltdossier in het kader van Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI).
– € 3,2 miljoen uit het Klimaatakkoord omtrent stimulering hergebruik en recyclaat in bouwmaterialen in de Grond-, Weg- en Waterbouw.
– € 2,1 miljoen ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025.
– - € 2,7 miljoen diverse mutaties < € 2 miljoen.

Hoofdvaarwegennet
4. Het verschil van € - 1,6 miljoen bestaat uit:
– - € 1,6 miljoen voor de voortzetting van het impulsprogramma Beter Bediend, ten behoeve van het apparaat RWS.

5. Het verschil van € 13,3 miljoen bestaat uit:
– € 9,7 miljoen voor ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025.
– € 3,6 miljoen diverse mutaties < € 5 miljoen.

6. Het verschil van € 1,2 miljoen bestaat uit:
– - € 1,0 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

Hoofdwatersysteem
7. Verschil van € 29,0 miljoen bestaat uit:
– € 18,0 miljoen ter dekking van de exogene tegenvaller calamiteit overlaatdam Bosscherveld.
– € 11,3 miljoen ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025.
– - € 0,3 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

8. Verschil van € 2,2 miljoen bestaat uit:
– € 1,1 miljoen ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025.
– € 1.1 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

9. Verschil van € 1,0 miljoen bestaat uit:

– € 3,2 miljoen bijdrage voor beheer en onderhoud van het modelinstrumentarium van Deltares.
– – € 2,2 miljoen diverse mutaties < € 1 miljoen.

Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofd watersysteem
In onderstaande tabel zijn de begrote en gerealiseerde budgetten op vernieuwing in het jaar 2025 toegelicht. Met € 514 miljoen is de productie in 2025 fors gestegen ten opzichte van 2024 (€ 328 miljoen). Daarmee ligt het in lijn met de afspraak om de productie te verhogen van € 300 miljoen in 2023, naar € 500 miljoen in 2025 en uiteindelijk naar € 800 miljoen vanaf 2028 (Validatie Rebel Group, TK 29 385, nr. 139).

De productie blijft nog achter bij het beschikbare bedrag in de begroting (– € 151,3 miljoen). Dit wordt deels verklaard door de afboeking van € 65,7 miljoen waarvan € 55,4 miljoen ter dekking van uitgaven aan de verbreding van het Julianakanaal. Het resterende bedrag van € 85,6 miljoen wordt verklaard bij de toelichting. Met de ingezette stijging van de productie, de portfolioaanpak en meerjarige zekerheid over beschikbaar budget en capaciteit is de verwachting dat de productie de komende jaren verder zal stijgen naar het afgesproken niveau van € 800 miljoen in 2028.

Tabel 70 Budgetten Vernieuwing Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (bedragen x € 1.000)

Artikelonderdeel		Realisatie	Begroting	Verschil	
		2025	**2025**	**2025**	**Toelichting**
MF 12.02.04	Vernieuwing Hoofdwegennet	287.614	385.522	– 97.908	1
MF 15.02.04	Vernieuwing Hoofdvaarwegennet	204.765	248.537	– 43.772	2
DF 3.02.03	Vernieuwing Hoofdwatersysteem	21.301	30.919	– 9.618	3
Totaal realisatie Vernieuwing Rijkswaterstaat		**513.680**	**664.978**	**– 151.298**	

Toelichting
1. Hoofdwegennet
Het verschil van – € 97,9 miljoen bestaat uit:
– Groot Variabel Onderhoud Renovatie (- € 68,1 miljoen): lagere uitgaven hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de kasreeksen over de jaren van de projecten in uitvoering in lijn zijn gebracht met het meest actuele beeld van projecten die in uitvoering zijn n.a.v. genomen beslismoment (1) plan- en (2) realisatiefase.
– Intelligente wegkantsystemen (- € 34 miljoen): lagere uitgaven door vertraging van werkzaamheden. De aannemer heeft maar één uitvoeringsteam beschikbaar met als gevolg dat de uitvoering naar 2029 en verder verschuift.
– Brandwerendheid tunnels (€ 2,8 miljoen) betreft met name extra uitgaven herstelwerkzaamheden aan de Tweede Coentunnel.
– Toegekende prijsbijstelling 2025 (€ 5,9 miljoen).
– Het verschil betreft mutaties < € 5 miljoen (- € 4,5 miljoen).

2. Hoofdvaarwegennet
Het verschil van – € 43,8 miljoen bestaat uit:
– Diverse kasschuiven (- € 42,2 miljoen): Dit betreft een actualisatie van het programma Vernieuwing.

– Voor de reservering van Vernieuwing (- € 15,9 miljoen): dit betreft budgetoverhevelingen waarbij het grootste gedeelte wordt verklaard door toegekend budget voor werkzaamheden aan het Julianakanaal (- € 65,7 miljoen). Verder zijn er diverse schuiven geweest om de programmering te actualiseren (€ 49,8 miljoen).
– Aanvullende budget (€ 10,4 miljoen): wordt grotendeels verklaard door aanvullende budgetten bij projecten zoals, Tilburg 3 (€ 3,1 miljoen), Renovatie Verkeersbrug Dordrecht (€ 2,6 miljoen), Brug Urmond (€ 1,9 miljoen) en Bediening en besturing Maasobjecten (€ 1,8 miljoen).
– Toegekende prijsbijstelling 2025: (€ 4,0 miljoen)
– Het restant wordt verklaard door diverse kleine mutaties (- € 0,1 miljoen).

3. Hoofdwatersysteem
De lagere realisatie op vernieuwing (- € 9,6 miljoen) is met name het gevolg van vertragingen in besluitvorming, inkoop en uitvoering, gebrek aan capaciteit en aanpassing in de planningen. Dit speelde met name bij de projecten Prinses Marijkesluis, Vervanging Stuwen Maas HWS, Sluis- en Gemaalcomplex IJmuiden, Maasbediening, Landelijk Meetnet Water en de renovatie van de Krammersluizen.

Saldo op ontvangen bijdragen
In navolging van de aanbeveling uit het rapport doorlichting agentschap Rijkswaterstaat (2021) en toezegging aan de Tweede Kamer over het gebruik en de naamgeving van de balanspost Nog Uit Te Voeren Werkzaamheden (NUTW) zijn de afspraken over het gebruik van de NUTW post opnieuw geformaliseerd. Hierbij is besloten om met ingang van 2024 de NUTW te splitsen in een post gerelateerd aan de bekostiging van de maatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau voor Exploitatie en Onderhoud en een post voor overige werkzaamheden gefinancierd vanuit EPK-BLS, respectievelijk «Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud» en «Saldo op ontvangen bijdragen voor te verlenen diensten».
– Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud: onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau.
– Saldo op ontvangen bijdragen voor te verlenen diensten: onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planstudies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot het basiskwaliteitsniveau behoren en overige opdrachten.

Balanspost Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud
RWS is een agentschap met een baten lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar tekort of over zijn en samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau, worden op de balans van RWS verantwoord onder de post Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor Exploitatie en Onderhoud (SOOB E&O).

Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

De balanspost SOOB E&O omvat overigens meer. Onder andere ook de mee- en tegenvallers op exploitatie- en onderhoudscontracten komen in deze balanspost. Oorzaken voor mee- en tegenvallers en het eerder of later inzetten van middelen dan voorzien zijn bijvoorbeeld:

- Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien;
- Het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien;
- Wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan eerder geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers;
- Gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

De mutatie op deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de opbrengsten af te trekken. De balanspost wordt in een volgend jaar weer aan de opbrengsten toegevoegd.

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post SOOB E&O per ultimo 2025 bepalen.

Tabel 71 Ontwikkeling post SOOB E&O RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	2023	2024	2025	Toelichting
Exploitatie en Onderhoud				
1) Hoofdwegennet	388	186	26	1
2) Hoofdvaarwegennet	143	260	329	2
3) Hoofdwatersysteem	289	265	214	3
Totaal	**820**	**711**	**569**	

Toelichting

1. Hoofdwegennet

Het saldo per eind 2025 is lager dan het saldo per eind 2024. Dit wordt voor € 13 miljoen verklaard door de saldi voor een deel van Servicepakketten waarvan in 2025 besloten is dat ze beschikbaar zijn voor E&O in het kader van de herplantplicht. Voorheen telden deze saldi mee bij de post overig/Te Verlenen Diensten.

Ten opzichte van 2024 zijn de kosten gestegen. De hogere realisatie is het gevolg van intensivering op Onderhoud en Exploitatie door RWS, en is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafspraak.

De opbrengsten zijn ook gestegen ten opzichte van 2024, als gevolg van bovengenoemde afspraken.

De totale kosten in 2025 zijn echter hoger dan de opbrengsten en daardoor is het saldo gedaald. Het saldo van € 26 miljoen per eind 2025 gaat in de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

2. Hoofdvaarwegennet

Het saldo per eind 2025 is hoger dan het saldo per eind 2024.

In 2025 waren de kosten hoger dan de kosten in 2024. De hogere realisatie is het gevolg van intensivering op Onderhoud en Exploitatie door RWS, en is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafspraak. De opbrengsten zijn ook gestegen, als gevolg van bovengenoemde afspraken.

Omdat de totale kosten in 2025 lager zijn dan de opbrengsten is het saldo gestegen.

Het saldo van € 324 miljoen per eind 2025 gaat in de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

3. Hoofdwatersysteem
Het saldo per eind 2025 is lager dan het saldo per eind 2024.

Ten opzichte van 2024 zijn de kosten gestegen. De hogere realisatie is het gevolg van intensivering op Onderhoud en Exploitatie door RWS, en is in lijn met de afspraken over het verhogen van de productie die RWS heeft gemaakt in de instandhoudingsafspraak.

De kosten zijn in 2025 hoger dan de opbrengsten en daardoor is het saldo gedaald.

Het saldo van € 214 miljoen per eind 2025 gaat in de komende jaren gebruikt worden voor noodzakelijke onderhoudsmaatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau.

Balanspost Saldo op ontvangen bijdragen voor Te Verlenen Diensten
RWS is een agentschap met een baten lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar tekort of over zijn en betrekking hebben op de Te Verlenen Diensten, worden op de balans van RWS verantwoord onder de post Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor Te Verlenen Diensten (SOOB TVD).

Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar.

De balanspost SOOB TVD omvat overigens meer. Onder andere ook de mee- en tegenvallers op de contracten komen in deze balanspost.

Oorzaken voor mee- en tegenvallers en het eerder of later inzetten van middelen dan voorzien zijn bijvoorbeeld:
– Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de begroting was voorzien.
– Wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan eerder geraamd. Dit leidt tot aanbestedingstegenvallers;
– Gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt.

De mutatie op deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de opbrengsten af te trekken. De balanspost wordt in een volgend jaar weer aan de opbrengsten toegevoegd.

Hieronder worden de belangrijkste posten toegelicht die de opbouw van de post SOOB TVD per ultimo 2025 bepalen.

Tabel 72 Ontwikkeling post SOOB TVD RWS (bedragen x € 1 miljoen)

Omschrijving	Bedrag x € 1 miljoen			
	2023	**2024**	**2025**	**Toelichting**
Te verlenen diensten				
4) Hoofdwegennet	199	202	193	1
5) Hoofdvaarwegennet	75	45	48	2
6) Hoofdwatersysteem	78	77	75	3
7) Overig	63	23	21	4
Totaal	**415**	**347**	**336**	

Toelichting

1. Hoofdwegennet

Het saldo eind 2025 van € 193 miljoen is lager dan eind 2024 (€ 202 miljoen). Van het saldo van € 193 miljoen voor Hoofdwegennet, is € 94 miljoen bestemd voor servicepakketten en € 16 miljoen voor file-aanpak. Dit is lager dan eind 2024, omdat een deel van het SOOB-saldo voor servicepakketten beschikbaar is gesteld aan E&O in het kader van de herplantplicht.

Het bevat ook een saldo van € 56 miljoen voor planuitwerkingen en van € 27 miljoen voor aanvullende opdrachten beheer en onderhoud . Dit is hoger dan eind 2024. Er zijn minder planuitwerkingen uitgevoerd dan begroot, onder mee als gevolg van de stikstofproblematiek. Bij de aanvullende opdrachten is er in 2025 meer budget ontvangen dan er kosten zijn gemaakt.

2. Hoofdvaarwegennet

Het saldo van € 48 miljoen op Hoofdvaarwegennet is iets hoger dan eind 2024 (€ 45 miljoen).

Het saldo van € 48 miljoen heeft voor € 16 miljoen op Planuitwerkingen en voor € 32 miljoen betrekking op aanvullende opdrachten, zoals MIVSP en Afdekken slibdepot Lateraalkanaal.

3. Hoofdwatersysteem

Het saldo eind 2025 van € 75 miljoen is lager dan eind 2024 (77 miljoen).

In het saldo zit € 19 miljoen voor Kader Richtlijn Water (Verruiming vaargeul Westerschelde, natuurcompensatie Perkpolder), € 26 miljoen op Planuitwerkingen en € 22 miljoen voor Wind op Zee. Het saldo voor Wind op Zee is hoger dan eind 2024 omdat er in 2025 meer ontvangen is van EZK dan er kosten zijn gemaakt.

4. Overig

Het saldo op de post overig heeft betrekking projecten die Rijkswaterstaat uitvoert in Caribisch Nederland. Het saldo is lager dan eind 2024 omdat het gebruikt is ter dekking van de kosten van de projecten in Caribisch Nederland.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud
Bij het in stand houden van de infrastructuur staat veiligheid altijd voorop. Op basis van de veiligheid en technische staat wordt bekeken wat een goed moment is voor onderhoud of vernieuwing (levenscycluskosten optimaal). De uitvoering van onderhoud of vernieuwing vindt niet altijd plaats op het moment dat het was voorzien. Voor een deel gebeurt dit om de werkzaamheden te combineren met ander onderhoudswerk of grotere vernieuwings- of aanlegprojecten, of om de hinder voor de gebruikers te beperken. Voor een ander deel gebeurt dit omdat onvoorziene gebeurtenissen plaatsvinden en er maatregelen met prioriteit moeten worden ingepast die niet waren voorzien. Dit zorgt ervoor dat een deel van het onderhoud wordt uitgesteld naar latere jaren.

Het bepalen van de omvang van het uitgesteld onderhoud is geoperationaliseerd door te kijken welke onderhoudsmaatregelen per 1 januari van enig jaar op basis van het gebruikte onderhoudsregime een geadviseerd onderhoudsmoment hadden voor dat jaar. Voor het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud is van de uitgestelde onderhoudsmaatregelen beoordeeld of de assets niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen en/of prestatieafspraken. In onderstaande tabel is de totale omvang van het volume aan uitgesteld en achterstallig onderhoud per netwerk van eind 2021 tot eind 2025 weergeven.

Tabel 73 Uitgesteld en achterstallig onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)

	2021		2022		2023		2024		2025	
	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achter-stallig
Hoofdwegennet	649	19	905	14	893	15	1.019	20	1.133	107
Hoofdvaarwegen	494	3	686	7	723	30	871	75	1.015	26
Hoofdwatersysteem[1]	190	3	249	16	260	30	270	25	377	30
Totaal	**1.333**	**25**	**1.840**	**37**	**1.876**	**75**	**2.160**	**120**	**2.525**	**163**

1 Hierbij zijn de kosten voor de kustlijnzorg buiten beschouwing gelaten. Dit is gedaan omdat de opdrachtnemer de vrijheid heeft de suppleties uit te voeren binnen de door het contract bepaalde periode, met een beperkte mogelijkheid tot uitloop.

Toelichting
Voor alle netwerken geldt dat het uitgesteld onderhoud is gestegen. De grootste toename aan uitgesteld onderhoud is te zien bij de kunstwerken (stuwen, gemalen, bruggen), op verhardingen, bij oevers (damwanden) en bij bodems (baggerwerk). De oploop wordt verder veroorzaakt door diverse grote tegenvallers, waaronder werk aan stuwen Grave en Borgharen, overbruggingsmaatregelen vanwege uitstel van vernieuwing voor verschillende objecten zoals de Haringvlietbrug, de conditie van stalen bruggen met tanden-nokconstructies en de energiekosten. Dit maakt dat ander werk moest worden uitgesteld. Daarnaast is sprake van prijsstijgingen – hoger dan IBOI compensatie. En is het beschikbaar budget voor het basiskwaliteitsniveau nog niet in lijn met het benodigd budget. De stijging van het uitgesteld onderhoud is in lijn met de stijging over de jaren 2020-2024 en ook in lijn met eerdere prognoses, onder meer in de rapportage van Rebel Group (TK 29 385, nr. 139) en de Staat van de Infrastructuur.

Het achterstallig onderhoud is eveneens gestegen, maar niet op alle netwerken. De grootste stijging is op het hoofdwegennet, voornamelijk veroorzaakt door de Schinkelbrug (de brug kan niet meer open voor (hoog) scheepvaartverkeer) en de Wijkertunnel (niet werkende ventilatie). Daarnaast is het achterstallig onderhoud op het hoofdwatersysteem iets gestegen, met name door het niet meer functioneren van verschillende

meetpalen van het Landelijk Meetnet Water. Op het hoofdvaarwegennet is het achterstallig onderhoud gedaald. Dit wordt veroorzaakt doordat beheersmaatregelen aan de brug Uitwellingerga zijn getroffen. De val is vervangen door een (tijdelijke) vaste overspanning waardoor de brug weer beperkt beschikbaar is voor (scheepvaart) verkeer.

In 2023 bent u geïnformeerd over het basiskwaliteitsniveau voor de netwerken in beheer van RWS (TK 29 385, nr. 119). Er wordt toegewerkt naar een balans in prestaties en beschikbaar budget, rekening houdend met maakbaarheid door de capaciteit bij RWS en marktpartijen. Om RWS te ondersteunen in het realiseren van deze opgave, is de sturing verder geoptimaliseerd. Een achtjarige opdracht in combinatie met verdere optimalisatie van de agentschapssturing, maakt het mogelijk om meer efficiëntievoordelen te realiseren. RWS is hierdoor beter in staat gesteld om kostenefficiënt over de gehele levenscyclus uit te voeren, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten, zoals basisonderhoudscontracten en portfoliocontracten. De effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen en in te zetten besparingen vanuit het basiskwaliteitsniveau moeten daarbij zichtbaar worden. De areaaldata wordt verbeterd middels het Ontwikkelplan Assetmanagement en met een marktaanpak wordt er gewerkt aan effectieve contractvormen en een goede samenwerking met de markt.

Na het definiëren van het basiskwaliteitsniveau is er nog steeds sprake van onzekerheid. De infrastructuur veroudert waardoor meer objecten onder verscherpt toezicht staan en steeds meer en duurdere beheersmaatregelen nodig zijn om de netwerken veilig en functioneel te houden. De kans op storingen neemt daarbij verder toe. Door onvoorziene ontwikkelingen worden noodzakelijke werkzaamheden naar achteren geschoven in de programmering. In het Meerjarenplan Instandhouding RWS (TK 29 385, nr. 143) en de Staat van de Infrastructuur (TK 36 800a, nr. 9) is reeds aangegeven dat de opgave groter is dan wat budgettair beschikbaar en maakbaar is. De Algemene Rekenkamer heeft dit becijferd op € 34,5 miljard. Ondanks de hogere productie in 2026, leidt dit de komende periode tot oplopend uitgesteld onderhoud. De ingezette maatregelen worden daarom periodiek gevalideerd en gemonitord. Wanneer er additionele maatregelen nodig blijken te zijn, dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt om binnen de kaders te blijven – zowel wat betreft financiële middelen als capaciteit.

2 Onderdeel B - Instandhouding netwerk ProRail (Hoofdspoorweginfrastructuur)

Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 is ProRail via de beheerconcessie belast met het beheer en onderhoud van de landelijke spoorweginfrastructuur.

De subsidie die door het ministerie van IenW aan ProRail wordt verleend voor instandhouding van de landelijke spoorweginfrastructuur wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds en de Subsidieregeling taakuitoefening beheerders van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in een goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorinfrastructuur.

Het kabinet Schoof heeft in het najaar van 2024 het basiskwaliteitsniveau spoor (BKN spoor) definitief vastgesteld en de dekkingsopgave bij de Ontwerpbegroting 2025 ingevuld (Kamerstuk 29984, nr. 1213). ProRail is in 2025 met de voorbereiding van de implementatie van het BKN spoor gestart. Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. Het BKN spoor biedt langjarige duidelijkheid over de basiskwaliteit in het hele land en creëert daarmee voorspelbaarheid richting ProRail, aannemers en vervoerders.

De aansturing van ProRail vindt door het ministerie van IenW plaats door een gecombineerde prestatiesturing op basis van de beheerconcessie en een financiële sturing via de subsidieverlening voor de instandhouding van het spoor. Dat betekent dat de minister van IenW op basis van de beheerconcessie afspraken met ProRail heeft gemaakt over kernprestatie-indicatoren (KPI's) en de bijbehorende bodem- en streefwaardes. De Tweede Kamer wordt (half)jaarlijks in een separate brief over de (half)jaarverantwoording van ProRail en de gerealiseerde prestaties geïnformeerd. Indien er een aanleiding is, kan er gedeeltelijk worden overgegaan op inputsturing door middel van (verbeter-)programma's onder de concessie.

Hieronder wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten instandhouding en op het uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Prestaties ProRail
De prestaties van de Hoofdspoorweginfrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De actuele prestatieafspraken met ProRail zijn terug te vinden in het (addendum op) het beheerplan van ProRail.[3] De actuele prestaties zijn real-time in te zien op prestaties.prorail.nl. In 2024 heeft ProRail de prestaties gerealiseerd zoals opgenomen in Tabel 77.

Tabel 74 Prestatie indicatoren ProRail

Kern Prestatie-indicator	Bodem-waarde[1]	Streef-waarde	Realisatie 2024
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6
Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten (gezamenlijk met NS)	88,90%	91,50%	89,40%
Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten (gezamenlijk met NS)	96,70%	97,40%	97,10%
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (gezamenlijk met NS)	82,10%	84,20%	69,00%
Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten	90,70%	93,70%	90,70%
Impactvolle verstoringen	520	450	507

1 Toelichting bodemwaarde: Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie indicator. In het geval van de prestatie indicator 'Impactvolle storingen op de infra' geldt een maximum.

Bron: jaarrekening ProRail 2024

Toelichting
Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2025 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2025 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de Ontwerpbegroting 2027.

[3] Kamerstukken 29 984, nr. 1177

ProRail en NS hebben gezamenlijk drie prestatie-indicatoren met bijbehorende bodem- en streefwaarden. ProRail heeft in 2024 de bodemwaarde van alle prestatie-indicatoren gehaald, met uitzondering van Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL. Hiervoor heeft ProRail een rechtvaardigingsgrond ingediend. De rechtvaardigingsgrond is onderbouwd door middel van een gezamenlijke analyse met de NS (Kamerstuk 29984, nr. 1244). De conclusie van de analyse is dat het aannemelijk is dat de bodemwaarde wel zou zijn gehaald zonder de directe en indirecte gevolgen van de tijdelijke snelheidsbeperkingen op de HSL. De tijdelijke snelheidsbeperkingen zijn het gevolg van ontwerpfouten en betonschade aan de HSL. IenW heeft geoordeeld dat er sprake is van een geldigde rechtvaardigingsgrond van ProRail en geen boete opgelegd.

Ontwikkeling van het areaal ProRail
Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij ProRail.

Tabel 75 Areaal netwerken ProRail

Onderdeel	Eenheid	31-12-2024
Spoorlengte	km	6.990
Wissels	stuks	5.988
Overwegen	stuks	2.262
Seinen	stuks	11.616
Stations	stuks	398
Beweegbare bruggen	stuks	68
Tunnels	stuks	27

Bron: jaarrekening ProRail 2024

Toelichting
Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgesteld jaarverslag van ProRail over 2025 beschikbaar. Het vastgestelde jaarverslag wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2025 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de Ontwerpbegroting 2027.

Uit het jaarverslag 2024 blijkt dat in de afgelopen jaren de spoorlengte, het aantal wissels, overwegen is verminderd. Het aantal stations, seinen, beweegbare bruggen en tunnels is stabiel gebleven. Hieronder wordt nader ingegaan op deze onderdelen van het areaal.

De lengte van het spoor is in afgelopen jaren verminderd. Dit komt deels vanwege de werkzaamheden in de havens waar de sporen zijn weggehaald om een betere bereikbaarheid te bewerkstelligen voor de brandweer.

ProRail heeft in de afgelopen jaren wissels gesaneerd die niet meer nodig zijn voor de dienstregeling en de bijsturing. ProRail doet dit op het moment dat die wissels het einde van de levensduur hebben bereikt. Dus in plaats van het vervangen van overbodige wissels, worden de wissels gesaneerd. Daarnaast zijn er grote functiewijzigingsprojecten (bijvoorbeeld PHS Amsterdam en ombouw Den Haag) die veel minder wissels gaan terugleggen dan er nu liggen. Wissels zijn grote kostendrivers vanwege de kosten voor vervanging, onderhoud en het verhelpen van storingen. Als gevolg van het vereenvoudigen van de spoorinfrastructuur nemen de kosten af en vermindert de kans op storingen.

Met het oog op het verbeteren van de overwegveiligheid zijn veel overwegen opgeheven of beveiligd. Nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan, waardoor het aantal overwegen jaarlijks afneemt. Binnen het programma Niet-Actief Beveiligde Overwegen (NABO) zijn tussen 2018 en november 2025 171 onbeveiligde overwegen veiliger gemaakt, waarvan 11 sinds december 2024. Ondertussen worden maatregelen voorbereid om de resterende 9 onbeveiligde overwegen in het NABO-programma aan te pakken. Naast het beveiligen van overwegen is ook op veel locaties gekozen voor het realiseren van alternatieve ontsluitingen richting beveiligde overwegen of voor het aanleggen van voetgangersbruggen of veetunnels. In het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) zijn een aantal risicovolle overwegen vervangen door onderdoorgangen. Om de gevolgen van toenemende trein- of wegverkeersintensiteiten tegen te gaan worden elders ook verschillende overwegen ingrijpend aangepast of vervangen door een onderdoorgang. In 2025 zijn onder meer de onderdoorgang Vierpaardjes in Venlo en de afgewaardeerde overweg Hoge Larenseweg in Hilversum geopend, en zijn de werkzaamheden van onderdoorgangen in Rijen en in Wolfheze gestart. Nu de overwegverbeterprogramma's aflopen worden de resterende middelen benut om risicogestuurd kleine kosteneffectieve maatregelen te nemen op overwegen als onderdeel van de structurele overwegverbeteraanpak (SOVA).

Het aantal seinen is, met wat kleine variaties, over de jaren stabiel gebleven (circa 11,6 duizend). Oude seinen worden vervangen door modernere varianten, zoals de Nieuwe Generatie Seinen (NG-seinen), die compacter en duurzamer zijn.

Budgetten instandhouding ProRail
In onderstaand overzicht is het verschil tussen de vastgestelde begroting en de realisatie opgenomen. In bijlage 1 van dit jaarverslag is nadere informatie opgenomen over de betalingen door IenW aan ProRail.

Tabel 76 Budget en realisatie instandhouding ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Artikelonderdeel	Begroting	Realisatie	Verschil
MF 13.02	2.246	2.562	315

Toelichting
In 2025 is €315 miljoen meer subsidie aan ProRail betaald dan oorspronkelijk was begroot. In tabel 24 zijn de mutaties in 2025 tussen begroting en realisatie opgenomen. De uiteindelijke afrekening van de EOV-subsidie 2025 vindt plaats via de vaststelling van de subsidie na afloop van het jaar.

Uitgesteld en achterstallig onderhoud
De toestand van het spoorareaal wordt jaarlijks gemonitord via de rapportage 'Staat van de infrastructuur'. In de rapportage Staat van de infrastructuur 2024 concludeert ProRail dat de technische staat van de infrastructuur over 2024, net als in 2021-2023, ruim voldoende is (Kamerstuk 36800-A, nr. 9). Dankzij de huidige onderhouds- en vervangingsregimes blijft de infrastructuur op een stabiel niveau. De afgelopen jaren is de productie bij ProRail verhoogd, in lijn met de toenemende instandhoudingsopgave. De gemiddelde resterende levensduur van assets neemt volgens de rapportage nog af. Deze veroudering past binnen het onderhoudsregime om waarbij assets pas rond het einde van hun levensduur worden vervangen. De afname van de gemiddelde restlevensduur laat zien dat steeds meer assets die fase naderen en dat de vervangingsopgave de komende jaren onverminderd hoog blijft.

Er is - op enkele plekken op de Havenspoorlijn na - geen achterstand bij de instandhouding 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.

Balansposten ProRail
Tussen IenW en ProRail is sprake van een subsidierelatie waarbij is afgesproken dat:

• Overschotten en tekorten bij ProRail op uitgevoerde werkzaamheden (prijsverschillen, zoals aanbestedingsmeevallers) worden toegevoegd c.q. onttrokken aan de egalisatiereserve op de balans bij ProRail. De egalisatiereserve mag maximaal + of – 5% van de (vijfjaars gemiddelde) subsidie bedragen.

• Overschotten bij ProRail die betrekking hebben op verleende subsidies die pas later in de tijd benodigd blijken te zijn (hoeveelheidsverschillen), worden jaarlijks, na vaststelling van de subsidie, terugbetaald aan IenW en weer toegevoegd aan de middelen in het Mobiliteitsfonds, waarna ze door ProRail weer kunnen worden aangevraagd in het jaar dat deze middelen alsnog benodigd zijn.

Tabel 77 Kasstroomoverzicht ProRail (bedragen x € 1 miljoen)

Kasstroomoverzicht ProRail 2024 (Bron: jaarrekening ProRail 2024)	Operationele activiteiten	Investeringsactiviteiten	Totaal
Ontvangsten uit Mobiliteitsfonds	1.601	1.625	3.226
Ontvangsten van vervoerders	419	0	419
Ontvangsten van derden	149	219	368
Ontvangsten totaal	**2.169**	**1.844**	**4.013**
Betalingen aan leveranciers	1.532	1.705	3.237
Betalingen aan werknemers	431	129	560
Betalingen aan banken (rente en aflossing)	– 17	0	– 17
Afdracht BTW aan fiscus	54	0	54
Betalingen totaal	**2.000**	**1.834**	**3.834**
Mutatie liquide middelen	**169**	**10**	**178**
Liquide middelen per 31-12-2024	468		
Liquide middelen per 31-12-2023	290		
Toename liquide middelen 2024	**178**		

Bron: jaarrekening ProRail 2024

Tabel 78 Balansposten ProRail (bedragen x € 1 miljoen)			
Liquide middelen ProRail 2024	EOV	Aanleg	Totaal
Vooruit ontvangen bijdragen van derden	225	81	306
Vooruit ontvangen bijdragen van IenW	104	– 7	96
Vooruit ontvangen bijdragen	**329**	**74**	**402**
Nog te egaliseren investeringsbijdragen	5	51	56
Nog te egaliseren exploitatiebijdragen	– 36	– 6	– 42
Nog te egaliseren bijdragen	**– 31**	**45**	**14**
Getroffen voorzieningen en overige reserves			70
Saldo nog te betalen / vooruit betaalde kosten			– 18
Nog te betalen kosten			**52**
Liquide middelen per 31-12-2024			**468**

Toelichting
Ten tijde van het opstellen van deze bijlage is er nog geen vastgestelde jaarrekening van ProRail over 2025 beschikbaar. De vastgestelde jaarrekening wordt separaat aan de Tweede Kamer gestuurd. De informatie over 2025 zal eveneens aan de Tweede Kamer worden aangeboden in de bijlage bij de ontwerpbegroting 2027.

Bijlage 3: Lijst van afkortingen

Tabel 79

Afkorting	
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
ATB-EG/-Vv	Automatische treinbeïnvloeding Eerste Generatie/Verbeterde versie
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en onderhoud
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BOV	Beheer, onderhoud en vervanging
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CSZK	Commando Zeestrijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DUMO	Duurzame Mobiliteit
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ETV	Emergency Towing Vessels
EU	Europese Unie
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G3	de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden
GF	Gemeentefonds
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HXII	Hoofstuk 12 begroting Ministerie van Infrastructuur en waterstaat
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IPO	Interprovinciaal Overleg
IR	Investeringsruimte
IWKS	Intelligente wegkantsystemen
KPI	Kernprestatie indicatoren
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LTSa 2	Lange Termijn Spooragenda deel 2
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
MEC	Modular Energy Concept
MF	Mobiliteitsfonds
MOC	Maritiem Operatie Centrum
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
NaNov	Na Noord-Oostelijke Verbinding
NVGS	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen
NCW	Netto contante waarde
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NoMo	Nota Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
NWA	Netwerkanalyse
OV	Openbaar Vervoer
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PF	Provinciefonds
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PB	Projectbesluit
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Publiek Private Comparator
PPS	Publiek-Private Samenwerking